

Système 758999900**Alternateur/système d'allumage électronique pour Motobecane C/D/U 45-A/B/S**

- Système d'éclairage à magnéto avec allumage entièrement électronique intégré, dépendant de la vitesse. Puissance d'éclairage : 12 V / 100 W CC. Allumage électronique sans contact avec alimentation électrique intégrée au système. Remplace l'ancien alternateur, le rupteur et la bobine d'allumage. Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire. Techniquement, le système est capable de fonctionner sans batterie.

**Avantages par rapport à l'ancien système :**

- toutes les pièces sont neuves
- un éclairage nettement plus puissant
- allumage très stable avec des étincelles à haute énergie
- meilleur démarrage et combustion améliorée
- plus aucune usure du rupteur

Instructions de montage pour le système 758999900	12.10.2026
- Si vous êtes capable de monter et de régler le système d'allumage d'origine et que vous disposez de compétences mécaniques générales, vous pouvez également installer un système VAPE. Si vous n'avez jamais effectué ce type d'intervention auparavant, il est préférable de faire installer le système par une personne qui le connaît bien.	
- VAPE n'est pas en mesure de contrôler le respect des présentes instructions, ni des conditions et méthodes relatives à l'installation, au fonctionnement, à l'utilisation et à l'entretien de ce système. Une installation incorrecte peut entraîner des dommages matériels, voire des blessures corporelles. Nous déclinons toute responsabilité quant aux pertes, dommages ou coûts résultant de, ou liés de quelque manière que ce soit à, une installation défectueuse, un fonctionnement inapproprié ou une utilisation et un entretien incorrects. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications au produit, aux spécifications techniques ou aux instructions d'installation et d'utilisation sans préavis.	
IMPORTANT	
<u>Veuillez vous assurer d'avoir lu attentivement l'intégralité du manuel avant de commencer l'installation</u>	
Veuillez garder à l'esprit que toute modification non autorisée des composants, y compris toute tentative de réparation, peut entraîner la perte des droits de garantie. Cela s'applique également à la coupure de câbles, qui entraîne très souvent la perte des connecteurs protégés contre l'inversion de polarité et, par conséquent, des courts-circuits ou une inversion de polarité susceptibles d'endommager les composants. Veuillez prendre connaissance des instructions figurant sur la page d'informations système. Assurez-vous que la configuration du système indiquée correspond bien aux exigences de votre moteur. Des réglages d'allumage incorrects, par exemple, peuvent endommager le moteur et/ou causer des blessures lors du démarrage (recul du démarreur à pied). Une prudence particulière est de mise lors du premier démarrage après l'installation. Si vous constatez un dysfonctionnement, vérifiez et réglez le calage de l'allumage ! Lors de l'installation, vérifiez très attentivement que le rotor ne frotte pas contre la bobine du stator ou ailleurs, car cela peut se produire pour diverses raisons et entraîner des dommages graves.	
<u>Utilisation prévue</u>	
- Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie de l'équipement d'origine. Les composants du système ont donc un aspect différent des pièces d'origine ; en particulier, la bobine d'allumage et le régulateur peuvent présenter des points de fixation différents, ce qui vous obligera à procéder à des ajustements. Ce système est exclusivement destiné à remplacer les systèmes d'éclairage et d'allumage d'origine sur les motos classiques et néo-classiques dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées par la suite par des modifications de conception. Il ne s'agit pas d'un système de tuning ; il ne modifie pas les caractéristiques d'origine du moteur et n'entraîne pas d'augmentation significative de la puissance du moteur. Cependant, il améliore l'aptitude à la circulation et la sécurité du véhicule grâce à un meilleur éclairage, des clignotants plus visibles, un klaxon au son constant et, par rapport aux systèmes d'origine vieillissants, une fiabilité globale accrue. Comme nos systèmes n'entraînent aucune modification significative des caractéristiques du moteur, les émissions d'échappement et sonores ne sont pas affectées négativement. Dans la plupart des cas, les émissions d'échappement sont susceptibles de s'améliorer, la combustion devenant plus complète.	
 - VAPE garantit que ses produits homologués portent la lettre « E » (plus précisément « E8 » pour la République tchèque), ce qui assure la conformité constante des spécifications du produit aux règlements d'homologation ECE applicables (en particulier le règlement ECE R10.05). Des contrôles sont effectués régulièrement par l'autorité compétente	
- Le système de charge est strictement destiné à être utilisé uniquement avec des batteries au plomb-acide rechargeables de 12 V (6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou avec des batteries au plomb-acide scellées, AGM et au gel. Il n'est pas adapté à une utilisation avec des batteries au nickel-cadmium, au nickel-métal-hydrure, au lithium-ion ou tout autre type de batteries rechargeables ou non rechargeables.	

- Le système n'est **pas adapté à une utilisation lors d'événements sportifs**.

Si le système est utilisé à des fins autres que celles pour lesquelles il est prévu, la garantie sera annulée. De plus, le système risque de ne pas fonctionner comme vous le souhaitez, et nous ne serons pas en mesure de vous aider via notre service d'assistance, car nous ne serons pas au courant de la situation. Dans le pire des cas, une utilisation inappropriée peut même entraîner le retrait de l'autorisation d'exploitation.

- **Lors du montage des pièces, vous devez commencer par installer les composants côté moteur** (adaptateur, stator, rotor) afin de vérifier qu'ils s'adaptent bien avant de monter les pièces destinées à être installées à l'extérieur du moteur. Malheureusement, il arrive souvent que les utilisateurs commencent par monter le régulateur, la bobine d'allumage et, le cas échéant, l'unité de commande ; or, ces pièces sont très souvent modifiées (à tort !) au cours de cette opération, ce qui nous empêche de les revendre par la suite. Malheureusement, le remplacement des systèmes d'éclairage et d'allumage sur les motos anciennes ne se résume pas à choisir un produit en rayon dans un supermarché ; compte tenu de la grande diversité des modèles et des modifications éventuelles apportées aux composants depuis leur fabrication il y a de nombreuses années, il s'agit toujours d'une opération complexe qui peut, regrettamment, donner lieu à des erreurs.

- Nos systèmes n'ont **PAS été testés pour une utilisation avec d'autres composants électroniques (tels que des systèmes d'allumage tiers, des GPS, des téléphones portables, des éclairages LED, etc.)** et peuvent, dans certaines circonstances, endommager ces composants. Les compte-tours existants ne sont pas pris en charge par le système. Nous proposons toutefois une solution de compte-tours. De même, les coupe-circuits ou les systèmes d'échappement commandés par l'allumage ne sont pas pris en charge. Il se peut également que votre système d'allumage d'origine ait été équipé d'un dispositif de limitation de vitesse pour des raisons légales. Le nouveau système ne dispose pas d'un tel dispositif. Vous devez donc vérifier au préalable la situation juridique.

- Si vous ne disposez pas des compétences nécessaires pour effectuer l'installation, veuillez la confier à un professionnel qualifié ou à un atelier spécialisé. Une installation incorrecte peut endommager à la fois le nouveau système et la moto, voire causer des blessures au conducteur.

- Avant de commander un système, veuillez vérifier si **l'extracteur de rotor** que nous recommandons est inclus dans la livraison. Si ce n'est pas le cas, il est préférable de le commander en même temps ! Si le rotor est endommagé par l'utilisation d'autres outils ou accessoires, la garantie sera annulée !

- Le rotor est extrêmement sensible aux chocs (notamment pendant le transport). Vous devez toujours vérifier que le rotor ne présente aucun dommage avant son installation. Si le rotor comporte des aimants non encapsulés, vérifiez qu'ils sont bien en place en essayant de les pousser latéralement avec vos doigts. Suite à un choc, certains aimants collés peuvent s'être délogés et ne sont désormais maintenus en place que par leur force magnétique. Cela causerait de graves dommages au système pendant son fonctionnement. Vérifiez également qu'aucun corps étranger (par exemple des vis ou d'autres objets métalliques) ne se trouve parmi les aimants du rotor.

- **Si vous disposez d'un accès à Internet, il est préférable de consulter cette documentation en ligne.** Vous pouvez agrandir la plupart des images en cliquant dessus, et vous y trouverez des informations plus détaillées et éventuellement plus à jour. Liste des systèmes disponible à l'adresse : <http://www.powerdynamo.biz>



Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- Plaque de stator pré-assemblée
- Rotor
- Bobine d'allumage
- Unité de commande
- Régulateur/redresseur avec condensateur de lissage
- Câble d'allumage
- Petites pièces



- Pour retirer à nouveau le nouveau rotor, vous aurez besoin d'un extracteur M27x1,25 (réf. : 99 99 799 00 – **non fourni**).
- **ATTENTION** : si vous utilisez un extracteur à griffes, les aimants du rotor se détacheront !

- Assurez-vous que votre Motobecane est bien calée, de préférence sur un pont élévateur, et que vous disposez d'un bon accès au côté alternateur du moteur.

- Débranchez la batterie et retirez-la de la moto. Dites-lui adieu à ce stade, car désormais vous disposerez d'un système électrique de 12 volts et – si vous souhaitez installer une batterie – vous aurez besoin d'une batterie de 12 volts. Techniquement parlant, le système est capable de fonctionner sans batterie. Cependant, à moins que votre moto ne soit classée comme « classique », le Code de la route allemand (StVZO) exige qu'un feu de position soit opérationnel. Vous aurez besoin d'ampoules de 12 volts pour les phares, l'éclairage du compteur de vitesse et le feu arrière. L'ancien klaxon peut rester en place.

- Retirez l'ancien alternateur, y compris tous ses composants et câbles
- Le moteur devrait désormais ressembler à celui illustré sur la photo de gauche.

- **Remarque** : la photo ci-dessous montre une version du moteur présentant un au-dessus de l'alternateur. Notre système s'adapte bien sûr également à cette version.



- Détachez le stator de la plaque de base pré-assemblée. Cette opération est nécessaire pour accéder aux deux trous de fixation.
- **Important** : veillez à noter la position du stator. Changer sa position entraînera inévitablement un décalage de 120° dans le calage de l'allumage, rendant ainsi le repère invalide.
- **Remarque** : examinez la nouvelle plaque de base. Vous y trouverez un repère rouge (cercle rouge sur la photo). Celui-ci est indispensable pour le calage de l'allumage.
- Vissez la plaque de base sur le bloc-moteur



- Vissez la plaque de base sur le bloc-moteur. Assurez-vous que la plaque de base repose fermement sur le bloc et ne penche pas d'un côté, comme illustré sur la photo de gauche.
- Utilisez les vis M6x1,25 et les rondelles fournies pour la fixer.
- Vous pouvez maintenant revisser le stator sur la plaque de base (3 vis M4).



- Retirez la bougie d'allumage et amenez le piston au point mort haut. La phase du cycle dans laquelle se trouve le moteur n'a pas d'importance. Comme cette opération est compliquée avec un démarrage au kick, placez sans serrer le nouveau rotor sur le bout du vilebrequin afin de pouvoir l'utiliser pour faire tourner ce dernier.
- Une fois la position du point mort haut (PMH) atteinte, retirez à nouveau le rotor avec précaution (en veillant à ne pas modifier la position du vilebrequin !) et positionnez-le de manière à ce que le petit repère sur le rotor soit aligné avec celui de la plaque de base.
- Fixez soigneusement le rotor à l'aide de l'écrou M14 fourni.
- Veillez à ne jamais déplacer le vilebrequin ni tordre le rotor, sinon le calage de l'allumage sera incorrect. Revissez la bougie d'allumage dans le cylindre.



- Fixez la nouvelle bobine d'allumage à un emplacement approprié.
- Cela peut être dans un panneau latéral, par exemple.
- Laissez pour l'instant l'une des deux vis desserrée ; c'est là que le câble de masse sera raccordé.



- Montez le redresseur/régulateur électronique et le temporisateur d'allumage électronique (unité de commande) à un emplacement approprié, par exemple dans le compartiment latéral.
- Vous pouvez toutefois positionner ces pièces où bon vous semble.

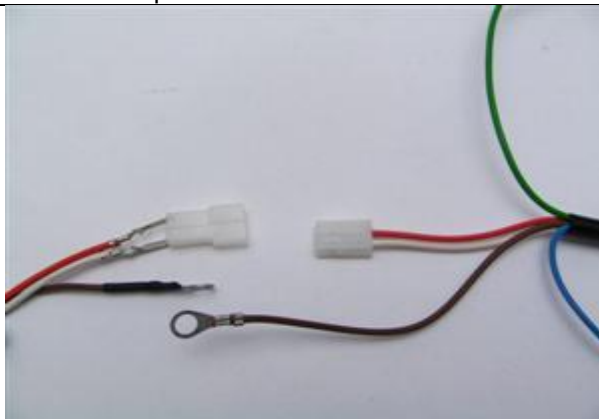
- Lors de l'installation de l'unité de commande, veuillez noter la petite plaque de commutateurs bleue située sur le côté étroit supérieur du module de calage d'allumage noir. Elle comporte 4 petits commutateurs permettant de sélectionner différentes courbes de calage d'allumage.



- Avec ce réglage, l'avance maximale est atteinte à 3 000 tr/min et reste inchangée à tous les régimes supérieurs. Par conséquent, aucune protection contre le sursrégime n'est activée à partir de 8 500 tr/min.

Raccordez les câbles comme indiqué sur le schéma de câblage correspondant (schéma de câblage 91ik_102) !

- Afin de faciliter le passage du câble dans des ouvertures étroites, voire de rendre cette opération possible, la fiche du câble reliant le nouvel alternateur au nouveau boîtier de commande n'a pas encore été raccordée aux cosses situées à l'extrémité du câble. Vous ne devez fixer la fiche qu'une fois le câble passé à travers l'ouverture du moteur. Pour ce faire...



... prenez le connecteur femelle de l'unité de commande muni des câbles rouge et blanc.

- Enfilez le manchon de connecteur à 2 broches fourni avec cette pièce sur la fiche, puis insérez les câbles de l'alternateur (rouge et blanc) dans la fiche en alignant les contacts à l'arrière. Assurez-vous que les contacts s'enclenchent correctement dans le boîtier de la fiche. Il est essentiel de vérifier que ces câbles sont correctement positionnés dans la fiche :

- le blanc va sur le blanc
- le rouge avec le rouge

- Si vous souhaitez (ou devez) retirer les câbles du boîtier du connecteur, il est préférable d'utiliser un trombone déplié pour repousser les ergots des languettes de contact sur le côté, afin de pouvoir dégager les connecteurs.

- Les câbles marron provenant de l'alternateur et de l'unité de commande, équipés de cosses à anneau, sont vissés sur la borne de masse de la bobine d'allumage (clip de retenue). Le système ne fonctionnera pas sans ces connexions ! Ne comptez pas sur la masse du cadre. La peinture, la saleté et les résidus d'huile empêchent souvent un bon contact à la masse avec la bobine.

- Le câble bleu et blanc provenant de l'unité de commande – le câble de coupure. - Remarque : Si vous rencontrez des problèmes d'allumage, débranchez d'abord ce câble (retirez la fiche). Dans la plupart des cas, vous pourrez alors poursuivre votre trajet	- S'il est relié à la masse, l'allumage sera coupé ! - Nous utilisons cette configuration de circuit sur les véhicules qui étaient à l'origine équipés d'un allumage par magnéto (rotor de magnéto) et qui, par conséquent, s'éteignent également en cas de court-circuit à la masse. - Ces véhicules disposent d'une borne sur le contacteur d'allumage (sur les véhicules allemands : borne 2) qui est reliée à la masse lorsqu'elle est en position « OFF ». Le câble bleu/blanc est raccordé à cette borne. Cela signifie que l'allumage est coupé de la même manière qu'auparavant. Il est également possible d'utiliser un interrupteur de coupure d'urgence supplémentaire.
- Le câble vert ou gris provenant de l'unité de commande...	... est raccordé au contact de la fiche de la nouvelle bobine d'allumage.
AVERTISSEMENT ! Dans la mesure du possible, NE RALLONGEZ PAS le câble vert provenant de l'unité de commande. Cela pourrait entraîner des défauts d'allumage. Vous ne devez en aucun cas regrouper le(s) câble(s) d'allumage et le(s) câble(s) de l'unité de commande dans une gaine commune ni les faire passer parallèlement l'un à l'autre sur une longue distance. Cela entraîne une rétroaction et, par conséquent, des défauts d'allumage, et peut même, dans certains cas, détruire l'unité de commande.	

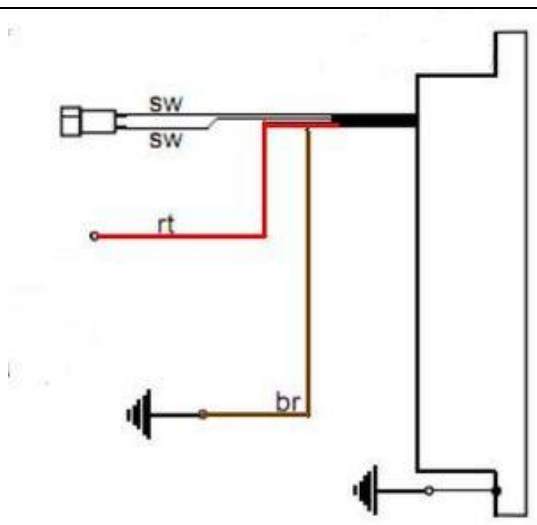
Raccordement de l'alternateur au circuit d'éclairage :



- Les deux câbles noirs provenant de l'alternateur alimentent les feux, le klaxon, les clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage.
- Cette tension doit d'abord être stabilisée (régulée) et, dans la plupart des cas, redressée, car il s'agit initialement de courant alternatif.

Avertissement : toute **inversion des bornes positive et négative** entraînera la **destruction immédiate du régulateur, qui n'est pas couverte par la garantie !** (Vous pouvez clairement constater qu'il a été détruit à l'odeur de brûlé !)

Variante du régulateur : avec un régulateur CC doté d'un condensateur de lissage intégré (73 00 799 50), utilisez le schéma de câblage **91ik_102** :



- les deux câbles noirs sont raccordés aux câbles noirs provenant de l'alternateur
- le câble rouge correspond à la sortie 12 V CC
- le câble marron correspond à la borne négative et est relié en interne au boîtier du régulateur

- Le câble haute tension (câble d'allumage)

...

Veillez **ne pas utiliser** de « Nology Super Cables » (« hot wire »). Ceux-ci provoquent des interférences dans les systèmes VAPE et peuvent endommager les composants électroniques

... vissez-le dans la bobine d'allumage et placez le capuchon en caoutchouc par-dessus. C'est bien sûr plus facile si vous effectuez cette opération avant de monter la bobine sur la moto. Veuillez également utiliser le câble d'allumage fourni et non un ancien câble d'origine inconnue.

- Vous vous rendrez service en installant à ce stade de nouvelles bougies d'allumage et de nouveaux câbles de bougies (de préférence d'une résistance comprise entre 1 et 2 kiloohms, mais ne dépassant pas 5) sur votre moto. Une grande partie des interférences provient justement de câbles, de bougies et de fils « apparemment en bon état » (y compris ceux qui sont neufs) !

- **N'utilisez pas** de bougies d'allumage dotées de résistances anti-parasites intégrées **en combinaison** avec des câbles de bougies anti-parasites (cela double la résistance). N'utilisez toujours qu'une seule méthode de suppression des parasites.

- Enfin, **avant d'installer la batterie et avant de démarrer le moteur pour la première fois**, prenez le temps de vérifier toutes les fixations et le câblage. N'oubliez pas de remplacer toutes les ampoules de 6 à 12 volts. Gardez également à l'esprit que vous aurez désormais besoin d'une batterie de 12 V. Le klaxon peut rester en 6 volts.

- Si le système ne fonctionne pas immédiatement, veuillez consulter notre page de dépannage. Dans un premier temps, débranchez le câble bleu entre le relais et la bobine d'allumage (débranchez le contact) ; la plupart des défauts se situent dans la zone de coupure.

- **IMPORTANT** : veuillez noter que si le **vilebrequin a été remis à neuf** (auparavant), son tourillon d'alternateur aura été surusiné et sera donc plus court. Le rotor se retrouve alors plus bas, ce qui peut entraîner un contact entre le rotor (les rivets constituant le point le plus bas) et la bobine du stator. Il en résulte un stator endommagé et, par conséquent, une perte d'allumage.

Consignes de sécurité et d'utilisation importantes – À lire intégralement et à respecter impérativement !

- Respectez les consignes de sécurité et les exigences prescrites par le constructeur automobile et le secteur automobile. L'installation nécessite des connaissances spécialisées.

Les repères d'allumage indiqués sur le produit sont fournis à titre indicatif uniquement lors de l'installation. Une fois l'installation terminée, veuillez vérifier que les réglages sont corrects à l'aide de méthodes appropriées (telles qu'un stroboscope) afin d'éviter tout dommage au moteur ou tout risque pour votre santé. Vous êtes seul responsable de l'installation et du réglage correct.

- Attention Les systèmes d'allumage génèrent une haute tension – risque de blessure mortelle ! Nos bobines d'allumage peuvent atteindre jusqu'à 40 000 volts ! Une manipulation imprudente peut non seulement provoquer des douleurs intenses, mais surtout nuire au cœur ! Les personnes portant un stimulateur cardiaque ne doivent effectuer aucun travail sur les systèmes d'allumage. Maintenez toujours une distance de sécurité par rapport à l'électrode et aux câbles haute tension exposés, et lors des tests, reliez fermement le connecteur de la bougie d'allumage à la masse à l'aide d'un objet isolant afin de décharger la tension en toute sécurité.

Ne débranchez jamais un câble de bougie pour synchroniser le carburateur ! Ne débranchez jamais et ne touchez jamais les câbles d'allumage lorsque le moteur tourne ou est au régime de démarrage. Ne lavez le véhicule que lorsque le moteur est à l'arrêt.

- Si votre câble d'allumage VAPE a été fourni avec des connecteurs de bougie en caoutchouc (*qui ne comportent pas de résistance de suppression intégrée*), veuillez utiliser des bougies d'allumage dotées d'une résistance intégrée (*afin de respecter la législation locale en matière d'exigences de compatibilité électromagnétique*). Vous pouvez également remplacer le ou les câbles par des câbles standard et utiliser des capuchons de bougie blindés (*vous ne devez toutefois en aucun cas utiliser simultanément des bougies d'allumage à suppression intégrée ET des capuchons de bougie à suppression intégrée. Cela entraînerait des interférences, notamment des difficultés au démarrage du moteur*). La résistance totale de l'ensemble « bougie d'allumage + capuchon de bougie » ne doit pas dépasser 5 kΩ.

- N'oubliez pas que les capuchons de bougies vieillissent et que leur résistance augmente en conséquence. Si un moteur ne démarre qu'à froid, la cause est presque certainement un capuchon de bougie défectueux ou une bougie défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « améliorant l'étincelle » (par exemple, Nology).

- Après l'installation, veuillez à vérifier que toutes les vis de fixation sont bien serrées. Si les pièces se desserrent, elles risquent d'être endommagées. Lors du pré-assemblage, nous ne serrons les vis que très légèrement !

- Commencez par laisser le système que vous venez d'installer s'adapter avant de procéder aux mesures et aux tests. Veuillez également suivre nos instructions pour vérifier la présence d'une étincelle. Toutes nos pièces sont testées avant expédition. De toute façon, il n'y a pas grand-chose à mesurer sur celles-ci. Vous ne devez en aucun cas tenter de mesurer les composants électroniques (y compris la bobine d'allumage, à l'exception de sa sortie haute tension). Vous risqueriez de les endommager et n'obtiendriez de toute façon aucun résultat utile !

Gardez à l'esprit que si le moteur ne démarre pas immédiatement, cela est souvent dû au carburateur, au joint d'admission et, surtout, aux connecteurs de bougies et aux bougies elles-mêmes (malheureusement, même lorsqu'elles sont neuves) ; en règle générale, les réglages doivent également être ajustés après l'installation d'un alternateur Lima. Si le système ne fonctionne pas immédiatement, vérifiez en premier lieu les connexions à la masse, en particulier entre la masse du châssis et le bloc moteur.

Avant de démonter à nouveau les pièces et de nous les envoyer pour test, veuillez consulter notre base de connaissances pour voir s'il existe déjà une réponse à votre problème. Si ce n'est pas le cas, veuillez utiliser notre système de tickets d'assistance pour demander une aide spécifique.

- Si vous disposez d'un système équipé d'une bobine d'allumage double, veuillez noter quelques particularités de cette bobine. L'allumage ne fonctionnera correctement que si les deux bougies sont connectées à la bobine. Cela signifie que vous ne pouvez pas simplement retirer une bougie pour la tester, car chaque sortie est reliée à la bougie de l'autre via la masse. Si vous souhaitez vraiment ne tester qu'un seul côté, la sortie de l'autre bobine doit être reliée à la masse.

- L'étincelle produite par les systèmes à rupteur traditionnels présente un faible niveau d'énergie, d'environ 10 000 volts, et apparaît donc jaune et épaisse. L'étincelle produite par nos systèmes est une étincelle à haute énergie pouvant atteindre 40 000 volts ; elle est donc très concentrée et bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle n'est générée qu'aux régimes du moteur atteints lorsque le démarreur à pied est enclenché. Le simple fait d'appuyer à la main sur le levier du démarreur à pied ne produit pas d'étincelle.

- La plupart de nos systèmes combinent l'allumage et l'alternateur en un seul bloc. Vous pouvez le reconnaître à la présence d'un régulateur. Hormis la tension de sortie du régulateur, il n'y a guère d'autres paramètres mesurables sur celui-ci. Si vous n'obtenez pas d'alimentation, vérifiez en premier lieu les connexions à la masse et le câblage entre le régulateur et le contacteur d'allumage. Cette connexion importante est souvent coupée et négligée lors de l'installation ! La plupart des systèmes PD sont équipés de régulateurs/redresseurs à courant continu. Il existe toutefois également des régulateurs à courant alternatif, qui présentent des caractéristiques spécifiques dont il faut tenir compte.

- N'effectuez jamais de soudures électriques sur le véhicule sans avoir préalablement déconnecté complètement tous les composants électroniques contenant des semi-conducteurs (régulateur, bobine d'allumage et unité de commande). Il n'est pas nécessaire de démonter le stator et le rotor. N'utilisez pour souder que du matériel fonctionnant via des transformateurs en série, ou débranchez le fer à souder avant de souder afin d'éviter d'endommager les composants par surtension. N'utilisez jamais de pâte de cuivre sur les connecteurs ou les bougies d'allumage.

- Les composants électroniques sont sensibles à l'inversion de polarité. Après toute intervention sur le système, vérifiez toujours que la batterie est correctement raccordée et que le câblage est correct. Une inversion de polarité ou un court-circuit détruira immédiatement le boîtier de commande et la bobine d'allumage ! En règle générale, les fils doivent toujours être raccordés couleur à couleur. Les exceptions éventuelles sont explicitement mentionnées dans la notice. Les dommages causés par une inversion de polarité ne sont pas couverts par la garantie.

- Lors du montage du rotor, veillez à ne pas endommager les aimants. Évitez d'exercer une force mécanique directe sur le rotor. **Ne placez jamais le stator à l'intérieur du rotor lors du transport de l'alternateur** ; veuillez suivre nos consignes d'expédition (emballage).

- Huilez légèrement la surface extérieure du rotor ; sinon, il rouillera rapidement dans cet environnement hostile (ce qui n'est pas dangereux, mais inesthétique).

- N'utilisez jamais de tire-rotor à griffes ni de marteau pour retirer le rotor. Cela pourrait entraîner le détachement des aimants. Utilisez toujours et exclusivement un extracteur à visser M27x1,25 (voir les instructions de montage).

- Si votre véhicule ne doit pas être utilisé pendant une période prolongée, vous devez débrancher la batterie (le cas échéant) afin d'éviter toute décharge lente via les diodes redresseurs. Cependant, même avec la batterie débranchée, vous constaterez qu'elle s'est déchargée après une longue période ; ceci est normal.

- Veuillez prendre connaissance de ces instructions, mais ne vous laissez pas déstabiliser. Des milliers de clients ont déjà installé nos systèmes avec succès avant vous.

Bonne chance et bonne route !

