

Système 718279900**Avantages par rapport à l'ancien système :****Alternateur/allumage électronique pour Peugeot P55C**

- Remplace l'alternateur d'allumage SAFI SSY d'origine, passe à 12 V/100 W CC ou 12 V/70 W CA et à un allumage électronique sans contact.

- Le calage de l'allumage est statique, les carburants modernes rendent tout réglage superflu. Le poids du nouveau rotor est de 2 kg, comme le rotor d'origine, mais son diamètre est plus petit (128 mm au lieu de 158 mm). Aucune modification n'est nécessaire sur le bloc moteur.

- toutes les pièces sont neuves
- plus de puissance lumineuse
- allumage stable avec une étincelle puissante
- meilleur comportement au démarrage
- fonctionnement plus silencieux du moteur
- Plus aucun problème avec le disjoncteur



Instructions de montage pour le système 718279900	18/3/2026
- Si vous savez installer et régler l'allumage d'origine et que vous avez des compétences générales en mécanique, vous pouvez également installer un système VAPE. Si vous n'avez jamais eu affaire à ce type de système, il est préférable de le faire installer par quelqu'un qui s'y connaît.	
- VAPE ne peut contrôler le respect des présentes instructions, ni les conditions et méthodes d'installation, d'utilisation et d'entretien de ce système. Une installation incorrecte peut entraîner des dommages matériels, voire des blessures corporelles. Nous déclinons toute responsabilité pour les pertes, dommages ou coûts résultant d'une installation incorrecte, d'une utilisation inappropriée, d'une mauvaise utilisation ou d'un entretien incorrect, ou liés de quelque manière que ce soit à ceux-ci. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications au produit, aux données techniques ou aux instructions de montage et d'utilisation sans préavis.	
IMPORTANT	
<u>Veuillez lire attentivement l'intégralité du mode d'emploi avant de commencer l'installation.</u> N'oubliez pas que toute modification non conforme, y compris les tentatives de réparation, peut entraîner la perte des droits de garantie. Cela vaut également pour la coupe de câbles, qui entraîne très souvent la perte des connecteurs protégés contre les inversions de polarité et, par conséquent, des courts-circuits ou des inversions de polarité destructrices pour le matériel. Veuillez tenir compte des remarques figurant sur la page d'information relative au système. Assurez-vous que la configuration du système présentée correspond bien aux exigences de votre moteur. Des valeurs d'allumage incorrectes peuvent par exemple endommager le moteur et/ou provoquer des blessures lors du démarrage (rebond du kick). Une prudence particulière est de mise lors du premier démarrage après l'installation. Si vous constatez un dysfonctionnement, vérifiez et modifiez le réglage de l'allumage ! Lors de l'installation, vérifiez très soigneusement que le rotor ne frotte pas contre la bobine du stator ou ailleurs, ce qui peut se produire pour diverses raisons et entraîner des dommages importants.	
<u>Utilisation conforme</u> - Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie d'un matériel d'origine. Les pièces du système ont donc un aspect différent des pièces d'origine et, en particulier, la bobine d'allumage et le régulateur peuvent avoir des points de fixation différents qui nécessitent des ajustements de votre part. Ce système est exclusivement destiné à remplacer les systèmes d'éclairage/d'allumage d'origine des motos anciennes et youngtimers dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées par des modifications de conception ultérieures. Il ne s'agit pas d'un système de tuning, il ne modifie pas les caractéristiques d'origine du moteur et n'augmente pas de manière significative la puissance du moteur, mais il améliore la sécurité routière et la sécurité du véhicule grâce à un meilleur éclairage, des clignotants plus visibles, un klaxon toujours puissant et une plus grande fiabilité générale par rapport aux anciens systèmes d'origine. Comme nos systèmes n'entraînent aucune modification significative des caractéristiques du moteur, les émissions polluantes et le niveau sonore ne sont pas affectés. Dans la plupart des cas, les émissions polluantes devraient même s'améliorer grâce à une combustion plus complète.	
 - VAPE garantit des produits homologués, marqués d'un anneau avec le signe « E » (spécialement pour la République tchèque, E8), ce qui garantit la conformité constante des caractéristiques du produit avec les dispositions d'homologation ECE applicables (en particulier ECE R10.05). L'inspection est effectuée régulièrement par l'autorité compétente	
- Le système de charge est uniquement destiné à être utilisé avec des batteries rechargeables 12 V (6 V pour les systèmes 6 V) au plomb-acide à électrolyte liquide ou des accumulateurs au plomb scellés, AGM, gel. Il ne convient pas à une utilisation avec des batteries nickel-cadmium, nickel-métal hydrure, lithium-ion ou tout autre type de batterie rechargeable ou non rechargeable.	
- Le système n'est pas adapté à une utilisation dans le cadre d'événements sportifs. Toute utilisation non conforme entraîne l'annulation de la garantie. De plus, il se peut que le système ne fournisse pas les performances souhaitées et que nous ne puissions pas vous aider avec notre service d'assistance, car nous ne connaissons pas la situation. Dans le pire des cas, une utilisation non conforme peut même entraîner l'annulation de l'autorisation d'exploitation.	

- Lors du montage des pièces, commencez **impérativement** par monter les pièces côté **moteur** (adaptateur, stator, rotor) afin de vérifier que ce matériel est bien adapté avant de monter les pièces à installer à l'extérieur du moteur. Malheureusement, il arrive souvent que l'on commence par monter le régulateur, la bobine d'allumage et, le cas échéant, l'unité de commande, et que ces pièces soient très souvent modifiées (sans être adaptées !), ce qui rend impossible leur revente ultérieure par nos soins. Le remplacement des systèmes d'éclairage/d'allumage des motos anciennes n'est malheureusement pas aussi simple qu'un achat au supermarché, mais reste une opération complexe en raison de la diversité des modèles et des modifications éventuelles apportées au matériel depuis leur production il y a de nombreuses années, ce qui peut malheureusement entraîner des erreurs.

- Nos systèmes n'ont **PAS** été **testés pour une utilisation avec d'autres composants électroniques (tels que des allumages tiers, des systèmes de navigation, des téléphones portables, des ampoules LED, etc.)** et peuvent, dans certaines circonstances, endommager ces pièces. Les compte-tours éventuellement présents ne sont pas pris en charge par le système. Nous proposons toutefois une solution pour compte-tours. De même, les disjoncteurs éventuels ou les commandes d'échappement contrôlées par l'allumage ne sont pas pris en charge. Il se peut également que votre 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. Vérifiez donc au préalable la situation juridique.

- Si vous ne disposez pas des connaissances techniques nécessaires pour effectuer le montage, veuillez confier cette tâche à un spécialiste ou à un atelier spécialisé. Un montage incorrect peut endommager 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, commandez-le dès maintenant ! En cas de dommages au rotor causés par l'utilisation d'autres outils et accessoires, la garantie devient caduque !

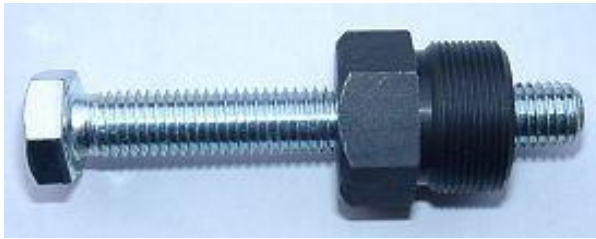
- Le rotor est extrêmement sensible aux chocs (par exemple pendant le transport). Avant le montage, vérifiez impérativement que le rotor ne présente aucun dommage. S'il s'agit d'un rotor dont les aimants ne sont pas moulés, vérifiez leur bonne fixation en essayant de les pousser latéralement avec les doigts. Après un choc, certains aimants collés peuvent s'être détachés et ne tenir plus que par leur force magnétique. Cela entraînerait de graves dommages à l'installation pendant son fonctionnement. Vérifiez également que les aimants du rotor ne contiennent pas de corps étrangers (par exemple des vis ou d'autres objets métalliques).

- **Si vous avez accès à Internet, nous vous recommandons de consulter cette documentation en ligne.** Vous pourrez ainsi agrandir la plupart des images en cliquant dessus et obtenir des informations plus complètes et éventuellement plus récentes. Liste des systèmes disponible à l'adresse : <http://www.powerdynamo.biz>



Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- Unité statorique pré-montée
- rotor
- Régulateur/redresseur
- bobine d'allumage électronique
- Câble d'allumage
- Petit matériel pour le montage



- Pour retirer à nouveau le nouveau rotor, vous avez besoin d'un extracteur M27x1,25 (référence : 99 99 799 00 - **non fourni** !).

- ATTENTION : l'utilisation d'un extracteur à griffes provoque le détachement des aimants dans le rotor !

- Assurez-vous que votre moto est bien stable sur sa béquille, de préférence sur une plate-forme de montage surélevée, et que vous avez facilement accès au côté alternateur du moteur.

- Débranchez la batterie et retirez-la de la moto. À ce stade, dites adieu à votre bonne vieille batterie, car vous aurez désormais besoin d'une batterie 12 volts ou vous rouleriez sans batterie. Le système le permet. Remplacez immédiatement toutes les ampoules 6 volts par des ampoules 12 volts. Le klaxon peut rester en 6 volts.



- Desserrez l'écrou du rotor et retirez le rotor du vilebrequin. Débranchez tous les câbles de l'ancien alternateur et retirez ces pièces.

- Retirez la clavette du vilebrequin qui s'insérait dans la rainure de l'ancien rotor Limar. Ne vous inquiétez pas, elle n'avait aucune fonction de maintien, elle servait uniquement à régler l'allumage. N'oubliez pas de retirer la goupille, sinon le rotor ne pourra pas être monté sur l'arbre et vous devrez démonter à nouveau le stator pour accéder à la clavette.



- Une fois l'alternateur d'origine entièrement démonté, vous pouvez voir la bague en feutre sur le vilebrequin.

- Retirez-la de l'arbre.



- Insérez maintenant la bague en feutre dans la nouvelle plaque de stator pré-montée. Un évidement est prévu à cet effet à l'arrière.



- Desserrez les trois vis de fixation du nouveau stator et soulevez-le légèrement de la plaque de base. Vous pouvez ainsi accéder aux deux vis de fixation de la plaque de base.

- Notez la position du stator par rapport à la plaque de base, sinon le repère d'allumage ne correspondra pas plus tard !

- Retirez les deux écrous des vis de fixation. Placez le nouveau stator avec le stator suspendu librement sur le bloc moteur. Remettez les écrous sur les vis par l'arrière et vissez l'ensemble sur le carter du moteur.



- Remettez les écrous sur les vis par l'arrière et vissez l'unité sur le carter du moteur.



- Remettez le stator sur la plaque de base. Pour ce faire, tirez délicatement sur le câble du stator. Le stator doit s'enclencher fermement. S'il s'enclenche « mollement », cela signifie qu'un câble est coincé dessous. Veillez à ne pas monter le stator de travers et à ce que l'ouverture intérieure du stator repose correctement sur la collerette d'arrêt de la plaque de base. Sinon, la bobine sera de travers et sera endommagée par le rotor en rotation. Veillez à ne coincer aucun câble sous ou entre la plaque de support et le stator et à ne pas endommager l'isolation.

- Revissez le stator à l'aide des 3 vis M4.

Réglage de l'allumage : Afin d'obtenir une flexibilité maximale du réglage de l'allumage, il a été renoncé à un ajustement du rotor sur le vilebrequin à l'aide d'une clavette et d'une rainure. Il n'y a toutefois aucun risque (si le cône est correct) de desserrage ou de rotation involontaire du rotor, qui était de toute façon toujours maintenu par le cône et non par la clavette. Celle-ci avait uniquement une fonction de guidage pour régler le point d'allumage correct.



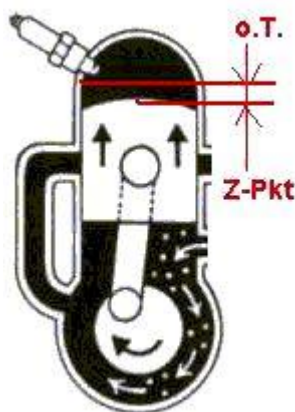
- Observez maintenant le nouveau rotor. Sur son pourtour, vous trouverez un repère gravé au laser. Il s'agit d'un repère d'allumage.



- Avant de mettre le rotor en place, vérifiez que ses aimants n'ont pas accumulé de vis ou d'autres petites pièces qui pourraient causer des dommages.



- Sur la plaque du stator, près des deux petites bobines noires, se trouve une ligne rouge. Il s'agit également d'un repère d'allumage.



- Retirez la bougie d'allumage et placez le piston en position d'allumage.

- Pour mesurer la position du piston, vous avez besoin d'un outil (un comparateur à cadran ou une jauge, que vous pouvez fabriquer à partir d'une vieille bougie d'allumage, par exemple. À défaut, un crayon et un peu de discernement suffisent).

- Placez d'abord le piston au point mort haut (ici O.T.). Il s'agit de la position la plus haute que le piston peut atteindre dans le cylindre.

- Étant donné que le rotor tourne vers la gauche dans ce système, vous devez maintenant le tourner légèrement vers la droite (c'est-à-dire dans le sens des aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que le piston ait descendu de la valeur nécessaire pour l'allumage avancé. Vous trouverez cette valeur dans votre manuel (si celui-ci n'est pas disponible, vous pouvez essayer 4-5 mm avant le point mort haut). Des réglages incorrects entraînent une surchauffe et, dans les cas extrêmes, peuvent même brûler la tête du piston.



- Retirez à nouveau le rotor du vilebrequin et remettez-le en place de manière à ce que le repère sur le pourtour corresponde exactement au repère d'allumage (transféré sur le carter moteur) de la plaque d'adaptation. Appuyez fermement sur le rotor pour le fixer sur l'arbre.

- Il est très important de ne pas modifier la position du vilebrequin (qui se trouve au point d'allumage). Si celle-ci change, vous devez répéter toute la procédure.

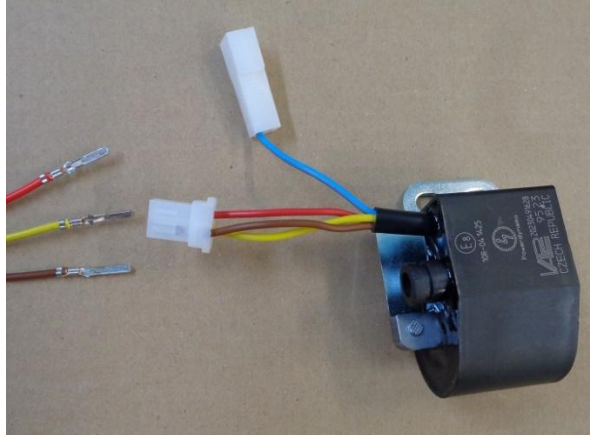
- Dans cette position, fixez le rotor à l'aide de l'écrou de rotor M14 fourni.

- Retirez le nouveau rotor uniquement à l'aide d'un extracteur M27x1,25 (référence : 99 99 799 00 - **non fourni** !).

- Fixez maintenant la nouvelle bobine d'allumage et le nouveau régulateur à un endroit approprié. De préférence avec le collier de serrage de la bobine d'allumage. Laissez l'une des vis de fixation de la bobine d'allumage desserrée, un câble de masse doit encore y être raccordé. À l'aide des serre-câbles fournis, posez le nouveau câble de l'alternateur sur le cadre de manière à ce qu'il se termine au niveau du régulateur/de la bobine d'allumage avec tous les câbles. Veillez à ce que rien ne puisse frotter.

Connectez les câbles comme indiqué dans le schéma électrique 73ik_102, c'est-à-dire :

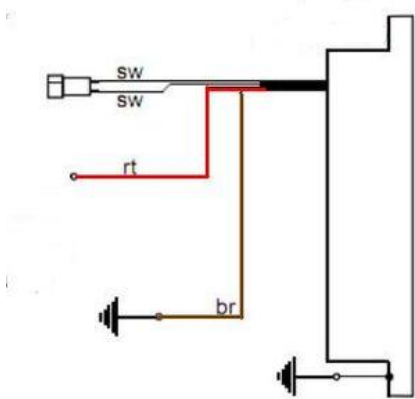
- Afin de faciliter ou de permettre le passage du câble à travers des ouvertures étroites, la fiche du câble reliant la nouvelle bobine d'allumage au nouvel alternateur n'a pas encore été branchée sur les languettes de contact à l'extrémité du câble. Vous ne devez fixer la fiche qu'une fois que le câble a été définitivement passé à travers l'ouverture du moteur. Pour ce faire...



... prenez la fiche femelle de la bobine d'allumage avec les câbles de couleur jaune, rouge et marron.
- Enfoncez la fiche à 4 broches fournie dans cette prise et insérez les câbles détachés de l'alternateur (blanc, rouge et marron) avec les languettes de contact à l'arrière dans la prise. Veillez à ce que les languettes s'enclenchent dans le boîtier de la prise. Il est important de respecter la position correcte de ces câbles dans la prise :

- jaune sur jaune
- rouge sur rouge
- marron sur marron

- Si vous souhaitez (ou devez) retirer les câbles du boîtier du connecteur, utilisez de préférence un trombone déplié et appuyez avec celui-ci sur les ergots des languettes de contact afin de les écarter et de pouvoir retirer les connecteurs.



Le nouveau régulateur/redresseur dispose de 4 câbles :

- les deux câbles noirs avec la fiche en plastique sont l'entrée de tension alternative
- le câble rouge avec fiche en plastique fournit le plus
- le câble marron avec fiche en plastique est le contact de masse

Les deux câbles noirs du régulateur ...

... sont reliés aux deux câbles noirs de l'alternateur. Pour ce faire, insérez les deux câbles noirs de l'alternateur dans la douille à 2 broches fournie. Peu importe quel câble est relié à laquelle des deux bornes, car c'est du courant alternatif qui est alimenté ici.

Le câble marron du régulateur ...

... est relié au **pôle négatif** de la batterie ou, si le véhicule roule sans batterie, à **la masse**.

Le câble rouge du régulateur ...

Attention : une polarité incorrecte endommage l'électronique !

... est soit connecté au **pôle positif de la batterie 12 volts**, soit, en cas de conduite sans batterie, au câble qui alimente les consommateurs (généralement la borne d'entrée au niveau de l'interrupteur principal).

- Si vous roulez avec une batterie, assurez-vous qu'un **fusible de 15 A** est utilisé entre la batterie et le réseau de bord.

- Il n'est pas possible de raccorder un voyant de contrôle de charge, celui-ci serait de toute façon inopérant en cas de conduite sans batterie. Le régulateur dispose d'un condensateur intégré qui lisse la tension continue pulsée. Cela garantit le bon fonctionnement des clignotants et du klaxon, même sans batterie.	
- Il reste le câble bleu (parfois bleu/blanc) de la bobine d'allumage, le câble de coupure. Remarque : en cas de problèmes d'allumage, débranchez d'abord ce câble (retirez la fiche). La plupart du temps, vous pouvez alors continuer à rouler	- S'il est relié à la masse, l'allumage s'éteint ! - Nous utilisons cette variante de circuit sur les véhicules qui étaient à l'origine équipés d'un allumage magnétique (roue polaire) et qui s'éteignaient donc également par court-circuit à la masse. - Ces véhicules disposent d'une borne au niveau du contacteur d'allumage (sur les véhicules allemands : borne 2) qui est connectée à la masse en position « OFF ». Le câble bleu (/blanc) est connecté à cette borne. L'allumage est ainsi coupé comme auparavant.
- Le câble haute tension (câble d'allumage) ... Veuillez ne pas utiliser de « câbles superpuissants » (« hot wire »). Ceux-ci provoquent des dysfonctionnements dans les systèmes VAPE et peuvent endommager les composants électroniques	... vissez-le dans la bobine d'allumage et placez le capuchon en caoutchouc dessus. Cela est bien sûr plus facile à faire avant de monter la bobine sur le véhicule. Veuillez également utiliser le câble d'allumage fourni et non un ancien câble non défini.
- Vous vous rendrez service en équipant votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouveaux connecteurs de bougies (de préférence avec 1 à 2 kiloohms, mais 5 kiloohms au maximum). De nombreuses perturbations peuvent être attribuées à des câbles, bougies et connecteurs « apparemment en bon état » (y compris ceux qui sont neufs) ! - N'utilisez pas de bougies d'allumage avec résistance antiparasite interne en combinaison avec des capuchons antiparasites (cela double la résistance). N'utilisez toujours qu'une seule méthode antiparasite.	
- Pour finir, avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage, vérifiez tranquillement toutes les fixations et tous les câblages. Pensez à remplacer toutes les ampoules de 6 volts par des ampoules de 12 volts. N'oubliez pas que vous avez désormais besoin d'une batterie 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, déconnectez le câble bleu entre le relais et la bobine d'allumage (retirez le contact), la plupart des erreurs se cachent dans la zone de coupure.	
- IMPORTANT : veuillez noter qu'en cas de régénération (antérieure) du vilebrequin, son tourillon d'alternateur a été surtourné et est donc devenu plus court. Le rotor est ainsi plus profond et peut entrer en contact avec la bobine du stator (les rivets sont le point le plus profond). Il en résulte un stator détruit et donc une panne d'allumage.	

Consignes de sécurité et d'utilisation importantes - À lire et à respecter IMPÉRATIVEMENT dans leur intégralité !

- Respectez les consignes de sécurité et les exigences prescrites par le constructeur automobile et les professionnels de l'automobile. Le montage nécessite des connaissances spécialisées. Les repères d'allumage apposés sur le matériel servent uniquement à titre indicatif lors du montage. Après le montage, veuillez vérifier l'exactitude de votre réglage à l'aide de méthodes appropriées (stroboscope) afin d'éviter tout dommage au moteur ou tout risque pour votre santé. Vous êtes seul responsable du montage et du réglage correct.

- Attention Les systèmes d'allumage génèrent une haute tension, danger de mort ! Nos bobines d'allumage peuvent atteindre 40 000 volts ! En cas de manipulation imprudente, cela peut non seulement être très douloureux, mais aussi et surtout être dangereux pour le cœur ! Les personnes portant un stimulateur cardiaque ne doivent pas effectuer de travaux sur les systèmes d'allumage. Maintenez toujours une distance de sécurité par rapport à l'électrode et aux câbles haute tension ouverts et, lors du test, appuyez fermement sur la fiche de la bougie avec un objet isolant pour décharger la tension en toute sécurité.

Ne jamais débrancher une cosse de bougie pour synchroniser le carburateur ! Ne jamais débrancher ou toucher les câbles d'allumage lorsque le moteur tourne ou à régime de démarrage. Ne laver le véhicule que lorsque le moteur est à l'arrêt.

- Si votre câble d'allumage VAPE a été livré avec des fiches bougies en caoutchouc (*qui ne disposent pas de résistance antiparasite intégrée*), veuillez utiliser les bougies avec résistance intégrée (*afin de respecter les lois locales relatives aux exigences en matière de compatibilité électromagnétique*). Vous pouvez également remplacer le(s) câble(s) par des câbles normaux et utiliser des fiches bougies blindées (*mais vous ne devez en aucun cas utiliser simultanément des bougies antiparasitées ET des fiches de bougie antiparasitées* . Cela entraînerait des perturbations, notamment des difficultés au démarrage du moteur). La résistance totale de la combinaison bougie-fiche de bougie ne doit pas dépasser 5 kOhm.

- N'oubliez pas que les connecteurs de bougies vieillissent et augmentent ainsi leur résistance. Si un moteur ne démarre qu'à froid, la cause est très certainement un connecteur de bougie ou une bougie défectueux. N'utilisez pas de câbles dits « amplificateurs d'allumage » (par exemple Nology).

- Après le montage, vérifiez impérativement que toutes les vis de fixation sont bien serrées. Si les pièces se desserrent, cela peut entraîner des dommages. Lors du pré-montage, nous ne serrons les vis que légèrement !

- Laissez d'abord le temps au système que vous venez d'installer de démarrer avant de commencer à tout mesurer et à tout vérifier. Veuillez également tenir compte de nos remarques concernant la manière de vérifier la présence d'étincelles. Nos pièces sont toutes contrôlées avant leur livraison. Vous ne pouvez de toute façon pratiquement rien mesurer. Évitez dans tous les cas de mesurer les pièces électroniques (notamment la bobine d'allumage, à l'exception de sa sortie haute tension). Vous risqueriez de les détruire sans obtenir de résultats exploitables !

N'oubliez pas que si le moteur ne démarre pas immédiatement, cela peut souvent être dû au carburateur, au caoutchouc d'admission et surtout aux connecteurs de bougies et aux bougies d'allumage (*malheureusement même lorsqu'ils sont neufs*). En règle générale, après l'installation du Lima, son réglage doit également être modifié. Si le système ne fonctionne pas immédiatement, vérifiez avant tout les connexions à la masse, en particulier entre la masse du châssis et le bloc moteur.

Avant de démonter les pièces et de nous les envoyer pour vérification, consultez notre base de connaissances pour voir si vous y trouvez déjà une réponse à votre problème. Si ce n'est pas le cas, utilisez notre système de tickets de service pour demander une aide ciblée.

- Si vous disposez d'un système à double bobine d'allumage, veuillez tenir compte de certaines particularités de cette bobine. L'allumage ne fonctionne correctement que si les deux bougies sont raccordées à la bobine. Il n'est donc pas possible de retirer une bougie pour effectuer un test. En effet, chaque sortie tire sur la bougie de l'autre masse. Si vous souhaitez vraiment tester un seul côté, l'autre sortie de la bobine doit être mise à la masse.

- Avec environ 10 000 volts, l'étincelle des systèmes d'interrupteurs classiques n'a qu'une faible énergie et apparaît donc jaune et épaisse. L'étincelle de 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 produite qu'à des régimes atteints à l'aide du kick. Le simple fait d'appuyer à la main sur le levier du kickstarter ne produit aucune étincelle.

- La plupart de nos installations sont à la fois des allumeurs et des générateurs de courant lumineux. Cela se reconnaît à la présence d'un régulateur. À part la tension délivrée par le régulateur, vous ne pouvez pratiquement rien mesurer sur celui-ci. Si vous n'avez pas de courant, vérifiez avant tout 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 du montage ! La plupart des systèmes PD sont équipés de régulateurs/redresseurs à courant continu. Il existe cependant aussi des régulateurs à courant alternatif qui présentent des particularités à prendre en compte.
- Ne jamais effectuer de soudure électrique sur le véhicule sans avoir préalablement débranché 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. Soudez uniquement avec des appareils de soudage fonctionnant avec des transformateurs série ou débranchez le fer à souder avant de souder afin d'éviter tout dommage dû à une surtension sur les pièces. N'utilisez jamais de pâte de cuivre sur les connecteurs ou les bougies d'allumage.
- Les composants électroniques sont sensibles aux inversions de polarité. Après toute intervention sur le système, vérifiez toujours que la batterie est correctement branchée et que le câblage est correct. Les inversions de polarité et les courts-circuits détruisent immédiatement le régulateur et la bobine d'allumage ! En règle générale, le câblage se fait toujours couleur sur couleur. Les exceptions sont expressément mentionnées dans le mode d'emploi. 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 toute action mécanique directe sur le rotor. **Pour transporter l'alternateur, ne placez jamais le stator dans le rotor.** Respectez nos consignes d'expédition (emballage).
- Huilez légèrement l'extérieur du rotor, sinon il rouillera rapidement dans un environnement agressif (ce qui n'est pas nocif, mais inesthétique).
- N'utilisez jamais d'extracteur à griffes ou de marteau pour retirer le rotor. Cela pourrait détacher les aimants. Utilisez toujours uniquement un extracteur à vis M27x1,25 (voir les instructions de montage).
- Si votre véhicule n'est pas utilisé pendant une longue période, vous devez débrancher la batterie (le cas échéant) afin d'éviter une décharge lente via les diodes du redresseur. Même si la batterie est débranchée, vous constaterez une décharge après une longue période, ce qui est normal.
- Veuillez tenir compte de ces remarques, mais ne vous laissez pas déstabiliser pour autant. Des milliers de clients avant vous ont déjà installé nos systèmes avec succès.

Bonne chance et bonne route !

