

Système 710579900
(système de points de stock)

Système d'allumage et générateur
pour les anciens modèles Yamaha RD à
refroidissement par air équipés d'un système
d'alternateur d'origine avec allumage à rupteur,
ainsi que pour la TZ250 à refroidissement liquide

- Vérifiez bien la configuration de l'arbre de votre Yamaha !



- Alternateur à aimants avec allumage intégré. Sortie 12 V/150 W CC. Allumage à semi-conducteurs avec alimentation propre issue du système. Remplace l'ancienne dynamo, les rupteurs, le régulateur et les bobines d'allumage. Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire. Techniquement, le système peut fonctionner sans batterie. Compatible avec les Yamaha RD à refroidissement par air (RD250/350/400, DS6/7, R5) équipées d'une dynamo d'origine à rupteur (pas de magnéto CDI !) et avec les (premiers modèles de) TZ250 à refroidissement liquide.

Avantages par rapport aux anciens systèmes :

- toutes les pièces sont neuves
- allumage très stable avec une étincelle à haute énergie
- meilleur démarrage et meilleure combustion du carburant, ce qui améliore les performances du moteur
- puissance lumineuse constante (150 W)
- plus aucun problème avec les rupteurs



Instructions de montage pour le système 710579900	12.10.2026
- Si vous êtes capable d'installer et de régler un allumage d'origine et que vous possédez des compétences mécaniques de base, vous pouvez installer un VAPE ! Si vous n'avez jamais travaillé sur votre allumage, mieux vaut confier cette tâche à quelqu'un qui s'y connaît.	
- VAPE n'est pas en mesure de contrôler le respect de ces instructions, ni les conditions et méthodes d'installation, de fonctionnement, d'utilisation et d'entretien du système. Une installation incorrecte peut entraîner des dommages matériels, voire des blessures corporelles. Par conséquent, nous déclinons toute responsabilité en cas de perte, de dommage ou de coût résultant de, ou lié de quelque manière que ce soit à, une installation incorrecte, un fonctionnement inapproprié, ou une utilisation et un entretien incorrects. 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	
- Veuillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer toute intervention sur votre moto Veuillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation de votre propre initiative non approuvée par VAPE peut entraîner la perte de la garantie. Ne coupez pas les fils. Cela entraîne la perte de la protection contre l'inversion de polarité et provoque souvent des dommages au niveau des composants électroniques. Veuillez également prendre connaissance des informations fournies sur la page d'informations relative à ce système. Vérifiez que le produit que vous avez acheté correspond bien à votre moto. Des réglages d'allumage incorrects peuvent endommager votre moteur et même vous blesser lors du démarrage au kick (contrecoups violents). Soyez prudent lors des premiers essais. Si nécessaire, modifiez les réglages pour adopter des valeurs plus sûres (moins d'avance). Lors du montage, vérifiez soigneusement que le rotor (volant d'inertie) ne touche pas les bobines du stator ni aucun autre élément, ce qui peut se produire dans diverses circonstances et entraîner des dommages graves.	
Utilisation prévue - Ce système est destiné à remplacer les systèmes d'alternateur et d'allumage d'origine sur les motos anciennes et de collection dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées par la suite. Ce système n'est pas un système de tuning et n'apportera pas d'augmentation significative de la puissance du moteur. Il améliore toutefois considérablement la sécurité routière et le confort en offrant un meilleur éclairage, un meilleur fonctionnement des clignotants latéraux et du klaxon, ainsi qu'une fiabilité accrue par rapport aux systèmes d'origine vieillissants. Comme notre système n'altère pas les caractéristiques du moteur, il n'augmente pas les émissions de polluants gazeux ni le niveau sonore. Dans la plupart des cas, les émissions de polluants devraient même être réduites grâce à une meilleure combustion. S'il est utilisé conformément à sa destination, le système n'enfreindra donc normalement pas la réglementation en vigueur concernant la moto. (Veuillez vérifier la réglementation en vigueur dans votre région !) Ce système n'est pas adapté à une utilisation lors d'épreuves de compétition. En cas d'utilisation non conforme, votre garantie sera annulée et il se peut que vous n'obteniez pas les résultats escomptés ou, pire encore, que vous perdiez votre aptitude à la circulation routière.	
 - VAPE garantit que ses produits sont homologués et portent le marquage « E » dans un cercle (E8 spécifiquement pour la République tchèque), assurant ainsi la conformité constante des caractéristiques du produit aux règlements d'homologation ECE applicables (notamment le règlement ECE R10.05). Des contrôles sont régulièrement effectués par l'autorité compétente.	
- Le système de charge est uniquement adapté à une utilisation avec des batteries au plomb-acide rechargeables de 12 V (ou 6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou des batteries au plomb-acide scellées, de type AGM ou 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.	
- Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie des pièces d'origine. Les pièces de ce système ont donc un aspect différent et peuvent ne pas s'ajuster de la même manière (notamment la bobine d'allumage et le régulateur), ce qui nécessitera de votre part quelques adaptations.	

- **Lors du montage, commencez impérativement par assembler les pièces du bloc moteur** afin de vérifier qu'elles s'adaptent bien avant de passer au montage des pièces externes. Dans de nombreux cas, les clients les montent en premier lieu et finissent ainsi par les modifier, ce qui constitue une violation de la garantie et les rend impropres à la revente. Le remplacement d'anciens systèmes d'allumage ne se résume pas à choisir un produit au hasard dans les rayons d'un supermarché, car il existe une multitude de types et de versions, ainsi que d'éventuelles modifications du marché secondaire inconnues, ce qui laisse une grande marge d'erreur.

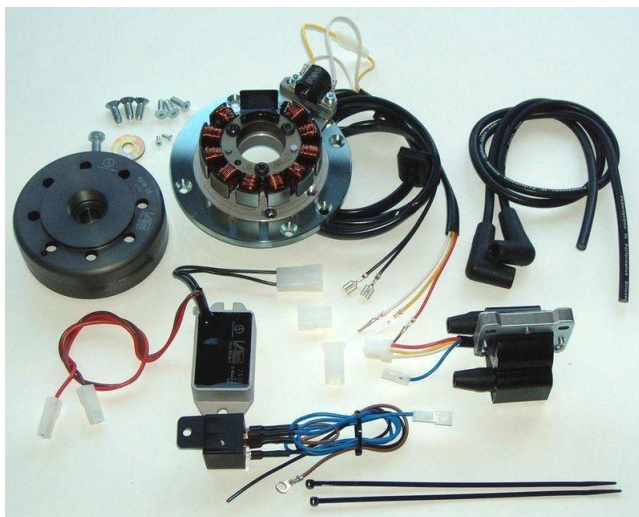
- Nos systèmes n'ont **PAS été testés pour une utilisation avec des appareils électroniques tiers (tels que les GPS, les téléphones portables, l'éclairage LED, etc.) et peuvent endommager ces composants.** Il est possible que les tachymètres électroniques existants ne fonctionnent pas avec le nouveau système. Il est possible que les interrupteurs de sécurité et les commandes de soupapes électroniques existants ne soient pas pris en charge. Il se peut que votre moto ait été équipée à l'origine d'un système d'allumage limitant la vitesse maximale pour des raisons légales. Le nouveau système ne dispose pas d'une telle fonctionnalité ; veuillez donc vérifier au préalable votre situation légale.

- Si vous ne disposez pas des compétences nécessaires pour procéder à l'installation, confiez-la à un professionnel ou à un atelier spécialisé. Une installation incorrecte peut endommager le nouveau système et votre moto, voire entraîner des blessures corporelles.

- Avant de commander un kit, veuillez vérifier si celui-ci comprend un extracteur adapté au nouveau rotor. Si ce n'est pas le cas, il est préférable de le commander en même temps. N'utilisez jamais d'autre outil que l'extracteur recommandé pour retirer le nouveau rotor. Les dommages causés au rotor par l'utilisation d'autres outils ou méthodes ne sont pas couverts par votre garantie.

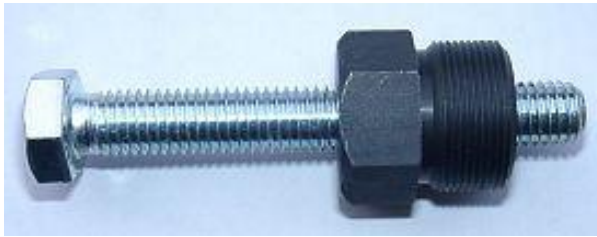
- Le rotor est sensible aux chocs (y compris pendant le transport). Avant le montage, veuillez toujours vérifier qu'il n'est pas endommagé (sur un rotor sans plastification des aimants, essayez de repousser les aimants sur le côté avec vos doigts). Suite à un choc, les aimants collés pourraient s'être détachés et ne tenir au rotor que par la force magnétique, ce qui rendrait leur présence difficile à détecter immédiatement. En cas de fonctionnement du moteur, les dommages seraient considérables. Avant de placer le rotor sur le moteur, assurez-vous que ses aimants n'ont pas attiré d'objets métalliques tels que des petites vis, des écrous ou des rondelles. Cela entraînerait également des dommages graves.

- **Si vous disposez d'un accès à Internet, nous vous recommandons de consulter ces instructions en ligne.** En cliquant sur les images, vous pourrez les agrandir et obtenir une meilleure qualité, ainsi que des informations éventuellement mises à jour. Liste des systèmes disponible à l'adresse <http://www.powerdynamo.biz>



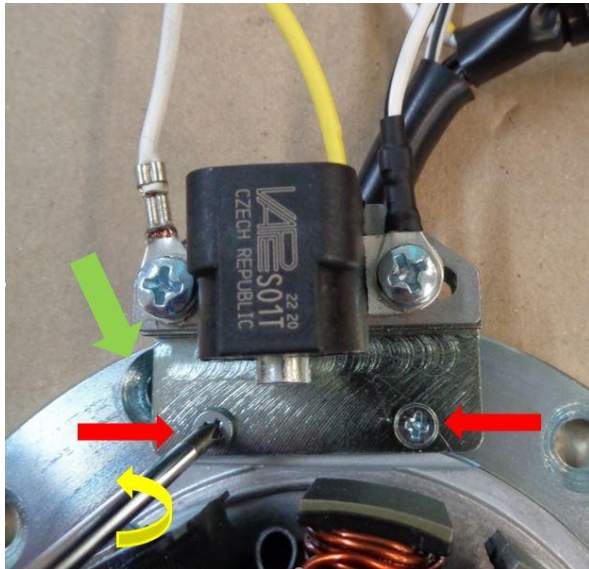
Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- un stator (pré-assemblé)
- rotor
- régulateur/redresseur
- double bobine d'allumage et câbles haute tension
- relais
- vis de fixation et serre-câble



Pour démonter à nouveau votre nouveau rotor, vous aurez besoin d'un extracteur M27x1,25 (réf. : 99 99 799 00 - **non fourni** !).

Remarque : n'utilisez jamais d'extracteur à griffes, de marteau ou tout autre outil susceptible de faire tomber les aimants.



- Veuillez noter que la plaque de fixation du module de lecture n'est fixée que de manière lâche à la plaque de base à l'aide des deux petites vis à tête fraisée M3, car vous devrez retirer la vis de gauche et décaler légèrement la plaque sur le côté pour accéder à un trou de vis nécessaire au montage. Cette petite vis ayant tendance à se perdre, soyez prudent lors du serrage (nous en fournissons deux supplémentaires).

- Notez également que le capteur n'est fixé que de manière lâche, car vous devrez le régler pour obtenir l'écartement correct.

- Assurez-vous que votre moto est bien calée, de préférence sur un établi surélevé, et que vous disposez d'un accès aisé au côté « dynamo » du moteur.

- Débranchez votre batterie et retirez-la de la moto. Notez que vous allez installer un système de 12 volts ; vous devrez donc soit utiliser une batterie de 12 volts, soit opter pour la conduite sans batterie. Vous devrez tout de même remplacer toutes les ampoules par des ampoules de 12 volts. Le klaxon peut rester en 6 volts. Pour la conduite sans batterie, veuillez consulter nos informations à ce sujet.



- Débranchez tous les câbles reliés à l'ancienne dynamo, aux rupteurs, au régulateur et aux bobines d'allumage, puis démontez ces pièces.

- La photo montre un type de dynamo d'origine ; votre configuration peut être différente.



- Retirez la clavette Woodruff du maneton. Elle ne sera plus nécessaire et vous empêchera de procéder au montage. Si vous oubliez de le faire dès le début, vous devrez démonter à nouveau l'ensemble pour pouvoir accéder à la clavette.



- Vérifiez s'il reste une petite cheville sur le pourtour du support de la dynamo. Cet élément fait partie de l'ancien système de fixation de la dynamo et empêche le client d'installer l'unité d'origine à l'envers.

- Si la goupille est toujours présente, il **faut la retirer** (vous pouvez la tirer à l'aide d'une pince).

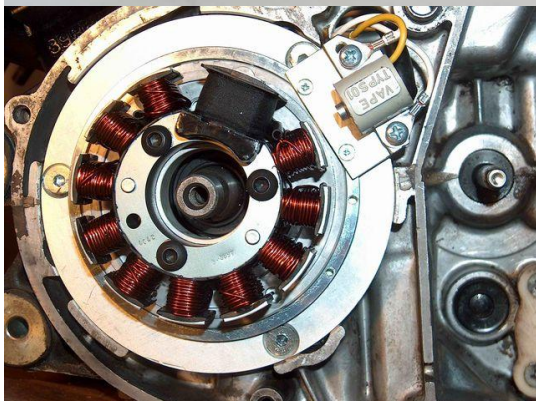
- Si la goupille n'est pas retirée, la nouvelle plaque ne sera pas à niveau par rapport au moteur, ce qui entraînera un contact entre le nouveau rotor et les bobines, provoquant ainsi la destruction totale du matériel.



- L'ensemble stator est constitué de deux couches successives de plaques d'adaptation et d'une plaque de fixation latérale du capteur

- La plaque inférieure en acier se visse au carter, tandis que la plaque supérieure en aluminium, qui centre et maintient la bobine du stator, se visse à la plaque en acier, tout comme la plaque de fixation du capteur.

- La position de la bobine de stator n'a pas d'importance, sauf si la bobine noire vient se placer directement sous le capteur (ce qu'il convient d'éviter).



- Placez la base sur le moteur et fixez-la sans serrer à l'aide des deux vis à tête fraisée du bas.

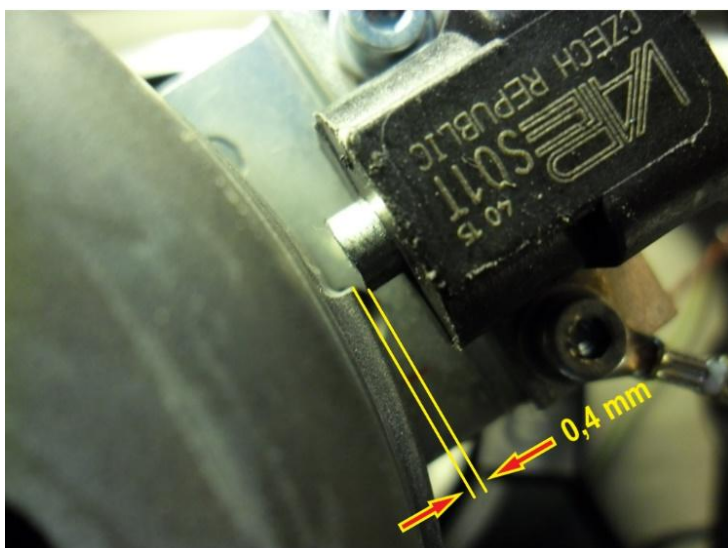
- Dévissez la vis M3 à tête fraisée de gauche de la plaque de fixation du capteur, faites-la pivoter légèrement dans le sens des aiguilles d'une montre pour accéder au trou situé en dessous, puis vissez la troisième vis de fixation de la base.

- Serrez les 3 vis. Remettez le support du capteur en place et serrez les deux vis M3 à tête fraisée très soigneusement.



Observez le nouveau rotor.

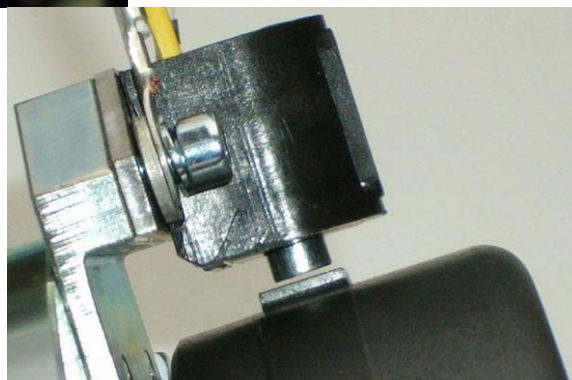
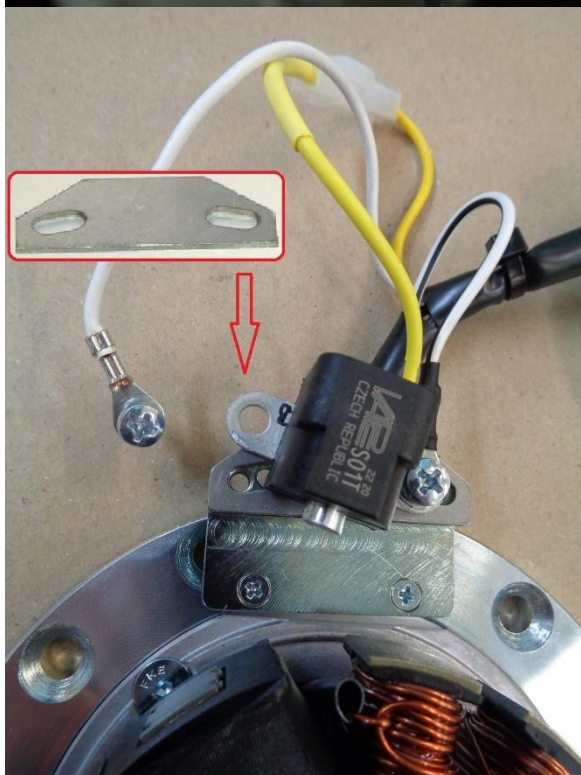
Vous remarquerez sur sa circonférence deux saillies inclinées (nez). Elles servent à générer l'impulsion. Dès que l'élévation atteint le capteur, cela déclenche l'étincelle. N'oubliez pas que votre moteur Yamaha tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (vu de face sur le rotor).



Mettez le rotor en place, mais ne le serrez pas encore. Faites ensuite tourner lentement le rotor à la main et vérifiez le jeu entre le capteur et l'un des ergots du rotor. Celui-ci doit être d'environ 0,4 à 0,5 mm.

Vous pouvez régler cet écart en desserrant les deux vis de fixation du capteur et en le déplaçant légèrement.

N'oubliez pas de resserrer soigneusement les deux vis de fixation du capteur. S'il est trop lâche, le capteur entrera en contact avec le rotor et sera endommagé.



- Vérifiez que la goupille métallique du capteur se trouve à peu près au milieu du repère de déclenchement sur le rotor. Plus elle est décalée vers l'extérieur, plus le démarrage est difficile.

- Comme il arrive que les arbres soient raccourcis lors d'une réparation du moteur, nous plaçons une cale de 2 mm sous le capteur lors du montage afin de le remonter au niveau requis. Si le capteur est trop haut, retirez la cale.

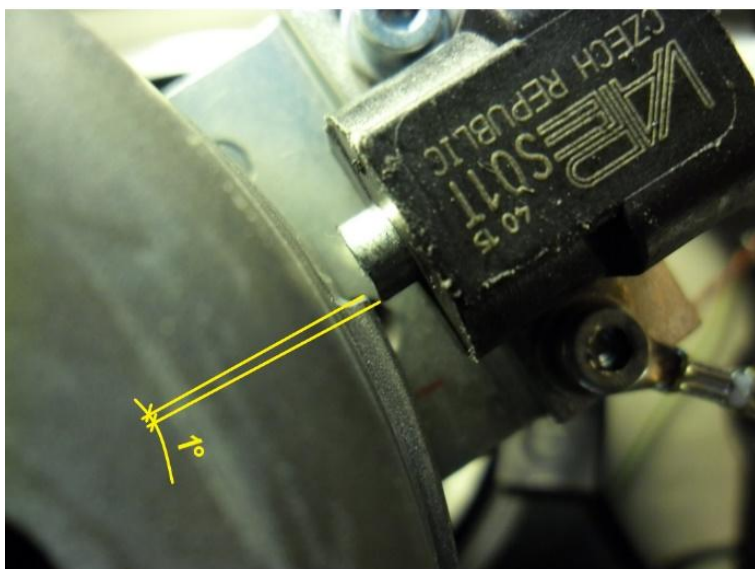


- Il peut arriver que le couvercle de l'alternateur présente un problème : cela peut entraîner un léger conflit avec le capteur.

- Dans la plupart des cas, il suffira de plier vers le bas les deux cosses à œillet des fils blancs (voir l'image, que vous pouvez agrandir en cliquant dessus).

Dans de rares cas, vous devrez peut-être retirer un peu de matière à l'intérieur du cache.

- Retirez les bougies d'allumage et placez un piston (n'importe lequel, le système allume – tout comme le système d'origine – les deux cylindres simultanément, ce qui produit une étincelle perdue inoffensive à chaque tour) en position d'allumage (voir le manuel d'origine). Sur un RD standard, cela devrait correspondre à 2 mm avant le point mort haut (BTDC). Pour faire tourner le vilebrequin, vous pouvez utiliser le nouveau rotor comme poignée de rotation.



- Avec le vilebrequin en **position d'allumage**, retirez à nouveau le rotor avec précaution — en veillant à ne pas modifier la position du vilebrequin — puis remettez-le en place sur le vilebrequin de manière à ce que le bord gauche de l'un de ses ergots (n'importe lequel des deux) dépasse de 1 degré du bord droit de la broche du capteur

- Notez que votre RD tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ; à partir du point mort haut (PMH), tournez donc dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à la position d'avance.



- Serrez le rotor à l'aide de la vis, sans oublier la rondelle fournie. Pour démonter le rotor, utilisez un extracteur M27x1,25.

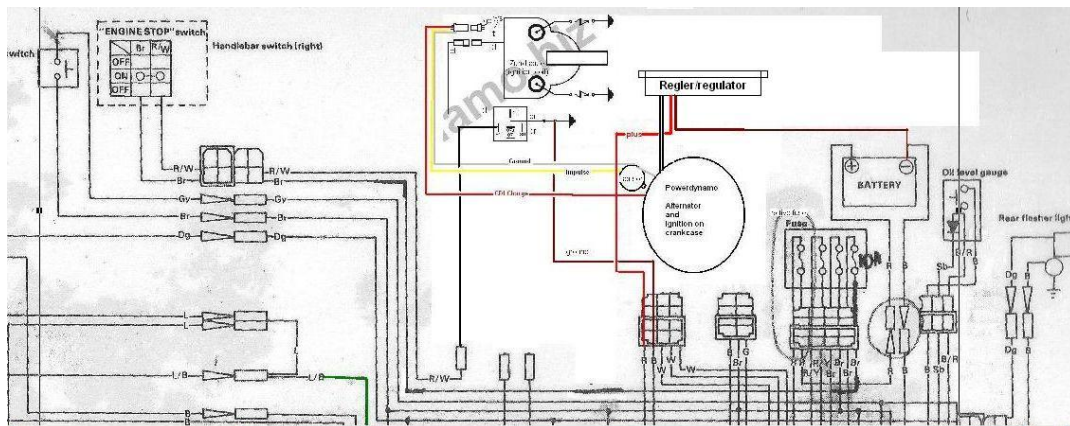
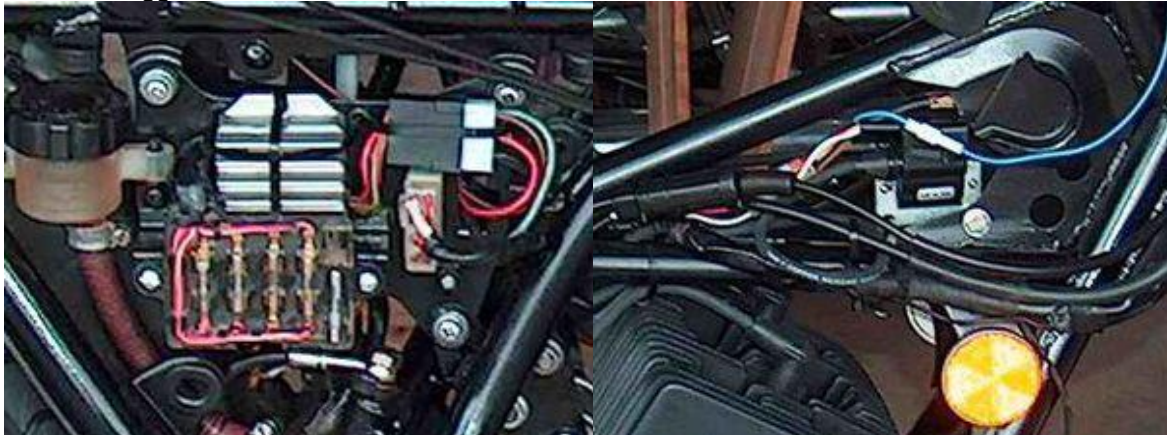
- Les travaux sur le moteur sont ainsi terminés. Remettez les bougies en place.

Il reste à installer les pièces externes. Cela varie d'une moto à l'autre. Il existe toutefois des points communs fondamentaux.

Vous devrez loger :

- la nouvelle bobine d'allumage électronique double
- le nouveau bloc régulateur/redresseur
- le relais de coupure (qui ne sera pas fixé si vous roulez sans batterie)

Voici une suggestion :



- L'intégration des nouvelles pièces dans l'ancien système varie d'une version à l'autre (il existait en effet plusieurs versions de câblage d'origine). Mais certains points restent toujours les mêmes :

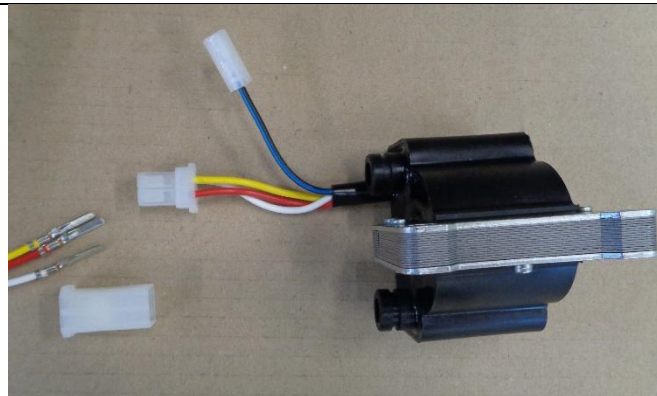
- raccordez le fil rouge/blanc qui reliait auparavant l'interrupteur principal aux bobines d'allumage d'origine au fil noir de la broche 85 du relais PD
- raccordez le fil rouge du nouveau régulateur (plus 12 V) au fil rouge provenant de la boîte à fusibles et qui allait auparavant vers le régulateur d'origine
- Raccordez le fil marron du nouveau régulateur (masse) au fil noir reliant le pôle négatif de la batterie à l'ancien régulateur d'origine.
- Les 3 fils blancs reliés au régulateur d'origine depuis l'alternateur d'origine peuvent être retirés ou laissés isolés sans être raccordés
- Le câblage entre les composants VAPE est expliqué ci-dessous

Raccordez les composants comme indiqué sur le schéma de câblage correspondant !

Utilisez le schéma de câblage 8002012 ou 8002013 :

- Le choix du raccordement dépend de la présence ou non d'une batterie sur la moto.
- 8002012 avec batterie ; 8002013 sans batterie

- Afin de faciliter le passage du câble à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, le capuchon en plastique du câblage de l'alternateur qui mène à la bobine d'allumage n'a pas été enfiché sur la cosse du câble. Vous ne devez y placer ce capuchon qu'une fois que tout a été correctement installé côté moteur.



- Repérez la bobine d'allumage avec sa fiche femelle et ses trois fils (rouge, jaune et blanc).

- Placez le boîtier de connecteur à 4 broches fourni sur ce connecteur et insérez les trois fils (rouge, jaune et blanc) provenant de l'alternateur. Assurez-vous que les bornes s'enclenchent correctement dans le boîtier et que vous raccordez :

- le rouge au rouge
- le jaune au jaune
- le blanc au blanc

- Si vous avez besoin (ou souhaitez) retirer les bornes du boîtier de la fiche, insérez un trombone par l'avant à côté des bornes et repoussez le petit ergot sur le côté. Retirez ensuite le fil.

Raccordement de l'alternateur Powerdynamo au circuit d'éclairage (via le régulateur) :

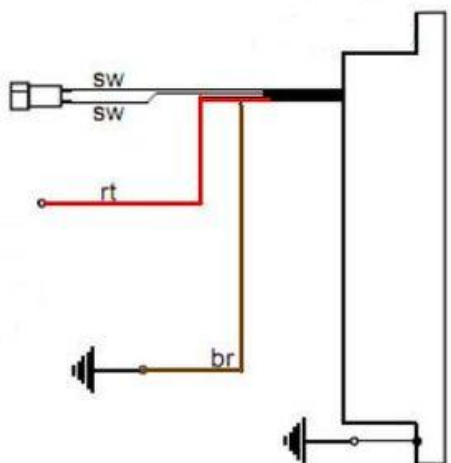


- Les deux fils noirs partant de la bobine du stator alimentent les phares, le klaxon, les clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage.

- Cette tension (comprise entre 10 et 50 volts CA) doit toutefois être stabilisée (régulée) et, pour la plupart des utilisations, redressée en courant continu (CC), car il s'agit principalement de courant alternatif (CA).

- Cette opération est assurée par le régulateur/redresseur.

Attention : toute confusion entre le pôle positif et le pôle négatif (sur les versions à courant continu) entraîne la destruction immédiate du régulateur. Cela ne sera pas couvert par la garantie, car il s'agit d'une négligence ! On reconnaît généralement un régulateur grillé à son odeur âcre.

Régulateur avec condensateur de lissage intégré (73 00 799 50)


- les 2 fils noirs (sw) correspondent à l'entrée CA provenant de l'alternateur (comme il s'agit de courant alternatif, peu importe quel fil noir est relié à quel autre fil noir)
- le fil rouge (rt) correspond à la sortie 12 V CC « plus »
- le fil marron (br) est la masse, reliée en interne au boîtier

- Il reste le fil bleu (parfois bleu et blanc) au niveau de la bobine d'allumage. Il s'agit du fil de coupure d'allumage.

- **S'il est relié à la masse, il coupera l'allumage !**

Remarque :

- En cas de problèmes d'allumage, commencez par débrancher ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de repartir

- Coupez le contact à l'aide d'un interrupteur d'arrêt séparé (lorsque vous roulez sans batterie) :

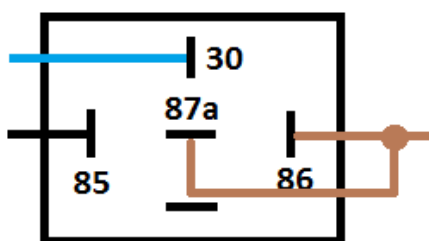
Le relais ne sera pas installé. Le câble bleu (ou noir) de la bobine d'allumage sera relié à un coupe-circuit, qui se ferme à la masse (un bouton au niveau du guidon). Vous pouvez également installer un contacteur d'allumage permettant de se connecter à la masse lorsqu'il est en position OFF.

- Procédure relative à la batterie :

Reliez le fil marron du relais à une bonne masse. Faites passer le fil noir le plus long du relais jusqu'au fil qui était auparavant relié à une broche sous tension lorsque le contact est mis (sur les motos allemandes : broche 15) et reliez-le à cet endroit.

Raccordez le fil bleu provenant de la broche 30 du relais au fil bleu (ou noir) de la nouvelle bobine d'allumage.

Si votre batterie venait à tomber en panne sur la route, il vous suffirait de débrancher ce fil bleu pour que votre moto redémarre (elle ne s'arrêtera alors plus en coupant le contact).

Câblage du relais (le cas échéant) :


- Le fil marron muni d'une cosse à anneau provenant des broches 87a et 86 est relié à la masse.

- Le fil noir provenant de la broche 85 est relié à une borne de l'interrupteur principal sous tension lorsque celui-ci est activé.

Vissez le câble haute tension (d'allumage)...

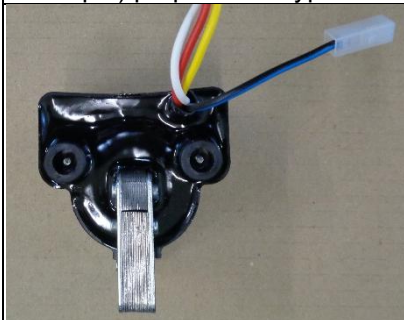
- **N'utilisez surtout pas** de câbles amplificateurs d'étincelles, tels que les « Nology supercables » ou les « hot wire ». Cela perturberait le système et pourrait l'endommager.

... dans la bobine d'allumage et enfitez le joint en caoutchouc avant de monter la bobine (ce sera plus facile).

- Veuillez utiliser le câble fourni avec le kit et non n'importe quel vieux câble.

- Vous vous rendrez service en équipant votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouvelles clés à bougies (de préférence d'une résistance comprise entre 0 et 2 kΩ). De nombreux problèmes trouvent leur origine dans des bougies, des bornes et des câbles « apparemment en bon état » (voire « tout neufs »).

- **N'utilisez pas** de bougies d'allumage dotées d'une résistance de suppression interne. NGK (par exemple) proposait ce type de bougies, identifiées par la lettre « R » (pour « résistance »).



- Sur nos bobines à double sortie, les deux extrémités du circuit secondaire sont reliées aux bougies d'allumage.

- La résistance typique entre les deux sorties est de 6,2 kΩ. Les deux sorties se déclenchent simultanément (comme c'est souvent le cas avec les systèmes jumelés). Les étincelles seront toutefois polarisées avec un déphasage de 180 degrés, ce qui peut être visible lorsque vous les observez à la lumière stroboscopique.

- L'allumage ne fonctionnera correctement que si les deux bornes de la bougie sont connectées. Vous ne pouvez pas tester une borne alors que l'autre est ouverte (c'est-à-dire non posée sur la bougie montée). En effet, chaque borne utilise (en réalité) la masse fournie par l'autre. Cela signifie également que les deux bougies fonctionnent en série, ce qui ajoute des résistances ; il est donc préférable d'utiliser des douilles de bougie (résistances) à faible résistance et de s'assurer qu'elles sont en bon état. En cas de doute, mesurez la résistance sur une douille **chaude** (chauffez-la avant de la mesurer).

- Si le circuit de masse d'un côté, passant par la bougie, la bobine, puis l'autre bougie et sa masse, est interrompu, vous n'obtiendrez aucune étincelle – d'aucun des deux côtés. Si vous souhaitez vraiment tester un seul côté, reliez le fil haute tension de l'autre côté à la masse (mettez-le à la terre) ; cela fonctionnera alors. Parfois, une bobine privée de sa masse de l'autre côté cherche un substitut, ce qui provoque de véritables feux d'artifice autour d'elle jusqu'au châssis.

- Enfin, **avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage au kick**, veuillez vérifier attentivement toutes les connexions et tous les raccordements en vous référant au schéma électrique. Vérifiez également que la tension de la batterie et des ampoules est correcte (12 V).

- Si quelque chose ne fonctionne pas, veuillez consulter notre guide de dépannage sur notre page d'accueil. Dans un premier temps, débranchez le fil bleu de la bobine et refaites un test.

- **IMPORTANT** : Lors de la **réparation du vilebrequin**, l'arbre de l'alternateur est souvent usiné et se retrouve raccourci. Le rotor se retrouve alors plus bas et peut désormais entrer en contact, par ses rivets, avec la bobine du stator. Il en résulte la destruction du stator et une panne d'allumage.

Informations importantes relatives à la sécurité et au fonctionnement

- La sécurité avant tout ! Veuillez respecter les règles générales de santé et de sécurité applicables à la réparation des véhicules à moteur (MVR), ainsi que les consignes de sécurité et les obligations indiquées par le constructeur de votre moto.

Les repères de calage figurant sur le matériel ne sont donnés qu'à titre indicatif lors de la première installation. Veuillez vérifier après le montage, à l'aide d'un outil approprié (stroboscope), que les réglages sont corrects afin d'éviter tout dommage au moteur, voire tout risque pour votre santé. Vous êtes seul responsable de l'installation et de l'exactitude des réglages.

- Les systèmes d'allumage génèrent une haute tension ! Avec notre matériel, celle-ci peut atteindre jusqu'à 40 000 volts ! En cas de manipulation imprudente, cela peut non seulement être douloureux, mais aussi carrément **dangereux**. Veuillez respecter une distance de sécurité par rapport à l'électrode de votre bougie d'allumage et aux câbles haute tension dénudés. Si vous devez vérifier l'allumage, tenez fermement la douille de bougie à l'aide d'un matériau bien isolant et appuyez-la fermement contre une partie métallique solide du bloc-moteur. Ne retirez jamais les capuchons de bougies lorsque le moteur tourne. Ne lavez votre véhicule qu'avec le moteur à l'arrêt et le contact coupé.

- Le kit devrait contenir un câble HT muni d'un capuchon en caoutchouc fixe (*qui ne comporte pas de résistance*) ; vous devrez utiliser une bougie d'allumage avec résistance intégrée (*ou remplacer le capuchon par celui qui comporte une résistance*) afin de respecter la réglementation locale (*exigences en matière de compatibilité électromagnétique*).

- N'utilisez pas simultanément un ou plusieurs capuchons de bougie comportant une résistance **AVEC** une ou plusieurs bougies comportant une résistance. Cela entraînerait des problèmes, notamment des difficultés de démarrage du moteur. La résistance totale combinée du capuchon et de la bougie ne doit pas dépasser 5 kΩ.

- N'oubliez pas que les bougies de allumage vieillissent, ce qui augmente leur résistance. Si un moteur ne démarre que lorsqu'il est froid, il est très probable que cela soit dû à un capuchon de bougie défectueux ou à une bougie de allumage défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « de renforcement de l'allumage » (par exemple, Nology).

- Après l'installation, veuillez vérifier le serrage de toutes les vis, y compris celles préinstallées. Si des pièces se desserrent pendant le fonctionnement, cela entraînera inévitablement des dommages matériels. Nous pré-montons les vis de manière lâche uniquement.

- Laissez le système nouvellement installé fonctionner un moment avant de commencer à vérifier et à tester les valeurs, ou pire encore, d'y apporter des modifications.

Nos pièces ont été contrôlées avant de vous être livrées. De toute façon, vous ne pourrez pas vérifier grand-chose. **Dans tous les cas, évitez de mesurer les composants électroniques (tels que la bobine d'allumage, le régulateur et l'unité d'avance). Vous risqueriez d'endommager gravement les composants électroniques internes. De toute façon, cette opération ne vous apportera aucun résultat concret.** Gardez à l'esprit que votre carburateur, vos bougies d'allumage et vos douilles de bougies (même si elles sont neuves) peuvent également être à l'origine d'un dysfonctionnement. D'après notre expérience générale avec nos systèmes, le carburateur devra être réajusté sur des réglages plus bas. Si le système ne démarre pas après le montage, débranchez d'abord le fil de coupure bleu (ou bleu/blanc) directement au niveau de la bobine d'allumage (ou, dans certains cas, de l'unité d'avance) afin d'éliminer tout dysfonctionnement du circuit de coupure. Vérifiez soigneusement les connexions à la masse et assurez-vous qu'il y a une bonne connexion électrique entre le châssis et le bloc moteur.

En cas de problème, veuillez consulter notre base de connaissances avant de nous envoyer le matériel pour vérification.

- L'étincelle des systèmes d'allumage classiques à rupteur, d'une tension d'environ 10 000 volts, possède relativement peu d'énergie et apparaît donc jaune et épaisse (ce qui la rend toutefois très visible). L'étincelle produite par notre système est une étincelle à haute énergie pouvant atteindre 40 000 volts ; elle est donc très fine et concentrée, et de couleur bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle ne se produit qu'à la vitesse de démarrage du kick- , et non en appuyant lentement sur le levier du kick avec la main (comme cela peut être le cas avec les allumages à batterie).

- Les systèmes équipés de bobines d'allumage à double sortie présentent quelques particularités. Veuillez noter que lors des essais effectués d'un côté, l'autre côté doit soit être raccordé à une bougie d'allumage installée, soit être correctement mis à la terre. Dans le cas contraire, aucune étincelle ne se produira d'un côté comme de l'autre. De plus, avec de telles sorties ouvertes, des étincelles longues et dangereuses peuvent jaillir tout autour de la bobine.

- Ne procédez jamais à un soudage à l'arc électrique sur la moto sans avoir préalablement déconnecté complètement tous les composants contenant des semi-conducteurs (bobine d'allumage, régulateur, avance) ; il n'est pas nécessaire de démonter le stator ni le rotor. Il en va de même pour le soudage à l'étain. Avant de toucher aux composants électroniques, débranchez le fer à souder du secteur ! N'utilisez jamais de mastic de cuivre sur les bougies d'allumage.

- Les composants électroniques sont très sensibles à une polarité incorrecte. Après toute intervention sur le système, vérifiez bien la polarité de la batterie et du régulateur. Une polarité incorrecte provoque des courts-circuits et endommage le régulateur, la bobine d'allumage et le dispositif d'avance. En règle générale, le câblage s'effectue toujours « couleur contre couleur ». Les cas où la couleur change d'un fil à l'autre sont expressément mentionnés dans nos instructions.

- Lorsque vous manipulez le nouveau rotor, veillez à ne pas endommager ses aimants. Évitez tout choc direct sur la circonférence du rotor. **Lors du transport, ne placez jamais le rotor au-dessus du stator.** Respectez nos consignes relatives au transport du matériel.

- N'utilisez pas de douilles de bougies dont la résistance dépasse 5 kΩ. Privilégiez celles de 1 ou 2 kΩ. Gardez à l'esprit que les douilles de bougies de allumage s'usent avec le temps, ce qui augmente leur résistance interne. Si un moteur ne démarre qu'à froid, cela est très probablement dû à une douille de bougie et/ou une bougie défectueuse. En cas de problème, vérifiez également les câbles haute tension. N'utilisez jamais de câbles HT en fibre de carbone, ni de câbles dits « hot wires » qui promettent d'augmenter l'étincelle.

- Il est conseillé d'enduire le rotor d'une fine couche d'huile afin de réduire le risque de corrosion.

- N'utilisez jamais un extracteur à griffes ni un marteau pour démonter le rotor. Les aimants risqueraient de se détacher. Nous proposons un extracteur spécial pour démonter le nouveau rotor (voir la notice de montage) !

- Si la moto n'est pas utilisée pendant une période prolongée, veuillez débrancher la batterie (le cas échéant) afin d'éviter toute fuite de courant par les diodes du régulateur. Notez toutefois qu'une batterie débranchée finira par se décharger d'elle-même au bout d'un certain temps.

- Veuillez tenir compte de ces remarques, mais n'ayez surtout pas peur de la procédure d'installation. N'oubliez pas que, avant vous, des milliers d'autres clients ont installé le système avec succès.

Profitez pleinement de votre moto équipée de son nouveau cœur électrique !

