

Système 719999950

**Magdyno avec allumage entièrement électronique à semi-conducteurs**

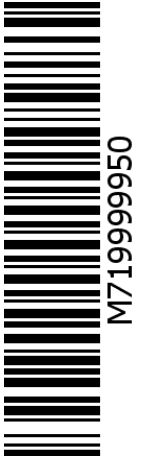
- destiné à remplacer les Magdyno de type Bosch D2 ou LS2, Lucas MO1, Miller, Splitdorf ou similaires pour **les moteurs en V à 2 cylindres avec un angle de 50° entre les cylindres**

- fonctionne dans les deux sens de rotation
- cône d'arbre 5°42'38'' (1:5)
- boîtier en aluminium moulé sous pression, dimensions ci-contre
- la hauteur de l'axe peut être augmentée de **38 (standard)** à 44,6 mm (Lucas, Splitdorf) à l'aide d'une plaque d'adaptation
- le régulateur et la double bobine d'allumage se trouvent à l'intérieur du boîtier, l'unité d'avance est à l'extérieur

Options :

disponible en option avec unité de commande d'avance à déclenchement manuel (voir mode d'emploi)

Hauteurs d'essieu possibles : **38 mm (standard, comme Bosch)**, 44,6 mm (Lucas), 35 mm (Miller)



Instructions de montage du magdyno pour moteurs en V 42° ; 45° ; 47° ; 50° (xx correspond à la valeur en degrés)	16.10.2026
- N'essayez jamais de démarrer le moteur si le magdyno n'est pas encore correctement réglé et synchronisé. Cela pourrait endommager à la fois votre moteur et le magdyno. - Vérifiez si vous avez besoin d'accessoires supplémentaires (pour la hauteur de l'axe et la fixation).	
- 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 ces instructions avant de commencer toute intervention sur votre moto ou toute modification du système fourni. Veuillez également prendre connaissance des remarques figurant sur la page d'informations relative à ce système.	
Si vous ne disposez pas des compétences nécessaires pour l'installation, confiez-la à un expert ou à un atelier spécialisé. Une installation incorrecte peut endommager le nouveau système et votre moto.	
 - 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 magdyno est sensible aux chocs pendant le transport. Nous procédons donc à un double emballage (une boîte à l'intérieur d'une autre). Si le système vous a été expédié par un revendeur et qu'il ne présente pas ce type d'emballage, veuillez nous en informer.	
- Le système de charge est uniquement compatible avec les batteries au plomb-acide rechargeables de 12 V (ou 6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide, ainsi qu'avec les batteries au plomb-acide scellées, AGM et gel. Il n'est pas compatible avec les batteries au nickel-cadmium, au nickel-métal-hydrure, au lithium-ion ou tout autre type de batterie rechargeable ou non rechargeable.	
- Si vous disposez d'un accès à Internet, nous vous recommandons de consulter ces instructions en ligne. Vous obtiendrez des images plus grandes et de meilleure qualité en cliquant dessus, ainsi que des informations éventuellement mises à jour. Liste des systèmes disponible sur http://www.powerdynamo.biz	

- Tout d'abord, assurez-vous que l'appareil est adapté à votre application. Vous devez tenir compte des points suivants :

- utilisation sur des moteurs en V à 2 cylindres et 4 temps (42°, 45°, 47°, 50° selon la version)
- l'appareil est entraîné à la vitesse de l'arbre à cames (moitié de la vitesse du vilebrequin)
- la hauteur standard de l'arbre est de 38 mm (avec une plaque d'adaptation en option, 44,6 mm ou 35 mm (par exemple pour Miller)
- le cône de l'arbre est de 5°42'38" (1:5), ce qui est normal pour la plupart des Magdynos le filetage de l'arbre pour l'écrou est de M8x1 (un écrou spécial est fourni)
- la fixation s'effectue à l'aide d'un collier de serrage ou de vis sur une surface plane (pas de montage sur bride)
- Si vous utilisez une batterie, celle-ci doit être de 12 V et son pôle négatif doit être relié à la masse (jamais le pôle positif, même si c'était le cas dans le système d'origine !)
Si vous l'utilisez sans batterie, vous devez installer un condensateur de lissage, sinon vous n'obtiendrez pas la pleine puissance d'éclairage.

Veillez noter que certaines caractéristiques de l'appareil diffèrent de celles de l'alternateur d'origine :

- Il délivre une tension de 14,4 V CC (la tension standard pour un système 12 V) avec **la masse négative** (si vous aviez la masse positive, vous devez inverser la polarité de votre batterie !)
- Le filetage à l'avant est de type M8x1. Vous trouverez dans la livraison un écrou tubulaire spécial M8x1.
- Un module d'avance électronique doit être monté à l'extérieur du magdyno ; ses dimensions sont de 55 x 73 x 28 mm (sans câble ni pattes de fixation). Il peut être installé derrière la batterie ou, si vous roulez sans batterie, à l'intérieur d'un compartiment de batterie vide. En l'absence de batterie, vous devez installer un condensateur de lissage pour obtenir un éclairage correct. Le condensateur peut alors également être dissimulé dans le compartiment de batterie.

- Le passage entre l'avance et le retard à l'allumage s'effectuera (en version standard) automatiquement en fonction du régime moteur et du réglage de base (voir ci-dessous) ou, à défaut (avec un module d'avance différent), manuellement à l'aide d'un commutateur à câble permettant de basculer entre l'avance maximale et le retard maximal.

Le commutateur illustré sur la photo n'est pas inclus dans le kit, mais peut être acheté en option.

- Nous avons conçu un magdyno universel pouvant être monté sur différentes motos d'époque. C'est pourquoi nous n'avons pas usiné la rainure destinée à la clavette Woodruff (qui existait peut-être sur votre magdyno). Remarque : la clavette Woodruff ne maintient en réalité pas le pignon d'entraînement sur l'arbre ; c'est le cône qui assure cette fonction. Elle servait simplement à guider le réglage correct, qui sera désormais obtenu par d'autres moyens.



Le pack contient les pièces suivantes :

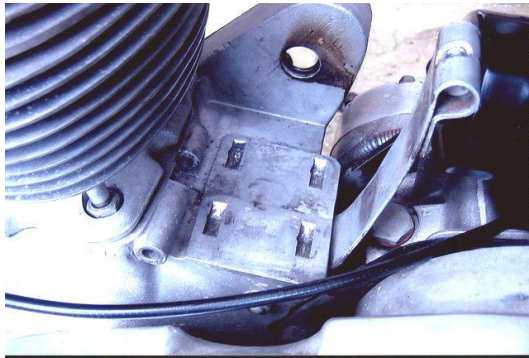
- le magdyno lui-même
- le module d'avance (l'une des deux versions possibles, le boîtier est identique)
- 130 mm de câble haute tension
- 2 passe-câbles en caoutchouc pour la sortie HT
- fil de rallonge pour le fil de mise hors tension (bleu)
- écrou spécial M8x1
- fusible et support
- 2 serre-câbles



- non fourni dans le pack, mais nécessaire pour un fonctionnement sans batterie : un condensateur de lissage.

Il sera connecté au « gris » comme s'il s'agissait de la batterie (mais il n'a pas de capacité de stockage !).

Il y a deux vis de fixation. L'une est marquée d'un « + » pour le fil positif, l'autre pour la masse négative.



Préparation de l'installation

1. Retirez le magdyno d'origine conformément aux instructions du fabricant.
2. Retirez la batterie d'origine de 6 V,
3. **Important** : si vous aviez une masse positive (pôle positif de la batterie relié au châssis), refaites le câblage pour que le pôle négatif soit relié au châssis. Dans ce cas, inversez également les fils au niveau de l'ampèremètre (afin d'avoir)
4. nettoyez le support du magdyno. C'est votre connexion à la masse ! L'expérience montre qu'il vaut mieux ne pas compter uniquement là-dessus, mais après l'installation du magdyno, ajoutez-y un fil de masse supplémentaire.
5. Placez provisoirement le magdyno sur la plate-forme sans le fixer pour l'instant. Vérifiez qu'il ne touche pas les ailettes et les tubes du cylindre et qu'il permet un montage correct de l'engrenage d'entraînement.

version avec commande automatique de l'avance en fonction de la vitesse de rotation de l'arbre (de série)



- Vérifiez la position des 2 petits commutateurs DIL situés sur le dessus de l'unité d'avance. Leur réglage permet de sélectionner différentes courbes d'avance.

Sur cette photo, à titre d'exemple

- 1 - le commutateur est réglé sur ON
- 2 - le commutateur est réglé sur OFF (à l'opposé de ON)



Réglage des commutateurs 1-2	l'allumage se produit du démarrage jusqu'à 1 250 tr/min à	à 2 500 tr/min, avance maximale de	plage de variation	recommandé pour
OFF-OFF	6° avant le point mort haut	34° avant le point mort haut	28°	jumeaux
MARCHE-ARRÊT	4° avant le point mort haut	36° avant le point mort haut	32°	bougies jumelées simples
ARRÊT-MARCHE	4° avant le point mort haut	40° avant le point mort haut	36°	moteurs à un seul cylindre
ON-ON	2° après le point mort haut	40° avant le point mort haut	42°	moteurs présentant des problèmes de rebond

- Les valeurs de régime correspondent à la vitesse du vilebrequin. Les données figurant dans les colonnes jaunes sont fixes et ne peuvent pas être modifiées. Vous pouvez toutefois décaler toute la plage (en vert) en modifiant les paramètres de base lors de l'installation.

- Le régime de ralenti assez élevé a été choisi délibérément, car de nombreuses motos anciennes ont des difficultés à maintenir un ralenti stable en dessous de 1 000 tr/min et ne seraient donc pas stables si le réglage était déjà fixé à cette valeur.

Version avec réglage manuel allant de l'avance minimale à l'avance maximale

- Il existe également un boîtier d'avance qui permet en fait de régler électroniquement l'avance à l'allumage, mais le passage de l'avance au retard ne s'effectue pas automatiquement, mais manuellement à l'aide d'un commutateur relié à la masse.
- Vous reconnaissez ces boîtiers à la présence d'un seul fil vert.



	fil vert à la masse	fil vert ouvert	plage de variation	
0-0	18° BTDC	36° avant le point mort bas	18°	
1-0	18° avant le point mort bas	38° avant le point mort bas	20°	
0-1	18° avant le point mort bas	40° avant le point mort bas	22°	
1-1	4° avant le point mort bas	42° avant le point mort haut	38°	



- Non fourni, mais recommandé : un interrupteur de feux arrière actionné par câble Bowden. (notre référence : pièce 79 00 250)

Vous pouvez facilement raccorder cet interrupteur au câble Bowden qui actionnait auparavant l'avance et le retard manuels, et ainsi obtenir la même fonction.

Tension du câble = câble relié à la masse = allumage retardé

câble détendu = câble non connecté = avance maximale

- Reliez une borne à une bonne masse, et l'autre au fil de commande vert provenant du module d'avance.



- Recommandé pour un fonctionnement sans batterie, mais non inclus dans le kit Magdyno : un
- un boîtier de batterie vide (d'aspect similaire à celui d'origine Bosch) destiné à accueillir à la fois le dispositif d'avance et le condensateur.



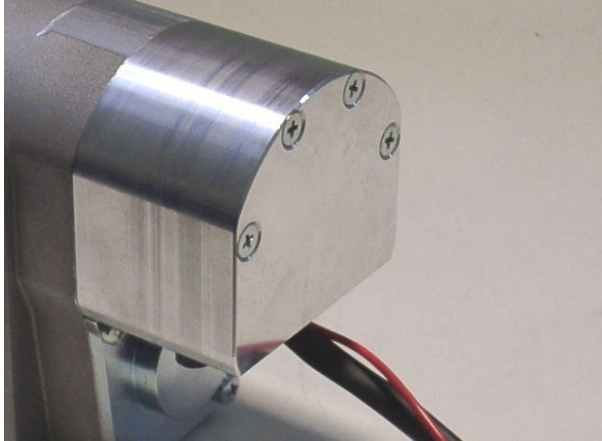
- Ce boîtier vide peut également servir à loger une batterie au plomb scellée moderne de 12 V tout en conservant l'aspect d'origine.

Le magdyno et son unité d'avance externe sont reliés par une fiche pré-assemblée à 4 bornes.

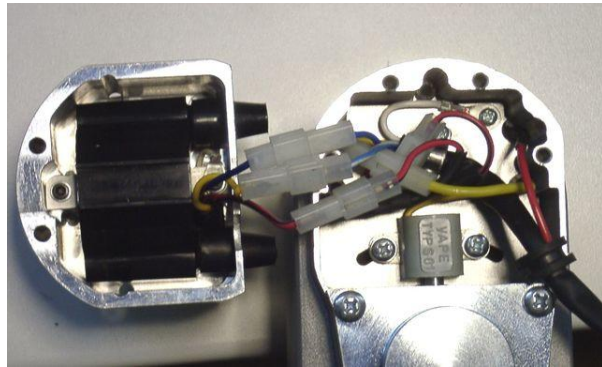
- jaune vers jaune (l'impulsion de déclenchement non traitée)
- bleu/blanc vers bleu/blanc (impulsion de déclenchement traitée)
- rouge/noir vers rouge/noir (tension supérieure à 300 V CA provenant de la borne d'allumage)
- blanc vers blanc (masse)
- Le câble bleu unique est le câble de coupure. Il doit être raccordé à la borne de court-circuit de la serrure de contact ou à un coupe-circuit.
- Câble vert (tel qu'il existe) vers le sélecteur

- Si vous devez le remplacer ou si des câbles sortent de la fiche, veillez à ce que tous les câbles soient correctement raccordés (voir à gauche).

- Si le câble bleu est relié à la masse, le contact est coupé. Pour un premier test du système, il est conseillé de laisser le fil bleu en l'air (non raccordé). Cela permettra de réduire le nombre d'erreurs possibles.

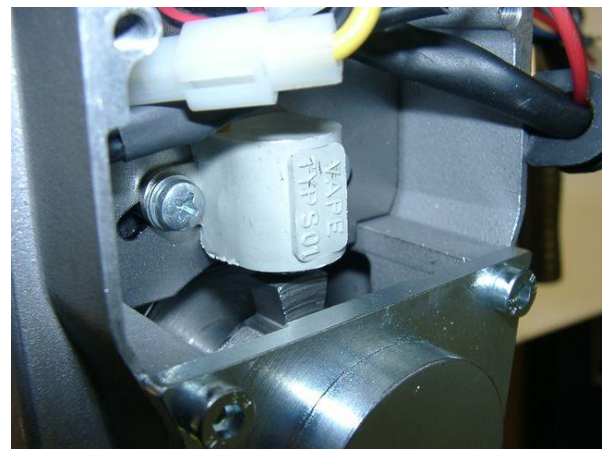
Pour régler l'allumage, vous devez :

- Retirer les 4 vis à tête fraisée du capot supérieur avant. (Pas les 4 vis à tête hexagonale du bas !)



- Retirez le couvercle (capuchon) avec précaution.

- **Attention**, ne vous approchez pas trop ! La bobine d'allumage est fixée à l'aide de câbles et de fiches reliés à l'intérieur de l'appareil.



- Vous verrez le capteur gris, et en dessous, le rotor avec ses deux ergots de déclenchement.

- Le point d'allumage est déterminé par la position des ergots de déclenchement par rapport au capteur.

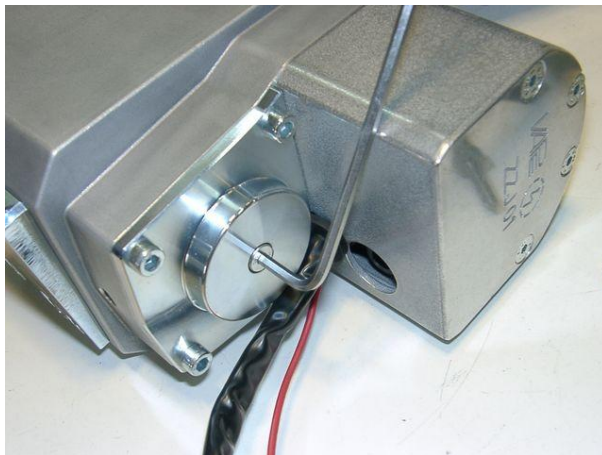


- Conformément aux caractéristiques du bicylindre en V, les deux ergots de déclenchement sont espacés de 180° moins la moitié de l'angle de cylindre l'un par rapport à l'autre

- Lorsque l'on observe le disque de déclenchement depuis l'arrière ouvert et que l'arbre tourne dans le sens des aiguilles d'une montre (dans cette vue), le ergot n° 1 correspond au premier cylindre. Pour les systèmes où ce disque de déclenchement tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, c'est l'ergot n° 2 qui correspond au premier cylindre.

- Le cylindre concerné doit se trouver en phase de compression, toutes les soupapes étant fermées.

- Les deux cylindres s'allument toujours en même temps, l'un d'entre eux ayant la soupape d'échappement ouverte, ce qui permet à l'étincelle de se dissiper sans danger dans l'échappement.



- Pour faciliter la rotation de l'arbre, une vis à six pans est située à l'extrémité de l'arbre du rotor, avec une tête accessible.

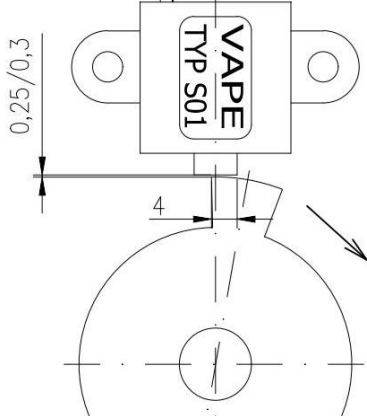
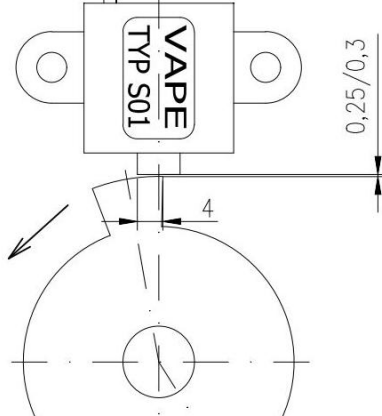
- Vous pouvez insérer une clé Allen de 3 mm pour le tourner et le maintenir en place.

Réglage de la synchronisation lors de l'installation

C'est à cette étape que la plupart des problèmes surviennent ; veuillez donc lire attentivement ces instructions et essayer de bien comprendre le raisonnement qui sous-tend cette procédure.

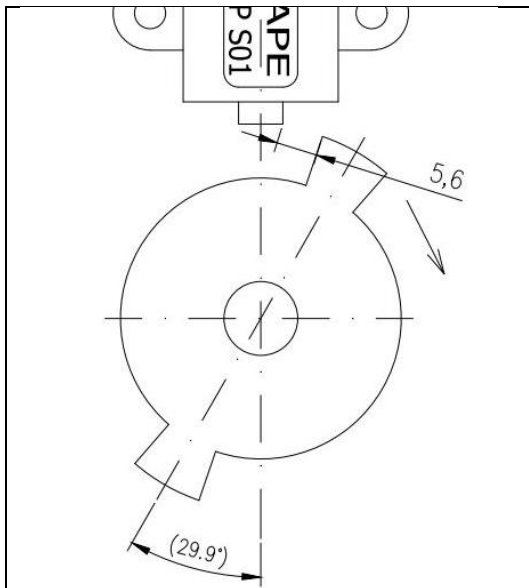
1. Préparez le nouvel ensemble en le plaçant en position d'avance maximale.

Le schéma suivant montre la position relative du capteur et du rotor lorsque l'étincelle se produit effectivement dans des conditions d'avance maximale (c'est-à-dire à vitesse de conduite normale).

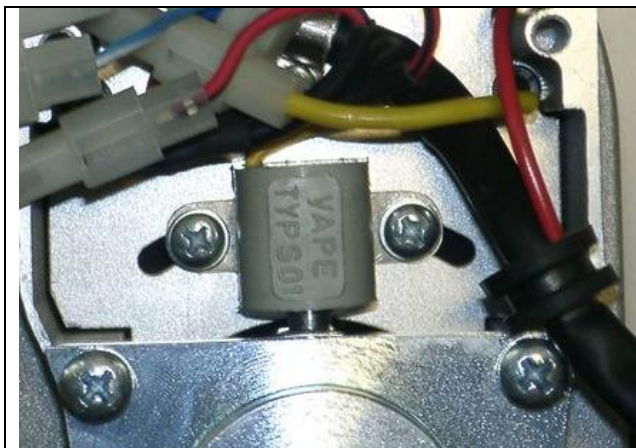
	- Position en avance maximale - La position d'avance maximale est atteinte (pour les unités tournant dans le sens des aiguilles d'une montre) lorsque le bord gauche de la gâchette a dépassé le capteur d'environ 1/3 de sa largeur (4 mm). - La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre s'entend vue de face par rapport à l'arbre (comme illustré ici) !
	- Pour les unités tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (vues depuis cette position), le principe s'applique dans le sens inverse. - Le système est conçu pour fonctionner dans les deux sens.

2. Préparez votre moteur en plaçant le piston du cylindre 1 (premier à s'allumer) dans la position normalement atteinte à l'avance maximale (position de conduite). Pour la plupart des motos équipées d'un magdyno, cette position se situe généralement entre 38° et 40° (vilebrequin) avant le point mort haut. Assurez-vous d'utiliser le lobe de déclenchement adapté au sens de rotation souhaité (voir ci-dessus).

3. Une fois l'unité et le moteur dans la position décrite, le pignon magnétique doit être enfoncé délicatement sur le cône et serré à 14 ft lbs à l'aide de l'écrou fourni. Vérifiez à nouveau le calage en cas de glissement.



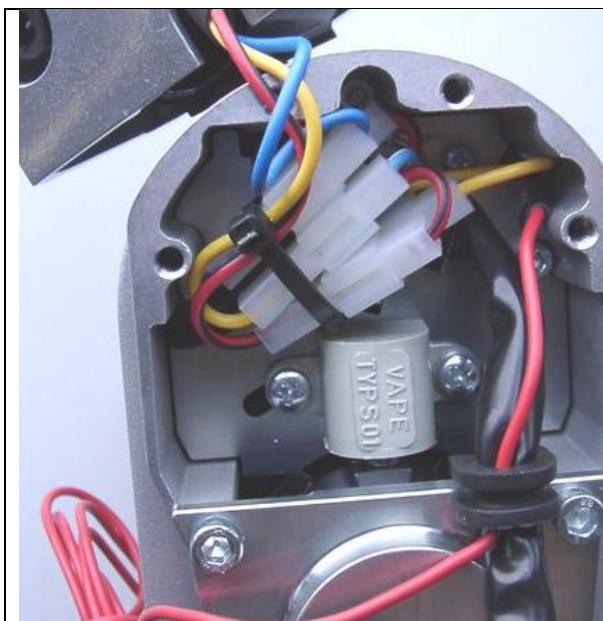
- Lorsque le vilebrequin est au point mort haut (PMH) du cylindre n° 1 et que l'arbre de la magnéto (visible à travers la plaque de déclenchement ouverte) tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, vous devriez obtenir la configuration illustrée ici. Pour un sens de rotation inverse, la configuration est inversée.
- Cette position est toutefois pratiquement impossible à régler pour le calage, car les aimants puissants éloigneront l'arbre de cette position.



- Il peut s'avérer difficile d'obtenir un réglage parfaitement précis (ce qui est souvent impossible en raison de la longueur des maillons de la chaîne de distribution). De plus, le positionnement précis du rotor dans les positions spécifiées peut également s'avérer délicat (en raison de la force d'attraction des aimants puissants).
- Nous avons donc prévu un moyen de régler la position du capteur en le déplaçant latéralement.



- Mais attention :**
- Ne desserrez les vis de fixation que très légèrement, sinon la plaque arrière risque de tomber à l'intérieur de l'appareil (attirée par les aimants) et d'endommager le système si vous le mettez en marche.
 - N'oubliez pas de resserrer les vis après le réglage !!
 - Vérifiez bien que ces vis sont bien serrées, même si vous n'avez pas réglé la position du capteur au départ.

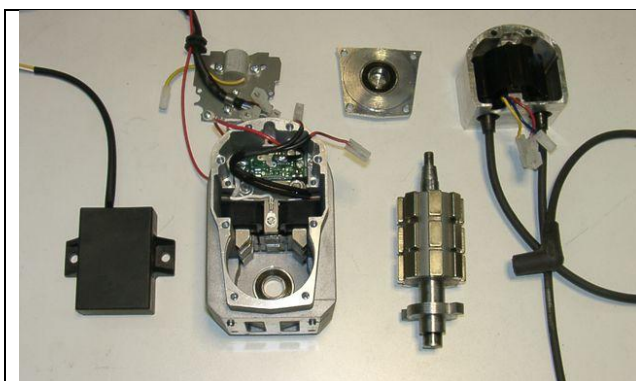


- Chaque fois que vous ouvrez le boîtier de la bobine d'allumage, veillez à ce que tous les fils soient bien fixés et ne risquent pas de s'emmêler accidentellement dans le rotor. Utilisez un serre-câble pour bien les maintenir en place.

Attention :

- **Ne mettez jamais en service un nouvel appareil sans avoir vérifié la position de ces fils !**

- Avant le démarrage, installez une nouvelle bougie et réglez l'écartement à 0,6 mm/25 thou.

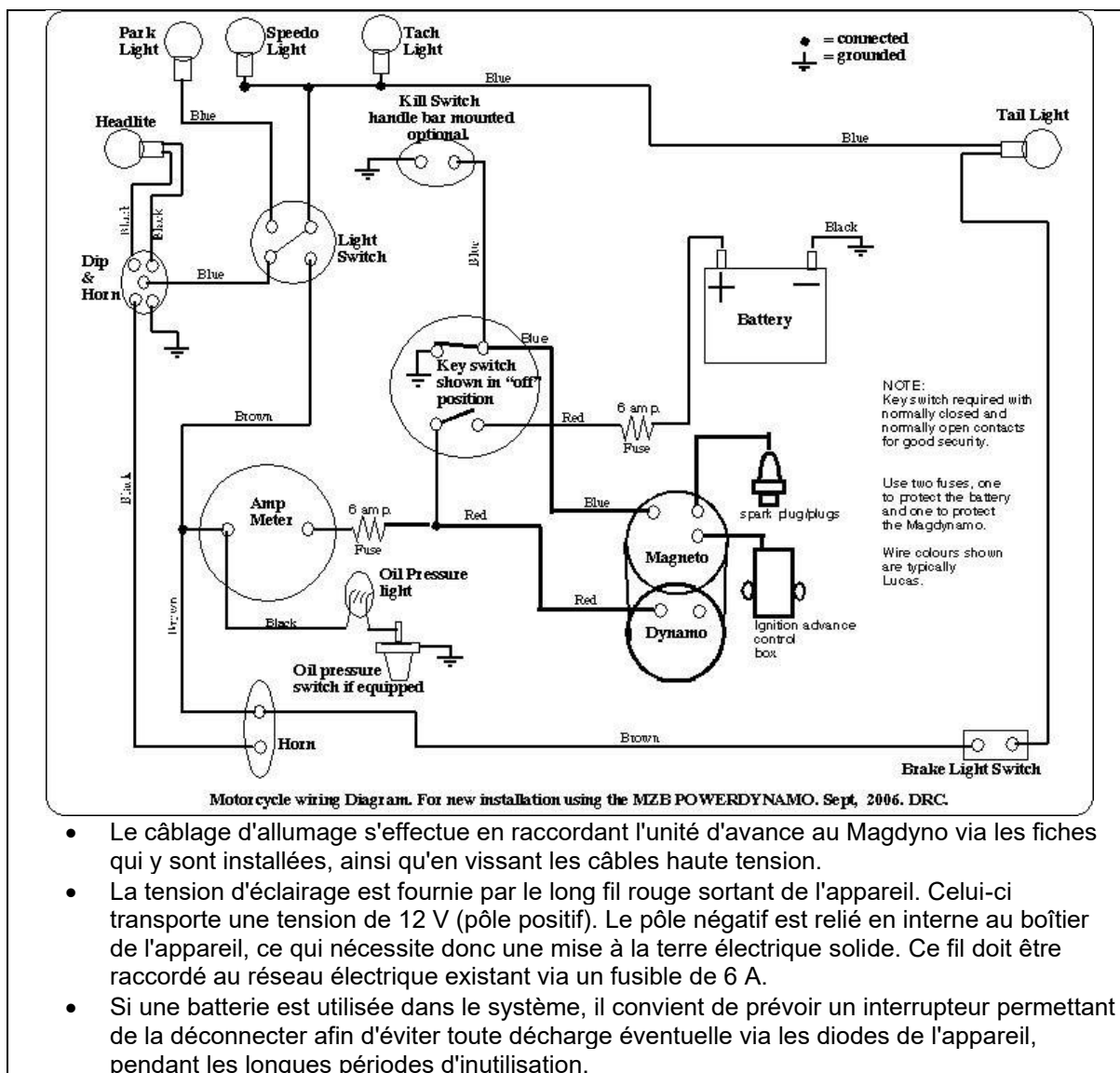


- Il n'y a aucune raison d'ouvrir l'appareil (à l'exception du couvercle permettant de régler le capteur et de vérifier les vis et les câbles) !! Il n'y a aucun autre composant pouvant faire l'objet d'une intervention à l'intérieur. Le dévissage de la plaque de fixation du rotor pourrait entraîner des dommages importants et entraînera l'annulation de la garantie.

Si vous soupçonnez un défaut du système, vous devez le renvoyer à Powerdynamo pour inspection et (si nécessaire) réparation.

Si vous tenez absolument à savoir à quoi cela ressemble à l'intérieur, voici une photo !

- **Le câblage** dépendra en grande partie du type de moto sur laquelle vous installez le Magdyno. Il existe toutefois quelques principes généraux à respecter. Vous trouverez ci-dessous un schéma de câblage général d'une moto vintage (britannique) typique équipée du nouvel appareil. Vous pouvez agrandir ce schéma en cliquant dessus.



- Pendant son fonctionnement, l'appareil chauffe sensiblement, en particulier à l'avant et dans la partie inférieure. Cette température peut (lorsque la moto est à l'arrêt) atteindre 85 °C (veillez à ne pas toucher l'appareil lorsqu'il est chaud). Cette chaleur n'endommage pas les composants électroniques et n'est d'ailleurs pas produite par ceux-ci ni à proximité de ceux-ci. Elle provient de l'aluminium. À l'instar d'un four à micro-ondes, le champ magnétique puissant provoque un frottement entre les particules de l'alliage, ce qui les fait chauffer.

- Il s'agit d'un fonctionnement normal de l'appareil, il n'y a pas lieu de s'inquiéter.

- Vous ne pourrez pas faire tourner l'arbre à la main. Vous devez placer un pignon sur l'arbre (ou utiliser la clé Allen située dans l'ouverture avant). En tournant l'arbre, vous remarquerez la résistance exercée par les aimants. Cela est tout à fait normal. L'énergie ne vient pas de nulle part. La puissance élevée de l'appareil nécessite un champ magnétique puissant, créé par des aimants en céramique de haute technologie très performants.

- En ce qui concerne la résistance interne, il n'y a aucune raison de craindre que votre moteur ne puisse pas la supporter ou qu'il subisse une perte de puissance. Bien au contraire, vous devriez constater une amélioration des performances du moteur.

- Vous pouvez faciliter le démarrage en n'allumant les phares qu'une fois que le moteur tourne de lui-même. Les phares consomment beaucoup d'énergie et imposent une charge supplémentaire aux aimants. Il ne s'agit là que d'une suggestion, à utiliser si nécessaire. Le moteur démarrera également si les phares sont allumés avant le démarrage.



- Vous pouvez vérifier le calage à l'aide d'un stroboscope. Pour cela, le moteur doit toutefois être en marche.
- Les méthodes précises pour y parvenir varient d'une moto à l'autre.
- Il n'est pas possible de vérifier le calage à l'aide d'une simple lampe stroboscopique telle qu'elle est utilisée sur les systèmes à rupteur.

Informations importantes relatives à la sécurité et à l'utilisation

- La sécurité avant tout ! Veuillez respecter les règles générales de santé et de sécurité relatives 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 systèmes d'allumage génèrent une haute tension ! Avec notre matériel, celle-ci peut atteindre 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 la bougie à l'aide d'un matériau bien isolant et appuyez-la fermement contre une partie solide du bloc-moteur pour mettre la sortie à la terre.
- Après l'installation, veuillez vérifier le serrage de toutes les vis, y compris celles qui sont préinstallées. Si des pièces se desserrent pendant le fonctionnement, cela entraînera inévitablement des dommages au matériel. Nous pré-montons les vis sans les serrer à fond.
- Laissez le système nouvellement installé fonctionner un moment avant de commencer à vérifier et à tester les valeurs ; pire encore, n'apportez pas de modifications pour personnaliser le point de déclenchement avant de faire fonctionner le système.
Nos pièces ont été contrôlées avant de vous être livrées. Vous ne pourrez de toute façon pas vérifier grand-chose. Dans tous les cas, évitez de mesurer les composants électroniques (tels que la bobine d'allumage, le régulateur et le dispositif d'avance). Vous risqueriez d'endommager gravement les composants électroniques internes. Cette opération ne vous apportera de toute façon aucun résultat concret. N'oubliez pas que votre carburateur, vos bougies d'allumage et vos douilles de bougies peuvent également être à l'origine du dysfonctionnement. D'après notre expérience générale avec nos systèmes, il est généralement nécessaire de réajuster le carburateur en réduisant les réglages. Si le système ne démarre pas après le montage, commencez par débrancher le fil de coupure bleu directement au niveau de la bobine d'allumage (ou, dans certains cas, de l'unité d'avance) afin d'éliminer toute erreur au niveau du circuit de coupure. Vérifiez soigneusement les connexions à la masse et, par mesure de sécurité et à des fins de test, installez un fil de masse supplémentaire reliant directement le régulateur au bloc moteur.
- L'étincelle des systèmes d'allumage classiques à rupteur atteint environ 10 000 volts, mais est de faible énergie ; elle apparaît donc jaune et épaisse (ce qui la rend visible). L'étincelle produite par notre système est une étincelle à haute énergie pouvant atteindre 40 000 volts ; elle est donc très fine (concentrée comme une aiguille) et de couleur bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle ne se produit qu'à la vitesse de démarrage par kick et non en appuyant lentement sur le levier de kick avec la main (comme cela peut être le cas sur les systèmes classiques).

- 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 en place, soit être correctement mis à la terre. Dans le cas contraire, il n'y aura d'étincelle d'aucun des deux côtés.
 - Ne procédez jamais à un soudage à l'arc électrique sur la moto sans avoir complètement déconnecté tous les composants contenant des semi-conducteurs (bobine d'allumage, régulateur, avance). 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 les couleurs des fils diffèrent sont expressément mentionnés dans nos instructions.
 - N'utilisez pas de douilles de bougies dont la résistance dépasse 5 kΩ. Privilégiez celles de 1 ou 2 kΩ. N'oubliez pas que les douilles de bougies 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.
 - Si la moto n'est pas utilisée pendant une période prolongée, veuillez débrancher la batterie (si elle est présente) 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 respecter ces consignes, mais ne vous laissez pas intimider par le processus d'installation. N'oubliez pas que des milliers d'autres clients ont déjà installé ce système avec succès avant vous.
- Profitez pleinement de votre moto équipée de son nouveau « cœur » électrique !**