

Référence 7295999HR

Système d'allumage / alternateur pour
Yamaha XT 500 (sauf XT500N), TT 500 et
SR 500

- Afin d'améliorer les performances de démarrage de la Yamaha et à la demande expresse de nos clients, nous avons modifié le rotor (désormais : 1,4 kg / 112 mm de diamètre / 180 W - auparavant : 0,7 kg / 103 mm de diamètre / 100 W). Par rapport à l'ancienne version (système 70 95 999 00) équipée d'un rotor plus léger et plus petit.



- Générateur à aimants avec allumage à semi-conducteurs intégré. Remplace toutes les pièces d'origine du générateur et de l'allumage. Met votre système à niveau en 12 V/180 W CC. Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire. Le système est techniquement capable de fonctionner sans batterie.

- Avantages par rapport au système d'origine

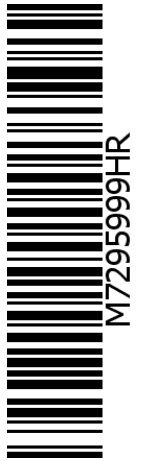
- toutes les pièces sont neuves
- allumage à semi-conducteurs
- meilleur rendement lumineux (utiliser une ampoule de 40/45 W)
- allumage très stable avec une étincelle solide
- meilleur démarrage, meilleure combustion du carburant
- plus aucun problème avec le réglage des points ou l'ancien allumage électronique (selon le système dont vous disposez)
- plus d'usure du collecteur, des points et du régulateur


- REMARQUE :

- L'installation du nouveau système ne rend **PAS** obsolètes les instructions de Yamaha concernant le démarrage de la moto sans à-coups violents. Le nouvel allumage n'élimine pas ce problème inhérent. Pour le problème des à-coups, c'est impératif.

- Ne convient pas aux moteurs dont les pistons ont un taux de compression de 10:1 !

- Sachez également que la nouvelle bobine d'allumage ne s'adapte pas directement au support de bobine d'origine. Nous sommes toutefois tout à fait disposés à fabriquer et à ajouter une pièce d'adaptation, mais nous ne disposons pas pour l'instant des dimensions. Toute information est la bienvenue.



Instructions de montage pour le système 7295999HR	7.4.2026
<p>- Si vous êtes capable d'installer et de régler un système d'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 système d'allumage, il est préférable de confier cette tâche à quelqu'un qui s'y connaît.</p>	
<p>- VAPE ne peut pas 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 et éventuellement même des blessures corporelles. Par conséquent, nous déclinons toute responsabilité pour les pertes, dommages ou coûts résultant de, ou liés 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</p>	
<p>IMPORTANT</p>	
<p>- Veuillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer à travailler sur votre moto</p> <p>Veuillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation effectuée sans l'accord de 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 endommage souvent les 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 des valeurs plus sûres (moins d'avance). Lors du montage, vérifiez soigneusement que le rotor (volant moteur) ne touche pas les bobines du stator ou tout autre élément, ce qui peut se produire dans diverses circonstances et entraîner des dommages graves.</p>	
<p>Utilisation prévue</p> <p>- Ce système est conçu pour 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 des pièces de rechange. Il ne s'agit pas d'un système de tuning et il n'entraînera 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 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 gaz polluants ni le bruit. 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 le statut légal actuel de la moto. (Veuillez vérifier la réglementation locale en vigueur !) Ce système n'est pas adapté à une utilisation en 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.</p>	
<p> - VAPE garantit que ses produits sont homologués et portent le marquage « E » dans un cercle (E8 spécifiquement pour la République tchèque), ce qui assure la conformité constante des caractéristiques du produit avec les règlements d'homologation ECE applicables (en particulier le règlement ECE R10.05). Des contrôles sont régulièrement effectués par l'autorité compétente.</p>	
<p>- Le système de charge est uniquement compatible avec les batteries plomb-acide rechargeables de 12 V (6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou les batteries plomb-acide scellées, AGM, Gel. Il n'est pas compatible avec les batteries nickel-cadmium, nickel-métal-hydrure, lithium-ion ou tout autre type de batteries rechargeables ou non rechargeables.</p>	
<p>- Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie du matériel d'origine. Les pièces de ce système ont donc un aspect différent et peuvent s'ajuster différemment (notamment la bobine d'allumage et le régulateur), ce qui nécessite une certaine adaptation de votre part.</p>	

- **Lors du montage, commencez impérativement par assembler les pièces du bloc moteur** afin de vérifier qu'elles s'adaptent bien avant de procéder à l'installation des pièces externes. Dans de nombreux cas, les clients montent ces dernières en premier, ce qui les amène souvent à les modifier, enfreignant ainsi la garantie et les rendant 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.

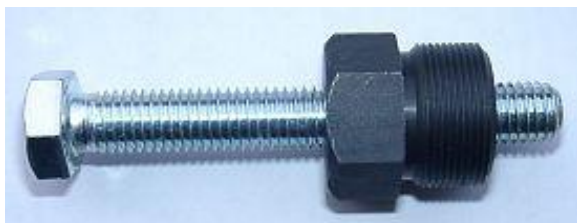
- Nos systèmes **ne sont PAS testés pour une utilisation avec des appareils électroniques tiers (tels que GPS, téléphones portables, éclairage LED, etc.) et peuvent endommager ces composants.** Il est possible que les tachymètres électroniques existants ne fonctionnent pas avec le nouveau système. Il 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 ; vérifiez donc au préalable votre situation légale.

- Si vous ne disposez pas des compétences nécessaires pour effectuer 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 système, veuillez vérifier si un extracteur pour le nouveau rotor est inclus dans le kit. Si ce n'est pas le cas, mieux vaut le commander en même temps. N'utilisez jamais autre chose 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 revêtement plastique des aimants, essayez de les écarter avec vos doigts). En cas de 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. Lors du 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 de petites vis, des écrous ou des rondelles. Cela entraînerait également des dommages graves.

- **Si vous avez accès à Internet, il est préférable 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 sur <http://www.powerdynamo.biz>



- Pour retirer le nouveau rotor, utilisez uniquement l'extracteur M27x1,25 (réf. : 99 99 799 00), **non fourni**.

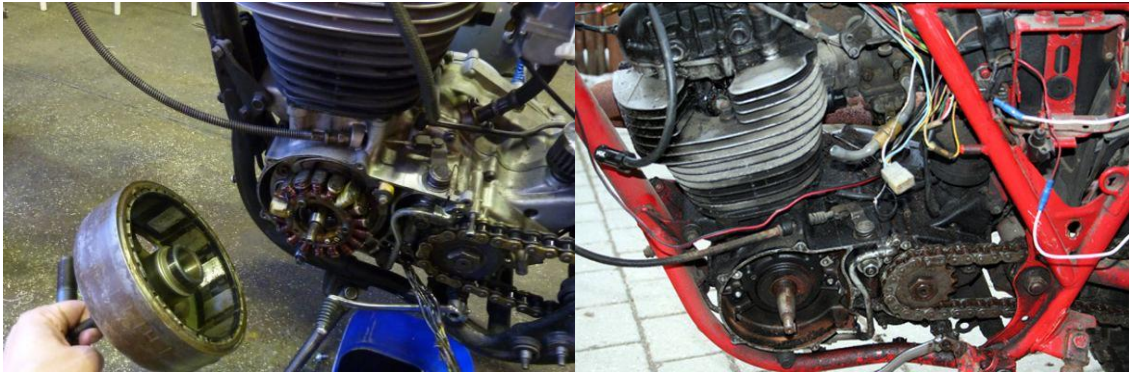
Remarque : n'utilisez jamais d'extracteur à griffes, de marteau ou tout autre outil susceptible de faire tomber les aimants.

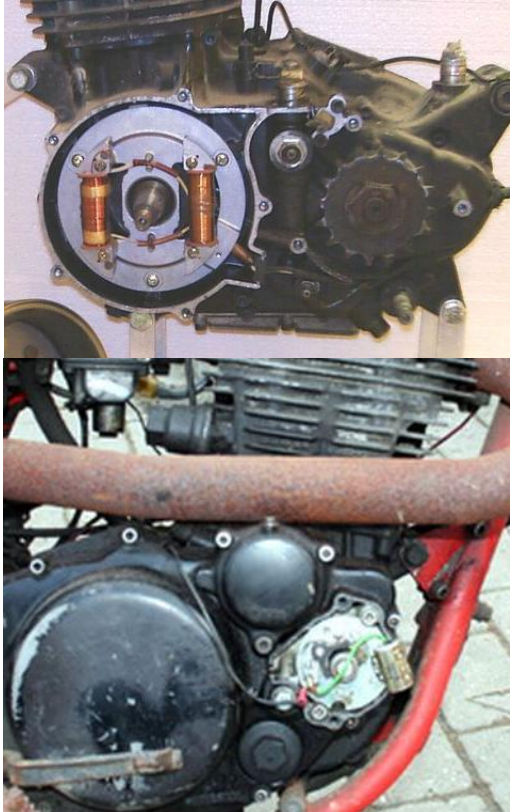
Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :



- plaque de base avec bobines de stator
- rotor (volant moteur)
- unité d'avance avec CDI intégré
- bobine d'allumage électronique
- régulateur/redresseur
- matériel de fixation

- Assurez-vous que votre Yamaha est bien calée, de préférence sur un établi surélevé, et que vous avez facilement accès au côté alternateur du moteur.
- Si la moto était équipée d'une batterie, débranchez-la et retirez-la de la moto. Notez que (si vous aviez un système 6 V) vous allez installer un système 12 V ; vous aurez donc besoin d'une batterie 12 V ou vous devrez opter pour une conduite sans batterie. Vous devrez tout de même remplacer toutes les ampoules par des ampoules 12 V. Le klaxon peut rester en 6 V.
- Techniquement, vous pouvez rouler sans batterie à bord. Consultez toutefois nos informations sur la conduite sans batterie.
- Retirez le rotor d'origine ; vous aurez besoin d'une vis d'extraction pour cela.
- Dévissez l'ancien stator et retirez-le du moteur. Sur les modèles XT, vous pouvez retirer les points de contact ou les laisser en place, mais déconnectés. Ils ne seront plus utilisés.
- Retirez la clavette Woodruff du vilebrequin. Vous n'en aurez plus besoin. N'oubliez surtout pas de le faire, sinon vous rencontrerez des difficultés plus tard lors du montage.
(Remarque : cette clavette Woodruff ne maintient pas réellement votre rotor sur l'arbre, cette fonction est assurée par le cône. Elle sert simplement à guider le réglage correct, qui sera désormais obtenu autrement.)



XT500

SR500


- Observez le nouveau stator. Si vous tenez l'ensemble de manière à ce que la grande bobine noire (et avec elle le faisceau de fils) soit orientée vers 2 heures, vous verrez vers 6 heures un petit repère rouge.

- Il s'agit d'un repère d'allumage.



- Observez le nouveau rotor. Sur sa circonférence, vous trouverez une ligne gravée au laser. Il s'agit d'un repère de calage.

Placez le stator pré-assemblé à l'emplacement du générateur d'origine et vissez-le. Utilisez la position centrale des trous oblongs pour faciliter une modification ultérieure. Fixez la plaque avec soin.



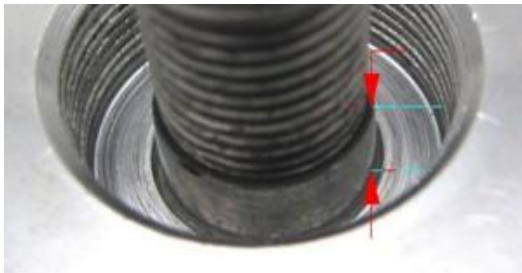
- L'œillet sur le fil du stator devra être raccourci

- Retirez la bougie et amenez le piston au point mort haut (PMH). Peu importe la phase du cycle dans laquelle se trouve le moteur. Comme cette opération est difficile à réaliser à l'aide du lanceur, placez le nouveau rotor sur le vilebrequin (sans le visser) et utilisez-le comme poignée pour tourner le vilebrequin.



- Une fois le PMH atteint, désengagez à nouveau le rotor avec précaution, sans déplacer le vilebrequin de sa position au PMH. Remettez-le ensuite en place de manière à ce que le repère sur le rotor s'aligne avec le repère d'allumage rouge sur la base, comme illustré sur la photo ci-contre.

- Tous les réglages d'avance sont effectués automatiquement. Seul ce réglage de base est important



- Vérifiez qu'aucune partie de la section conique du vilebrequin ne dépasse dans l'ouverture d'extraction du rotor. Cela empêcherait l'écrou de serrer le rotor. Si une partie dépasse, placez-y les rondelles fournies.

- Fixez le nouveau rotor en le vissant. Veillez à ne pas modifier la position du vilebrequin. Remettez la bougie en place.

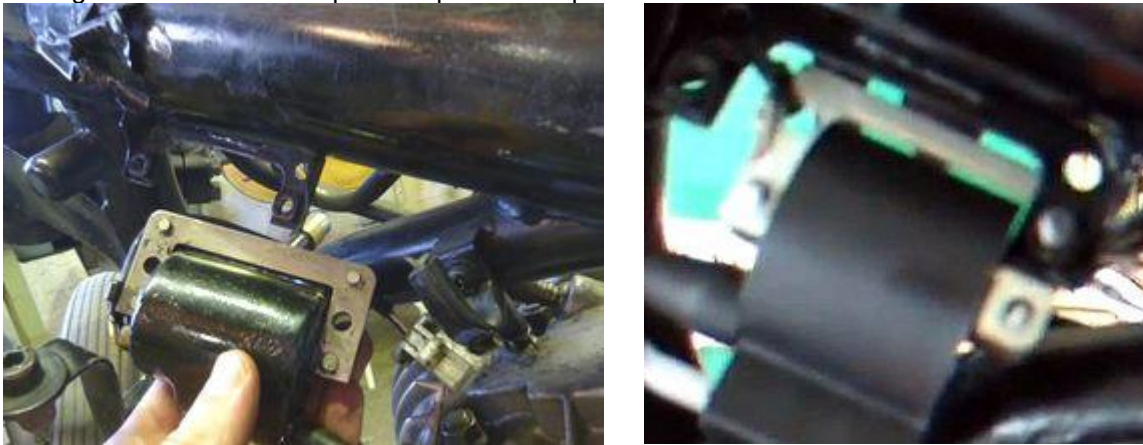
- Il se peut très bien qu'après quelques essais, vous souhaitiez modifier légèrement la synchronisation.

Vous pouvez modifier le calage en tournant légèrement la plaque de base dans ses trous oblongs :

- la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre avance l'allumage
- la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre retarde l'allumage



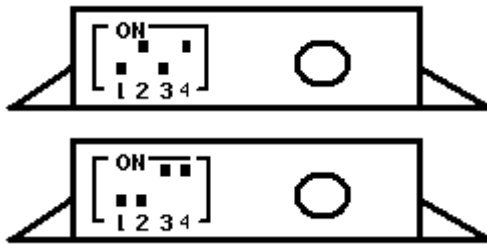
- La nouvelle bobine d'allumage doit être fixée à l'emplacement de l'ancienne bobine. Nous sommes désolés que la nouvelle bobine ne s'adapte pas directement au support, car ses dimensions sont différentes. Après tout, il ne s'agit pas d'une pièce d'origine, mais d'une pièce de rechange. Vous devrez fabriquer une pièce d'adaptation.



- Vous devrez également trouver un emplacement pour le nouveau régulateur et l'unité d'avance (sur la photo ci-dessous, un exemple sur une SR)



Avant d'installer l'unité d'avance, examinez les petits commutateurs situés sur celle-ci. Ils activent différentes caractéristiques. Il y a 4 commutateurs activant différentes courbes d'avance. Voici les réglages possibles pour la Yamaha 500.


- Courbe pour SR et XT :

de 0 à 2 000 tr/min : 7 degrés, puis linéaire jusqu'à 28 degrés à 3 000 tr/min

- Courbe reprenant les caractéristiques d'allumage électronique d'origine pour les modèles XT500G/H :

de 0 à 1 100 tr/min : 7 degrés, puis linéaire jusqu'à 30 degrés à 6 000 tr/min

Voici, à titre de référence, les données d'origine du constructeur pour le XT500.
Veillez noter que les carburants plus modernes et les allumages à haute énergie modifient ces valeurs d'origine.
Calage de l'allumage

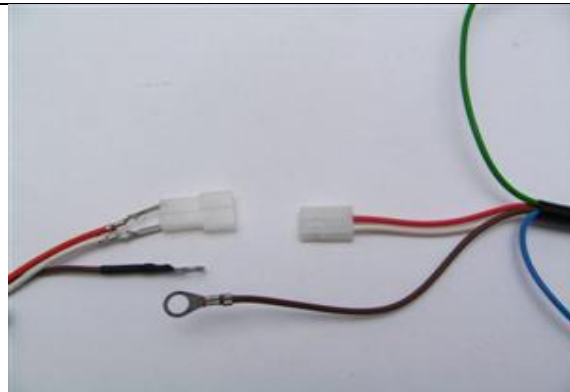
Retardé	7° avant le point mort haut
XT500C, D, E, F Avance maximale	27° ± 3° BTDC
XT500G, H Avance maximale	33,5° avant le point mort haut à 7 000 tr/min
XT500C, D, E, F Plage	20° ± 3°
Gamme XT500G, H	26,5°
Système d'avance XT500C, D, E, F	Centrifuge
XT500G, H Système d'avance	Électronique
XT500C Démarrage de l'avance	2250 ± 150 tr/min
XT500D, E Démarrage en avance	2100 ± 300 tr/min
Fin de course	3000 ± 200 tr/min

Les données d'origine pour le SR500 sont les suivantes :

Angle d'avance	21,5°
Régime de démarrage de l'avance	1 950 tr/min
Régime moteur à avance maximale	6 000 tr/min

Raccordez les pièces comme indiqué sur le schéma de câblage 91ik_102!

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



- Repérez le module d'avance muni de sa fiche femelle et des deux fils (rouge et blanc).

- Placez le boîtier de connecteur à 2 positions fourni sur cette fiche et insérez les deux fils (rouge et blanc) provenant de l'alternateur. Assurez-vous que les cosses s'enclenchent correctement dans le boîtier et que vous connectez :

- le blanc au blanc
- le rouge au rouge

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

 - Les fils marron **du nouveau générateur et de l'unité d'avance** avec les cosses rondes...

... doit être vissé au châssis de la bobine d'allumage (masse). Ce raccordement est très important. Ne comptez pas sur le châssis pour assurer la mise à la masse. La peinture, l'huile et la saleté empêchent souvent un bon contact !

Le câble vert (gris sur les anciens systèmes) de l'unité d'avance...

... est la sortie vers la bobine d'allumage et se connecte à la borne mâle unique qui s'y trouve.

Important ! Évitez de rallonger le fil vert entre l'unité d'avance et la bobine d'allumage. Cela pourrait entraîner des problèmes d'allumage.
Ne faites jamais passer le câble haute tension et les câbles du générateur vers l'unité d'avance et/ou le fil gris de l'unité d'avance vers la bobine d'allumage en parallèle (par exemple dans une même gaine). Cela provoquerait un retour de couplage qui perturberait l'allumage et pourrait même endommager l'unité d'avance.

Le fil bleu/blanc sur l'unité d'avance. Il s'agit du fil de coupure (kill).

Remarque :

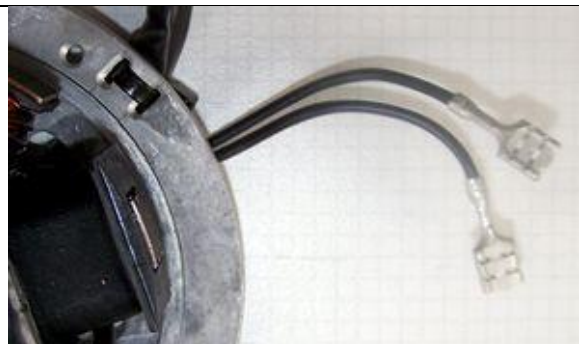
En cas de problèmes d'allumage, commencez par débrancher ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de repartir

Raccordé à la masse, il coupe l'allumage !

- Ce type de câblage est utilisé sur les motos qui étaient à l'origine équipées d'un allumage par magnéto et qui s'éteignent donc par court-circuit à la masse.

- Ces véhicules sont équipés d'un verrouillage principal (ou d'un coupe-circuit) qui relie une broche à la masse lorsqu'il est en position OFF (motos allemandes : broche 2). Le fil bleu/blanc de la bobine d'allumage sera connecté à cet endroit. De cette manière, la coupure fonctionne comme auparavant.

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

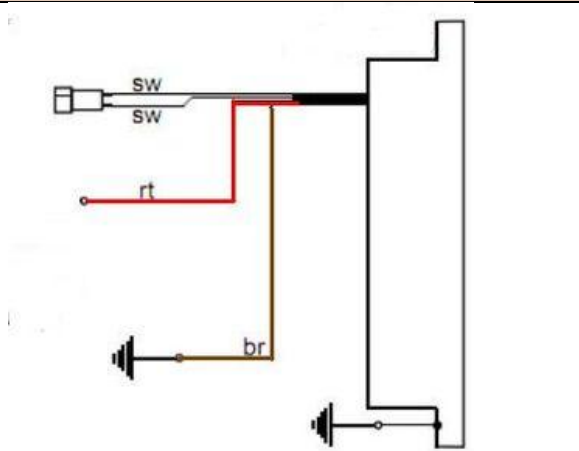


- Les 2 fils noirs provenant de la bobine statorique transportent la tension pour les feux, le klaxon, les clignotants, etc. Ils n'ont rien à voir avec l'allumage.

- Cette tension (comprise entre 10 et 50 volts CA selon le régime moteur) doit toutefois être stabilisée (régulée) et redressée en courant continu (CC).

Attention : toute inversion 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.

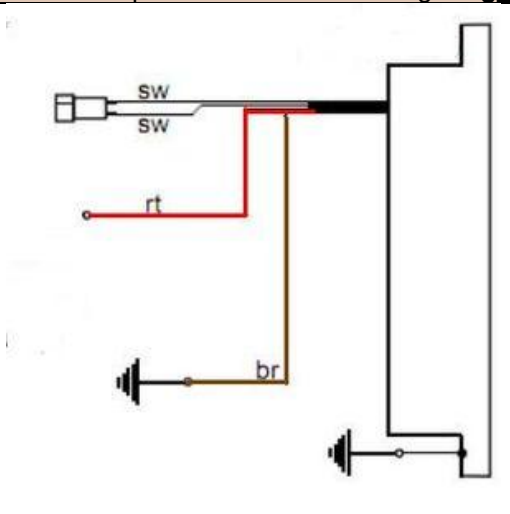
Le régulateur de ce système : dispose d'un condensateur de lissage intégré qui permet le fonctionnement complet des clignotants et du klaxon, qu'il y ait ou non une batterie présente :



- les 2 fils noirs (sw) constituent l'entrée CA provenant de l'alternateur (comme il s'agit de CA, peu importe quel fil noir est connecté à quel autre fil noir)
- le fil rouge (rt) est la sortie positive (plus) 12 V CC
- le fil marron (br) est la masse négative (moins), connectée en interne au boîtier du régulateur

Les deux câbles noirs provenant de l'alternateur...	... se connectent aux broches 1/4 du nouveau régulateur (de là, des fils également noirs mènent à l'intérieur de l'unité). Peu importe quel fil se connecte à laquelle des deux bornes (1/4) car ils transportent du courant alternatif.
Le nouveau câble marron avec la cosse à œillet.	... relie la broche 3 du régulateur (d'où part également un fil marron vers l'intérieur de l'appareil) au pôle négatif de la batterie ou (si vous roulez sans batterie) à la masse (châssis).
Le nouveau câble rouge avec la cosse à œillet ronde... Attention : une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !	... se connecte à la broche 5 du nouveau régulateur (de là, un fil rouge passe également à l'intérieur de l'unité). Ce fil constitue un point d'intégration majeur entre l'ancien et le nouveau système. C'est ici que la tension positive régulée sort pour se connecter au pôle positif de la batterie, ou (si vous roulez sans batterie) à la borne d'entrée de tension de l'interrupteur principal (contacteur d'allumage, motos allemandes : broche 51/30).
Assurez-vous d'avoir un fusible de 15 A entre la batterie et le circuit du véhicule.	
Le fil vert/rouge au niveau de la broche 6 du nouveau régulateur...	... est destiné au témoin de charge. Vous y connectez le fil qui reliait auparavant le témoin au régulateur d'origine. - Notez bien que ce dispositif de contrôle ne fonctionne qu'en présence d'une batterie. Si vous roulez sans batterie mais que vous branchez quand même le câble, vous verrez que le voyant s'allume même lorsque l'alternateur produit du courant. Par conséquent, sans batterie, ne le branchez pas.
- La fonction de contrôle du voyant de charge repose sur un commutateur à transistor et constitue une fonction supplémentaire. Même si celle-ci venait à tomber en panne, le régulateur pourrait tout de même fonctionner correctement. Vérification simple : mettez le moteur en marche, allumez les phares, puis débranchez la batterie. Si les phares restent allumés, l'unité fonctionne correctement.	

Régulateur de type 2 : avec régulateur CC et condensateur de lissage intégré (73 00 799 50), utilisez en plus le schéma de câblage **reg_102** :



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

<p>Vissez le câble haute tension (allumage) ...</p> <p>- Veuillez ne pas utiliser de câbles amplificateurs d'étincelles, tels que les « Nology Supercables » ou les « Hot Wire ». Cela perturberait le système et pourrait l'endommager.</p>	<p>... dans la bobine d'allumage et enfitez le joint en caoutchouc avant de monter la bobine (ce sera plus facile).</p> <p>- Veuillez utiliser le câble fourni avec le kit et non un vieux câble.</p>
<p>- Vous vous rendez service en équipant votre moto de nouvelles bougies d'allumage et de nouvelles douilles de bougies (de préférence d'une résistance comprise entre 0 et 2 kOhm). De nombreux problèmes trouvent leur origine dans des bougies d'allumage, des bornes et des câbles « apparemment en bon état » (voire « tout neufs »).</p> <p>- N'utilisez pas de bougies d'allumage avec une résistance de suppression interne. NGK (par exemple) proposait de telles bougies d'allumage identifiées par la lettre « R » (pour résistance).</p>	
<p>- Enfin, avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage au kick, veuillez révéifier soigneusement toutes les connexions et tous les raccordements par rapport au schéma électrique. Vérifiez que la tension de la batterie et des ampoules est correcte (12 V).</p> <p>- 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.</p>	
<p>- IMPORTANT : lors de la réparation du vilebrequin, l'arbre de l'alternateur est souvent usiné et raccourci. Le rotor se retrouve alors plus bas et peut entrer en contact avec la bobine du stator au niveau de ses rivets. Cela entraîne la destruction du stator et une panne d'allumage.</p>	

Informations importantes relatives à la sécurité et à l'utilisation
<p>- 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.</p> <p>Les repères de calage indiqués 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 d'endommager le moteur ou, dans le pire des cas, de nuire à votre santé. Vous êtes seul responsable de l'installation et de l'exactitude des réglages.</p>
<p>- 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 <u>dangereux</u>. Veuillez respecter une distance de sécurité suffisante 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.</p> <p>Ne retirez jamais les capuchons de bougie lorsque le moteur tourne. Ne lavez votre véhicule qu'avec le moteur à l'arrêt et le contact coupé.</p>
<p>- Vous devriez avoir reçu le câble HT avec le capuchon en caoutchouc fixe (<i>qui ne contient pas de résistance</i>) dans le kit ; vous devrez utiliser une bougie d'allumage avec une résistance intégrée (<i>ou remplacer le capuchon par celui contenant une résistance</i>) pour vous conformer à la législation locale (<i>exigences de compatibilité électromagnétique</i>).</p> <p>- N'utilisez pas simultanément un ou plusieurs capuchons de bougie d'allumage équipés d'une résistance AVEC une ou plusieurs bougies d'allumage équipées d'une résistance. Cela entraînerait des problèmes, notamment des difficultés au démarrage du moteur. La résistance totale combinée du capuchon et de la bougie d'allumage ne doit pas dépasser 5 kΩ.</p> <p>- N'oubliez pas que les bougies vieillissent, ce qui augmente leur résistance. Si un moteur ne démarre que lorsqu'il est froid, il est très probable que la cause soit un connecteur de bougie défectueux ou une bougie défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « de renforcement de l'allumage » (par exemple, Nology).</p>
<p>- Après l'installation, veuillez <u>vérifier le serrage de toutes les vis, y compris celles préinstallées</u>. Si des pièces se desserrent pendant le fonctionnement, cela entraînera inévitablement des dommages matériels. Nous pré-assemblons les vis de manière lâche uniquement.</p>
<p>- 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.</p> <p>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</p>

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, 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, est relativement faible en énergie et apparaît donc jaune et épaisse (ce qui la rend toutefois très visible). L' d'étincelle de notre système est une étincelle à haute énergie pouvant atteindre 40 000 volts ; elle est donc fine comme une aiguille, concentrée et de couleur bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle ne se produit qu'à des vitesses de démarrage au kick et non en appuyant lentement sur le levier de kick avec la main (comme cela peut être le cas avec les allumages à batterie).

- Les systèmes utilisant des bobines d'allumage à double sortie présentent quelques particularités. Veuillez noter que lors des tests effectués d'un côté, l'autre doit être soit connecté à une bougie d'allumage installée, soit correctement mis à la terre. Sinon, il n'y aura d'étincelle d'aucun côté. De plus, avec de telles sorties ouvertes, de longues étincelles dangereuses peuvent jaillir tout autour de la bobine.

- N'effectuez jamais de soudage à l'arc 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 les travaux de soudure. Avant de toucher aux composants électroniques, débranchez le fer à souder du secteur ! N'utilisez jamais de pâte à cuivre sur les bougies d'allumage.

- Les composants électroniques sont très sensibles à une polarité incorrecte. Après avoir travaillé sur le système, vérifiez la polarité de la batterie et du régulateur. Une polarité incorrecte provoque des courts-circuits et détruit le régulateur, la bobine d'allumage et l'unité d'avance. En règle générale, le câblage s'effectue toujours de couleur à 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 les chocs directs sur la circonférence du rotor. **Lors du transport, ne placez jamais le rotor sur le stator.** Respectez nos consignes relatives au transport du matériel.

- N'utilisez pas de douilles de bougies dont la résistance dépasse 5 k Ω . Privilégiez celles de 1 ou 2 k Ω . 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 de allumage et/ou une bougie de allumage défectueuse. En cas de problèmes, 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 de recouvrir le rotor d'une fine couche d'huile afin de réduire le risque de corrosion.

- N'utilisez jamais de tire-rotor à griffes ni de marteau pour démonter le rotor. Ses aimants pourraient se desserrer. Nous proposons un tire-rotor spécial pour démonter le nouveau rotor (voir les instructions 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 que même une batterie débranchée finira par se décharger 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 des milliers d'autres clients avant vous ont installé ce système avec succès.

Profitez pleinement de votre vélo équipé de son nouveau cœur électrique !

