

Système 732849900**Avantage par rapport au système d'origine :****Alternateur pour Suzuki GT750**

- Remplace l'alternateur d'origine. Aucune modification du carter moteur n'est nécessaire.
- Sortie supplémentaire pour l'éclairage : 12 V / 150 W CC.

- toutes les pièces sont neuves
- meilleur rendement lumineux
- allumage très stable avec une étincelle puissante
- meilleur démarrage, meilleure combustion du carburant
- plus aucune usure des points de contact



M732849900

Instructions de montage pour le système 732849900	16.9.2026
- 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 système VAPE ! Si vous n'avez jamais travaillé sur votre système d'allumage, il est préférable de confier cette tâche à une personne compétente.	
- VAPE ne peut 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	
<u>IMPORTANT</u>	
- Veuillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer les travaux sur votre moto	
Veuillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation effectuée par vos propres moyens 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 provoque souvent des dommages au niveau des composants électroniques. Veuillez également prendre connaissance des informations fournies sur la page d'informations dédiée 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 des pièces de rechange. 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 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 l'usage prévu, le système n'enfreindra donc normalement pas la réglementation en vigueur concernant la moto. (Veuillez vérifier la réglementation en vigueur dans votre pays !) Ce système n'est pas adapté à une utilisation lors d'épreuves de compétition. En cas d'utilisation non conforme à l'usage prévu, 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 les produits homologués portant le marquage « E » dans un cercle (E8 spécifiquement pour la République tchèque) sont conformes aux réglementations d'homologation ECE applicables (en particulier la norme 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, AGM ou au gel. Il n'est pas adapté à une utilisation avec des batteries au nickel-cadmium, au nickel-métal-hydrure, au lithium-ion ou tout autre type de batteries rechargeables ou non rechargeables.	
- 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 nécessite une certaine adaptation de votre part.	

- **Lors du montage, commencez impérativement par l'assemblage des pièces liées au moteur** afin de vérifier qu'elles s'adaptent bien avant de procéder à la pose des pièces externes. Dans de nombreux cas, les clients montent ces dernières en premier et les modifient souvent, 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, de versions et éventuellement de 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 compte-tours 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 l'installation, confiez-la à un expert 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, vérifiez toujours qu'il n'est pas endommagé (sur un rotor sans plastification des aimants, essayez de repousser les aimants sur le côté avec vos doigts). Après un choc, les aimants collés peuvent s'être détachés et ne tenir au rotor que par la force magnétique, ce qui rend 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 de 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 (volant d'inertie)
- régulateur
- petites pièces



- Pour démonter à nouveau le nouveau rotor, vous avez 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.

Remarque : si vous conduisez la moto avec ce système sans batterie (ce qui ne pose aucun problème pour le système lui-même) ET que vous utilisez des clignotants latéraux et/ou des équipements électroniques, vous devrez installer un condensateur de grande capacité ou opter pour un régulateur alternatif avec condensateur intégré afin de lisser la fréquence de la tension.

- Assurez-vous que votre moto repose solidement sur sa béquille, de préférence sur un établi surélevé, et que vous disposez d'un bon accès au côté alternateur du moteur.



- Débranchez tous les câbles de l'ancienne magnéto.



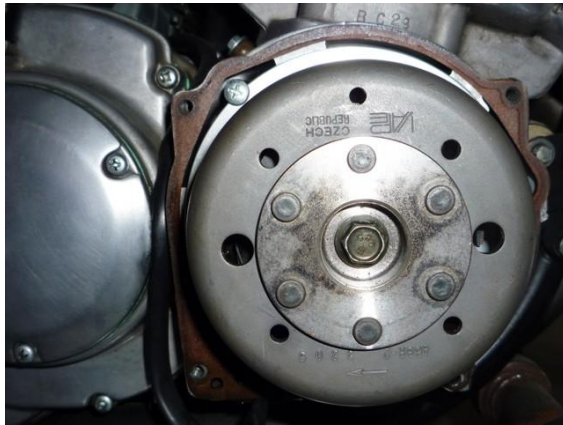
- Retirez la clavette Woodruff du vilebrequin. Vous n'en aurez plus besoin. N'oubliez surtout pas de le faire, sinon vous rencontrerez des difficultés plus tard lors du remontage.

(Remarque : cette clavette Woodruff ne maintient pas réellement votre rotor sur l'arbre, cette fonction étant assurée par le cône. Elle sert simplement à guider le rotor vers le bon positionnement, qui sera désormais obtenu par d'autres moyens.)



- Placez l'ensemble stator sur le carter de l'alternateur et fixez la plaque à l'aide des 3 vis M5 fournies.

- Un passe-câble en caoutchouc est fixé au câble du stator. Enfoncez-le dans l'ouverture de sortie du câble, puis coupez soigneusement l'excédent de matière.

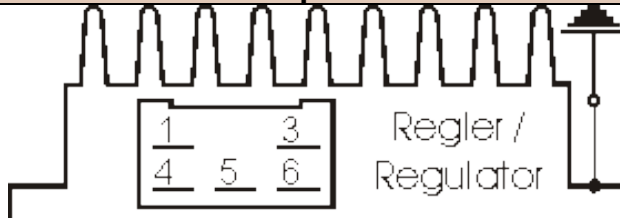


- Dans cette position, fixez soigneusement le rotor à l'aide de la vis d'origine.
- Revissez les bougies d'allumage.



- Remettez le capot moteur en place et fixez-le.

Raccordez les composants comme indiqué sur le schéma de câblage g-only :



- Le nouveau régulateur/redresseur est équipé d'une fiche compacte à 6 broches, dont l'une n'est pas utilisée. Un cache-fiche femelle adapté à cette fiche est fourni. Vous devez insérer dans cette fiche femelle les câbles suivants (dont les cosse s'enclenchent dans la fiche) :

Les deux câbles noirs provenant de l'alternateur...	... se raccordent aux broches 1 et 4 du nouveau régulateur (de là, des fils également noirs partent vers l'intérieur de l'appareil). Peu importe quel fil est raccordé à laquelle des deux bornes (1 ou 4), car ils transportent du courant alternatif.
Le nouveau câble marron muni d'une 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 muni d'une cosse à œillet...	... se connecte à la broche 5 du nouveau régulateur (d'où part également un fil rouge vers l'intérieur de l'appareil). 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 être raccordée au pôle positif de la batterie ou (si vous roulez sans batterie) à la borne d'entrée de tension de l'interrupteur principal (serrure de contact, motos allemandes : broche 51/30).

Attention :
une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !

Assurez-vous d'avoir un fusible de 16 A entre la batterie et le circuit du véhicule.	
Le fil vert/rouge au niveau de la broche 6 du nouveau régulateur...	... sert au voyant de contrôle de charge. C'est là que vous raccordez le fil qui reliait auparavant le voyant de contrôle au régulateur d'origine. - Notez bien que ce contrôle ne fonctionne qu'en présence d'une batterie. Si vous roulez sans batterie mais que vous connectez tout de même le fil, vous constaterez que le voyant s'allume même lorsque l'alternateur produit de la tension. Par conséquent, sans batterie, ne le connectez pas.
- La fonction de contrôle du voyant de charge repose sur un commutateur à transistor et constitue une fonction supplémentaire. Même en cas de défaillance de celle-ci, le régulateur peut tout de même rester en bon état de fonctionnement. Vérification simple : mettez le moteur en marche, allumez les feux, puis débranchez la batterie. Si les feux restent allumés, l'appareil fonctionne correctement.	
Remarques concernant les systèmes 6 volts :	- Nos systèmes 6 volts ne disposent pas de fonction de contrôle du voyant de charge. Il n'y a donc pas de fil vert/rouge - Le fil de masse entre la fiche et le boîtier du régulateur n'est pas marron, mais blanc.
- Enfin, avant d'installer la batterie et avant le premier démarrage au kick , veuillez révéifier soigneusement toutes les connexions et tous les raccordements en vous référant au schéma de câblage. Vérifiez 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 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.	

Informations importantes relatives à la sécurité et au fonctionnement des systèmes équipés uniquement d'un alternateur	
- 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.	
- Après le montage, veuillez <u>vérifier le serrage de toutes les vis</u> . Si des pièces se desserrent pendant le fonctionnement, cela entraînera inévitablement des dommages matériels. Nous pré-montons les vis sans les serrer à fond.	
- Laissez la nouvelle dynamo fonctionner un moment avant de commencer à la vérifier et à la tester. 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 d'autres paramètres du régulateur électronique que la tension de sortie. Vous risqueriez d'endommager plusieurs composants électroniques internes. De toute façon, vous n'obtiendrez aucun résultat concret de cette opération. 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.	
- N'effectuez jamais de soudage à l'arc électrique sur la moto sans avoir complètement déconnecté tous les composants contenant des semi-conducteurs (bobine d'allumage, régulateur, avance) ; il n'est pas nécessaire de démonter le stator ni le rotor.	
- 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. <u>Respectez nos consignes relatives au transport du matériel.</u>	
- Il est recommandé d'enduire le rotor d'une fine couche d'huile afin de réduire le risque de corrosion.	

- N'utilisez jamais d'extracteur à griffes ni de marteau pour démonter le rotor. Ses aimants risqueraient de se détacher. Nous proposons une vis d'extraction spéciale pour remonter 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 respecter ces consignes, mais n'ayez pas peur de la procédure 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 !**

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 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 d'endommager le moteur ou, éventuellement, de nuire à 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 produit, celle-ci peut atteindre 40 000 volts ! En cas de manipulation imprudente, cela peut non seulement être douloureux, mais aussi carrément dangereux. Veuillez maintenir une distance de sécurité par rapport à l'électrode de votre bougie d'allumage et aux câbles haute tension dénudés. Si vous devez tester l'étincelle, 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.
- Vous devriez avoir reçu, dans le kit, un câble haute tension muni d'un capuchon en caoutchouc fixe (*qui ne contient pas de résistance*) ; vous devrez utiliser une bougie d'allumage avec une résistance intégrée (*ou remplacer le capuchon par un modèle contenant 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 au 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 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).
- 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 sans les serrer à fond.
- Laissez le système nouvellement installé fonctionner un certain temps 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. 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 l'unité d'avance). Vous risqueriez d'endommager gravement les composants électroniques internes. Vous n'obtiendrez de toute façon aucun résultat concret de cette opération.** Gardez à l'esprit que votre carburateur, vos bougies d'allumage et vos douilles de bougies (même si elles sont entièrement 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 d'abord notre base de connaissances avant de nous envoyer le matériel pour vérification.

- L'étincelle des systèmes d'allumage classiques à rupteurs a une énergie relativement faible (environ 10 000 volts) 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 présente donc une forme concentrée, fine comme une aiguille, et une couleur bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle ne se produit qu'aux vitesses de démarrage par kick et non en appuyant lentement sur le levier de kick avec la main (comme cela peut être le cas avec les allumages alimentés par batterie).
- Les systèmes utilisant des bobines d'allumage à double sortie présentent quelques particularités. Veuillez noter que lors des essais sur un côté, l'autre doit soit être raccordé à une bougie d'allumage montée, soit être 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.
- Ne procédez jamais à des travaux de soudage à l'arc électrique sur la moto sans avoir complètement déconnecté toutes les pièces 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 mastic de cuivre sur les bougies d'allumage.
- Les composants électroniques sont très sensibles à une polarité inversée. Après avoir travaillé sur le système, vérifiez la polarité correcte de la batterie et du régulateur. Une polarité inversée provoque des courts-circuits et détruit le régulateur, la bobine d'allumage et le dispositif d'avance. En règle générale, le câblage s'effectue toujours «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 au-dessus du stator.** Respectez nos consignes relatives au transport du matériel.
- N'utilisez pas de douilles de bougies dont la résistance est supérieure à 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 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 recommandé d'appliquer une fine couche d'huile sur le rotor afin de réduire le risque de corrosion.
- N'utilisez jamais de tire-rotor à griffes ni de marteau pour démonter le rotor. Ses aimants risqueraient de se desserrer. Nous proposons un tire-rotor spécial pour démonter à nouveau 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 respecter ces consignes, mais n'ayez 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 moto équipée de son nouveau « cœur » électrique !

Schéma de câblage sans allumage 12V

