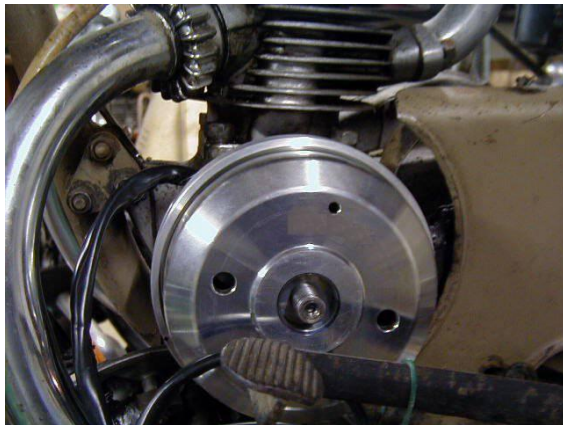


Système 726479900

Avantage par rapport au système d'origine :

Alternateur/allumage électronique pour René Gillet Paris 125

- Remplace le générateur d'allumage d'origine SAFI SSY, passe à une alimentation 12 V/70 W AC et à un allumage électronique sans contact. Le calage de l'allumage est fixe ; les carburants modernes rendent tout réglage inutile. Le nouveau rotor pèse 2 kg, soit le même poids que l'original, mais son diamètre est plus petit (128 mm au lieu de 158 mm). Aucune modification du bloc-moteur n'est nécessaire.

- Toutes les pièces sont neuves
- Un rendement lumineux supérieur
- Allumage stable avec une étincelle puissante
- Meilleures performances au démarrage
- Fonctionnement plus souple du moteur
- Finis les problèmes de contacts



Instructions de montage pour la référence 726479900	15 juillet 2026
- Si vous êtes capable d'installer et de régler un système d'allumage de série 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, 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	
- Veillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer toute intervention sur votre moto Veillez 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'information 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'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 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 avec 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 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 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 ; 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 avez reçu toutes ces pièces

: vous remarquerez que le bobinage n'est pas fixé à sa plaque de base ; en le déplaçant sur le côté, vous pourrez ainsi accéder à la vis de fixation de la plaque de base

- Installez-vous confortablement et, si possible, placez la moto sur une plate-forme afin d'accéder facilement au volant magnétique.



- Desserrez et retirez le volant moteur et le dispositif d'enroulement
- Retirez également la clavette du cône arrière du vilebrequin ; vous n'en aurez plus besoin et si vous la laissez en place, vous ne pourrez pas monter le nouveau rotor. Remplacez les vis fixant le support de la plaque par des vis à tête réduite, sinon elles empêcheront la mise en place de la plaque de montage



- Retirez les trois vis M6 qui fixent le bobinage et éloignez-le légèrement du support afin de pouvoir accéder aux vis qui fixent la plaque de base. Veillez à ne pas endommager le vernis isolant du bobinage pendant cette opération.
- Installez maintenant la bague métallique et la plaque de support en aluminium à la place des anciennes bobines sur le bloc moteur. Fixez-les à l'aide des deux vis M4x10 fournies. Veillez à ne pas coincer le faisceau de câbles !



- Profitez-en pour visser les écrous à l'arrière de la plaque de support



- Placez maintenant le bobinage sur son support (voir photo) ; le bobinage doit être bien calé contre le support. Si vous avez l'impression qu'il n'est pas bien à plat, c'est qu'un câble est coincé en dessous : ne forcez pas et vérifiez votre montage !

- Assurez-vous que le bord du support de bobine repose à plat contre la plaque de base ; sinon, la bobine sera de travers et le rotor l'endommagera dès la première rotation du moteur

- Fixez le bobinage à l'aide de ses trois vis M4

- **Réglage de l'avance** : afin de permettre une plus grande plage de réglage de l'avance, la goupille a été retirée ; elle servait uniquement à faciliter le réglage et n'était en aucun cas destinée à maintenir le rotor en place.



- Montez le rotor à l'aide des rondelles et de l'écrou fournis, sans les serrer. Observez le nouveau rotor et le stator ; vous verrez deux repères (points rouges) sur la circonférence de l' .

- Ce sont les repères d'allumage ; lorsqu'ils sont alignés l'un par rapport à l'autre, l'étincelle est produite.

Si vous deviez retirer complètement la bobine de son support, vous devriez la remettre exactement dans la même position qu'elle occupait sur le support : veillez à marquer cette position !



- Retirez la bougie d'allumage et amenez le piston au point mort haut (voir les spécifications du constructeur). Pour faire tourner le moteur, vous pouvez utiliser le volant moteur, sans l'enfoncer à fond ni, du moins, sans le bloquer ; profitez-en pour vérifier que le volant moteur ne touche rien. 4,5 à 5 mm ou 12° à 15° avant le point mort haut 51 (alésage) x 60 (course)

- En veillant à ne pas déplacer le moteur lorsqu'il se trouve au point mort haut, retirez le rotor et repositionnez-le de manière à ce que les repères soient alignés, comme indiqué sur la photo. Serrez le rotor à l'aide de l'écrou fourni sans déplacer le vilebrequin, faites tourner le moteur une fois et vérifiez le réglage. Si nécessaire, utilisez l'extracteur « » fourni pour dégager le rotor.

- Installez ensuite la bobine et le régulateur dans une position appropriée, en prenant soin de placer le fil de masse sous l'une des vis avant de les serrer. Faites passer le nouveau faisceau de câbles le long du châssis, en le fixant à l'aide des colliers de serrage fournis, puis acheminez-le jusqu'à la bobine et au régulateur.

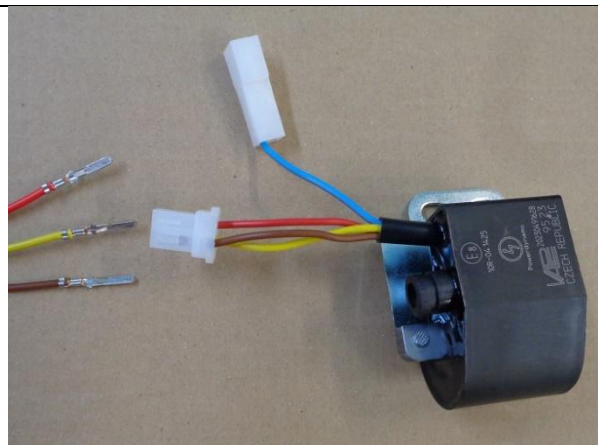
- Veillez à ce qu'il ne frotte contre aucun élément et ne s'abîme pas.



- Avant de fixer le régulateur et la bobine, il est préférable d'acheminer les câbles vers leurs emplacements respectifs, y compris le câble de bougie, et de s'assurer que les connexions à la masse sont correctement réalisées.

Raccordez les composants comme indiqué sur le schéma de câblage 73ik_ac:

- Afin de faciliter le passage des câbles 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.

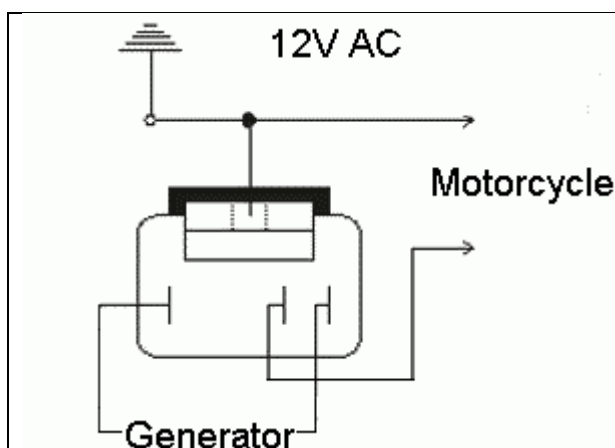


- Repérez la bobine d'allumage avec sa fiche femelle et ses trois fils (rouge, marron et jaune).

- Placez provisoirement le boîtier de connecteur à 4 broches fourni sur ce connecteur et insérez les trois fils (rouge, marron 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 marron au marron
- le jaune au jaune

- Si vous avez besoin (ou si vous 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.



- Les deux câbles noirs partant du nouveau régulateur...

... se raccordent aux broches extérieures du nouveau régulateur. Peu importe quel fil est raccordé à laquelle des deux bornes, car ils transportent du courant alternatif.

De plus, vous devez relier un fil de masse...

... au support métallique du régulateur. Sinon, le feu ne fonctionnera pas.

La borne centrale du régulateur...

... sera reliée aux fils du système d'éclairage de la moto.

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

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, par conséquent, s'éteignaient par court-circuit à la masse.

- Ces véhicules sont équipés, de par leur conception, d'un verrouillage principal (ou, pour certains, d'un coupe-circuit) qui relie une broche à la masse lorsqu'il est en position « OFF » (motos allemandes : broche 2). C'est là que sera raccordé le fil bleu (ou blanc) de la bobine d'allumage. De cette manière, le système de coupure fonctionne comme auparavant.

Vissez le câble haute tension (d'allumage)... - Veuillez ne pas utiliser de câbles amplificateurs d'étincelles, tels que les « Nology supercâbles » ou les « hot wire ». Cela perturberait le système et pourrait l'endommager.	... dans la bobine d'allumage et enflez le joint en caoutchouc avant de monter la bobine (ce sera plus facile). - Veuillez utiliser le câble fourni avec le kit et non un câble quelconque.
- Vous vous rendrez 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 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 »).	
- 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 raccourcit. Le rotor se retrouve alors plus bas, et ses rivets peuvent entrer en contact 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 des systèmes fonctionnant exclusivement en courant alternatif (CA)	
- Dans la pratique, le régulateur à courant continu (redresseur/régulateur) constitue la meilleure solution. Il supporte des charges plus élevées et offre une plus grande polyvalence d'utilisation. L'avantage du régulateur CA réside dans sa petite taille. Cela s'avère pratique dans les cas suivants : - les motos d'époque, où l'on a du mal à « cacher » le régulateur de courant continu, plutôt volumineux. Le régulateur de courant alternatif pourrait même être monté à l'intérieur du boîtier du phare. - les motos « purement tout-terrain », où l'on n'a besoin que d'un système électrique rudimentaire et où l'on dispose de peu d'options pour fixer le régulateur CC (relativement) lourd.	
	- Cet avantage s'accompagne toutefois d'une série d'inconvénients (pouvant même avoir des implications juridiques) liés au régulateur CA ! - Vous ne pouvez pas utiliser de batterie (d'où l'absence de feu de position) ! - Vous ne pouvez pas utiliser de clignotants latéraux, à moins d'installer un bloc de clignotants à courant alternatif, ce qui implique également certains aspects (voire juridiques) à prendre en compte ! - Vous ne pouvez pas utiliser un klaxon CC classique (alimenté en CA, il resterait totalement silencieux). Vous pouvez utiliser un klaxon CA, mais là aussi, il y a quelques points à respecter ! - Le régulateur CA ne supporte qu'une charge maximale de 70 watts, même si l'alternateur en produisait davantage ! - Compte tenu de l'intensité élevée du courant (et de la chaleur qui en résulte), les systèmes équipés de ce régulateur doivent impérativement rouler en permanence avec les feux allumés. L'énergie produite par l'alternateur doit être consommée, sinon le régulateur, en essayant de la consommer, chauffera considérablement, ce qui entraînera non seulement un risque de destruction du régulateur, mais aussi un risque d'incendie. (Vous pouvez également rouler sans régulateur si vous n'avez pas besoin d'éclairage. Dans ce cas, veuillez simplement à ce que les deux fils noirs provenant de l'alternateur restent isolés (!) et inactifs.

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 kOhm.

- 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 capuchon de bougie défectueux ou une bougie de allumage défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « d'amélioration 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 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 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 raccorder 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 d'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 ce système avec succès.

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

