

Système 700279952



Avantage par rapport au système d'origine :

Alternateur/allumage électronique pour DKW SB350 avec support de roulement de 52 mm de diamètre

- Alternateur à aimants avec allumage à semi-conducteurs intégré. Sortie 12 V/180 W CC. Remplace l'ancienne dynamo, les rupteurs, le régulateur centrifuge et la bobine d'allumage. Vous pouvez rouler sans batterie si vous le souhaitez.

- L'allumage est statique, comme sur les véhicules modernes équipés d'un carburateur et d'un allumage haute tension ; il n'est donc pas nécessaire de réduire l'avance au démarrage. Le poids du rotor est désormais de 2,84 kg au lieu des 4 kg précédents. Cela réduit l'usure des roulements tout en garantissant une conduite souple.



- Conformément à la documentation DKW, le diamètre du support de roulement (goujon) du SB350 est passé de 48 à 52 mm à partir du numéro de moteur 474.001. Cependant, comme nous disposons déjà de moteurs qui ne respectaient pas cette règle, veuillez impérativement vérifier le diamètre du goujon.

- Si vous constatez qu'il mesure 48 mm, veuillez utiliser le système 70 02 799 48

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



M700279952

Instructions de montage pour les systèmes 700279948 et 700279952	12.8.2026
- 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 VAPE ! Si vous n'avez jamais intervenu 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	
- Veuillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer toute intervention sur votre moto Veuillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation de votre propre initiative non approuvée par VAPE peut entraîner la perte de la garantie. Ne coupez pas les fils. Cela entraîne la perte de la protection contre l'inversion de polarité et provoque souvent des dommages au niveau des composants électroniques. Veuillez également prendre connaissance des informations fournies sur la page d'informations relative à ce système. Vérifiez que le produit que vous avez acheté correspond bien à votre moto. Des réglages d'allumage incorrects peuvent endommager votre moteur et même vous blesser lors du démarrage au kick (contrecoups violents). Soyez prudent lors des premiers essais. Si nécessaire, modifiez les réglages pour adopter des valeurs plus sûres (moins d'avance). Lors du montage, vérifiez soigneusement que le rotor (volant d'inertie) ne touche pas les bobines du stator ni aucun autre élément, ce qui peut se produire dans diverses circonstances et entraîner des dommages graves.	
Utilisation prévue - Ce système est destiné à remplacer les systèmes d'alternateur et d'allumage d'origine sur les motos anciennes et de collection dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées par la suite. Ce système n'est pas un système de tuning et n'apportera pas d'augmentation significative de la puissance du moteur. Il améliore toutefois considérablement la sécurité routière et le confort en offrant un meilleur éclairage, un meilleur fonctionnement des clignotants latéraux et du klaxon, ainsi qu'une fiabilité accrue par rapport aux systèmes d'origine vieillissants. Comme notre système n'altère pas les caractéristiques du moteur, il n'augmente pas les émissions de polluants gazeux ni le niveau sonore. Dans la plupart des cas, les émissions de polluants devraient même être réduites grâce à une meilleure combustion. 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 montent ces dernières en premier et finissent souvent 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.

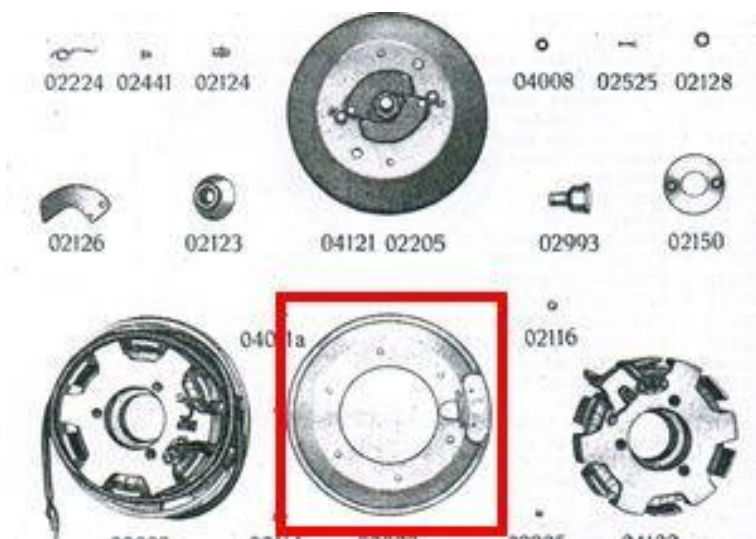
- Le rotor est sensible aux chocs (y compris pendant le transport). Avant le montage, veuillez toujours vérifier qu'il n'est pas endommagé (sur un rotor sans plastification des aimants, essayez de repousser les aimants sur le côté avec vos doigts). Suite à un choc, les aimants collés pourraient s'être 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 devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- 3 plaques d'adaptation en aluminium
- une plaque de base avec bobine de stator pré-assemblée
- un rotor et un écrou de rotor
- une bobine d'allumage CDI et des câbles HT
- régulateur/redresseur
- relais avec câbles
- 3 vis M7x30, 6 vis à tête fraisée M6, passe-câble, serre-câbles
- extracteur de rotor pour le nouveau système



- Débranchez les câbles de votre ancienne dynamo, de votre régulateur et de votre bobine d'allumage, puis retirez ces pièces. Retirez le rotor d'origine ; vous aurez besoin d'un extracteur pour cela. Dévissez le gros écrou DKW, dévissez l'ancien stator et retirez-le du moteur.

- Retirez l'ancien stator de la plaque de protection arrière (6 vis à l'arrière). Cette plaque (indiquée ici sur la photo du catalogue par un carré rouge) est la seule pièce dont vous aurez besoin par la suite.



- Retirez la clavette Woodruff du vilebrequin. Pas d'inquiétude, cette clavette n'avait pas de fonction de fixation, mais une fonction de guidage.

- Si vous oubliez cette étape, vous devrez démonter à nouveau l'ensemble complet pour accéder à la clavette Woodruff.



- Voici maintenant la seule étape où vous devrez modifier physiquement la pièce d'origine. Agrandissez l'orifice de sortie du câble dans la plaque arrière à 13 mm afin de pouvoir y insérer le passe-câble en caoutchouc du nouveau câble.



- Voici à quoi ressemble désormais votre bloc-moteur. Profitez de cette occasion pour l'inspecter et le nettoyer.



- Prenez maintenant la nouvelle plaque d'adaptation inférieure (plus grande).

- La plaque comporte de nombreux trous (la face supérieure, celle qui est tournée vers vous lors de l'installation, présente 3 trous fraisés destinés aux vis de fixation M7 et porte l'inscription « VAPE »).

- Placez la plaque d'adaptation inférieure sur l'ancienne plaque de recouvrement DKW et vissez-la à l'aide des 6 nouvelles vis à tête fraisée hexagonale M6, exactement comme pour le stator d'origine.

- Comme il est possible de décaler la position de l'adaptateur par paliers de 60°, veillez à utiliser la position indiquée ici, avec la flèche pointant vers la sortie du câble. Sinon, le câble ne sortira pas dans cette direction par la suite.



- Placez cette plaque pré-assemblée sur le moteur et vissez-la à l'aide des 3 nouvelles vis hexagonales M7.

- Assurez-vous que les vis serrent bien la plaque (la présence de saleté dans les trous de vis peut poser problème).



- Remettez l'écrou de roulement en place sur le goujon de vilebrequin et serrez-le avec précaution.

- Les étapes suivantes peuvent être effectuées avec l'écrou en place.



- **REMARQUE** : il existe (ou existe désormais en raison de la production de pièces de rechange) des écrous de hauteurs différentes !

Il se peut également qu'après la pose d'une nouvelle douille, l'écrou soit trop haut.

- Nous avons constaté que les écrous présentaient une hauteur totale de 11,6 et 15,4 mm.

- **L'écrou de 15,4 mm est trop haut pour cet assemblage et ne peut PAS être utilisé**



- Une fois l'adaptateur central installé, la distance entre le sommet de l'écrou (en position la plus haute) et le niveau du cercle intérieur de l'adaptateur central sera (voir photo)

environ 10 mm avec un écrou de 11,6 mm

environ 14 mm avec l'écrou de 15,4 mm

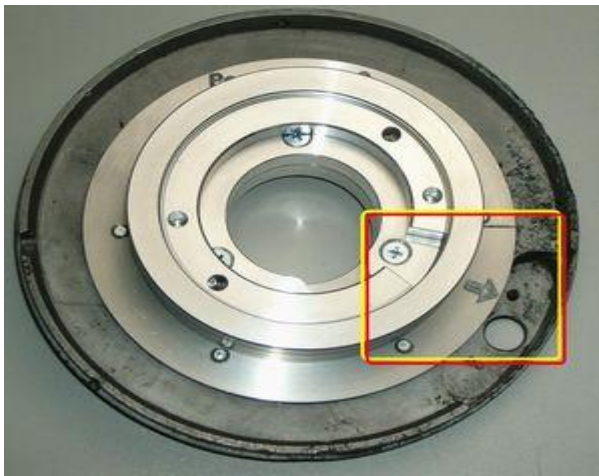
- **Si l'écrou est trop haut, il appuiera contre la plaque de support du stator. Si cela passe inaperçu, cela peut entraîner une rupture pendant le fonctionnement du moteur (vibrations), avec pour conséquence la destruction totale du stator et du rotor.**



- Prenez maintenant la plaque d'adaptation centrale (voir à gauche) et placez-la sur la plaque d'adaptation inférieure.

- La plaque se fixe à l'aide de 3 trous fraisés M5. Pour garantir le bon positionnement des câbles par la suite, montez-la de manière à ce que la découpe (le nez) soit orientée vers la position 4 heures, comme illustré ici.

- Cette ouverture n'est pas nécessaire dans ce cas précis, mais elle l'est pour d'autres modèles DKW (pièce polyvalente).



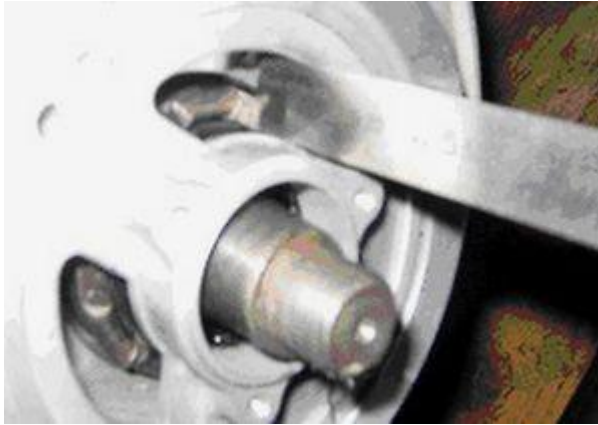
- Passons maintenant à la plaque d'adaptation supérieure (avec l'ouverture latérale pour le câble sur l'unité) :

- Placez-la de manière à ce que cette ouverture indique la direction de sortie des câbles et qu'une des paires de trous corresponde aux trous de vis de l'adaptateur situé en dessous.



- Placez la plaque de support du stator – sans la bobine de stator – par-dessus.

- Cette plaque comporte deux paires de trous. Pour vous assurer d'utiliser les bons, la plaque de base située en dessous comporte deux repères. Lorsque vous avez sélectionné les bons trous pour les vis, les repères apparaissent dans l'autre (ici marqués en noir pour plus de visibilité).

**Très important :**

- **Vérifiez impérativement** s'il y a un peu d'espace entre le point le plus haut de l'écrou et la face inférieure de la plaque de support de la bobine du stator. Si l'écrou appuie contre la plaque, vous rencontrerez des problèmes : la plaque se brisera, ce qui entraînera une destruction importante de la bobine et des aimants.

- Cependant, veuillez vérifier non seulement s'il y a **de l'espace**, mais aussi quelle est sa valeur exacte. Cette valeur pourrait s'avérer nécessaire pour résoudre un éventuel problème d'ajustement du rotor (voir ci-dessous).

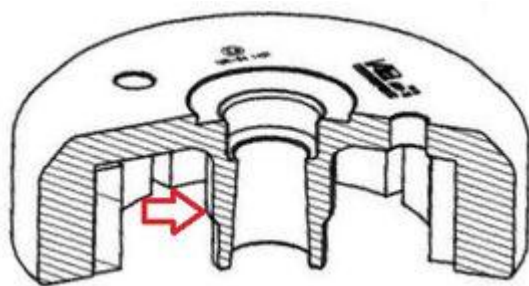


- Sans que la bobine du stator soit en place, posez le rotor et serrez l'écrou de fixation du rotor pour vous assurer qu'il est bien positionné.

- Ce faisant, vérifiez que le rotor ne heurte aucun élément de la structure située en dessous de celui-ci.

- Ce point est malheureusement important, car l'ajustement est assez serré et les matériaux utilisés à l'époque variaient légèrement, sans parler des modifications et réparations effectuées sur le marché des pièces de rechange.

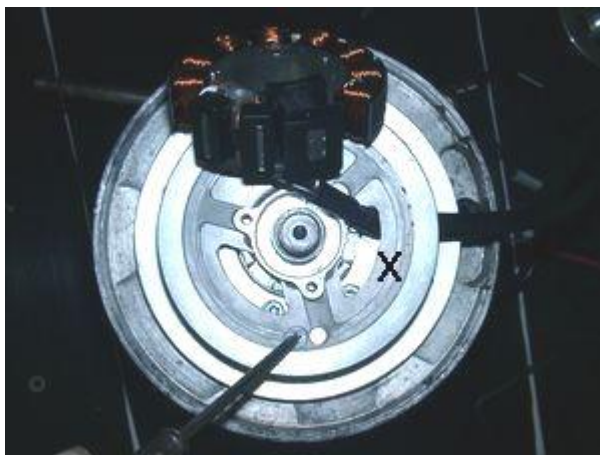
- Desserrez ensuite à nouveau l'écrou. Si vous parvenez alors à retirer le rotor sans utiliser l'extracteur (M27x1,25), vous pouvez être sûr que le rotor a heurté un obstacle et qu'il n'était pas correctement positionné sur le cône.



- En cas de conflit entre la configuration du rotor et celle de l'adaptateur, cela est dû, dans la plupart des cas, au fait que l'épaulement présent sur l'arbre du rotor entre en conflit avec la plaque de support du stator.

- N'essayez **en aucun cas** de résoudre ce problème en usinant ce décrochement. Il est prévu par la conception pour éviter tout endommagement de la bobine du stator dû à un positionnement trop bas du rotor.

- La solution consisterait à modifier la plaque d'adaptation centrale (en l'abaissant). Pour cela, il faut savoir de combien il est possible de l'abaisser ; d'où la nécessité de vérifier l'espace disponible (voir ci-dessus). S'il n'y a pas d'espace disponible (et que l'écrou est déjà le plus plat possible) et que le rotor heurte toujours la base, il n'est pas possible d'installer le système. Veuillez nous contacter dans ce cas.



- Remettez maintenant la nouvelle bobine de stator en place sur la plaque de support. À la livraison, la bobine de stator est pré-montée sur la plaque de base. Vous devez retirer les 3 vis M4. Soulevez ensuite délicatement la bobine (en prenant soin de ne pas endommager la peinture isolante !) jusqu'à ce que vous puissiez accéder aux 3 trous de fixation de la plaque de base.

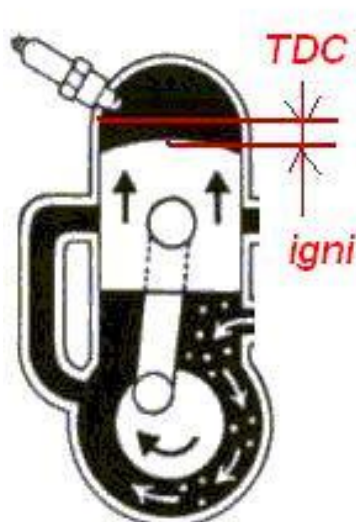
- Faites passer le câble par l'ouverture latérale de l'adaptateur supérieur. La plaque comporte deux ouvertures pour le câble. Pour le réglage de l'allumage, il est important d'utiliser celle marquée d'un « X ». (L'unité est pré-assemblée de cette manière !)



- Il est préférable d'enfoncer doucement la bobine tout en tirant simultanément sur le fil par l'arrière (orifice de sortie du câble), petit à petit, jusqu'à ce que l'ensemble soit correctement positionné. À la fin, la bobine s'enclenchera brusquement, accompagnée d'un clic audible. Si elle s'enfonce sans résistance, vous pouvez être sûr qu'il y a un fil en dessous.

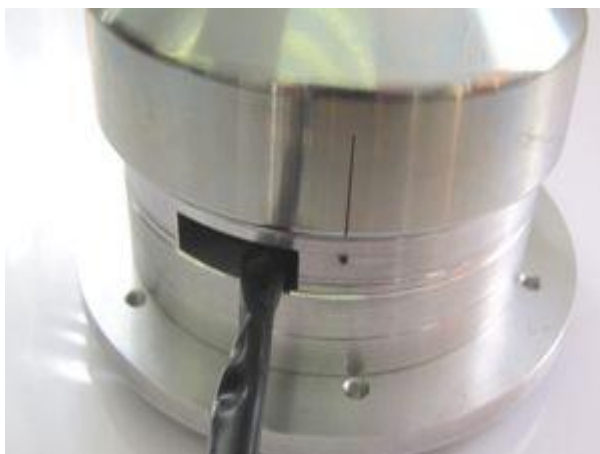
- Vissez la bobine à l'aide des 3 vis hexagonales M4.

- Faites passer le câble par l'orifice de sortie élargi (muni d'un passe-câble) vers l'arrière.



- Retirez la bougie d'allumage pour faciliter la rotation du vilebrequin. Amenez le piston en position d'allumage.

- Selon le manuel SB, cela correspond à 4,5 mm avant le point mort haut (BTDC). Mais avec les nouveaux carburants et ce système d'allumage, il vaut mieux régler à 3,5 mm avant le point mort haut (BTDC).



- Observez le nouveau rotor. Vous remarquerez sur sa circonférence une ligne gravée au laser (sur les anciens rotors, il s'agissait d'un petit repère rouge percé). Vous trouverez également un petit repère sur l'adaptateur supérieur.

- Il s'agit des repères d'allumage.

- Placez maintenant le rotor sur le vilebrequin de manière à ce que le repère figurant sur le rotor soit aligné avec celui de l'adaptateur. Si la position du vilebrequin (allumage) a changé, vous devez recommencer l'opération. Une fois dans cette position, fixez soigneusement le rotor à l'aide de l'écrou tubulaire M16 fourni.

- L'intervention sur le moteur est désormais terminée. Remettez la bougie en place.

- Placez le boîtier de bougie sur les nouveaux fils du stator menant à la nouvelle bobine d'allumage. Veillez à ne pas intervertir les fils.

- le rouge se connecte au rouge
- le blanc au jaune et
- le marron au marron

- Une erreur à ce niveau peut entraîner la destruction de la bobine.



- Il ne reste plus qu'à fixer la nouvelle bobine d'allumage et le régulateur, ainsi que le relais, à un endroit pratique sur la moto.
- Il est possible d'installer la bobine d'allumage à l'intérieur du boîtier de commande DKW (avec un peu d'effort).



- Le régulateur et le relais peuvent être logés dans le compartiment à outils.



- Pour retirer à nouveau le nouveau rotor, vous aurez besoin de l'extracteur M27x1,25 fourni (référence 99 99 799 00).

Raccordez les composants conformément au schéma de câblage correspondant !

- Pour notre régulateur CC standard (95 22 699 06), utilisez le schéma de câblage **73ir12** :
- Pour notre régulateur CC avec condensateur de lissage intégré (73 00 799 50), utilisez en plus le schéma de câblage **reg_102** :
- Afin de faciliter le passage des fils à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, le capuchon en plastique du câblage du générateur qui mène à la bobine d'allumage n'a pas été placé sur la cosse. 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 le boîtier de connecteur à 4 positions fourni sur cette prise 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 connectez : • le rouge au rouge • le marron au marron • le jaune au jaune
- Si vous devez (ou souhaitez) retirer à nouveau les bornes du boîtier de la fiche, insérez un trombone par l'avant, à côté des bornes, et repoussez la petite languette sur le côté. Retirez ensuite le fil.	

Raccordement de l'alternateur Powerdynamo au circuit d'éclairage (via le régulateur) :	
	- Les deux fils noirs provenant de la bobine du stator acheminent la tension destinée aux feux, au klaxon, aux clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage. - Cette tension (comprise entre 10 et 50 volts CA) doit toutefois être stabilisée (régulée) et, pour la plupart des utilisations, redressée en courant continu (CC), car il s'agit principalement de courant alternatif (CA). - Pour cela, nous proposons deux régulateurs différents :
Attention : toute inversion entre le pôle positif et le pôle négatif (sur les versions CC) entraîne la destruction immédiate du régulateur. Cela ne sera pas couvert par la garantie, car il s'agit d'une négligence ! On reconnaît généralement un régulateur grillé à son odeur âcre.	

Régulateur de type 1 : avec un régulateur CC standard (95 22 699 06), utilisez le schéma de câblage 73ir12 :	
	- 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 fils suivants (dont les cosse s'enclenchent dans la fiche) :
- Les deux câbles noirs provenant de l'alternateur...	... à raccorder aux broches 1 et 4 du nouveau régulateur (de là, des fils noirs identiques partent vers l'intérieur de l'appareil). Peu importe quel fil est raccordé à laquelle des deux bornes (1 et 4), car ils transportent du courant alternatif.
- Le nouveau câble marron muni d'une cosse à œillet ronde...	... 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 ronde... Attention : Une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !	... se connecte à la broche 5 du nouveau régulateur (de là, un fil rouge part également vers l'intérieur de l'appareil). C'est ici que sort la tension positive régulée, à 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 ; sur les 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...	... correspond au voyant de contrôle de charge. C'est là que vous branchez le fil qui reliait auparavant le voyant de contrôle 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 connectez tout de même le fil, vous constaterez que le voyant s'allume même lorsque l'alternateur produit de la tension. Par conséquent, en l'absence de batterie, ne le connectez pas.
- La fonction de commande de l'éclairage 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 fonctionner correctement. Vérification simple : mettez le moteur en marche, allumez les feux, puis débranchez la batterie. Si les feux restent allumés, l'appareil fonctionne correctement.	

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

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

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

Raccordé à la masse, il coupe l'allumage !

- Remarque :

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

Mise hors tension via un interrupteur d'arrêt dédié (en cas de conduite sans batterie) :

Le relais ne sera pas installé. Le câble bleu (/blanc) de la bobine d'allumage sera raccordé à un coupe-circuit, qui se ferme à la masse (un bouton situé sur le guidon). Vous pouvez également installer un contacteur d'allumage permettant de se raccorder à la masse lorsqu'il est en position OFF.

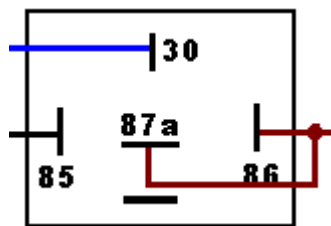
Procédure relative à la batterie :

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

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

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

Câblage du relais (le cas échéant) :



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Informations importantes relatives à la sécurité et au fonctionnement

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

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

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

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

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

- N'oubliez pas que les bougies de allumage vieillissent, ce qui augmente leur résistance. Si un moteur ne démarre que lorsqu'il est froid, il est très probable que cela soit dû à un capuchon de bougie défectueux ou à une bougie de allumage défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « 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 raccordé à une bougie d'allumage installée, soit être correctement mis à la terre. Dans le cas contraire, aucune étincelle ne se produira d'un côté comme de l'autre. De plus, avec de telles sorties ouvertes, des étincelles longues et dangereuses peuvent jaillir tout autour de la bobine.

- Ne procédez jamais à des soudures 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 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 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 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 d'enduire le rotor d'une fine couche d'huile afin de réduire le risque de corrosion.
 - N'utilisez jamais un extracteur à griffes ni un marteau pour démonter le rotor. Les aimants risqueraient de se détacher. Nous proposons un extracteur spécial pour démonter le nouveau rotor (voir la notice de montage) !
 - Si la moto n'est pas utilisée pendant une période prolongée, veuillez débrancher la batterie (le cas échéant) afin d'éviter toute fuite de courant par les diodes du régulateur. Notez toutefois qu'une batterie débranchée finira par se décharger d'elle-même au bout d'un certain temps.
 - Veuillez tenir compte de ces remarques, mais n'ayez surtout pas peur de la procédure d'installation. N'oubliez pas que, avant vous, des milliers d'autres clients ont installé le système avec succès.
- Profitez pleinement de votre moto équipée de son nouveau cœur électrique !**

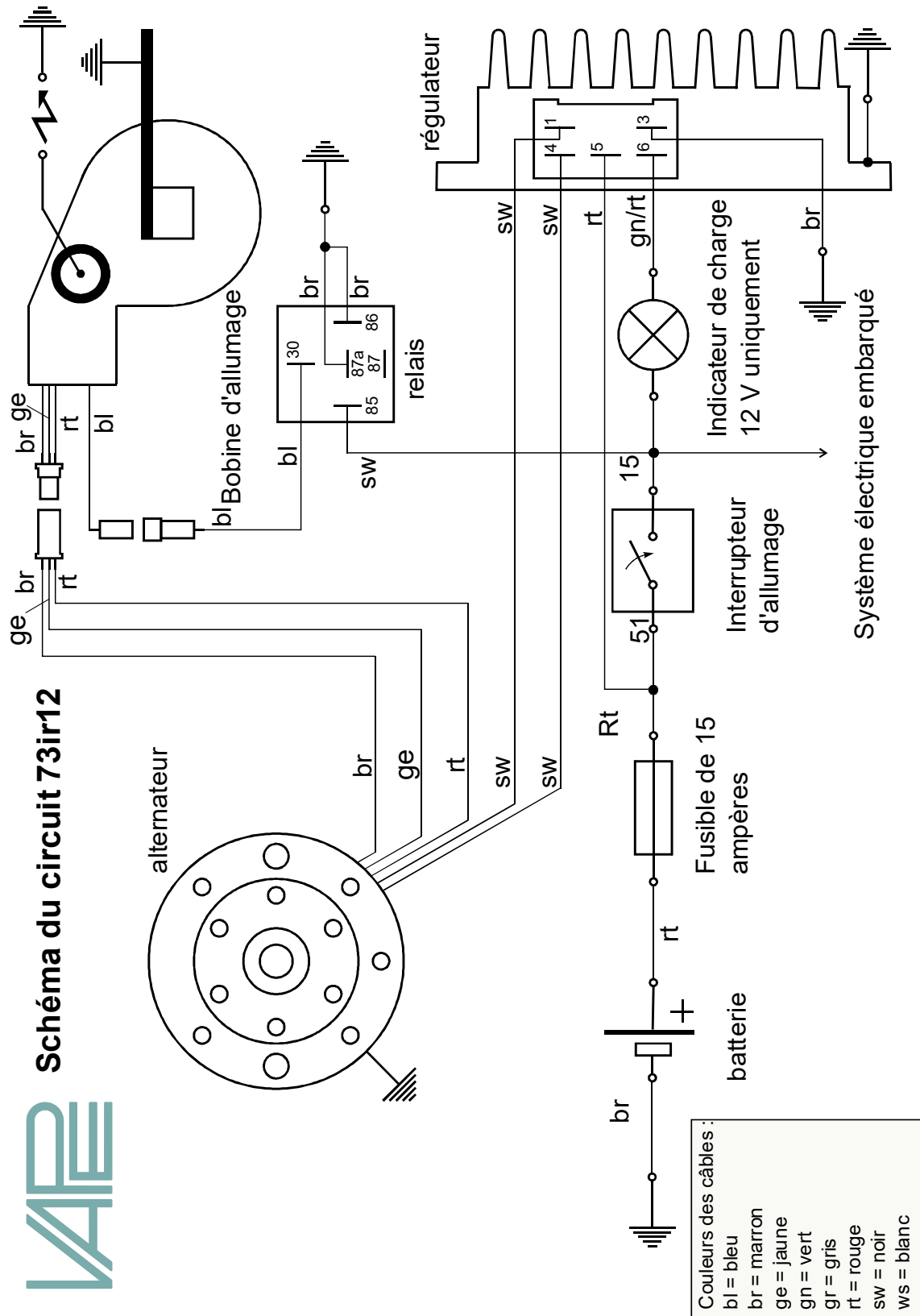


Schéma de câblage du contrôleur 102

