

Système 7240799DC**Avantages par rapport à l'ancien système :****Alternateur/système d'allumage électronique pour Moto Guzzi 50 cm³**

- Système d'éclairage à magnéto avec allumage entièrement électronique intégré. Puissance d'éclairage : 12 V / 100 W CC.
- Remplace le système à magnéto d'origine de 6 volts.
- S'adapte au support d'alternateur d'origine sans aucune modification du carter moteur.
- Les impulsions d'allumage sont générées de manière entièrement électronique et sans contact. Le système peut fonctionner avec ou sans batterie.

- Pour le système 12/70 W CA, voir ici

- Toutes les pièces sont neuves
- un éclairage nettement plus puissant
- allumage très stable avec des étincelles à haute énergie
- meilleur démarrage et combustion améliorée
- plus aucune usure du rupteur



M7240799DC

Instructions de montage pour les systèmes 7240799DC et 7240799AC	22.9.2026
- Si vous êtes capable de monter et de régler le système d'allumage d'origine et que vous disposez de compétences mécaniques générales, vous pouvez également installer un système VAPE. Si vous n'avez jamais effectué ce type d'intervention auparavant, il est préférable de faire installer le système par une personne qui le connaît bien.	
- VAPE n'est pas en mesure de contrôler le respect des présentes instructions, ni des conditions et méthodes relatives à l'installation, au fonctionnement, à l'utilisation et à l'entretien de ce système. Une installation incorrecte peut entraîner des dommages matériels, voire des blessures corporelles. Nous déclinons toute responsabilité quant aux pertes, dommages ou coûts résultant de, ou liés de quelque manière que ce soit à, une installation défectueuse, un fonctionnement inapproprié, ou une utilisation et un entretien incorrects. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications au produit, aux spécifications techniques ou aux instructions d'installation et d'utilisation sans préavis.	
IMPORTANT	
<u>Veuillez vous assurer d'avoir lu attentivement l'intégralité du manuel d'instructions avant de commencer l'installation</u>	
Veuillez garder à l'esprit que toute modification non autorisée des composants, y compris toute tentative de réparation, peut entraîner la perte de vos droits à la garantie. Cela s'applique également à la coupure de câbles, qui entraîne très souvent la perte des connecteurs protégés contre l'inversion de polarité et, par conséquent, des courts-circuits ou une inversion de polarité susceptibles d'endommager les composants. Veuillez prendre connaissance des instructions figurant sur la page d'informations sur le système. Assurez-vous que la configuration du système indiquée correspond bien aux exigences de votre moteur. Des réglages d'allumage incorrects, par exemple, peuvent endommager le moteur et/ou causer des blessures lors du démarrage (recul du démarreur à pied). Une prudence particulière est de mise lors du premier démarrage après l'installation. Si vous constatez un dysfonctionnement, vérifiez et réglez le calage de l'allumage ! Lors de l'installation, vérifiez très attentivement que le rotor ne frotte pas contre la bobine du stator ou ailleurs, car cela peut se produire pour diverses raisons et entraîner des dommages graves.	
<u>Utilisation prévue</u>	
- Il s'agit d'un système de remplacement et non d'une copie des composants d'origine. Les pièces du système ont donc un aspect différent de celles d'origine ; en particulier, la bobine d'allumage et le régulateur peuvent présenter des points de fixation différents, ce qui vous obligera à procéder à des ajustements. Ce système est exclusivement destiné à remplacer les systèmes d'éclairage et d'allumage d'origine sur les motos classiques et néo-classiques dont les caractéristiques du moteur n'ont pas été modifiées par la suite par des modifications de conception. Il ne s'agit pas d'un système de tuning ; il ne modifie pas les caractéristiques d'origine du moteur et n'entraîne pas d'augmentation significative de la puissance du moteur. Cependant, il améliore l'aptitude à la circulation et la sécurité du véhicule grâce à un meilleur éclairage, des clignotants plus visibles, un klaxon dont la puissance reste constante et, par rapport aux systèmes d'origine vieillissants, une fiabilité globale accrue. Comme nos systèmes n'entraînent aucune modification significative des caractéristiques de performance du moteur, il n'y a aucune détérioration des émissions d'échappement ni des niveaux sonores. Dans la plupart des cas, les émissions d'échappement sont même susceptibles de s'améliorer, la combustion devenant plus complète.	
 - VAPE garantit que ses produits sont homologués et marqués de la lettre « E » (plus précisément « E8 » pour la République tchèque), ce qui assure la conformité constante des caractéristiques du produit aux règlements d'homologation ECE applicables (en particulier le règlement ECE R10.05). Des contrôles sont effectués régulièrement par l'autorité compétente	
- Le système de charge est strictement destiné à être utilisé uniquement avec des batteries au plomb-acide rechargeables de 12 V (6 V pour les systèmes 6 V) à électrolyte liquide ou des batteries au plomb-acide scellées, de type AGM et 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.	

- Le système n'est **pas adapté à une utilisation lors d'événements sportifs.**

Si le système est utilisé à des fins autres que celles pour lesquelles il est prévu, la garantie sera annulée. De plus, le système risque de ne pas fonctionner comme vous le souhaitez, et nous ne serons pas en mesure de vous aider via notre service d'assistance, car nous ne serons pas au courant de la situation. Dans le pire des cas, une utilisation à des fins autres que celles prévues peut même entraîner le retrait de l'autorisation d'exploitation.

- **Lors du montage des pièces, veuillez à commencer par installer les pièces côté moteur**

(adaptateur, stator, rotor) afin de vérifier que ces composants s'adaptent bien avant de monter les pièces destinées à être installées à l'extérieur du moteur. Malheureusement, il arrive souvent que les utilisateurs commencent par monter le régulateur, la bobine d'allumage et, le cas échéant, l'unité de commande ; or, ces pièces sont très souvent modifiées (sans avoir été correctement calibrées !), ce qui nous empêche de les revendre par la suite. Le remplacement des systèmes d'éclairage et d'allumage sur les motos anciennes ne se résume malheureusement pas à choisir un produit en rayon au supermarché ; compte tenu de la grande diversité des modèles et des modifications éventuelles apportées aux composants depuis leur fabrication il y a de nombreuses années, il s'agit toujours d'une opération complexe qui, malheureusement, peut également donner lieu à des erreurs.

- Nos systèmes n'ont **PAS été testés pour une utilisation avec d'autres composants électroniques (tels que des systèmes d'allumage tiers, des GPS, des téléphones portables, des feux à LED, etc.)** et peuvent, dans certaines circonstances, endommager ces composants.

Les compte-tours existants ne sont pas pris en charge par le système. Nous proposons toutefois une solution de compte-tours. De même, les coupe-circuits ou les systèmes de contrôle d'échappement actionnés par l'allumage ne sont pas pris en charge. Il se peut également que, pour des raisons légales, votre système d'allumage d'origine ait été équipé d'un dispositif de limitation de vitesse. Le nouveau système ne dispose pas d'un tel dispositif. Vous devez donc vérifier au préalable la situation juridique.

- Si vous ne disposez pas des compétences nécessaires pour effectuer l'installation, veuillez la confier à un technicien qualifié ou à un atelier spécialisé. Une installation incorrecte peut endommager à la fois le nouveau système et la moto, voire causer des blessures au motard.

- Avant de commander un système, veuillez vérifier si **l'extracteur de rotor** que nous recommandons est inclus dans la livraison. Si ce n'est pas le cas, il est préférable de le commander en même temps ! Si le rotor est endommagé par l'utilisation d'autres outils ou équipements, la garantie sera annulée !

- Le rotor est extrêmement sensible aux chocs (notamment pendant le transport). Vous devez toujours vérifier que le rotor ne présente aucun dommage avant de l'installer. Si le rotor comporte des aimants non encapsulés, vérifiez qu'ils sont bien en place en essayant de les pousser latéralement avec vos doigts. À la suite d'un choc, certains aimants collés peuvent s'être délogés et ne sont désormais maintenus en place que par leur force magnétique. Cela pourrait causer de graves dommages au système pendant son fonctionnement. Vérifiez également qu'aucun corps étranger (par exemple des vis ou d'autres objets métalliques) ne se trouve parmi les aimants du rotor.

- **Si vous disposez d'un accès à Internet, il est préférable de consulter cette documentation en ligne.**

Cela vous permettra de cliquer sur la plupart des images pour les agrandir, et vous y trouverez davantage d'informations, qui seront peut-être plus à jour. Liste des systèmes disponible à l'adresse : <http://www.powerdynamo.biz>

Vous devriez avoir reçu ces pièces !

- Unité de stator pré-assemblée
- Rotor
- Bobine d'allumage / câbles d'allumage
- Régulateur/redresseur CC
- Petites pièces

Vous devriez avoir reçu ces pièces !

- Stator pré-assemblé
- Rotor
- Bobine d'allumage / câble d'allumage
- Régulateur de courant alternatif (CA)
- Petites pièces



- Pour démonter le nouveau rotor, vous aurez besoin d'un extracteur M27x1,25 (réf. : 99 99 799 00 – **non fourni** !).

ATTENTION : si vous utilisez un extracteur à griffes, les aimants du rotor se détacheront !



- Débranchez ensuite tous les câbles de votre ancien alternateur et de votre bobine d'allumage, puis retirez ces pièces.

- Retirez la clavette du vilebrequin qui s'emboîtait dans la rainure de l'ancien rotor Limo.

- Ne vous inquiétez pas, elle ne sert pas à maintenir le rotor en place ; elle était uniquement destinée à faciliter le réglage du calage de l'allumage.

- Si vous oubliez de retirer la goupille, le rotor ne s'adaptera pas à l'arbre par la suite et vous devrez démonter à nouveau le stator pour accéder à la goupille.



- Observez la plaque de base du nouveau stator. Un repère rouge
 - . Il s'agit d'un repère d'allumage, nécessaire lors du réglage.
 - Ce repère d'allumage doit ensuite être aligné avec le repère situé sur le rotor.
- Vissez maintenant la plaque de base sur le moteur à l'aide des deux vis M6 et des rondelles fournies.

- Cependant, pour fixer la plaque de base au bloc moteur, il faut soulever légèrement la bobine (afin d'accéder aux boulons situés en dessous).

Pour ce faire, retirez les 3 vis qui fixent le stator à sa plaque de base et éloignez-le légèrement (1 cm) de la plaque afin de pouvoir accéder aux trous de fixation situés en dessous.

Veillez à ne pas endommager l'isolation émaillée des fils de la bobine. Fixez la plaque à l'aide des trois vis M4. Veillez à ne pas coincer le câble. Remettez la bobine du stator sur la plaque de base. La bobine doit s'enclencher fermement. Si elle repose simplement sans être bien calée sur la plaque de base, c'est qu'un câble est très certainement coincé en dessous !

Assurez-vous que le stator repose bien droit sur la plaque et qu'aucun câble n'est coincé – sinon, cela entraînerait

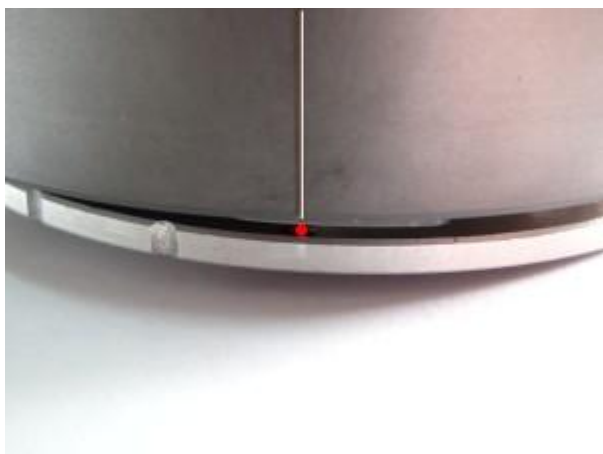
des dommages au système ou, à tout le moins, des dysfonctionnements. Fixez à nouveau le stator à l'aide des 3 vis M4





- Observez le rotor ; vous y trouverez une marque gravée au laser sur sa circonférence extérieure.

- Il peut être judicieux de rendre cette ligne plus visible à l'aide d'un feutre afin de la distinguer plus clairement sur le moteur. Il s'agit également d'un repère d'allumage.



- Retirez la bougie d'allumage et placez le piston en position de calage de l'allumage. Celle-ci varie considérablement selon le modèle et se situe entre 1 et 3,5 mm avant le point mort haut (PMH). Veuillez vous reporter à votre documentation pour plus de détails.

Pour ce faire, vous pouvez monter le nouveau rotor sans le serrer sur l'arbre et le faire tourner.

- N'oubliez pas que l'arbre tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Vous devez donc le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre à partir du point mort haut (PMH) pour régler le calage de l'allumage.



Retirez à nouveau le rotor avec précaution, puis montez-le sur le vilebrequin de manière à ce que le repère situé sur sa circonférence soit parfaitement aligné avec celui de la plaque de base.

Enfoncez fermement le rotor sur l'arbre et fixez-le à l'aide de l'écrou de retenue d'origine M9x1, des deux cales et de la rondelle M10.

Pour retirer à nouveau le rotor, utilisez un extracteur M27x1,25.

Il est très important de ne pas modifier la position du vilebrequin (qui se trouve au point mort haut). Si celle-ci change, vous devrez répéter la procédure.

- L'intervention sur le moteur est terminée. Revissez la bougie d'allumage.



- Fixez la nouvelle bobine d'allumage à un emplacement approprié. En principe, n'importe quel emplacement convient, même s'il est bien sûr préférable de la positionner près de la bougie.

- Commencez par visser le câble d'allumage dans la bobine d'allumage. Laissez l'une des deux vis desserrée pour l'instant. C'est là que le câble de masse sera raccordé.

- La bobine d'allumage peut par exemple être montée dans le triangle du cadre, sous le réservoir d'essence.

(Image d'exemple)



- Fixez le nouveau petit régulateur à un emplacement approprié, par exemple comme illustré ici dans le triangle du cadre sous le réservoir d'essence (où il peut être boulonné à la bobine d'allumage, par exemple) ou bien sous la selle ou les panneaux latéraux. Faites passer le nouveau câble d'alternateur le long du cadre à l'aide des attaches fournies, de manière à ce qu'il se trouve à la même hauteur que le régulateur/la bobine d'allumage, au même niveau que tous les autres câbles. Assurez-vous que rien ne puisse frotter contre lui.

Raccordement de l'alternateur au circuit d'éclairage – version avec régulateur CA ou CC



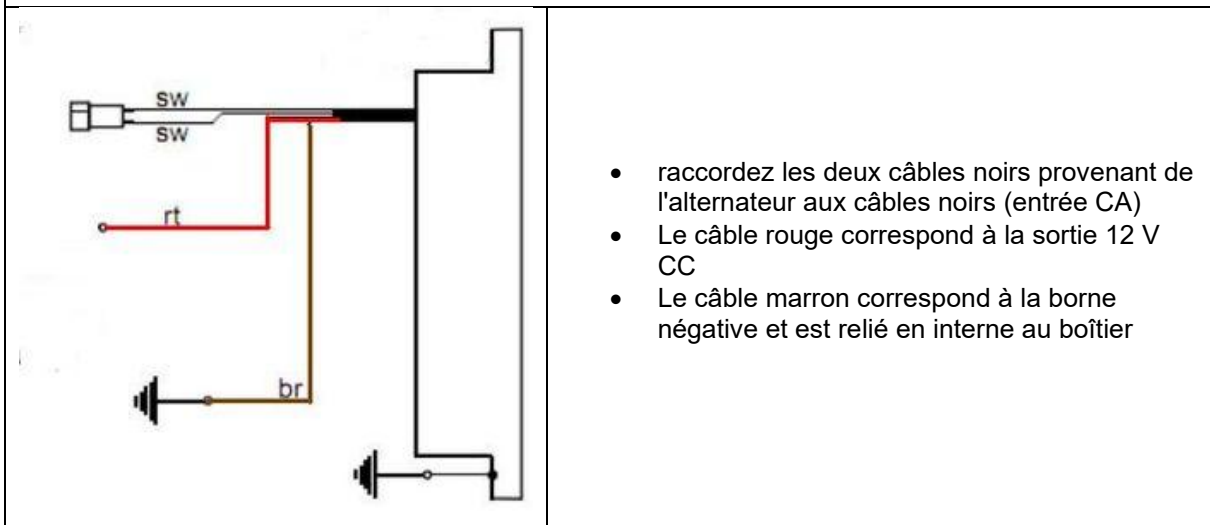
- Les deux câbles noirs provenant de l'alternateur alimentent les feux, le klaxon, les clignotants, etc. Ils n'ont aucun rapport avec l'allumage.

- Cette tension doit être stabilisée (régulée) et, dans la plupart des cas, redressée, car il s'agit initialement de courant alternatif.

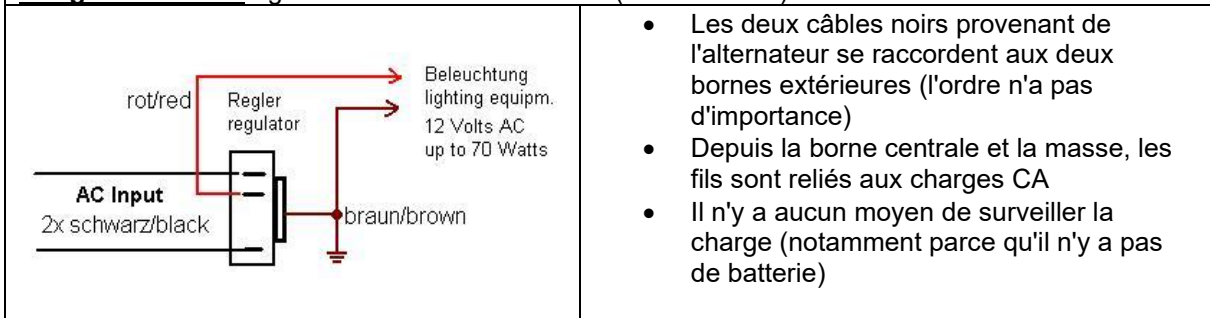
- **Différents régulateurs sont disponibles à cet effet :**

 **- Attention :** toute **inversion des bornes positive et négative** (sur le régulateur CC) entraînera la **destruction immédiate du régulateur, qui ne sera pas couverte par la garantie !** Le régulateur sera également détruit s'il est utilisé dans des installations électriques de véhicules où la borne positive est encore reliée à la masse (la polarité doit être inversée au préalable !). Les dommages causés par un court-circuit se reconnaissent très souvent à une forte odeur de brûlé.

- Régulateur CC : régulateur de courant continu avec condensateur de lissage intégré (73 00 799 50)



- Régulateur CA : régulateur de courant alternatif (70 36 799 50)



Raccordez les câbles comme indiqué sur le schéma électrique 71ik_102, c'est-à-dire :

- Afin de faciliter le passage du câble à travers des ouvertures étroites – voire de rendre cette opération possible –, le connecteur du câble reliant la nouvelle bobine d'allumage au nouvel alternateur n'a pas encore été monté sur les languettes de raccordement situées à l'extrémité du câble. Vous ne devez brancher le connecteur qu'une fois le câble acheminé à travers l'ouverture du moteur. Pour ce faire...



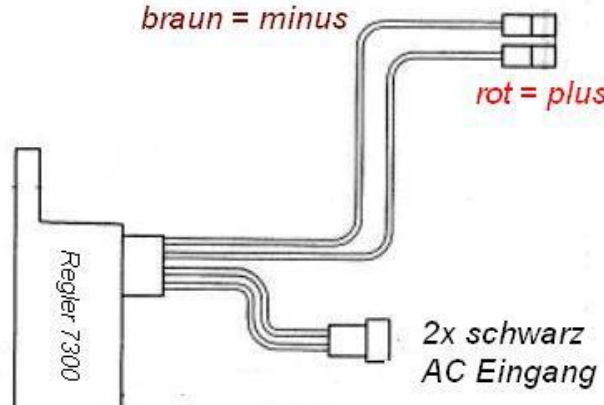
... prenez le connecteur femelle de la bobine d'allumage avec les fils rouge et blanc.

- Enfilez le manchon de connecteur à 2 broches fourni avec le kit sur cette fiche et insérez les câbles de l'alternateur (rouge et blanc) avec leurs cosses à l'arrière de la fiche. Assurez-vous que les cosses des câbles s'enclenchent correctement à l'intérieur du boîtier de la fiche. Il est essentiel de veiller à ce que ces câbles soient correctement positionnés à l'intérieur de la fiche :

- blanc sur blanc
- rouge sur rouge

- Si vous souhaitez (ou devez) retirer à nouveau les câbles du boîtier du connecteur, il est préférable d'utiliser un trombone déplié pour repousser les ergots des languettes de contact sur le côté, afin de pouvoir dégager les connecteurs.

- Le câble marron provenant de l'alternateur, muni d'une cosse à anneau, est vissé sur la borne de masse de la bobine d'allumage (clip de retenue). Le système ne fonctionnera pas sans cette connexion ! Ne comptez pas sur le châssis pour la mise à la masse. La peinture, la saleté et les résidus d'huile empêchent souvent une bonne connexion à la masse pour la bobine.



Le nouveau régulateur/redresseur comporte 4 câbles :

- les deux câbles noirs avec les fiches en plastique correspondent à l'entrée CA
- le câble rouge muni d'une fiche en plastique alimente la borne positive
- le câble marron muni d'une fiche en plastique correspond à la connexion à la terre

- Les deux câbles noirs provenant du régulateur...

... sont raccordés aux deux câbles noirs provenant de l'alternateur. Pour ce faire, insérez les deux câbles noirs de l'alternateur dans le boîtier de connecteur à 2 broches fourni. L'ordre de raccordement des câbles aux deux bornes n'a pas d'importance, car il s'agit ici d'un courant alternatif.

- Le câble marron provenant du régulateur...

... est raccordé à **la borne négative** de la batterie, ou à **la masse** si le véhicule roule sans batterie.

- Le câble rouge provenant du contrôleur...

- Attention : une polarité incorrecte endommagera les composants électroniques !

... est raccordé soit à **la borne positive de la batterie 12 volts**, soit, en cas de fonctionnement sans batterie, au câble menant aux charges électriques (généralement la borne d'entrée de l'interrupteur principal).

- Si vous roulez avec une batterie, assurez-vous qu'un **fusible de 15 A** est installé entre la batterie et le système électrique embarqué.

- Il n'est pas possible de brancher un voyant de charge ; de toute façon, celui-ci ne fonctionnerait pas en cas de conduite sans batterie. Le régulateur est équipé d'un condensateur intégré qui lisse la tension continue pulsée. Cela garantit le bon fonctionnement des clignotants et du klaxon, même en l'absence de batterie.

- Le câble bleu (parfois bleu et blanc) provenant de la bobine d'allumage reste en place : il s'agit du câble de coupure.

- Remarque :

si vous rencontrez des problèmes d'allumage, débranchez d'abord ce câble (retirez la fiche). Dans la plupart des cas, vous pourrez alors poursuivre votre trajet

- S'il est relié à la masse, l'allumage sera coupé !

- Nous utilisons cette variante de circuit sur les véhicules équipés à l'origine d'un allumage par magnéto (rotor de magnéto) et qui, par conséquent, s'éteignent également en cas de court-circuit à la masse.

- Ces véhicules sont équipés d'une borne sur le contacteur d'allumage (sur les véhicules allemands : borne 2) qui est reliée à la masse lorsque le contacteur est en position « OFF ». Le câble bleu (/blanc) est raccordé à cette borne. Cela garantit que le contact reste coupé, comme auparavant.

- Le câble haute tension (câble d'allumage) ... Veuillez ne pas utiliser de « Nology Superkabel » (« fil chaud »). Ceux-ci provoquent des interférences dans les systèmes VAPE et peuvent endommager les composants électroniques.	... vissez-le dans la bobine d'allumage et placez le capuchon en caoutchouc par-dessus. Il est bien sûr plus facile de le faire avant de monter la bobine sur le véhicule. Veuillez également utiliser le câble d'allumage fourni et non un ancien câble d'origine inconnue.
- Vous vous rendrez service en installant dès maintenant de nouvelles bougies d'allumage et de nouveaux câbles de bougies (de préférence d'une résistance comprise entre 1 et 2 kilohms, mais ne dépassant pas 5 kilohms) sur votre moto. Une grande partie des interférences provient justement de câbles, de bougies et de fils « apparemment en bon état » (y compris ceux qui sont neufs) ! - N'utilisez pas de bougies d'allumage dotées d'une résistance interne de suppression des interférences en combinaison avec des câbles de bougies dotés d'un système de suppression des interférences (cela double la résistance). N'utilisez toujours qu'une seule méthode de suppression des interférences.	
- Enfin, avant de monter la batterie et avant de démarrer le moteur pour la première fois, prenez le temps de vérifier toutes les fixations et le câblage. N'oubliez pas de remplacer toutes les ampoules de 6 à 12 volts. Gardez également à l'esprit qu'à partir de maintenant, vous aurez besoin d'une batterie de 12 V. Le klaxon peut rester en 6 volts. - Si le système ne fonctionne pas immédiatement, veuillez consulter notre page de dépannage. Dans un premier temps, débranchez le câble bleu entre le relais et la bobine d'allumage (débranchez le connecteur) ; la plupart des défauts se situent dans le circuit de coupure.	
- IMPORTANT : veuillez noter que si le vilebrequin a été remis à neuf (même antérieurement), son tourillon d'alternateur aura été surusiné et sera donc plus court. Par conséquent, le rotor se trouve plus bas et un contact peut se produire entre le rotor (les rivets constituent le point le plus bas) et la bobine du stator. Cela entraînera un endommagement du stator et, par conséquent, une perte d'allumage.	

Consignes de sécurité et d'utilisation importantes – VOUS DEVEZ les lire et les respecter dans leur intégralité !
- Respectez les consignes de sécurité et les exigences prescrites par le constructeur automobile et le secteur automobile. L'installation nécessite des connaissances spécialisées. Les repères d'allumage apposés sur le matériel ne sont donnés qu'à titre indicatif lors de l'installation. Une fois l'installation terminée, veuillez vérifier que vos réglages sont corrects à l'aide de méthodes appropriées (telles qu'un stroboscope) afin d'éviter tout dommage au moteur ou tout risque pour votre santé. Vous êtes seul responsable de l'installation et du réglage correct.
- <u>Attention</u> : les systèmes d'allumage génèrent une haute tension – risque de blessure mortelle ! Nos bobines d'allumage peuvent atteindre jusqu'à 40 000 volts ! Une manipulation imprudente peut non seulement provoquer de vives douleurs, mais <u>surtout nuire au cœur</u> ! Les personnes portant un stimulateur cardiaque ne doivent effectuer aucun travail sur les systèmes d'allumage. Maintenez toujours une distance de sécurité par rapport à l'électrode et aux câbles haute tension exposés, et lors des tests, reliez fermement le capuchon de bougie à la masse à l'aide d'un objet isolant afin de décharger la tension en toute sécurité. Ne débranchez jamais un capuchon de bougie pour synchroniser le carburateur ! Ne débranchez et ne touchez jamais les fils d'allumage lorsque le moteur tourne ou est au régime de démarrage. Ne lavez le véhicule que lorsque le moteur est à l'arrêt.
- Si votre câble d'allumage VAPE a été fourni avec des connecteurs de bougie en caoutchouc (<i>qui ne disposent pas de résistance de suppression intégrée</i>), veuillez utiliser des bougies d'allumage dotées d'une résistance intégrée (<i>afin de respecter la législation locale en matière d'exigences de compatibilité électromagnétique</i>). Vous pouvez également remplacer le ou les câbles par des câbles standard et utiliser des capuchons de bougie blindés (<i>vous ne devez toutefois en aucun cas utiliser simultanément des bougies d'allumage à suppression intégrée ET des capuchons de bougie à suppression intégrée. Cela entraînerait des interférences, notamment des difficultés à démarrer le moteur</i>). La résistance totale de l'ensemble « bougie d'allumage + capuchon de bougie » ne doit pas dépasser 5 kOhm.

- Gardez à l'esprit que les capuchons de bougies vieillissent et que leur résistance augmente en conséquence. Si un moteur ne démarre qu'à froid, la cause est presque certainement un capuchon de bougie défectueux ou une bougie défectueuse. N'utilisez pas de câbles dits « amplificateurs d'étincelle » (par exemple, Nology).

- Après le montage, veillez à vérifier que toutes les vis de fixation sont bien serrées. Si les pièces se desserrent, cela entraînera des dommages. Nous ne serrons les vis que légèrement lors du pré-assemblage !

- Commencez par laisser le système que vous venez d'installer s'adapter avant de procéder à des mesures et à des tests. Veuillez également prendre connaissance de nos instructions concernant la vérification de la présence d'une étincelle. Toutes nos pièces sont testées avant expédition. De toute façon, il n'y a pratiquement rien à mesurer sur celles-ci. Vous ne devez en aucun cas tenter de mesurer les composants électroniques (y compris la bobine d'allumage, à l'exception de sa sortie haute tension). Vous risqueriez de les endommager et n'obtiendriez de toute façon aucun résultat utile !

Gardez à l'esprit que si le moteur ne démarre pas immédiatement, le problème provient souvent du carburateur, du joint d'admission et, surtout, des capuchons de bougies et des bougies d'allumage (malheureusement, même lorsqu'ils sont neufs) ; en règle générale, les réglages de l'alternateur Lima doivent également être ajustés après l'installation. Si le système ne fonctionne pas immédiatement, vérifiez avant tout les connexions à la masse, en particulier entre la masse du châssis et le bloc moteur.

Avant de démonter à nouveau les pièces et de nous les envoyer pour inspection, veuillez consulter notre base de connaissances pour voir s'il existe déjà une réponse à votre problème. Si ce n'est pas le cas, veuillez utiliser notre système de tickets d'assistance pour demander une aide spécifique.

- Si vous disposez d'un système équipé d'une bobine d'allumage double, veuillez tenir compte de certaines particularités de cette bobine. L'allumage ne fonctionnera correctement que si les deux bougies sont connectées à la bobine. Cela signifie que vous ne pouvez même pas retirer une bougie pour la tester, car chaque sortie est mise à la masse via l'autre bougie. Si vous souhaitez vraiment ne tester qu'un seul côté, la sortie de l'autre bobine doit être mise à la masse.

- L'étincelle produite par les systèmes de démarrage traditionnels présente un faible niveau d'énergie, de l'ordre de 10 000 volts, et apparaît donc jaune et épaisse. L'étincelle produite par nos systèmes est une étincelle à haute énergie pouvant atteindre 40 000 volts ; elle est donc très concentrée et bleue, ce qui la rend moins visible. De plus, l'étincelle n'est générée qu'une fois que le moteur a atteint la vitesse obtenue en actionnant le démarreur à pied. Le simple fait d'appuyer à la main sur le levier de démarrage au pied ne produit pas d'étincelle.

- La plupart de nos systèmes combinent les fonctions d'allumage et d'alternateur en un seul bloc. Vous pouvez le reconnaître à la présence d'un régulateur. Hormis la tension délivrée par le régulateur, il n'y a pratiquement rien d'autre que vous puissiez mesurer sur celui-ci. Si vous n'obtenez pas d'alimentation, vérifiez en premier lieu les connexions à la masse et le câblage entre le régulateur et le contacteur d'allumage. Cette connexion importante est souvent coupée et négligée lors de l'installation ! La plupart des systèmes PD sont équipés de régulateurs/redresseurs à courant continu. Il existe toutefois également des régulateurs à courant alternatif, qui présentent des caractéristiques spécifiques dont il faut tenir compte.

- N'effectuez jamais de soudures électriques sur le véhicule sans avoir préalablement déconnecté complètement tous les composants électroniques contenant des semi-conducteurs (régulateur, bobine d'allumage et unité de commande). Il n'est pas nécessaire de démonter le stator et le rotor. N'utilisez pour souder que du matériel alimenté par des transformateurs d'isolement, ou débranchez le fer à souder du secteur avant de souder afin d'éviter d'endommager les composants par surtension. N'appliquez jamais de pâte de cuivre sur les connecteurs ou les bougies d'allumage.

- Les composants électroniques sont sensibles à l'inversion de polarité. Après toute intervention sur le système, vérifiez toujours que la batterie est correctement raccordée et que le câblage est correct. Une inversion de polarité ou un court-circuit détruira immédiatement le boîtier de commande et la bobine d'allumage ! En règle générale, les fils doivent toujours être raccordés « couleur contre couleur ». Les exceptions éventuelles sont explicitement mentionnées dans la notice. Les dommages causés par une inversion de polarité ne sont pas couverts par la garantie.

- Lors du montage du rotor, veillez à ne pas endommager les aimants. Évitez d'exercer une force mécanique directe sur le rotor. **Ne placez jamais le stator à l'intérieur du rotor lors du transport de l'alternateur ;** veuillez suivre nos consignes d'expédition (emballage).

- Huilez légèrement l'extérieur du rotor ; sinon, il rouillera rapidement dans cet environnement corrosif (ce qui n'est pas dangereux, mais inesthétique).
- N'utilisez jamais de tire-vis à griffes ni de marteau pour retirer le rotor. Cela pourrait entraîner le détachement des aimants. Utilisez toujours et exclusivement un extracteur à visser M27x1,25 (voir les instructions d'installation).
- Si votre véhicule ne doit pas être utilisé pendant une période prolongée, vous devez débrancher la batterie (le cas échéant) afin d'éviter toute décharge lente via les diodes du redresseur. Cependant, même avec la batterie débranchée, vous constaterez qu'elle s'est déchargée après une longue période ; ceci est normal.
- Gardez ces points à l'esprit, mais ne vous laissez pas déstabiliser. Des milliers de clients avant vous ont déjà installé nos systèmes avec succès.

Bonne chance et bonne route !

Schéma de câblage 71ik102

