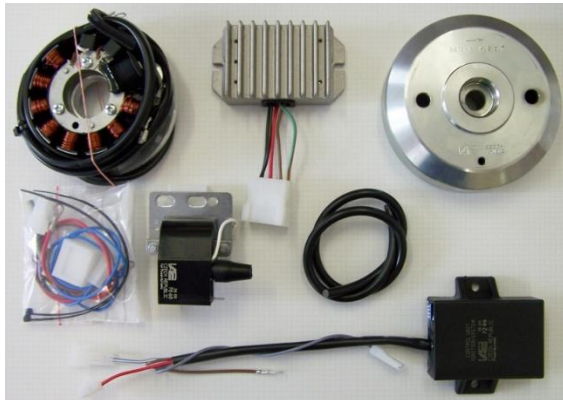


Système 731099900**Avantage par rapport au système d'origine :****Alternateur/allumage électronique pour Terrot 125 ETDS-ETD-Magnat Debon M4TD**

- Système de magnéto de remplacement avec allumage à semi-conducteurs intégré. Remplace l'ensemble du système d'allumage d'origine à dynamo et passe à une alimentation 12 V CC / 180 W

- Peut fonctionner entièrement sans batterie (mais tenez compte des limitations)

- Aucune modification mécanique du bloc moteur n'est nécessaire.

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



M731099900

Instructions de montage pour le système 731099900	15/07/2026
- Si vous savez installer et régler un système d'allumage d'origine et que vous avez 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	
- 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'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'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 vous obligera à procéder à quelques adaptations.	



- Commencez par vérifier que votre moto est bien stable et que vous pouvez facilement accéder à l'alternateur

- Retirez la batterie de la moto. C'est à vous de décider si vous souhaitez conserver une batterie ou non. D'un point de vue technique, le système peut très bien fonctionner sans batterie. Si vous avez des clignotants, vous devrez installer un condensateur (20 000 mF/16 V) à la place de la batterie. N'oubliez pas que vous roulez désormais en 12 volts ; pensez donc à changer les ampoules ; le klaxon peut rester tel quel.



- Retirez le volant moteur et les enroulements. Retirez la clavette du cône du vilebrequin à l'aide d'une pince. Elle n'est plus nécessaire ! N'oubliez pas cette étape, sinon vous ne pourrez pas monter correctement le nouveau rotor. Ne vous inquiétez pas, la clavette ne sert pas à maintenir le rotor sur le vilebrequin. Elle est uniquement là pour faciliter le montage et n'est plus nécessaire dans le nouveau système.



- Regardez. Positionnez maintenant la plaque de support du stator et placez la grande bobine noire approximativement entre la position 1 heure (en haut à droite) et la position 5 heures (en bas à droite) ; vous verrez un point rouge

- Il s'agit de votre repère de calage de l'allumage

- Remarque : la photo montre un moteur différent



- Regardez maintenant la plaque de fixation du stator et positionnez la grande bobine noire approximativement à la position 10 heures (en haut à gauche) ; vers la position 5 heures (en bas à droite), vous trouverez un point rouge
- Voici votre repère de calage de l'allumage
- Veuillez noter que la photo montre un autre moteur



- Observez le nouveau rotor. Vous verrez un repère sur le bord extérieur ; il s'agit du repère de calage de l'allumage.
- Il est conseillé de marquer ce repère à l'aide d'un feutre de couleur afin de le distinguer plus clairement lors du réglage



- Installez maintenant le nouveau stator à la place de l'ancien, en laissant suffisamment d'espace pour pouvoir l'ajuster dans les deux sens (en positionnant les vis au centre des fentes)



- Le réglage doit être effectué au point mort haut (PMH). Pour ce faire, placez le rotor sur l'arbre et utilisez-le comme une manivelle.

- Il existe deux méthodes valables pour déterminer le point mort haut (PMH) : soit vous retirez le couvercle de culbuteurs et placez les soupapes en position de chevauchement (le piston étant alors à sa position la plus haute). De cette manière, le moteur est maintenu par les ressorts de soupapes et est plus facile à régler (le vilebrequin bouge moins). Ou bien, pour déterminer le point mort haut avec précision : placez une butée de piston dans l'orifice de la bougie, faites tourner le moteur dans un sens jusqu'à ce qu'il s'arrête, tracez un repère entre le rotor et le carter, puis faites tourner le moteur dans l'autre sens. Tracez un nouveau repère à l'opposé de celui que vous aviez tracé précédemment sur le rotor. Vous disposez désormais de deux repères sur le carter. Trouvez le point médian entre ces deux repères et alignez le repère du rotor sur ce nouveau repère : vous êtes au point mort haut.

- Retirez la bougie et amenez le piston au point mort haut (soupapes en position inclinée, c'est-à-dire la position la plus haute que le piston puisse atteindre). Installez ensuite le rotor sans le serrer, afin de pouvoir l'utiliser pour faire tourner le moteur à la place du démarreur à pied.



- Le moteur étant au point mort haut, retirez délicatement le rotor (sans modifier la position du vilebrequin) et remettez-le en place de manière à ce que les repères soient alignés les uns par rapport aux autres.

- AVERTISSEMENT: il peut arriver que, lorsque le vilebrequin a été réusiné, le rotor dépasse trop et entre en contact avec le bobinage (bobine noire); dans ce cas, ne montez pas le rotor. Veuillez nous contacter si vous ne respectez pas cette consigne et que le stator est endommagé, car la garantie ne s'appliquera pas.

- L'avance est réglée automatiquement; la seule chose importante pour vous est ce réglage de base.

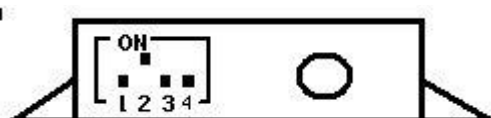
- Serrez fermement le rotor (4,5 m/kg). Veillez, tout au long de cette opération, à ce que le vilebrequin ne bouge pas ; sinon, le calage sera incorrect. Remettez la bougie en place dans la culasse. Le calage de l'allumage se règle en déplaçant le support d'un côté ou de l'autre dans les fentes.

- Retirez la bougie d'allumage et amenez le piston au point mort haut (PMH) en inclinant les soupapes vers l'arrière pour faciliter l'opération (position la plus haute du piston). Pour ce faire,

placez le rotor sur l'arbre et utilisez-le comme manivelle, puis repositionnez-le sur l'arbre de manière à ce que les deux repères (le nouveau sur le rotor et celui sur le stator) soient alignés l'un par rapport à l'autre.



- Recommandée pour les modèles TERROT 125 ou 175, la position d' est illustrée ici est celle que nous recommandons.
24° au ralenti, puis de manière linéaire jusqu'à 36° à 3 000 tr/min, puis 39° à 5 000 tr/min

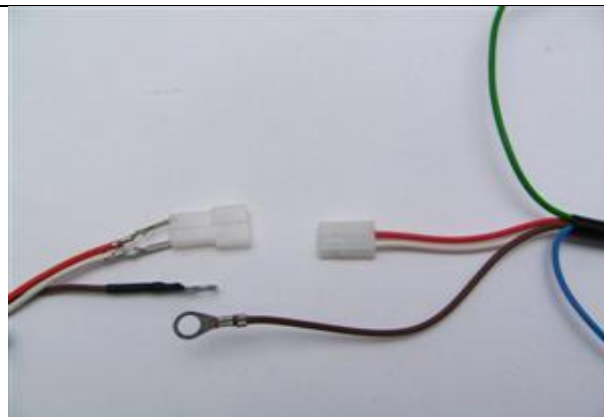


- en cas de rebond
2° à 1 000 tr/min, augmentant linéairement jusqu'à 40° à 3 000 tr/min

Raccordez les composants comme indiqué sur le schéma de câblage correspondant!

- Pour notre régulateur CC standard (95 22 699 06), utilisez le schéma de câblage **91ik12**.
- Pour notre régulateur CC avec condensateur de lissage intégré (73 00 799 50), utilisez en plus le schéma de câblage **91ik_102**

- Afin de faciliter le passage du câble à travers les ouvertures souvent étroites du carter moteur, le capuchon en plastique du câblage de l'alternateur qui relie celui-ci à l'unité d'avance n'a pas été enfiché sur la cosse du câble. Vous ne devez y enficher ce capuchon qu'une fois que tout a été correctement installé côté moteur.



- Repérez le module d'avance muni de sa fiche femelle et de ses deux fils (rouge et blanc).
- Placez le boîtier de connecteur à deux positions fourni sur ce connecteur et insérez les deux fils (rouge et blanc) provenant de l'alternateur. Assurez-vous que les bornes s'enclenchent correctement dans le boîtier et que vous raccordez :

- le fil blanc au fil blanc
- le rouge au rouge

- Si vous avez besoin (ou 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 fils marron **provenant du nouveau générateur et du dispositif d'avance**, munis de cosses rondes...

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

- Le câble gris ou vert de l'unité d'avance...

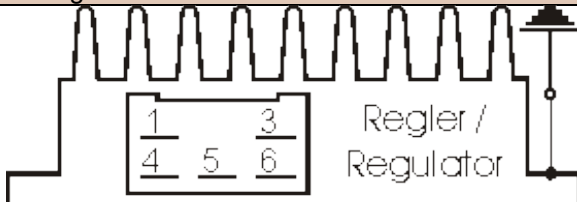
... constitue la sortie vers la bobine d'allumage et se branche sur la borne mâle unique de celle-ci.

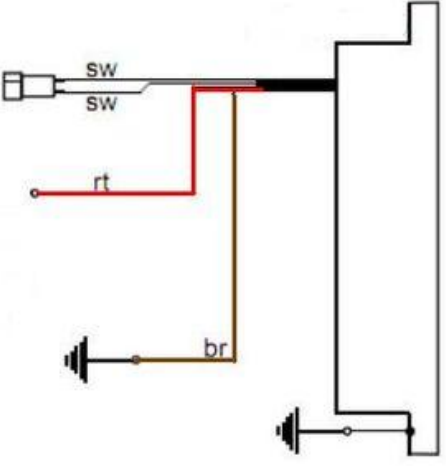
- **Important !** Évitez de rallonger le fil vert entre le dispositif d'avance et la bobine d'allumage. Cela pourrait entraîner des problèmes d'allumage.

- Ne faites jamais passer le câble haute tension et les câbles reliant l'alternateur au dispositif d'avance, ni le fil gris reliant le dispositif d'avance à la bobine d'allumage, en parallèle (par exemple dans une même gaine de protection). Cela provoquerait un couplage inverse qui perturberait l'allumage et pourrait même endommager le dispositif d'avance.

- Le fil bleu/blanc au niveau du dispositif d'avance. Il s'agit du fil de coupure (kill). Remarque : En cas de problèmes d'allumage, commencez par débrancher ce fil bleu. Dans de nombreux cas, cela vous permettra de repartir	- Raccordé à la masse, il coupe l'allumage ! - Ce type de câblage est utilisé sur les motos qui étaient à l'origine équipées d'un allumage par magnéto et qui, par conséquent, s'éteignaient par court-circuit à la masse. - Ces véhicules sont équipés d'origine d'un verrouillage principal (ou d'un interrupteur d'arrêt) qui relie une broche à la masse lorsqu'il est en position OFF (motos allemandes : broche 2). Le fil bleu/blanc de la bobine d'allumage y est raccordé. De cette manière, la coupure fonctionne comme auparavant.
---	---

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, dans la plupart des cas, redressée en courant continu (CC), car il s'agit principalement de courant alternatif (CA). - Pour cela, nous proposons deux régulateurs différents:
Attention: toute confusion 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 91ik12:	
	- Le nouveau régulateur/redresseur est équipé d'une fiche compacte à 6 broches, dont <u>une</u> 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.	... 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... 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). Ce fil constitue un point d'intégration majeur entre l'ancien et le nouveau système. C'est ici que la tension positive régulée est délivrée pour être raccordée à la borne positive de la batterie ou (si vous roulez sans batterie) à la borne d'entrée de tension de l'interrupteur principal (serrure de contact; 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 des feux de position 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 le schéma de câblage 91ik_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
Vissez le câble haute tension (allumage)... - N'utilisez surtout pas 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 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 câble HT fourni avec le kit devrait être équipé d'un capuchon en caoutchouc fixe (*qui ne contient pas de résistance*); vous devrez utiliser une bougie d'allumage avec résistance intégrée (*ou remplacer le capuchon par celui qui contient 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 « de renforcement de l'allumage » (par exemple, Nology).
- Après l'installation, veuillez vérifier le serrage de toutes les vis, y compris celles préinstallées. Si des pièces se desserrent pendant le fonctionnement, cela entraînera inévitablement des dommages matériels. Nous pré-montons les vis 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 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!

