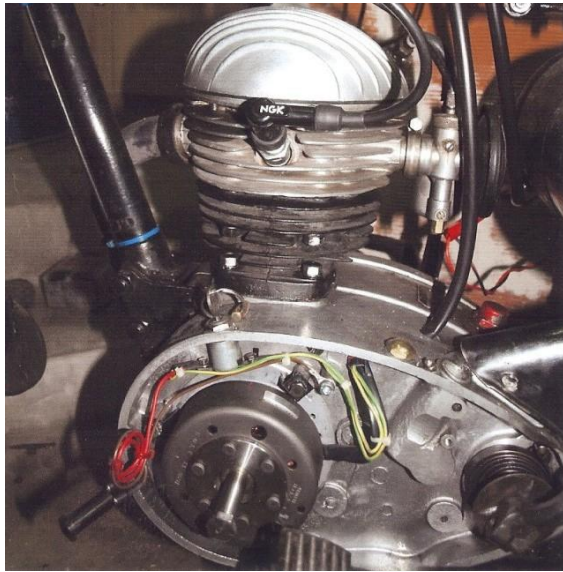


Système 730299900

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



Instructions de montage pour le système 730299900	14 juillet 2026
- Si vous savez installer et 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 travaillé sur votre système d'allumage, mieux vaut confier cette tâche à quelqu'un qui s'y connaît.	
- VAPE n'est pas en mesure de contrôler le respect de ces instructions, ni les conditions et méthodes d'installation, de fonctionnement, d'utilisation et d'entretien du système. Une installation incorrecte peut entraîner des dommages matériels, voire des blessures corporelles. Par conséquent, nous déclinons toute responsabilité en cas de perte, de dommage ou de coût résultant de, ou lié de quelque manière que ce soit à, une installation incorrecte, un fonctionnement inapproprié, ou une utilisation et un entretien incorrects. Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications au produit, aux données techniques ou aux instructions de montage et d'utilisation sans préavis	
IMPORTANT	
- Veillez lire attentivement et dans leur intégralité ces instructions avant de commencer toute intervention sur votre moto Veillez garder à l'esprit que toute modification du matériel ainsi que toute tentative de réparation de votre propre initiative non approuvée par VAPE peut entraîner la perte de la garantie. Ne coupez pas les fils. Cela entraîne la perte de la protection contre l'inversion de polarité et provoque souvent des dommages au niveau des composants électroniques. Veuillez également prendre connaissance des informations fournies sur la page d'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 des batteries au plomb-acide scellées, de type AGM ou 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.	

- **Lors du montage, commencez impérativement par assembler les pièces du bloc moteur** afin de vérifier qu'elles s'adaptent bien avant de passer au montage des pièces externes. Dans de nombreux cas, les clients les montent en premier lieu et finissent ainsi par les modifier, ce qui constitue une violation de la garantie et les rend impropres à la revente. Le remplacement d'anciens systèmes d'allumage ne se résume pas à choisir un produit au hasard dans les rayons d'un supermarché, car il existe une multitude de types et de versions, ainsi que d'éventuelles modifications du marché secondaire inconnues, ce qui laisse une grande marge d'erreur.

- Nos systèmes **n'ont PAS été testés pour une utilisation avec des appareils électroniques tiers (tels que GPS, téléphones portables, éclairage LED, etc.) et peuvent endommager ces composants.** Il est possible que les tachymètres électroniques existants ne fonctionnent pas avec le nouveau système. Il est possible que les interrupteurs de sécurité et les commandes de soupapes électroniques existants ne soient pas pris en charge. Il se peut que votre moto ait été équipée à l'origine d'un système d'allumage limitant la vitesse maximale pour des raisons légales. Le nouveau système ne dispose pas d'une telle fonctionnalité ; veuillez donc vérifier au préalable votre situation légale.

- Si vous ne disposez pas des compétences nécessaires pour procéder à l'installation, confiez-la à un professionnel ou à un atelier spécialisé. Une installation incorrecte peut endommager le nouveau système et votre moto, voire entraîner des blessures corporelles.

- Avant de commander un kit, veuillez vérifier si celui-ci comprend un extracteur adapté au nouveau rotor. Si ce n'est pas le cas, il est préférable de le commander en même temps. N'utilisez jamais d'autre outil que l'extracteur recommandé pour retirer le nouveau rotor. Les dommages causés au rotor par l'utilisation d'autres outils ou méthodes ne sont pas couverts par votre garantie.

- Le rotor est sensible aux chocs (y compris pendant le transport). Avant le montage, veuillez toujours vérifier qu'il n'est pas endommagé (sur un rotor sans plastification des aimants, essayez de repousser les aimants sur le côté avec vos doigts). Suite à un choc, les aimants collés pourraient s'être détachés et ne tenir au rotor que par la force magnétique, ce qui rendrait leur présence difficile à détecter immédiatement. En cas de fonctionnement du moteur, les dommages seraient considérables. Avant de placer le rotor sur le moteur, assurez-vous que ses aimants n'ont pas attiré d'objets métalliques tels que des petites vis, des écrous ou des rondelles. Cela entraînerait également des dommages graves.

- **Si vous disposez d'un accès à Internet, nous vous recommandons de consulter ces instructions en ligne.** En cliquant sur les images, vous pourrez les agrandir et obtenir une meilleure qualité, ainsi que des informations éventuellement mises à jour. Liste des systèmes disponible à l'adresse <http://www.powerdynamo.biz>



Vous devriez avoir reçu les pièces suivantes :

- un stator préassemblé
- rotor
- bobine d'allumage
- unité d'avance (« Black Box »)
- régulateur/redresseur
- relais (câbles inclus : marron, noir, bleu)
- accessoires



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

- **ATTENTION :** n'utilisez pas d'extracteur à griffes, sinon vous risqueriez de desserrer les aimants.

- 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.

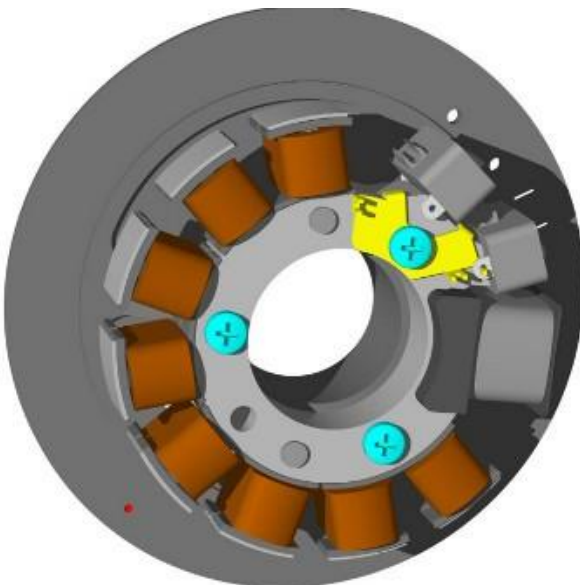


- Retirez le volant moteur et les enroulements. - - --- Retirez la clavette du cône du vilebrequin à l'aide d'une pince. Elle n'est plus nécessaire ! N'oubliez pas cette étape, sinon vous ne pourrez pas monter correctement le nouveau rotor. Ne vous inquiétez pas, la clavette ne sert pas à maintenir le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



- Installez maintenant le nouveau stator à la place de l'ancien à l'aide des 3 supports fournis
- La plaque de support du stator peut être pivotée pour positionner correctement le faisceau de câbles

- Repérez le point rouge en haut – il s'agit de l'un des repères de réglage de l'allumage – ou en bas à gauche, sur les nouveaux modèles équipés d'un câble vert.





- Observez le nouveau rotor. Vous verrez un repère sur le bord extérieur : il s'agit du point de référence du calage de l'allumage.

- Il est conseillé de repérer ce repère à l'aide d'un feutre de couleur afin de le voir plus clairement lors du réglage.

- Remettez-la en place et serrez-la à l'aide de la vis d'origine, en veillant à bien insérer l'entretoise fournie.



9 mm



- Faites passer un fil à travers le faisceau de câbles pour rétablir

- la fonction d'arrêt du moteur à son état d'origine.

- 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.



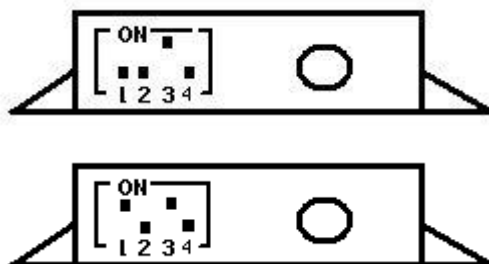
- Le réglage doit être effectué au point mort haut (PMH). Pour ce faire, placez le rotor sur l'arbre et utilisez-le comme une manivelle.

- Il existe deux méthodes valables pour déterminer le point mort haut (PMH) : soit vous retirez le cache-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.



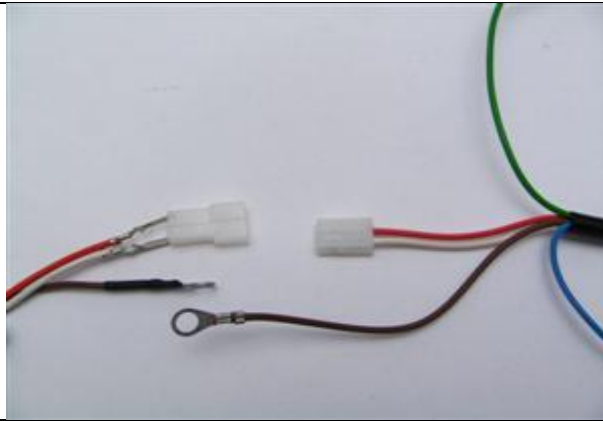
AVERTISSEMENT : il peut arriver que, lorsque les vilebrequins ont été rectifiés, le rotor dépasse trop et entre en contact avec le bobinage (bobine noire) ; dans ce cas, ne montez pas le rotor. Veuillez nous contacter si vous ne respectez pas cette consigne et que le stator est endommagé, car la garantie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

- L'avance est réglée automatiquement. 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 capuchon du distributeur après avoir desserré les fixations. Ce réglage de base est essentiel.



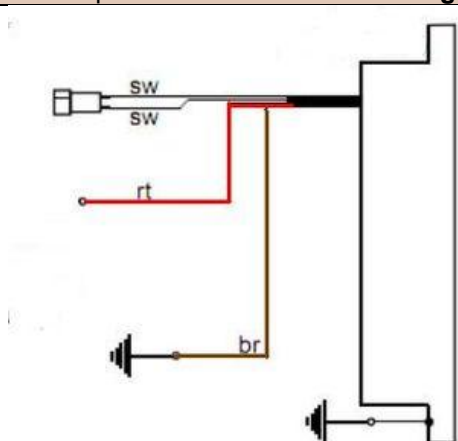
- Recommandé pour les modèles TERROT 125 ou 175 ; la position « » illustrée ici est celle que nous recommandons.

24° au ralenti, puis une augmentation linéaire jusqu'à 36° à 3 000 tr/min, puis 39° à 5 000 tr/min - 4° à 400 tr/min - 34° à 2 500 tr/min et 40° à 3 500 tr/min

Raccordez les composants comme indiqué sur le schéma de câblage correspondant!	
- Pour notre régulateur CC avec condensateur de lissage intégré (73 00 799 50), utilisez le schéma de câblage 91ir102. - Afin de faciliter le passage du câble à travers les ouvertures souvent étroites du carter du 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 du dispositif 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.	

Raccordement de l'alternateur Powerdynamo au circuit d'éclairage (via le régulateur) :	
	- Les deux fils noirs partant de la bobine du stator alimentent les phares, le klaxon, les 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 à courant continu) 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 : pour le régulateur CC avec condensateur de lissage intégré (73 00 799 50), utilisez en complément le **schéma de câblage 91ir102** :



- les 2 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 positive
- le fil marron (br) est la masse, reliée en interne au boîtier

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

- **S'il est relié à la masse, il coupera l'allumage !**

Remarque :

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

- Coupez le contact à l'aide d'un interrupteur d'arrêt séparé

(lorsque vous roulez sans batterie) :

Le relais ne sera pas installé. Le câble bleu (ou blanc) de la bobine d'allumage sera relié à un coupe-circuit, qui se ferme à la masse (un bouton au niveau du guidon). Vous pouvez également installer un contacteur d'allumage permettant de se connecter à la masse lorsqu'il est en position OFF.

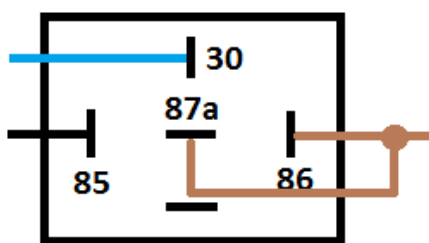
- Procédure relative à la batterie :

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 <u>dangereux</u>. 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 (<i>qui ne comporte pas de résistance</i>) ; vous devrez utiliser une bougie d'allumage avec résistance intégrée (<i>ou remplacer le capuchon par celui qui comporte une résistance</i>) afin de respecter la réglementation locale (<i>exigences en matière de compatibilité électromagnétique</i>). - 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 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 <u>vérifier le serrage de toutes les vis, y compris celles préinstallées</u>. 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 de allumage s'usent avec le temps, ce qui augmente leur résistance interne. Si un moteur ne démarre qu'à froid, cela est très probablement dû à une douille de bougie 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 !

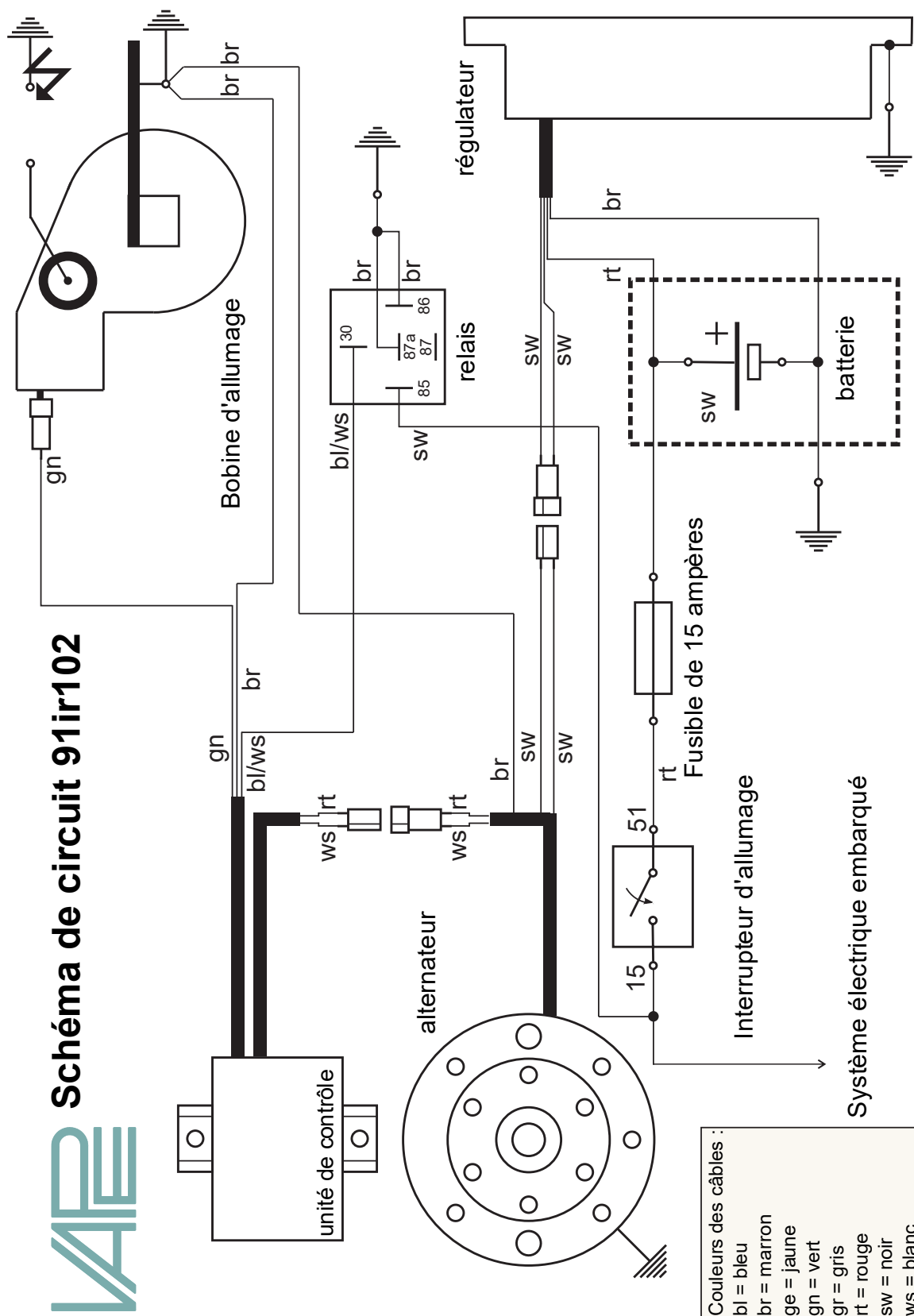


Schéma de câblage du contrôleur 102

