

INSTRUCTIONS DE MONTAGE DU KIT DEMARREUR ALTON POUR NORTON COMMANDO MK2

AVANT DE COMMENCER, PRENEZ DU TEMPS POUR UN PEU DE LECTURE...

(Les pages indiquées font référence à la documentation de montage en langue anglaise)

Vous avez en main un kit démarreur Alton pour Norton Commando MK2.

Merci de votre confiance. Nous espérons que ce kit vous donnera satisfaction et répondra à vos attentes.

C'est dans ces buts que nous nous efforçons de concevoir et de réaliser les kits.

C'est aussi dans ces buts que leur montage doit être fait très soigneusement, en suivant scrupuleusement les instructions jointes.

Le kit comporte un certain nombre de pièces et de fonctions qui ne sont pas familières aux amateurs et aux professionnels de la Norton Commando, même expérimentés.

Nous vous recommandons donc fortement de lire attentivement les instructions en entier avant de commencer l'installation du kit. S'il y a des points qui ne vous paraissent pas suffisamment explicites, n'hésitez pas à joindre votre revendeur ou notre service-après-vente via le site internet, pour complément d'informations.

Nous répondons habituellement dans les 24h00. Mais les weekends et périodes de congés peuvent entraîner un délai un peu plus long. Dans tous les cas, n'improvisez pas. Il vaut toujours mieux de disposer de la bonne information avant d'agir.

En réceptionnant votre kit, relevez son numéro de série et transmettez-le nous pour ouvrir vos droits à garantie. Les kits sont fabriqués par petites séries. Il peut y avoir de légères variations d'un kit à l'autre : en cas de besoin de service ou de remplacement de pièces du kit, il sera indispensable de nous communiquer ce numéro de série.

Vous n'avez normalement rien à modifier sur le kit d'une quelconque façon pour l'installer sur une Norton Commando. Une modification apportée au kit risque d'altérer son montage, son fonctionnement ou sa durée de vie. Si vous pensez devoir modifier quelque chose sur le kit en vue de son montage ou son utilisation, vous devez nous en informer pour approbation de notre part en vue de conserver vos droits à la garantie.

Le kit est conçu pour être 100 % réversible car il n'y a normalement aucune modification à apporter à votre moto pour installer et utiliser le kit. Nous vous invitons à conserver toutes les pièces d'origine qui ne seront pas utilisées lors de l'installation. Si la moto n'est pas équipée des interrupteurs au guidon originaux, il sera nécessaire d'ajouter un bouton poussoir.

N'oubliez pas que votre moto a été fabriquée il y a plus de 40 ans. Depuis, elle a probablement été démontée et remontée une ou plusieurs fois, avec, parfois, des modifications assez importantes par rapport à l'origine.

Le kit Alton ne doit pas être considéré comme une solution pour faire démarrer une moto aux démarrages très difficiles, causés par des réglages inadaptés ou par des conditions mécaniques détériorées.

Ne surestimez pas vos capacités et vos compétences dans les domaines mécaniques et électriques. Si, par exemple, vous n'avez pas l'habitude de démontages et remontages de la transmission primaire, vous aurez probablement besoin de l'aide d'une personne expérimentée pour installer le kit.

Avant l'installation, vous devez vous procurer une batterie suffisamment puissante convenant aux démarrages électriques de moto et l'installer sur la moto. Nous recommandons une batterie YUASA YTX20L-BS 12 V 18A-h ou équivalent. Une batterie sous dimensionnée, en mauvais état ou de mauvaise qualité ne permet pas un fonctionnement satisfaisant du kit et risque de l'endommager gravement.

Avant de commencer l'installation du kit, organisez votre espace de travail. Il doit être propre, bien éclairé et tranquille pour assurer un travail efficace et agréable. Faites un inventaire exhaustif des outils nécessaires à l'installation du kit (le minimum nécessaire figure en page 4) et aux autres interventions que vous prévoyez de faire sur la moto simultanément à l'installation du kit.

Notez que la platine de support de stator est montée sur le carter du kit, avec ses vis légèrement serrées. Quand vous serez prêt à installer le kit, il faudra la déposer.

Note importante : déconnectez la batterie. Assurez vous que les bornes de la batterie soient propres et non corrodées. Le cas échéant, brossez les soigneusement pour les nettoyer. Vérifiez que la batterie est chargée correctement.

Vérifiez quel bouton-poussoir doit être utilisé pour démarrer la moto. Normalement, c'est un des boutons-poussoirs, situé du même côté que l'interrupteur 3 positions des clignotants. Mais cela peut varier. Voir les détails de cette vérification dans le paragraphe « électricité ».

Il est impératif que la moto soit dans un état général satisfaisant. En particulier, le système « isolastic » caractéristique des Norton Commando doit être en parfait état. Un jeu excessif de ce système entraîne des déplacements intempestifs de la boîte de vitesse et du moteur par rapport au cadre qui peuvent endommager le kit mais aussi avoir des conséquences graves sur la tenue de route de la moto.

Un autre point important est le bon état des clavettes de vilebrequin ainsi que l'état des rainures de clavettes. Profitez de l'installation du kit pour les contrôler et, le cas échéant, de les remettre en parfait état. Le filetage à l'extrémité du vilebrequin doit être en bon état pour permettre un parfait serrage efficace de l'écrou correspondant.

Dans certains cas, les 3 vis de serrage du kit sur le carter de vilebrequin peuvent être un peu trop longues et toucher le vilebrequin, une fois serrées. Cela est dû à des variations de l'épaisseur du carter d'une moto à l'autre. Dans les années 70 à l'époque de la production, ces carters étaient usinés sur des machines semi-automatiques. Il en résulte une certaine disparité dimensionnelle d'une moto à l'autre.

Cela ne pose pas de difficultés insurmontables pour installer le kit mais il est indispensable d'y apporter une bonne attention.

Une attention spéciale doit être portée au rotor de l'alternateur : le rotor contient des aimants permanents puissants. Les aimants sont « encapsulés » et ne sont donc pas visibles mais ils produisent un champ magnétique qui peut perturber des appareils sensibles aux champs magnétiques (comme, par exemple, les bandes magnétiques de cartes bancaires) qui se trouveraient à proximité dans l'atelier ou dans l'endroit de stockage. Les aimants permanents attirent aussi les objets métalliques ferreux, les copeaux métalliques et la limaille. Il faut donc stocker proprement et manipuler ce rotor avec précaution. Par contre, une fois installés sur la moto, en position à l'intérieur du stator, le rotor et ses aimants permanents ne provoquent aucun effet indésirable.

QUELQUES POINTS A VERIFIER AVANT L'INSTALLATION DU KIT.

A réception du kit, vous trouverez la platine (ref 2 page 2) à son emplacement sur le carter de transmission primaire du kit. Déposez cette platine du carter et conservez soigneusement la visserie de fixation qui ne doit pas être remplacée par d'autres vis que celles fournies. En cas de perte, procurez vous des vis identiques à l'aide des références ou joignez nous.

Avant toute intervention, débranchez la batterie. La batterie d'origine ne peut pas convenir au démarrage électrique. Il est impératif de la remplacer par une batterie prévue pour le démarrage électrique.

INSTALLATION DU CARTER (pages 5 et 6)

Après avoir déposé la transmission primaire et le carter interne d'origine, il faut faire un montage à blanc du carter du kit pour s'assurer de son bon positionnement.

Placez le goujon central sur la platine de boîte de vitesses, avec sa vis et la serrer fermement mais sans la bloquer.

Normalement l'extrémité de l'écrou de goujon central doit s'aligner à 22 mm de la face d'appui du carter de vilebrequin (schéma page 5). Si ce n'est pas le cas, il faut soit raccourcir l'écrou, soit ajouter des cales sur le goujon pour compenser.

Déposez la platine de support du stator.

Mettez en place le carter du kit contre le carter de vilebrequin.

Posez les 3 vis avec leurs rondelles, les serrez à la main, sans les bloquer.

Les vis doivent pouvoir être vissées à la main sur une bonne partie de leur longueur

En faisant tourner le vilebrequin, vérifiez que les vis ne sont pas en contact avec le vilebrequin. Si une ou plusieurs vis touchent le vilebrequin, il faut soit les raccourcir, soit placer une rondelle supplémentaire pour compenser.

Lorsque ces vérifications sont faites, vous pouvez serrer définitivement la vis et l'écrou haut du goujon central.

Étalez de la pâte à joint sur la surface d'appui.

Posez le carter en veillant à l'alignement des trous de vis.

Posez les vis 1/4 BSW avec leurs rondelles et serrez fermement. Utilisez du Loctite pour assurer leur blocage définitif.

TRANSMISSION PRIMAIRE

(page 7)

Tournez le vilebrequin de telle sorte que les rainures de clavettes soient placées au dessus lorsque vous posez les clavettes.

Réassemblez la transmission primaire en respectant strictement les instructions de montage Norton. Soignez l'alignement des pignons en utilisant les cales de réglage de la cloche d'embrayage.

Remontez l'embrayage complètement. Pour votre sécurité et pour l'efficacité de cette opération, utilisez impérativement l'outillage Norton.

INSTALLATION DE L'ENSEMBLE ROTOR-ROUE LIBRE

(pages 8 et 9)

Il n'y a pas d'équivalent de cet ensemble rotor-roue libre sur la moto d'origine. Il faut donc vous familiariser avec cet équipement et apporter une grande attention à son installation.

Commencez par un montage à blanc de cet ensemble sur le vilebrequin. Il doit pouvoir se monter à la main, sans forcer, avec ou sans la clavette. Si nécessaire, passez la queue de vilebrequin à la toile émeri fine.

Vérifiez l'état de la rainure de la clavette, sur la queue de vilebrequin. Pour assurer un bon montage et un bon fonctionnement du kit, cette rainure ne doit pas être endommagée. Si nécessaire, ajustez à la lime la hauteur de la clavette de telle sorte qu'elle ne gêne pas le montage de l'ensemble rotor-roue libre.

Lorsque vous avez obtenu un montage à blanc s'effectuant aisément, nettoyez soigneusement les zones travaillées avec un solvant pour éliminer la limaille et autre élément gênant avant de passer à la suite.

Si vous envisagez le montage du kit sur une transmission primaire à courroie crantée, reportez vous aux instructions additionnelles pour ces montages spécifiques qui requièrent beaucoup d'attention.

Posez l'entretoise de roue libre avec son grand diamètre orienté vers l'extérieur.

Posez simultanément l'ensemble rotor-roue libre avec la chaîne 3/8 et le pignon double. Voir photo.

Rappelez vous que le rotor contient des aimants puissants qui attirent les éléments ferreux. Ce montage est assez délicat et doit être fait très soigneusement. Il demande donc de l'habileté, de la patience et éventuellement une autre personne pour vous aider à maintenir ces pièces en place.

Posez la platine, posez les vis (la vis épaulée et les 2 autres vis) et serrez les.

Après montage et serrage de la platine, la chaîne de démarreur doit rester un peu lâche sans surtension.

A ce point du montage, posez l'écrou de vilebrequin, serrez le fermement mais sans le bloquer dans un premier temps.

Il faut maintenant vérifier la réversibilité du mouvement du démarreur. Pour cela, faites tourner le vilebrequin dans le sens des aiguilles d'une montre, avec l'aide d'une clé. Ce mouvement offre une certaine résistance mais doit rester possible. Si ce n'est pas le cas, vérifiez où le mouvement est empêché, bloqué ou excessivement freiné. Corrigez l'erreur ou les erreurs éventuelles jusqu'à obtention d'un mouvement souple.

Redéposez l'écrou de vilebrequin, mettez quelques gouttes de Loctite sur le filetage. Remplacez l'écrou. Pour bloquer la rotation du vilebrequin pendant le serrage, placez la cale plastique entre la chaîne primaire et le pignon triplex de vilebrequin. Serrez définitivement à une valeur de 65 à 70 foot-pounds (85 à 95 N.m ou 8,5 à 9,5 kg.m). ... et surtout, après serrage, n'oubliez pas d'enlever immédiatement la cale plastique de blocage !

INSTALLATION ET CONNEXION DU STATOR (page 10)

Placez le stator sur la platine, avec les fils sortant « à 3 heures ». Posez 2 des 3 vis et leurs rondelles. Utilisez les cales plastiques pour centrer soigneusement le stator autour du rotor. Posez la 3^e vis et sa rondelle. Serrez les 3 vis. Enlevez les cales. Faites tourner le vilebrequin. Contrôlez que les jeux sont conservés quelque soit la position du rotor par rapport au stator. Corrigez jusqu'à obtention d'une bonne concentricité du stator autour du rotor.

Connectez les fils de l'alternateur aux fils noirs traversant le carter. Le sens de connexion n'a pas d'importance et peut être inversée sans effet indésirable sur le fonctionnement de l'alternateur.

Les autres extrémités des fils traversants doivent être connectés aux fils du circuit Norton qui étaient à l'origine connectés au générateur Lucas. Ces fils sont normalement vert/blanc pour l'un, et vert/jaune pour l'autre. Comme ci-dessus, le sens de connexion n'a pas d'importance et peut être inversée sans effet indésirable sur le fonctionnement de l'alternateur.

FERMETURE DU CARTER (page 10)

Contrôlez la tension de chaîne primaire en suivant strictement la procédure indiquée dans les instructions Norton.

Posez le joint caoutchouc de section circulaire dans la rainure du carter. Ajustez la longueur du joint en le coupant à l'aide d'une paire de ciseaux ou d'un cutter. Joignez les extrémités de préférence sur la partie supérieure de la rainure pour limiter les risques de fuite d'huile.

Posez le carter extérieur sans oublier le pion de centrage inférieur. Notez que le pion supérieur d'origine n'est pas utilisé pour le kit car il y a un effet de centrage avec l'usinage spécifique du carter du kit.

Posez l'écrou inox central et sa rondelle inox. Serrez fermement.

N'oubliez pas de mettre de l'huile dans le carter de transmission primaire. Pour cette opération, référez vous aux instructions Norton.

LA CONNEXION AU SYSTEME ELECTRIQUE (pages 11 et 12)

Cette étape demande des connaissances en électricité pour éviter des erreurs qui pourraient entraîner des dommages importants. Si vous n'avez pas ces connaissances, faites appel à un professionnel de la moto ayant déjà travaillé sur des motos britanniques des années 60-70 et étant averti des spécificités électriques de ces motos.

Rappel important : les circuits électriques des Norton Commando des années 70 et antérieures sont conçus pour fonctionner avec le « plus » à la masse. C'est à dire que la borne positive de la batterie est connectée à la masse de la moto, conformément au standard britannique de cette époque. Depuis, et surtout dans les années 80, un certain nombre de motos ont été transformées pour fonctionner avec le « moins » à la masse. La première vérification que vous devez faire sur votre moto est qu'elle est bien conforme au standard d'origine c'est à dire avec le « plus » relié à la masse. Toutes les instructions qui suivent dans cette étape 6 tiennent compte de cette configuration standard.

Dans le cas où votre moto n'est pas en configuration de polarité standard d'origine, c'est à dire qu'elle est équipée d'un circuit avec le « moins » à la masse, non seulement les instructions qui suivent ne conviennent pas à l'installation électrique mais de plus, il faut réaliser une modification du moteur électrique de telle sorte que celui-ci tourne dans le sens adéquat. Cette modification doit être faite par une personne expérimentée. Il faut donc contacter votre vendeur ou nous contacter pour la modification du moteur et les instructions adaptées.

A la recherche d'un bouton-poussoir... (page 13)

Il faut déterminer d'abord quelle configuration se présente. En effet, il y a eu plusieurs configurations selon les séries, les années de production... et selon les modifications qui ont pu être apportées par le(s) propriétaire(s) de votre moto.

Selon Matthew Vale, tous les modèles Commando Mark 2 ont été livrés avec un bouton poussoir au guidon en prévision d'un futur système de démarrage électrique (re. Norton Commando ; the complete story, Focus Publishing éditeur, Chapitre 3, page 95).

Ce bouton-poussoir se trouve normalement du côté droit du guidon. Mais des modèles plus anciens peuvent avoir ce bouton à gauche du guidon ou même ne pas avoir de bouton du tout.

En réalité, les toutes premières Norton Commando n'avaient pas de blocs interrupteurs de guidon. Dans la suite de cette notice d'installation, nous appellerons ce cas, la configuration 1 qui concerne donc normalement les Norton commandos les plus anciennes.

Puis, une première configuration intervient dans la production des Norton Commando avec à gauche, l'interrupteur de clignotants (3 positions) accompagné de 2 boutons poussoirs (normalement, le coupe-contact au dessus et le bouton non attribué au dessous) et à droite, le commutateur code-phare (2 positions) accompagné de 2 boutons

poussoirs (normalement, au dessus l'appel de phare et au dessous, le klaxon). Dans la suite de cette notice d'installation, nous appellerons ce cas, la configuration 2 qui concerne donc normalement les Norton Commandos jusqu'au milieu de l'année de production 1972 environ.

Ensuite, vers le milieu de 72, une autre configuration intervient : l'interrupteur de clignotants (3 positions) est passé sur le côté droit du guidon. Sur ce côté droit, se trouve aussi le bouton poussoir de coupe-contact (au dessus) et le bouton poussoir non utilisé (au dessous). Dans la suite de cette notice d'installation, nous appellerons ce cas, la configuration 3 qui concerne donc normalement les Norton Commando MK2 à partir du milieu de l'année de production 1972 environ jusqu'à l'avènement des Norton Commando MK3 qui, elles, ne sont pas concernées par ce kit.

En utilisant la batterie que nous recommandons (YUASA), vous pouvez monter le relais de démarrage sur sa bride inox clipsée au dessus de la batterie.

D'autres batteries plus encombrantes peuvent empêcher ce montage. Dans ce cas, il est possible de monter ce relais ailleurs mais il faut veiller à disposer de câbles à grosse section assez longs. N'utilisez jamais des câbles sous dimensionnés (minimum de 16 mm²). Le risque de mauvais fonctionnement, de chauffe ou même d'incendie serait important. Si vous avez besoin de câbles plus longs, contactez votre vendeur ou notre service après vente. Ne placez jamais le relais dans un endroit où du carburant pourrait l'atteindre. Soyez attentifs à éviter toute fuite de carburant à proximité des éléments électriques (le moteur de démarreur par exemple)

CONFIGURATION 1.

Il n'y a pas de bouton poussoir disponible sur votre moto. Vous devez vous procurer un bouton poussoir standard de moto classique. Placez le au guidon, et câblez une extension entre ce bouton et une de bornes « commande » du relais.

CONFIGURATION 2 et 3.

Avant tout, nettoyez soigneusement les contacts des interrupteurs montés au guidon. Le contact de bouton de démarreur, en particulier, a vraisemblablement passé les 40 dernières années à ne faire rien d'autre que s'oxyder. Il faut donc soigner son nettoyage. Un produit type WD40 est efficace pour obtenir un bon résultat.

A l'arrière du réservoir de carburant, avec un faisceau d'origine non modifié, vous trouverez normalement 2 fils venant de l'avant de la moto (du guidon en réalité) et qui ne sont connectés à rien. L'un d'eux est blanc, l'autre est blanc et rouge. Les 2 sont normalement équipés de connecteurs « bullet ».

L'un d'entre eux est relié au bouton poussoir non utilisé se trouvant sur le guidon. C'est celui que vous allez utiliser pour piloter le relais de démarreur.

Connexion du relais.

Connectez le fil que vous avez identifié précédemment au fil muni d'une cosse plate, venant de la borne « commande » du relais.

Connectez le fil de l'autre borne « commande » du relais, à la masse ou directement à la borne positive de la batterie.

Connexion des câbles de puissance batterie-relais.

Il y a 3 câbles de puissance (section de 16mm²) fournis avec le kit: un câble court (environ 200mm), un câble moyen (environ 500 mm) et un câble long (environ 600 mm) dont une des extrémités est déjà connectée sur l'arrière du carter du kit.

Le câble court doit être connecté entre la borne négative de la batterie et l'une des bornes « puissance » du relais. Munissez cette borne d'un capuchon caoutchouc.

Le câble moyen doit être connecté, à l'une de ses extrémités, sur l'autre borne « puissance » du relais, munie d'un capuchon caoutchouc. L'extrémité opposée de ce câble moyen doit être connectée à la borne du démarreur électrique et munie d'un capuchon caoutchouc.

Finalement, connectez l'extrémité encore libre du câble long, à la borne positive de la batterie. Ce câble long a pour fonction d'assurer la mise à la masse du système de démarrage par la borne positive de la batterie.

Vérifiez soigneusement et serrez fermement toutes les connexions décrites dans ce chapitre. Des connexions mal assurées provoqueront un mauvais fonctionnement du kit et peuvent générer des étincelles dangereuses si elles ont lieu à un endroit proche d'émission de carburant.

A PROPOS DE TRANSMISSIONS PRIMAIRES PAR COURROIE CRANTEE...

(page 14)

Les kits démarreurs Alton sont prévus initialement pour être montés sur des motos avec des transmissions primaires par chaîne triplex, conformes à l'origine.

Cependant, dans certains cas, le montage avec une transmission primaire par courroie crantée est possible. Mais il y a plusieurs kits de transmission primaire par courroie crantée disponibles pour les Norton Commandos. S'ils sont assez similaires dans leur principe et leur apparence, ils présentent des différences de détail et de dimensions qui peuvent rendre le montage du kit Alton plus ou moins délicat.

Le point le plus important est la localisation latérale de l'ensemble rotor-roue-libre qui doit à la fois assurer les deux impératifs suivants : 1. le bon alignement des pignons de la chaîne de démarreur et 2. la bonne rotation de la roue-libre.

Le problème vient de la largeur plus ou moins grande des différentes poulies crantées montées sur le vilebrequin. Il y a au moins 6 fabricants de kits de transmissions primaires par courroie crantée, avec chacun ses propres spécifications et aussi des modèles, des variations y-compris suivant les années de production. En y ajoutant les modifications pratiquées par les installateurs lors du montage sur les motos, on se trouve avec une grande variété de situations. Par ailleurs, l'emmanchement des poulies sur le vilebrequin est conique. Dès lors, la localisation axiale de la poulie sur le vilebrequin peut présenter quelques variations supplémentaires.

Il y a donc lieu d'être extrêmement vigilant et averti si on désire monter le kit Alton en combinaison avec une transmission primaire par courroie crantée.

Suivez les schémas de la page 14. N'hésitez pas à joindre le vendeur de votre kit ou notre service après vente par mail.

DERNIERES VERIFICATIONS AVANT LES ESSAIS

A ce stade de l'installation, vous pouvez être tenté de faire démarrer sans attendre. Il est impératif cependant d'effectuer quelques vérifications préalables et de respecter quelques précautions que l'on soit dans un atelier professionnel ou privé.

SORTEZ VOTRE MOTO DE L'ATELIER !

Ne démarrez jamais à l'intérieur d'un endroit non ventilé. Pour vos premiers essais, il est prudent de disposer d'un extincteur à proximité pour parer à toute éventualité de départ de feu.

Première série d'essais « à vide ». Déposez les bougies d'allumage. Tournez la clef de contact en position « contact ». Actionnez le bouton de démarreur. Le mouvement de démarrage du moteur doit s'effectuer librement sans bruit excessif. Si des bruits suspects surviennent, n'insistez pas, ne poursuivez pas les essais. Localisez les bruits suspects et de corrigez les erreurs éventuelles.

Deuxième série d'essais « à vide ». Posez et serrez normalement les bougies d'allumage. Mais laissez les débranchées. Tournez la clef de contact en position « contact ». Actionnez le bouton de démarreur. Le mouvement de démarrage doit rester souple et sans bruit excessif. Si des bruits suspects surviennent, n'insistez pas, ne poursuivez pas les essais.

Localisez les bruits suspects et de corrigez les erreurs éventuelles.

Attention : cette 2^e série d'essais sollicite plus la batterie que la 1^e série d'essais. En cas d'essais très prolongés, la batterie peut se décharger. Il faut donc la recharger avant de poursuivre les essais.

Pour la suite des essais, une batterie trop faible entraînerait des risques plus importants de « retours » (backfires).

Le kit est prévu pour contrer les effets de ces retours occasionnels. Mais il faut toujours veiller à les limiter en nombre et en intensité. Un moteur provoquant un nombre important de retours violents doit être impérativement contrôlé et réglé par un spécialiste pour corriger ce comportement indésirable. Certains allumages électroniques fabriqués dans les années 80 sont de qualité médiocre, ont des fonctionnements erratiques et entraînent des « retours » très fréquents. Si vous pensez que votre moto est équipée de ce genre d'allumage, consultez un spécialiste de motos anglaises qui saura vous conseiller un allumage moderne de bonne qualité.

Troisième série d'essais. Posez, serrez normalement et branchez les bougies d'allumage. Tournez la clef de contact en position « contact ». Actionnez le bouton de démarreur. Le mouvement de démarrage doit rester souple et sans bruit excessif. Si des bruits suspects surviennent, n'insistez pas, ne poursuivez pas les essais.

Localisez les bruits suspects et de corrigez les erreurs éventuelles.

Faites vos premiers essais routiers à proximité de votre atelier pour faciliter une éventuelle intervention.

Après les 1000 premiers kilomètres, faites un contrôle attentif du serrage des connexions. Ouvrez le carter de transmission primaire et faites un contrôle attentif du

serrage des vis de serrage de la platine, du stator et de l'écrou du rotor. Si nécessaire, serrez à nouveau ces éléments conformément à la procédure décrite dans cette notice.

Pour finir, 2 remarques :

1. Certaines motos ont tendance à laisser descendre l'huile du réservoir d'huile vers le bas du carter moteur. Après un arrêt prolongé de plusieurs jours par exemple, une importante quantité d'huile peut se retrouver alors dans le bas moteur. Cette situation rend les démarrages difficiles que ce soit au kick ou électriquement. Dans les cas extrêmes, cela peut nuire à l'efficacité des démarrages et même endommager le kit démarreur. Si la moto présente ce défaut d'étanchéité, il faut donc veiller à le corriger en remplaçant les éléments « anti retour » du circuit d'huile.

2. Bien entendu, il est logique de faire démarrer une moto uniquement lorsque le sélecteur de vitesses est en position « point mort » (neutre). Mais on remarque aussi que les démarrages électriques seront facilités si vous démarrez avec le levier d'embrayage en position « débrayée ».

L'équipe Alton, Juin 2015

ALTON
13 rue Jean Fourastié Parc d'Activités de Kerscao
F29480 Le Relecq Kerhuon France
tel 02 98 28 35 75 international calls phone +33 298 28 35 75
alton-france@orange.fr <http://www.alton-france.com>