

Instrukcja montażu bezstykowego zapłonu CDI dla motocykli WSK 125.

**NAJPIERW PRZECZYTAJ CAŁOŚĆ- NASTĘPNIE MONTUJ I PODŁĄCZAJ,
A DOPIERO NA KOŃCU JEŻELI COŚ NIE DZIAŁA- DZWOŃ!**

Niniejsza instrukcja została sporządzona, aby ułatwić i możliwie jak najbardziej rozjaśnić sposób montażu bezstykowego systemu zapłonu CDI dla motocykli WSK 125 i **PROSZĘ o całkowite zapoznanie się z jej treścią KROK PO KROKU.**

Elementy, których nie zawiera zestaw i należy je skompletować samemu:

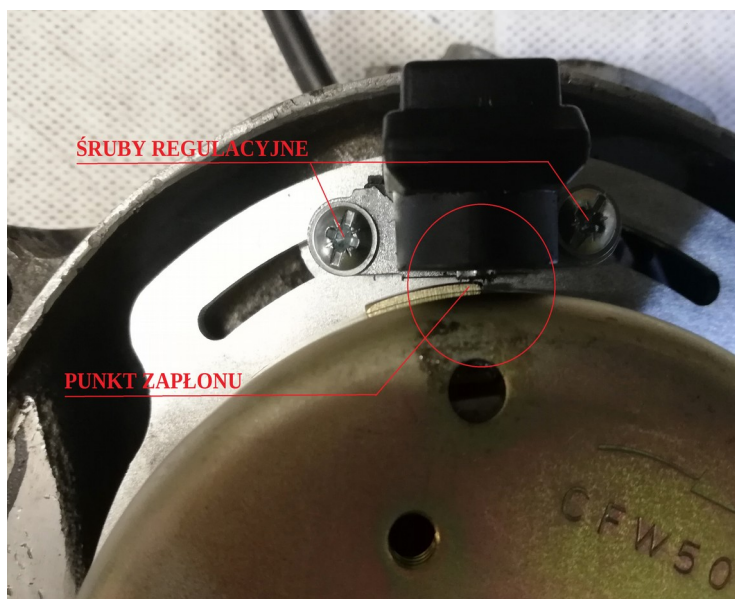
- a) żarówka światła głównego **12v (zalecana 35/35W, oryginalnie typ BA20d)**
- b) żarówka podświetlenia licznika **12v 2W (typ BA9s)**
- c) żarówka postojowa lampy przód **12v 4W (typ BA9s)**
- d) żarówka postojowa lampy tył **12v 10W (typ C10W)**
- e) żarówka światła stop lampy tył **12v 21W (typ BA15s)**
- f) **akumulator 12v 5Ah** (zalecany, lecz niewymagany)
- g) świeca zapłonowa ISKRA F80 (lub inna odpowiednia wg wartości cieplnej)

Powyższe elementy możecie państwo zakupić na stronie internetowej: www.raksomotors.pl

MONTAŻ

1. UMIEŚCIĆ w rowku technologicznym wpust (klin) koła magnesowego.
2. Ustawić podstawę ze statorem swobodnie, aby możliwe było bezproblemowe przeciągnięcie przewodów przez otwory technologiczne.
3. Przeciągnąć przez otwór technologiczny (najbardziej wsunięty do wewnątrz karteru u góry) dwa przewody: **niebieski oraz czerwony (uważając na to, aby nie uszkodzić konektorów-tj przeciągać przewody pojedynczo)** tak aby koszulka zabezpieczająca była przez karter podzielona mniej-więcej na dwie równe części w środku i na zewnątrz silnika.
4. Przeciągnąć przez otwór technologiczny (najbardziej wsunięty do wewnątrz karteru u dołu) dwa przewody **żółte (uważając na to, aby nie uszkodzić konektorów-tj przeciągać przewody pojedynczo)** tak aby koszulka zabezpieczająca była przez karter podzielona mniej-więcej na dwie równe części w środku i na zewnątrz silnika.
5. Przeciągnąć przez otwór technologiczny przewody **pomarańczowy i zielony (uważając na to, aby nie uszkodzić konektorów-tj przeciągać przewody pojedynczo)** tak aby koszulka zabezpieczająca była przez karter podzielona mniej-więcej na dwie równe części w środku i na zewnątrz silnika.
6. Przeciągnąć przez gumową przelotkę karteru przewód wysokiego napięcia układając go tak by nie został uszkodzony (przyciśnięty) przez podstawę podczas dokręcania.
7. Ułożyć pomarańczowy przewód zasilający cewkę tak aby nie został on przyciśnięty podczas dokręcania przez podstawę.
8. Przykręcić podstawę (zwracając przy tym uwagę czy aby na pewno żaden z przewodów nigdzie nie jest przyciśnięty) 3 śrubami mocującymi dołączonymi do zestawu.
9. Założyć koło magnesowe (zważając przy tym na to, aby nie wytrącić wpustu (klina) z rowka) nałożyć podkładkę sprężystą z zestawu CDI oraz nakręcić i dokręcić nakrętkę koła magnesowego (nakrętka m12x1,5 na klucz 19mm).
10. Założyć fajkę/kapturek świecy zapłonowej.
11. Ustawić wyprzedzenie zapłonu **OBRAZY 1 i 2.**
 - a) odkręcić świecę zapłonową i wyznaczyć punkt zapłonu (dla silnika 125ccm 3mm przed GMP)
 - b) popuścić 2x śruby m4 i regulując impulsatorem prawo/lewo spowodować, aby znacznik na kole magnesowym „wjeżdżał” w punkt środkowy impulsatora
 - c) uważając aby nie poruszać impulsatora prawo/lewo ustawić przerwę między środkiem impulsatora, a znacznikiem na ok 0.3 mm (poruszając impulsatorem góra/dół)
 - d) dokręcić śruby impulsatora, wyregulować odstęp elektrod na świecy (**0,6mm!!!**) i zakręcić świecę zapłonową

Obraz 1.



Obraz 2.



12. Na przewody nałożyć gumową fajeczkę oraz wszystkie przewody zabezpieczyć oplotem.
13. Przewody wychodzące z silnika poprowadzić równolegle do przedniej części ramy aż pod zbiornik oraz zabezpieczyć dwoma opaskami zaciskającymi.
14. Konsolę wraz z komponentami elektronicznymi (moduł oraz regulator napięcia) przymocować pod ramą za pomocą dwóch opasek zaciskowych.
15. Założyć kostki podwójne na przewody prowadzące od silnika do modułu w taki sposób, aby:

a) pierwsza z nich tworzyła połączenie kolorów:

- **czzerwony** (przewód z silnika) z przewodem **czzerwono-czarnym** (moduł)
- **niebieski** (przewód z silnika) z przewodem **czzerwono-białym** (moduł)

b) druga z nich tworzyła połączenie kolorów:

- **zielony** (przewód podwójny z silnika) z przewodem **czarnym** (z modułu)
- **pomarańczowym** (przewód z silnika) z przewodem **pomarańczowym** (z modułu)

16. Wpiąć przewód **biało-czarny** z modułu pod **pin nr 21** w stacyjce (wyjaśnienie w dalszej części instrukcji).

17. Założyć kostkę 6 pinową na przewody prowadzące od silnika do regulatora napięcia w taki sposób, aby zostały utworzone następujące połączenia:

- **żółty** (przewód z silnika) z przewodem **żółtym** (regulator)
- **żółty** (przewód z silnika) z przewodem **różowym** (regulator)
- **zielony** (przewód podwójny z silnika) z przewodem **zielonym** (regulator)
- **czzerwony** (z kostki) z **czzerwonym** (regulator) oraz pod **pin 52, 46 oraz 16** (wyjaśnienie w dalszej części instrukcji)
- **czarny** (z kostki) z **czarnym** (regulator) oraz **pin 47** w stacyjce (wyjaśnienie w dalszej części instrukcji)

18. Założyć wszystkie żarówki, które wymienione zostały na początku instrukcji.

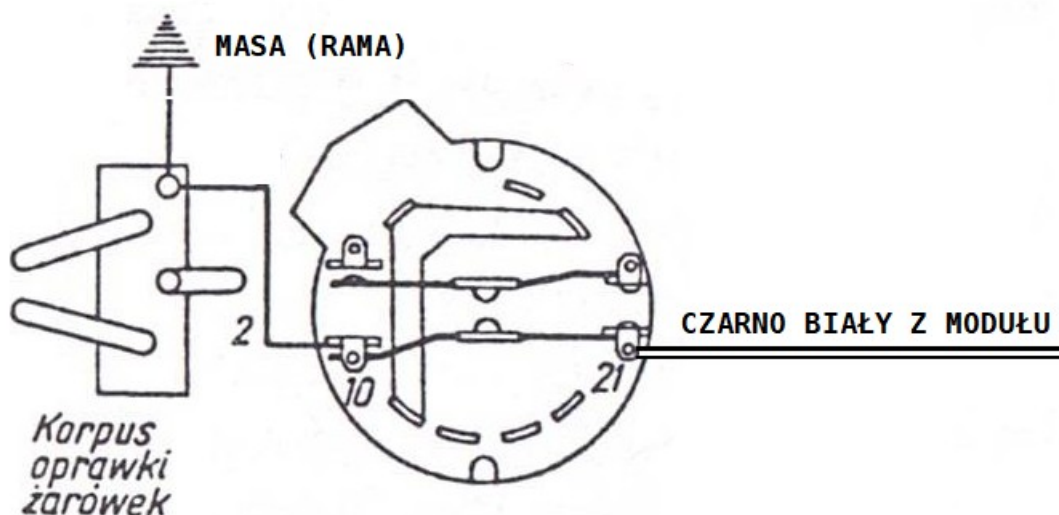
19. Przeprowadzić kontrolę działania wszystkich odbiorników.

20. Zamontować wszystkie zdemontowane elementy motocykla.

Po podłączeniu wszystkich przewodów układu CDI do wpięcia w instalację pozostają 3 następujące kable:

1. **Czarno biały z modułu zapłonowego:**

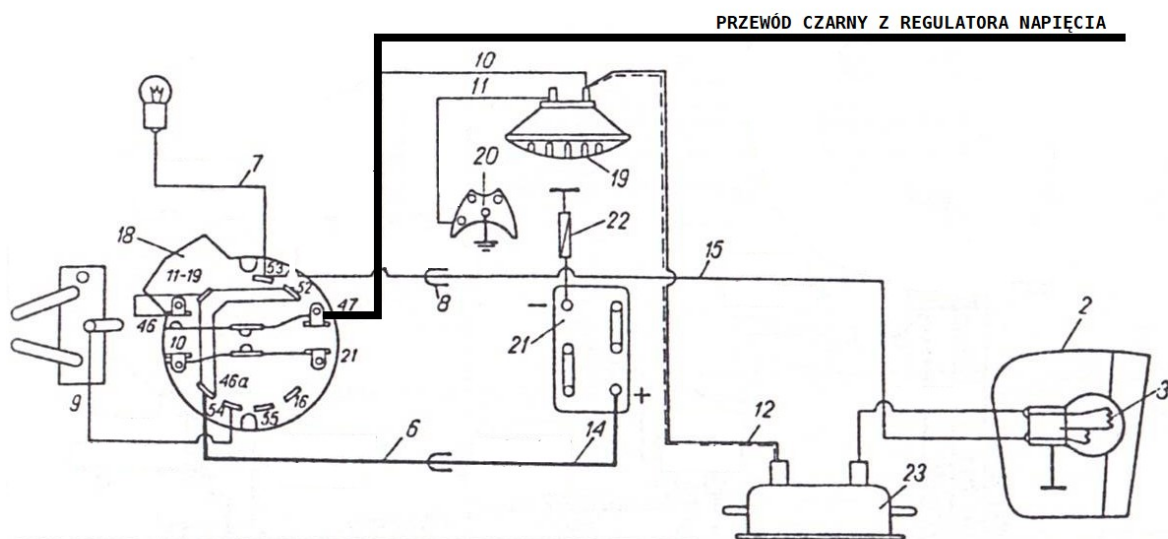
Przewód czarno biały pełni rolę „gaszaka” zetknięcie przewodu z masą (ramą motocykla) powoduje zanik iskry na stykach elektrody świecy zapłonowej; aby zapewnić prawidłowe działanie gaszenia należy ten przewód wpiąć w następujący sposób:



Uwaga: należy zapewnić właściwy styk pomiędzy stykami w stacyjce oraz przejście masy pomiędzy przewodami masowymi, ramą motocykla, silnikiem oraz biegunem ujemnym „-” akumulatora.

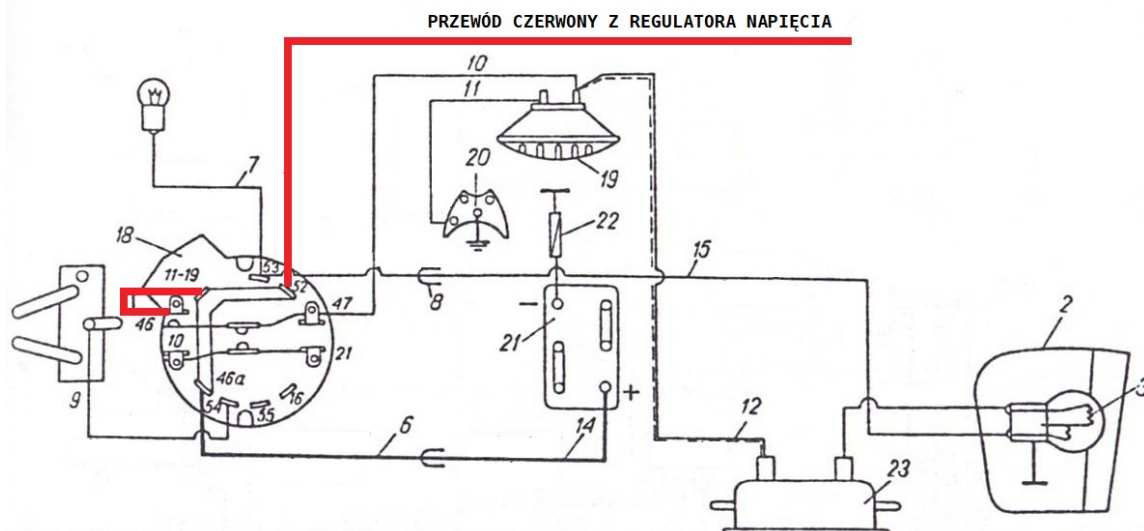
2. **Czarny z regulatora napięcia:**

Przewód czarny z regulatora napięcia jest przewodem „wzbudzenia” (z ang. „sense”). Jego prawidłowe podłączenie gwarantuje poprawne działanie regulatora napięcia. Po włączeniu zapłonu oraz przy każdym położeniu stacyjki na którym silnik może pracować na tym przewodzie **MUSI BYĆ NAPIĘCIE +12V**, aby zapewnić prawidłowe działanie regulatora napięcia przewód ten należy wpiąć do stacyjki pod pin 47 w następujący sposób:

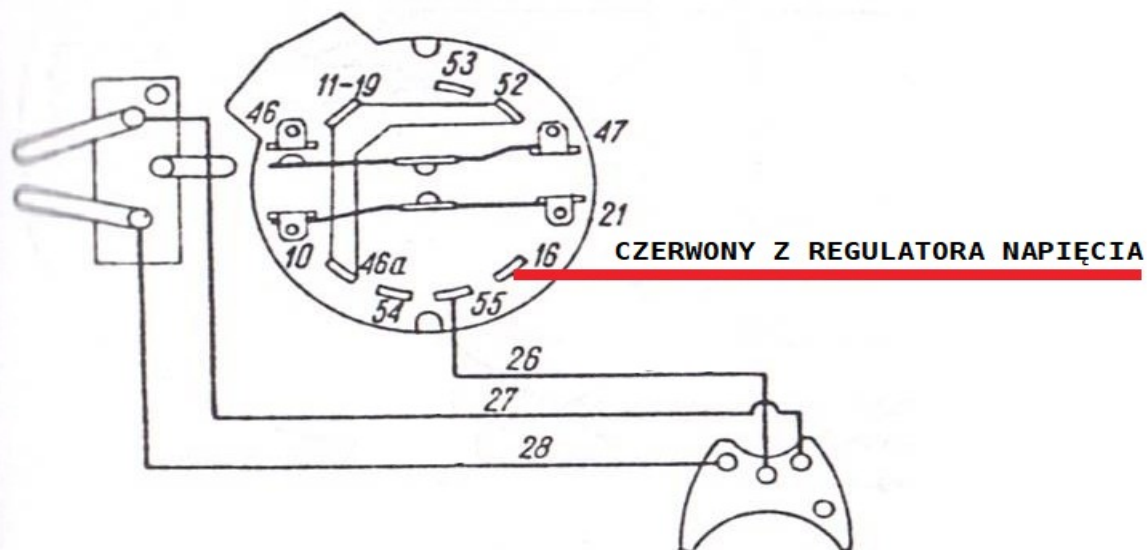


3. Czerwony z regulatora napięcia:

Przewód czerwony z regulatora napięcia jest przewodem zasilającym wszystkie odbiorniki umieszczone w motocyklu. Jeden przewód **czerwony** z nowego regulatora napięcia zastępuje dwa fabryczne przewody, zmiana ta wiąże się z włączeniem jednego przewodu w aż **4 miejsca** oryginalnej stacyjki, aby zapewnić prawidłowe działanie odbiorników zapłonu CDI oraz odbiorników motocykla przewód **czerwony z regulatora napięcia** należy wpiąć pod trzy piny (**nr: 52, 11-19 i 46**) uzyskując podstawowe zasilanie odbiorników- obrazuje to pierwszy w kolejności schemat oraz pod czwarty pin (**nr 16**) aby uzyskać zasilanie przełącznika świateł głównych oraz co za tym idzie zasilanie żarówki reflektora przód- schemat drugi:



Uwaga: połączenie pomiędzy pinem 11-19 a pinem 46 uzyskujemy za pomocą mostka (kawałek przewodu) spinając oba te piny razem; zasilanie na tych pinach pojawia się dzięki połączeniu wewnętrznemu stacyjki oraz podaniem napięcia do pinu 52 tak jak pokazano na rysunku.



PROSIMY PAMIĘTAĆ O BEZPIECZNIKU POMIĘDZY RAMĄ A BIEGUNEM UJEMNYM (-) AKUMULATORA!

SZEROKIEJ DROGI!