

I. Dane techniczne zestawu:

- napięcie znamieniowe: 12v
- typ ładowania: TRÓJFAZOWE (alternator)
- maksymalna moc ładowania: 180W
- średnica koła magnesowego: 110mm
- waga koła magnesowego: 800g

UWAGA: Zestaw przygotowany jest do pracy Z AKUMULATOREM!

II. Spis elementów:

- 1.Podstawa wraz ze statorem, impulsatorem i kołem magnesowym.
- 2.Regulator napięcia
- 3.Cewka wysokiego napięcia z kątownikiem do mocowania i przewodem masowym.
- 4.Moduł AC wraz z przełącznikiem gaszącym.
- 5.Kostki łączące.
- 6.Śruby oraz podkładki montażowe.
- 7.Przełącznik kontrolki ładowania

III. Przygotowanie do montażu:

- 1.Demontaż oryginalnego układu zapłonowego:

- odkręcić prawą pokrywę silnika
- odkręcić i zdemontować oryginalny układ (krzywkę, stator, wirnik) wraz z przewodami
- odkręcić i zdemontować oryginalny mostek diodowy oraz regulator napięcia wraz z przewodami

- 2.Oczyszczenie i konserwacja.

Przed przystąpieniem do montażu należy silnik oczyścić z zalegających zabrudzeń.

Zaleca się przemyć benzyną ekstrakcyjną lub zmywaczem całej komory układu zapłonowego.

UWAGA: NIEDOPUSZCZALNE jest, aby na stożku wału korbowego znajdowała się rdza bądź jakakolwiek tłusta substancja!

Oznaki korozji czy zabrudzeń należy dokładnie usunąć/przemyć.

- 3.Montaż systemu zapłonowego w silniku:

- ustawić wał korbowy w taki sposób, aby rowek na wpust/klin był skierowany do góry
 - zamontować klin koła magnesowego
 - przeciągnąć przez gumowy dławik w silniku przewody „wypuszczając” je na zewnątrz
 - ustawić podstawkę, tak aby impulsator ułożony był u góry karтеру silnika
 - przed przykręceniem podstawki upewnić się, czy żaden z przewodów nie został nigdzie przygnieciony (jeśli tak, ułożyć przewody w taki sposób, aby po przykręceniu nie zostały one zniszczone)
 - przykręcić podstawkę 2 śrubami m5 dołączonymi do zestawu w oryginalnych punktach mocujących
- UWAGA: aby przykręcić podstawkę niezbędne jest odkręcenie zespołu cewek statora od głównej podstawy, zespół należy odkręcić, przykręcić podstawę do karтеру i powtórnie zespół cewek przykręcić do podstawy zapłonu.
- nałożyć na czop wału korbowego koło magnesowe

UWAGA: Rowek w piaście koła MUSI pokrywać się z wystającym wpustem z wału korbowego!

- dokręcić koło magnesowe śrubą m7 na klucz 11 wraz z podkładką zwykłą i sprężystą dołączoną do zestawu

- 4.Ustawianie wyprzedzenia zapłonu oraz odległości znacznika od impulsatora:

Bezstykowy zapłon CDI wymaga jednokrotnego ustawienia. Poprawne wykonanie tej czynności gwarantuje poprawne działanie układu i bezawaryjną długą pracę.

- wyznaczyć prawidłowy/pożądany kąt wyprzedzenia zapłonu (najlepiej posługując się czujnikiem zegarowym z redukcją)
- popuścić śruby regulacyjne impulsatora (patrz zdjęcie poniżej)
- przesuwając impulsatorem prawo/lewo spowodować, aby znacznik z koła magnesowego „wjeżdżał w środkowy punkt na impulsatorze (patrz zdjęcie poniżej)
- uważając, aby nie zmienić ustawionego położenia przysunąć/odsunąć środek impulsatora od znacznika na kole magnesowym na odległość ok 0.3mm (szczelina pomiędzy „na dwie kartki papieru”)



Po ustawieniu wszystkich wartości przykręcić śruby impulsatora i sprawdzić, czy nic nie uległo przestawieniu. Po wykonaniu wszystkich opisanych wyżej czynności zamknąć i zakręcić prawą stronę silnika.

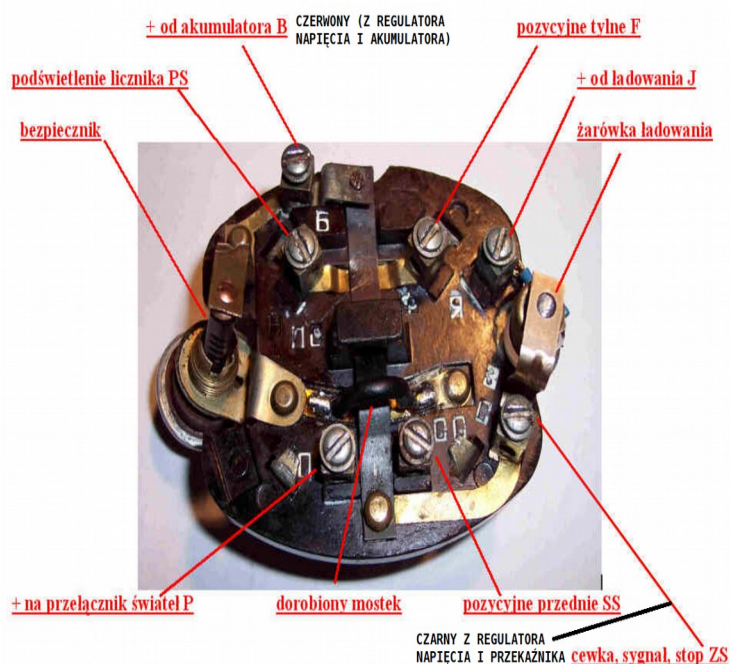
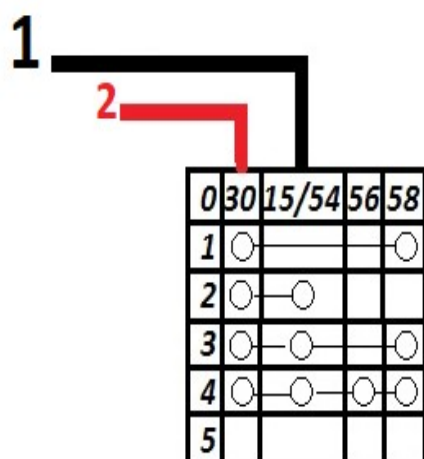
5. Podłączenie elementów elektronicznych.

a) regulator napięcia:

Regulator	Silnik
ŻÓŁTY X3	ŻÓŁTY X3
UWAGA: KOLEJNOŚĆ PRZEWODÓW ŻÓŁTYCH NIE MA ZNACZENIA!	
CZARNY	PIN 15/54 W STACYJCE (lub „ZS”)
CZERWONY	PIN 30 W STACYJCE (lub „B”)
ZIELONY	ZIELONY

STACYJKA NOWY TYP:

STACYJKA STARY TYP:



b)podłączenie modułu oraz cewki

MODUŁ	SILNIK
CZERWONO BIAŁY	NIEBIESKI
CZERWONO CZARNY	CZERWONY

3.Podłączenie cewki:

CEWKA	MODUŁ
PIN CZARNY	POMARAŃCZOWY
PIN ZIELONY	MASA

UWAGA:

WYMAGANA jest zmiana wszystkich żarówek na żarówki 12V!!!!

Odstęp styków świecy zapłonowej 0.6mm!

Nie dopuszczać do gwałtownego wzrostu obrotów przy pierwszym odpalaniu na nowym zapłonie!

Stosować świece zgodną z ciepłotą producenta!

PODŁĄCZENIE PRZEKAŹNIKA Z HISTEREZĄ JAKO PRZEKAŹNIKA KONTROLKI ŁADOWANIA.

1.Przełącznik może działać tylko i wyłącznie w instalacji wyposażonej w AKUMULATOR!
Jeżeli dojdzie do użytkowania urządzenia bez akumulatora może ono ulec trwałemu uszkodzeniu.

2.Podłączenie przełącznika:

PIN 1 (PRZEWÓD CZERWONY Z OCZKIEM)

-napięcie stałe z akumulatora (podłączyć do bieguna dodatniego w akumulatorze)

PIN 2 (PRZEWÓD ZIELONY Z OCZKIEM)

-masa (podłączyć do bieguna ujemnego w akumulatorze)

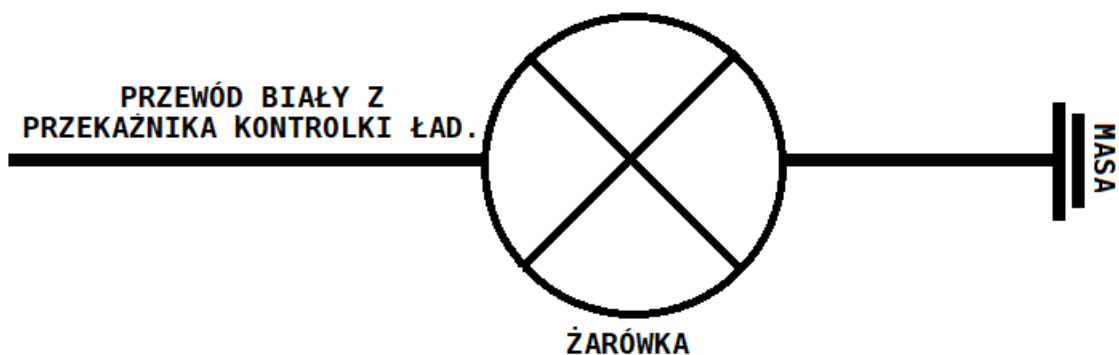
PIN 3 i PIN 4 RAZEM (PRZEWÓD CZARNY):

-napięcie sterowania/ plus „za kluczykiem” (np. zasilanie światła STOP, kierunkowskazów lub cewki WN- prąd stały!)

PIN 5 (PRZEWÓD BIAŁY):

-sterowanie włączaniem/wyłączaniem kontrolki ładowania poprzez załączanie/odłączanie bieguna dodatniego (TYLKO I WYŁĄCZNIE BIEGUNA DODATNIEGO!!!)

SPOSÓB PODŁĄCZENIA ŻARÓWKI Z PRZEKAŹNIKIEM KONTROLKI ŁADOWANIA:



Po podłączeniu przełącznika w opisany powyżej sposób należy go wyregulować:

-odetkać wieczko z oznaczeniem „V” na przełączniku

-włączyć stacyjkę w położenie zapłonu i zobaczyć czy kontrolka się świeci

Jeżeli kontrolka nie świeci się należy ostrożnie pokręcić potencjometrem pod wieczkiem do chwili aż kontrolka zapali się

-odpalić motocykl

Jeżeli kontrolka zaraz po odpaleniu motocykla gaśnie wszystko jest w porządku

-jeżeli kontrolka ładowania nie gaśnie należy potencjometrem zmienić próg napięcia na taki, aby kontrolka gasła po odpaleniu motocykla

Próg napięcia przy którym kontrolka zapala się i gaśnie można dowolnie regulować pokręcając potencjometr

Po zakończonej regulacji wieczko przełącznika należy umieścić w otworze zasłaniając dostęp do potencjometru.