

Instrukcja montażu oraz użytkowania bezstykowego systemu zapłonowego

Szanowny użytkowniku! Przed przystąpieniem do montażu należy w całości zapoznać się z instrukcją użytkowania.

Niniejsza instrukcja została sporządzona, aby uczynić montaż naszego systemu łatwym i bezpiecznym.

Elektroniczny zapłon motocyklowy przeznaczony jest do motocykli typu:

1. JAWA 350 typ 638
2. JAWA 350 typ 639
3. JAWA 350 typ 640
4. CZ 250 typ 472 (nowy typ z alternatorem)

Przed przystąpieniem do montażu należy sprawdzić czy w opakowaniu znajdują się wszystkie elementy układu:

- 1.Podstawa wraz ze statorem oraz impulsatorem.
- 2.Koło magnesowe.
- 3.Wiązka przewodów do cewek wysokiego napięcia.
- 4.Cewki wysokiego napięcia wraz z mocowaniami.
- 5.Regulator napięcia, modułu oraz urządzenie gaszące.
- 6.Komplet śrub montażu oraz dodatkowa kostki łączące.

Poprawny montaż układu jest gwarancją jego bezawaryjnego działania i czyni układ zapłonowy oraz układ ładowania całkowicie bezobsługowym.
Aby zapewnić prawidłowe działanie układu należy postępować zgodnie z poniższym schematem postępowania.

I. Przygotowanie do montażu

- 1.Ustawić motocykl na stojaku centralnym.
2. Odłączyć akumulator.
- 3.Zdemontować siedzenie z motocykla.
- 4.Zdjąć przewód paliwowy i zdemontować zbiornik paliwa.
- 5.Zdjąć fajki ze świec oraz usunąć oryginalne cewki butelkowe
- 6.Zdemontować prawą pokrywę silnika.
- 7.Zdemontować oryginalną prądnicę (krzywkę, stojan oraz wirnik).
- 8.Zdemontować przewody „skrzynka akumulatorowa-silnik” oraz oryginalny regulator napięcia.
- 9.Założyć/wymienić żarówki (12v!)

II. Montaż systemu

- 1.System przeznaczony dla silników 638 **mocowany jest w 4 punktach**, aby poprawnie zamocować podstawę ze statorem należy odkręcić impulsator z suwakiem, a następnie przykręcić zespół 4 śrubami m6x12 do obudowy silnika (impulsator skierowany w górny lewy róg silnika).

UWAGA: W czasie montażu uważać, aby **nie przyciąć** przewodów!

2.Przeciągnąć przez przewody oryginalną gumkę (dławik) i osadzić go w przeznaczonym dla niego miejscu w karterze.

3.Odkręcony impulsator wraz z suwakiem przykręcić na miejsce zachowując następującą kolejność

- 1.Tulejka dystansowa
- 2.Suwak wraz z impulsatorem

4.Zespół z wstępnie skręconym impulsatorem (maksymalnie odsuniętym od osi wału korbowego) skompletować zakładając koło magnesowe z piaستą.

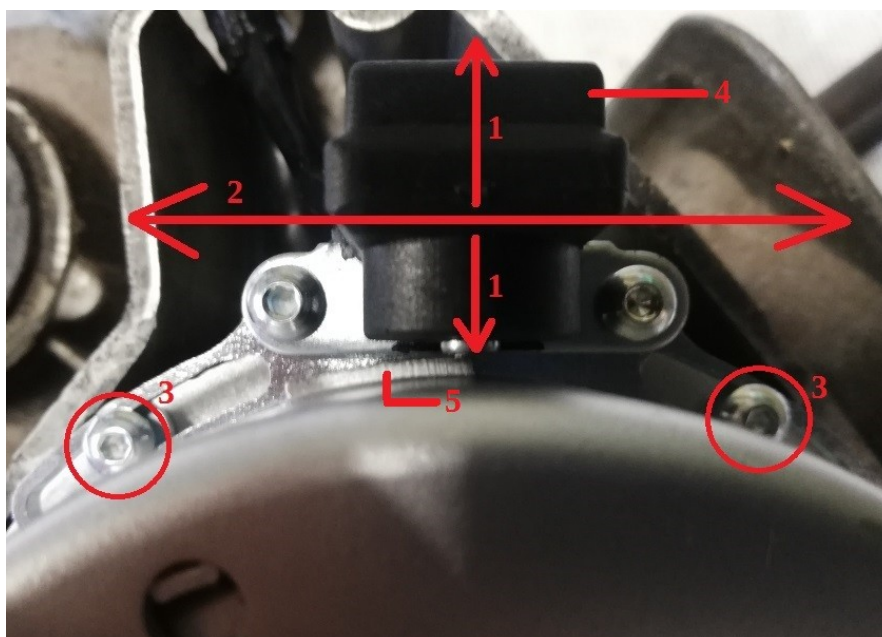
UWAGA: Podczas montażu koła magnesowego zwrócić uwagę na wcięcie w piaście koła magnesowego (musi ono pokrywać się z kołkiem ustalającym w czopie wału korbowego!)

UWAGA: Przed montażem koła upewnić się czy stożek na czopie wału korbowego i w piaście koła magnesowego jest czysty i nie nosi znaków korozji (ewentualne zabrudzenia/korozję **KONIECZNIE** usunąć!).

5.Dokręcić magneto długą śrubą centralną M6 dołączoną do zestawu wraz z dużą podkładką i podkładką sprężystą.

6.Wyregulować kąt wyprzedzenia zapłonu oraz odległość impulsatora od znacznika (paska) na kole magnesowym (patrz również ilustracja poniżej opisu):

- odkręcić świecę zapłonową
- popuścić śruby regulacyjne impulsatora, tak aby możliwe było jego swobodne przesuwanie
- obracając wałem wyznaczyć pożądany punkt zapłonu
- ustawić impulsator (przesuwając w kierunku zaporowym lub zgodnym z ruchem wału korbowego) tak, aby początek znacznika (paska) na kole magnesowym „wjeżdżał” w środkowy punkt impulsatora
- ustawić impulsator (oddalając lub przybliżając suwak wraz z impulsatorem od/do znacznika (paska) koła magnesowego) tak, aby szczelina wynosiła ok. 0.3mm



Legenda:

1-ruch pozwalający na regulację odległości impulsatora od znacznika

2-ruch pozwalający na regulację kąta wyprzedzenia zapłonu

3-śruby suwaka impulsatora

4-impulsator

5-znacznik (pasek) koła magnesowego

7.Uważając, aby nie zmienić osiągniętego ustawienia dokręcić śruby suwaka impulsatora.

8.Założyć prawą pokrywę silnika.

9.Podłączyć przewody zgodnie z załączonym schematem.

10.Połączyć przewody z silnika z przewodami z centrali sterującej (kostka 2 pinowa), aby uzyskać następujące połączenia:

a)czerwony (z silnika)+czerwono-czarny z modułu (część centrali sterującej)

b)niebieski (z silnika)+czerwono-biały z modułu (część centrali sterującej)

11.Połączyć przewody z silnika z przewodami z regulatora napięcia, aby uzyskać następujące połączenia:

a)żółty (z silnika)+żółty z regulatora (część centrali sterującej)

b)żółty(z silnika)+żółty z regulatora (część centrali sterującej)

c)żółty(z silnika)+żółty z regulatora (część centrali sterującej)

UWAGA: Kolejność przewodów żółtych dowolna!

d)zielony (z silnika)+zielony z regulatora i przekaźnika (część centrali sterującej)

12.Wiązkę przewodów do cewek wysokiego napięcia przeciągnąć pod zbiornik.

13.Zamocować cewki wysokiego napięcia w miejscu oryginalnych cewek butelkowych.

14.Pod jedną ze śrub mocujących podłączyć „oczko masowe”.

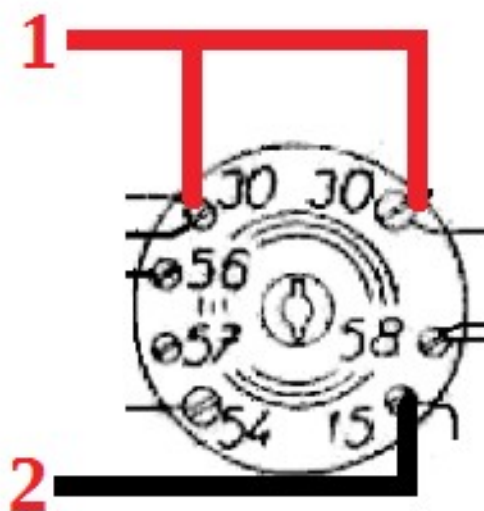
15.Podpiąć cewki wysokiego napięcia

-przewód pomarańczowy+pin czarny

-przewód zielony+pin zielony

16.Podpiąć ładowanie oraz prąd wzbudzenia.

STACYJKA PAL:



Legenda:

- a) 1 (przewód czerwony z regulatora-część centrali sterującej) do 1 (stacyjka pin 2x 30)
- b) 2 (przewód czarny z regulatora i przełącznika-część centrali sterującej) do 2 (stacyjka pin 15)

UWAGA: Przewód czerwony należy podpiąć również do akumulatora!

UWAGA: Instalację NALEŻY zabezpieczyć bezpiecznikiem (15A)

UWAGA!

Polaryzacja układu elektrycznego:

(+) biegun dodatni akumulatora sygnał sterujący

(-) biegun ujemny akumulatora masa

Tylko taka polaryzacja układu pozwoli na prawidłową pracę systemu!

Test systemu:

1.Włączyć zapłon (przy włączeniu zapłonu musi zadziałać przełącznik masujący, charakterystyczny dźwięk, tj: „pstryk”).

2.Połączyć świecę z fajką cewki wysokiego napięcia oraz przytknąć świecę do karteru silnika.

3.Poruszając dźwignią startera nożnego sprawdzić czy występuje iskra na elektrodach świecy zapłonowej.

UWAGA! Przed odpalaniem motocykla ustawić przerwę na elektrodach świecy (0.6mm).

4.Zakręcić świecę zapłonową i założyć fajkę.

5.Uruchomić motocykl i sprawdzić działanie wszystkich odbiorników prądu oraz ładowanie akumulatora (napięcie ładowania min 12.2, max 14,4v).

UWAGA!

PRZY PIERWSZYM URUCHOMIENIU SILNIKA NIE DOPUŚCIĆ ABY SILNIK OSIĄGNĄŁ GWAŁTOWNIE WYSOKIE OBROTY. GROZI TO USZKODZENIEM MODUŁU ZAPŁONOWEGO.

W sytuacjach awaryjnych dopuszczalne jest użytkowanie systemu bez akumulatora.

W tym celu należy odpiąć przewód czarno-biały (pin 87a w urządzeniu gaszącym) oraz połączyć go w sposób szeregowy z przełącznikiem/stycznikiem zwartym z masą (-). Przyłączenie przewodu do masy powoduje zanik iskry (stop silnika).

Kontrolka ładowania w systemie dostępna jest jako opcja (możliwość kupna dodatkowego komponentu elektronicznego).