

Instrukcja montażu bezstykowego zapłonu CDI dla motocykli SOKÓŁ, SHL, WFM i WSK wyposażonych w tak zwany „głęboki zapłon”.

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

Przygotowanie do montażu

1. Ustawić motocykl na stopce centralnej na płaskim podłożu, tak aby możliwy był jak najlepszy dostęp do każdej z części motocykla.
2. Zdemontować z motocykla: siedzenie, boczki, zbiornik, wkład lampy przedniej, klosz lampy tyl.
3. Zdemontować z silnika prawą osłonę boczną.
4. Odłączyć 3 przewody ze słupków na zewnętrznej części silnika

UWAGA!

W niektórych silnikach nie występowały „słupki” tylko otwór przelotowy.

5. Odkręcić śrubę mocującą oryginalne koło magnesowe i zdjąć je.
6. Odkręcić oryginalny stator z cewkami oraz przewody ze słupków w wewnętrznej części silnika.

UWAGA!

Jeśli występuje otwór przelotowy wszystkie przewody od niego idące należy zdemontować i zastąpić wiązką przewodów nowego systemu zapłonowego!

7. Usunąć oryginalny stator ze wszystkim przewodami
8. Usunąć słupki wraz z izolatorami wewnątrz otworów (jeśli występowały).
9. Zdemontować (i/lub) odłączyć diodę/mostek prostowniczy.
10. Zdemontować żarówkę podświetlania licznika, żarówkę postojową przód, żarówkę światła głównego oraz żarówkę światła stop i postoju tył.

MONTAŻ

UWAGA! Ze względu na łatwość fotografowania elementów do prezentacji został użyty sam karter! Proszę dokładnie czytać przypisy do zdjęć i same opisy na zdjęciach!

1. UMIEŚCIĆ w rowku technologicznym klin koła magnesowego.
2. Ustawić podstawę ze statorem swobodnie, aby możliwe było bezproblemowe przeciągnięcie przewodów przez otwory technologiczne.

IMPULSATOR MA SVOJE MIEJSCE NA „PIERWSZEJ GODZINIE ZEGAROWEJ”!

UWAGA!

Punkty od 3. do 6. dotyczą tylko karterów z trzema przepustami.

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/bakielitową przelotkę karteru przewód wysokiego napięcia układając go tak aby nie został uszkodzony (przyciśnięty) podczas dokręcania podstawy.

7.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 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 7 i 8.**

a)odkręcić świecę zapłonową i wyznaczyć punkt zapłonu (dla silnika 125ccm 3mm przed GMP)

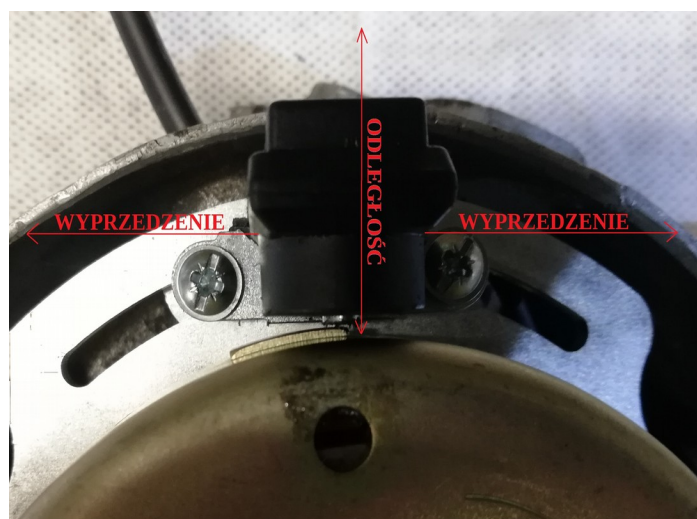
b)popuścić 2x śruby m4 i regulując impulsatorem prawo/lewo spowodować, aby znacznik na kole magnesowym „wjeżdżał” w punkt środkowy impulsatora

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 7.

Obraz 8.



15.Założyć kostki podwójne na przewody prowadzące od silnika do modułu w taki sposób, aby:

a)pierwsza z nich tworzyła połączenie kolorów:

-**czerwony** (przewód z silnika) z przewodem **czerwono-czarnym** (moduł)

-**niebieski** (przewód z silnika) z przewodem **czerwono-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)

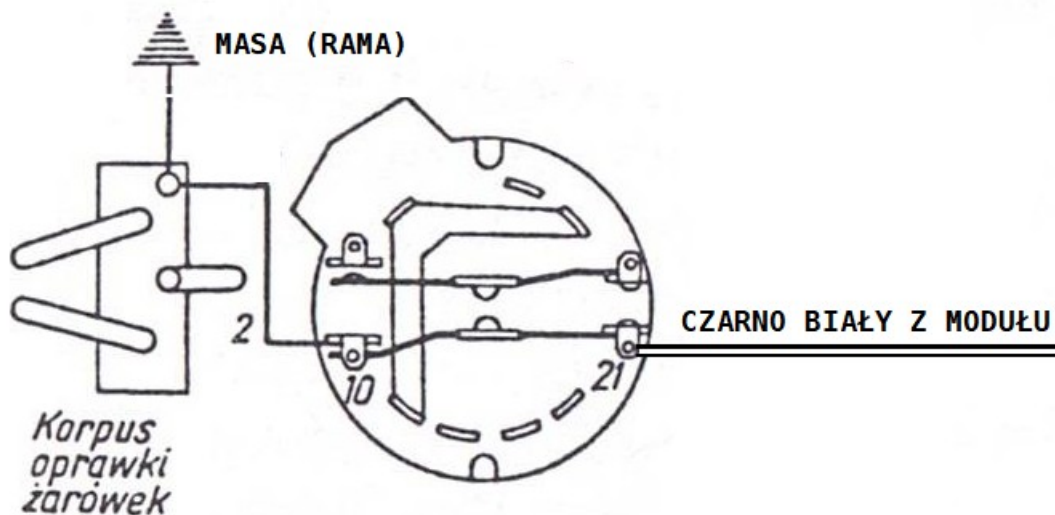
-**czerwony** (z kostki) z **czerwonym** (regulator) oraz pod **pin 52, 46 oraz 16** (wyjaśnienie w dalszej części instrukcji)

-**czarny** (z kostki) z **czarnym** (regulator) oraz **pin 47** w stacyjce (wyjaśnienie w dalszej części instrukcji)

Po podłączeniu wszystkich przewodów układu CDI do wpięcia w instalacje pozostają 3 następujące kable, które w zależności od rodzaju stacyjki trzeba połączyć w następujący sposób:

1. Czarno biały z modułu zapłonowego:

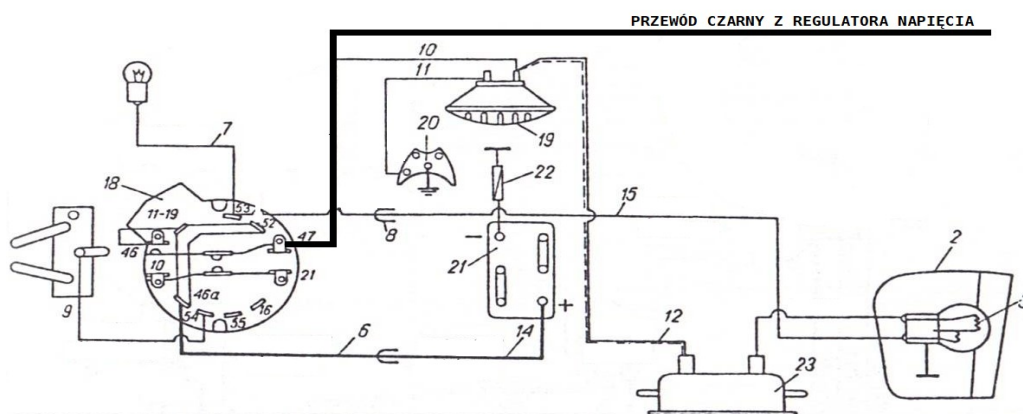
Przewód czarno biały pełni rolę „gaszaka” zetknięcie przewodu z masą (ramą motocykla) powoduje zanik iskry na stykach elektrody świecy zapłonowej; aby zapewnić prawidłowe działanie gaszenia należy ten przewód wpiąć w następujący sposób:



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:

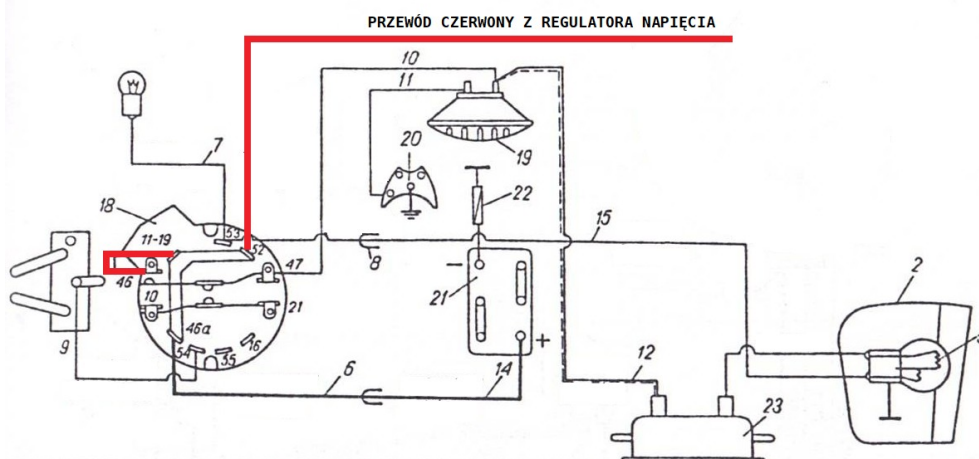
Przewód czarny z regulatora napięcia jest przewodem „wzbudzenia” (z ang. „sense”). Jego prawidłowe podłączenie gwarantuje poprawne działanie regulatora napięcia. Po włączeniu zapłonu oraz przy każdym położeniu stacyjki na którym silnik może pracować na tym przewodzie **MUSI BYĆ NAPIĘCIE +12V**, aby zapewnić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



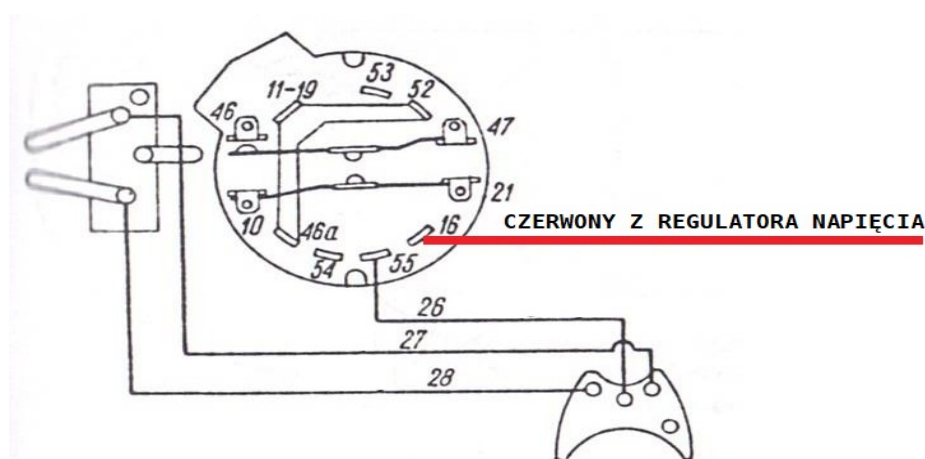
3. Czerwony z regulatora napięcia:

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!

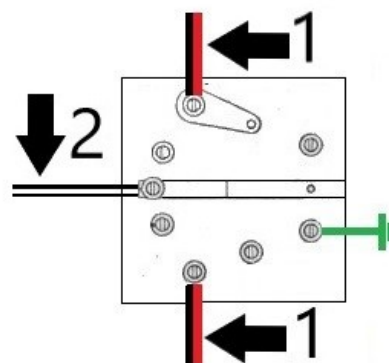
SCHEMAT STACYJKI WFM:

1.PRZEWÓD CZERWONY+CZARNY Z REGULATORA NAPIĘCIA (RAZEM!)

UWAGA!

Miedzy dwoma pinami zaznaczonymi nr 1. należy zrobić łącznik (mostek).

2.Przewód CZARNO BIAŁY z modułu (gaszenie).



Wszystkie inne odbiorniki podłączyć według oryginalnych schematów.