

Instrukcja montażu oraz użytkowania bezstykowego systemu zapłonowego **GEMO** model **D-05**

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 **GEMO D-05** przeznaczony jest do motocykli typu:

1. JAWA/CZ 350 typ 632 (stary typ)
2. JAWA 350 typ 633
3. JAWA 350 typ 634

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. Centrala sterująca (komponent zbiorczy składający się z regulatora, modułu oraz urządzenia gaszącego)
6. Komplet śrub montażu oraz dodatkowa kostka łącząca i zapasowe konektory.

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.

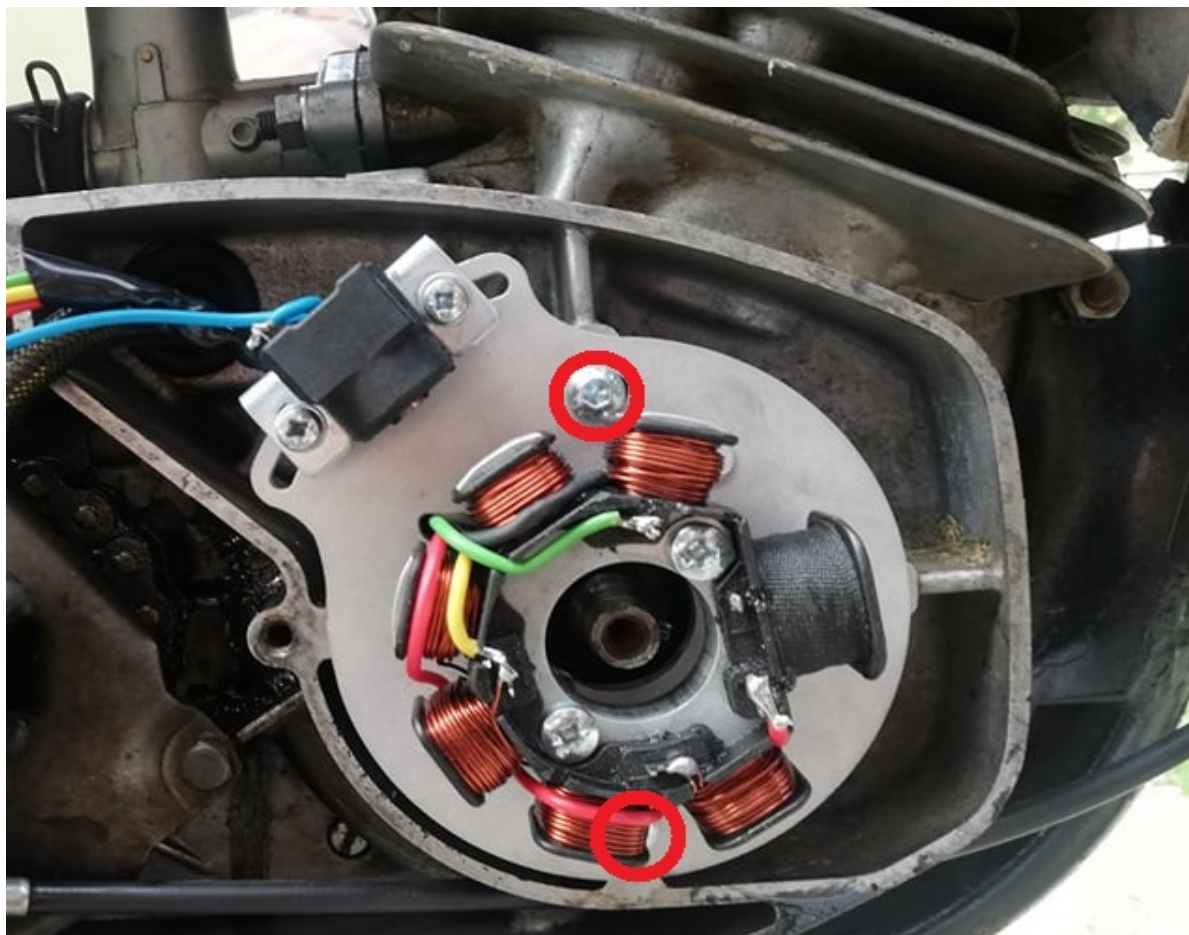
I. Przygotowanie do montażu

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”.
9. Założyć/wymienić żarówki (12v!).



II. Montaż systemu GEMO D-05

1. System GEMO D-05 przeznaczony dla silników 634 **mocowany jest w 2 punktach**. Jego poprawny montaż polega na przykręceniu podstawy w 2 punktach śrubami dołączonymi do zestawu, do obudowy silnika w miejscach zaznaczonych **czzerwonymi punktami** :



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

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

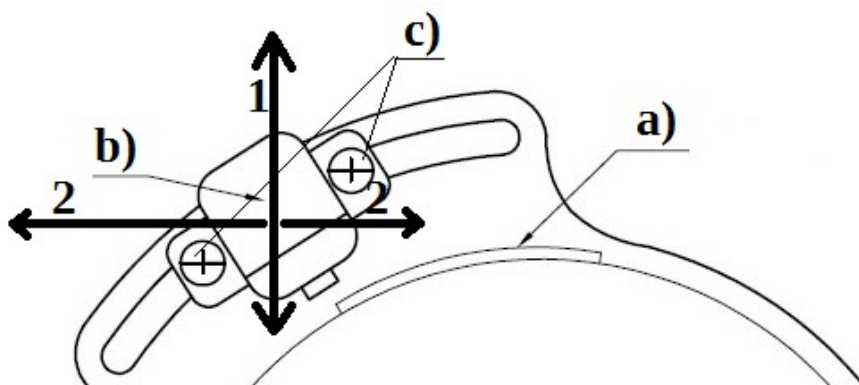
UWAGA: Przed montażem koła upewnić się czy stożek na czopie wału korbowego i w piaście koła magnesowego jest czysty i nie nosi znaków korozji (ewentualne zabrudzenia/korozję **KONIECZNIE** usunąć!).



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

5. 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

a)-znacznik (pasek) koła magnesowego

b) impulsator

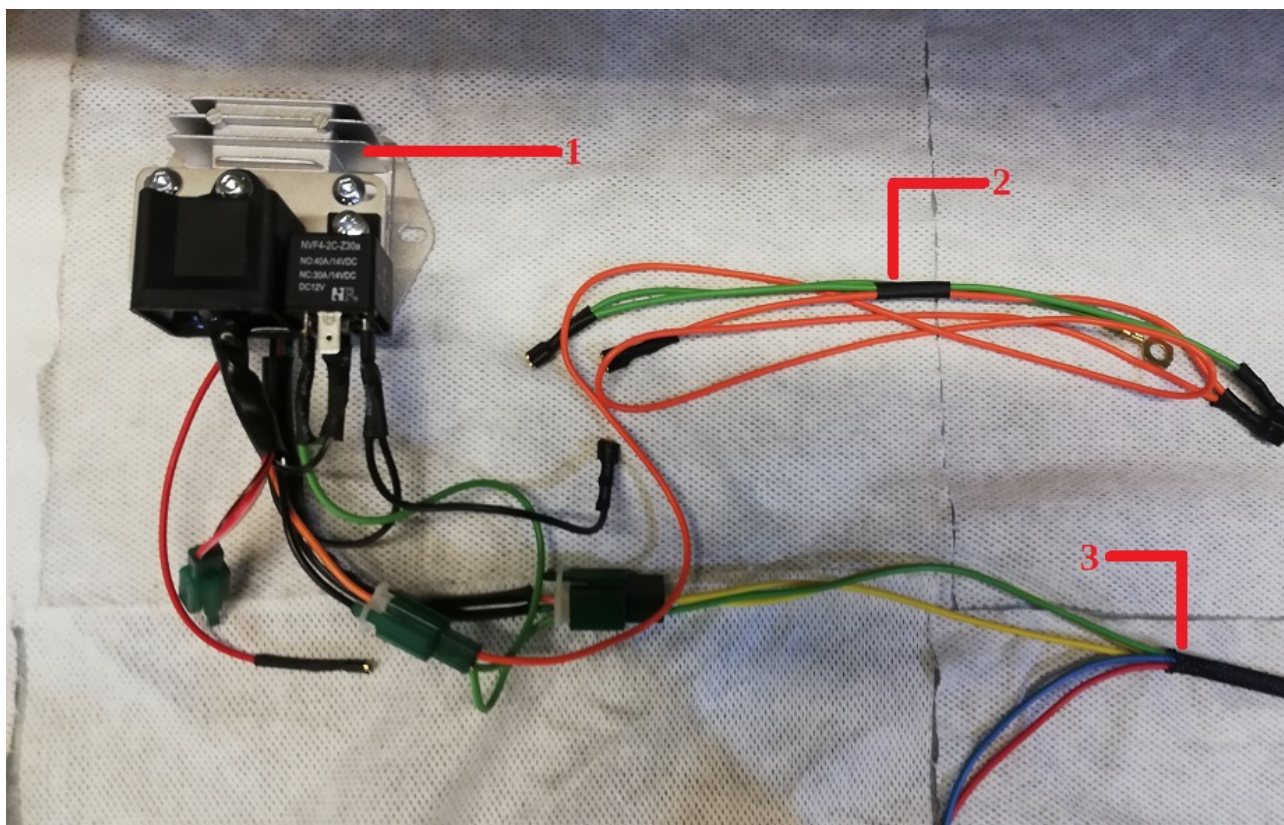
c) śruby mocujące impulsatora

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

7.Założyć prawą pokrywę silnika.

8.Przeciągnąć przewody ze statora do „puszki elektrycznej” oraz zamontować w środku puszki centrale sterującą

UWAGA! Podstawka centrali sterującej jest rozbieralna- w różnych konfiguracjach jej założenie jest możliwe w praktycznie każdym modelu schowka.



Legenda:

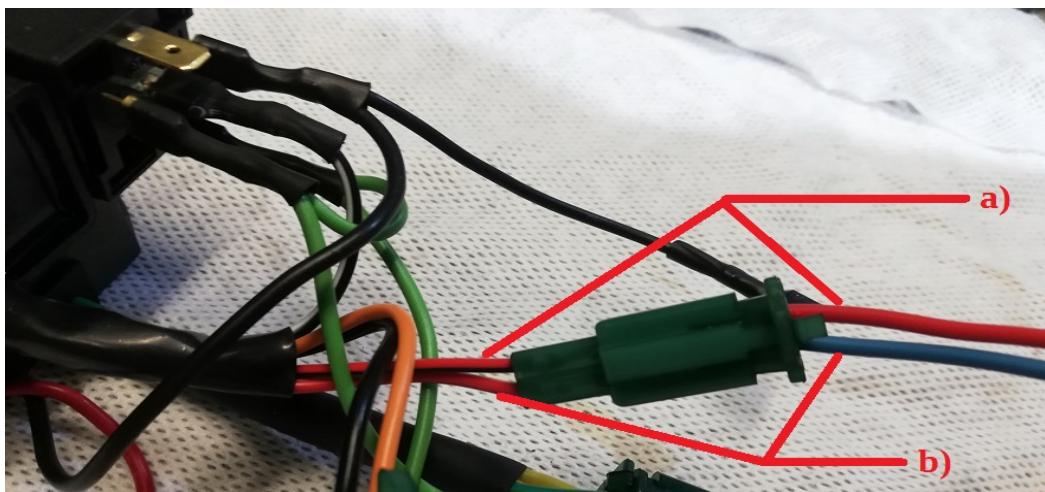
1.Centrala sterująca.

2. Wiązka przewodów z centrali sterującej do cewek wysokiego napięcia (pod zbiornik)

3.Wiązka przewodów z silnika (do „puszki elektrycznej”)

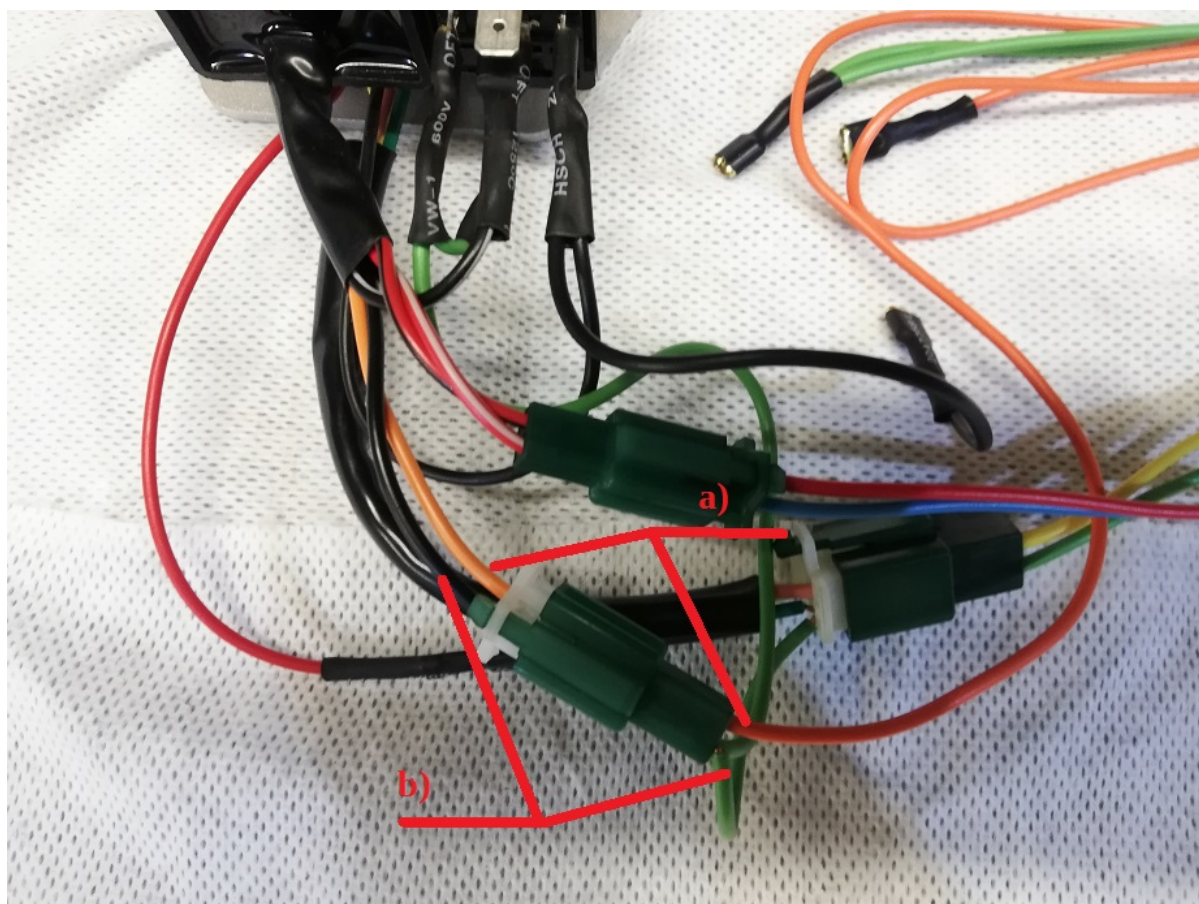
9. Połączyć przewody z silnika z przewodami z centrali sterującej (kostka 2 pinowa), aby uzyskać następujące połączenia:

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

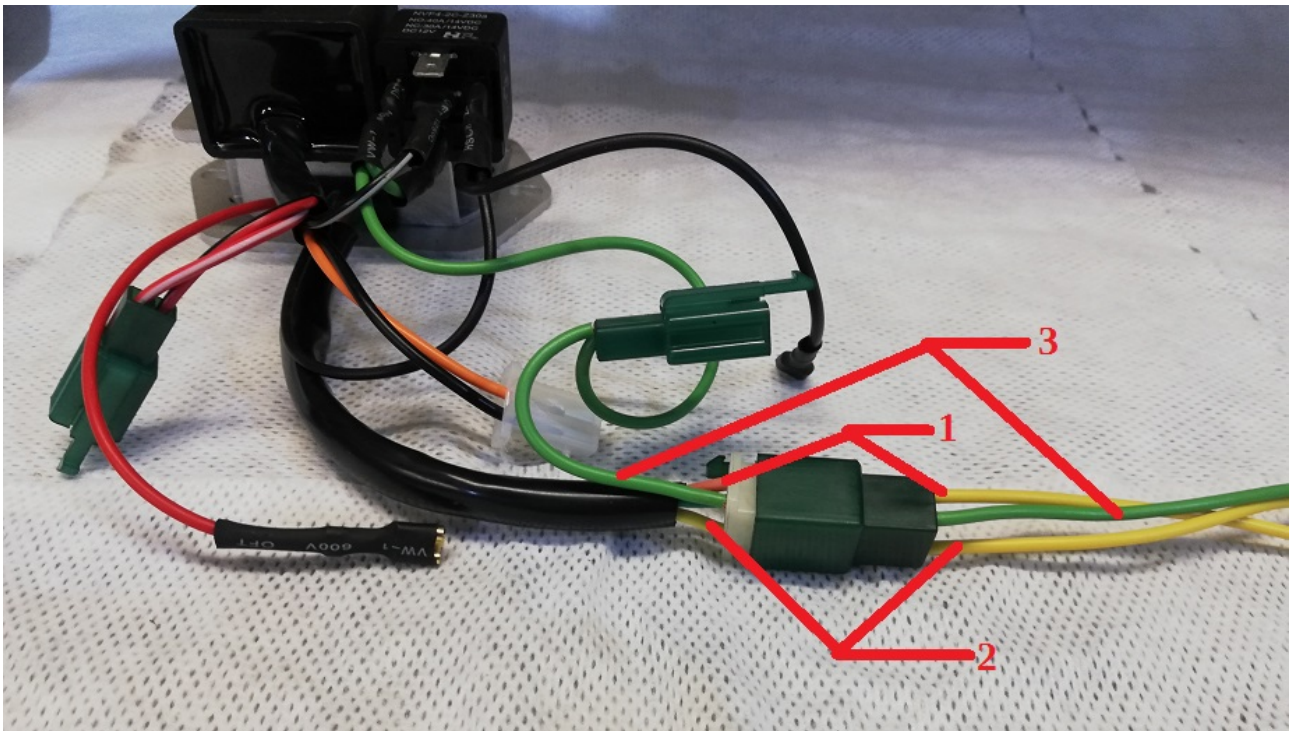


10. Połączyć przewody z centrali sterującej (kostka 2 pinowa), aby uzyskać następujące połączenia:

- a) pomarańczowy z modułu (część centrali sterującej)+pomarańczowy z wiązki cewek WN
- b) czarny z modułu (część centrali sterującej)+zielony (z silnika)



11. Połączyć przewody z silnika z przewodami z centrali sterującej (kostka 6 pinowa), aby uzyskać następujące połączenia:



1)żółty (z silnika)+różowy z regulatora (część centrali sterującej)

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

UWAGA: Kolejność przewodów żółtych dowolna!

3)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.

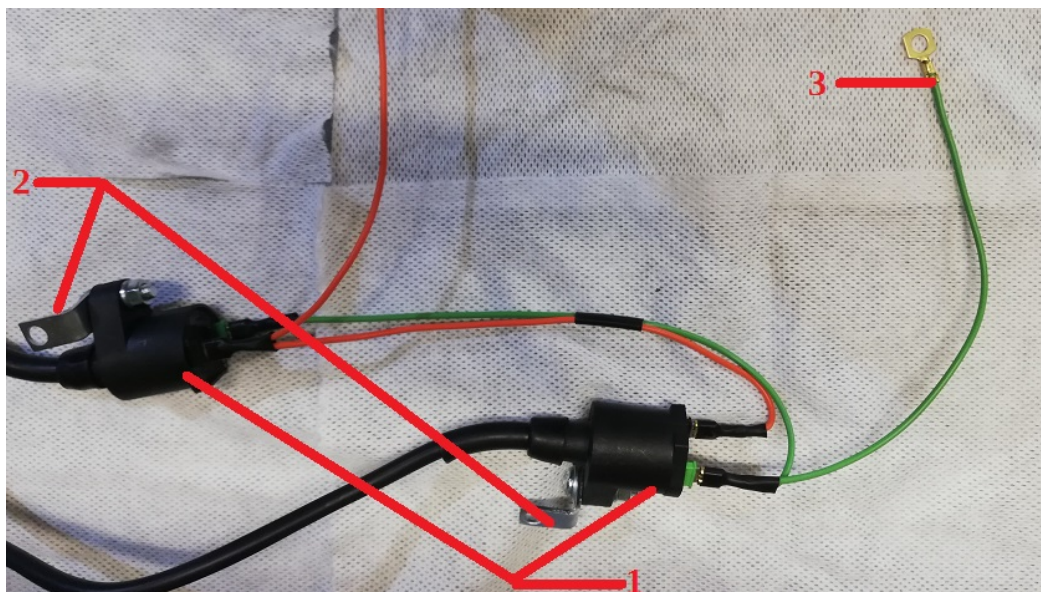
14.Pod jedną ze śrub mocujących podłączyć „oczko masowe”.

15.Podpiąć cewki wysokiego napięcia

-przewód pomarańczowy+pin czarny

-przewód zielony+pin zielony

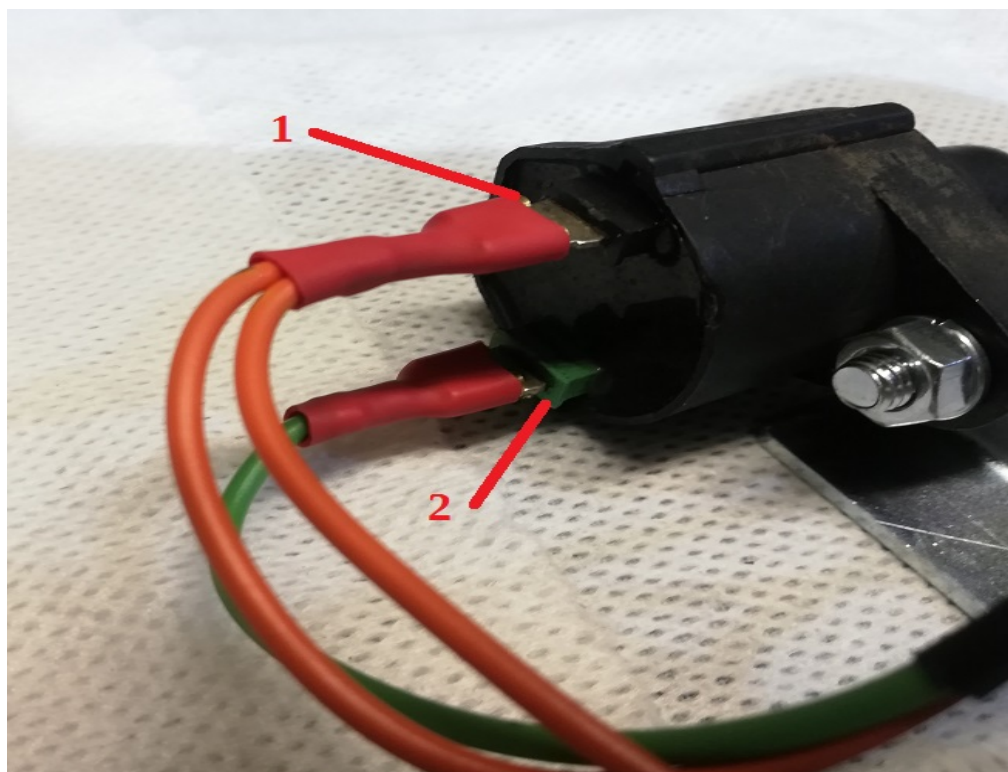
Obraz 1 :



Legenda:

- 1.Cewki wysokiego napięcia
- 2.Mocowania cewek wysokiego napięcia
- 3."Oczko" masowe (do przykręcenie pod mocowania-do ramy).

Obraz 2:



Legenda:

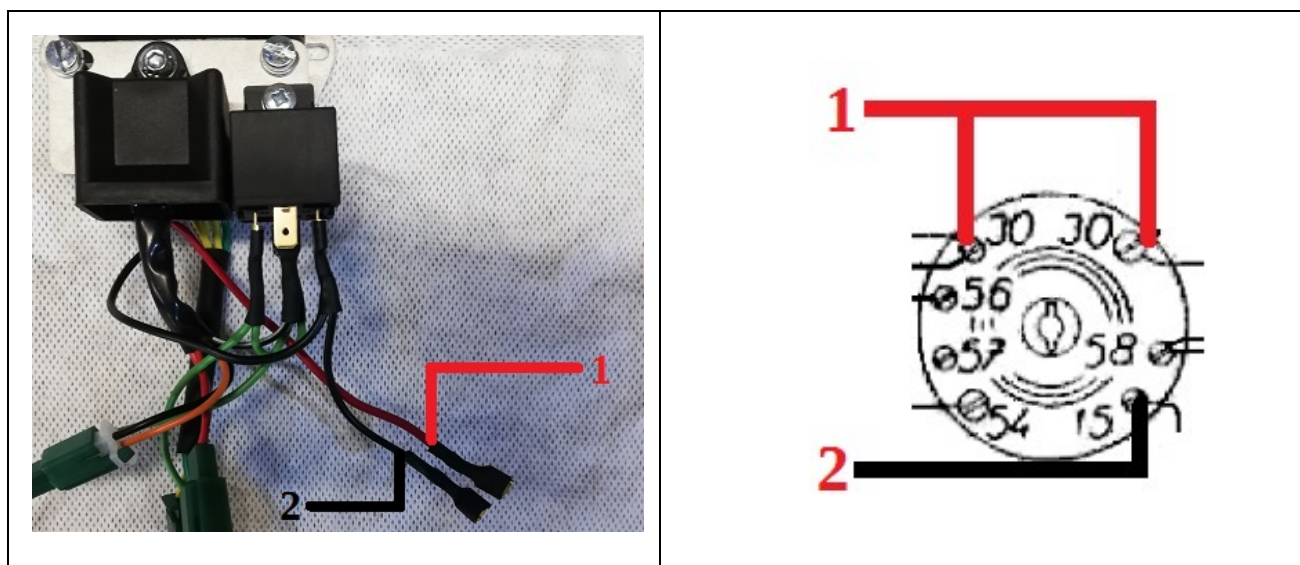
- 1. Pomarańczowy+pin czarny
- 2. Zielony+pin zielony

UWAGA: Dotyczy DWÓCH CEWEK WYSOKIEGO NAPIĘCIA!

16. Podpiąć ładowanie oraz prąd wzbudzenia.

CENTRALA STERUJĄCA:

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 przekaźnika-część centrali sterującej) do 2 (stacyjka pin 15)

UWAGA: Przewód czerwony należy podpiąć również do akumulatora!

UWAGA: Instalację NALEŻY zabezpieczyć bezpiecznikiem (10A)

UWAGA!

Polaryzacja układu elektrycznego:

(+) biegun dodatni akumulatora sygnał sterujący

(-) biegun ujemny akumulatora masa

Tylko taka polaryzacja układu pozwoli na prawidłową pracę systemu!

Test systemu GEMO D-05.

- 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 OSIĄGNAŁ 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 D-05 dostępna jest jako opcja (możliwość kupna dodatkowego komponentu elektronicznego).

SYSTEM GEMO D-05

