



走りが楽しくなる (レーシングカーのアクセルレスポンス)
CD-1200ガソリン車点火装置



ELECTRO TURBO SUPER

C.D.I. SYSTEM

CD 1200

価格 ¥49,500

Wako's long experience and rich technologies have produced an all-new lightweight, compact form which is extremely easy to install. Standard output has also been boosted, and for higher energy output a power expander can be added which increases energy volume and greatly lengthens sparking duration.

和光テクニカルの「CD1200」は、長期に渡り蓄積された独自の技術と経験によって生まれました。クイック充電回路の採用と、充実した電源を内蔵することにより、最高回転までエネルギー減衰がほとんど無く、高回転になる程、一般のC.D.I.との差が際立ってきます。また、ボディは軽量でコンパクトな為、狭いスペースでも簡単に、ほとんどの車種に取付可能です。



新しいカーテクノロジーにトライする

和光テクニカル株式会社

〒157 東京都世田谷区喜多目9-15-7 電話(03)480-3681代

Q 1 C.D.I.とは何んですか?

従来、一般車に使用されている点火装置（ガソリンを燃やすスパーク発生装置）はコイルとポイントまたは、トランジスターのスイッチを利用した効率の悪い方式によっています。C.D.I.装置は高電圧を電子回路で作成し、コンデンサーに蓄えられた大きなパルス状エネルギーをコイルに流し込み、極めて効率良くスパークエネルギーを作り出す装置なのです。レーシングカーではかなり以前から使用されていますが、高価だったり、レース専用の装置しか無く一般にはマニアの領域を出ませんでした。また、最近安価なものが出ていますがパワー不足から十分な体感を得られる物が少ないのが現状です。

WAKOはC.D.I.の開発歴史は非常に古く、国内で真先に高エネルギーC.D.I.の開発に成功した会社です。CD-1200はこれらの長年に渡り蓄積されたノウハウが、この斬新かつ軽量のコンパクトなフォームに全て結晶されたC.D.I.です。

Q 2 点火エネルギーが強力だとどうして車のパワーがUPするか?

燃料(ガソリン)から走る為のエネルギーを引き出す為にプラグからのスパークは極めて重要な要素なのです。線香のような小さな火種で火をつけるよりトーチランプのような大きな火種が当然効率良く着火出来るのと同じ理由です。それ故にC.D.I.を付ければ、高回転になればどんどんパワーが上り好フィーリングが得られる事でも証明されます。火花の持続性をさらに持たせる事で中低回転のトルクもさらに増強させる事が出来ます。(パワーエキスパンダー追加)

Q 3 どんな車に取り付けられますか?

ガソリンエンジン車なら一部の車を除いてほとんど取り付けられます。一部改造なしで取り付け出来ない車は…トヨタのM型ターボ車(57年式)、日産RBツインカム等です。

Q 4 車検等で問題はないでしょうか?

付加装置ですし排出ガスもきれいになる装置なので全々問題ありません。



■スーパーZコイル

最高材質のケイ素鋼鉄芯に充分余裕のある巻線を用いた62φGT用GTコイルで容量が大きいのでパワーエキスパンダー使用時には是非おすすめします。「黄(ハイトル型) ¥8,000 赤(ハイレスポンス高電圧型) ¥7,500 金(スーパーポテンシャル) ¥8,500」



■パワーエキスパンダー

C.D.I.にワンタッチで挿入するだけで、強力な誘導性ロングスパークがC.D.I.エネルギーに加算されます。火花持続時間は3-5倍にも延長することが出来ます。¥14,000 KOEI, TRD用 ¥15,000



■LASER-8シリコンコード

8%のシリコンコードとニクロム線を特殊処理したコードで強力な点火力にも充分耐える事が可能で、ほぼ半永久的に使用出来る設計になっています。



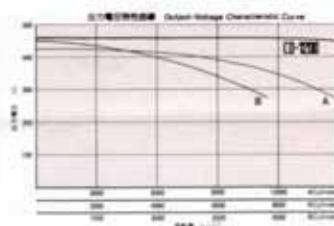
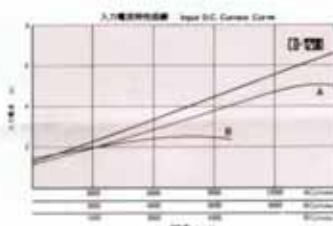
■同時点火用C.D.I.

CD-1200の2台分及び3台分のユニットを内蔵した同時点火用C.D.I. 6気筒車で一台のC.D.I.でOKです。TWIN ¥64,500 TRIPLE ¥74,500 ツインはロータリー車やツインプラグ車にも応用可能。

販売店

Q 5 どうしてWAKOのC.D.I.はエネルギーが大きいのですか?

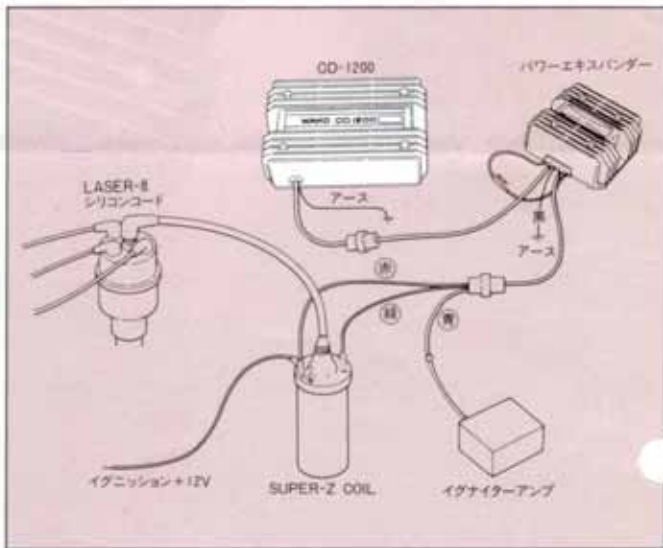
車でも同じボディに1000ccもあれば2000ccのエンジンを乗せたものもあるように、C.D.I.も箱だけではパワーはわかりません。CD-1200は充分余裕ある電源回路(他社の2-3倍)とエレクトロスーパーチャージャー回路の採用で極限の高出力を得る事が出来ます。



Q 6 防水性、耐震性、耐熱性はどうか?

防水性は完璧です。エポキシ樹脂を流し込んでおり線のグロメットもシリコンゴム使用で、放熱も充分考慮したアルミダイキャストを使用しています。

Q 7 コンポシステムを教えてください

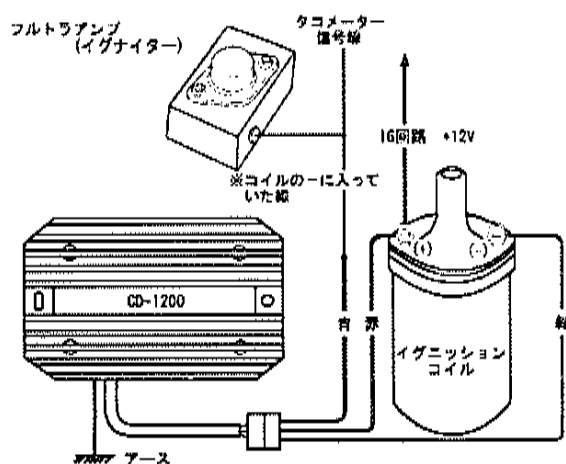
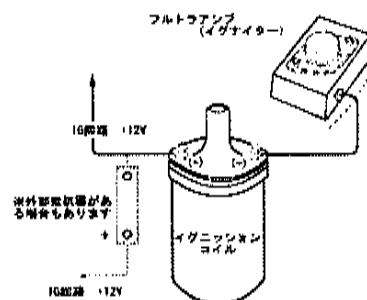


CD-1200 取扱説明書

このたびは、C. D. I. CD-1200 をお買い上げいただきありがとうございます。CD-1200 は長年の技術の積み重ねによって達成された完成度の高いC. D. I. で、あらゆる回転数で高出力が得られます。また、システムアップとして、スーパーZ コイル(高出カイグニッションコイル)、パワーエキスパンダー(トルクアップに効果)、などもご用意してあります。

フルトラ式の場合

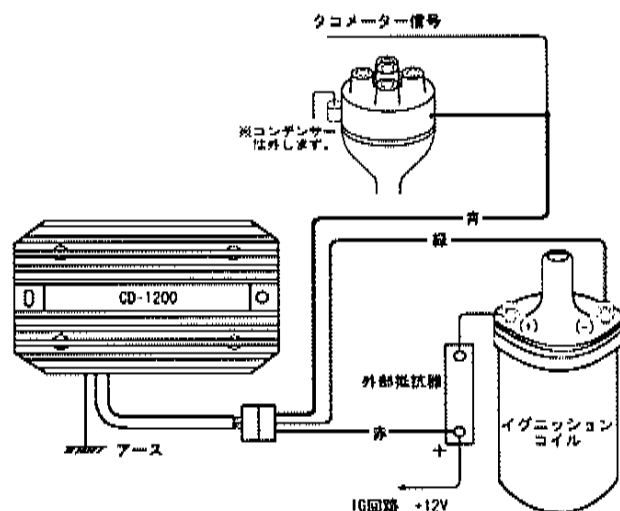
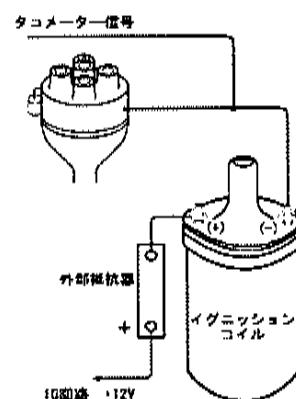
- 作業をする前に必ずバッテリーのマイナス側を外したのを確認してから作業に取りかかってください。CD-1200 を取り付ける前(ノーマル)の配線は基本的には右図のようになっております。
- イグニッションコイルのプラス側 (+12V) とイグニッションコイルのマイナス側 (イグナイターからの線) を両方とも後で判るように外しておいてください。



- CD-1200 に付属の配線用カブラーを左図のように接続してください。
- 配線用カブラーから出ている青線にはイグニッションコイルのマイナス側から外した線(イグナイターからの線)を接続します。赤線はイグニッションコイルのプラス側から外した線 (+12V) と接続し、イグニッションコイルのプラス側のターミナルに接続します。緑線はイグニッションコイルのマイナス側のターミナルに接続してください。
- 外部抵抗器が付いている場合は赤線を外部抵抗器のプラス側 (+12V) に接続します。

ポイント式の場合

- 作業をする前に必ずバッテリーのマイナス側を外したのを確認してから作業に取りかかってください。CD-1200 を取り付ける前(ノーマル)の配線は基本的には右図のようになっております。
- CD-1200 に付属の配線用カブラーを下図のように接続してください。



- 配線用カブラーから出ている青線にはイグニッションコイルのマイナス側から外した線 (デストリビューターからの線およびタコメーターの線) を接続します。赤線は外部抵抗器のプラス側 (+12V) に接続します。緑線はイグニッションコイルのマイナス側のターミナルに接続してください。デストリビューターに付いているコンデンサーは外してください。コンデンサーの線が他に触れることがないようにしてください。

この度CD-1200 CDIをお買い上げ頂き誠に有り難う御座居ます。

CD-1200 CDIは長年の技術の積み重ねによつて達成された完成度の高いCDシステムで高信頼とあらゆる回転数で高出力が得られる基本性能を有しております。又トルクを強化するパワーエキスパンダーや走りの用途に応じた4種類のコイルも選択出来ます。(3点キット)

取り付けにあつての基本的注意事項

車種 : フルトラ式点火、ポイント式点火いずれもデストリビューター方式なら簡単に取り付けられます。

取り付け場所 : 電子パーツを使用していますので発熱の多い場所や直接水のかかる場所は避けて下さい。エンジン本体には付けないで下さい。

取り付け方法 : 取り付けに当たりバッテリー(-)端子を外してから作業にかかつて下さい。まず本体は直接ボルト、ナット又はタツジビスで止めるか補助金具を使用してしっかりと取り付けして下さい。配線コードは絶対にプラグコード等に束ねないで下さい、又コードを延長する場合太めのコードを使用して下さい。

イグニッションコイルについて :

最近の車のコイルはすべて閉磁式コイルですが耐圧が小さかつたり電氣的にも火花持続時間が短くスーパーZコイルに交換する事をお勧め致します。ただしデスピにコイル内蔵式の場合、T-300をコイルに直列に入れて使用します。

プラグコード及びプラグについて :

プラグコードはカーボン芯の物や抵抗ゼロの物は使用しないで下さい。

当社のLAZER-3プラグコードをお勧め致します。(クロム合金製)

T型CDIの配線図2 (ポイント式の場合)

T型CDIをご利用の際には下図を参照の上、次の要領で配線をおこなってください。

- 赤線： 外部抵抗器の (図のR) +端子に接続する。(コイルの+端子にはありません。)なお、電流式タコメータ (図のA) が使用されている場合 (日産車45~50年) には、図の点線で示したようにヒューズボックスのIG回路に接続する。なお、この場合赤線を延長する必要があります。
- 黒線： ポンプアースする。

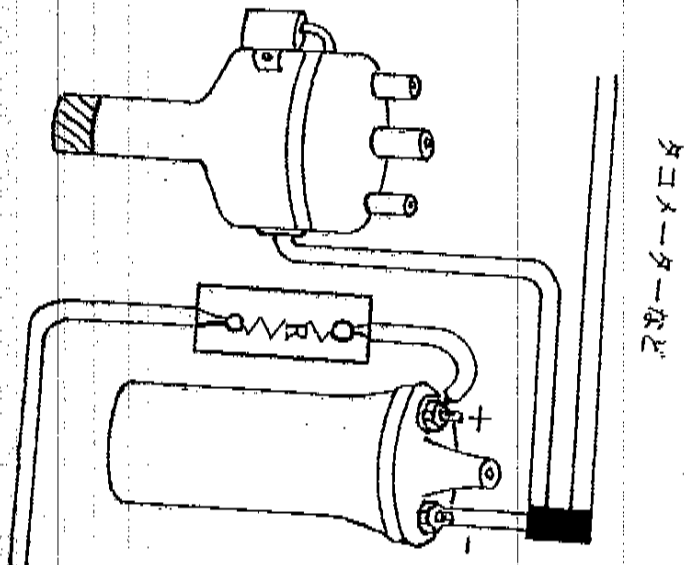
青線： イグニッションコイルの (-) 端子に接続されていた線すべて (タコメータ、ブローラーなど) をはずして5ミリのビスナットでかため

ニールナーで確実にクランプする。

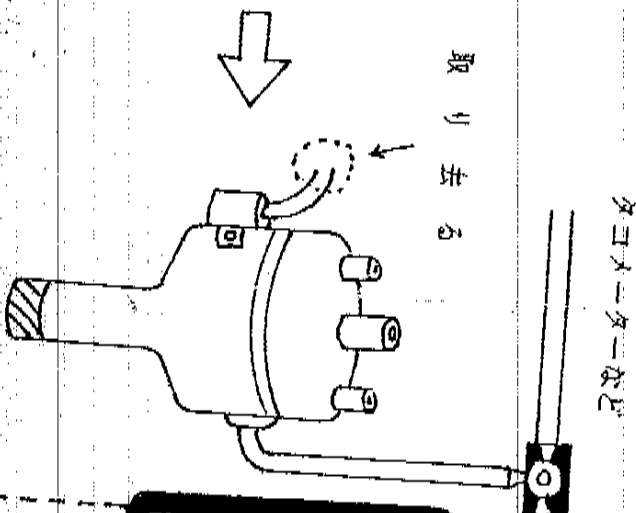
緑線： イグニッションコイルの (+) 側にこの線1本のみを接続する。

ポイント式のものにCDIを使用するときはポイントのコンデンサは矢印で示したようにはずすかまたは切断する。

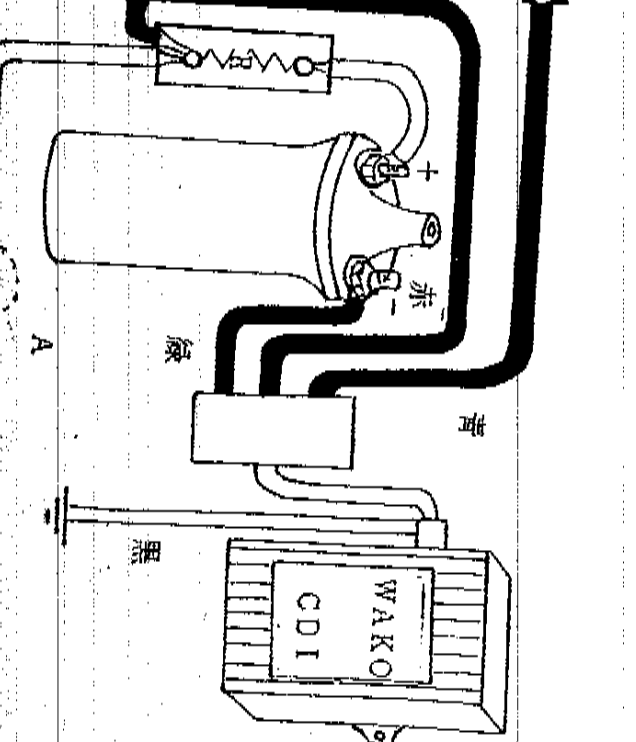
*ポイント式を使用している場合において、朝スタートが困難だったり、時々き悪くするような場合ポイント接点間に接点回復剤などをぬるとよい。



タコメータなど



タコメータなど



付属のカラーコードを用いて配線してください。

CD-1200の配線 (ワルトラ式の場合)

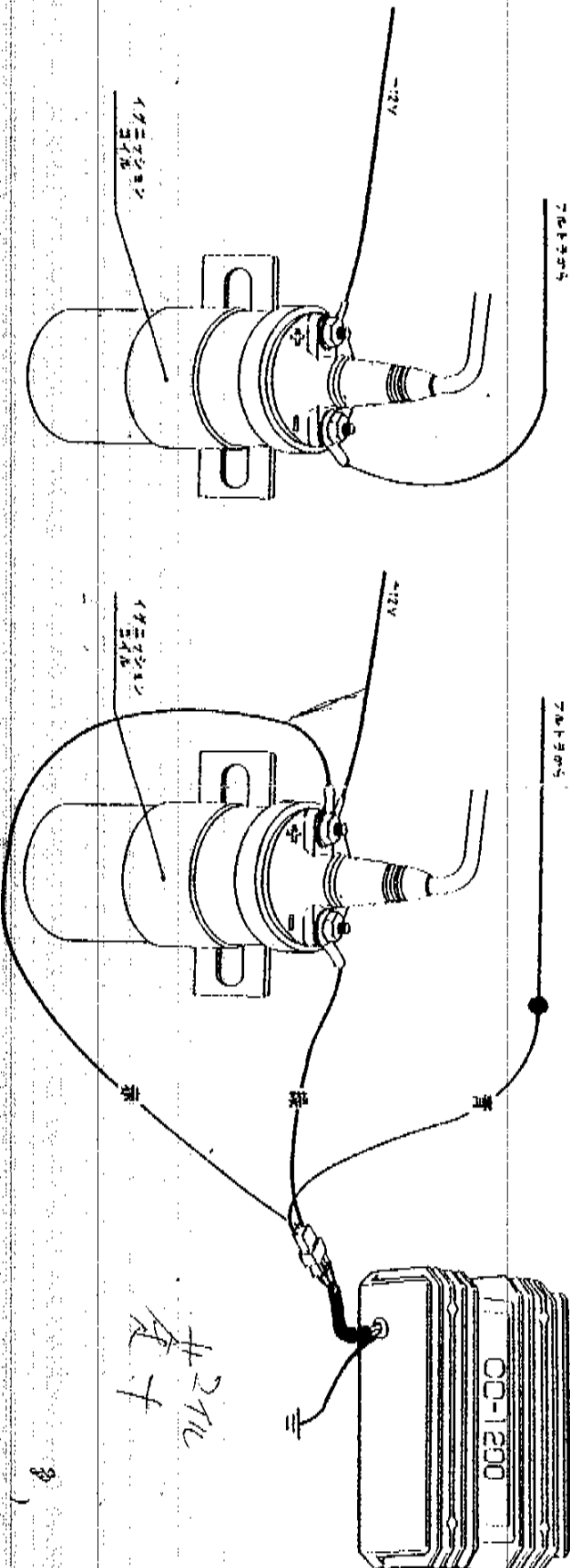
B L 型C. D. I をご使用の際には下図を参照の上、次の要領で配線を行って下さい。

赤線 : イグニッションコイルの+側に接続する。尚、ワルトラエンジンとイグニッションコイルとの間に抵抗Rが使用されているタイプの物 (トヨタ車の一部) については、その抵抗Rの手前 (十端子側) に取り付けて下さい。
(ボイソト式の配線図参照)

青線 : イグニッションコイルの-側に接続されている線を取り外し、その線に接続する。

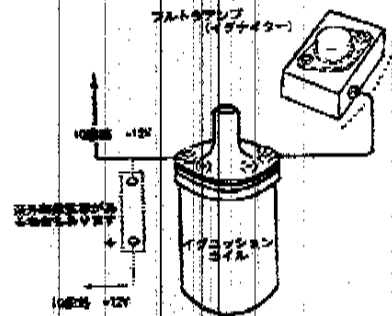
緑線 : イグニッションコイルの-側にこの線1本のみを接続する。

黒線 : ホチーアースする。



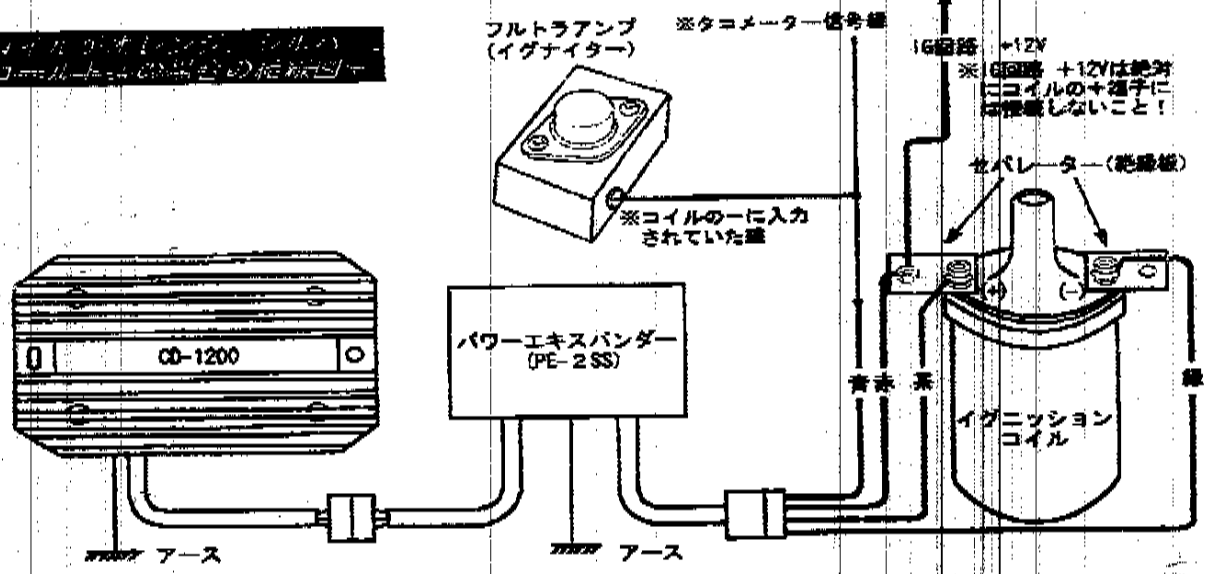
CD-1200 にパワーエクスパンダー (PE-2SS) を取り付ける配線図

- ① 作業をする前に必ずバッテリーのマイナス側を外したのを確認してから作業に取りかかってください。CD-1200 を取り付ける前(ノーマル)の配線は基本的には右図のようになっております。(デストリビューター装着車の場合)
- ② イグニッションコイルのプラス側 (+12V) とイグニッションコイルのマイナス側 (イグナイターからの線) を両方とも後で判るようの外しておいてください。
- ③ CD-1200 のカプラーと PE-2SS のカプラーを下図のように接続してください。次に PE-2SS の他方のカプラーに付属の配線用カプラーを差し込みます。
- ④ 配線用カプラーから出ている青線にはイグニッションコイルのマイナス側から外した線 (イグナイターからの線) を接続します。赤線はイグニッションコイルのプラス側から外した線 (+12V) を接続します。この時点でイグニッションコイルの端子には何の線も入っていないことを確認してください。(別紙に続く)

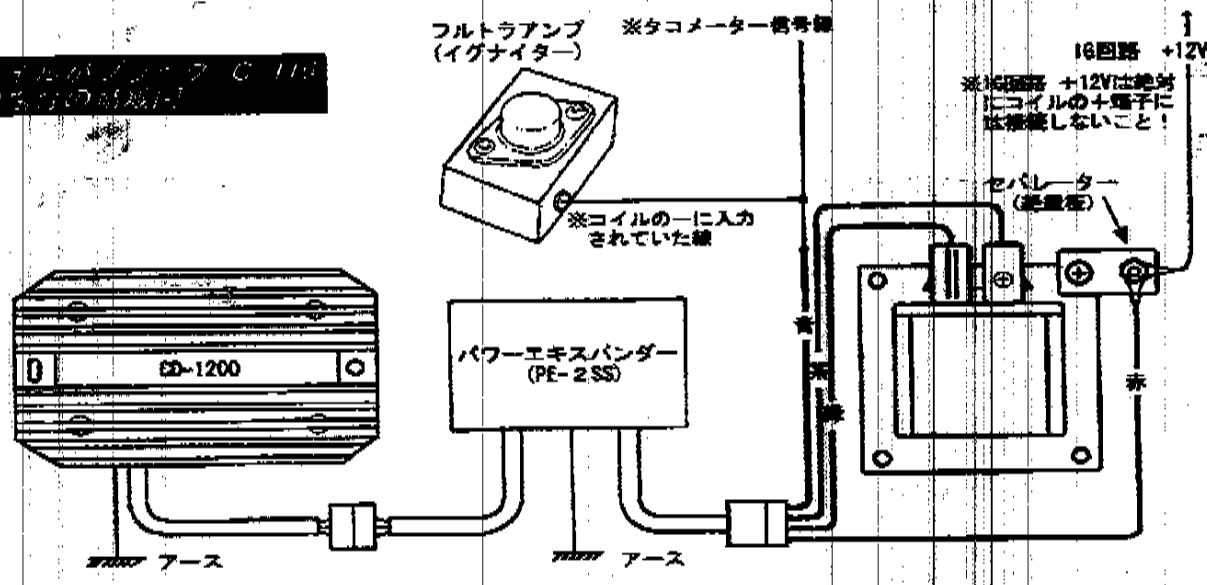


ご注意!! イグニッションコイルには緑線と茶線のみです。他の線 (16回路 +12V タコメータの線など) は一切接続されません。ご確認ください!!

ノーマル配線 (イグナイターからの線)



フルトラアンプ (イグナイター)からの線



03-03-12-11:37

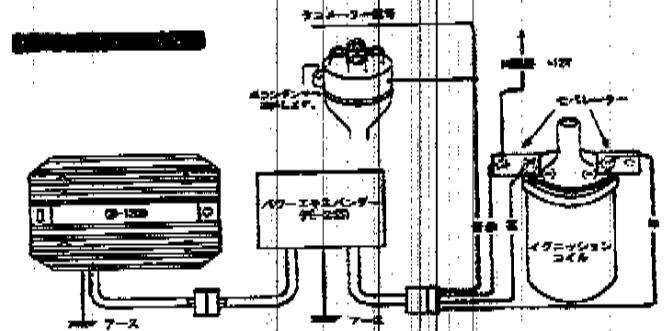
0334803643

ペーｼン 02/02

● 配線カプラーから出ている茶線は、イグニッションコイルのプラス端子に接続します。緑線はイグニッションコイルのマイナス端子に接続します。イグニッションコイルには茶線、緑線のみ接続されます。他の既存の線は一切接続しないでください。

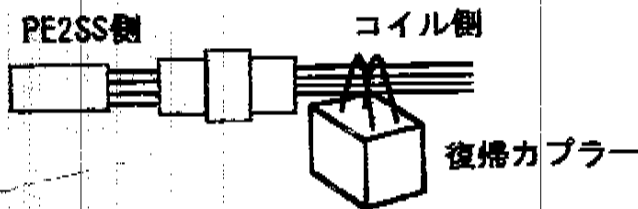
● PE-2SS を使用する際のイグニッションコイルには+12V やタコメータの線は接続されません。このことを確認して完了です。

※ポイント式の場合でも配線は変わりありませんが、QD-1200の能力を発揮させるには、フルトラ式への変更をお勧めします。ポイント式の場合は右図を参考に配線してください。



付属カプラー(ノーマル復帰カプラー)について

● パワーエキスパンダーに付属している4Pカプラーは、万が一、点火系の原因によるトラブルが起こったとき、ノーマルに復帰させる大切なカプラーです。必ず車の判りやすい場所に保管するか、図のように配線コードに絡んでおいてください。



● パワーエキスパンダーとコイル側の配線をはずし、付属の4Pカプラー(ノーマル復帰カプラー)をコイル側のカプラーに差し込みます。

● これで、QD-1200とPE-2SSを取り付ける前(ノーマル)の状態に復帰します。

※+12Vの配線は図のように付属のセパレーターを使用しますとスマートに仕上がります。セパレーターを使用する際には高電圧+12Vおよび赤線が接触しないように十分注意してください。

※外部タコメーターをご使用の場合は配線図の青線に接続してください。

※マイナス/ボルトタコメーター車(旧スカイラインGT-R)の場合はTA-5アダプター(別売)を使用してください。また、電子式タコメーター(84年~89年の日産車)は動作しませんので別のパワーエキスパンダー(PE-3)を使用してください。

※純正品の閉鎖式コイルは耐圧が小さく壊れやすいものもあるので、できるだけ弊社のスーパーZコイルをご使用になられることをお勧めします。

※プラグギャップについては、圧縮比1:9のエンジンの場合シルバーコイルで1.05mm~1.1mm、ゴールドコイルで1.0mm、オレンジコイルで0.9mm~1.0mm、ブラックコイルでは1.1mm~1.3mmが適当です。

※点火力を強化すれば当然プラグコードの強化も必要になります。弊社では、レーザー-8(1m/7KQ)およびレーシングレーザー-8(1m/7KQ)の2タイプのシリコンコードを用意しております。レーザー-8は純正プラグコードに比べ約1.5倍のエネルギーアップ、レーシングレーザー-8は純正プラグコードに比べ約2.4倍のエネルギーアップを実現した高耐久、特殊合金線プラグコードです。詳しくは販売店および弊社までお問い合わせください。

和光テクニカル株式会社

Tel 03-3480-3681 Fax 03-3480-3643
 東京都世田谷区喜多見9-15-7 E-mail wako-tech@nifty.com