

ZESTAW DO KONWERSJI

z silnikiem przekładniowym na TYŁ

instrukcja montażu i użytkowania



1.Wstęp

2.Zastosowanie

3.Parametry techniczne

4.Bezpieczne użytkowanie

5.Montaż zestawu

6.Gwarancja

NEXUN.PL

1. WSTĘP

Dziękujemy Państwu za zakup zestawu do konwersji. Aby zapewnić jego prawidłowe i bezpieczne użytkowanie, przed przystąpieniem do instalacji, prosimy o dokładne zapoznanie się z instrukcją obsługi.

Przed przystąpieniem do budowy roweru elektrycznego prosimy o sprawdzenie czy wszystkie elementy zestawu nie są uszkodzone. W przypadku braku któregoś produktu lub podejrzenia uszkodzenia, prosimy o kontakt.

Firma NEXUN Sp. z o. o. nie przyjmuje odpowiedzialności za żadne straty klienta lub strony trzeciej wynikłe z nieprawidłowego montażu zestawu oraz używania go niezgodnie z przeznaczeniem.

2. ZASTOSOWANIE

1. Zestaw montujemy w tradycyjnym rowerze posiadającym mocowanie tylnej piasty w ramie na klasyczną oś 9mm (tzw. motylek) oraz przerzutkami opartymi o wózek.

2. Zestaw napędowy przeznaczony jest do jazdy miejskiej i trekkingowej. Forsowne użytkowanie roweru w stylu jazdy górskiej może doprowadzić do przegrzania lub przyśpieszonego zużycia elementów i usterki napędu. Zestawy do jazdy sportowej czy MTB (górskiej) zbudowany jest z innych komponentów.

Nawet jednorazowa wycieczka obfitująca w strome podjazdy może doprowadzić do usterki napędu.

3. Zestaw posiada 5 biegów z regulowaną z poziomu wyświetlacza mocą maksymalną w zakresie od 250W na 1 biegu i prędkością 25km/h do około 1250W na 5 biegu i prędkością maksymalną zależną od wielkości koła, około 40km/h. Parametry zależą od wybranego zestawu do konwersji.

UWAGA: Nie stosować w rowerach o słabej jakości technicznej lub o konstrukcji nie dostosowanej do mocy i prędkości generowanych przez dany napęd.

Produkt należy używać zgodnie z aktualnymi przepisami prawa.

3. PARAMETRY TECHNICZNE

Zestaw z silnikiem	XF08C	XF15	XP03	XP04
Maksymalna moc ciągła	250W	1000W	1000W	1250W
Maksymalny prąd	14A	17A	17A	25A
Napięcie zasilania	36/48V	36/48V	36/48V	36/48V
Typ sterowania	sinus	sinus	sinus	sinus

4. BEZPIECZNE UŻYTKOWANIE

- Nie wolno myć roweru z zestawem do konwersji myjką ciśnieniową - należy myć rower używając wyłącznie słabego strumienia wody lub wilgotnej szmatki
- Koło z silnikiem należy doglądać podczas użytkowania – jest ono obsługowe. Pamiętaj o dociąganiu i centrowaniu koła w lokalnym serwisie rowerowym. Robi się to 2-3 razy w ciągu pierwszych 300-500km. Jeśli zaniedbasz wyrównanie szprych – mogą one zacząć pękać.
- Dbaj o dokręcanie nakrętek trzymających koło (oś silnika) oraz ramiona blokujące oś silnika przed obróceniem się w widełkach

- Jeśli przebijesz dętkę, to łątaj ją łatkami, a nie wymieniaj całej dętki. Dzięki temu nie będziesz musieć wyjmować koła w rowerze, co poluzowałoby wszystkie nakrętki i zmusiło do ponownego ich dokręcania w kolejnych kilometrach wycieczki. Zminimalizujesz także ryzyko uszkodzenia przewodu zasilającego silnik podczas niepotrzebnego wyjmowania koła.
- Nie należy odcinać wtyczek i lutować ich bez wiedzy elektronicznej. Firma NEXUN Sp. z o.o. nie ponosi odpowiedzialności za produkty, w których była ingerencja wewnątrz urządzenia.
- Należy zaprzestać korzystania z roweru z zestawem w momencie pojawienia się oznak spalenizny lub dymu. Należy zachować ostrożność i nadzorować sytuację.
- Jeśli podejrzewa się uszkodzenie jakiegoś elementu, należy zaprzestać użytkowania roweru i oddać go na serwis.
- Rower z zestawem napędowym należy przechowywać w miejscu niedostępnym dla osób nieuprawnionych, szczególnie dzieci.

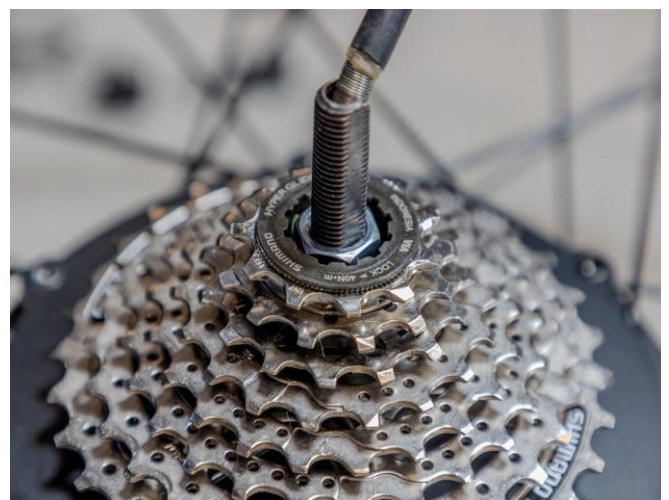
5. MONTAŻ ZESTAWU

Główne kroki:

1. Odwróć rower do góry kołami

2. Zdejmij koło z roweru i przełóż oponę, dętkę i opaskę na nowe koło z silnikiem. Odkręć z ramy zacisk hamulca (jeśli posiadasz hamulce tarczowe).

3. Jeśli koło rowerowe posiada kasetę oraz tarczę hamulcową – zdejmij je. Następnie zlokalizuj srebrną nakrętkę dystansową na osi silnika pod kasetą i odkręć ją wyraźnie poza zasięg bębna. Kasetę zamontuj na silniku. Jeśli Twoja kasetka jest mniej niż 9 biegowa – aby zamontować ją na silniku możesz potrzebować tulei dystansowych („dystans wolnobiegu”). Cofnij nakrętkę, aby była równo z kasetą i nasuń na oś podkładkę z uchem.



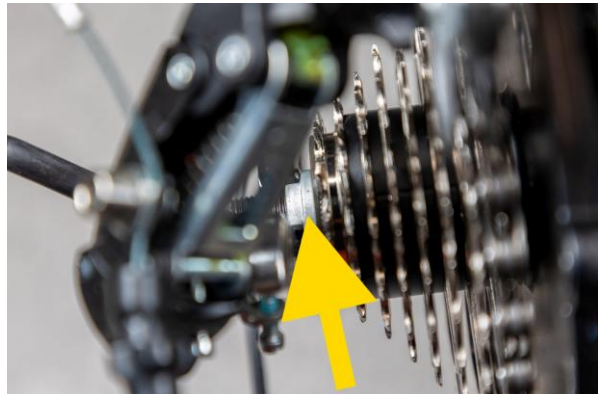
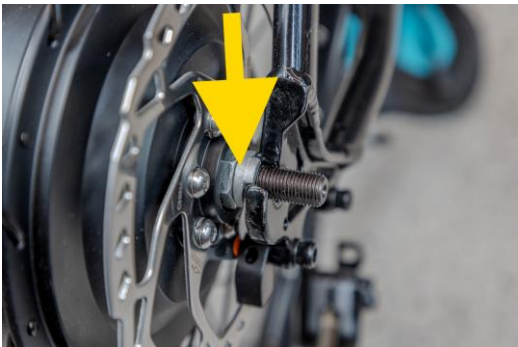


4. Jeśli posiadasz hamulce tarczowe: Odkręć z silnika śruby przeznaczone do montażu tarczy hamulcowej oraz plastikową podkładkę, nie będą potrzebne. Zamontuj tarczę hamulcową na silniku. Polecamy wkręcić śruby na kleju do gwintów.



5. Nałóż na oś silnika podkładki z uchem po stronie tarczy hamulcowej i kasety oraz zamontuj silnik w ramie – rama musi się na nich oprzeć – podkładki z uchem są przeznaczone do montażu między ramą, a silnikiem. Ustaw podkładki tak by ich uszy zablokowały się w ramie czyli w dół roweru. Przed włożeniem silnika obróć silnik tak by przewód z niego wychodzący był skierowany w dół, zapobiegnie to dostawaniu się wody przez przewód do środka silnika.

Włóż silnik do ramy **BARDZO** uważając, aby nie uszkodzić przewodu silnikowego. Nieumiejętny i siłowy montaż silnika często powoduje uszkodzenie przewodu od nacięcia przez ramę.



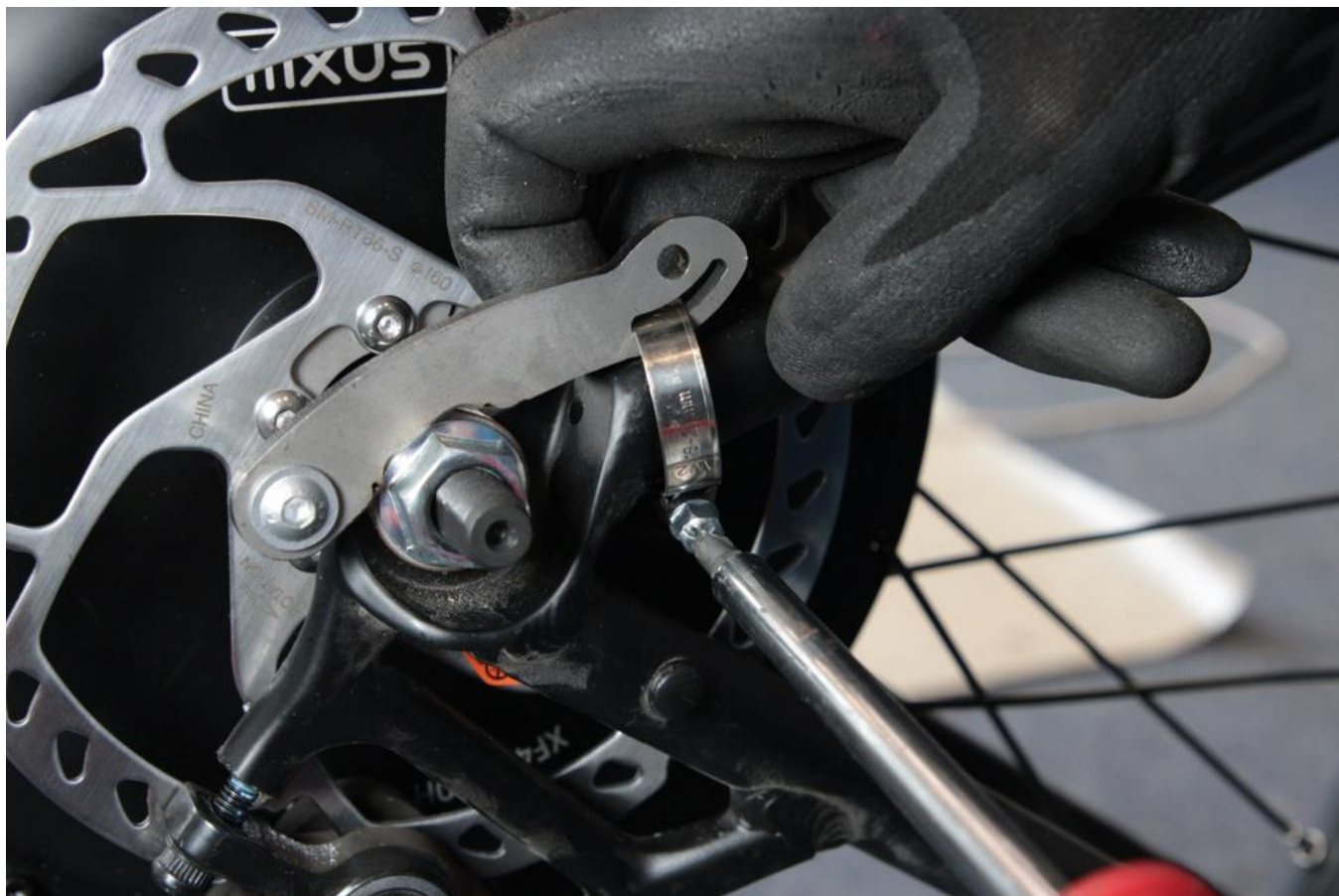
6. Jeśli Twój silnik ma mniej niż 1000W mocy maksymalnej (UWAGA! NIE mylić z mocą znamionową!) to montaż blokad obrotu osi nie jest obowiązkowy i ten punkt możesz pominąć. Jeśli Twój silnik posiada moc maksymalną wyższą niż 1000W – blokady obrotu osi (przynajmniej 1szt) są obowiązkowe.

Po montażu koła z silnikiem nałóż na oś mniejszy element blokady obrotu osi i dokręć go nakrętką główną silnika unieruchamiając całość. Pozycja i kierunek montażu elementu blokady obrotu osi zależy od posiadanej ramy. Sprawdź różne warianty montażu ułatwiające późniejsze unieruchomienie tego elementu ramieniem blokującym.



UWAGA: Jeśli oś Twojego silnika wydaje się za krótka i nie jesteś w stanie założyć blokad z obu stron silnika – załóż blokadę jednostronną – tzn. załóż 1szt blokady z tej strony silnika, z której oś jest wystarczająco dostępna do jej zamontowania

Zdarza się, że blokady trudno zamontować bez jej przeróbki, tzn. doszlifowania, wygięcia, nawiercenia. Nie bój się je przerobić pod konkretną ramę. Lepiej zamontowana blokada trzyma mocniej.



7. Zabezpiecz przewód wychodzący z silnika opaskami zaciskowymi, aby NA PEWNO nie uszkodził się podczas użytkowania.

8. Postaw rower na kołach

9. Zamontuj ponownie zacisk hamulcowy i wyreguluj go.



10. Zamontuj szynę trzymającą akumulator bidonowy. Pamiętaj, że akumulatorów bidonowych NIE WOLNO montować pod ramą (montaż do góry nogami). Skorzystaj z 2 nitonakrętek trzymających uchwyt bidonowy oraz zamontuj dodatkowe 2 nitonakrętki, aby akumulator bidonowy mógł być zamontowany na 4 śruby. 2 fabryczne to za mało. Aby zamontować nitonakrętki nie musisz kupować specjalnych narzędzi, możesz to zrobić kluczem „10” oraz śrubą M5. Poszukaj na YT filmów instruktażowych na ten temat.



11. Wykonaj w obudowie na sterownik otwory wentylacyjne o średnicy minimum 15mm w ilości minimum 4-8 szt. Bez nich sterownik ulegnie przegrzaniu. Wykonaj w najniższym punkcie pojemnika otwór odprowadzający wodę. Zamontuj obudowę w dogodnym miejscu na ramie przy założeniu, że sterownik, który będzie w środku musi być zamontowany przewodami w dół. Wykonaj otwór odprowadzający wodę z wnętrza obudowy plastikowej.



12. Połącz sterownik z przewodem silnikowym. Jeśli przewody mają kolory – połącz je kolorami. Łącz złącza DELIKATNIE aby nie uszkodzić wewnętrznych pinów. Złącza połączone – dociśnij aby polepszyć ich złączenie.

13. Połącz sterownik z główną wiązką przewodów idącą na kierownicę (delikatnie, nie kręć wtyczką – możesz połamać kruche piny wewnątrz) oraz z przewodem zasilającym idącym z szyny bidonu (nie wkładaj na razie akumulatora do szyny).



14. Poprowadź przewód zbiorczy ze sterownika w kierunku kierownicy tak, aby ten nie był w żadnym miejscu naciągnięty, a w okolicy kierownicy dysponował dużą rezerwą długości na zaginanie – dzięki temu nie ulegnie załamaniu. Nie zaginaj przewodu pod małym kątem – stosuj duże łuki.

15. Zamontuj wyświetlacz (zielone złącze) oraz manetkę (żółte złącze). Jeśli masz manetkę kciukową – zwróć uwagę na pierścień dystansujący manetkę od chwytu na kierownicy. To jest BARDZO ważny element, zapobiegnie od zablokowaniu manetki przez „rączkę” w przyszłości.



16. Jeśli posiadasz czujnik PAS „na kwadrat” montowany na lewą stronę osi supportu – zdejmij korbę i nasuń ciasno czujnik pas – powinien wejść w wielowypust miski supportu i się na nim zablokować. Następnie nałóż korbę i zakręć. Jeśli czujnik pas nie mieści się między korbą a miską wkładu supportu – wymień oś na dłuższą w serwisie rowerowym.



17. Jeśli posiadasz czujnik dla systemu Hollowtech, ISIS czy Octalink to montuje się go pod blatami po prawej stronie, zdejmij je, wykręć miskę wkładu supportu, nałóż pierścien z czujnikiem i skręć wszystko. Tarczę z magnesami zamontuj do najmniejszej koronki. Są różne standardy koronek i różne sposoby montażu kółka z magnesami zależnie od tego na co pozwalają warunki. Najpopularniejszy sposób to przyklejenie tarczki klejem 2 składnikowym epoksydowym, użycie śrubek lub zatrzaśnięcie tarczki na blacie.



18. Połącz czujnik PAS ze sterownikiem (żółte konektory).
19. Zamontuj sterownik w pudełku, zrób porządek z przewodami i zamknij obudowę.
20. Włóż akumulator w szynę, przekręć blokadę używając kluczyka, aby akumulator nie wypadł i włącz rower na przycisku wyświetlacza.
21. Wyświetlacz powinien się uruchomić i dodanie mocy manetką powinno poruszyć kołem, więc proszę to robić delikatnie.
22. Podłącz do wiązki na kierownicy 1 czujnik hamowania. Na wyświetlaczu powinna pojawić się ikonka hamulca i manetka powinna zostać wyłączona. Jeśli dosuniesz do czujnika magnes – ikona powinna zniknąć i manetka powinna działać ponownie. Zamontuj na klamce hamulcowej jeden z czujników, tak dobierając lokalizację sensora i magnesu, aby ten aktywował czujnik kiedy klamka hamulcowa odsunie magnes od czujnika. Użyj kleju 2 składnikowego epoksydowego. Następnie zamontuj drugi czujnik na drugą klamkę w analogiczny sposób kontrolując działanie sensora.

Koniec montażu.

Sterownik posiada wiele funkcji, aby zapoznać się z nimi odsyłamy do obszernej instrukcji programowania sterownika z poziomu wyświetlacza KT-LCD na stronie:

https://nexun.pl/data/include/cms/szablony/instrukcja/Instrukcja_Wyswietlaczy_KT.pdf

<https://ebike.nexun.pl/kt-lcd3-i-sterowniki-sinus-kt/>

Aby móc użytkować rower w podstawowym zakresie należy przynajmniej dokonać poniższych zmian

- Włączyć czujnik PAS (fabrycznie jest wyłączony)
- Ustawić prawidłową wielkość koła oraz ilość magnesów w silniku aby sterownik pokazywał na wyświetlaczu prawidłową prędkość

POWODZENIA:)

6.GWARANCJA

Sklep gwarantuje naprawę lub wymianę sprzętu do 24 miesięcy dla konsumentów oraz 12 miesięcy dla firm od daty zakupu. Wypełnij formularz reklamacji, który znajduje się na stronie sklepu: www.nexun.pl

Czego nie obejmuje gwarancja?

- Błędów w użytkowaniu
- Nieprawidłowego podłączania
- Modyfikacji / ingerencji w obudowę urządzeń
- Modyfikacji / zmian wewnątrz urządzeń
- Uszkodzeń mechanicznych spowodowanych nieprawidłowym użytkowaniem produktu
- Elementów eksploatacyjnych (zużywających się): Czujniki halla, przewód zasilający, oś, łożyska, moduł przekładni i sprzęgło.

© NEXUN SP. z o.o.

Niniejsza instrukcja obsługi nie może być powielana w całości ani w części, za wyjątkiem kopiowania jej na potrzeby własne.

Importer:

NEXUN Sp. z o.o.

34-381 Radziechowy

Ul. Maciejków 668

www.nexun.pl

[tel:+48 335000105](tel:+48335000105)

