

Αναλυτικός οδηγός χρήσης για τα Προϊόντα
AlphaGreen Energy Systems



Προϊόντα
alphagreen
Energy
systems



Electric Bicycle Conversion Kit

AlphaGreen Energy Systems

Κατάλογος περιεχομένων

ΚΙΤ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΕ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ.....	2
ΓΕΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	3
ΟΔΗΓΙΕΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ	4
ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ ΜΟΛΥΒΔΟΥ.....	5
ΣΥΝΔΕΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΗ και ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ ΛΙΘΙΟΥ.....	7
ΣΥΝΔΕΣΗ PEDELEC (PAS).....	8
ΦΟΡΤΙΣΗ ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ.....	9
ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΤΩΝ.....	10
ΚΑΤΕΣΤΡΑΜΜΕΝΕΣ ΜΠΑΤΑΡΙΕΣ.....	11
ΠΟΔΗΛΑΤΑ ΜΕ ΔΙΣΚΟΦΡΕΝΑ.....	12
ΟΘΟΝΗ ΕΝΔΕΙΞΕΩΝ LCD/LED.....	12
ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΚΙΤ.....	12

ΚΙΤ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΕ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ



- Η **μπαταρία λιθίου** τοποθετείται στη θέση του παγουριού ή στη σχάρα του ποδηλάτου και ο **αδιάβροχος** ρυθμιστής στο σωλήνα (βλ. παρακάτω στην ενότητα “ΣΥΝΔΕΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΗ”). Ανάλογα με το μοντέλο της μπαταρίας λιθίου ή του τύπου του ποδηλάτου, μπορεί να χρειαστεί να ανοίξετε νέες τρύπες στη βάση της μπαταρίας για να ταιριάζει στις υποδοχές του παγουριού.
- Αν τοποθετήστε **μπαταρίες μολύβδου**, τότε ο ρυθμιστής συνδέεται με τις μπαταρίες χρησιμοποιώντας το καλώδιο προέκτασης (βλ. παρακάτω στην ενότητα “ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ ΜΟΛΥΒΔΟΥ”).

ΓΕΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Λανθασμένη χρήση της συσκευής αυτής μπορεί να προκαλέσει κίνδυνο καταστροφής της ίδιας ή άλλων συσκευών, ακόμα και τραυματισμό ή θάνατο.

Προειδοποίηση: Ρεύμα 36V. ΜΑΚΡΙΑ ΑΠΟ ΠΑΙΔΙΑ.

- Η συσκευή αυτή παράγει συνεχές ρεύμα με τάση 36 Volt. Επιβάλλεται λοιπόν να δείξετε προσοχή. Αν δεν γνωρίζετε ηλεκτρολογικά, αναθέστε την εγκατάσταση σε ειδικό.
- Μην χρησιμοποιείτε αντικείμενα που μπορεί να εισέλθουν στο εσωτερικό ή να βραχυκυκλώσουν τους πόλους των συσσωρευτών (π.χ. μεταλλικά αντικείμενα).
- Μην τοποθετείτε τη συσκευή σε μέρος με μόνιμα μεγάλη υγρασία, νερό ή σε σημείο που θα μπορούσε να εισέλθει νερό στα ηλεκτρικά/ηλεκτρονικά μέρη από οποιαδήποτε αιτία (π.χ. βροχή, χιόνι κ.λπ.).
- Η εξωτερική επιφάνεια του ρυθμιστή μπορεί να φτάσει σε θερμοκρασία ακόμη και πάνω από 40 βαθμούς Κελσίου. Εξασφαλίστε τη δυνατότητα εξαερισμού για το ρυθμιστή (π.χ. μην τον τυλίξετε σε ταινία ή ύφασμα εμποδίζοντας τη δυνατότητα απαγωγής θερμότητας).

Προειδοποίηση:

- Όταν εργάζεστε ή επιθεωρείτε τη συσκευή αυτή, φροντίστε να υπάρχει πάντα κάποιος πρόσωπο κοντά σας το οποίο θα μπορεί να βοηθήσει σε περίπτωση ατυχήματος.

Προσοχή:

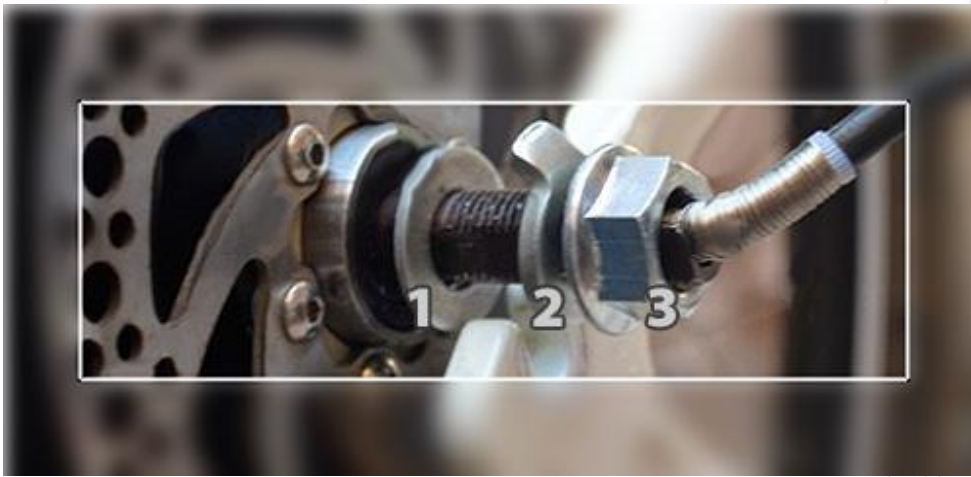
- Για να φορτίσουμε τις μπαταρίες, ΠΡΩΤΑ συνδέουμε πάνω τους το φορτιστή και ΜΕΤΑ βάζουμε τον φορτιστή στην πρίζα. Όταν φορτιστούν, ΠΡΩΤΑ βγάζουμε τον φορτιστή από την πρίζα και ΜΕΤΑ αποσυνδέουμε τις μπαταρίες από το φορτιστή.
- Αν έχετε οποιαδήποτε απορία, συμβουλευτείτε ηλεκτρολόγο.
- Αποφεύγετε να χρησιμοποιείτε τη συσκευή σε θερμοκρασία περιβάλλοντος άνω των 40 βαθμών Κελσίου.
- Προσέξτε να ταιριάζει η ονομαστική τάση της συστοιχίας των συσσωρευτών που θα συνδέσετε (36V, δηλ. 3x12V) με την ονομαστική τάση του κιτ (36V) και την ονομαστική τάση του φορτιστή (36V). Η πραγματική τάση φόρτισης του φορτιστή είναι λίγο μεγαλύτερη και είναι φυσιολογικό για να μπορεί να φορτίζει τις μπαταρίες. Το ΚΙΤ δεν είναι κατασκευασμένο για να λειτουργεί σε άλλη τάση.
- Αν δεν γνωρίζετε εσείς, η εγκατάσταση της συσκευής πρέπει να γίνει από ειδικό.

Η χρήση ενός ποδηλάτου (είτε με το κιτ μετατροπής είτε χωρίς αυτό) συνεπάγεται έκθεση σε κίνδυνο, ιδιαίτερα αν δεν επιδεικνύουμε την απαιτούμενη προσοχή. Τηρείτε λοιπόν όλους τους κανόνες ασφάλειας και τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Διαβάστε προσεκτικά όλο τον Οδηγό Χρήσης πριν θέσετε σε λειτουργία τη συσκευή.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ

Αντικαταστήστε τον τροχό με το νέο τροχό του κιτ μετατροπής. Το καλώδιο του κινητήρα πρέπει να εξέρχεται από την **ΔΕΞΙΑ** μεριά του μοτέρ όπως κοιτάμε εμπρός όταν καθόμαστε πάνω στο ποδήλατο.

Αν χρειαστεί χρησιμοποιούμε όλες ή μερικές από τις ροδέλες (1) για να σφίξουμε τον τροχό δυνατά και **με ασφάλεια, όπως προβλέπεται από τον κατασκευαστή** του ποδηλάτου. Οποσδήποτε χρησιμοποιούμε και τη ροδέλα ασφαλείας η οποία εφαρμόζει στο κενό του πιρουνιού - αν χρειάζεται τη χτυπάμε λίγο με ένα σφυρί ώστε να ταιριάζει στο κενό του πιρουνιού - και δεν επιτρέπει στον τροχό να γλιστρήσει από τη θέση στην οποία τον βιδώσαμε σταθερά με το παξιμάδι (3) στο πιρούνι:



Συνδέουμε το καλώδιο του κινητήρα στην υποδοχή του ρυθμιστή (**κάτω βελάκι** στην παρακάτω εικόνα).

Τα υπόλοιπα καλώδια είναι ήδη προ-συνδεδεμένα. Αν όχι, τότε στις αντίστοιχες υποδοχές του ρυθμιστή συνδέουμε και τα καλώδια από τις χειρολαβές φρένων και “γκαζιού”. Δεν υπάρχει τρόπος να κάνουμε λάθος, αφού το κάθε βύσμα ταιριάζει μόνο με μία από τις αντίστοιχες υποδοχές του ρυθμιστή.

Το **πάνω βελάκι** στην εικόνα, δείχνει το σύνδεσμο του καλωδίου που θα συνδέσει στη συνέχεια τις μπαταρίες με το ρυθμιστή (βλ. παρακάτω).



ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ ΜΟΛΥΒΔΟΥ

Τοποθετούμε τις 3 μπαταρίες στην ειδική τσάντα στη σχάρα και συνδέουμε τις 3 μπαταρίες μεταξύ τους **σε σειρά** ως εξής:

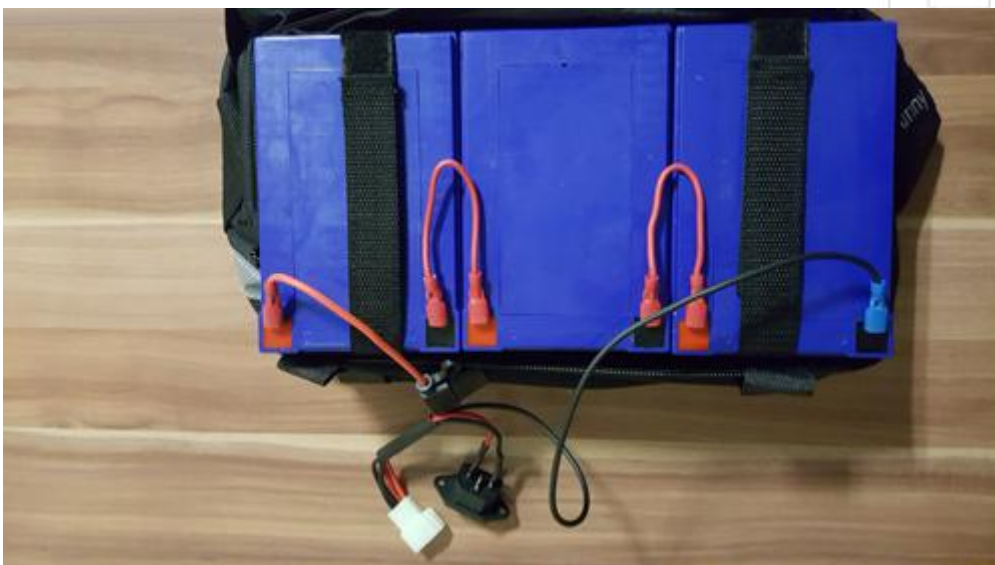
ΒΗΜΑ 1ο:

Τον αρνητικό πόλο (**μαύρο**) της 1ης με το θετικό (**κόκκινο**) της 2ης και τον αρνητικό πόλο (**μαύρο**) της 2ης με το θετικό (**κόκκινο**) της 3ης μπαταρίας:



ΒΗΜΑ 2ο:

Στον θετικό πόλο (τον **κόκκινο** + στην 1η μπαταρία) και στον αρνητικό πόλο (τον **μαύρο** - στην 3η μπαταρία), συνδέεται το διπλό καλώδιο με το λευκό σύνδεσμο (**κόκκινο καλώδιο με κόκκινο πόλο** και **μαύρο καλώδιο με μαύρο πόλο**), που όπως θα δούμε παρακάτω, συνδέεται με τον αντίστοιχο λευκό σύνδεσμο του καλωδίου του ρυθμιστή (controller):



Το τσαντάκι των μπαταριών μολύβδου έχει στη μια πλευρά του μια τρύπα μέσα από την οποία θα περάσετε το καλώδιο που συνδέει το ρυθμιστή με τις μπαταρίες (1η εικόνα). Πρώτα συνδέετε το λευκό σύνδεσμο εντός της τσάντας μπαταριών και μετά το μαύρο σύνδεσμο του καλωδίου στο ρυθμιστή (2η εικόνα):



Τέλος, στερεώνετε τις μπαταρίες με τους ειδικούς ιμάντες που διαθέτει εσωτερικά το τσαντάκι μπαταριών.

Το ίδιο το τσαντάκι στερεώνεται εξωτερικά με τη σχάρα, με τους εξωτερικούς ιμάντες. Για πιο σταθερή θέση των μπαταριών μολύβδου, προτείνουμε και την πρόσθετη στερέωσή της τσάντας μπαταριών με δικό σας ελαστικό ιμάντα (“χταπόδι”).



ΣΥΝΔΕΣΗ ΡΥΘΜΙΣΤΗ και ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ ΛΙΘΙΟΥ

Τοποθετείστε τον αδιάβροχο ρυθμιστή (controller) στο σωλήνα του ποδηλάτου. Ανάλογα με το ποδήλατο ή με την προτίμησή σας, μπορεί να τοποθετηθεί οριζόντια ή κάθετα, από τη μέσα μεριά ή από την έξω (προς το λάστιχο, αν επαρκεί ο χώρος), ψηλά ή χαμηλά.

Το ίδιο κάνετε στη συνέχεια και με τη μπαταρία λιθίου, στερεώνοντάς τη με βίδες στη θέση του παγουριού ή στη σχάρα του ποδηλάτου.

Ανάλογα με το μοντέλο της μπαταρίας λιθίου ή του τύπου του ποδηλάτου, μπορεί να χρειαστεί να ανοίξετε νέες τρύπες στη βάση της μπαταρίας που βιδώνεται στις υποδοχές για βίδες του παγουριού του ποδηλάτου. Οι νέες τρύπες ανοίγονται με ένα απλό τρυπάνι χειρός.

Μετά απλά συνδέετε το καλώδιο που συνδέει το ρυθμιστή με τη μπαταρία λιθίου. Ασφαλίζουμε τις μπαταρίες λιθίου ώστε να μην πέσουν από το ποδήλατο, με το κλειδί τους.



ΣΥΝΔΕΣΗ PEDELEC (PAS)

Στις παρακάτω εικόνες βλέπουμε το σημείο στο οποίο τοποθετείται το σύστημα “Pedelec” (PAS). Σημειώστε και τις παρακάτω σημαντικές πληροφορίες σχετικά με αυτό:

1. Αν θέλουμε να κυκλοφορούμε σε δημόσιους δρόμους, πρέπει να είμαστε σύμφωνοι με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.). Αυτός προβλέπει ισχύ μέχρι 250W και την τοποθέτηση του “pedelec” αντί για το χειροκίνητο “γκάζι” (το “pedelec” ενεργοποιεί τον τροχό μόνο όταν πατάμε ταυτόχρονα και πετάλι).
2. Χωρίς το Pedelec, υπάρχει κίνδυνος καταστροφής του ρυθμιστή λόγω της πολύ μεγάλης έντασης ρεύματος που απαιτεί το μοτέρ από τη μπαταρία όποτε προσπαθεί ο ποδηλάτης να εκκινήσει το ποδήλατο μόνο από το μοτέρ, χωρίς να πατά καθόλου πετάλι.

Για τους παραπάνω δύο λόγους επιβάλλεται η τοποθέτηση και χρήση του pedelec αντί για το “χειρόγκάζο”. Εξάλλου πρόκειται για μετατροπή σε ηλεκτρικό ποδήλατο και όχι σε μηχανάκι, έτσι δεν είναι;

Βγάζουμε το δεξιό πετάλι, τοποθετούμε το **μεταλλικό δακτυλίδι με το καλώδιο** στο σημείο που είναι **σταθερό** στον σκελετό (δηλαδή να μην περιστρέφεται όταν πατάμε πετάλι) και μετά περνάμε στον άξονα των πεταλιών το δισκάκι pedelec με τους μαγνήτες (ώστε να περιστρέφεται με το πετάλι) όπως στις φωτογραφίες.

Μπορεί να τοποθετηθεί ανάποδα και από την αριστερή πλευρά, αλλά για καλύτερη απόδοση προτιμάται η δεξιά πλευρά του ποδηλάτου.



Το καλώδιο του pedelec/pas είναι συνήθως προ-συνδεδεμένο με το ρυθμιστή – αν όχι, συνδέουμε το καλώδιο στην αντίστοιχη υποδοχή του ρυθμιστή (και εδώ δεν γίνεται να κάνουμε λάθος, αφού μόνο σε μια από τις υποδοχές ταιριάζει).

Σε περίπτωση που για κάποιο λόγο δεν λειτουργεί σωστά το PAS, **ελέγχουμε κατά σειρά τα εξής: 1)** Αν έχουμε οθόνη LCD αλλάζουμε την ευαισθησία ανταπόκρισης του PAS (από 1 έως 5). **2)** Ελέγχουμε ότι τα δύο δακτυλίδια του PAS είναι τοποθετημένα σωστά και με την ορθή φορά, αλλά και κοντά μεταξύ τους (**λιγότερο από 2 χιλιοστά**) ώστε να φτάνει το σήμα από τους μαγνήτες στο ηλεκτρονικό κύκλωμα του PAS, αλλιώς δεν θα λειτουργεί. **3)** Απομονώνουμε το σύνδεσμο του PAS και τον συνδέουμε πάλι στην υποδοχή του ρυθμιστή. **4)** Προσέχουμε ώστε κατά την περιστροφή να διατηρείται **σταθερή η απόσταση μεταξύ των δακτυλιδιών** του PAS/Pedelec για κάθε μαγνήτη.

ΦΟΡΤΙΣΗ ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ

ΠΡΟΣΟΧΗ: Για να φορτίσουμε τις μπαταρίες, ΠΡΩΤΑ συνδέουμε πάνω τους το φορτιστή και ΜΕΤΑ βάζουμε τον φορτιστή στην πρίζα. Όταν φορτιστούν, ΠΡΩΤΑ βγάζουμε τον φορτιστή από την πρίζα και ΜΕΤΑ αποσυνδέουμε τις μπαταρίες από το φορτιστή. Αλλιώς μπορεί να καταστραφεί ο φορτιστής.

Ο σύνδεσμος μαύρου χρώματος του καλωδίου των μπαταριών, συνδέεται με τον αντίστοιχο σύνδεσμο του φορτιστή (charger), όταν θέλουμε να φορτίσουμε τις μπαταρίες:



Σημαντικό: Τοποθετήστε και μια **ασφάλεια 40A** (συμπεριλαμβάνεται) στην ειδική θήκη ασφαλειών στο καλώδιο των μπαταριών που συνδέεται με το ρυθμιστή και τις μπαταρίες:



Η πραγματική τάση φόρτισης του φορτιστή είναι λίγο μεγαλύτερη από την ονομαστική των 36V και αυτό είναι φυσιολογικό για να μπορεί να φορτίζει τις μπαταρίες. Μη χρησιμοποιείτε φορτιστή διαφορετικό από αυτό που συνοδεύει το κιτ. Κάθε τύπος μπαταριών (μολύβδου/λιθίου) απαιτεί διαφορετικό φορτιστή.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΤΩΝ

Οι συσσωρευτές είναι το μοναδικό αναλώσιμο μέρος του κιτ αφού τα υπόλοιπα μέρη δεν έχουν ιδιαίτερες απαιτήσεις συντήρησης, πέρα από αυτές που επιβάλλει η κοινή λογική, όπως για παράδειγμα:

- Δεν βυθίζουμε τον κινητήρα μέσα σε νερό (είναι όμως αδιάβροχος, στη βροχή και σε λακκούβες με νερό στο δρόμο).
- Δεν αφήνουμε εκτεθειμένα σε βροχή τα ηλεκτρονικά ή ηλεκτρικά μέρη του κιτ (ρυθμιστής, καλώδια και συσσωρευτές).
- Ασφαλίζουμε τις μπαταρίες ώστε να μην πέσουν από το ποδήλατο (με το κλειδί τους τις μπαταρίες λιθίου, ή με πρόσθετους ελαστικούς μάντες τις μπαταρίες μολύβδου).

Μια μπαταρία μολύβδου γενικώς, θα αντέξει όσο το δυνατό περισσότερο αν:

- Οποσδήποτε **πατάμε πετάλι** μαζί με το μοτέρ, **ειδικά στην εκκίνηση και στις ανηφόρες!** Αλλιώς υπάρχει κίνδυνος καταστροφής του ρυθμιστή.
- Αποφεύγουμε όσο μπορούμε ανηφόρες με μεγάλη κλίση ή για μεγάλη απόσταση.
- Δεν τη χρησιμοποιούμε καθημερινά, αλλά αν μείνει για κάποιες ημέρες αχρησιμοποίητη πρέπει οποσδήποτε να τη φορτίσουμε ξανά στο 100% (επειδή οι μπαταρίες μολύβδου αυτο-εκφορτίζονται λίγο ακόμη και όταν δεν χρησιμοποιούνται).
- Όποτε τη χρησιμοποιούμε, είναι για σχετικά λίγα χιλιόμετρα (ιδανικά μέχρι 10-15 χιλιόμετρα).
- Κάθε βράδυ (ή κάθε μέρα) τη συνδέουμε στο φορτιστή για να φορτιστεί πλήρως.
- Δεν την υποβάλλουμε σε δραστικές μεταβολές θερμοκρασίας περιβάλλοντος.
- Η ιδανική θερμοκρασία για τις μπαταρίες είναι από 20-26 βαθμοί Κελσίου.
- Και το σημαντικότερο, δεν εκκινούμε ποτέ από στάση χρησιμοποιώντας το μοτέρ! Πάντα εκκινούμε με τα πόδια, έστω και λίγο και μετά ενεργοποιούμε τον κινητήρα.

Δεν σημαίνει ότι πρέπει να αποφεύγουμε πάντα όλα τα παραπάνω, απλά αναφέρονται για να είναι γνωστοί οι παράγοντες που μειώνουν την διάρκεια ζωής ή την απόδοση των συσσωρευτών.

Προσαρμόζοντας λοιπόν κατάλληλα τον τρόπο χρήσης, μπορούμε να αυξήσουμε τη διάρκεια ζωής τους. Ανάλογα με τη χρήση, ένας συσσωρευτής μολύβδου αναμένεται να έχει διάρκεια ζωής **μέχρι** ένα χρόνο περίπου. Οι συσσωρευτές λιθίου μπορούν να ξεπεράσουν ακόμη και τα δύο ή τρία χρόνια με σωστή χρήση, έχουν όμως και περίπου τριπλάσιο κόστος αγοράς.



ΚΑΤΕΣΤΡΑΜΜΕΝΕΣ ΜΠΑΤΑΡΙΕΣ



Όλοι οι συσσωρευτές μολύβδου μπορεί να “φουσκώσουν” λόγω υπερφόρτισης ή βραχυκυκλώματος των πόλων τους.

Και στις δύο περιπτώσεις δηλαδή, η ζημιά δεν οφείλεται στην κακή κατασκευή του συσσωρευτή αλλά στην προσπάθεια φόρτισης μιας φθαρμένης από τη χρήση μπαταρίας ή βραχυκύκλωμα.

Αυτό μπορεί να συμβεί **ακόμη και μετά από ελάχιστο χρονικό διάστημα** από την αγορά τους και ΔΕΝ ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ ΣΕ ΚΑΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΣΥΣΣΩΡΕΥΤΗ. Δείτε παρακάτω γιατί:

Αν οι εσωτερικές πλάκες μολύβδου των μπαταριών έχουν φθαρεί (ακόμη και σε σύντομο χρονικό διάστημα) λόγω εντατικής χρήσης, ή λόγω μη τακτικής φόρτισης στο 100%, τότε δεν μπορούν να αποθηκεύσουν επαρκή ενέργεια που να αντιστοιχεί στην ονομαστική τους χωρητικότητα και έτσι δεν δίνουν το “σήμα” λήξης της φόρτισης στον φορτιστή (αφού δεν μπορούν πλέον να φτάσουν στην κατάλληλη τάση πλήρους φόρτισης).

Έτσι λοιπόν, χωρίς αυτό το σήμα της κατάλληλης τάσης διακοπής της φόρτισης, ο φορτιστής δεν μπορεί να αντιληφθεί ότι οι μπαταρίες δεν φορτίζουν πλήρως λόγω αυτής της φθοράς. Το αποτέλεσμα είναι αυτό που φαίνεται στη φωτογραφία.

Μπαταρίες που δείχνουν να έχουν υποστεί αρκετή φθορά από τη χρήση τους, θα πρέπει να αντικαθίστανται έγκαιρα από καινούργιες (π.χ. όταν δεν μπορούν πλέον να παρέχουν αρκετή αυτονομία, ή όταν δεν μπορούν να φορτίσουν πλήρως, ή όταν δείχνουν σαν να φορτίζουν υπερβολικά γρήγορα, ή όταν αδειάζουν υπερβολικά γρήγορα μετά από μια φόρτιση κ.λπ.).

Προσοχή: Βλάβες τέτοιου τύπου, που δεν οφείλονται σε κατασκευαστικό ελάττωμα του συσσωρευτή, ΔΕΝ καλύπτονται από εγγύηση. Η γρήγορη φθορά ενός συσσωρευτή είναι αποτέλεσμα του τρόπου χρήσης, φόρτισης και αποθήκευσής του, όχι κατασκευαστικό ελάττωμα.

Ας μην ξεχνάμε ότι όλοι οι συσσωρευτές είναι αναλώσιμοι, δηλαδή υφίστανται φθορά με κάθε χρήση (μικρή ή μεγάλη), ενώ πρέπει να φορτίζονται 100% μετά από κάθε χρήση μερικών χιλιομέτρων, ή μια φορά την εβδομάδα αν δεν χρησιμοποιήθηκαν καθόλου. Όταν δεν πρόκειται να τους χρησιμοποιήσουμε για μερικές μέρες, δεν τους αποθηκεύουμε χωρίς πρώτα να φορτιστούν 100% (και στη συνέχεια τους φορτίζουμε τουλάχιστον μια φορά την εβδομάδα). Ακολουθείτε λοιπόν πιστά τις παραπάνω **οδηγίες ορθής χρήσης** των συσσωρευτών και σίγουρα θα αντέξουν για πολλούς μήνες απολαυστικών διαδρομών!

Καλές διαδρομές!

ΠΟΔΗΛΑΤΑ ΜΕ ΔΙΣΚΟΦΡΕΝΑ

Απαιτείται κενό **άνω των 9,5 cm** στο πιρούνι στο σημείο όπου βιδώνει ο εμπρός τροχός, για να χωρέσει ο κινητήρας. Αλλιώς δεν χωρά αν υπάρχει δισκόφρενο, οπότε δεν μπορούμε δυστυχώς να εγγραφήσουμε την εφαρμογή σε τέτοια ποδήλατα και θα πρέπει να τοποθετηθεί με V-brakes αντί δισκόφρενου εμπρός. Παρακαλούμε μετρήστε με ακρίβεια αν υπάρχει η δυνατότητα τοποθέτησης πριν την παραγγελία, αφού το ΚΙΤ **δεν επιστρέφεται γι' αυτό το λόγο**.

ΟΘΟΝΗ ΕΝΔΕΙΞΕΩΝ LCD/LED

Ανάλογα με την επιλογή σας κατά την αγορά του ΚΙΤ μετατροπής, μπορεί να συμπεριλαμβάνεται συσκευή ένδειξης κατάστασης μπαταρίας με LED ή οθόνη ενδείξεων LCD.

Η ένδειξη χωρητικότητας των μπαταριών απεικονίζει το ποσοστό φόρτισης των μπαταριών με ενδεικτικές μπάρες κατάστασης φόρτισης: Όλες οι μπάρες γεμάτες χαρακτηρίζουν μια φορτισμένη μπαταρία. Μην αφήνετε τις μπαταρίες να αδειάσουν πλήρως. Η ένδειξη με τις μπάρες κατάστασης φόρτισης είναι ενδεικτική και όχι απόλυτα ακριβής (η απόλυτη ακρίβεια είναι αδύνατη με μπαταρίες κλειστού τύπου γενικώς).

Για μεγαλύτερη διάρκεια ζωής των μπαταριών, προτείνουμε να μην τις αφήνετε να αδειάσουν κάτω από το μισό της χωρητικότητάς τους (50%) και να τις επαναφορτίζετε εντός 24ώρου ξανά στο 100%.

Επειδή οι παραπάνω συσκευές και οθόνες ενδείξεων κατασκευάζονται για πλήθος διαφορετικών ηλεκτρικών ποδηλάτων με διαφορετικά χαρακτηριστικά, μπορεί να παρέχουν πρόσθετες ενδείξεις ή πλήκτρα που δεν αντιστοιχούν σε κάποια λειτουργία που παρέχεται από το συγκεκριμένο ΚΙΤ μετατροπής (π.χ. φώτα, κόρνα, φλας κ.ά.). Αυτό είναι φυσιολογικό και δεν λείπει κάτι από τη συσκευασία (δείτε παρακάτω για τα περιεχόμενα της συσκευασίας).

ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΟ ΚΙΤ

- 1 Τροχός χωρίς λάστιχο, με ενσωματωμένο κινητήρα.
 - 1 Ρυθμιστής με καλώδια (προ-συνδεδεμένα πλην της μπαταρίας και του κινητήρα).
 - 1 Καλώδιο σύνδεσης της μπαταρίας με το ρυθμιστή.
 - 2 Μανέτες φρένων που απενεργοποιούν τον κινητήρα όποτε φρενάρουμε..
 - 1 Μετρητής κατάστασης φόρτισης της μπαταρίας με LEDs, ή οθόνη LCD (ανάλογα με την επιλογή σας κατά την αγορά του ΚΙΤ μετατροπής).
 - 1 “Χειρόγκαζο” για προαιρετική τοποθέτηση (π.χ. για χρήση off-road, συμβουλευτείτε παραπάνω τις ειδικές οδηγίες γι' αυτό).
 - 1 Χειρολαβή για το τιμόνι (για τοποθέτηση από την αριστερή μεριά του τιμονιού, στην περίπτωση που τοποθετηθεί “χειρόγκαζο” από την δεξιά μεριά).
 - 1 Τσαντάκι για μπαταρίες μολύβδου και για το ρυθμιστή. Μπορεί να αφαιρεθεί εύκολα από τη σχάρα, στην οποία δένει με αυτοκόλλητη υφασμάτινη ταινία τύπου Velcro.
- Καλώδια σύνδεσης και ασφάλεια.

Μπαταρίες ΔΕΝ συμπεριλαμβάνονται στη συσκευασία και παραγγέλλονται ξεχωριστά.

Για πιο σταθερή θέση των μπαταριών μολύβδου, προτείνουμε και την πρόσθετη στερέωσή της τσάντας μπαταριών με δικό σας πρόσθετο ελαστικό ιμάντα στη σχάρα (“χταπόδι”).

Για οικονομικές μπαταρίες προτείνουμε από τα προϊόντα μας μπαταρίες μολύβδου Ultracell **βαθιάς εκφόρτισης τύπου GEL 36V/12AH** που κατασκευάζονται ειδικά για την χρήση σε δύσκολες συνθήκες όπως αυτές που συνεπάγεται η κίνηση ενός ηλεκτρικού οχήματος. Για τις ακριβότερες μπαταρίες λιθίου, προτείνουμε τουλάχιστον **36V/10AH** για ένα KIT 250W.

Μεγαλύτερη ισχύς κινητήρα συνεπάγεται ανάλογα μικρότερη διάρκεια ζωής της μπαταρίας.

