

ProKit tapasztalatok

A ProKit-903 beépítése.



Kicsomagolás után a szerelt kereket először gumikkal láttam el. Beszerelésnél a kábel kivezetés menetirány szerint jobboldalra kerül. A kerékpár első villájánál a kivezetés oldali motortest és a baloldali motortest csavarok is ütköztek a villával, így baloldalra egy plusz alátétet, jobboldalra a plusz alátétet kívül egy M12x1-es csavaranyát szereltem (lásd: 1. ábra).

A csavaranya és a jobboldali plusz alátét szereléséhez szét kell szerelni a motor csatlakozóját. Vigyázni kell a kiszerelt lábak helyes visszaszerelésére. A vezetékek színe teljesen megbízhatóan követhető. (Kék a késsel, piros a pirossal, stb.)

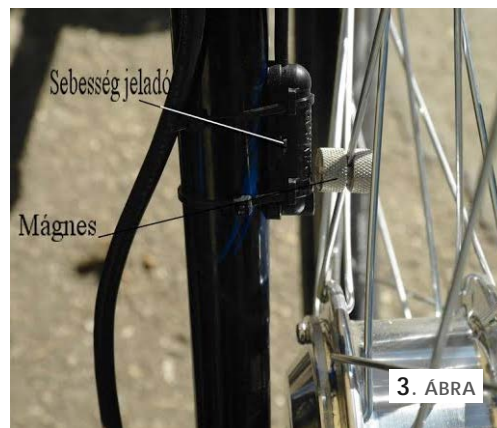
Pedál Asszisztens

A pedálasszisztens szereléséhez le kell venni a baloldali hajtókart. Csak speciális szerszámmal javasolom. A 2. ábrán látható jelfogót pillanatragasztóval a kontragyűrűhöz rögzítettem, majd a mágneses gyűrűt, (a rajta látható nyilak forgásirányában) a tengelyre pontosan merőlegesen felhúztam. Ezután a hajtókar visszaszerelhető. Ellenőrizni kell a mágneses gyűrű és a jelfogó közötti pontos hézagot.



Sebesség mérő jeladó

A 3. ábrán látható, hogy a mágnes a jeladó alsó részében működik. Ha feljebb állítottam, nekem nem működött.



3. ÁBRA

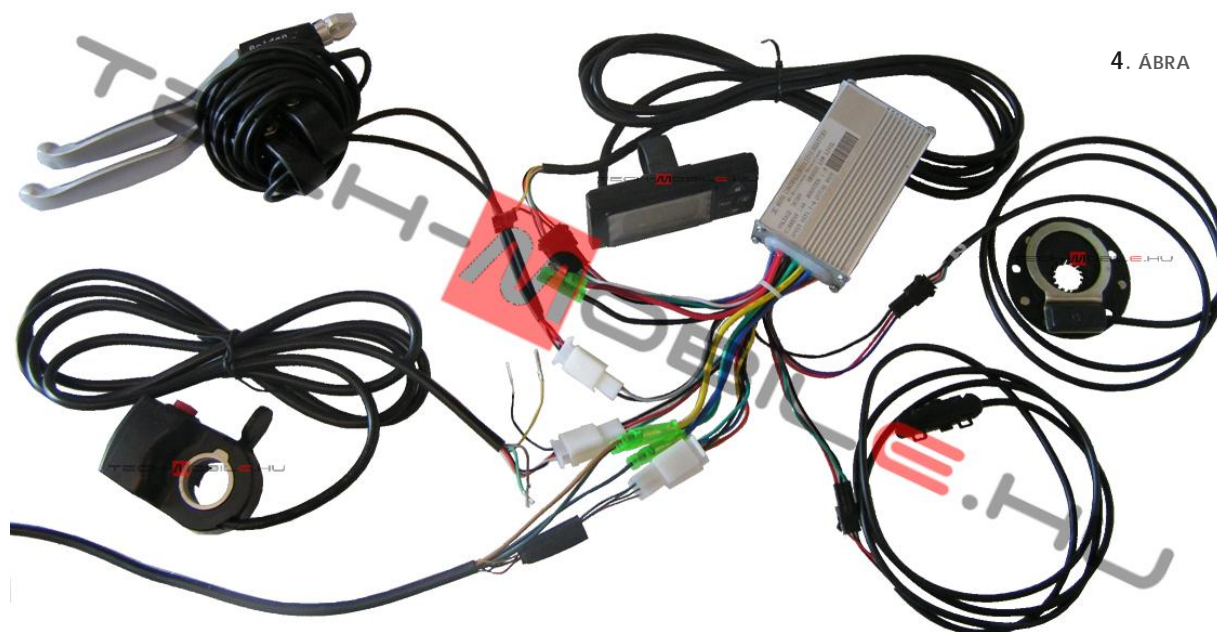
Kezelőszervek



Következő lépés a kormányszervek szerelése. Középre kerül a kezelő panel (LCD), baloldalt középen az én gépemen egy ampermérő, jobboldalt következnek egy kapcsoló, amellyel vagy az első, vagy a hátsó motor kapcsolható, a kettő egyszerre nem kapcsolható. Az ampermérő bármelyik motor áramfelvételét méri. A kerékpár jobboldali sebességváltója mellé került a ProKit gázkara, a széleken a mikrokapcsolós fékkarok. *Megj.:* A markolatok a másik (kefés) motorhoz vásárolt Wuxing gázkar és a párja.

Huzalozás

A ProKit csomagjában található kezelőszervek összekapcsolása a Tech-Mobile Kft. honlapján látható fénykép (4. ábra) alapján, és a vezetékek pontos színmegfelelése szerint hibátlanul elvégezhető. A gázkar kábelvégződésénél található szabad végződéseket szigetelni, vagy használni kell. (36 V-os világításhoz) A motor kábelvégén lévő két-érintkezős (fekete) csatlakozónak nincs megfelelője.



4. ÁBRA

Gázkar

Bekötése: **piros** +5V; **fekete** 0V; fehér jel;
zöld +36V; **barna**+**sárga** a kapcsoló két sarka.



Beállítások, működtetés.

A ProKit kezelőpaneljét a baloldali nyomógomb néhány másodpercig tartó benyomásával lehet bekapcsolni, az egész rendszer addig nem működik. *Mejj.: Nekem néha előfordult, hogy meg kellett ismételni.*



A háromszögű nyomógombok együttes, néhány másodperces lenyomásával „PO1” felirat jelenik meg, ez a menü első pontja. Ez a keréktátmérő collban, nekem 26-ot kellett beállítani.

A bekapcsoló gomb rövid benyomásával lapozunk. „PO2” a késleltetés másodpercben a PAS és a motor (hajtott kerék) között. 1 másodpercre állítottam, hogy ne legyen meg a hosszabb időkülönbség.

„PO3” a display világítás erőssége. „PO4” km, vagy mérföld. „PO5” a rendszer feszültsége (36 V) „PO6” alvó mód bekapcsolás percben. (nem használom) „PO7” maximális sebesség. „PO8” sebesség indikáció mód.

Csak két rövid kerékpározásom volt, így valószínű később több tapasztalatom lesz. Bekapcsolás után automatikusan megjelenik az „assist” mezőben a minimális rásegítés, a legkisebb oszlop jele. Ezzel a pedálassistens aktiválva van. Az 1 másodperc késéssel belépő motor rásegítés az ötödik fokozatban igazán meglepő. A rásegítés mértéke a háromszögű nyomógombokkal állítható.

Amennyiben bekapcsolás után a lefelé mutató háromszögű gombbal eltüntettem a legkisebb rásegítés ikonját, elkezdem nyomni a gázkart, majd a CUR feliratú gombot megnyomom 2 másodpercig, a beállított sebesség állandósul (ez a tempomat). Dombon felfelé elkezdek nőni az áramerősség, de az eredeti sebességet csak kb. 3-4 km/h különbséggel tudja tartani.

