Einbauhilfe für Motorradsysteme.

Die Einbauanleitung ist in mehrere Schritte unterteilt.

1. Montieren der Flasche
2. Montieren der Einspritzdüse
3. Anschließen der Kraftstoffversorgung
4. Stromversorgung
5. Testen des Systems

Vor allen anderen Arbeiten wird die Batterie abgeklemmt. Wenn Sie nicht wissen wie dieser Schritt durchzuführen ist, schauen Sie im Handbuch des Motorrades nach.

Schritt 1, montieren der Flasche.

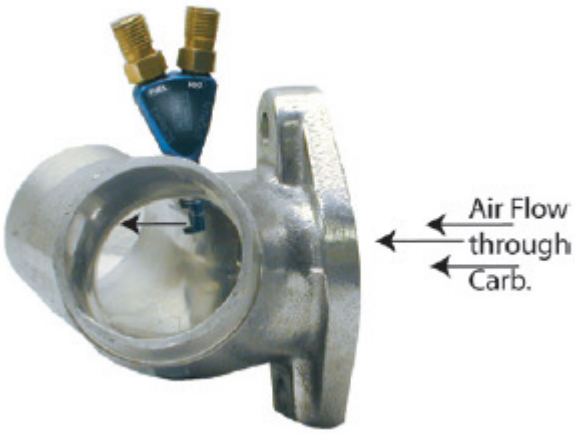
Die richtige Positionierung der Flasche ist sehr wichtig. Die Flasche enthält ein Steigrohr und darf deshalb nicht „kopfüber“ installiert werden. Die optimale Position wird auf dem Bild gezeigt, das Ventil zeigt immer in Fahrtrichtung.
Äußerst wichtig ist, dass die Flasche und auch sämtliche anderen Teile des Systems, nicht in gefährlicher Nähe zu sich bewegenden oder zu warmen Teilen montiert werden. Andernfalls könnten z.B. Stürze und daraus resultierende Verletzungen von Personen und Beschädigungen an der Maschine entstehen. Darüber hinaus werden Schäden am System, wie etwa durch zu hohe Temperaturen, nicht von der Garantie abgedeckt.

Je nach Platzangebot und den zuvor genannten Punkten kann die Flasche z.B. unter dem Sitz, hinter Verkleidungsteilen, an der Schwinge, etc. montiert werden.

Schritt 2, montieren der Einspritzdüse (Piranha Nozzle)

1. Entfernen Sie die/den Vergaser (falls vorhanden) und die/das Gummizuführrohr(e).

2. Bohren Sie ein Loch (3/16 Zoll) von oben in jedes der Zuführrohre. Wenn auf der Oberseite des Zuführrohres kein Platz für die Einspritzdüse ist, ist auch jede andere Position wählbar (z.B. von unten). Siehe auch „Illustration B“.



3. Schrauben Sie die Einspritzdüse(n) (Piranha-Nozzles) in die Löcher. Benutzen Sie zum abdichten eine Dichtmasse auf Silikonbasis. Stellen Sie sicher, dass bei jeder Einspritzdüse dieser Schritt erledigt wird. Der Auslass der Einspritzdüse muss in Richtung Motor zeigen.

4. Wählen Sie jetzt die gewünschte Leistungssteigerung, benutzen Sie hierfür die Liste aus dem Düsenpäckchen. Legen Sie die erforderlichen Düsen in die Einspritzdüsen (Piranha-Nozzle), die Einlässe der Einspritzdüsen sind jeweils mit „Fuel“ und „N2O“ gekennzeichnet, dem- entsprechend werden die Düsen eingelegt. Schließen Sie jetzt die Schläuche an, blau für N2O und rot für Benzin. Am anderen Ende der Schläuche werden die Verteilerblöcke installiert, auch hier wieder blau für N2O und rot für Benzin. Benutzen Sie nun die mitgelieferten Halterungen um die Magnetventile zu montieren. Die Magnetventile sollten möglichst zentral liegen, um eine gleichmäßige Entfernung zu den Schläuchen zu haben. Die Verteilerblöcke werden nun an die Auslassseite der Magnetventile montiert.

5. **BENUTZEN SIE NIEMALS TEFLONBAND ZUR ABDICHTUNG VON N2O-FÜHRENDEN TEILEN. BENUTZEN SIE TEFLONPASTE.**
   Lediglich die Verbindungen mit den Schläuchen sollten abgedichtet werden (kein konisches Gewinde).

Schritt 3, anschließen der Kraftstoffversorgung.

Dieser Schritt ist der wichtigste. In jedem Fall muss eine ausreichende Versorgung mit Kraftstoff gewährleistet werden. Für eine Vergaser-Straßenmaschine mit unserem System ist der Serienbenzinhahn ausreichend. Für Vergaser-Wettbewerbsfahrzeuge sind evtl. entsprechende Anpassungen dieses Bauteils notwendig.

Das System wurde entwickelt um mit der Nitrous Express Benzinpumpe zu arbeiten (Bestellnr. 15005). Ein Benzindruckregler ist nicht erforderlich. Wenn jedoch eine andere Pumpe eingebaut wurde kann ein Benzindruckregler evtl. erforderlich sein. Benzinfilter sind optional, jedoch muss vom Besitzer die Kraftstoffreinheit immer sichergestellt werden.

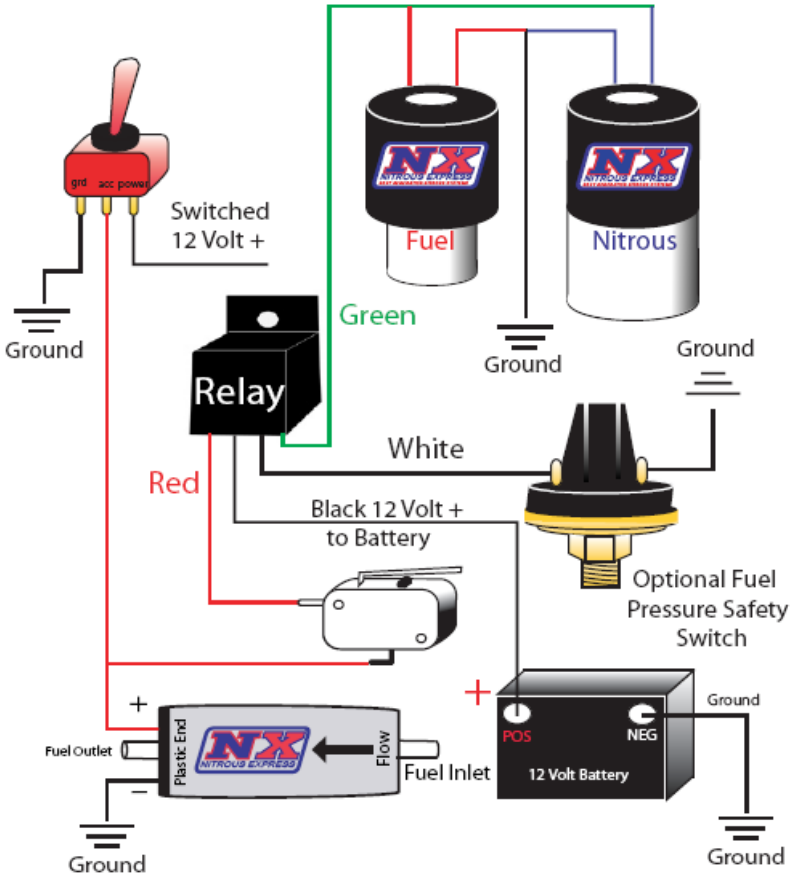
1. Maschinen mit Einspritzanlagen benötigen einen Extra-Ausgang am Tank, an welchen der mitgelieferte Gummischlauch und die NX-Benzinpumpe montiert werden (Der Ausgang sollte von einem Fachmann angebracht werden, in jedem Fall muss der Tank frei von Kraftstoff bzw. Kraftstoffresten (Benzindämpfe) sein wenn diese Arbeiten erledigt werden.). Bei Motorrädern die nicht im Hochleistungswettbewerb genutzt werden, wird das mitgelieferte T-Stück benutzt, um die Benzinleitung, welche die Vergaser ansteuert, anzuzapfen. Verlegen Sie einen Gummischlauch von dem T-Stück zur Einlassseite der Benzinpumpe. Legen Sie von der Auslassseite der Benzinpumpe einen Schlauch zum Einlass des Benzin-Magnetventils (installieren Sie vorher den entsprechenden Adapter). Benutzen Sie für diese Schritte den mitgelieferten Schlauch und die Schellen. Die Einlassseite der Pumpe ist das Ende aus Metall. Der Auslass ist das schwarze Ende aus Plastik mit den E-Anschlüssen. Achten Sie bei diesen Schritten besonders darauf, dass keine Verschmutzungen in den Benzinkreislauf geraten (z.B. Gummikrümel). Noch einmal wollen wir darauf hinweisen, dass keine Bauteile in gefährliche Nähe von sich bewegenden oder sehr warmen Teilen geraten dürfen.

2. Wettbewerbsmaschinen ziehen den Sprit direkt von einem Auslass eines Doppelauslassbenzinhahns (Nachrüstteil).

3. Für erhöhte Sicherheit sollte ein Kraftstoffsicherheitsschalter benutzt werden (Bestellnr. 15708). Dieser wird zwischen Benzinpumpe und Kraftstoffmagnetventil montiert.

Schritt 4, Stromversorgung

Benutzen Sie den mitgelieferten Volllastschalter (W.O.T.) und das Relais. Folgen Sie einfach dem Schaltplan.



WICHTIG, der Vollastschalter darf NUR bei Vollgas aktivieren (den Stromkreislauf schließen)!!!!!!!!!!!!!

Schritt 5, testen des Systems

Nachdem nun alle Teile montiert sind und sie auf ihre korrekte Montage hin überprüft wurden, ist es nun Zeit das System zu testen.

1. Schließen Sie die Batterie wieder an.

2. Stellen Sie sicher, dass die Flasche geschlossen ist und das die Leitungen druckfrei sind. Der Motor bleibt noch aus.

3. Machen Sie jetzt das System „scharf“, indem Sie den Hauptschalter auf „EIN“ legen. Sie sollten jetzt hören können, wie die Benzinpumpe angeht.

4. Tippen Sie den Volllastschalter an, Sie sollten von beiden Magnetventilen einen „Klick“ hören. Stellen Sie sicher, dass beide Magnetventile klicken.

Lassen sie die Magnetventile nicht zu lange an. Benzin vom System könnte den Motor fluten. Die Magnetventile sollten den „Klick“ sofort geben !!!!!!

5. Stellen Sie den Hauptschalter wieder auf „AUS“.

6. Wenn die vorherigen Schritte erfolgreich verliefen, können Sie jetzt den Motor starten. Lassen Sie ihn warm laufen und suchen Sie sich eine geeignete Strecke (**ohne Kurven!!!**).

7. Bei der Probefahrt sollten Sie mindestens die gesetzlich vorgeschriebene Schutzkleidung tragen.

8. Stellen sie jetzt wieder den Hauptschalter auf „EIN“, aber lassen Sie die Flasche immer noch geschlossen!!!!!!!!

9. Fahren Sie Ihr Motorrad mit mittlerer Drehzahl und aktivieren Sie das System mehrmals indem Sie Vollgas geben. Machen Sie das einige Male bis der Motor anfängt zu stottern und Kraft zu verlieren. Mit diesem Schritt bringen Sie die verbliebene Luft aus dem Benzinkreislauf. Sollte Ihr Motor nicht stottern und an Kraft verlieren hören Sie auf und überprüfen Sie Ihre Arbeitsschritte.

10. Nachdem das Problem behoben wurde wiederholen Sie das Verfahren.

11. Seien Sie extrem vorsichtig wenn Sie das NX-System benutzen, es ist, dass stärkste System, das Sie bekommen können. Fahren Sie im dritten Gang bei oder über 4000U/min., geben Sie Vollgas. Ein anhaltendes erhebliches Leistungsplus sollte spürbar sein. Ihr System ist jetzt jederzeit einsatzbereit. Haben Sie Spaß aber seien Sie auch vorsichtig!

WICHTIG:

1. Der Motor sollte vor der Verwendung eines NX-Systems 1-2Stufen kältere Zündkerzen erhalten. Diese sollten auf keinen Fall eine Platinelektrode haben, wir empfehlen Kupferelektroden.

2. Tuningmethoden wie z.B. eine vorverstellte Zündung oder eine Kompressionserhöhung sind in Verbindung mit „Lachgastuning“ schädlich für den Motor (insbesondere die aggressive Zündung).

3. Motoren die eher niedrig drehen, z.B. Harley-Triebwerke können ab 2500-3000U/min mit dem System betrieben werden. Hochdrehende Maschinen ab 4000U/min.

4. Unsere Systeme werden mit N2O-technisch betrieben, dieses ist ein Flüssiggas. Es ist beim Austritt sehr kalt und kann bei Berührung ernsthafte Verletzungen hervorrufen. Alle Undichtigkeiten müssen deshalb mit großer Vorsicht behandelt werden.