VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Technical Support and E-Warranty Certificate

www.vevor.com/support

Hydraulic Steering For Boats

Model: YSH-300HP-B

We continue to be committed to provide you tools with competitive price.
"Save Half", "Half Price" or any other similar expressions used by us only represents an estimate of savings you might benefit from buying certain tools with us compared to the major top brands and does not necessarily mean to cover all categories of tools offered by us. You are kindly reminded to verify carefully when you are placing an order with us if you are actually saving half in comparison with the top major brands.

VEVOR®
TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Hydraulic Steering For Boats

Model: YSH-300HP-B







NEED HELP? CONTACT US!

Have product questions? Need technical support? Please feel free to contact us:

Technical Support and E-Warranty Certificate
www.vevor.com/support

This is the original instruction, please read all manual instructions carefully before operating. VEVOR reserves a clear interpretation of our user manual. The appearance of the product shall be subject to the product you received. Please forgive us that we won't inform you again if there are any technology or software updates on our product.

VEVOR®

Thank you for purchasing **VEVOR** hydraulic steering system.
This manual will elaborate the various functions of this system so that you can fully experience the premium enjoyment this product can bring you.

VEVOR hydraulic steering system is based on the concept of modern industrial design,the high efficiency, high transmission power piston pump technology is applied to the design and manufacture of ship steering gear, which makes your steering system more stable,smarter and more reliable.

The main components of the steering gear are high strength aluminum alloy and stainless steel which can be used in harsh marine conditions and extend the longevity of steering gear.

The steering gear will relieve you from the heavy and inflexible mechanical shaft steering , which can save your sore arms. It can enhance the pleasure of driving a speedboat.

Main features:

- The steering pump is with compact inner structure and the fashionable and beautiful appearance.
- Two - way Built - in locking valve eliminates the rebound torque .
- Easy to replace the shaft seal ,user - friendly design;
- Steering shaft with special surface treatment not only has strength and reliability, but also has the characteristics of wear resistance, corrosion resistance.
- High - strength aluminum alloy shell and surface treatment process can ensure its wear and corrosion resistance and prevent water erosion effectively.
- Piping: High-strength nylon quick-fitting 1/4-pipe fittings makes the installation compact and it is reusable .
- The use of custom high -standard hydraulic oil can improve the lubrication of parts and seal protection .



VEVOR®

INDIC

— General safety rules and warranty pag . 2
— Safety rules pag . 2
— Installation notes pag . 2
— Technical parameters and minimum size of splashwell pag . 3
— Technical information pag . 3
— Minimum splashwell dimensions pag . 3
— Hoses/fittings installation-pump connection pag . 4
— Hydraulic hose installtion pag . 5
— Hydraulic hose / hose joint installation pag . 6
— YSH-NR300/YSH-MR300 hydraulic steering system installation pag . 7
— Steering pump YSH-NR300 installation pag . 7
— YSH-NR300/YSH-MR300-A hydraulic steering system pag . 9
— Refueling and venting of hydraulic steering system pag . 11
— General faults and Solutions pag . 13
— Maintenance pag . 14

General safety rules and warranty

This installation and maintenance manual is an integral part of the product and must be fully understood by the user before installation.

The installation, maintenance and transfer of hydraulic direction system components of VEVOR series of products must be done by the authorized and qualified professional technicians. VEVOR series of products implements the warranty for two years after-sales service, when using the product, If there is any question or problem, please contact the dealer in time. VEVOR will provide the correct guidance. VEVOR will not take responsible for the consequences of unauthorized dismantling or disassembling.

Without the prejudice to the nature of the product, VEVOR has the rights to make changes to the description information and illustrations contained in this manual , VEVOR does not assume any responsibility for the adverse consequences caused by coping this manual in any other illegal means which makes the user can't follow the standard installation instructions.

Installation Precautions:

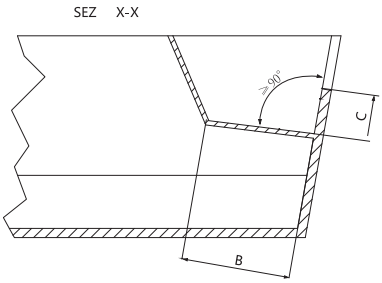
- Use components provided by VEVOR only, The parts supplied by the other manufactures may cause safety hazards and affect the steering function;
- On all pipe connection threads, only seals such as Loctite PST or equivalent sealant should be used. Do not use (banding) or similar sealing tapes, as this may allow debris to enter the body of the pump and cause the blockage of the pipe .
- Please use 10 # or 15 # special hydraulic oil which is qualified and environment-friendly. Using other oil (such as brake oil) instead may cause irreparable damage to your equipment, causing loss of steering function and no warranty.
- The minimum bending radius of the pipe is 1 "18 (30CM). Do not touch the sharp objects. Continued bending, rubbing, scratching or twisting may cause the pipe to be damaged and rupture due to the normal steering pressure, thus causing loss of steering function.
- Do not let the pipe drop freely when using, please use wire or other PVC material to fix, so as to avoid potential safety hazard.
- Regular maintenance of system components and inspection of pipes and fittings for wear or damage can prolong the usage life of your equipment.

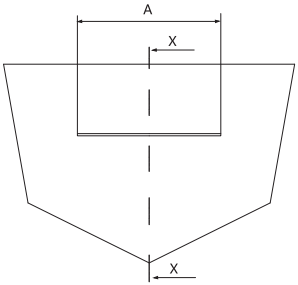
Technical information:

TYPE	YSH-90HP	YSH-150HP	YSH-300HP-A	YSH-300HP-B
PUMPS	NR90	NR150	NR300	NR300
CAPACITY CM³	16	18	27	27
Wheel Thread		5/8"-18UNF		
MAX PRESSION BARS	68	68	68	68
TURNS OF WHEEL	5	5. 5	6.8	7
CYLINDERS	MR90	MR150	MR300-A	MR300-B
TUBE I.D[mm]	25	30	35	35
ROD I.D[mm]	14	16	18	18
OUTPUT FORCE/KGF	232	400	470	470
STROKE[mm]	200	195	205	200
VOLUME [cc]	73	117	135	141
APPLICATI ON	Up to 90HP	Up to 150HP	Up to 300HP	Up to 300HP

Minimum Splashwell Dimensions:

Before attempting installation,ensure that the splashwell of your boat has the following minimum dimensions.

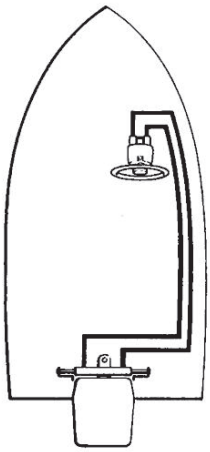




MINIMUM SPLASHWELL DIMENSIONS			
Number of engines	A	B	C
1	560mm-21.25"	152mm-5.98"	152mm-5.98"
2	1110mm-21.55"	152mm-5.99"	152mm-5.99"

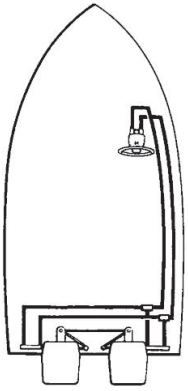
Hoses/fittings installation-pump connection

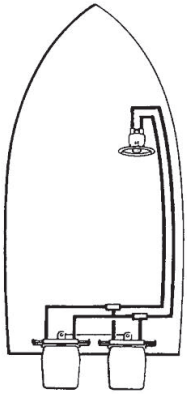
Refer to illustrations below for the correct connection of hoses from helm pump to cylinder.

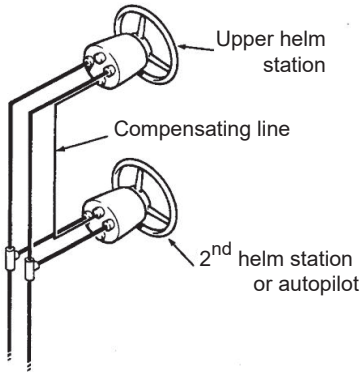


FOR YSH-MR 90 / 150 / 300

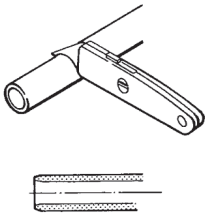
Hose connection

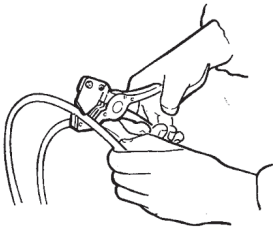


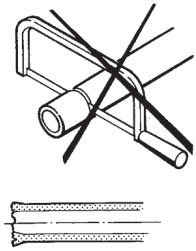




Hose connection







VEVOR recommends the use of VEVOR steering hoses only.

Always try to route the hoses via the shortest path in order to avoid any possiable loss of power. In order to make the air bleeding of the system easier, it is suggested to mount the hoses horizontally with an inclination of about 3 cm per meter; the pump side has to be higher than the cylinder side.
Always protect the hoses which have to pass through a different compartement or use suitable bulkhead connectors or sleever.
Hose have to be installed in such a way they don't represent an obstacle for other components.

Do not remove protective end covers until the hoses have been routed and are ready to be connected to the helm pump, hose fitting or steering cylinder (s).
Provide sufficient hose lengths to allow for cylinder movement throughout the turning arc and up/down trim/tilt settings of the engine(s).
Throughout the hose installation, ensure the protective caps remain installed onto the end of the hoses.

Attention:

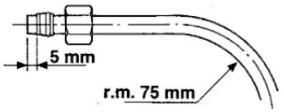
Do not install hoses in an area where they will be exposed to high heat. Extreme heat reduces the hose bursting pressure and can cause the hose melting. Exercise great cleanliness. Make sure that pipes and hoses are perfectly clean and free from swarf.

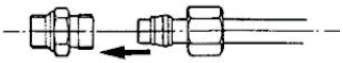
Note:

Flexible hoses have to be cut by means of a sharp knife;
never use a saw, as fragments of nylon in the hydraulic system cause serious problems.

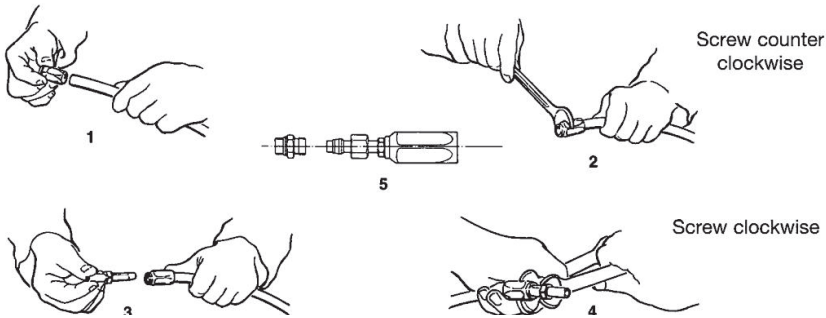
Hydraulic hose installation

After cutting the nylon hose,fit the coupling nut and the support sleeve on the hose (check it is properly in relaton to the end of the hose).After the mounting of the nut, you have to tight by means of a spanner.

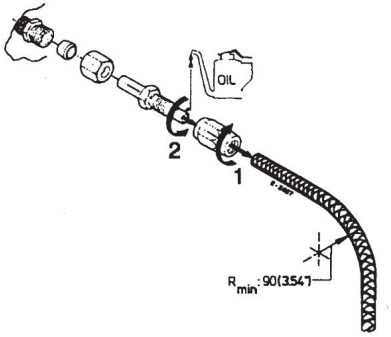




Othewise,you can mount nylon flexible hose with recuperable fittings.Do as the illustrations below show.



After the installation clean the inside of the hoses by blowing through using compressed air,in order to avoid any obstructions and to remove dust and debris from storage.Before the air bleeding it is also suggested to make a rinsing of the system.Do not use water.

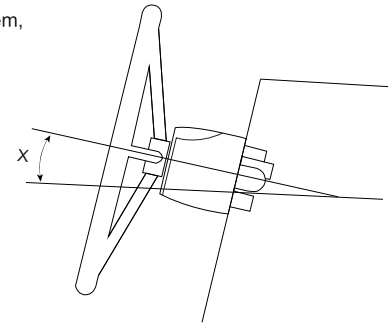


1 After cutting,screw the tube coupling sleeve onto the tubing(left-handed thread).
2 Oil the tube coupling and screw it into the sleeve.Make sure that the internal sheathing of the tubing dose not follow while tightening the screw!Also moke sure that the internal sheathing of the tubing is not squeezed while tightening the screw.
3 Check there is no internal interference putting a small screwdriver into the tube coupling before procceding witn hose installation to helm or cylinder.

Hydraulic Direction System YSH-NR300 / YSH-MR300 Installation:

Installation Tools (To complete the installation of this system, you need the following tools):

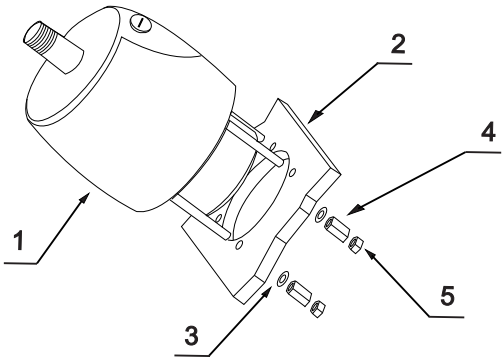
- Hole saw with 3.03 "(77MM) diameter
- 0.354 "(9MM) drill bit
- 1.181 "(30MM) mounting wrench
- 0.433 "(11MM) installation wrench
- 0.748 "(19MM) installation wrench
- 0.669 "(17MM) installation wrench
- 0.472 "(12MM) installation wrench
- 0.945 "(24MM) socket wrench



Important:
perform the bleeding procedure manually and with the helm pump inclinated no more of 10°(X).

Steering pump YSH-NR300 Installation:

- Determine the angle and position you are installing to ensure that the steering wheel does not interfere with other equipment. Check that there is still sufficient space behind the bridge dashboard (2) for fitting and pipe connections.

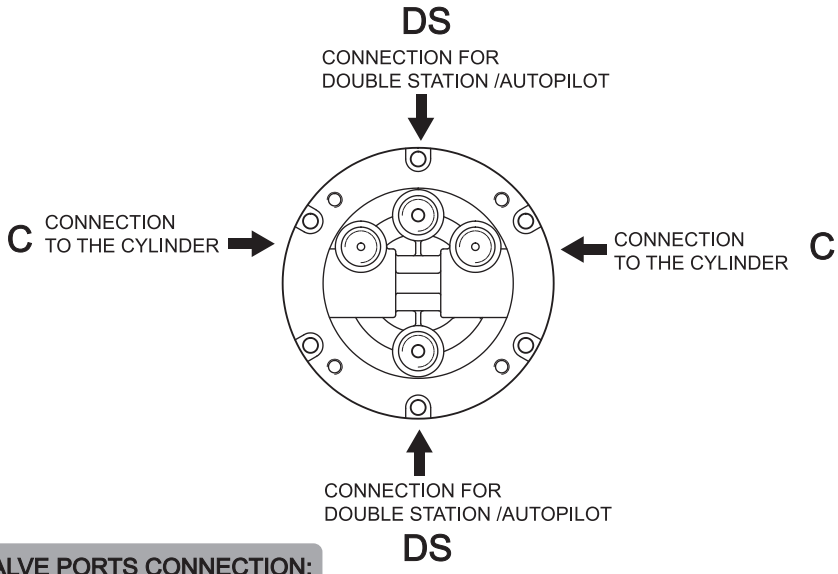


RIF.	QUANTITY	DESCRIPTION
1	1	pump
2	1	Board
3	4	Shim
4	4	Extension nut
5	4	Lock nut

- Attach a 1: 1 access hole mounting template (included with this manual) to the instrument panel, and position the mounting hole as standard with a hole cutter.
- Drill a 3.03 "(77MM) diameter hole and drill four 0.354 (9MM) diameter holes as shown on the mounting template.
- Route the arranged tubing through the middle 3.03 "(77mm) diameter hole and connect it to the steering pump (1).
- Install the steering pump on the instrument panel with 4 washers (3) and 4 strain-relief nuts (4), 4 lock nuts (5), tightening torque ≤ 15 N.
- Lubricate the taper section of the shaft. Install the semicircular key. Place the steering wheel in the direction shaft and the steering wheel keyway on the semicircular key. Place the shim and tighten the steering lock nut. The tightening torque is ≤20 Newton.

Note:

- The steering pump should be mounted at a tilt angle of X ≤ 20 °. If it is exceeded, it may cause air to enter the duct and affect the steering function.
- Only use self-locking fasteners provided by **VEVOR** or standard fasteners. Using non-self-locking fasteners instead may cause the equipment to loosen or separate.
- Do not open the pump cover or filler cap when installing the steering pump to prevent dirt and chips from entering the pump and causing the steering function.
- Teflon-like ribbon seals can not be used on pipe nipples, which may cause tape chips to enter the pump body and thus affect the steering function. (The **VEVOR** series is a pipe thread sealing technology that does not require the use of other sealing tape seals.)



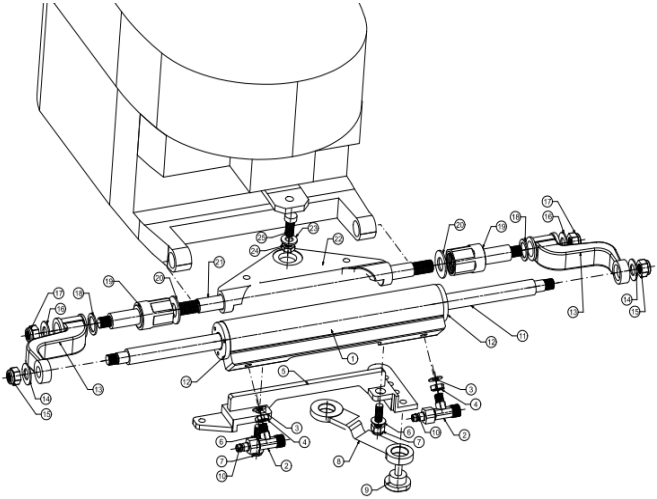
VALVE PORTS CONNECTION:

Port marked“C”： connections to the cylinder/s
Port marked“DS”： connections to the additional stational or autopilot

Cylinder YSH-MR300-B Installation:

WARNING:
It is important to check periodically, at least every 3 months (or every month for professional uses), the right torque of this bolt and of the locknut.

The cylinder arm should be attached of the engine tiller arm on most brands of outboards .in the event that the tiller interferes with other partts of the outboard, then it can be mounted under the tiller insttead.



WARNING:
Remove the red caps in order to install the hose's fittings.

- Before trying to install, please check whether your engine is suitable for this type of cylinder, and ensure that your stern board space is of sufficient size for installation.
- Before installation, please lubricate the movable connection parts of the engine and the cylinder and the piston rod with qualified marine lubricant, and straighten your engine to the middle position;
- Loosen the self-locking nuts (7) (9) at both ends of the cylinder piston rod and the mounting rod and remove the mounting rod (14), stainless steel washer (12), clearance adjustment block (11), clearance adjustment nut (13). After removing the accessories, install the mounting rod (14) into the mounting hole of the engine (as shown above);

- Remove the bolt (4) in the middle hole of the cylinder triangle plate bracket, adjust the angle of the engine, correspond to the hole on the engine connection plate, use bolts (4) and nuts (5) to fix the cylinder triangle plate to the engine .Pay attention to the left and right swing of the machine to ensure that the cylinder will not interfere with the engine's movement after installation.

- Adjust the angle of the engine and the extension length of the piston rod of the cylinder. Install the two cylinder brackets (6), the gap adjustment nut (13), the stainless steel gasket (12), and the gap adjustment block (11) to the piston rod and the mounting rod properly according to gap between the engine and the cylinder. (See pictured above)

- After the installation is completed, the gap adjustment nut (13) should be rotated to the left and locked to eliminate the running gap of the cylinder. Doing that will enhance your usage experience.

- After the installation is complete, push your engine to the left and right to make a trial run of the cylinder. Check whether there are interference parts when the cylinder runs back and forth. If there is interference, you need to readjust the installation. If there is no interference, push the engine to the end of the left/right limit. The next step is to refuel and exhaust;

- Connect the arranged oil pipes to the oil pipe joints (2) in sequence, lock the bleed joints (3) of the cylinder to prepare for the next fueling and exhausting steps for installing the system.

Warning:

When installing, to avoid bumping the piston rod, it is forbidden to hit the piston rod with wrench or anything hard. If the piston rod is bruised, it will cause hydraulic oil leakage of the oil cylinder, which will compromise your product experience.

VEVOR hydraulic direction of the system of gas exhaust:

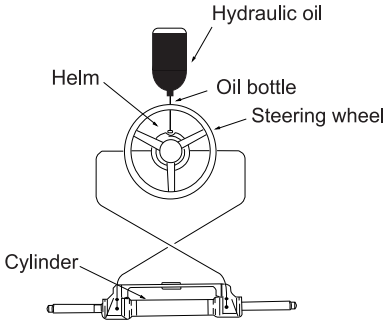
This work procedure requires two people to operate, a person may not be able to completely remove all the air inside the hydraulic system which results in that the hydraulic system output pressure is not enough, the impact of weakness weakness, slow response, thus affecting your product experience .

Please use special eco-friendly hydraulic oil provided by VEVOR or other qualified special hydraulic oil for refueling. Do not use brake oil. Using other unacceptable corrosive oil may cause irreparable damage to your system and result in the product being unable to be warranted .

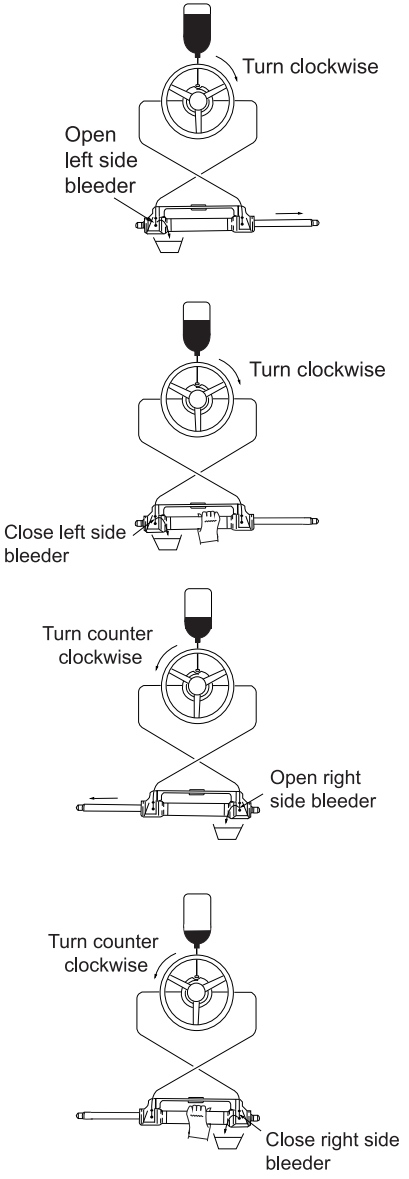
Precautions:

- If you fill the pump with hydraulic fluid before connecting the filler tube to the pump, the filling procedure can be made more quickly and easily.
- In case of emergency, any non-toxic, non-corrosive, non-flammable oil can be temporarily supplied to the system, but the entire system must be thoroughly cleaned afterwards;
- Please keep refueling tube visible during the entire refueling process. Do not allow oil to enter the pump. Otherwise, air may be introduced to increase refueling time.
- During the process of refueling and exhausting, the hydraulic oil collected from the air bleeder manifold of the cylinder can be used directly after a few moments.
- Please protect the environment and properly dispose of used oil. The special hydraulic oil provided by VEVOR system can be reused after being filtered by the filter with the hole diameter less than or equal to 38um.

Refulling and Venting Steps:



- Screw the fillet pipe thread equipped with the system into the fueling pump port and tighten to confirm airtight.
- Fit the sharp mount included with this system to the oil bottle cap.Insert the sharp mouth into the pump with some force,pour the oil into the fuel filler pipe until you can't see the air(the bottle can be squeezed gently to speed up refulling.)



- Turn the steering wheel slowly clockwise until one side of the piston rod is fully extended .Fit the exaust pipe to the retract side of the piston rod to collect the oil from venting.

- Hold the cylinder to prevent the cylinder from turning , unscrew the deflation nipple nested on the side of the bleeder, (do not unscrew it completely, it is enough if you can see the oil) turn the steering wheel clockwise until you see the inside of the exhaust pipe Expelled oil is stable and thorough, no bubbles, turn the steering wheel at the same time tighten the deflation nut, close exhaust fittings;

- Continue to turn the steering wheel counterclockwise until the original retraction side of the piston rod fully extended, Fit the exaust pipe to the retract side of the piston rod to collect the oil from venting.

- Hold the cylinder to prevent the cylinder from turning, unscrew the deflation joint nut of one side. (Do not unscrew it completely, it it enough as long as you can see the oil). Turn the steering wheel clockwise until you see the oil from the deflating pipe is stable , no bubbles, tighten the bleeder lock , close deflation devices.

- Rotate the steering wheel clockwise /counter clockwise several times to check the number of full helm turns (parameter table) to determine whether the hydraulic fluid in the tubing has been completely excluded. If there is still air, the number of full rudder will increase.) if there is still a lot of air that is not excluded, then repeat procedure(3) ~(6). If there is a small amount of air, do full rudder in one direct , reverse small semi circle ,do full rudder again , do this for 5-6 times for the left direction and right direction.

- After around rudder test pass ,remove the fuel pipe and bleed pipe, screw the fuel cap, set the deflated connector sleeve, the unused hydraulic oil is closed for subsequent maintenance and repair. (Check the hydraulic punp oil surface once a quarter , insufficient oil will cause something abnormal.)

Faults and Solutions:

The following are the most common failures and their causes and solutions.
When the rudder rotates with full rudder (cylinder full stroke), there may be slight resistance and internal parts click sound which is from internal valve spool ball and bearing steel ball when they are running. It is normal phenomena. Please do not think it is caused by faults.

FAULT	CAUSE	SOLUTION
The hydraulic rudder is completely stuck during installation.	Pipe blockage between the hydraulic pump and hydraulic cylinder.	Check if the hose pipe is clogged or bent, If it is bent, you must replace the damaged hose, or it may result in the loss of steering and serious personal injury or property damage.
It is difficult to refuel the system, even when the system says the fuel is full, bubbles continue to pop out from the oil pump.	• There is air in the system • Bleed fitting leaks • Hydraulic pipping has winding or bending injuries.	• Install the system properly according to the installation manual. The inlet pipe must be always upward. • Tighten the deflation fittings. • Unwind and straighten the hose or replace the damaged hose.
When using the system to steer, you need to rotate the full rudder quickly for many times.	• Hydraulic pipping has bent injuries • There is gas or fine bubbles in the hydraulic oil. • Incorrect hydraulic oil was used.	• Unwind and straighten the hose or replace the damaged hose. • Refuel or exhaust properly according to the installation manual. • Use the correct hydraulic oil
When the system is full rudder, the steering wheel just doesn't work.	There are dirt impurities in the hydraulic pump valve	• Do not use the "band" sealing tape at the interface. • Take apart the hydraulic pump to clean the dirt.
The system can steer the ship easily when the ship is stationary, However, it is very difficult to steer while sailing.	• Small steering wheel was selected. • Engine connection is not set correctly, • Airbag is generated in the system and air is not excluded completely. • System configurations exceed power limits.	• Change to a bigger steering wheel of which the maximum diameter is without exceeding 56cm. • Adjust the engine connection settings correctly. • Check the oil surface of hydraulic pump, reset the refueling and venting correctly.
Steering wheel turns to left port side, Ship turns right	Wrong oil pipe connection	Swap the two oil pipes of the cylinder with each other and install them.
Cylinder can not be installed to the engine.	Each cylinder requires corresponding engine model.	Please refer to the manual or the customer service of the dealer to change the model.

When the rudder pump reaches the stop point (cylinder full stroke), a small amount of hydraulic drift is normal and the rudder pump is not 100% locked.

Maintenance

Warning:

Following the routine maintenance schedules as outlined below , in the time frame noted will ensure years of service from your VEVOR Steering system as well as keep you and your passengers safe from the dangers that are present on and off water.

Failure to comply with maintenance checks may result in loss of steering , causing property damage and / or personal injury.

Inspections are necessary every year and must be carried out by specialized marine mechanics .

Check the shaft and the orings of the cylinder , the orings of the helm pump , the fittings of the cylinder and helm pump in order to prevent leaks.

Check tightness of all fasteners/fittings throughout the steering system .

Clean the system using fresh water and non-abrasive liquid .

Cleaning fluids containing ammonia , acids or any other corrosive ingredients must not be used for cleaning any parts of the hydraulic steering system .

DO not use brake oils or automatic transmission fluid (ATE) . Use only compatible hydraulic oils .

Prior to every use:

- Check Fluid level in highest helm pump
- Verify immediate steering response when turning steering wheel(s) (Ensure engine turns when steering wheel is turned) .
- Visually inspect all steering hoses and fittings for wear , kinking and / or leaks .
- Check for binding , loose , worn or leaking steering components .

Warning :

DO NOT operate boat if any component is not in proper working condition .
In this case, please take photos immediately and contact your dealer .

After first 20 hours , then every 100 hours or 6 months thereafter (which ever comes first) :

- All points noted above
- Check tightness of ALL fasteners/fittings throughout the steering system . Tighten to correct torque specifications are required .
- Check for mechanical play or slop throughout steering system , correct as required .
- Check for signs of corrosion . If corrosion is present contact your dealer .

After every 200 hours or 12 months (which ever comes first) :

- All points noted above .
- Remove support rod from engine steering/tilt tube. Clean engine steering/tilt tube and re-grease using a good quality marine grease .
- Grease support rod liberally .
- Grease all contact points shown in the cylinder and tiebar installations . DO NOT remove tiller bolt to re-grease .
- Remove steering wheel and re-grease wheel shaft using a good quality marine grease .
- Inspect hydraulic oil for cleanliness , flush if required .

Any work being performed with the steering system MUST be completed by a qualified mechanic with the working knowledge of the system .

HYDRAULIC STEERING SYSTEM UP TO 300HP		
ENGINE	**POWER**	**YEAR**
Yamaha	75C-90 2 Stroke	1998-2008
	115C-130B 2 Stroke	1990-2008
	150F-200F-250G 2 Stroke	1996-2007
	150 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	175-200-225-250-300 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	F70 4 Stroke	2010-to date
	F90-F100-F115-F150 EFI 4 Stroke	1999-2007
	F200-F225-F250 4 Stroke	2002-2007
	F115-F150	2004-to date
	F200-F225-F250-F300 4 Stroke	2006-to date
Honda	BF75-90 4 Stroke	1995-to date
	BF115D	1998-2009
	BF115A	2009-to date
	BF130A	1998-2005
	BF135-150 4 Stroke	2005-to date
	BF90-BF150 V-TEC 4 Stroke	2008-to date
	BF175-200-225-250 4 Stroke	2001-to date
Suzuki	DF70-80-90 4 Stroke	1998-to date
	DF100-115-140 4 Stroke*	1998-2008
	DF100-115-140 4 Stroke new model	2008-to date
	DF150-175 4 Stroke	2006-to date
	DF200-DF225-DF250-DF300	
Tohatsu Nissan	115-120-140 2 Stroke	2004-to date
	70-90-115 TLDI 4 Stroke	2004-2011
Mercury Mariner	75-90-115-125 Optimax 2 Stroke	2004-to date
	135-150-175 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	200-225-250 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	RACING 300 Optimax 2 Stroke	1999-2011
	100-115 EFI 4 Stroke	2007-to date
	115-125-150 EFI 2 Stroke	1990-2007
	225-250 EFI 2 Stroke	2000-2007
	250 Saltwater EFI 4 Stroke	2007-2011
	135 Verado L4 4 Stroke	2004-2006
	150-175-200 Verado L4 4 Stroke	2004-to date
Evinrude	E75-E90 2 Stroke	2004-to date
	E115-E130-E135 2 Stroke V4	1995-to date
	E150-E175-E200 2 Stroke V6	1995-to date
	E200 HO-E225-E250 2 Stroke V6	1995-to date
	E250 HO-E300 2 Stroke V6	
Selva	80 Portofino/Tigershark 2 Stroke	1995-to date
	150 White Shark 2 Stroke	2001-2007
	100EFI Marlin -115 EFI Narwhal-150EFI	2000-to date
Johnson	BJ90-115-140 4 Stroke	2001-2007
	J90-115 V4 2 Stroke	1995-2007
	J150-175 V6 2 Stroke	1995-2007
	J200-225 V6 4 Stroke	2004-2007

Manufacturer: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi
Address: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, baoshanqu, shanghai 200000 CN.
EC REP: E-CrossStu GmbH.
Mainzer Landstr.69, 60329 Frankfurt am Main.
UK REP: YH CONSULTING LIMITED.
C/O YH Consulting Limited Office 147, Centurion House, London Road, Staines-upon-Thames, Surrey, TW18 4AX
Imported to AUS: SIHAO PTY LTD.
1 ROKEVA STREETEASTWOOD NSW 2122 Australia
Imported to USA: Sanven Technology Ltd.
Suite 250, 9166 Anaheim Place, Rancho Cucamonga, CA 91730

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Technical Support and E-Warranty Certificate

www.vevor.com/support

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Assistance technique et certificat de garantie électronique www.vevor.com/support

Direction hydraulique pour bateau

Modèle : YSH-300HP-B

Nous continuons à nous engager à vous fournir des outils à des prix compétitifs. Les expressions « Moitié Économisez », « Moitié Prix » ou toute autre expression similaire utilisée par nous ne représentent qu'une estimation des économies que vous pourriez réaliser en achetant certains outils chez nous par rapport aux grandes marques et ne couvrent pas nécessairement toutes les catégories d'outils que nous proposons. Nous vous invitons à vérifier attentivement, lors de votre commande, si vous économisez réellement la moitié par rapport aux grandes marques.

VEVOR®
TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Direction hydraulique

Pour les bateaux

Model: YSH-300HP-B







BESOIN D'AIDE ? CONTACTEZ-NOUS !

Des questions sur nos produits ? Besoin d'assistance technique ? N'hésitez pas à nous contacter :

Assistance technique et certificat de garantie électronique www.vevor.com/support

Ceci est le mode d'emploi d'origine. Veuillez lire attentivement toutes les instructions du manuel avant utilisation. VEVOR se réserve le droit d'interpréter clairement ce manuel d'utilisation. L'apparence du produit dépend du produit que vous avez reçu. Veuillez nous excuser pour le retard dans la publication de mises à jour technologiques ou logicielles concernant notre produit.

Merci d'avoir acheté le système de direction hydraulique Vevor .

Ce manuel détaillera les différentes fonctions de ce système afin que vous

Vous pourrez pleinement profiter du plaisir haut de gamme que ce produit peut vous apporter.

- Le système de direction hydraulique VEVOR est basé sur le concept de direction industrielle moderne conception, la technologie de pompe à piston à haute efficacité et à haute puissance de transmission est appliquée à la conception et à la fabrication d'appareils à gouverner pour navires, ce qui rend votre direction système plus stable, plus intelligent et plus fiable.
- Les principaux composants du boîtier de direction sont en alliage d'aluminium à haute résistance et acier inoxydable qui peut être utilisé dans des conditions marines difficiles et prolonger la longévité de l'appareil à gouverner.

» Le boîtier de direction vous soulagera de l'arbre mécanique lourd et inflexible direction, ce qui peut vous épargner des douleurs aux bras. Cela peut améliorer le plaisir de conduire vedette.

Caractéristiques principales :

- La pompe de direction est dotée d'une structure intérieure compacte et d'une apparence à la mode et belle.
- La valve de verrouillage intégrée à deux voies élimine le couple de rebond.
- Joint d'arbre facile à remplacer, conception conviviale ;
- L'arbre de direction avec traitement de surface spécial offre non seulement résistance et fiabilité, mais présente également les caractéristiques de résistance à l'usure et à la corrosion.
- La coque en alliage d'aluminium à haute résistance et le processus de traitement de surface peuvent garantir son usure et la résistance à la corrosion et empêchent efficacement l'érosion hydrique.
- Tuyauterie : Les raccords rapides en nylon haute résistance de 1/4 de tuyau rendent l'installation compacte et il est réutilisable.
- L'utilisation d'huile hydraulique personnalisée de haute qualité peut améliorer la lubrification des pièces et protection du joint .



INDIC

— Règles générales de sécurité et garantie

— Règles de sécurité

— Notes d'installation

— Paramètres techniques et taille minimale du puits anti-éclaboussures

— Informations techniques

— Dimensions minimales du puits anti-éclaboussures

— Installation de tuyaux/raccords - raccordement de la pompe

— Installation de flexibles hydrauliques

— Installation de flexibles hydrauliques / joints de flexibles

— Installation du système de direction hydraulique YSH"NR300/YSH"MR300

— Installation de la pompe de direction YSH-NR300

— Système de direction hydraulique YSH-NR300/YSH-MR300-A

— Ravitaillement et purge du système de direction hydraulique

— Défauts généraux et solutions

- Entretien

» Règles générales de sécurité et garantie

Ce manuel d'installation et de maintenance fait partie intégrante du produit et doit être entièrement compris par l'utilisateur avant l'installation.

L'installation, la maintenance et le transfert des composants du système de direction hydraulique des produits VEVOR doivent être effectués par des techniciens professionnels agréés et qualifiés. VEVOR bénéficie d'une garantie après-vente de deux ans. Pour toute question ou tout problème, veuillez contacter le service après-vente.

Contactez votre concessionnaire à temps. VEVOR vous fournira les conseils appropriés. VEVOR décline toute responsabilité quant aux conséquences d'un démontage ou d'un désassemblage non autorisé.

Sans préjudice de la nature du produit, VEVOR a le droit d'apporter des modifications aux informations descriptives et aux illustrations contenues dans ce manuel, VEVOR n'assume aucune responsabilité pour les conséquences néfastes causées par la copie de ce manuel par tout autre moyen illégal qui empêche l'utilisateur de suivre les instructions d'installation standard.

» Précautions d'installation :

- Utilisez uniquement les composants fournis par VEVOR. Les pièces fournies par d'autres fabricants peuvent entraîner des risques pour la sécurité et affecter la fonction de direction ;
- Sur tous les filetages de raccordement de tuyaux, utilisez uniquement des joints tels que Loctite PST ou un produit d'étanchéité équivalent Il convient d'utiliser des joints toriques. N'utilisez pas de bandes d'étanchéité ou de rubans similaires, car cela pourrait permettre à des débris de pénétrer dans le corps de la pompe et provoquer le blocage du tuyau.
- Veuillez utiliser une huile hydraulique spéciale de calibre 10 ou 15 #, qualifiée et respectueuse de l'environnement. L'utilisation d'une autre huile (comme l'huile de frein) peut causer des dommages irréparables à votre équipement, entraînant une perte de la fonction de direction et aucune garantie.
- Le rayon de courbure minimum du tuyau est de 1"18 (30CM). Ne touchez pas les objets tranchants. Une flexion, un frottement, un grattage ou une torsion continus peuvent endommager le tuyau et rupture due à la pression normale de direction, provoquant ainsi la perte de la fonction de direction.
- Ne laissez pas le tuyau tomber librement lors de l'utilisation, veuillez utiliser du fil ou un autre matériau en PVC pour le fixer, afin afin d'éviter tout risque potentiel pour la sécurité.
- L'entretien régulier des composants du système et l'inspection des tuyaux et des raccords pour détecter toute usure ou tout dommage peuvent prolonger la durée de vie de votre équipement.

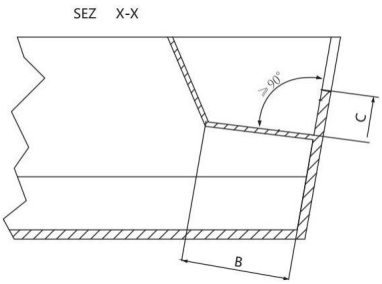
Paramètres techniques et taille minimale du puits anti-éclaboussures

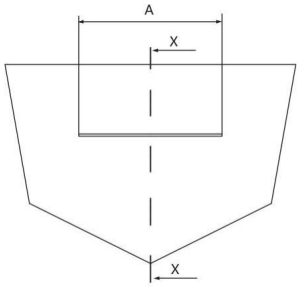
» Informations techniques :

TAPER	YSH-90HP	YSH-150HP	YSH-300HP-A	YSH-300HP-B
POMPES	NR90	NR150	NR300	NR300
CAPACITÉ CM3	16	18	27	27
Filetage de roue		5/8"--18UNF		
BARRES DE PRESSION MAXIMALE	68	68	68	68
TOURS DE ROUE	5	5. 5	6.8	7
CYLINDRES	MR90	MR150	MR300-A	MR300-B
DIAMÈTRE INTÉRIEUR DU TUBE [mm]	25	30	35	35
DIAMÈTRE INTÉRIEUR DE LA TIGE [mm]	14	16	18	18
FORCE DE SORTIE/KGF	232	400	470	470
COURSE [mm]	200	195	205	200
VOLUME [cc]	73	117	135	141
POSTULEZ SUR	Jusqu'à 90 CV	Jusqu'à 150 CV	Jusqu'à 300 CV	Jusqu'à 300 CV

• Dimensions minimales du puits anti-éclaboussures :

Avant de tenter l'installation, assurez-vous que le puits anti-éclaboussures de votre bateau a les dimensions minimales suivantes.

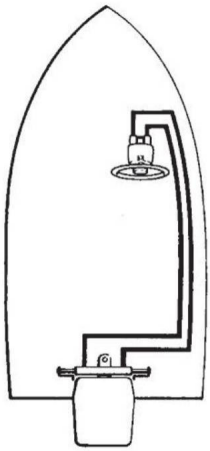




DIMENSIONS MINIMALES DE LA BUSE À ÉCLABOUSSURES			
Nombre de moteurs	UN	B	C
1	560 mm-21,25"	152 mm-5,98"	152 mm-5,98"
2	111017101-21,55"	152 mm-5,99"	152 mm-5,99"

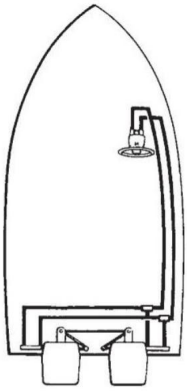
* Installation de tuyaux/raccords - raccordement de la pompe

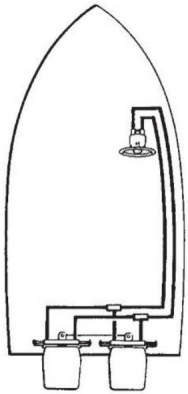
Reportez-vous aux illustrations ci-dessous pour la connexion correcte des tuyaux de la pompe à huile au cylindre.

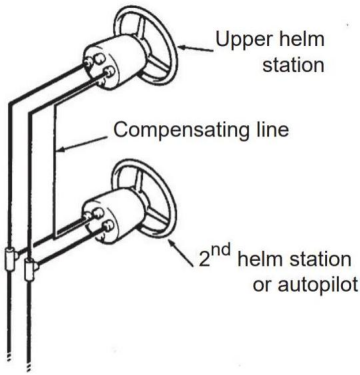


POUR YSH-MR 90/ 150/300

Raccord de tuyau

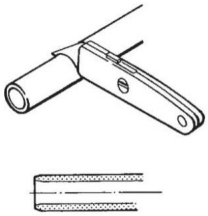




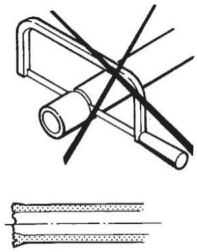


Installation de tuyaux/raccords - raccordement de pompe

Raccord de tuyau







VEVOR recommande l'utilisation de flexibles de direction VEVOR uniquement.

Privilégiez toujours le chemin le plus court pour les flexibles afin d'éviter toute perte de puissance. Pour faciliter la purge d'air du système, il est conseillé de monter les flexibles horizontalement, avec une inclinaison d'environ 3 cm par mètre ; le côté pompe doit être plus haut que le côté cylindre.

Protégez toujours les tuyaux qui doivent passer par un compartiment différent ou utilisez des connecteurs de cloison ou des manchons appropriés.

Les tuyaux doivent être installés de manière à ne pas constituer un obstacle pour les autres composants.

Ne retirez pas les couvercles de protection tant que les tuyaux n'ont pas été acheminés et ne sont pas prêts à être connectés à la pompe de direction, au raccord de tuyau ou au(x) vérin(s) de direction.

Prévoyez des longueurs de tuyau suffisantes pour permettre le mouvement du cylindre tout au long de l'arc de braquage et les réglages de trim/inclinaison haut/bas du ou des moteurs.

Tout au long de l'installation du tuyau, assurez-vous que les capuchons de protection restent installés à l'extrémité des tuyaux.

Attention:

N'installez pas les tuyaux dans une zone exposée à une chaleur intense. Une chaleur extrême réduit la pression d'éclatement du tuyau et peut provoquer sa fonte. Soyez très propre. Assurez-vous que les tuyaux et les tuyaux sont parfaitement propres et exempts de copeaux.

Note:

Les tuyaux flexibles doivent être coupés à l'aide d'un couteau bien aiguisé ;
n'utilisez jamais de scie, car les fragments de nylon dans le système hydraulique causent de graves problèmes.

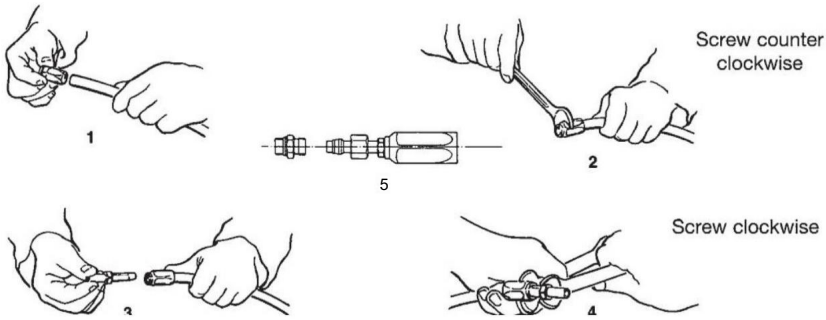
Installation de raccords de tuyaux - raccordement de pompe

Installation de flexibles hydrauliques

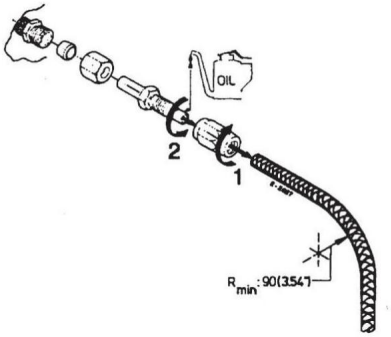
Après avoir coupé le tuyau en nylon, installez l'écrou de couplage et le manchon de support sur le tuyau (vérifiez qu'il est correctement par rapport à l'extrémité du tuyau). Après le montage de l'écrou, vous devez serrer au moyen d'une clé.



Sinon, vous pouvez monter un tuyau flexible en nylon avec des raccords récupérables. Procédez comme le montrent les illustrations ci-dessous.



Après l'installation, nettoyez l'intérieur des tuyaux en soufflant à l'air comprimé, afin d'éviter toute obstruction et d'éliminer la poussière et les débris du stockage. Avant la purge d'air, il est également suggéré de rincer le système. N'utilisez pas d'eau.



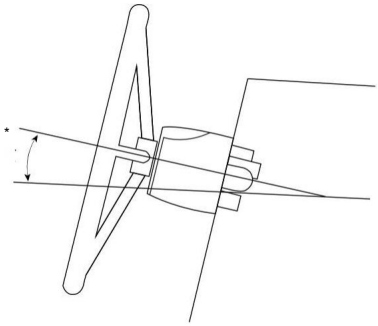
1 Après la coupe, vissez le manchon de raccordement du tube sur le tube (filetage à gauche).
2 Huilez le raccord du tube et vissez-le dans le manchon. Assurez-vous que la gaine interne du tube est bien ajustée. ne pas suivre lors du serrage de la vis. Assurez-vous également que la gaine interne du tube n'est pas comprimée lors du serrage de la vis.
3 Vérifiez qu'il n'y a pas d'interférence interne en insérant un petit tournevis dans le raccord du tube avant de procéder à l'installation du tuyau sur le gouvernail ou le cylindre.

Système de direction hydraulique YSH-NR300/YSH-MR300-B

Système de direction hydraulique YSH-NR300/YSH-MR300Installation :

Outils d'installation (pour terminer l'installation de ce système, vous avez besoin des outils suivants) :

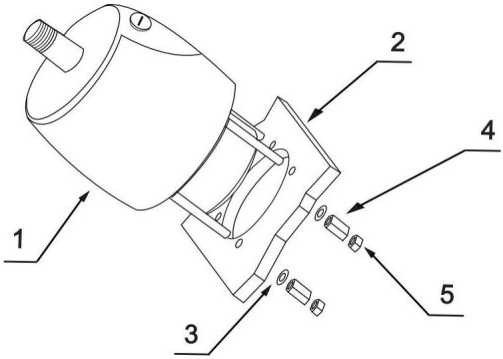
- Scie cloche de 3,03" (77MM) de diamètre
- Foret de 0,354 " (9 mm)
- Clé de montage de 1,181" (30 mm)
- Clé d'installation de 0,433" (11 mm)
- Clé d'installation de 0,748" (19 mm)
- Clé d'installation de 0,669" (17 mm)
- Clé d'installation de 0,472" (12 mm)
- Clé à douille de 0,945" (24 mm)



Important:
effectuer la procédure de purge manuellement et avec la pompe à huile inclinée à 10°(X) maximum.

Pompe de direction YSH-NR300 Installation :

- Déterminez l'angle et la position d'installation afin que le volant ne gêne pas les autres équipements. Vérifiez qu'il reste suffisamment d'espace derrière le tableau de bord (2) pour les raccords et les tuyaux.



RIF.	QUANTITÉ	DESCRIPTION
1	1	pompe
2	1	Conseil
3	4	Cale
4	4	Écrou d'extension
5	4	Contre-écrou

Système de direction hydraulique YSH-NR300 / YSH-MR300-B

Fixez un gabarit de montage de trou d'accès 1: 1 (inclus avec ce manuel) sur le tableau de bord et positionnez-le le trou de montage en standard avec un coupe-trou.

Percez un trou de 3,03" (77 mm) de diamètre et percez quatre trous de 0,354" (9 mm) de diamètre comme indiqué sur le support modèle.

Acheminez le tube disposé à travers le trou central de 3,03" (77 mm) de diamètre et connectez-le à la pompe de direction (1).

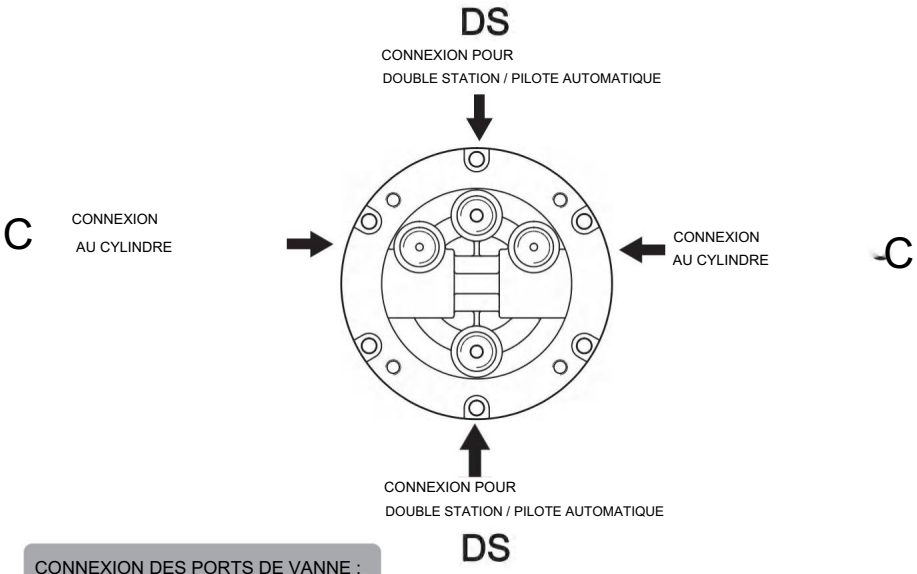
Installer la pompe de direction sur le tableau de bord avec 4 rondelles (3) et 4 écrous serre-câbles (4), 4 contre-écrous (5), couple de serrage < 15 N.

Lubrifiez la partie conique de l'arbre. Installez la clavette semi-circulaire. Placez le volant dans l'arbre de direction et la rainure de clavette sur la clavette semi-circulaire. Placez la cale et serrez l'écrou de blocage de direction.

Le couple de serrage est <20 Newton.

Note:

- La pompe de direction doit être montée avec un angle d'inclinaison X < 20°. Un dépassement de cet angle peut entraîner une infiltration d'air dans le conduit et affecter la direction.
- Utilisez uniquement des fixations autobloquantes fournies par VEVOR ou des fixations standard. L'utilisation de fixations non autobloquantes les attaches peuvent au contraire provoquer le desserrage ou la séparation de l'équipement.
- N'ouvrez pas le couvercle de la pompe ni le bouchon de remplissage lors de l'installation de la pompe de direction pour éviter la saleté et les copeaux de pénétrer dans la pompe et de provoquer le dysfonctionnement de la direction.
- Les joints ruban type Téflon ne peuvent pas être utilisés sur les raccords de tuyauterie, car cela pourrait entraîner la pénétration de copeaux de ruban dans le corps de la pompe et affecter ainsi la direction. (La série VEVOR est une technologie d'étanchéité pour filetages de tuyauterie qui ne nécessite pas l'utilisation d'autres joints ruban.)



CONNEXION DES PORTS DE VANNE :

Port marqué « C » : connexions au(x) cylindre(s)

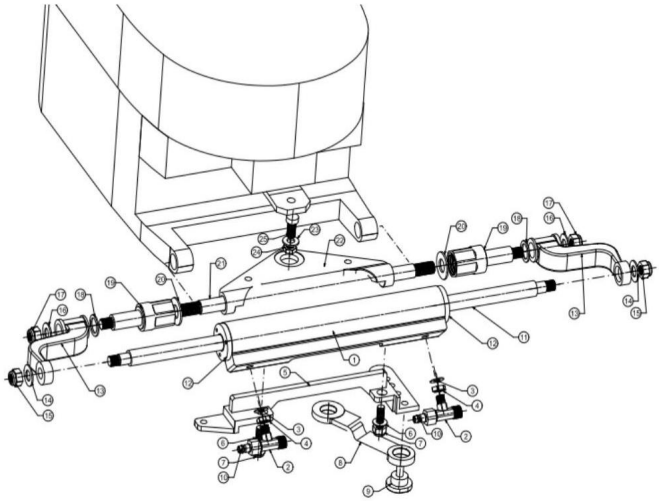
Port marqué « DS » : connexions au pilote stationnaire ou automatique supplémentaire

Installation du cylindre YSH-MR300-B :

AVERTISSEMENT:

Il est important de vérifier périodiquement, au moins tous les 3 mois (ou tous les mois pour les usages professionnels), le bon couple de serrage de ce boulon et du contre-écrou.

Le bras du cylindre doit être fixé au bras de la barre franche du moteur sur la plupart des marques de moteurs hors-bord. Dans le cas où la barre franche interfère avec d'autres pièces du moteur hors-bord, il peut être monté sous la barre à la place.



AVERTISSEMENT:

Retirez les capuchons rouges afin d'installer les raccords du tuyau.

- Avant d'essayer l'installation, veuillez vérifier si votre moteur est adapté à ce type de cylindre et assurez-vous que l'espace de votre tableau arrière est suffisamment grand pour l'installation.

- Avant l'installation, veuillez lubrifier les pièces de connexion mobiles du moteur, le cylindre et la tige de piston avec un lubrifiant marin qualifié, et redressez votre moteur en position médiane ;

- Desserrez les écrous autobloquants (7) (9) aux deux extrémités de la tige de piston du cylindre et de la tige de montage, puis retirez la tige de montage (14), la rondelle en acier inoxydable (12), le bloc de réglage du jeu (11) et l'écrou de réglage du jeu (13). Après avoir retiré les accessoires, installez la tige de montage (14) dans le trou de montage du moteur (comme illustré ci-dessus).

Retirez le boulon (4) dans le trou central du support de la plaque triangulaire du cylindre, ajustez l'angle du moteur, correspondez au trou sur la plaque de connexion du moteur, utilisez des boulons (4) et des écrous (5) pour fixer la plaque triangulaire du cylindre au moteur. Faites attention au balancement gauche et droit de la machine pour vous assurer que le cylindre n'interférera pas avec le mouvement du moteur après l'installation.

Régler l'angle du moteur et la longueur d'extension de la tige de piston du cylindre. Installer les deux supports de cylindre (6), l'écrou de réglage de l'écartement (13), le joint en acier inoxydable (12) et le bloc de réglage de l'écartement (11) à la tige de piston et à la tige de montage correctement en fonction de l'écartement entre le moteur et le cylindre. (Voir photo ci-dessus)

Une fois l'installation terminée, tournez l'écrou de réglage de l'écartement (13) vers la gauche et verrouillez-le pour éliminer l'écartement du cylindre. Cela optimisera votre utilisation.
expérience.

Une fois l'installation terminée, poussez le moteur vers la gauche et la droite pour faire un essai de fonctionnement du cylindre. Vérifiez s'il y a des interférences lors du va-et-vient du cylindre. En cas d'interférence, réajustez l'installation. En l'absence d'interférence, poussez le moteur jusqu'à la butée gauche/droite. L'étape suivante consiste à faire le plein et à vidanger.

Connectez les tuyaux d'huile disposés aux joints de tuyau d'huile (2) dans l'ordre, verrouillez les joints de purge (3) du cylindre pour préparer les prochaines étapes d'alimentation et d'échappement pour l'installation du système.

Avertissement:

Lors de l'installation, pour éviter de heurter la tige de piston, il est interdit de la heurter avec une clé ou un objet dur. Un choc sur la tige de piston peut entraîner une fuite d'huile hydraulique dans le vérin, ce qui compromettrait l'utilisation du produit.

Ravitaillement et purge du système de direction hydraulique

Direction hydraulique VEVOR du système d'échappement des gaz :

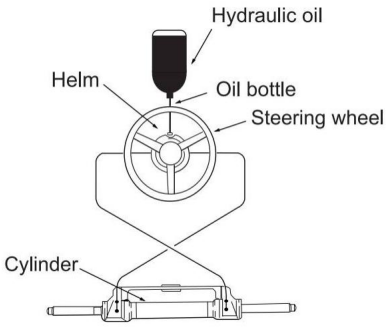
Cette procédure de travail nécessite deux personnes pour fonctionner, une personne peut ne pas être en mesure d'éliminer complètement tout l'air à l'intérieur du système hydraulique, ce qui entraîne une pression de sortie du système hydraulique non suffisante.
assez, l'impact de la faiblesse faiblesse, réponse lente, affectant ainsi votre expérience produit.

Veuillez utiliser de l'huile hydraulique écologique spéciale fournie par VEVOR ou une autre huile hydraulique spéciale qualifiée pour le ravitaillement. N'utilisez pas d'huile de frein. L'utilisation d'une autre huile corrosive non conforme peut causer des dommages irréparables.
votre système et entraîner l'impossibilité de garantir le produit.

Précautions:

- Si vous remplissez la pompe avec du liquide hydraulique avant de connecter le tube de remplissage à la pompe, la procédure de remplissage peut être réalisé plus rapidement et plus facilement.
- En cas d'urgence, toute huile non toxique, non corrosive et non inflammable peut être temporairement fournie à l' système, mais l'ensemble du système doit être soigneusement nettoyé par la suite ;
- Veuillez garder le tuyau de ravitaillement visible pendant toute la durée du ravitaillement. Ne laissez pas d'huile pénétrer dans la pompe. Dans le cas contraire, de l'air peut être introduit pour augmenter le temps de ravitaillement.
- Pendant le processus de ravitaillement et d'échappement, l'huile hydraulique collectée à partir du collecteur de purge d'air du le cylindre peut être utilisé directement après quelques instants.
- Veuillez protéger l'environnement et éliminer correctement l'huile usagée. L'huile hydraulique spéciale fournie par le système VEVOR peut être réutilisée après avoir été filtrée par un filtre dont le diamètre d'orifice est inférieur ou égal à 38 μm.

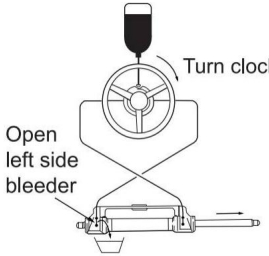
Étapes de remplissage et de ventilation :



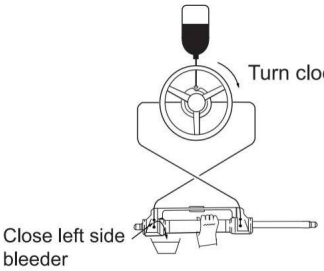
- Visser le filetage du tuyau d'égout équipé du système dans l'orifice de la pompe de ravitaillement et serrez pour confirmer l'étanchéité.

- Fixez le support pointu inclus avec ce système au bouchon de la bouteille d'huile. Insérez la bouche pointue dans la pompe avec une certaine force, versez l'huile dans le tuyau de remplissage de carburant jusqu'à ce que vous ne puissiez plus voir l'air (la bouteille peut être pressée doucement pour accélérer le remplissage.)

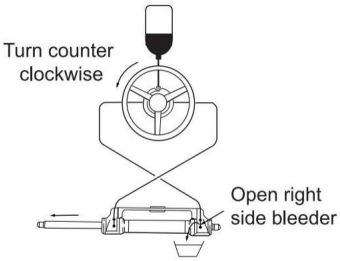
Ravitaillement et purge du système de direction hydraulique



• Tournez lentement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'un le côté de la tige de piston est complètement étendu. Montez le tuyau d'échappement sur le côté rétracté de la tige de piston pour récupérer l'huile provenant de la ventilation.

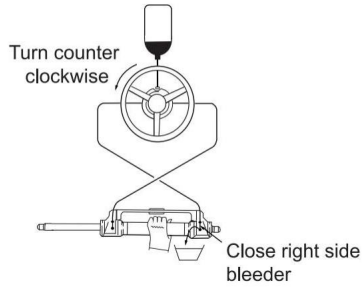


• Tenez le cylindre pour éviter qu'il ne tourne, dévissez le raccord de dégonflage imbriqué sur le côté du purgeur, (ne le dévissez pas complètement, il suffit que vous puissiez voir l'huile), tournez le volant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que vous voyiez l'intérieur du tuyau d'échappement. L'huile expulsée est stable et complète, sans bulles, tournez le volant en même temps, serrez l'écrou de dégonflage, fermez les raccords d'échappement ;



• Continuez à tourner le volant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le côté de rétraction d'origine de la tige de piston soit complètement étendu. Installez le tuyau d'échappement sur le côté de rétraction de la tige de piston pour récupérer l'huile de la ventilation.

• Maintenez le cylindre pour l'empêcher de tourner, puis dévissez l'écrou de dégonflage d'un côté. (Ne le dévissez pas complètement, il suffit de voir l'huile). Tournez le volant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'huile s'écoule du tuyau de dégonflage, sans bulles, serrez le bouchon de purge et fermez les dispositifs de dégonflage. ,



• Tournez le volant dans le sens horaire/antihoraire plusieurs fois pour vérifier le nombre de tours complets de barre (tableau des paramètres) et déterminer si le liquide hydraulique dans la tuyauterie a été complètement évacué. S'il reste de l'air, le nombre de tours complets de barre augmentera. S'il reste beaucoup d'air non évacué, répétez les procédures (3) à (6). S'il reste peu d'air, effectuez un tour complet de barre en un seul mouvement direct, puis effectuez un petit demi-cercle inverse, puis recommencez 5 à 6 fois de suite, à gauche et à droite.

• Après avoir effectué le test du gouvernail, retirez le tuyau de carburant et Purger le tuyau, revisser le bouchon du réservoir, remettre le manchon du connecteur dégonflé et refermer le bouchon. L'huile hydraulique non utilisée est fermée pour les opérations d'entretien et de réparation ultérieures. (Vérifier le niveau d'huile de la pompe hydraulique une fois par trimestre ; un manque d'huile peut entraîner une anomalie.)

Défauts généraux et solutions

Défauts et solutions :

Voici les pannes les plus courantes ainsi que leurs causes et solutions.

Lorsque le gouvernail tourne à pleine vitesse (course complète du cylindre), il peut y avoir une légère résistance et un bruit de clic des pièces internes provenant de la bille de la bobine de soupape interne et de la bille d'acier du roulement lorsqu'elles fonctionnent.

Il s'agit d'un phénomène normal. Ne pensez pas qu'il soit dû à un défaut.

FAUTE	CAUSE	SOLUTION
Le gouvernail hydraulique est complètement bloqué lors de l'installation.	Obstruction du tuyau entre la pompe hydraulique et le vérin hydraulique.	Vérifiez si le tuyau flexible est obstrué ou plié. S'il est plié, vous devez remplacer le tuyau endommagé, sinon cela peut entraîner une perte de direction et des blessures corporelles graves ou des dommages matériels.
Il est difficile de faire le plein système, même lorsque le système indique que le carburant est plein, des bulles continuent de sortir de la pompe à huile.	• Il y a de l'air dans le système • Fuites au niveau du raccord de purge • Les conduites hydrauliques présentent des blessures dues à l'enroulement ou à la flexion.	Installez le système correctement conformément au manuel d'installation. Le tuyau d'arrivée d'eau doit toujours être orienté vers le haut. • Serrez les raccords de dégonflage. • Déroulez et redressez le tuyau ou remplacez le tuyau endommagé.
Lorsque vous utilisez le système pour diriger, vous devez faire tourner le gouvernail rapidement et à plusieurs reprises.	• Les conduites hydrauliques présentent des blessures par pliage • Il y a du gaz ou de fines bulles dans l'huile hydraulique. • Une huile hydraulique incorrecte a été utilisée-	• Déroulez et redressez le tuyau ou remplacez le tuyau endommagé. • Faire le plein ou vidanger correctement conformément au manuel d'installation. • Utiliser l'huile hydraulique appropriée
Lorsque le système est en position de gouvernail, le volant ne fonctionne tout simplement pas.	Il y a des impuretés dans la soupape de la pompe hydraulique	• Ne pas utiliser de ruban d'étanchéité « bande » à l'interface. • Démontez la pompe hydraulique pour nettoyer la saleté.
Le système peut diriger le navire facilement lorsque celui-ci est à l'arrêt. Cependant, il est très difficile de le diriger en navigation.	• Un petit volant a été sélectionné. • La connexion du moteur n'est pas correctement réglée, . L'airbag est généré dans le système et l'air ne sont pas complètement exclus. • Les configurations système dépassent les limites de puissance.	• Passer à un volant plus grand dont le diamètre maximum ne dépasse pas 56cm. • Réglez correctement les paramètres de connexion du moteur. • Vérifier la surface de l'huile du système hydraulique pompe, réinitialisez le ravitaillement et la ventilation correctement.
Le volant tourne vers le côté gauche bâbord, Le navire tourne à droite	Mauvaise connexion du tuyau d'huile	Échangez les deux tuyaux d'huile du cylindre l'un avec l'autre et installez-les.
Le cylindre ne peut pas être installé sur le moteur.	Chaque cylindre nécessite un modèle de moteur correspondant.	Veuillez vous référer au manuel ou au service client du concessionnaire pour changer de modèle.

Lorsque la pompe de gouvernail atteint le point d'arrêt (course complète du vérin), une petite dérive hydraulique est normale et la pompe de gouvernail n'est pas verrouillée à 100 %.

Entretien

Avertissement:

Suivre les programmes d'entretien de routine décrits ci-dessous , dans le délai indiqué, cela garantira des années de service de votre système de direction VEVOR et vous protégera, vous et vos passagers, des dangers présents sur et hors de l'eau.

Le non-respect des contrôles d'entretien peut entraîner une perte de direction, provoquant des dommages matériels et/ou des blessures corporelles.

Des inspections sont nécessaires chaque année et doivent être effectuées par des mécaniciens marins spécialisés.
Vérifiez l'arbre et les joints toriques du cylindre, les joints toriques de la pompe à huile, les raccords du cylindre et de la pompe à huile afin d'éviter les fuites.

Vérifiez le serrage de toutes les fixations/raccords dans l'ensemble du système de direction.
Nettoyez le système à l'aide d'eau douce et d'un liquide non abrasif.
Liquides de nettoyage contenant de l'ammoniac pour , les acides ou tout autre ingrédient corrosif ne doivent pas être utilisés pour le nettoyage toutes les pièces du système de direction hydraulique.
N'utilisez pas d'huiles de frein ni de liquide de transmission automatique (ATE). Utilisez uniquement des huiles hydrauliques compatibles.

Avant chaque utilisation :

- Vérifier le niveau de liquide dans la pompe à huile la plus haute
- Vérifier la réponse immédiate de la direction lorsque vous tournez le(s) volant(s)
  (Assurez-vous que le moteur tourne lorsque le volant est tourné).
- Inspectez visuellement tous les flexibles et raccords de direction pour détecter toute usure, tout pliage et/ou toute fuite.
- Vérifiez la reliure, le desserrage , composants de direction usés ou qui fuient.

Avertissement :

NE PAS utiliser le bateau si un composant n'est pas en bon état de fonctionnement.
Dans ce cas, veuillez prendre des photos immédiatement et contacter votre revendeur.

Après les 20 premières heures , puis toutes les 100 heures ou 6 mois par la suite (selon la première éventualité) :

- Tous les points mentionnés ci-dessus
- Vérifiez le serrage de toutes les fixations et raccords du système de direction. Serrez au couple correct.
  des spécifications sont requises.
- Vérifiez s'il y a du jeu mécanique ou du jeu dans tout le système de direction, corrigez-le si nécessaire.
- Vérifiez la présence de signes de corrosion. En cas de corrosion, contactez votre revendeur.

Toutes les 200 heures ou 12 mois (selon la première éventualité) :

- Tous les points mentionnés ci-dessus.
- Retirer la tige de support du tube de direction/d'inclinaison du moteur. Nettoyer le tube de direction/d'inclinaison du moteur et le regraisser à l'aide d'un lubrifiant.
  une graisse marine de bonne qualité.
- Graisser généreusement la tige de support.
- Graisser tous les points de contact indiqués dans les installations du cylindre et de la barre de liaison.
  NE PAS retirer le boulon du timon pour le regraisser.
- Retirez le volant et regraissez l'arbre du volant à l'aide d'une graisse marine de bonne qualité.
- Inspecter la propreté de l'huile hydraulique , rincer si nécessaire.

Tout travail effectué sur le système de direction DOIT être effectué par un mécanicien qualifié possédant une connaissance pratique du système.

Faites correspondre la liste

HYDRAULIC STEERING SYSTEM UP TO 300HP		
ENGINE	**POWER**	**YEAR**
Yamaha	75C-90 2 Stroke	1998-2008
	115C-130B 2 Stroke	1990-2008
	150F-200F-250G 2 Stroke	1996-2007
	150 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	175-200-225-250-300 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	F70 4 Stroke	2010-to date
	F90-F100-F115-F150 EFI 4 Stroke	1999-2007
	F200-F225-F250 4 Stroke	2002-2007
	F115-F150	2004-to date
	F200-F225-F250-F300 4 Stroke	2006-to date
Honda	BF75-90 4 Stroke	1995-to date
	BF115D	1998-2009
	BF115A	2009-to date
	BF130A	1998-2005
	BF135-150 4 Stroke	2005-to date
	BF90-BF150 V-TEC 4 Stroke	2008-to date
	BF175-200-225-250 4 Stroke	2001-to date
Suzuki	DF70-80-90 4 Stroke	1998-to date
	DF100-115-140 4 Stroke*	1998-2008
	DF100-115-140 4 Stroke new model	2008-to date
	DF150-175 4 Stroke	2006-to date
	DF200-DF225-DF250-DF300	
Tohatsu Nissan	115-120-140 2 Stroke	2004-to date
	70-90-115 TLDI 4 Stroke	2004-2011
Mercury Mariner	75-90-115-125 Optimax 2 Stroke	2004-to date
	135-150-175 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	200-225-250 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	RACING 300 Optimax 2 Stroke	1999-2011
	100-115 EFI 4 Stroke	2007-to date
	115-125-150 EFI 2 Stroke	1990-2007
	225-250 EFI 2 Stroke	2000-2007
	250 Saltwater EFI 4 Stroke	2007-2011
	135 Verado L4 4 Stroke	2004-2006
	150-175-200 Verado L4 4 Stroke	2004-to date
Evinrude	E75-E90 2 Stroke	2004-to date
	E115-E130-E135 2 Stroke V4	1995-to date
	E150-E175-E200 2 Stroke V6	1995-to date
	E200 HO-E225-E250 2 Stroke V6	1995-to date
	E250 HO-E300 2 Stroke V6	
Selva	80 Portofino/Tigershark 2 Stroke	1995-to date
	150 White Shark 2 Stroke	2001-2007
	100EFI Marlin -115 EFI Narwhal-150EFI	2000-to date
Johnson	BJ90-115-140 4 Stroke	2001-2007
	J90-115 V4 2 Stroke	1995-2007
	J150-175 V6 2 Stroke	1995-2007
	J200-225 V6 4 Stroke	2004-2007

Fabricant : Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Adresse : Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, Baoshanqu, Shanghai 200000 CN.

REPRÉSENTANT CE : E-CrossStu GmbH.

Mainzer Landstr.69, 60329 Francfort-sur-le-Main.

REPRÉSENTANT AU ROYAUME-UNI : YH CONSULTING LIMITED.

C/O YH Consulting Limited Bureau 147, Centurion House, London Road, Staines-upon-Thames, Surrey, T W18 4AX Importé en AUS : SIHAO PTY LTD.

1 ROKEVA STREET ESTWOOD NSW 2122 Australie Importé aux États-Unis :

Sanven Technology Ltd.

Suite 250, 9166 Anaheim Place, Rancho Cucamonga, CA 91730

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Assistance technique et certificat de garantie électronique

www.vevor.com/support

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Technischer Support und E-Garantie-Zertifikat

www.vevor.com/support

Hydraulische Lenkung für Boote

Modell: YSH-300HP-B

Wir sind weiterhin bestrebt, Ihnen Werkzeuge zu wettbewerbsfähigen Preisen anzubieten. „Sparen Sie die Hälfte“, „Halber Preis“ oder ähnliche Ausdrücke, die wir verwenden, stellen lediglich eine Schätzung der Ersparnis dar, die Sie beim Kauf bestimmter Werkzeuge bei uns im Vergleich zu den großen Top-Marken erzielen können, und decken nicht unbedingt alle von uns angebotenen Werkzeugkategorien ab. Wir bitten Sie, bei Ihrer Bestellung sorgfältig zu prüfen, ob Sie im Vergleich zu den großen Top-Marken tatsächlich die Hälfte sparen.

VEVOR®
TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Hydraulische Lenkung
Für Boote

Model: YSH-300HP-B







Brauchen Sie Hilfe? Kontaktieren Sie uns!

Haben Sie Fragen zu unseren Produkten? Benötigen Sie technische Unterstützung? Kontaktieren Sie uns gerne:

Technischer Support und E-Garantie-Zertifikat
www.vevor.com/support

Dies ist die Originalanleitung. Bitte lesen Sie alle Anweisungen sorgfältig durch, bevor Sie das Gerät in Betrieb nehmen. VEVOR behält sich eine klare Auslegung unserer Bedienungsanleitung vor. Das Aussehen des Produkts hängt vom erhaltenen Produkt ab. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir Sie nicht erneut über Technologie- oder Software-Updates informieren.

Vielen Dank für den Kauf des hydraulischen Lenksystems von Vevor .

Dieses Handbuch erläutert die verschiedenen Funktionen dieses Systems, so dass Sie können Sie den Premiumgenuss, den Ihnen dieses Produkt bieten kann, voll und ganz erleben.

- Das hydraulische Lenksystem von VEVOR basiert auf dem Konzept der modernen industriellen Design wird die hocheffiziente Kolbenpumpentechnologie mit hoher Übertragungsleistung angewendet zur Konstruktion und Herstellung von Schiffssteueranlagen, die Ihre Steuerung System stabiler, intelligenter und zuverlässiger.
- Die Hauptkomponenten des Lenkgetriebes sind hochfeste Aluminiumlegierungen und Edelstahl, der unter rauen Meeresbedingungen eingesetzt werden kann und die Langlebigkeit des Lenkgetriebes.

» Das Lenkgetriebe befreit Sie von der schweren und unflexiblen mechanischen Welle Lenkung, die Ihre schmerzenden Arme schonen kann. Es kann das Fahrvergnügen steigern Schnellboot.

Haupteigenschaften:

- Die Lenkpumpe hat eine kompakte Innenstruktur und ein modisches und schönes Erscheinungsbild.
- Das eingebaute Zweiwege-Sperrventil eliminiert das Rückpralldrehmoment.
- Einfacher Austausch der Wellendichtung, benutzerfreundliches Design;
- Lenkwelle mit spezieller Oberflächenbehandlung hat nicht nur Stärke und Zuverlässigkeit, sondern hat auch die Eigenschaften Verschleißfestigkeit und Korrosionsbeständigkeit.
- Eine hochfeste Aluminiumlegierungsschale und ein Oberflächenbehandlungsprozess können den Verschleiß gewährleisten und Korrosionsbeständigkeit und verhindern wirksam Wassererosion.
- Rohrleitungen: Hochfeste Nylon-Schnellkupplungen mit 1/4-Zoll-Rohrverbindungen machen die Installation kompakt und es ist wiederverwendbar.
- Die Verwendung von kundenspezifischem Hydrauliköl mit hohem Standard kann die Schmierung von Teilen verbessern und Dichtungsschutz.



INDIC

— Allgemeine Sicherheitsregeln und Garantie

— Sicherheitsvorschriften

— Installationshinweise

— Technische Parameter und Mindestgröße des Spritzwasserbeckens

— Technische Informationen

— Mindestabmessungen des Spritzwasserbeckens

— Schläuche/Armaturen Installation-Pumpenanschluss

— Hydraulikschlauchinstallation

— Installation von Hydraulikschläuchen/Schlauchverbindungen

— Installation des hydraulischen Lenksystems YSH"NR300/YSH"MR300

— Einbau der Lenkpumpe YSH-NR300

— Hydraulisches Lenksystem YSH-NR300/YSH-MR300-A

— Betankung und Entlüftung der hydraulischen Lenkung

— Allgemeine Fehler und Lösungen

- Wartung

» Allgemeine Sicherheitsregeln und Garantie

Diese Installations- und Wartungsanleitung ist ein integraler Bestandteil des Produkts und muss vor der Installation vom Benutzer vollständig verstanden werden.

Die Installation, Wartung und Übertragung von hydraulischen Leitsystemkomponenten der VEVOR-Produktreihe muss von autorisierten und qualifizierten Fachtechnikern durchgeführt werden. Für die VEVOR-Produktreihe gilt eine Garantie von zwei Jahren nach dem Verkauf. Bei Fragen oder Problemen wenden Sie sich bitte an den

Wenden Sie sich rechtzeitig an Ihren Händler. VEVOR wird Sie entsprechend beraten. VEVOR übernimmt keine Verantwortung für die Folgen einer unbefugten Demontage oder Zerlegung.

Unbeschadet der Natur des Produkts hat VEVOR das Recht, Änderungen an den Beschreibungsinformationen und Abbildungen in diesem Handbuch vorzunehmen. VEVOR übernimmt keine Verantwortung für die nachteiligen Folgen, die durch die Verwendung dieses Handbuchs auf andere illegale Weise entstehen, wodurch der Benutzer die Standardinstallationsanweisungen nicht befolgen kann.

» Vorsichtsmaßnahmen bei der Installation:

- Verwenden Sie nur von VEVOR bereitgestellte Komponenten. Die von anderen Herstellern gelieferten Teile können Sicherheitsrisiken verursachen und die Lenkfunktion beeinträchtigen.
- An allen Rohranschlussgewinden dürfen nur Dichtungen wie Loctite PST oder gleichwertige Dichtmittel verwendet werden Es sollten keine Dichtungsbänder oder ähnliche Dichtungsbänder verwendet werden, da dadurch Schmutz in das Pumpengehäuse gelangen und das Rohr verstopfen kann.
- Bitte verwenden Sie 10 # oder 15 # spezielles Hydrauliköl, das qualifiziert und umweltfreundlich ist. Die Verwendung eines anderen Öls (z. B. Bremsöl) kann zu irreparablen Schäden an Ihrem Gerät führen und zum Verlust der Lenkfunktion und zum Erlöschen der Garantie führen.
- Der minimale Biegeradius des Rohrs beträgt 1"18 (30 cm). Berühren Sie keine scharfen Gegenstände. Durch ständiges Biegen, Reiben, Kratzen oder Verdrehen kann das Rohr beschädigt werden und Durch den normalen Lenkdruck kann es zu einem Bruch kommen, was zu einem Verlust der Lenkfunktion führt.
- Lassen Sie das Rohr während der Verwendung nicht frei herunterfallen. Verwenden Sie zur Befestigung Draht oder anderes PVC-Material. um potenzielle Sicherheitsrisiken zu vermeiden.
- Regelmäßige Wartung der Systemkomponenten und Überprüfung der Rohre und Armaturen auf Verschleiß oder Beschädigung können die Lebensdauer Ihrer Geräte verlängern.

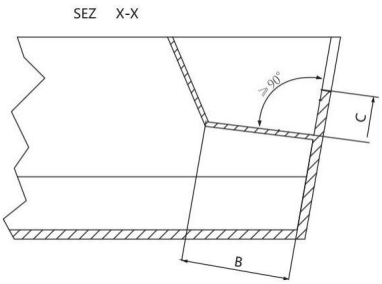
Technische Parameter und Mindestgröße des Spritzwasserbeckens

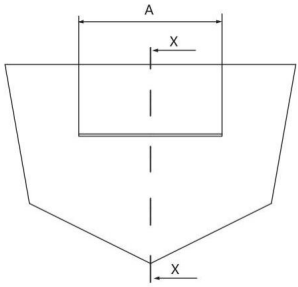
» Technische Informationen:

TYP	YSH-90HP	YSH-150HP	YSH-300HP-A	YSH-300HP-B
PUMPS	NR90	NR150	NR300	NR300
KAPAZITÄT CM3	16	18	27	27
Radgewinde	5/8"--18UNF			
MAXIMALER DRUCK	68	68	68	68
RADUMDREHUNGEN	5	5. 5	6.8	7
ZYLINDER	MR90	MR150	MR300-A	MR300-B
ROHR-ID [mm]	25	30	35	35
STANGEN-ID [mm]	14	16	18	18
AUSGANGSKRAFT/KGF	232	400	470	470
HUB[mm]	200	195	205	200
VOLUMEN [cm³]	73	117	135	141
BEWERBEN SIE SICH AUF	Bis zu 90 PS	Bis zu 150 PS	Bis zu 300 PS	Bis zu 300 PS

• Mindestmaße des Spritzwasserschutzes:

Stellen Sie vor der Installation sicher, dass der Spritzwasserbereich Ihres Bootes die folgenden Mindestmaße aufweist.



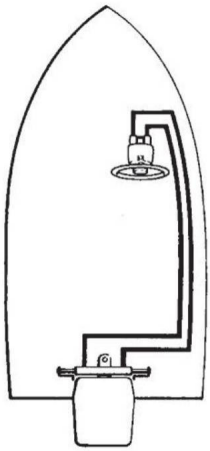


Mindestmaße des Spritzwasserbeckens			
Anzahl der Motoren	A	B	C
1	560 mm – 21,25 Zoll	152 mm – 5,98 Zoll	152 mm – 5,98 Zoll
2	111017101-21.55"	152 mm – 5,99 Zoll	152 mm – 5,99 Zoll

Schlaucharmaturen Montage-Pumpenanschluss

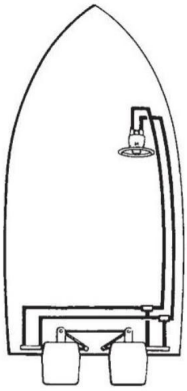
* Schläuche/Armaturen Installation-Pumpenanschluss

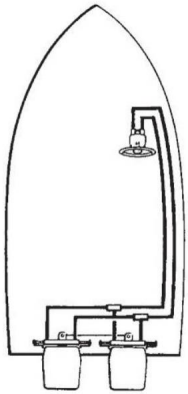
Den korrekten Anschluss der Schläuche von der Steuerpumpe zum Zylinder finden Sie in den Abbildungen unten.

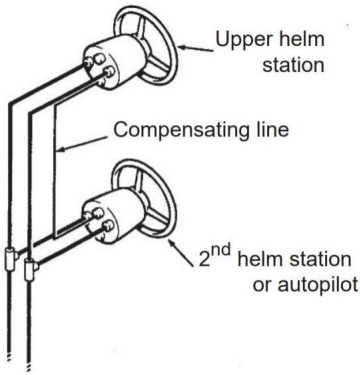


FÜR YSH-MR 90/ 150/300

Schlauchanschluss

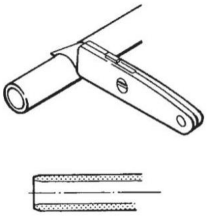




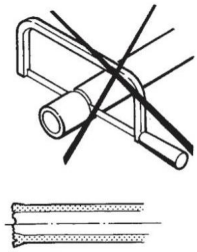


Schläuche/Armaturen Installation-Pumpenanschluss

Schlauchanschluss







VEVOR empfiehlt ausschließlich die Verwendung von VEVOR-Lenkschläuchen.

Versuchen Sie, die Schläuche stets auf dem kürzesten Weg zu verlegen, um Leistungsverluste zu vermeiden. Um das Entlüften des Systems zu erleichtern, empfiehlt es sich, die Schläuche horizontal mit einer Neigung von ca. 3 cm pro Meter zu verlegen; die Pumpenseite muss höher liegen als die Zylinderseite.

Schützen Sie immer die Schläuche, die durch ein anderes Fach geführt werden müssen, oder verwenden Sie geeignete Schottverbinder oder Hülsen.

Schläuche müssen so verlegt werden, dass sie kein Hindernis für andere Komponenten darstellen.

Entfernen Sie die Schutzendabdeckungen erst, wenn die Schläuche verlegt wurden und für den Anschluss an die Steuerpumpe, den Schlauchanschluss oder den/die Lenkzylinder bereit sind.

Sorgen Sie für ausreichend lange Schläuche, um die Zylinderbewegung über den gesamten Wendekreis und die Trimm-/Neigeeinstellungen des/der Motors/Motoren nach oben/unten zu ermöglichen.

Achten Sie während der gesamten Schlauchinstallation darauf, dass die Schutzkappen am Schlauchende angebracht bleiben.

Aufmerksamkeit:

Verlegen Sie Schläuche nicht in Bereichen, in denen sie großer Hitze ausgesetzt sind. Extreme Hitze verringert den Berstdruck des Schlauchs und kann zum Schmelzen des Schlauchs führen. Achten Sie auf höchste Sauberkeit. Stellen Sie sicher, dass Rohre und Schläuche absolut sauber und frei von Spänen sind.

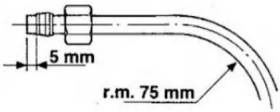
Notiz:

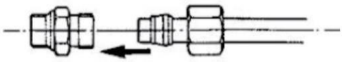
Flexible Schläuche müssen mit einem scharfen Messer durchgeschnitten werden;
Verwenden Sie niemals eine Säge, da Nylonfragmente im Hydrauliksystem ernsthafte Probleme verursachen.

Schläuche Armaturen Installation-Pumpenanschluss

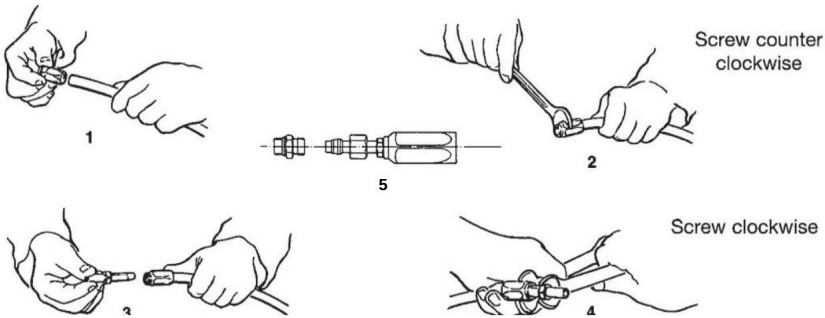
Installation von Hydraulikschläuchen

Nachdem Sie den Nylonschlauch abgeschnitten haben, bringen Sie die Überwurfmutter und die Stützhülse am Schlauch an (achten Sie auf den richtigen Sitz am Schlauchende). Nach der Montage der Mutter müssen Sie diese mit einem Schraubenschlüssel festziehen.

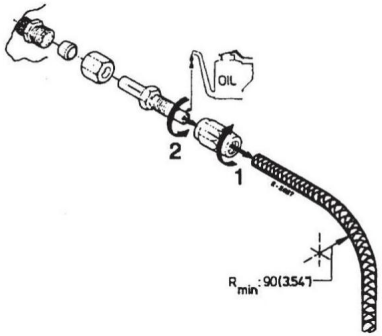




Andernfalls können Sie einen flexiblen Nylonschlauch mit wiederverwendbaren Anschlüssen montieren. Gehen Sie wie in den Abbildungen unten gezeigt vor.



Reinigen Sie nach der Installation das Innere der Schläuche, indem Sie sie mit Druckluft durchblasen, um Verstopfungen zu vermeiden und Staub und Ablagerungen aus der Lagerung zu entfernen. Vor dem Entlüften wird außerdem empfohlen, das System zu spülen. Verwenden Sie kein Wasser.



1 Nach dem Schneiden die Rohrkupplungshülse auf den Schlauch schrauben (Linksgewinde).

2 Ölen Sie die Schlauchkupplung und schrauben Sie sie in die Hülse. Stellen Sie sicher, dass die innere Ummantelung des Schlauches
Achten Sie beim Anziehen der Schraube nicht darauf! Achten Sie außerdem darauf, dass die Innenummantelung des Schlauches beim Anziehen der Schraube nicht gequetscht wird.

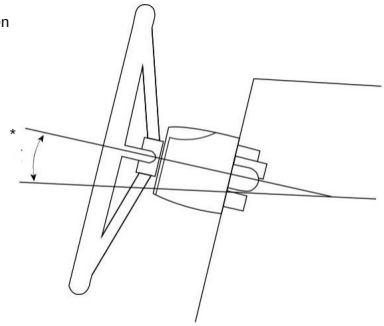
3 Stellen Sie sicher, dass keine internen Störungen vorliegen, indem Sie einen kleinen Schraubendreher in die Rohrkupplung stecken, bevor Sie mit der Schlauchinstallation am Steuerstand oder Zylinder fortfahren.

Hydraulisches Lenksystem YSH-NR300/YSH-MR300-B

Hydraulisches Leitsystem YSH-NR300/YSH-MR300Installation:

Installationstools (Um die Installation dieses Systems abzuschließen, benötigen Sie die folgenden Tools):

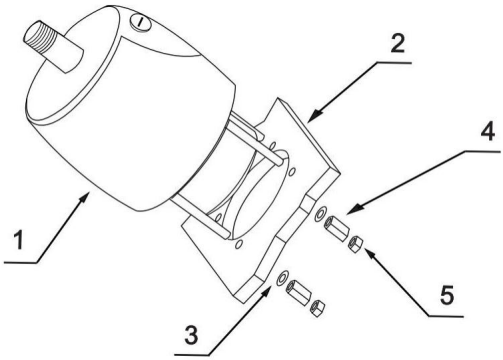
- Lochsäge mit 3,03" (77MM) Durchmesser
- 0,354" (9 mm) Bohrer
- 1,181" (30MM) Montageschlüssel
- 0,433" (11 MM) Installationsschlüssel
- 0,748" (19 mm) Installationsschlüssel
- 0,669" (17 mm) Installationsschlüssel
- 0,472" (12MM) Installationsschlüssel
- 0,945" (24MM) Steckschlüssel



Wichtig:
Führen Sie den Entlüftungsvorgang manuell und mit einer Neigung der Steuerpumpe von höchstens 10° (X) durch.

Lenkpumpe YSH-NR300 Einbau:

- Bestimmen Sie den Winkel und die Position, in der Sie das Lenkrad montieren, um sicherzustellen, dass es andere Geräte nicht behindert. Stellen Sie sicher, dass hinter dem Armaturenbrett (2) noch genügend Platz für Armaturen und Rohranschlüsse vorhanden ist.



RIF.	MENGE	BESCHREIBUNG
1	1	Pumpe
2	1	Planke
3	4	Unterlegscheibe
4	4	Verlängerungsmutter
5	4	Kontermutter

Hydraulisches Lenksystem YSH-NR300 /YSH-MR300-B

Befestigen Sie eine 1:1-Montageschablone für Zugangslöcher (diesem Handbuch beiliegend) an der Instrumententafel und positionieren Sie

Die Befestigungsbohrung wird standardmäßig mit einem Lochschneider bearbeitet.

Bohren Sie ein Loch mit einem Durchmesser von 3,03 Zoll (77 mm) und bohren Sie vier Löcher mit einem Durchmesser von 0,354 Zoll (9 mm), wie auf der Montage gezeigt Vorlage.

Führen Sie den vorbereiteten Schlauch durch die mittlere Öffnung mit einem Durchmesser von 3,03" (77 mm) und schließen Sie ihn an die Lenkpumpe (1) an.

Lenkpumpe mit 4 Unterlegscheiben (3) und 4 Zugentlastungsmuttern (4), 4 Kontermuttern (5) an der Instrumententafel montieren, Anzugsdrehmoment < 15 N.

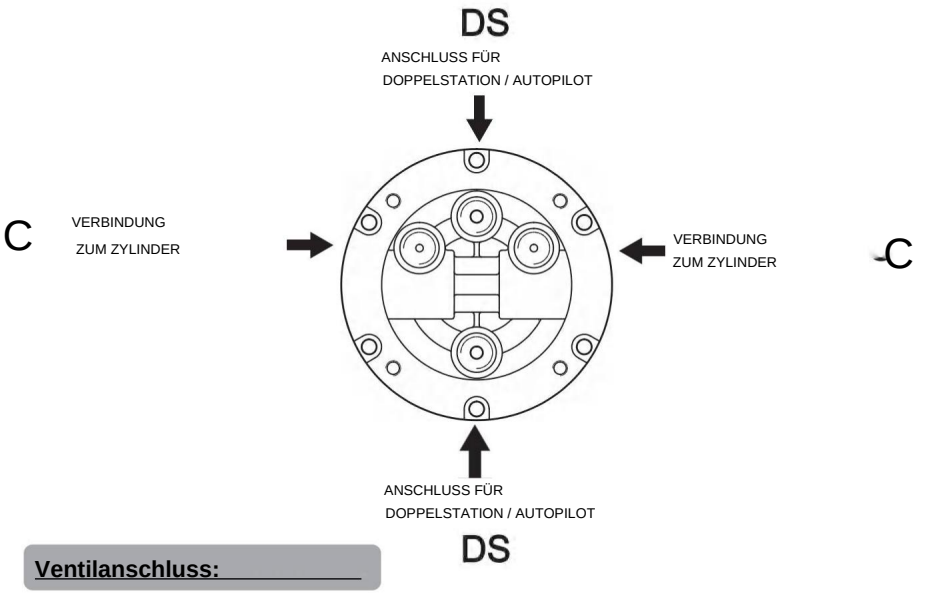
Den konischen Teil der Welle schmieren. Den Halbrundkeil einsetzen. Das Lenkrad in die Lenkwelle einsetzen und die Lenkradnut auf den Halbrundkeil legen. Die Unterlegscheibe einsetzen und die Lenkungssicherungsmutter festziehen.

Das Anziehdrehmoment beträgt <20 Newton.

Notiz:

- Die Lenkpumpe sollte in einem Neigungswinkel von X < 20 ° montiert werden. Wird dieser Wert überschritten, kann Luft in den Kanal gelangen und die Lenkfunktion beeinträchtigen.
- Verwenden Sie ausschließlich selbstsichernde Befestigungselemente von VEVOR oder Standardbefestigungen. Die Verwendung von nicht selbstsichernden Befestigungselemente können stattdessen dazu führen, dass sich die Ausrüstung löst oder trennt.
- Öffnen Sie beim Einbau der Lenkpumpe nicht den Pumpendeckel oder den Einfülldeckel, um Schmutz und Späne zu vermeiden in die Pumpe gelangen und die Lenkfunktion beeinträchtigen.

Teflonartige Banddichtungen können nicht an Rohrnippeln verwendet werden, da diese sonst in den Pumpenkörper gelangen und die Lenkfunktion beeinträchtigen können. (Die VEVOR-Serie ist eine Rohrgewindedichtungstechnologie, die keine anderen Dichtungsbänder erfordert.)



Ventilanschluss:

Anschluss mit der Markierung „C": Verbindungen zu der/den Flasche(n)

Port mit der Bezeichnung „DS": Anschlüsse zum zusätzlichen Stations- oder Autopiloten

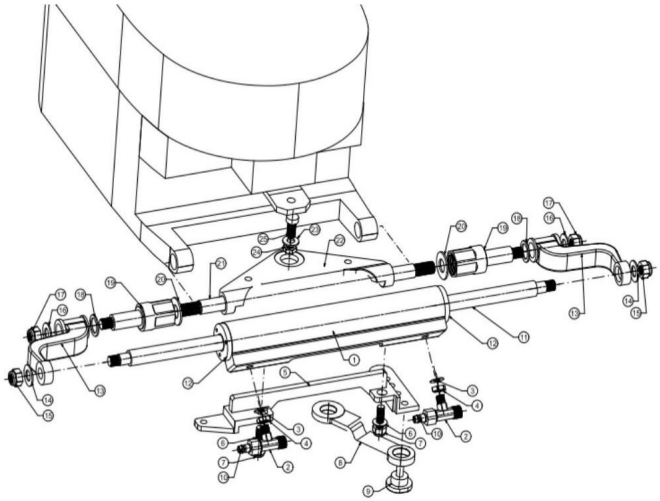
Zylinder YSH-MR300-B Installation:

WARNUNG:

Es ist wichtig, das richtige Drehmoment dieser Schraube und der Kontermutter regelmäßig, mindestens alle 3 Monate (oder jeden Monat bei professioneller Verwendung), zu überprüfen.

Der Zylinderarm sollte bei den meisten Außenbordmotoren an der Motorpinne befestigt werden. Falls die Pinne mit anderen Teilen des Außenbordmotors kollidiert, kann sie unter

stattdessen die Pinne.



WARNUNG:

Entfernen Sie die roten Kappen, um die Schlauchanschlüsse zu installieren.

- Bitte prüfen Sie vor dem Einbau, ob Ihr Motor für diesen Zylindertyp geeignet ist und stellen Sie sicher, dass Ihr Heckbordraum für den Einbau ausreichend groß ist.

- Schmieren Sie vor der Installation die beweglichen Verbindungsteile des Motors, des Zylinders und der Kolbenstange mit einem geeigneten Schiffsschmiermittel und bringen Sie Ihren Motor in die Mittelposition.

- Lösen Sie die selbstsichernden Muttern (7) (9) an beiden Enden der Zylinderkolbenstange und der Montagestange und entfernen Sie die Montagestange (14), die Edelstahlscheibe (12), den Spieleinstellblock (11) und die Spieleinstellmutter (13). Installieren Sie nach dem Entfernen des Zubehörs die Montagestange (14) in der Montageöffnung des Motors (wie oben gezeigt).

Entfernen Sie die Schraube (4) im mittleren Loch der Halterung der Zylinderdreieckplatte, stellen Sie den Winkel des Motors entsprechend dem Loch auf der Motoranschlussplatte ein und befestigen Sie die Zylinderdreieckplatte mit Schrauben (4) und Muttern (5) am Motor. Achten Sie auf das Links- und Rechtsschwingen der Maschine, um sicherzustellen, dass der Zylinder nach der Installation die Bewegung des Motors nicht behindert.

Stellen Sie den Winkel des Motors und die Ausfahrlänge der Kolbenstange des Zylinders ein. Montieren Sie die beiden Zylinderhalterungen (6), die Spalteinstellmutter (13), die Edelstahldichtung (12) und die Spalteinstellblock (11) an der Kolbenstange und der Montagestange entsprechend dem Spalt richtig anbringen zwischen Motor und Zylinder. (Siehe Abbildung oben)

Nach Abschluss der Installation sollte die Spalteinstellmutter (13) nach links gedreht und verriegelt werden, um den Laufspalt des Zylinders zu eliminieren. Dies verbessert Ihre Nutzung
Erfahrung.

Nach Abschluss der Installation schieben Sie den Motor nach links und rechts, um einen Probelauf des Zylinders durchzuführen. Prüfen Sie, ob beim Hin- und Herlaufen des Zylinders störende Teile vorhanden sind. Falls Störungen auftreten, müssen Sie die Installation anpassen. Wenn keine Störungen auftreten, schieben Sie den Motor bis zum Anschlag. Anschließend tanken und entlüften.

Schließen Sie die angeordneten Ölleitungen der Reihe nach an die Ölleitungsanschlüsse (2) an und verschließen Sie die Entlüftungsanschlüsse (3) des Zylinders, um die nächsten Schritte zum Betanken und Entlüften bei der Installation des Systems vorzubereiten.

Warnung:

Um Stöße gegen die Kolbenstange zu vermeiden, ist es bei der Installation verboten, mit einem Schraubenschlüssel oder einem harten Gegenstand auf die Kolbenstange zu schlagen. Eine beschädigte Kolbenstange führt zu einem Austreten von Hydrauliköl aus dem Ölzylinder, was Ihr Produkterlebnis beeinträchtigt.

Betankung und Entlüftung der hydraulischen Lenkung

VEVOR hydraulische Steuerung des Abgassystems:

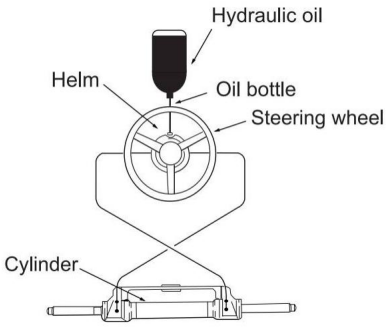
Für diesen Arbeitsvorgang sind zwei Personen erforderlich. Eine Person kann möglicherweise nicht die gesamte Luft aus dem Hydrauliksystem entfernen, was dazu führt, dass der Ausgangsdruck des Hydrauliksystems nicht
Ausreichend, die Auswirkungen von Schwächen, Schwächen und langsamen Reaktionen beeinträchtigen Ihr Produkterlebnis.

Bitte verwenden Sie zum Betanken spezielles umweltfreundliches Hydrauliköl von VEVOR oder ein anderes geeignetes Spezialhydrauliköl. Verwenden Sie kein Bremsöl. Die Verwendung anderer ungeeigneter, korrosiver Öle kann zu irreparablen Schäden führen.
Ihr System und führen dazu, dass für das Produkt keine Garantie mehr besteht.

Vorsichtsmaßnahmen:

- Wenn Sie die Pumpe mit Hydraulikflüssigkeit füllen, bevor Sie den Füllschlauch an die Pumpe anschließen, kann der Füllvorgang schneller und einfacher erfolgen.
- Im Notfall kann jedes ungiftige, nicht korrosive und nicht brennbare Öl vorübergehend an die System, aber das gesamte System muss anschließend gründlich gereinigt werden;
- Bitte halten Sie den Tankschlauch während des gesamten Tankvorgangs sichtbar. Achten Sie darauf, dass kein Öl in die Pumpe gelangt. Andernfalls kann es passieren, dass Luft eindringt und die Betankungszeit dadurch verlängert wird.
- Während des Betankungs- und Entlüftungsprozesses wird das Hydrauliköl aus dem Entlüftungsverteiler des der Zylinder ist nach wenigen Augenblicken direkt einsatzbereit.
- Bitte schützen Sie die Umwelt und entsorgen Sie Altöl ordnungsgemäß. Das vom VEVOR-System bereitgestellte Spezialhydrauliköl kann nach der Filterung durch den Filter mit einem Lochdurchmesser von höchstens 38 µm wiederverwendet werden.

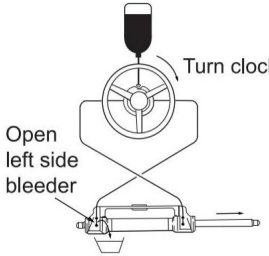
Schritte zum Nachfüllen und Entlüften:

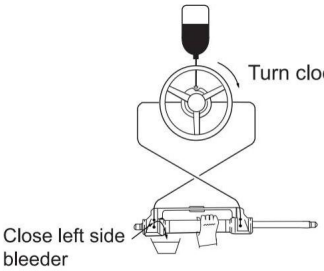


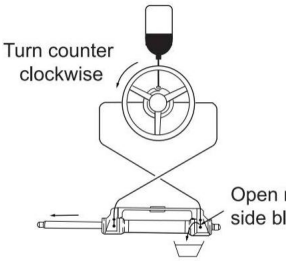
- Schrauben Sie das mit dem System ausgestattete Kehlrohrgewinde in den Anschluss der Betankungspumpe und festziehen, um sicherzustellen, dass es luftdicht ist.

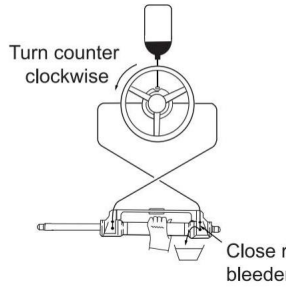
- Befestigen Sie die mit diesem System mitgelieferte scharfe Halterung am Ölflaschenverschluss. Stecken Sie die scharfe Öffnung mit etwas Kraft in die Pumpe und gießen Sie das Öl in das Einfüllrohr, bis keine Luft mehr zu sehen ist (die Flasche lässt sich zusammendrücken). vorsichtig, um das Nachfüllen zu beschleunigen.)

Betankung und Entlüftung der hydraulischen Lenkung









•Drehen Sie das Lenkrad langsam im Uhrzeigersinn, bis ein Seite der Kolbenstange ist vollständig ausgefahren. Bringen Sie das Auslassrohr an der Einfahrseite der Kolbenstange an, um das austretende Öl aufzufangen.

• Halten Sie den Zylinder fest, damit er sich nicht dreht, schrauben Sie den Entlüftungsnippel an der Seite des Entlüfters ab (schrauben Sie ihn nicht vollständig ab, es reicht, wenn Sie das Öl sehen können), drehen Sie das Lenkrad im Uhrzeigersinn, bis Sie das Innere des Auspuffrohrs sehen. Das austretende Öl ist stabil und gründlich, ohne Blasen, drehen Sie das Lenkrad, ziehen Sie gleichzeitig die Entlüftungsmutter fest und schließen Sie die Auspuffanschlüsse;

• Drehen Sie das Lenkrad weiter gegen den Uhrzeigersinn, bis die ursprüngliche Rückzugsseite der Kolbenstange vollständig ausgefahren ist. Bringen Sie das Auspuffrohr an der Rückzugsseite der Kolbenstange an, um das austretende Öl aufzufangen.

• Halten Sie den Zylinder fest, damit er sich nicht dreht, und schrauben Sie die Mutter des Entlüftungsanschlusses auf einer Seite ab. (Nicht vollständig abschrauben, es reicht aus, solange das Öl sichtbar ist.) Drehen Sie das Lenkrad im Uhrzeigersinn, bis Sie sehen, dass das Öl aus dem Entlüftungsrohr stabil und blasenfrei ist, ziehen Sie die Entlüftungsverriegelung fest und schließen Sie die Entlüftungsvorrichtungen.

• Drehen Sie das Steuerrad mehrmals im/gegen den Uhrzeigersinn, um die Anzahl der vollen Ruderumdrehungen (Parametertabelle) zu überprüfen und festzustellen, ob die Hydraulikflüssigkeit im Schlauch vollständig entfernt wurde. Befindet sich noch Luft, erhöht sich die Anzahl der Vollruderumdrehungen. Ist noch viel Luft vorhanden, wiederholen Sie die Schritte (3) bis (6). Bei geringer Luftmenge geben Sie in einer geraden Linie Vollruder, drehen Sie einen kleinen Halbkreis um und geben Sie erneut Vollruder. Wiederholen Sie diesen Vorgang 5-6 Mal für die linke und rechte Seite.

• Nach dem Rundrudertest die Kraftstoffleitung entfernen und Entlüftungsrohr, Tankdeckel aufschrauben, entleerte Anschlussmuffe einsetzen, das nicht verwendete Hydrauliköl wird für spätere Wartungs- und Reparaturarbeiten verschlossen. (Überprüfen Sie die Öloberfläche der Hydraulikpumpe einmal im Vierteljahr, zu wenig Öl kann zu Störungen führen.)

Allgemeine Fehler und Lösungen

Störungen und Lösungen:

Nachfolgend sind die häufigsten Fehler sowie deren Ursachen und Lösungen aufgeführt.
Wenn sich das Ruder mit vollem Ruder dreht (voller Zylinderhub), kann es zu einem leichten Widerstand kommen und es kann ein Klickgeräusch der inneren Teile geben, das von der inneren Ventilschieberkugel und der Lagerstahlkugel beim Betrieb herrührt.
Dies ist ein normales Phänomen. Bitte denken Sie nicht, dass es durch Fehler verursacht wird.

FEHLER	URSACHE	LÖSUNG
Das hydraulische Ruder bleibt beim Einbau komplett hängen.	Rohrverstopfung zwischen Hydraulikpumpe und Hydraulikzylinder.	Überprüfen Sie, ob der Schlauch verstopft oder verbogen ist. Wenn er verbogen ist, müssen Sie den beschädigten Schlauch austauschen, da es sonst zum Verlust der Lenkfähigkeit und zu schweren Personen- oder Sachschäden kommen kann.
Es ist schwierig, den Auch wenn das System anzeigt, dass der Kraftstofftank voll ist, treten weiterhin Blasen aus der Ölpumpe aus.	• Es befindet sich Luft im System • Entlüftungsanschluss leckt • Hydraulikleitungen weisen Wicklungs- oder Biegeschäden auf.	. Installieren Sie das System ordnungsgemäß gemäß der Installationsanleitung. Das Zulaufrohr muss immer nach oben zeigen. • Ziehen Sie die Entleerungsarmaturen fest. • Wickeln Sie den Schlauch ab und richten Sie ihn gerade aus oder ersetzen Sie den beschädigten Schlauch.
Wenn Sie das System zum Steuern verwenden, müssen Sie das gesamte Ruder mehrere Male schnell drehen.	• Hydraulikleitungen weisen Biegeverletzungen auf • Das Hydrauliköl enthält Gas oder feine Blasen. • Es wurde das falsche Hydrauliköl verwendet.	• Abwickeln und glätten Sie die Schlauch oder ersetzen Sie den beschädigten Schlauch. • Tanken bzw. entlüften Sie ordnungsgemäß gemäß der Installationsanleitung. • Verwenden Sie das richtige Hydrauliköl
Wenn das System voll auf Ruder steht, funktioniert das Lenkrad einfach nicht.	Es gibt Schmutzverunreinigungen im Hydraulikpumpenventil	• Verwenden Sie an der Schnittstelle kein Dichtband „Band“. • Demontieren Sie die Hydraulikpumpe, um sie von Schmutz zu reinigen.
Das System kann das Schiff problemlos steuern, wenn es stillsteht. Während der Fahrt ist die Steuerung jedoch sehr schwierig.	• Es wurde ein kleines Lenkrad ausgewählt. • Motoranschluss ist nicht richtig eingestellt, . Airbag wird erzeugt in Das System und die Luft sind nicht vollständig ausgeschlossen. • Systemkonfigurationen überschreiten Leistungsgrenzen.	• Wechseln Sie zu einem größeren Lenkrad, dessen maximaler Durchmesser 56 cm nicht überschreitet. • Passen Sie die Motoranschlusseinstellungen richtig an. • Überprüfen Sie die Öloberfläche der Hydraulik Pumpe, Betankung und Entlüftung wieder korrekt durchführen.
Lenkrad dreht sich nach links Backbord, Schiff dreht nach rechts	Falscher Ölleitungsanschluss	Die beiden Ölleitungen des Zylinders untereinander vertauschen und montieren.
Zylinder kann nicht am Motor montiert werden.	Jeder Zylinder erfordert ein entsprechendes Motormodell.	Bitte beachten Sie das Handbuch oder die Kundendienst des Händlers, um das Modell zu ändern.

Wenn die Ruderpumpe den Stopppunkt erreicht (voller Zylinderhub), ist eine geringe hydraulische Drift normal und die Ruderpumpe ist nicht zu 100 % blockiert.

Wartung

Warnung:

Befolgen Sie die unten aufgeführten routinemäßigen Wartungspläne , im angegebenen Zeitraum gewährleistet die langjährige Funktionsfähigkeit Ihres VEVOR-Lenksystems und schützt Sie und Ihre Passagiere vor den Gefahren, die auf und an Land bestehen.

Das Nichtbefolgen der Wartungskontrollen kann zum Verlust der Lenkfähigkeit und damit zu Sachschäden und/oder Verletzungen führen.

Inspektionen sind jährlich erforderlich und müssen von spezialisierten Schiffsmechanikern durchgeführt werden.
Überprüfen Sie die Welle und die O-Ringe des Zylinders, die O-Ringe der Ruderpumpe, die Anschlüsse des Zylinders und der Ruderpumpe, um Lecks zu vermeiden.
Überprüfen Sie die Festigkeit aller Befestigungselemente/Anschlüsse im gesamten Lenksystem.
Reinigen Sie das System mit Süßwasser und einer nicht scheuernden Flüssigkeit.
Reinigen Sie alle Teile der hydraulischen Lenkung , Säuren oder andere ätzende Inhaltsstoffe dürfen nicht zur Reinigung verwendet werden mit ammoniakhaltigen Flüssigkeiten.
Verwenden Sie keine Bremsöle oder Automatikgetriebeöle (ATE). Verwenden Sie nur kompatible Hydrauliköle.

Vor jedem Gebrauch:

- Überprüfen Sie den Flüssigkeitsstand in der obersten Steuerpumpe
- Überprüfen Sie die sofortige Lenkreaktion beim Drehen des/der Lenkrads/Lenkräder
  (Stellen Sie sicher, dass sich der Motor dreht, wenn das Lenkrad gedreht wird).
- Führen Sie eine Sichtprüfung aller Lenkschläuche und Armaturen auf Verschleiß, Knicke und/oder Lecks durch.
- Auf Klemmen, lose , verschlissene oder undichte Lenkungskomponenten.

Warnung:

Betreiben Sie das Boot NICHT, wenn eine Komponente nicht ordnungsgemäß funktioniert.
Machen Sie in diesem Fall bitte umgehend Fotos und wenden Sie sich an Ihren Händler.

Nach den ersten 20 Stunden , dann alle 100 Stunden oder 6 Monate danach (je nachdem, was zuerst eintritt):

- Alle oben genannten Punkte
- Überprüfen Sie die Festigkeit aller Befestigungselemente/Anschlüsse im gesamten Lenksystem. Ziehen Sie sie mit dem richtigen Drehmoment fest
  Spezifikationen sind erforderlich.
- Prüfen Sie das Lenksystem auf mechanisches Spiel oder Spiel und korrigieren Sie es bei Bedarf.
- Prüfen Sie, ob Anzeichen von Korrosion vorliegen. Wenn Korrosion vorhanden ist, wenden Sie sich an Ihren Händler.

Nach jeweils 200 Stunden oder 12 Monaten (je nachdem, was zuerst eintritt):

- Alle oben genannten Punkte.
- Stützstange vom Motorlenk-/Kipprohr entfernen. Motorlenk-/Kipprohr reinigen und mit
  ein hochwertiges Schiffsfett.
- Stützstange großzügig einfetten.
- Fetten Sie alle gezeigten Kontaktpunkte in den Zylinder- und Verbindungsstangeninstallationen ein.
  Entfernen Sie die Pinnenschraube NICHT, um sie neu zu schmieren.
- Entfernen Sie das Lenkrad und fetten Sie die Radwelle mit einem hochwertigen Schiffsfett neu ein.
- Hydrauliköl auf Sauberkeit prüfen , bei Bedarf spülen.

Alle Arbeiten am Lenksystem MÜSSEN von einem qualifizierten Mechaniker mit praktischen Kenntnissen des Systems durchgeführt werden.

Liste abgleichen

HYDRAULIC STEERING SYSTEM UP TO 300HP		
ENGINE	**POWER**	**YEAR**
Yamaha	75C-90 2 Stroke	1998-2008
	115C-130B 2 Stroke	1990-2008
	150F-200F-250G 2 Stroke	1996-2007
	150 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	175-200-225-250-300 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	F70 4 Stroke	2010-to date
	F90-F100-F115-F150 EFI 4 Stroke	1999-2007
	F200-F225-F250 4 Stroke	2002-2007
	F115-F150	2004-to date
	F200-F225-F250-F300 4 Stroke	2006-to date
Honda	BF75-90 4 Stroke	1995-to date
	BF115D	1998-2009
	BF115A	2009-to date
	BF130A	1998-2005
	BF135-150 4 Stroke	2005-to date
	BF90-BF150 V-TEC 4 Stroke	2008-to date
	BF175-200-225-250 4 Stroke	2001-to date
Suzuki	DF70-80-90 4 Stroke	1998-to date
	DF100-115-140 4 Stroke*	1998-2008
	DF100-115-140 4 Stroke new model	2008-to date
	DF150-175 4 Stroke	2006-to date
	DF200-DF225-DF250-DF300	
Tohatsu Nissan	115-120-140 2 Stroke	2004-to date
	70-90-115 TLDI 4 Stroke	2004-2011
Mercury Mariner	75-90-115-125 Optimax 2 Stroke	2004-to date
	135-150-175 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	200-225-250 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	RACING 300 Optimax 2 Stroke	1999-2011
	100-115 EFI 4 Stroke	2007-to date
	115-125-150 EFI 2 Stroke	1990-2007
	225-250 EFI 2 Stroke	2000-2007
	250 Saltwater EFI 4 Stroke	2007-2011
	135 Verado L4 4 Stroke	2004-2006
	150-175-200 Verado L4 4 Stroke	2004-to date
Evinrude	E75-E90 2 Stroke	2004-to date
	E115-E130-E135 2 Stroke V4	1995-to date
	E150-E175-E200 2 Stroke V6	1995-to date
	E200 HO-E225-E250 2 Stroke V6	1995-to date
	E250 HO-E300 2 Stroke V6	
Selva	80 Portofino/Tigershark 2 Stroke	1995-to date
	150 White Shark 2 Stroke	2001-2007
	100EFI Marlin -115 EFI Narwhal-150EFI	2000-to date
Johnson	BJ90-115-140 4 Stroke	2001-2007
	J90-115 V4 2 Stroke	1995-2007
	J150-175 V6 2 Stroke	1995-2007
	J200-225 V6 4 Stroke	2004-2007

Hersteller: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Adresse: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, Baoshanqu, Shanghai 200000 CN.

EG-Vertreter: E-CrossStu GmbH.

Mainzer Landstr.69, 60329 Frankfurt am Main.

UK-Vertreter: YH CONSULTING LIMITED.

C/O YH Consulting Limited Office 147, Centurion House, London Road, Staines-upon-Thames, Surrey, T W18 4AX. Importiert nach AUS: SIHAO PTY LTD.

1 ROKEVA STREETEASTWOOD NSW 2122 Australien. Importiert in die USA: Sanven Technology Ltd.

Suite 250, 9166 Anaheim Place, Rancho Cucamonga, CA 91730

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Technischer Support und E-Garantie-Zertifikat

www.vevor.com/support

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Supporto tecnico e certificato di garanzia elettronica www.vevor.com/support

Sterzo idraulico per barche

Modello: YSH-300HP-B

Continuiamo a impegnarci per fornirvi strumenti a prezzi competitivi. "Risparmia la metà", "Metà prezzo" o qualsiasi altra espressione simile da noi utilizzata rappresenta solo una stima del risparmio che potresti ottenere acquistando determinati utensili da noi rispetto ai principali marchi e non significa necessariamente coprire tutte le categorie di utensili da noi offerte. Ti ricordiamo di verificare attentamente quando effettui un ordine con noi se stai effettivamente risparmiando la metà rispetto ai principali marchi.

VEVOR®
TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Sterzo idraulico
Per barche

Model: YSH-300HP-B







HAI BISOGNO DI AIUTO? CONTATTACI!

Hai domande sui prodotti? Hai bisogno di supporto tecnico? Non esitare a contattarci:

Supporto tecnico e certificato di garanzia elettronica www.vevor.com/support

Queste sono le istruzioni originali, si prega di leggere attentamente tutte le istruzioni del manuale prima di utilizzare il prodotto. VEVOR si riserva la piena interpretazione del manuale utente. L'aspetto del prodotto dipenderà dal prodotto ricevuto. Vi preghiamo di non informarvi ulteriormente in caso di aggiornamenti tecnologici o software relativi al nostro prodotto.

Grazie per aver acquistato il sistema di sterzo idraulico Vevor .

Questo manuale illustrerà le varie funzioni di questo sistema in modo che tu puoi sperimentare appieno il piacere premium che questo prodotto può offrirti.

- Il sistema di sterzo idraulico VEVOR si basa sul concetto di moderno sistema di sterzo industriale progettazione, viene applicata la tecnologia della pompa a pistoni ad alta efficienza e alta potenza di trasmissione alla progettazione e alla produzione di organi di governo per navi, che rendono il vostro sterzo sistema più stabile, più intelligente e più affidabile.
- I componenti principali del meccanismo di sterzo sono in lega di alluminio ad alta resistenza e acciaio inossidabile che può essere utilizzato in condizioni marine difficili e prolungare la longevità del sistema di sterzo.

» Il meccanismo di sterzo vi libererà dal pesante e rigido albero meccanico sterzo, che può salvare le tue braccia doloranti. Può aumentare il piacere di guidare un motoscafo.

Caratteristiche principali:

- La pompa dello sterzo è dotata di una struttura interna compatta e di un aspetto elegante e alla moda.

• La valvola di bloccaggio integrata bidirezionale elimina la coppia di rimbalzo.

- Facile sostituzione della guarnizione dell'albero, design intuitivo;
- L'albero dello sterzo con trattamento superficiale speciale non solo è resistente e affidabile, ma presenta inoltre le caratteristiche di resistenza all'usura e alla corrosione.
- Il guscio in lega di alluminio ad alta resistenza e il processo di trattamento superficiale possono garantirne l'usura e resistenza alla corrosione e prevengono efficacemente l'erosione causata dall'acqua.
- Tubazioni: raccordi rapidi da 1/4 in nylon ad alta resistenza che rendono l'installazione compatta ed è riutilizzabile.
- L'uso di olio idraulico personalizzato di alta qualità può migliorare la lubrificazione delle parti e protezione della guarnizione.



INDIC

— Norme generali di sicurezza e garanzia

— Norme di sicurezza

— Note di installazione

— Parametri tecnici e dimensioni minime del pozzetto di scarico

— Informazioni tecniche

— Dimensioni minime del pozzetto paraspruzzi

— Installazione tubi/raccordi - collegamento pompa

— Installazione del tubo flessibile idraulico

— Installazione di tubi flessibili idraulici/giunti flessibili

— Installazione del sistema di sterzo idraulico YSH"NR300/YSH"MR300

— Installazione della pompa dello sterzo YSH-NR300

— Sistema di sterzo idraulico YSH-NR300/YSH-MR300-A

— Rifornimento e sfiato del sistema di sterzo idraulico

— Guasti generali e soluzioni

- Manutenzione

» Norme generali di sicurezza e garanzia

Il presente manuale di installazione e manutenzione è parte integrante del prodotto e deve essere pienamente compreso dall'utente prima dell'installazione.

L'installazione, la manutenzione e la sostituzione dei componenti del sistema di comando idraulico della serie di prodotti VEVOR devono essere eseguite da tecnici professionisti autorizzati e qualificati. La serie di prodotti VEVOR offre una garanzia di due anni di assistenza post-vendita. In caso di domande o problemi, si prega di contattare il servizio clienti.

Rivolgersi al rivenditore in tempo utile. VEVOR fornirà le istruzioni corrette. VEVOR non si assume alcuna responsabilità per le conseguenze di smontaggio o smantellamento non autorizzati.

Fatta salva la natura del prodotto, VEVOR si riserva il diritto di apportare modifiche alle informazioni descrittive e alle illustrazioni contenute nel presente manuale. VEVOR non si assume alcuna responsabilità per le conseguenze negative causate dalla copia del presente manuale con qualsiasi altro mezzo illegale che impedisca all'utente di seguire le istruzioni di installazione standard.

» Precauzioni di installazione:

- Utilizzare solo componenti forniti da VEVOR. Le parti fornite da altri produttori possono causare rischi per la sicurezza e influire sulla funzione dello sterzo;
- Su tutte le filettature di collegamento dei tubi, utilizzare solo guarnizioni come Loctite PST o sigillante equivalente Non utilizzare nastri di tenuta (fasce) o simili, poiché potrebbero consentire ai detriti di entrare nel corpo della pompa e causare il blocco del tubo.
- Utilizzare olio idraulico speciale da 10 o 15 libbre, qualificato e rispettoso dell'ambiente. L'utilizzo di un altro olio (ad esempio l'olio per freni) potrebbe causare danni irreparabili all'attrezzatura, con conseguente perdita della funzionalità dello sterzo e perdita della garanzia.
- Il raggio minimo di curvatura del tubo è di 30 cm (1"18). Non toccare oggetti appuntiti. La piegatura, lo sfregamento, i graffi o la torsione continuati possono danneggiare il tubo e rottura dovuta alla normale pressione dello sterzo, con conseguente perdita della funzionalità dello sterzo.
- Non lasciare cadere liberamente il tubo durante l'uso, utilizzare filo o altro materiale in PVC per fissarlo, quindi per evitare potenziali rischi per la sicurezza.
- Una regolare manutenzione dei componenti del sistema e l'ispezione di tubi e raccordi per verificare eventuali segni di usura o danni possono prolungare la durata utile delle apparecchiature.

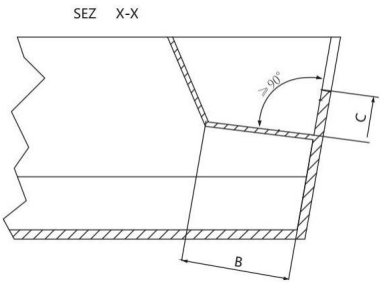
Parametri tecnici e dimensioni minime del pozzetto di scarico

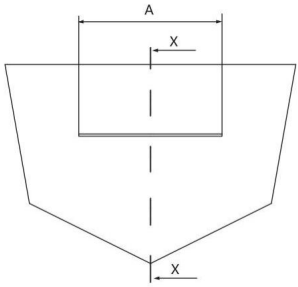
» Informazioni tecniche:

TIPO	YSH-90HP	YSH-150HP	YSH-300HP-A	YSH-300HP-B
POMPE	NR90	NR150	NR300	NR300
CAPACITÀ CM3	16	18	27	27
Filettatura della ruota	5/8"--18UNF			
BARRE A PRESSIONE MASSIMA	68	68	68	68
GIRI DI RUOTA	5	5. 5	6.8	7
CILINDRI	MR90	MR150	MR300-A	MR300-B
Diametro interno del tubo [mm]	25	30	35	35
Diametro interno dell'asta [mm]	14	16	18	18
FORZA DI USCITA/KGF	232	400	470	470
CORSA [mm]	200	195	205	200
VOLUME [cc]	73	117	135	141
APPLICATI ON	Fino a 90 CV	Fino a 150 CV	Fino a 300 CV	Fino a 300 CV

- Dimensioni minime del pozzetto paraspruzzi:

Prima di procedere all'installazione, assicurarsi che il pozzetto di protezione della propria imbarcazione abbia le seguenti dimensioni minime.

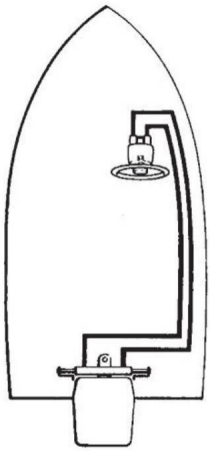




DIMENSIONI MINIME DEL POZZETTO			
Numero di motori	UN	B	C
1	560 mm-21,25"	152 mm-5,98"	152 mm-5,98"
2	111017101-21.55"	152 mm-5,99"	152 mm-5,99"

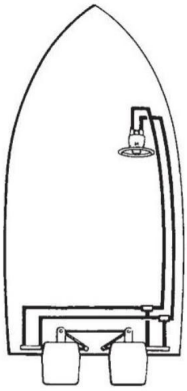
* Installazione tubi/raccordi - collegamento pompa

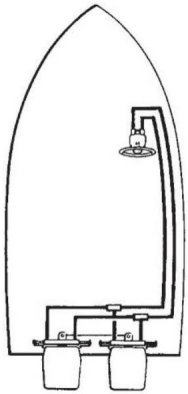
Per il corretto collegamento dei tubi flessibili dalla pompa del timone al cilindro, fare riferimento alle illustrazioni sottostanti.

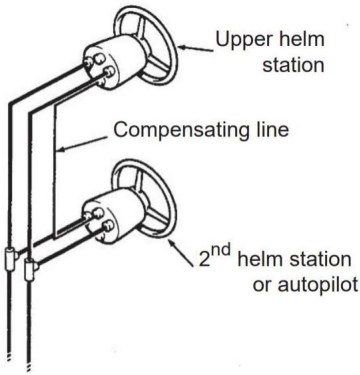


PER YSH-MR 90/ 150/300

Collegamento del tubo flessibile

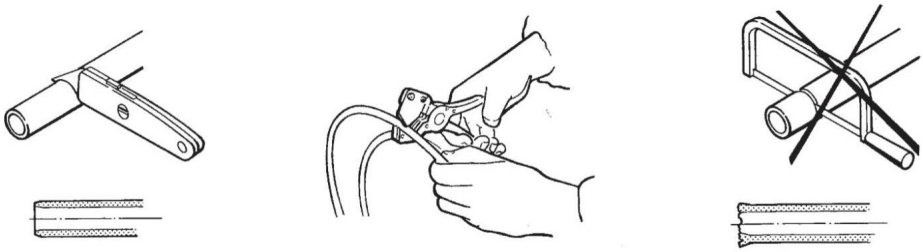






Installazione tubi/raccordi - collegamento pompa

Collegamento del tubo flessibile



VEVOR raccomanda l'uso esclusivo di tubi dello sterzo VEVOR.

Cercare sempre di instradare i tubi flessibili lungo il percorso più breve per evitare possibili perdite di potenza. Per facilitare lo spurgo dell'aria dal sistema, si consiglia di montare i tubi flessibili orizzontalmente con un'inclinazione di circa 3 cm al metro; il lato pompa deve essere più alto rispetto al lato cilindro.

Proteggere sempre i tubi che devono passare attraverso un compartimento diverso oppure utilizzare raccordi passaparete o manicotti adatti.

I tubi devono essere installati in modo tale da non rappresentare un ostacolo per gli altri componenti.

Non rimuovere le coperture protettive terminali finché i tubi flessibili non sono stati instradati e sono pronti per essere collegati alla pompa del timone, al raccordo del tubo flessibile o al/i cilindro/i dello sterzo.

Fornire tubi flessibili di lunghezza sufficiente a consentire il movimento del cilindro lungo l'arco di sterzata e le impostazioni di assetto/inclinazione verso l'alto/verso il basso del/i motore/i.

Durante l'installazione del tubo, assicurarsi che i cappucci protettivi rimangano installati sulle estremità dei tubi.

Attenzione:

Non installare i tubi flessibili in un'area esposta a calore elevato. Il calore estremo riduce la pressione di scoppio del tubo e può causarne la fusione. Mantenere la massima pulizia. Assicurarsi che tubi e tubi flessibili siano perfettamente puliti e privi di trucioli.

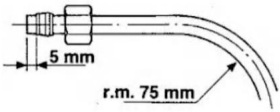
Nota:

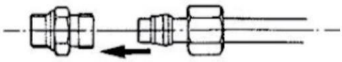
I tubi flessibili devono essere tagliati mediante un coltello affilato;
non utilizzare mai una sega, poiché frammenti di nylon nel sistema idraulico possono causare gravi problemi.

Installazione raccordi tubi flessibili - collegamento pompa

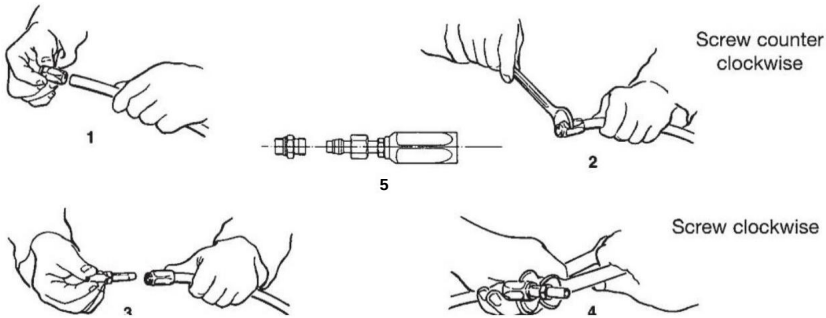
Installazione di tubi idraulici

Dopo aver tagliato il tubo di nylon, montare il dado di raccordo e il manicotto di supporto sul tubo (controllare che sia correttamente in relazione all'estremità del tubo). Dopo aver montato il dado, è necessario serrare mediante una chiave inglese.

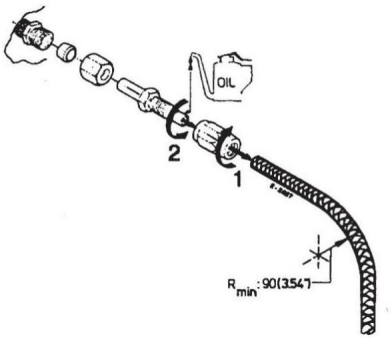




In alternativa, è possibile montare un tubo flessibile in nylon con raccordi recuperabili. Procedere come mostrato nelle illustrazioni sottostanti.



Dopo l'installazione pulire l'interno dei tubi soffiando con aria compressa, per evitare ostruzioni e rimuovere polvere e detriti dall'immagazzinamento. Prima di spurgare l'aria si consiglia inoltre di effettuare un risciacquo del sistema. Non utilizzare acqua.



1 Dopo il taglio, avvitare il manicotto di raccordo del tubo sul tubo (filettatura sinistrorsa).

2 Oliare il raccordo del tubo e avvitarlo nel manicotto. Assicurarsi che la guaina interna del tubo sia ben tesa.
non seguire durante il serraggio della vite. Assicurarsi inoltre che la guaina interna del tubo non venga schiacciata durante il serraggio della vite.

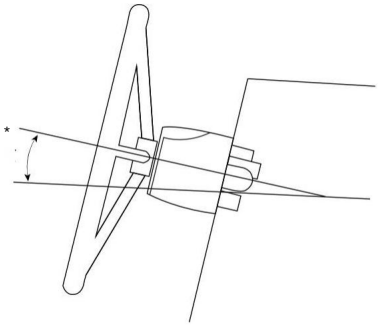
3 Verificare che non vi siano interferenze interne inserendo un piccolo cacciavite nel raccordo del tubo prima di procedere all'installazione del tubo sul timone o sul cilindro.

Sistema di sterzo idraulico YSH-NR300/YSH-MR300-B

Sistema di direzione idraulico YSH-NR300/YSH-MR300Installazione:

Strumenti di installazione (per completare l'installazione di questo sistema, sono necessari i seguenti strumenti):

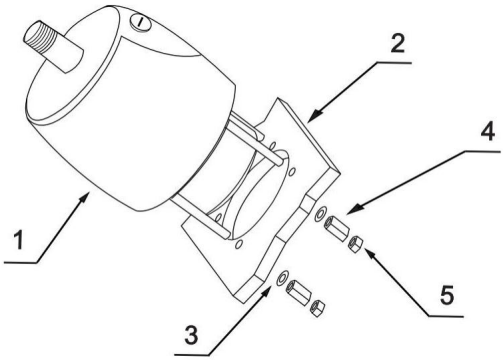
- Sega a tazza con diametro di 3,03" (77 mm)
- Punta da trapano da 0,354" (9 mm)
- Chiave di montaggio da 1,181 "(30 mm)
- Chiave di installazione da 0,433 "(11 MM)
- Chiave di installazione da 0,748" (19 mm)
- Chiave di installazione da 0,669" (17 mm)
- Chiave di installazione da 0,472" (12 mm)
- Chiave a bussola da 0,945" (24 mm)



Importante:
eseguire la procedura di spurgo manualmente e con la pompa del timone inclinata di non più di 10°(X).

Installazione della pompa dello sterzo YSH-NR300:

- Determinare l'angolazione e la posizione di installazione per garantire che il volante non interferisca con altre apparecchiature. Verificare che vi sia ancora spazio sufficiente dietro il cruscotto (2) per il montaggio e i collegamenti dei tubi.



RIF.	QUANTITÀ	DESCRIZIONE
1	1	pompa
2	1	Asse
3	4	Spessore
4	4	Dado di prolunga
5	4	Controdado

Sistema di sterzo idraulico YSH-NR300 /YSH-MR300-B

Fissare un modello di montaggio del foro di accesso 1: 1 (incluso in questo manuale) al pannello degli strumenti e posizionarlo il foro di montaggio di serie con una fresa a tazza.

Praticare un foro di 3,03 "(77 mm) di diametro e praticare quattro fori di 0,354 (9 mm) di diametro come mostrato sul montaggio modello.

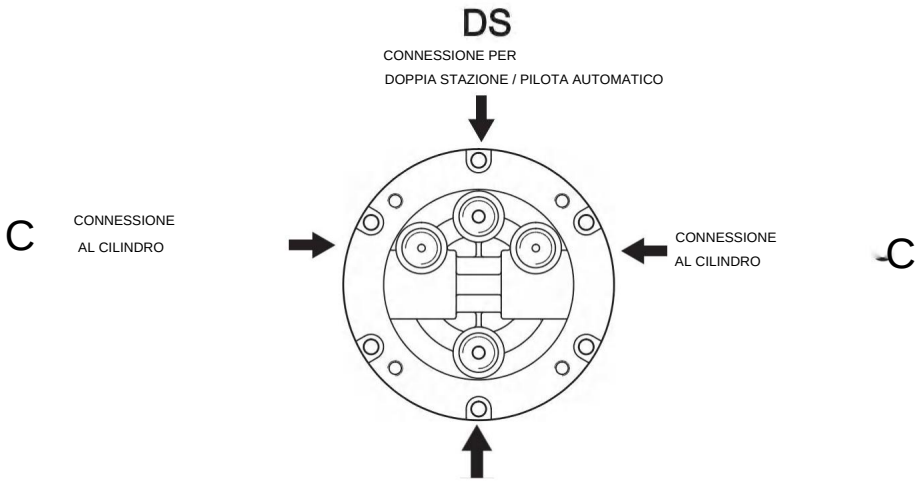
Far passare il tubo predisposto attraverso il foro centrale da 3,03" (77 mm) di diametro e collegarlo alla pompa dello sterzo (1).

Montare la pompa dello sterzo sul cruscotto con 4 rondelle (3) e 4 dadi antistrappo (4), 4 dadi di bloccaggio (5), coppia di serraggio < 15 N.

Lubrificare la sezione conica dell'albero. Installare la chiavetta semicircolare. Posizionare il volante sull'albero direzionale e la sede della chiavetta del volante sulla chiavetta semicircolare. Posizionare il distanziale e serrare il dado di bloccaggio dello sterzo.
La coppia di serraggio è <20 Newton.

Nota:

- La pompa dello sterzo deve essere montata con un angolo di inclinazione X < 20°. Se questo angolo viene superato, potrebbe entrare aria nel condotto e compromettere il funzionamento dello sterzo.
- Utilizzare solo elementi di fissaggio autobloccanti forniti da VEVOR o elementi di fissaggio standard. L'utilizzo di elementi di fissaggio non autobloccanti Gli elementi di fissaggio possono invece causare l'allentamento o la separazione dell'attrezzatura.
- Non aprire il coperchio della pompa o il tappo di riempimento durante l'installazione della pompa dello sterzo per evitare sporcizia e schegge di entrare nella pompa e di compromettere la funzione di sterzo.
- Le guarnizioni a nastro tipo Teflon non possono essere utilizzate sui raccordi filettati, poiché ciò potrebbe causare la penetrazione di schegge di nastro nel corpo della pompa, compromettendo così la funzionalità dello sterzo. (La serie VEVOR è una tecnologia di sigillatura delle filettature dei tubi che non richiede l'uso di altre guarnizioni a nastro).



COLLEGAMENTO PORTE VALVOLA:

Porta contrassegnata “C”: connessioni al/ai cilindro/i
Porta contrassegnata “DS”: connessioni al pilota automatico o stazionario aggiuntivo

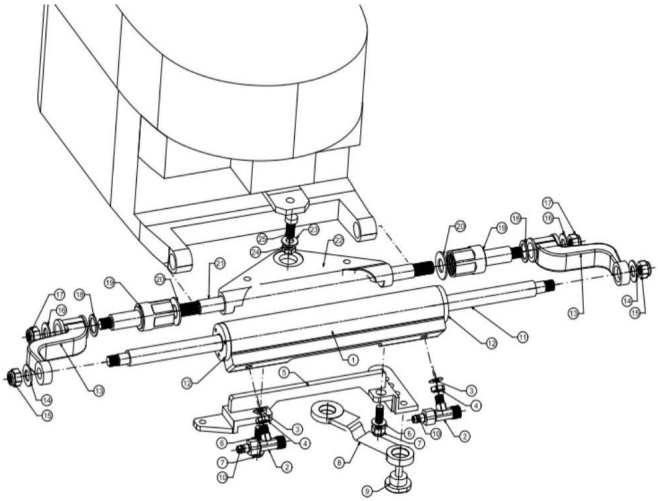
Sistema di sterzo idraulico YSH-NR300/YSH-MR300-B

Installazione del cilindro YSH-MR300-B:

AVVERTIMENTO:

È importante controllare periodicamente, almeno ogni 3 mesi (o ogni mese per usi professionali), la corretta coppia di serraggio di questo bullone e del controdado.

Il braccio del cilindro dovrebbe essere attaccato al braccio del timone del motore sulla maggior parte delle marche di fuoribordo. Nel caso in cui il timone interferisca con altre parti del fuoribordo, può essere montato sotto il timone invece.



AVVERTIMENTO:

Per installare i raccordi del tubo flessibile, rimuovere i tappi rossi.

- Prima di provare l'installazione, controlla che il tuo motore sia adatto a questo tipo di cilindro e che lo spazio a poppa sia sufficiente per l'installazione.

- Prima dell'installazione, lubrificare le parti di collegamento mobili del motore, del cilindro e dell'asta del pistone con un lubrificante marino qualificato e raddrizzare il motore nella posizione centrale;

- Allentare i dadi autobloccanti (7) (9) su entrambe le estremità dello stelo del pistone del cilindro e dell'asta di montaggio e rimuovere l'asta di montaggio (14), la rondella in acciaio inossidabile (12), il blocco di regolazione del gioco (11) e il dado di regolazione del gioco (13). Dopo aver rimosso gli accessori, installare l'asta di montaggio (14) nel foro di montaggio del motore (come mostrato sopra);

Rimuovere il bullone (4) nel foro centrale della staffa della piastra triangolare del cilindro, regolare l'angolazione del motore, farla corrispondere al foro sulla piastra di collegamento del motore, utilizzare i bulloni (4) e i dadi (5) per fissare la piastra triangolare del cilindro al motore. Prestare attenzione all'oscillazione sinistra e destra della macchina per garantire che il cilindro non interferisca con il movimento del motore dopo l'installazione.

Regolare l'angolazione del motore e la lunghezza di estensione dello stelo del cilindro. Installare le due staffe del cilindro (6), il dado di regolazione della distanza (13), la guarnizione in acciaio inossidabile (12) e il blocco di regolazione del gioco (11) all'asta del pistone e all'asta di montaggio correttamente in base al gioco tra il motore e il cilindro. (Vedi immagine sopra)

Dopo aver completato l'installazione, il dado di regolazione del gioco (13) deve essere ruotato verso sinistra e bloccato per eliminare il gioco di funzionamento del cilindro. Ciò migliorerà l'utilizzo.
esperienza.

Una volta completata l'installazione, spingere il motore a sinistra e a destra per effettuare un giro di prova del cilindro. Verificare la presenza di interferenze durante il movimento avanti e indietro del cilindro. In caso di interferenze, è necessario regolare nuovamente l'installazione. Se non si verificano interferenze, spingere il motore fino al limite sinistro/destro. Il passaggio successivo consiste nel rifornire di carburante e scaricare;

Collegare in sequenza i tubi dell'olio predisposti ai giunti dei tubi dell'olio (2), bloccare i giunti di spurgo (3) del cilindro per preparare i successivi passaggi di rifornimento e scarico per l'installazione del sistema.

Avvertimento:

Durante l'installazione, per evitare urti contro lo stelo del pistone, è vietato colpirlo con chiavi o oggetti duri. Se lo stelo del pistone è danneggiato, si verificherà una perdita di olio idraulico dal cilindro dell'olio, compromettendo l'esperienza d'uso del prodotto.

Rifornimento e sfiato del sistema di sterzo idraulico

Direzione idraulica VEVOR del sistema di scarico gas:

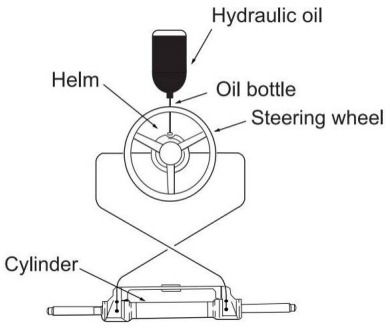
Questa procedura di lavoro richiede l'intervento di due persone, una persona potrebbe non essere in grado di rimuovere completamente tutta l'aria all'interno del sistema idraulico, il che si traduce in una pressione di uscita del sistema idraulico non abbastanza, l'impatto della debolezza debolezza, risposta lenta, influenzando così l'esperienza del prodotto.

Si prega di utilizzare olio idraulico ecologico speciale fornito da VEVOR o altro olio idraulico speciale qualificato per il rifornimento. Non utilizzare olio per freni. L'utilizzo di altri oli corrosivi non accettabili può causare danni irreparabili al il tuo sistema e il prodotto non potrà essere coperto da garanzia.

Precauzioni:

- Se si riempie la pompa con fluido idraulico prima di collegare il tubo di riempimento alla pompa, la procedura di riempimento può essere realizzati in modo più rapido e semplice.
- In caso di emergenza, qualsiasi olio non tossico, non corrosivo e non infiammabile può essere temporaneamente fornito al sistema, ma l'intero sistema deve essere pulito accuratamente in seguito;
- Mantenere il tubo di rifornimento ben visibile durante l'intera operazione. Evitare che l'olio entri nella pompa. In caso contrario, potrebbe essere introdotta aria per aumentare i tempi di rifornimento.
- Durante il processo di rifornimento e di scarico, l'olio idraulico raccolto dal collettore di spurgo dell'aria di Dopo pochi istanti il cilindro può essere utilizzato direttamente.
- Si prega di proteggere l'ambiente e smaltire correttamente l'olio esausto. L'olio idraulico speciale fornito dal sistema VEVOR può essere riutilizzato dopo essere stato filtrato con un filtro con diametro del foro inferiore o uguale a 38 μm.

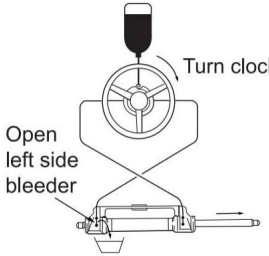
Fasi di riempimento e sfiato:



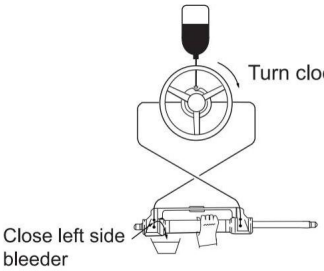
- Avvitare la filettatura del tubo di raccordo in dotazione al sistema nella porta della pompa di alimentazione e serrare per verificare la tenuta stagna.

- Montare il supporto affilato incluso con questo sistema sul tappo della bottiglia dell'olio. Inserire la bocca affilata nella pompa con una certa forza, versare l'olio nel tubo di riempimento del carburante finché non si vede più l'aria (la bottiglia può essere schiacciata delicatamente per accelerare il riempimento.)

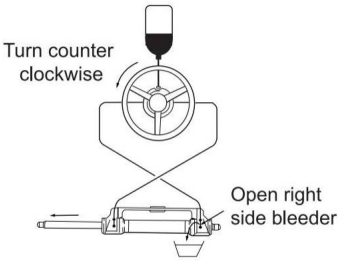
Rifornimento e sfiato del sistema di sterzo idraulico



•Ruotare lentamente il volante in senso orario fino a quando uno il lato dell'asta del pistone è completamente esteso. Montare il tubo di scarico sul lato di retrazione dell'asta del pistone per raccogliere l'olio dallo sfiato.

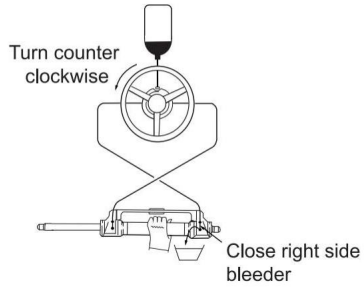


• Tenere il cilindro per evitare che giri, svitare il raccordo di sgonfiaggio situato sul lato dello spurgo (non svitarlo completamente, è sufficiente che l'olio sia visibile), girare il volante in senso orario fino a vedere l'interno del tubo di scarico. L'olio espulso è stabile e completo, senza bolle, girare contemporaneamente il volante, stringere il dado di sgonfiaggio, chiudere i raccordi di scarico;



• Continuare a girare il volante in senso antiorario finché il lato di retrazione originale dell'asta del pistone non è completamente esteso. Montare il tubo di scarico sul lato di retrazione dell'asta del pistone per raccogliere l'olio dallo sfiato.

• Tenere il cilindro per evitare che ruoti, svitare il dado del giunto di sgonfiaggio da un lato. (Non svitarlo completamente, farlo finché non si vede l'olio). Ruotare il volante in senso orario finché non si vede che l'olio dal tubo di sgonfiaggio è stabile e senza bolle, stringere il blocco di spurgo, chiudere i dispositivi di sgonfiaggio. ,



• Ruotare il volante in senso orario/antiorario più volte per verificare il numero di giri completi del timone (tabella dei parametri) e determinare se il fluido idraulico nel tubo è stato completamente escluso. Se c'è ancora aria, il numero di giri completi del timone aumenterà. Se c'è ancora molta aria non esclusa, ripetere la procedura (3) ~ (6). Se c'è poca aria, ruotare il timone completamente in un unico movimento diretto, invertire un piccolo semicerchio, ruotare nuovamente il timone completamente, ripetere questa operazione per 5-6 volte per la direzione sinistra e per la direzione destra.

• Dopo aver superato il test del timone, rimuovere il tubo del carburante e Spurgare il tubo, avvitare il tappo del carburante, riposizionare il manicotto del connettore sgonfio, chiudere l'olio idraulico non utilizzato per la successiva manutenzione e riparazione. (Controllare la superficie dell'olio della pompa idraulica una volta al trimestre, una quantità di olio insufficiente causerà anomalie.)

Guasti generali e soluzioni

Errori e soluzioni:

Di seguito sono elencati i guasti più comuni, le relative cause e soluzioni.

Quando il timone ruota a piena corsa (cilindro a corsa completa), potrebbe verificarsi una leggera resistenza e le parti interne potrebbero emettere un rumore di clic, proveniente dalla sfera della bobina della valvola interna e dalla sfera d'acciaio del cuscinetto quando sono in funzione. È un fenomeno normale. Non pensare che sia causato da guasti.

COLPA	CAUSA	SOLUZIONE
Il timone idraulico è completamente bloccato durante l'installazione.	Ostruzione del tubo tra la pompa idraulica e il cilindro idraulico.	Controllare se il tubo flessibile è ostruito o piegato. In tal caso, è necessario sostituire il tubo danneggiato, altrimenti si potrebbe verificare la perdita di controllo dello sterzo e gravi lesioni personali o danni alla proprietà.
È difficile rifornire il sistema, anche quando il sistema segnala che il serbatoio è pieno, continuano a fuoriuscire bolle dalla pompa dell'olio.	• C'è aria nel sistema • Perdite del raccordo di spurgo • Le tubazioni idrauliche presentano lesioni da avvolgimento o piegatura.	Installare il sistema correttamente secondo il manuale di installazione. Il tubo di ingresso deve essere sempre rivolto verso l'alto. • Stringere i raccordi di sgonfiaggio. • Srotolare e raddrizzare il tubo o sostituire quello danneggiato.
Quando si utilizza il sistema per sterzare, è necessario ruotare rapidamente l'intero timone più volte.	• Le tubazioni idrauliche presentano lesioni piegate • Sono presenti gas o bollicine fini nell'olio idraulico. • È stato utilizzato un olio idraulico non corretto-	• Srotolare e raddrizzare il tubo flessibile o sostituire quello danneggiato. • Rifornire o scaricare correttamente secondo il manuale di installazione. • Utilizzare l'olio idraulico corretto
Quando il sistema è completamente a timone, il volante semplicemente non funziona.	Ci sono impurità di sporco nella valvola della pompa idraulica	• Non utilizzare il nastro sigillante "a fascia" sull'interfaccia. • Smontare la pompa idraulica per pulire lo sporco.
Il sistema riesce a governare la nave facilmente quando è ferma. Tuttavia, è molto difficile governarla mentre è in navigazione.	• È stato scelto un volante piccolo. • Il collegamento del motore non è impostato correttamente, L'airbag viene generato in il sistema e l'aria non sono esclusi completamente. • Le configurazioni di sistema superano i limiti di potenza.	• Sostituire il volante con uno più grande, il cui diametro massimo non superi i 56 cm. • Regolare correttamente le impostazioni di collegamento del motore. • Controllare la superficie dell'olio idraulico pompa, ripristinare correttamente il rifornimento e lo sfiato.
Il volante gira verso sinistra, lato sinistro, La nave gira a destra	Collegamento errato del tubo dell'olio	Scambiare tra loro i due tubi dell'olio del cilindro e installarli.
Il cilindro non può essere installato sul motore.	Ogni cilindro richiede il corrispondente modello di motore.	Fare riferimento al manuale o al servizio clienti del rivenditore per cambiare modello.

Quando la pompa del timone raggiunge il punto di arresto (corsa completa del cilindro), una piccola quantità di deriva idraulica è normale e la pompa del timone non è bloccata al 100%.

Manutenzione

Avvertimento:

Seguire i programmi di manutenzione ordinaria come descritto di seguito , nei tempi indicati garantirà anni di servizio al vostro sistema di sterzo VEVOR e proteggerà voi e i vostri passeggeri dai pericoli presenti dentro e fuori dall'acqua.

La mancata osservanza dei controlli di manutenzione può causare la perdita di controllo dello sterzo, con conseguenti danni alla proprietà e/o lesioni personali.

Le ispezioni sono necessarie ogni anno e devono essere eseguite da meccanici navali specializzati.

Controllare l'albero e gli O-ring del cilindro, gli O-ring della pompa del timone, i raccordi del cilindro e della pompa del timone per evitare perdite.

Controllare il serraggio di tutti i dispositivi di fissaggio/raccordi nell'intero sistema di sterzo.

Pulire il sistema utilizzando acqua fresca e un liquido non abrasivo.

Liquidi di pulizia contenenti ammoniaca per tutte le , acidi o altri ingredienti corrosivi non devono essere utilizzati per la pulizia parti del sistema di sterzo idraulico.

Non utilizzare oli per freni o fluido per cambio automatico (ATE). Utilizzare solo oli idraulici compatibili.

Prima di ogni utilizzo:

- Controllare il livello del fluido nella pompa del timone più alta
- Verificare la risposta immediata dello sterzo quando si gira il/i volante/i (Assicurarsi che il motore giri quando si gira il volante).
- Ispezionare visivamente tutti i tubi flessibili e i raccordi dello sterzo per verificare la presenza di usura, piegature e/o perdite.
- Controllare se ci sono legature o allentamenti , componenti dello sterzo usurati o che perdono.

Avvertimento :

NON utilizzare l'imbarcazione se uno qualsiasi dei suoi componenti non è in condizioni di funzionamento adeguate. In questo caso, scatta subito delle foto e contatta il tuo rivenditore.

Dopo le prime 20 ore , poi ogni 100 ore o 6 mesi successivi (a seconda di quale evento si verifica prima):

- Tutti i punti sopra indicati
- Controllare il serraggio di TUTTI i dispositivi di fissaggio/raccordi dell'intero sistema di sterzo. Serrare alla coppia corretta. sono richieste specifiche.
- Controllare il gioco meccanico o l'inclinazione nell'intero sistema di sterzo e, se necessario,correggerli.
- Verificare la presenza di segni di corrosione. In caso contrario, contattare il rivenditore.

Dopo ogni 200 ore o 12 mesi (a seconda di quale evento si verifica prima):

- Tutti i punti sopra indicati.
- Rimuovere l'asta di supporto dal tubo dello sterzo/inclinazione del motore. Pulire il tubo dello sterzo/inclinazione del motore e ingrassarlo nuovamente utilizzando un grasso marino di buona qualità.
- Ingrassare abbondantemente l'asta di supporto.
- Ingrassare tutti i punti di contatto indicati nelle installazioni del cilindro e della barra di collegamento. NON rimuovere il bullone del timone per ingrassarlo nuovamente.
- Rimuovere il volante e ingrassare nuovamente l'albero del volante utilizzando un grasso marino di buona qualità.
- Controllare la pulizia dell'olio idraulico , sciacquare se necessario.

Qualsiasi lavoro eseguito sul sistema di sterzo DEVE essere eseguito da un meccanico qualificato con conoscenza pratica del sistema.

Abbina l'elenco

HYDRAULIC STEERING SYSTEM UP TO 300HP		
ENGINE	**POWER**	**YEAR**
Yamaha	75C-90 2 Stroke	1998-2008
	115C-130B 2 Stroke	1990-2008
	150F-200F-250G 2 Stroke	1996-2007
	150 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	175-200-225-250-300 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	F70 4 Stroke	2010-to date
	F90-F100-F115-F150 EFI 4 Stroke	1999-2007
	F200-F225-F250 4 Stroke	2002-2007
	F115-F150	2004-to date
	F200-F225-F250-F300 4 Stroke	2006-to date
Honda	BF75-90 4 Stroke	1995-to date
	BF115D	1998-2009
	BF115A	2009-to date
	BF130A	1998-2005
	BF135-150 4 Stroke	2005-to date
	BF90-BF150 V-TEC 4 Stroke	2008-to date
	BF175-200-225-250 4 Stroke	2001-to date
Suzuki	DF70-80-90 4 Stroke	1998-to date
	DF100-115-140 4 Stroke*	1998-2008
	DF100-115-140 4 Stroke new model	2008-to date
	DF150-175 4 Stroke	2006-to date
	DF200-DF225-DF250-DF300	
Tohatsu Nissan	115-120-140 2 Stroke	2004-to date
	70-90-115 TLDI 4 Stroke	2004-2011
Mercury Mariner	75-90-115-125 Optimax 2 Stroke	2004-to date
	135-150-175 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	200-225-250 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	RACING 300 Optimax 2 Stroke	1999-2011
	100-115 EFI 4 Stroke	2007-to date
	115-125-150 EFI 2 Stroke	1990-2007
	225-250 EFI 2 Stroke	2000-2007
	250 Saltwater EFI 4 Stroke	2007-2011
	135 Verado L4 4 Stroke	2004-2006
	150-175-200 Verado L4 4 Stroke	2004-to date
Evinrude	E75-E90 2 Stroke	2004-to date
	E115-E130-E135 2 Stroke V4	1995-to date
	E150-E175-E200 2 Stroke V6	1995-to date
	E200 HO-E225-E250 2 Stroke V6	1995-to date
	E250 HO-E300 2 Stroke V6	
Selva	80 Portofino/Tigershark 2 Stroke	1995-to date
	150 White Shark 2 Stroke	2001-2007
	100EFI Marlin -115 EFI Narwhal-150EFI	2000-to date
Johnson	BJ90-115-140 4 Stroke	2001-2007
	J90-115 V4 2 Stroke	1995-2007
	J150-175 V6 2 Stroke	1995-2007
	J200-225 V6 4 Stroke	2004-2007

Produttore: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Indirizzo: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, Baoshanqu, Shanghai 200000 CN.

RAPPRESENTANTE DELLA CE: E-CrossStu GmbH.

Mainzer Landstr.69, 60329 Francoforte sul Meno.

RAPPRESENTANTE DEL REGNO UNITO: YH CONSULTING LIMITED.

C/O YH Consulting Limited Ufficio 147, Centurion House, London Road, Staines-upon-Thames, Surrey, T W18 4AX Importato in AUS: SIHAO PTY LTD.

1 ROKEVA STREETEASTWOOD NSW 2122 Australia Importato negli USA: Sanven Technology Ltd.

Suite 250, 9166 Anaheim Place, Rancho Cucamonga, CA 91730

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Supporto tecnico e certificato di garanzia elettronica

www.vevor.com/support

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Soporte técnico y certificado de garantía electrónica www.vevor.com/support

Dirección hidráulica para barcos

Modelo: YSH-300HP-B

Seguimos comprometidos a brindarle herramientas a precios competitivos. "Ahorra la mitad", "Mitad de precio" o cualquier expresión similar que utilicemos solo representa una estimación del ahorro que podría obtener al comprar ciertas herramientas con nosotros en comparación con las principales marcas y no necesariamente abarca todas las categorías de herramientas que ofrecemos. Le recordamos que, al realizar un pedido, verifique cuidadosamente si realmente está ahorrando la mitad en comparación con las principales marcas.

VEVOR®
TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Dirección hidráulica
Para barcos

Model: YSH-300HP-B







¿NECESITAS AYUDA? ¡CONTÁCTANOS!

¿Tiene preguntas sobre el producto? ¿Necesita asistencia técnica? No dude en contactarnos:

Soporte técnico y certificado de garantía electrónica
www.vevor.com/support

Estas son las instrucciones originales; lea atentamente todas las instrucciones del manual antes de utilizarlo. VEVOR se reserva el derecho de interpretar este manual de usuario. La apariencia del producto dependerá del producto que haya recibido. Le rogamos que nos disculpe si no le informamos de nuevo si hay actualizaciones tecnológicas o de software en nuestro producto.

Gracias por adquirir el sistema de dirección hidráulica vevor .

Este manual explicará las distintas funciones de este sistema para que usted
Puede experimentar plenamente el disfrute premium que este producto puede brindarle.

- El sistema de dirección hidráulica VEVOR se basa en el concepto de la dirección industrial moderna.
En el diseño se aplica la tecnología de bomba de pistón de alta eficiencia y alta potencia de transmisión.
al diseño y fabricación de aparatos de gobierno de buques, lo que hace que su gobierno
Sistema más estable, más inteligente y más confiable.

- Los componentes principales del mecanismo de dirección son de aleación de aluminio de alta resistencia y
acero inoxidable que se puede utilizar en duras condiciones marinas y prolongar la vida útil
Longevidad del mecanismo de dirección.

» El mecanismo de dirección le liberará del eje mecánico pesado e inflexible.
dirección, lo que puede aliviar el dolor de brazos. Puede aumentar el placer de conducir.
lancha rápida.

Características principales:

- La bomba de dirección tiene una estructura interna compacta y una apariencia hermosa y moderna.
- La válvula de bloqueo incorporada de dos vías elimina el par de rebote.
- Fácil de reemplazar el sello del eje, diseño fácil de usar;
- El eje de dirección con tratamiento de superficie especial no solo tiene resistencia y confiabilidad, sino que
También tiene las características de resistencia al desgaste, resistencia a la corrosión.
- La carcasa de aleación de aluminio de alta resistencia y el proceso de tratamiento de la superficie pueden garantizar su durabilidad.
y resistencia a la corrosión y previene la erosión del agua de manera efectiva.
- Tubería: Los accesorios de tubería de 1/4 de conexión rápida de nailon de alta resistencia hacen que la instalación sea compacta.
y es reutilizable .
- El uso de aceite hidráulico personalizado de alto estándar puede mejorar la lubricación de las piezas y
protección del sello.



INDIC

— Normas generales de seguridad y garantía

— Normas de seguridad

— Notas de instalación

— Parámetros técnicos y tamaño mínimo del pozo de protección contra salpicaduras

— Información técnica

— Dimensiones mínimas del pozo de protección contra salpicaduras

— Instalación de mangueras/accesorios-conexión de bombas

— Instalación de mangueras hidráulicas

— Instalación de mangueras hidráulicas/juntas de mangueras

— Instalación del sistema de dirección hidráulica YSH"NR300/YSH"MR300

— Instalación de la bomba de dirección YSH-NR300

— Sistema de dirección hidráulica YSH-NR300/YSH-MR300-A

— Reabastecimiento y purga del sistema de dirección hidráulica

— Fallas generales y soluciones

- Mantenimiento

» Normas generales de seguridad y garantía

Este manual de instalación y mantenimiento es parte integral del producto y debe

debe ser comprendido completamente por el usuario antes de la instalación.

La instalación, el mantenimiento y la transferencia de los componentes del sistema de dirección hidráulica de los productos de la serie VEVOR deben ser realizados por técnicos profesionales autorizados y cualificados. Los productos de la serie VEVOR ofrecen una garantía de dos años de servicio posventa. Si tiene alguna pregunta o problema durante su uso, póngase en contacto con nosotros.

Distribuidor a tiempo. VEVOR le proporcionará la orientación adecuada. VEVOR no se responsabiliza de las consecuencias del desmontaje o desmontaje no autorizado.

Sin perjuicio de la naturaleza del producto, VEVOR tiene el derecho de realizar cambios en la descripción, información e ilustraciones contenidas en este manual, VEVOR no asume ninguna responsabilidad por las consecuencias adversas causadas por copiar este manual en cualquier otro medio ilegal que haga que el usuario no pueda seguir las instrucciones de instalación estándar.

» Precauciones de instalación:

• Utilice únicamente componentes proporcionados por VEVOR. Las piezas suministradas por otros fabricantes pueden provocar riesgos de seguridad y afectar la función de dirección;

• En todas las roscas de conexión de tuberías, solo se deben utilizar sellos como Loctite PST o un sellador equivalente. No utilice cintas de sellado (de banda) ni similares, ya que podrían permitir la entrada de residuos en el cuerpo de la bomba y obstruir la tubería.

• Utilice aceite hidráulico especial de número 10 o 15 que sea calificado y respetuoso con el medio ambiente. El uso de otro aceite (como aceite de frenos) puede causar daños irreparables a su equipo, provocando la pérdida de la función de dirección y la pérdida de la garantía.

El radio mínimo de curvatura de la tubería es de 1"18" (30 cm). No toque objetos afilados. Doblar, frotar, rayar o torcer la tubería continuamente puede causar daños y ruptura debido a la presión normal de la dirección, causando así la pérdida de la función de dirección.

• No deje que la tubería caiga libremente durante el uso, utilice alambre u otro material de PVC para fijarla, de modo que para evitar posibles riesgos de seguridad.

• El mantenimiento regular de los componentes del sistema y la inspección de tuberías y accesorios para detectar desgaste o daños pueden prolongar la vida útil de su equipo.

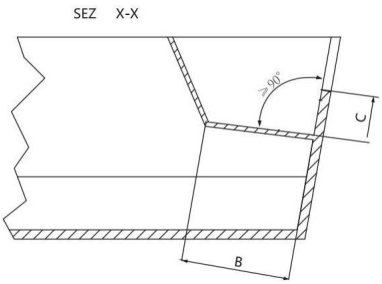
Parámetros técnicos y tamaño mínimo del pozo de protección contra salpicaduras

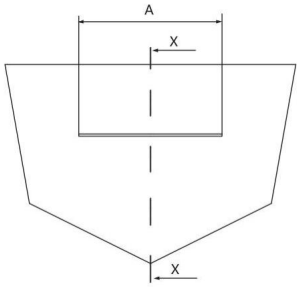
» Información técnica:

TIPO	YSH-90HP	YSH-150HP	YSH-300HP-A	YSH-300HP-B
ZAPATILLAS	NR90	NR150	NR300	NR300
CAPACIDAD CM3	16	18	27	27
Rosca de la rueda	5/8"--18UNF			
BARRAS DE MÁXIMA PRESIÓN	68	68	68	68
VUELTAS DE RUEDA	5	5. 5	6.8	7
CILINDROS	MR90	MR150	MR300-A	MR300-B
DIÁMETRO INTERIOR DEL TUBO [mm]	25	30	35	35
Diámetro interior de la varilla [mm]	14	16	18	18
FUERZA DE SALIDA/KGF	232	400	470	470
CARRERA[mm]	200	195	205	200
VOLUMEN [cc]	73	117	135	141
APLICAR EN	Hasta 90 HP	Hasta 150 HP	Hasta 300 HP	Hasta 300 HP

• Dimensiones mínimas del pozo de protección contra salpicaduras:

Antes de intentar la instalación, asegúrese de que el pozo de protección contra salpicaduras de su embarcación tenga las siguientes dimensiones mínimas.

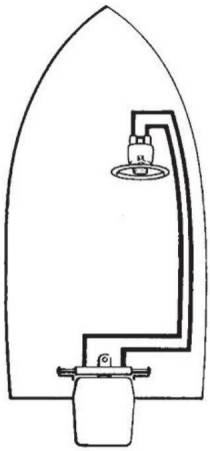




DIMENSIONES MÍNIMAS DEL CUBO DE SALPICADURAS			
Número de motores	A	B	do
1	560 mm-21,25"	152 mm (5,98 pulgadas)	152 mm (5,98 pulgadas)
2	111017101-21.55"	152 mm-5,99"	152 mm-5,99"

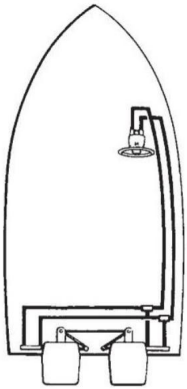
* Instalación de mangueras/accesorios-conexión de bombas

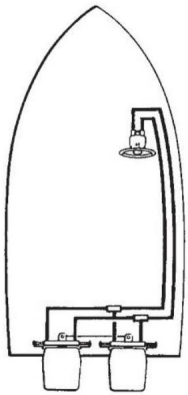
Consulte las ilustraciones a continuación para ver la conexión correcta de las mangueras de la bomba del timón al cilindro.

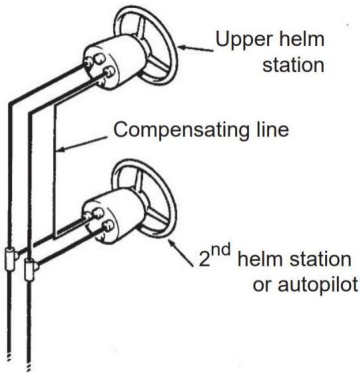


PARA YSH-MR 90/150/300

Conexión de manguera

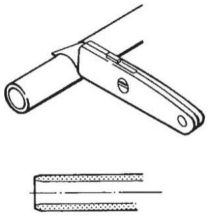




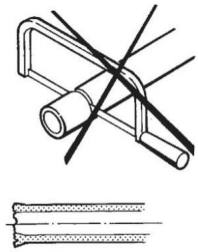


Instalación de mangueras/accesorios-conexión de bombas

Conexión de manguera







VEVOR recomienda el uso exclusivo de mangueras de dirección VEVOR.

Intente siempre tender las mangueras por el camino más corto para evitar cualquier posible pérdida de potencia. Para facilitar la purga del sistema, se recomienda montar las mangueras horizontalmente con una inclinación de unos 3 cm por metro; el lado de la bomba debe estar más alto que el lado del cilindro.

Proteja siempre las mangueras que tengan que pasar por un compartimento diferente o utilice conectores de mamparo o manguitos adecuados.

Las mangueras deben instalarse de tal manera que no representen un obstáculo para los demás componentes.

No retire las cubiertas protectoras de los extremos hasta que las mangueras hayan sido enrutadas y estén listas para conectarse a la bomba del timón, al conector de la manguera o al (los) cilindro(s) de dirección.

Proporcionar longitudes de manguera suficientes para permitir el movimiento del cilindro a lo largo del arco de giro y los ajustes de inclinación y ajuste hacia arriba y hacia abajo del motor(es).

Durante la instalación de la manguera, asegúrese de que las tapas protectoras permanezcan instaladas en el extremo de las mangueras.

Atención:

No instale las mangueras en una zona expuesta a altas temperaturas. El calor extremo reduce la presión de ruptura de la manguera y puede provocar su fusión. Mantenga una limpieza rigurosa. Asegúrese de que las tuberías y mangueras estén perfectamente limpias y libres de virutas.

Nota:

Las mangueras flexibles deben cortarse con un cuchillo afilado;

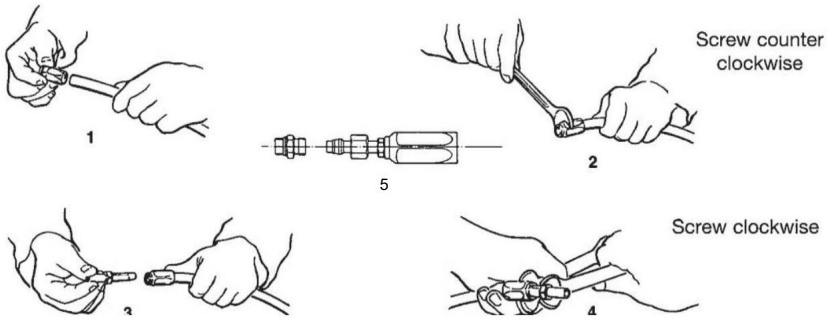
Nunca utilice una sierra, ya que los fragmentos de nailon en el sistema hidráulico causan graves problemas.

Instalación de mangueras hidráulicas

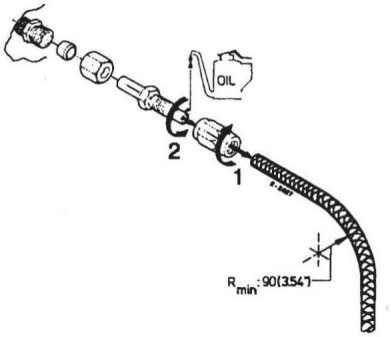
Después de cortar la manguera de nylon, coloque la tuerca de acoplamiento y el manguito de soporte en la manguera (compruebe que esté correctamente en relación con el extremo de la manguera). Después de montar la tuerca, debe apretarla con una llave.



De lo contrario, puede montar una manguera flexible de nailon con accesorios recuperables. Haga como se muestra en las ilustraciones siguientes.



Luego de la instalación limpie el interior de las mangueras soplando con aire comprimido, para evitar obstrucciones y remover polvo y residuos del almacenamiento. Antes de purgar el aire también se sugiere hacer un enjuague del sistema. No utilice agua.



1 Después de cortar, atornille el manguito de acoplamiento del tubo en el tubo (rosca izquierda).

2 Engrase el acoplamiento del tubo y enrósquelo en el manguito. Asegúrese de que el revestimiento interno del tubo esté bien cerrado. No siga mientras aprieta el tornillo. También asegúrese de que el revestimiento interno del tubo no quede comprimido mientras aprieta el tornillo.

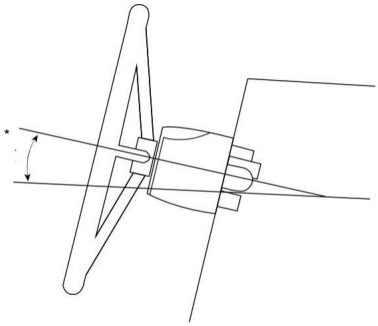
3. Verifique que no haya interferencias internas colocando un destornillador pequeño en el acoplamiento del tubo antes de continuar con la instalación de la manguera al timón o al cilindro.

Sistema de dirección hidráulica YSH-NR300/YSH-MR300-B

Sistema de dirección hidráulica YSH-NR300/YSH-MR300. Instalación:

Herramientas de instalación (Para completar la instalación de este sistema, necesita las siguientes herramientas):

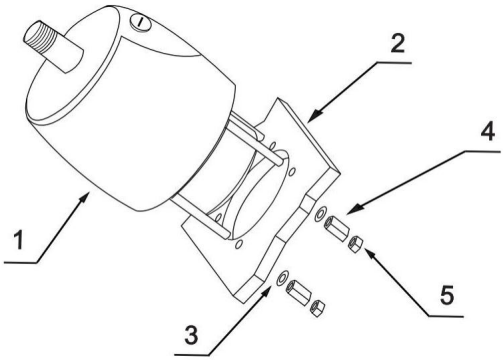
- Sierra de corona con diámetro de 3,03 "(77 mm)
- Broca de 0,354" (9 mm)
- Llave de montaje de 1,181 "(30 mm)
- Llave de instalación de 0,433 "(11 mm)
- Llave de instalación de 0,748" (19 mm)
- Llave de instalación de 0,669" (17 mm)
- Llave de instalación de 0,472 "(12 mm)
- Llave de tubo de 0,945" (24 mm)



Importante:
Realice el procedimiento de purga de forma manual y con la bomba del timón inclinada no más de 10°(X).

Bomba de dirección YSH-NR300 Instalación:

- Determine el ángulo y la posición de instalación para garantizar que el volante no interfiera con otros equipos. Compruebe que haya suficiente espacio detrás del tablero del puente (2) para el montaje y las conexiones de las tuberías.



RIFLE.	CANTIDAD	DESCRIPCIÓN
1	1	bomba
2	1	Junta
3	4	Calce
4	4	Tuerca de extensión
5	4	Tuerca de seguridad

Sistema de dirección hidráulica YSH-NR300 / YSH-MR300-B

Coloque una plantilla de montaje de orificio de acceso 1:1 (incluida con este manual) en el panel de instrumentos y colóquela

El orificio de montaje se realiza de forma estándar con un cortador de agujeros.

Perfore un orificio de 3,03 "(77 mm) de diámetro y perfore cuatro orificios de 0,354" (9 mm) de diámetro como se muestra en el soporte de montaje. plantilla.

Pase el tubo dispuesto a través del orificio central de 3,03" (77 mm) de diámetro y conéctelo a la bomba de dirección (1).

Instale la bomba de dirección en el panel de instrumentos con 4 arandelas (3) y 4 tuercas de alivio de tensión (4), 4 tuercas de seguridad (5), torque de apriete < 15 N.

Lubrique la sección cónica del eje. Instale la chaveta semicircular. Coloque el volante en el eje de dirección y el chavetero del volante en la chaveta semicircular. Coloque la cuña y apriete la contratuerca de la dirección.

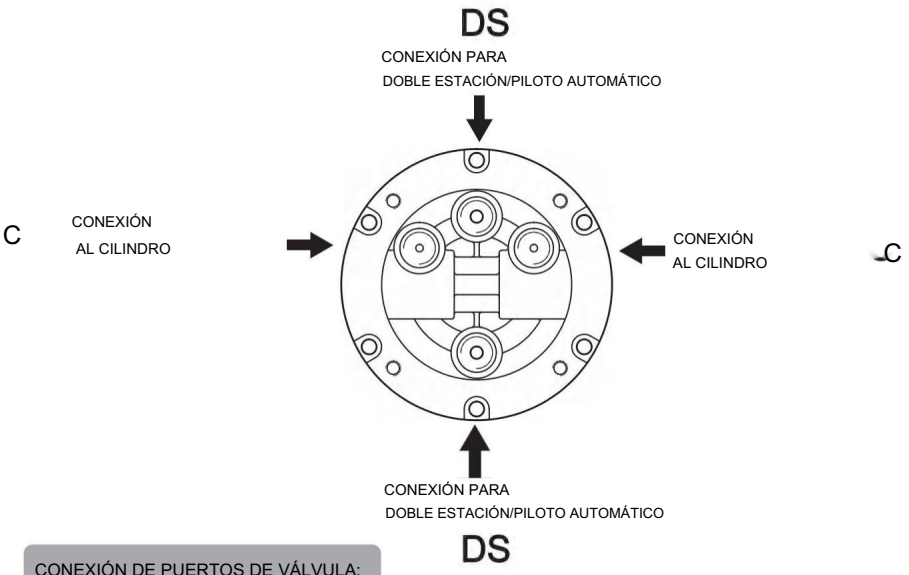
El par de apriete es <20 Newton.

Nota:

La bomba de dirección debe instalarse con un ángulo de inclinación X < 20°. Si se excede, podría entrar aire en el conducto y afectar la función de dirección.

- Utilice únicamente cierres autoblocantes proporcionados por VEVOR o cierres estándar. El uso de cierres no autoblocantes... Los sujetadores, en cambio, pueden provocar que el equipo se afloje o se separe.
- No abra la tapa de la bomba ni la tapa de llenado al instalar la bomba de dirección para evitar la suciedad y las virutas. entre en la bomba y provoque la función de dirección.

No se pueden usar sellos de cinta tipo teflón en las boquillas de las tuberías, ya que podrían provocar la entrada de virutas de cinta en el cuerpo de la bomba, afectando así la función de dirección. (La serie VEVOR es una tecnología de sellado de roscas de tuberías que no requiere el uso de otros sellos de cinta).



CONEXIÓN DE PUERTOS DE VÁLVULA:

Puerto marcado con “C”: conexiones al/los cilindro/s

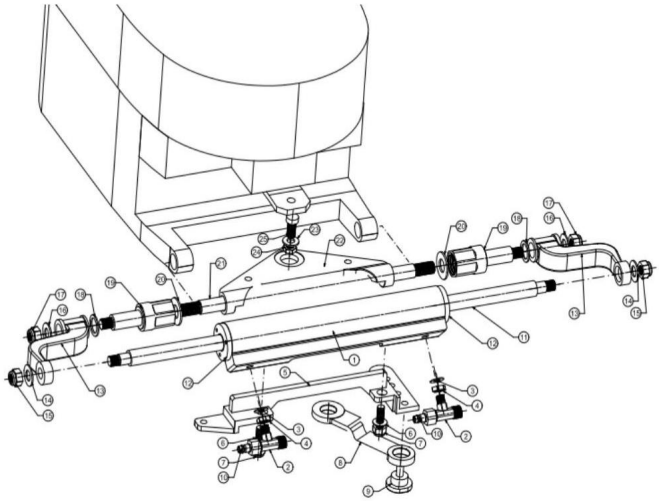
Puerto marcado “DS”: conexiones al piloto automático o estación adicional

Instalación del cilindro YSH-MR300-B:

ADVERTENCIA:

Es importante comprobar periódicamente, al menos cada 3 meses (o cada mes para usos profesionales), el par correcto de este tornillo y de la contratuerca.

El brazo del cilindro debe estar unido al brazo del timón del motor en la mayoría de las marcas de motores fuera de borda. En caso de que el timón interfiera con otras partes del motor fuera de borda, se puede montar debajo. el timón en su lugar.



ADVERTENCIA:

Retire las tapas rojas para instalar los accesorios de la manguera.

- Antes de intentar realizar la instalación, verifique si su motor es adecuado para este tipo de cilindro y asegúrese de que el espacio de popa sea del tamaño suficiente para la instalación.

- Antes de la instalación, lubrique las partes de conexión móviles del motor y el cilindro y la varilla del pistón con lubricante marino calificado, y enderece el motor a la posición media;

- Afloje las tuercas autoblocantes (7) (9) en ambos extremos del vástago del pistón del cilindro y de la varilla de montaje, y retire la varilla de montaje (14), la arandela de acero inoxidable (12), el bloque de ajuste de holgura (11) y la tuerca de ajuste de holgura (13). Después de retirar los accesorios, instale la varilla de montaje (14) en el orificio de montaje del motor (como se muestra arriba).

Retire el perno (4) en el orificio central del soporte de la placa triangular del cilindro, ajuste el ángulo del motor, corresponda al orificio en la placa de conexión del motor, use pernos (4) y tuercas (5) para fijar la placa triangular del cilindro al motor. Preste atención al giro izquierdo y derecho de la máquina para asegurarse de que el cilindro no interfiera con el movimiento del motor después de la instalación.

Ajuste el ángulo del motor y la longitud de extensión del vástago del cilindro. Instale los dos soportes del cilindro (6), la tuerca de ajuste de la holgura (13), la junta de acero inoxidable (12) y el
Coloque el bloque de ajuste de espacio (11) en la varilla del pistón y la varilla de montaje correctamente de acuerdo con el espacio Entre el motor y el cilindro. (Ver imagen superior)

Una vez finalizada la instalación, gire la tuerca de ajuste de la holgura (13) hacia la izquierda y bloquéela para eliminar la holgura del cilindro. Esto mejorará su uso.
experiencia.

Una vez finalizada la instalación, empuje el motor a izquierda y derecha para realizar una prueba de funcionamiento del cilindro. Compruebe si hay interferencias al girar el cilindro. Si las hay, deberá reajustar la instalación. Si no las hay, empuje el motor hasta el límite izquierdo/derecho. El siguiente paso es repostar y descargar el escape.

Conecte las tuberías de aceite dispuestas a las juntas de las tuberías de aceite (2) en secuencia, bloquee las juntas de purga (3) del cilindro para preparar los siguientes pasos de abastecimiento de combustible y vaciado para instalar el sistema.

Advertencia:

Durante la instalación, para evitar golpear el vástago del pistón, se prohíbe golpearlo con una llave inglesa o algún objeto duro. Si el vástago del pistón se golpea, se producirá una fuga de aceite hidráulico del cilindro, lo que afectará su experiencia con el producto.

Reabastecimiento y purga del sistema de dirección hidráulica

Dirección hidráulica del sistema de escape de gases VEVOR:

Este procedimiento de trabajo requiere dos personas para operar, es posible que una persona no pueda eliminar por completo todo el aire dentro del sistema hidráulico, lo que da como resultado que la presión de salida del sistema hidráulico no sea suficiente.
suficiente, el impacto de la debilidad, la debilidad, la respuesta lenta, afectando así su experiencia con el producto.

Utilice aceite hidráulico ecológico especial de VEVOR u otro aceite hidráulico especial cualificado para repostar. No utilice aceite de frenos. El uso de otro aceite corrosivo inaceptable puede causar daños irreparables.
su sistema y como resultado, el producto no pueda cubrir la garantía.

Precauciones:

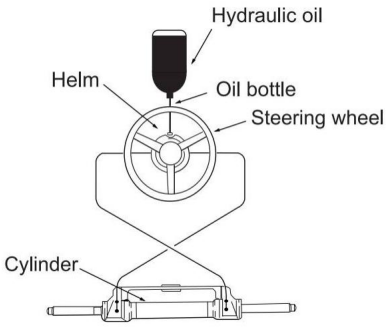
- Si llena la bomba con líquido hidráulico antes de conectar el tubo de llenado a la bomba, el procedimiento de llenado puede se puede hacer más rápido y fácil.
- En caso de emergencia, se puede suministrar temporalmente cualquier aceite no tóxico, no corrosivo y no inflamable. sistema, pero después debe limpiarse a fondo todo el sistema;

Mantenga el tubo de repostaje visible durante todo el proceso. No permita que entre aceite en la bomba.
De lo contrario, se puede introducir aire para aumentar el tiempo de reabastecimiento.

- Durante el proceso de reabastecimiento y vaciado, el aceite hidráulico recogido del colector de purga de aire del El cilindro se puede utilizar directamente después de unos momentos.

Proteja el medio ambiente y deseche el aceite usado de forma adecuada. El aceite hidráulico especial del sistema VEVOR puede reutilizarse tras filtrarse con un filtro con un diámetro de orificio inferior o igual a 38 µm.

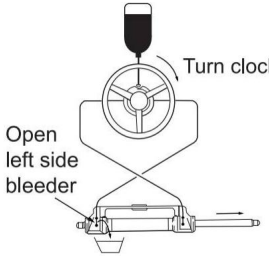
Pasos para rellenar y ventilar:



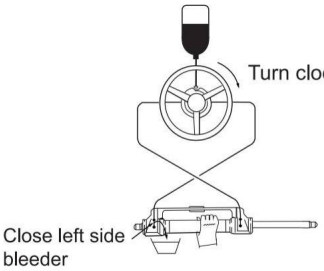
- Atornille la rosca del tubo de filete equipado con el sistema en el puerto de la bomba de combustible y apriete para confirmar que esté hermético.

- Coloque el soporte afilado incluido con este sistema en la tapa de la botella de aceite. Inserte la boca afilada en la bomba con algo de fuerza, vierta el aceite en el tubo de llenado de combustible hasta que no pueda ver el aire (la botella se puede apretar). suavemente para acelerar el rellenado.)

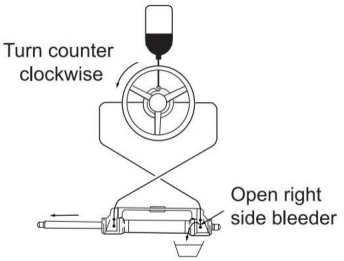
Reabastecimiento y purga del sistema de dirección hidráulica



•Gire el volante lentamente en el sentido de las agujas del reloj hasta que uno El lado de la varilla del pistón está completamente extendido. Coloque el tubo de escape en el lado de retracción de la varilla del pistón para recolectar el aceite de la ventilación.

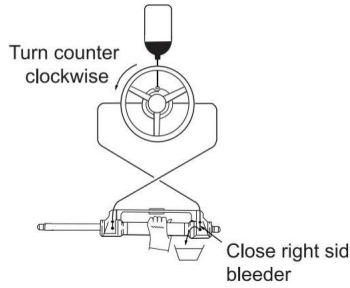


• Sujete el cilindro para evitar que gire, desenrosque la boquilla de desinflado ubicada en el costado del purgador (no la desenrosque completamente, es suficiente si puede ver el aceite), gire el volante en el sentido de las agujas del reloj hasta que vea el interior del tubo de escape. El aceite expulsado es estable y completo, sin burbujas, gire el volante al mismo tiempo apriete la tuerca de desinflado, cierre los accesorios de escape;



• Continúe girando el volante en sentido antihorario hasta que el lado de retracción original del vástago del pistón se extienda completamente. Coloque el tubo de escape en el lado de retracción del vástago del pistón para recolectar el aceite de la ventilación.

Sujete el cilindro para evitar que gire y desenrosque la tuerca de la junta de desinflado de un lado. (No la desenrosque completamente, basta con que pueda ver el aceite). Gire el volante en sentido horario hasta que vea que el aceite del tubo de desinflado está estable y sin burbujas. Apriete el purgador y cierre los dispositivos de desinflado. ,



Gire el volante en sentido horario/antihorario varias veces para comprobar el número de vueltas completas del timón (tabla de parámetros) y determinar si se ha extraído completamente el fluido hidráulico de la tubería. Si aún queda aire, aumentará el número de vueltas completas del timón. Si aún queda mucho aire sin expulsar, repita los pasos (3) a (6). Si hay poca cantidad de aire, gire el timón a fondo en una dirección, invierta un pequeño semicírculo y vuelva a girarlo a fondo, repitiendo este proceso 5 o 6 veces para la izquierda y la derecha.

• Después de pasar la prueba del timón, retire el tubo de combustible y Purgue el tubo, cierre el tapón del depósito de combustible, coloque el manguito del conector desinflado y guarde el aceite hidráulico sobrante para su posterior mantenimiento y reparación. (Revise la superficie del aceite de la bomba hidráulica trimestralmente; la falta de aceite puede causar anomalías).

Fallas generales y soluciones

Fallas y soluciones:

A continuación se enumeran las fallas más comunes y sus causas y soluciones.
Cuando el timón gira con toda su fuerza (carrera completa del cilindro), puede haber una ligera resistencia y un sonido de clic en las piezas internas que proviene de la bola del carrete de la válvula interna y la bola de acero del cojinete cuando están en funcionamiento.
Es un fenómeno normal. No piense que se debe a un fallo.

FALLA	CAUSA	SOLUCIÓN
El timón hidráulico está completamente atascado durante la instalación.	Bloqueo de la tubería entre la bomba hidráulica y el cilindro hidráulico.	Verifique si la manguera está obstruida o doblada. Si está doblada, debe reemplazar la manguera dañada o podría provocar la pérdida de la dirección y lesiones personales graves o daños a la propiedad.
Es difícil repostar el sistema, incluso cuando el sistema dice que el combustible está lleno, continúan saliendo burbujas de la bomba de aceite.	• Hay aire en el sistema. • Fugas en la conexión de purga • Las tuberías hidráulicas presentan daños por enrollamiento o flexión.	Instale el sistema correctamente según el manual de instalación. El tubo de entrada debe estar siempre hacia arriba. • Apriete los accesorios de desinflado. • Desenrolle y enderece la manguera o reemplace la manguera dañada.
Al utilizar el sistema para dirigir, es necesario girar el timón completo rápidamente varias veces.	• Las tuberías hidráulicas presentan lesiones por doblado. • Hay gas o burbujas finas en el aceite hidráulico. • Se utilizó aceite hidráulico incorrecto.	• Desenrolle y enderece el manguera o reemplace la manguera dañada. • Reabastezca o descargue el combustible adecuadamente de acuerdo con el manual de instalación. • Utilice el aceite hidráulico correcto
Cuando el sistema está a todo timón, el volante simplemente no funciona.	Hay impurezas de suciedad en la válvula de la bomba hidráulica.	• No utilice la cinta de sellado de “banda” en la interfaz. • Desmontar la bomba hidráulica para limpiar la suciedad.
El sistema puede gobernar el barco fácilmente cuando está parado, sin embargo, es muy difícil gobernarlo mientras navega.	• Se seleccionó un volante pequeño. • La conexión del motor no está configurada correctamente, . El airbag se genera en el sistema y el aire no se excluyen completamente. • Las configuraciones del sistema exceden los límites de energía.	• Cambio a un volante de mayor tamaño cuyo diámetro máximo no supere los 56cm. • Ajuste correctamente la configuración de conexión del motor. • Verifique la superficie del aceite del sistema hidráulico. bomba, reinicie el reabastecimiento y la ventilación correctamente.
El volante gira hacia el lado de babor izquierdo, El barco gira a la derecha	Conexión incorrecta de la tubería de aceite	Intercambie los dos tubos de aceite del cilindro entre sí e instálelos.
No se puede instalar el cilindro en el motor.	Cada cilindro requiere un modelo de motor correspondiente.	Consulte el manual o la Servicio de atención al cliente del concesionario para cambiar el modelo.

Cuando la bomba del timón llega al punto de detención (carrera completa del cilindro), es normal que haya una pequeña cantidad de deriva hidráulica y la bomba del timón no está 100 % bloqueada.

Mantenimiento

Advertencia:

Siguiendo los programas de mantenimiento de rutina que se describen a continuación , en el período de tiempo indicado se garantizarán años de servicio de su sistema de dirección VEVOR y lo mantendrán a usted y a sus pasajeros a salvo de los peligros presentes dentro y fuera del agua.

El incumplimiento de los controles de mantenimiento puede provocar la pérdida de la dirección, causando daños materiales y/o lesiones personales.

Las inspecciones son necesarias cada año y deben ser realizadas por mecánicos marinos especializados.
Revise el eje y los anillos tóricos del cilindro, los anillos tóricos de la bomba del timón, los accesorios del cilindro y de la bomba del timón para evitar fugas.

Verifique el apriete de todos los sujetadores/accesorios en todo el sistema de dirección.
Limpie el sistema con agua fresca y líquido no abrasivo.
Líquidos de limpieza que contengan amoniaco para , No se deben utilizar ácidos ni ningún otro ingrediente corrosivo para la limpieza.
cualquier parte del sistema de dirección hidráulica.
No utilice aceite de frenos ni líquido de transmisión automática (ATE). Utilice únicamente aceites hidráulicos compatibles.

Antes de cada uso:

- Verifique el nivel de líquido en la bomba del timón más alto
- Verificar la respuesta inmediata de la dirección al girar el volante.
  (Asegúrese de que el motor gire cuando se gira el volante).
- Inspeccione visualmente todas las mangueras y accesorios de dirección para detectar desgaste, torceduras y/o fugas.
- Compruebe si hay ataduras o holgura. , Componentes de dirección desgastados o con fugas.

Advertencia :

NO opere la embarcación si algún componente no está en condiciones adecuadas de funcionamiento.
En este caso, tome fotografías inmediatamente y comuníquese con su distribuidor.

Después de las primeras 20 horas , luego cada 100 horas o 6 meses después (lo que ocurra primero):

- Todos los puntos señalados anteriormente
- Compruebe el apriete de TODOS los sujetadores/accesorios del sistema de dirección. Apriete al par correcto.
  Se requieren especificaciones.
- Verifique si hay juego mecánico o holgura en todo el sistema de dirección y corríjalo según sea necesario.
- Compruebe si hay signos de corrosión. Si detecta corrosión, póngase en contacto con su distribuidor.

Después de cada 200 horas o 12 meses (lo que ocurra primero):

- Todos los puntos señalados anteriormente.
- Retire la varilla de soporte del tubo de dirección/inclinación del motor. Limpie el tubo de dirección/inclinación del motor y vuelva a engrasarlo con
  Una grasa marina de buena calidad.
- Engrase generosamente la barra de soporte.
- Engrase todos los puntos de contacto que se muestran en las instalaciones del cilindro y la barra de acoplamiento.
  NO retire el perno del timón para volver a engrasarlo.
- Retire el volante y vuelva a engrasar el eje del volante con una grasa marina de buena calidad.
- Inspeccione el aceite hidráulico para comprobar su limpieza. , Enjuagar si es necesario.

Cualquier trabajo que se realice con el sistema de dirección DEBE ser realizado por un mecánico calificado con conocimientos prácticos del sistema.

Coincide con la lista

HYDRAULIC STEERING SYSTEM UP TO 300HP		
ENGINE	**POWER**	**YEAR**
Yamaha	75C-90 2 Stroke	1998-2008
	115C-130B 2 Stroke	1990-2008
	150F-200F-250G 2 Stroke	1996-2007
	150 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	175-200-225-250-300 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	F70 4 Stroke	2010-to date
	F90-F100-F115-F150 EFI 4 Stroke	1999-2007
	F200-F225-F250 4 Stroke	2002-2007
	F115-F150	2004-to date
	F200-F225-F250-F300 4 Stroke	2006-to date
Honda	BF75-90 4 Stroke	1995-to date
	BF115D	1998-2009
	BF115A	2009-to date
	BF130A	1998-2005
	BF135-150 4 Stroke	2005-to date
	BF90-BF150 V-TEC 4 Stroke	2008-to date
	BF175-200-225-250 4 Stroke	2001-to date
Suzuki	DF70-80-90 4 Stroke	1998-to date
	DF100-115-140 4 Stroke*	1998-2008
	DF100-115-140 4 Stroke new model	2008-to date
	DF150-175 4 Stroke	2006-to date
	DF200-DF225-DF250-DF300	
Tohatsu Nissan	115-120-140 2 Stroke	2004-to date
	70-90-115 TLDI 4 Stroke	2004-2011
Mercury Mariner	75-90-115-125 Optimax 2 Stroke	2004-to date
	135-150-175 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	200-225-250 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	RACING 300 Optimax 2 Stroke	1999-2011
	100-115 EFI 4 Stroke	2007-to date
	115-125-150 EFI 2 Stroke	1990-2007
	225-250 EFI 2 Stroke	2000-2007
	250 Saltwater EFI 4 Stroke	2007-2011
	135 Verado L4 4 Stroke	2004-2006
	150-175-200 Verado L4 4 Stroke	2004-to date
Evinrude	E75-E90 2 Stroke	2004-to date
	E115-E130-E135 2 Stroke V4	1995-to date
	E150-E175-E200 2 Stroke V6	1995-to date
	E200 HO-E225-E250 2 Stroke V6	1995-to date
	E250 HO-E300 2 Stroke V6	
Selva	80 Portofino/Tigershark 2 Stroke	1995-to date
	150 White Shark 2 Stroke	2001-2007
	100EFI Marlin -115 EFI Narwhal-150EFI	2000-to date
Johnson	BJ90-115-140 4 Stroke	2001-2007
	J90-115 V4 2 Stroke	1995-2007
	J150-175 V6 2 Stroke	1995-2007
	J200-225 V6 4 Stroke	2004-2007

Fabricante: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Dirección: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, Baoshanqu,

Shanghai 200000 CN.

REPRESENTANTE CE: E-CrossStu GmbH.

Mainzer Landstr.69, 60329 Fráncfort del Meno.

REPRESENTANTE DEL REINO UNIDO: YH CONSULTING LIMITED.

C/O YH Consulting Limited Oficina 147, Centurion House, London Road,

Staines-upon-Thames, Surrey, T W18 4AX Importado a AUS: SIHAO PTY

LTD.

1 ROKEVA STREET EASTWOOD NSW 2122 Australia Importado a EE.

UU.: Sanven Technology Ltd.

Suite 250, 9166 Anaheim Place, Rancho Cucamonga, CA 91730

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Soporte técnico y certificado de garantía electrónica

www.vevor.com/support

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Wsparcie techniczne i certyfikat gwarancji elektronicznej www.vevor.com/support

Hydrauliczny układ kierowniczy do łodzi

Model: YSH-300HP-B

Nadal staramy się oferować Państwu narzędzia w konkurencyjnych cenach. „Oszczędź połowę", „Połowa ceny" lub inne podobne wyrażenia używane przez nas stanowią jedynie szacunkowe oszczędności, jakie możesz uzyskać, kupując u nas określone narzędzia w porównaniu z głównymi markami i niekoniecznie oznaczają one objęcie wszystkich kategorii narzędzi oferowanych przez nas. Uprzejmie przypominamy, aby dokładnie sprawdzić, czy składając u nas zamówienie faktycznie oszczędzasz połowę w porównaniu z głównymi markami.

VEVOR®
TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Układ kierowniczy hydrauliczny
Dla łodzi

Model: YSH-300HP-B







POTRZEBUJESZ POMOCY? SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI!

Masz pytania dotyczące produktu? Potrzebujesz wsparcia technicznego? Skontaktuj się z nami:

Wsparcie techniczne i certyfikat gwarancji elektronicznej www.vevor.com/support

To jest oryginalna instrukcja, przed użyciem należy uważnie przeczytać wszystkie instrukcje. VEVOR zastrzega sobie jasną interpretację naszej instrukcji obsługi. Wygląd produktu będzie zależał od produktu, który otrzymałeś. Prosimy o wybaczenie, że nie poinformujemy Cię ponownie, jeśli w naszym produkcie pojawią się jakiekolwiek aktualizacje technologiczne lub oprogramowania.

Dziękujemy za zakup hydraulicznego układu kierowniczego Vevor .

W tej instrukcji szczegółowo opisano różne funkcje tego systemu, aby ułatwić Ci korzystanie z niego. możesz w pełni doświadczyć najwyższej jakości przyjemności, jaką oferuje ten produkt.

- Układ kierowniczy hydrauliczny VEVOR opiera się na koncepcji nowoczesnego układu przemysłowego konstrukcja, zastosowana technologia pompy tłokowej o wysokiej wydajności i dużej mocy przesyłowej do projektowania i produkcji urządzeń sterowych statków, które sprawiają, że Twoje sterowanie system jest bardziej stabilny, inteligentniejszy i niezawodny.
- Główne elementy układu kierowniczego wykonane są ze stopu aluminium o wysokiej wytrzymałości i stal nierdzewna, która może być stosowana w trudnych warunkach morskich i wydłuża trwałość układu kierowniczego.

» Przekładnia kierownicza uwolni Cię od ciężkiego i nieelastycznego wału mechanicznego kierowanie, co może uratować twoje obolałe ramiona. Może zwiększyć przyjemność z jazdy łódź motorowa.

Główne cechy:

- Pompa wspomagania ma zwartą konstrukcję wewnętrzną oraz modny i piękny wygląd.
- Wbudowany zawór blokujący dwukierunkowy eliminuje moment odbicia.
- Łatwa wymiana uszczelnienia wału, przyjazna użytkownikowi konstrukcja;
- Wał kierowniczy ze specjalną obróbką powierzchni jest nie tylko wytrzymały i niezawodny, ale także posiada również cechy odporności na zużycie i korozję.
- Obudowa ze stopu aluminium o wysokiej wytrzymałości i proces obróbki powierzchni zapewniają odporność na zużycie i odporność na korozję oraz skutecznie zapobiegają erozji wodnej.
- Rurociągi: Szybkozłączki rurowe 1/4" z nylonu o wysokiej wytrzymałości umożliwiają kompaktową instalację i nadaje się do ponownego użycia.
- Zastosowanie specjalnie opracowanego oleju hydraulicznego o wysokiej jakości może poprawić smarowanie części i ochrona uszczelnienia.



WSKAŹNIK

— Ogólne zasady bezpieczeństwa i gwarancja

— Zasady bezpieczeństwa

— Notatki dotyczące instalacji

— Parametry techniczne i minimalna wielkość studzienki rozbryzgowej

— Informacje techniczne

— Minimalne wymiary studzienki rozbryzgowej

— Montaż węży/złączek-podłączenie pompy

— Montaż węży hydraulicznych

— Montaż węża hydraulicznego/złącza węża

— Instalacja hydraulicznego układu kierowniczego YSH"NR300/YSH"MR300

— Montaż pompy wspomagania układu kierowniczego YSH-NR300

— Układ kierowniczy hydrauliczny YSH-NR300/YSH-MR300-A

— Tankowanie i odpowietrzanie układu kierowniczego hydraulicznego

— Ogólne usterki i rozwiązania

- Konserwacja

» Ogólne zasady bezpieczeństwa i gwarancja

Niniejsza instrukcja instalacji i konserwacji stanowi integralną część produktu i musi być przestrzegana.
być w pełni zrozumiane przez użytkownika przed instalacją.

Instalacja, konserwacja i przenoszenie elementów układu hydraulicznego kierunku serii produktów VEVOR muszą być wykonywane przez upoważnionych i wykwalifikowanych techników. Seria produktów VEVOR obejmuje dwuletnią gwarancję na obsługę posprzedażową podczas użytkowania produktu. W przypadku jakichkolwiek pytań lub problemów prosimy o kontakt z

dealera na czas. VEVOR zapewni właściwe wskazówki. VEVOR nie ponosi odpowiedzialności za skutki nieautoryzowanego demontażu lub rozmontowania.

Bez uszczerbku dla charakteru produktu, VEVOR ma prawo dokonywać zmian w opisach, informacjach i ilustracjach zawartych w niniejszej instrukcji. VEVOR nie ponosi żadnej odpowiedzialności za negatywne skutki powstałe w wyniku kopiowania niniejszej instrukcji w jakikolwiek inny niezgodny z prawem sposób, uniemożliwiający użytkownikowi przestrzeganie standardowych instrukcji instalacji.

» Środki ostrożności podczas instalacji:

• Należy stosować wyłącznie komponenty dostarczane przez firmę VEVOR. Części dostarczane przez innych producentów mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i wpływać na działanie układu kierowniczego;

• Na wszystkich gwintach połączeń rurowych należy stosować wyłącznie uszczelnienia typu Loctite PST lub równoważny uszczelniacz należy stosować. Nie należy stosować (opasek) ani podobnych taśm uszczelniających, ponieważ może to spowodować przedostanie się zanieczyszczeń do korpusu pompy i zatkanie rury.

• Proszę używać specjalnego oleju hydraulicznego o rozmiarze 10 # lub 15 #, który jest odpowiedni i przyjazny dla środowiska. Użycie innego oleju (np. oleju hamulcowego) może spowodować nieodwracalne uszkodzenie sprzętu, utratę funkcji kierowania oraz utratę gwarancji.

• Minimalny promień gięcia rury wynosi 1"18 (30CM). Nie dotykaj ostrych przedmiotów. Dalsze zginanie, pocieranie, drapanie lub skręcanie może spowodować uszkodzenie rury i pęknięcie spowodowane normalnym ciśnieniem układu kierowniczego, powodujące utratę funkcji kierowania.

• Nie pozwól, aby rura swobodnie opadała podczas użytkowania, użyj drutu lub innego materiału PCV, aby ją zamocować. aby uniknąć potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa.

• Regularna konserwacja podzespołów systemu oraz kontrola rur i złączek pod kątem zużycia lub uszkodzeń może wydłużyć okres użytkowania sprzętu.

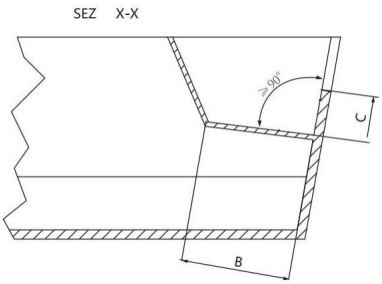
Parametry techniczne i minimalna wielkość studzienki ściekowej

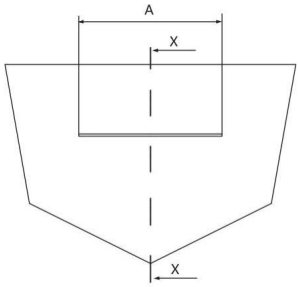
» Informacje techniczne:

TYP	YSH-90HP	YSH-150HP	YSH-300HP-A	YSH-300HP-B
LAKIERKI	NR90	NR150	300 NR	300 NR
POJEMNOŚĆ CM3	16	18	27	27
Gwint koła	5/8"--18UNF			
DRĄŻKI MAX PRESSION	68	68	68	68
OBROTÓW KOŁA	5	5.5	6.8	7
CYLINDRY	MR90	MR150	MR300-A	MR300-B
ŚREDNICA WEWNĘTRZNA RURY [mm]	25	30	35	35
ŚREDNICA PRĘTA [mm]	14	16	18	18
SIŁA WYJŚCIOWA/KGF	232	400	470	470
Skok [mm]	200	195	205	200
OBJĘTOŚĆ [cm3]	73	117	135	141
ZASTOSUJ NA	Do 90HP	Do 150HP	Do 300HP	Do 300HP

• Minimalne wymiary studzienki przeciwbryzgowej:

Przed przystąpieniem do montażu należy upewnić się, że studzienka przeciwbryzgowa łodzi spełnia następujące minimalne wymiary.



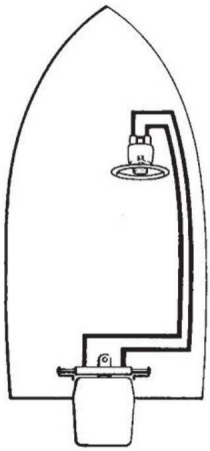


MINIMALNE WYMIARY WANNY BRYZGOWEJ			
Liczba silników	A	B	C
1	560 mm-21,25"	152 mm-5,98"	152 mm-5,98"
2	111017101-21,55"	152 mm-5,99"	152 mm-5,99"

Montaż przyłączy węży - podłączenie pompy

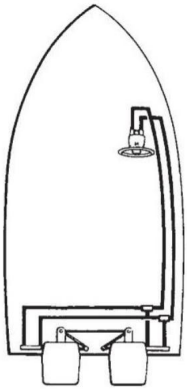
* Montaż węży/złączek-podłączenie pompy

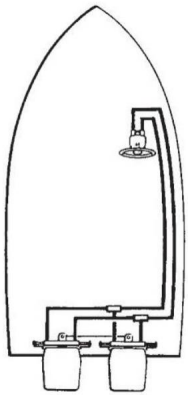
Prawidłowe podłączenie węży od pompy sterowej do cylindra przedstawiono na poniższych ilustracjach.

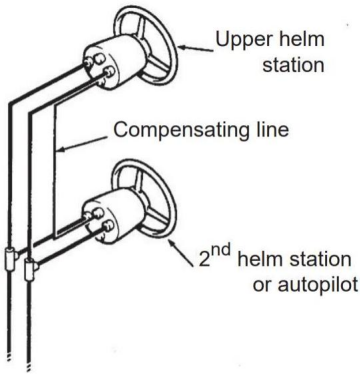


DLA YSH-MR 90/ 150/ 300

Przyłącze węża

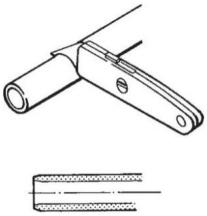




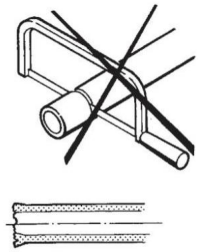


Montaż węży/złączek-podłączenie pompy

Przyłącze węża







Firma VEVOR zaleca stosowanie wyłącznie przewodów układu kierowniczego VEVOR.

Zawsze staraj się prowadzić węże najkrótszą drogą, aby uniknąć możliwej utraty mocy. Aby ułatwić odpowietrzanie układu, zaleca się montaż węży poziomo z nachyleniem około 3 cm na metr; strona pompy musi być wyżej niż strona cylindra.

Zawsze zabezpieczaj węże, które muszą przejść przez osobne komory lub używaj odpowiednich złączy grodziowych lub tulei.

Węże muszą być zainstalowane w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla innych podzespołów.

Nie wolno zdejmować ochronnych osłon końcowych, dopóki węże nie zostaną poprowadzone i nie będą gotowe do podłączenia do pompy sterowej, przyłącza węża lub cylindra(-ów) sterowego(-ych).
Należy zapewnić odpowiednią długość węży, aby umożliwić ruch cylindra na całym łuku skrętu oraz regulację pochylenia/wyważenia silnika(-ów) w górę/w dół.
Podczas montażu węży należy upewnić się, że na końcach węży znajdują się zaślepki ochronne.

Uwaga:

Nie instaluj węży w miejscu, w którym będą narażone na wysokie temperatury. Ekstremalne ciepło zmniejsza ciśnienie rozrywające węża i może spowodować jego stopienie. Zachowaj dużą czystość. Upewnij się, że rury i węże są idealnie czyste i wolne od wiórów.

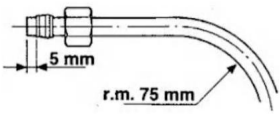
Notatka:

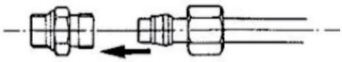
Węże elastyczne należy przecinać ostrym nożem;
Nigdy nie używaj piły, gdyż fragmenty nylonu w układzie hydraulicznym mogą spowodować poważne problemy.

Montaż przyłączy węży - podłączenie pompy

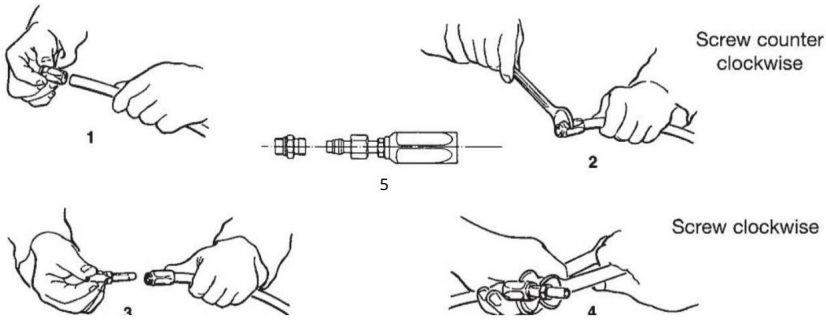
Montaż węża hydraulicznego

Po przecięciu węża nylonowego zamontuj nakrętkę sprzęgającą i tuleję podporową na wężu (sprawdź, czy jest prawidłowo umieszczona na końcu węża). Po zamontowaniu nakrętki należy ją dokręcić kluczem.

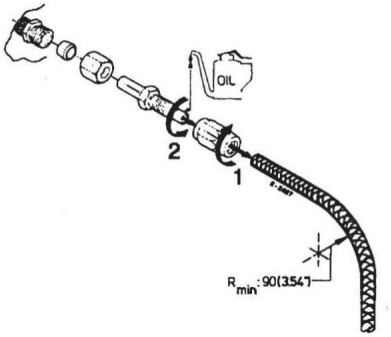




W przeciwnym wypadku możesz zamontować elastyczny wąż nylonowy z przyłączami odłączalnymi. Postępuj tak, jak pokazano na poniższych ilustracjach.



Po instalacji należy oczyścić wnętrze węży przedmuchując je sprężonym powietrzem, aby usunąć wszelkie zatory oraz kurz i zanieczyszczenia powstałe w miejscu przechowywania. Przed odpowietrzeniem zaleca się również przepłukanie układu. Nie należy używać wody.



1 Po przycięciu nakręć tuleję łączącą rurę na rurę (gwint lewoskrętny).

2 Nasmaruj olejem złączkę rurową i wkręć ją do tulei. Upewnij się, że wewnętrzna osłona rurki jest szczelna. Nie przestrzegaj tej zasady podczas dokręcania śruby. Upewnij się również, że wewnętrzna osłona rurki nie zostanie ściśnięta podczas dokręcania śruby.

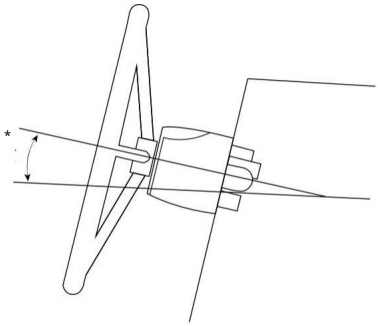
3. Przed przystąpieniem do montażu węża do steru lub cylindra sprawdź, czy nie występują żadne wewnętrzne przeszkody, wkładając mały śrubokręt do złączki rurowej.

Układ kierowniczy hydrauliczny YSH-NR300/YSH-MR300-B

Hydrauliczny układ kierunkowy YSH-NR300/YSH-MR300Instalacja:

Narzędzia instalacyjne (Aby ukończyć instalację tego systemu, będziesz potrzebować następujących narzędzi):

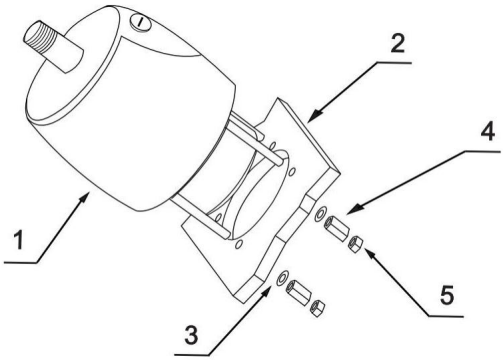
- Otwornica o średnicy 3,03" (77MM)
- Wiertło 0,354" (9MM)
- Klucz montażowy 1,181" (30MM)
- Klucz instalacyjny 0,433" (11 MM)
- Klucz instalacyjny 0,748" (19MM)
- Klucz instalacyjny 0,669" (17MM)
- Klucz instalacyjny 0,472" (12MM)
- Klucz nasadowy 0,945" (24MM)



Ważny:
procedurę odpowietrzania należy wykonać ręcznie, przy pochyłości pompy sterowej nie większej niż 10°(X).

Pompa wspomagania układu kierowniczego YSH-NR300 Montaż:

- Określ kąt i pozycję montażu, aby mieć pewność, że kierownica nie będzie kolidować z innym sprzętem. Sprawdź, czy za deską rozdzielczą mostka (2) jest jeszcze wystarczająco dużo miejsca na montaż i połączenia rur.



RIF-ować.	ILOŚĆ	OPIS
1	1	pompa
2	1	Tablica
3	4	Podkładka
4	4	Nakrętka przedłużająca
5	4	Nakrętka zabezpieczająca

Układ kierowniczy hydrauliczny YSH-NR300 / YSH-MR300-B

Przymocuj szablon montażowy otworu dostępowego 1:1 (dołączony do niniejszej instrukcji) do deski rozdzielczej i umieść
Otwór montażowy standardowo wykonujemy przy pomocy wycinaka otworów.

Wywierć otwór o średnicy 3,03 cala (77 mm) i wywierć cztery otwory o średnicy 0,354 cala (9 mm), jak pokazano na montażu.
szablon.

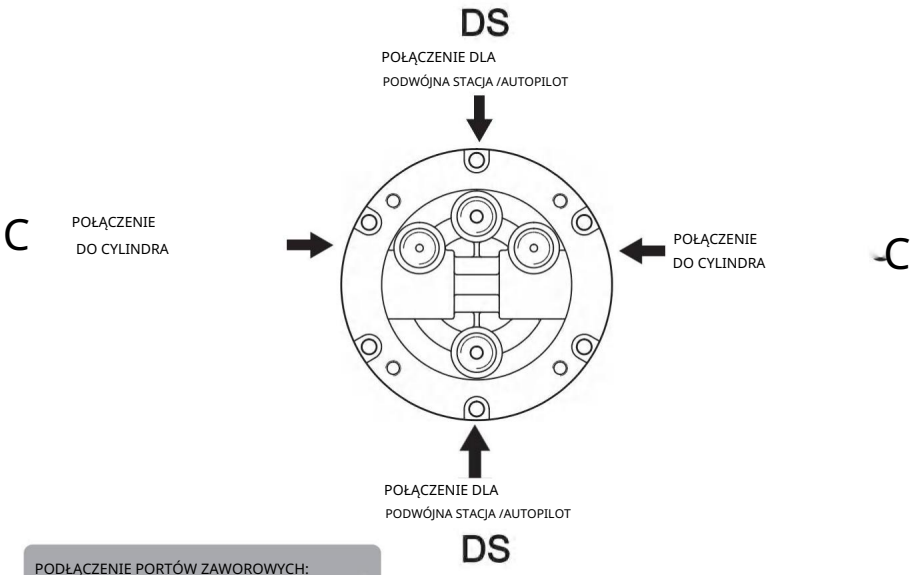
Przeprowadź ułożoną rurkę przez środkowy otwór o średnicy 3,03" (77mm) i podłącz ją do pompy wspomagania (1).

Zamontuj pompę wspomagania na desce rozdzielczej za pomocą 4 podkładek (3) i 4 nakrętek odciążających (4), 4 nakrętek zabezpieczających (5), moment dokręcania < 15 N.

Nasmaruj stożkową część wału. Zamontuj półokrągły klin. Umieść kierownicę w kierunku wału i wpust kierownicy na półokrągłym klinie. Umieść podkładkę i dokręć nakrętkę zabezpieczającą kierownicy.
Moment dokręcania wynosi <20 niutonów.

Notatka:

- Pompa układu kierowniczego powinna być zamontowana pod kątem pochylenia X < 20°. W przypadku przekroczenia tego kąta może dojść do przedostania się powietrza do kanału i zakłócenia funkcji układu kierowniczego.
- Używaj wyłącznie samoblokujących się elementów złącznych dostarczanych przez VEVOR lub standardowych elementów złącznych. Używanie elementów złącznych bez samoblokujących się elementów złącznych Zamiast tego elementy mocujące mogą powodować poluzowanie się lub rozdzielenie sprzętu.
- Podczas montażu pompy wspomagania nie należy otwierać pokrywy pompy ani korka wlewu, aby zapobiec gromadzeniu się brudu i odprysków. przedostając się do pompy i zakłócając działanie układu kierowniczego.
- Uszczelnienia taśmowe typu teflonowego nie mogą być stosowane na króćcach rur, co może spowodować przedostanie się wiórów taśmy do korpusu pompy i tym samym wpłynąć na funkcję kierowania. (Seria VEVOR to technologia uszczelniania gwintów rur, która nie wymaga stosowania innych uszczelnień taśmowych.)



PODŁĄCZENIE PORTÓW ZAWOROWYCH:

Port oznaczony literą „C": połączenia z cylindrem/cylindrami
Port oznaczony „DS": połączenia z dodatkowym stanowiskiem lub autopilotem

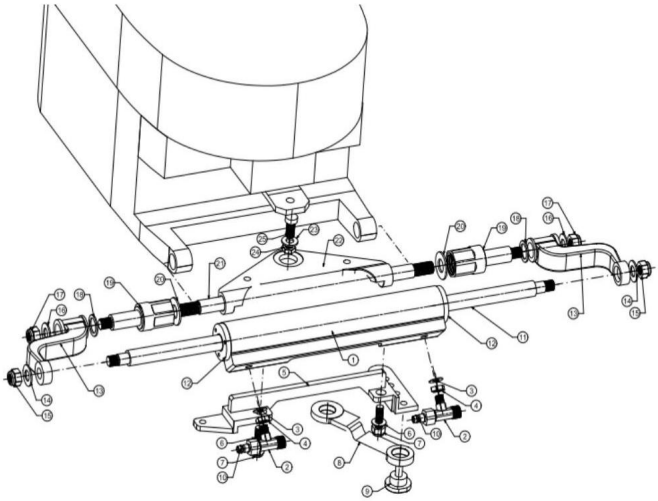
Układ kierowniczy hydrauliczny YSH-NR300/YSH-MR300-B

Montaż cylindra YSH-MR300-B:

OSTRZEŻENIE:

Ważne jest, aby okresowo, co najmniej raz na 3 miesiące (lub co miesiąc w przypadku zastosowań profesjonalnych), sprawdzać właściwy moment dokręcania tej śruby i nakrętki zabezpieczającej.

W większości marek silników zaburtowych ramię cylindra powinno być przymocowane do ramienia steru silnika. W przypadku, gdy ster koliduje z innymi częściami silnika zaburtowego, można go zamontować pod Zamiast tego ster.



OSTRZEŻENIE:

Aby zamontować przyłącza węża, należy zdjąć czerwone zaślepki.

- Przed przystąpieniem do montażu sprawdź, czy Twój silnik jest odpowiedni do tego typu cylindra i upewnij się, że przestrzeń na rufie jest wystarczająca do montażu.

- Przed montażem należy nasmarować ruchome części silnika, cylinder i tłoczysko odpowiednim smarem morskim, a następnie ustawić silnik w pozycji środkowej;

- Odkręć nakrętki samoblokujące (7) (9) na obu końcach tłoczyska cylindra i pręta montażowego i wyjmij pręt montażowy (14), podkładkę ze stali nierdzewnej (12), blok regulacji luzu (11), nakrętkę regulacji luzu (13). Po wyjęciu akcesoriów zamontuj pręt montażowy (14) w otworze montażowym silnika (jak pokazano powyżej);

Wyjmij śrubę (4) ze środkowego otworu wspornika płyty trójkąta cylindra, wyreguluj kąt silnika zgodnie z otworem na płycie przyłączeniowej silnika, użyj śrub (4) i nakrętek (5), aby przymocować płytę trójkąta cylindra do silnika. Zwróć uwagę na lewy i prawy ruch maszyny, aby mieć pewność, że cylinder nie będzie kolidował z ruchem silnika po montażu.

Wyreguluj kąt silnika i długość przedłużenia tłoczyska cylindra. Zamontuj dwa wsporniki cylindra (6), nakrętkę regulacyjną szczeliny (13), uszczelkę ze stali nierdzewnej (12) i
blok regulacji szczeliny (11) do tłoczyska i pręta montażowego należy prawidłowo dopasować do szczeliny między silnikiem a cylindrem. (Zobacz zdjęcie powyżej)

Po zakończeniu instalacji należy obrócić nakrętkę regulacyjną szczeliny (13) w lewo i zablokować, aby wyeliminować szczelinę roboczą cylindra. Dzięki temu poprawisz użytkowanie
doświadczenie.

Po zakończeniu instalacji, przesuń silnik w lewo i prawo, aby wykonać próbny bieg cylindra. Sprawdź, czy występują części kolidujące, gdy cylinder porusza się tam i z powrotem. Jeśli występują, musisz ponownie wyregulować instalację. Jeśli nie ma żadnych przeszkód, przesuń silnik do końca lewego/prawego limitu. Następnym krokiem jest uzupełnienie paliwa i wydech;

Podłącz kolejno ułożone przewody olejowe do złączy przewodów olejowych (2), zablokuj złącza odpowietrzające (3) cylindra, aby przygotować się do następnych kroków napełniania i opróżniania układu.

Ostrzeżenie:

Podczas instalacji, aby uniknąć uderzenia tłoczyska, zabrania się uderzania tłoczyska kluczem lub czymś twardym. Jeśli tłoczysko zostanie stłuczone, spowoduje to wyciek oleju hydraulicznego z cylindra olejowego, co wpłynie negatywnie na komfort użytkowania produktu.

Tankowanie i odpowietrzanie układu kierowniczego hydraulicznego

VEVOR hydrauliczny układ sterowania wydechem spalin:

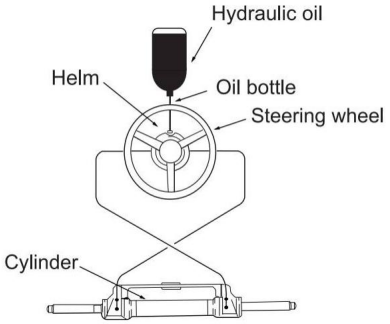
Do wykonania tej czynności wymagane są dwie osoby, jedna osoba może nie być w stanie całkowicie usunąć całego powietrza z układu hydraulicznego, co może skutkować tym, że ciśnienie wyjściowe układu hydraulicznego nie będzie wystarczy, że wpływ słabości, spowolnionej reakcji, wpłynie na Twoje doświadczenie z produktem.

Do tankowania należy używać specjalnego, przyjaznego dla środowiska oleju hydraulicznego dostarczanego przez VEVOR lub innego kwalifikowanego oleju hydraulicznego. Nie należy używać oleju hamulcowego. Użycie innego niedopuszczalnego oleju żrącego może spowodować nieodwracalne uszkodzenie Twojego systemu i w rezultacie produkt nie będzie objęty gwarancją.

Środki ostrożności:

- Jeśli napełnisz pompę płynem hydraulicznym przed podłączeniem rurki wlewowej do pompy, procedura napełniania może można by było zrobić szybciej i łatwiej.
- W nagłych wypadkach do zbiornika można tymczasowo dostarczyć olej nietoksyczny, niekorozyjny i niepalny. systemu, ale cały system musi być później dokładnie wyczyszczony;
- Proszę trzymać rurkę do tankowania widoczną przez cały proces tankowania. Nie dopuść, aby olej dostał się do pompy. W przeciwnym wypadku może dojść do wprowadzenia powietrza, co wydłuży czas tankowania.
- Podczas procesu uzupełniania paliwa i spuszczania oleju hydraulicznego zebranego z kolektora odpowietrzającego Po chwili cylinder może być od razu użyty.
- Chroń środowisko i prawidłowo utylizuj zużyty olej. Specjalny olej hydrauliczny dostarczany przez system VEVOR może być ponownie użyty po przefiltrowaniu przez filtr o średnicy otworu mniejszej lub równej 38um.

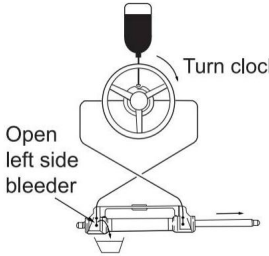
Kroki napełniania i odpowietrzania:

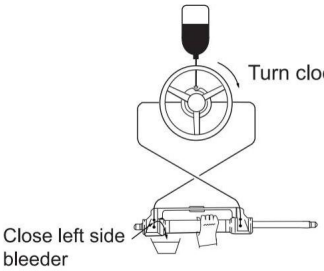


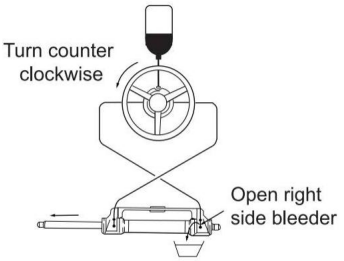
- Wkręcić rurę z gwintem pachwinowym wyposażoną w system do portu pompy paliwa i dokręcić, aby upewnić się, że jest szczelny.

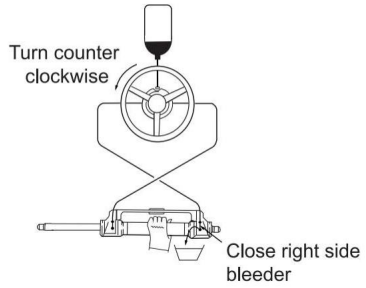
- Zamontuj ostry uchwyt dołączony do tego systemu na korku zbiornika oleju. Włóż ostry otwór do pompy z pewną siłą, wlej olej do rury wlewu paliwa, aż nie będzie widać powietrza (można ścisnąć zbiornik).
  (delikatnie, aby przyspieszyć napełnianie.)

Tankowanie i odpowietrzanie układu kierowniczego hydraulicznego









•Powoli obróć kierownicę zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aż do uzyskania jednego Strona tłoczyska jest całkowicie wysunięta. Zamontuj rurę wydechową po stronie cofania tłoczyska, aby zebrać olej z odpowietrznika.

• Przytrzymaj cylinder, aby zapobiec jego obracaniu się, odkręć korek spustowy umieszczony z boku odpowietrznika (nie odkręcaj go całkowicie, wystarczy, że będziesz widzieć olej), obróć kierownicę zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aż zobaczysz wnętrze rury wydechowej. Wytłoczony olej jest stabilny i dokładny, bez pęcherzyków powietrza, obróć kierownicę w tym samym czasie dokręć nakrętkę spustową, zamknij złączki wydechowe;

• Kontynuuj kręcenie kierownicą w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż pierwotna strona cofnięta tłoczyska zostanie całkowicie wysunięta. Zamontuj rurę wydechową po stronie cofniętej tłoczyska, aby zebrać olej z odpowietrznika.

• Przytrzymaj cylinder, aby zapobiec obracaniu się cylindra, odkręć nakrętkę złącza spuszczania powietrza z jednej strony. (Nie odkręcaj jej całkowicie, wystarczy, że będziesz widzieć olej). Obróć kierownicę zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aż zobaczysz, że olej z rury spuszczania powietrza jest stabilny, bez pęcherzyków powietrza, dokręć blokadę odpowietrznika, zamknij urządzenia spuszczania powietrza.

• Obróć kierownicę zgodnie z ruchem wskazówek zegara/przeciwnie do ruchu wskazówek zegara kilka razy, aby sprawdzić liczbę pełnych obrotów steru (tabela parametrów), aby ustalić, czy płyn hydrauliczny w rurze został całkowicie wykluczony. Jeśli nadal jest powietrze, liczba pełnych obrotów steru wzrośnie.) jeśli nadal jest dużo powietrza, które nie zostało wykluczone, powtórz procedurę (3) ~ (6). Jeśli jest niewielka ilość powietrza, wykonaj pełny obrót steru w jednym prostym, odwrotnym małym półkolu, ponownie wykonaj pełny obrót steru, powtórz to 5-6 razy dla kierunku lewego i prawego.

• Po przejściu próby steru kierunku odłącz przewód paliwowy i rura odpowietrzająca, zakręć korek wlewu paliwa, ustaw spuszczoną z powietrza tuleję złącza, a wlew niewykorzystanego oleju hydraulicznego jest zamknięty w celu późniejszej konserwacji i naprawy. (Sprawdzaj powierzchnię oleju hydraulicznego raz na kwartał, niedobór oleju może spowodować nieprawidłowe działanie.)

Ogólne usterki i rozwiązania

Błędy i rozwiązania:

Poniżej przedstawiono najczęstsze awarie, ich przyczyny i rozwiązania.
Podczas obracania się steru przy pełnym skoku (pełny skok cylindra) może być wyczuwalny niewielki opór i dźwięk klikania wewnętrznych części. Odgłos ten pochodzi od wewnętrznej kulki szpuli zaworu i stalowej kulki łożyska podczas ich pracy.
To normalne zjawisko. Proszę nie myśleć, że jest to spowodowane przez usterki.

WADA	PRZYCZYNA	ROZWIĄZANIE
Ster hydrauliczny jest całkowicie zablokowany podczas montażu.	Zablokowanie przewodu pomiędzy pompą hydrauliczną a cylindrem hydraulicznym.	Sprawdź, czy wąż nie jest zatkany lub wygięty. Jeśli jest wygięty, należy wymienić uszkodzony wąż, w przeciwnym razie może dojść do utraty zdolności kierowania i poważnych obrażeń ciała lub uszkodzenia mienia.
Trudno jest zatankować Nawet gdy system informuje, że zbiornik paliwa jest pełny, z pompy oleju nadal wydobywają się bąbelki.	• W układzie znajduje się powietrze • Nieszczelności w przyłączu odpowietrzającym • Rurociągi hydrauliczne są narażone na uszkodzenia w wyniku owinięcia lub zgięcia.	. Zainstaluj system prawidłowo zgodnie z instrukcją instalacji. Rura wlotowa musi być zawsze skierowana do góry. • Dokręcić złączki spustowe. • Rozwiń i wyprostuj wąż lub wymień uszkodzony wąż.
Podczas sterowania za pomocą tego systemu konieczne jest wielokrotne i szybkie wykonywanie pełnych obrotów sterem kierunku.	• Rury hydrauliczne powodują obrażenia w wyniku wygięcia • W oleju hydraulicznym znajduje się gaz lub drobne pęcherzyki. • Zastosowano niewłaściwy olej hydrauliczny-	• Rozwiń i wyprostuj wąż lub wymień uszkodzony wąż. • Tankuj i odprowadzaj spaliny prawidłowo, zgodnie z instrukcją instalacji. • Stosuj właściwy olej hydrauliczny
Gdy system jest w pełni sterowany, kierownica po prostu nie działa.	W zaworze pompy hydraulicznej znajdują się zanieczyszczenia	• Nie należy stosować taśmy uszczelniającej typu „band" na styku. • Rozebrać pompę hydrauliczną, aby oczyścić ją z zanieczyszczeń.
System umożliwia łatwe sterowanie statkiem, gdy ten stoi w miejscu. Jednakże sterowanie nim w czasie żeglugi jest bardzo trudne.	• Wybrano małą kierownicę. • Podłączenie silnika nie jest prawidłowo ustawione, Poduszka powietrzna jest generowana w układ i powietrze nie są całkowicie wyłączone. • Konfiguracje systemu przekraczają limity mocy.	• Zmień kierownicę na większą, której maksymalna średnica nie będzie przekraczać 56 cm. • Prawidłowo wyreguluj ustawienia połączenia silnika. • Sprawdź powierzchnię oleju układu hydraulicznego pompę, zresetuj prawidłowo dopływ paliwa i odpowietrzanie.
Kierownica skręca w lewą stronę portu, Statek skręca w prawo	Nieprawidłowe podłączenie przewodu olejowego	Zamień ze sobą dwa przewody olejowe cylindra i zamontuj je.
Nie można zamontować cylindra w silniku.	Każdy cylinder wymaga odpowiedniego modelu silnika.	Proszę zapoznać się z instrukcją lub obsługi klienta dealera w celu zmiany modelu.

Gdy pompa sterowa osiągnie punkt zatrzymania (pełny skok cylindra), niewielkie przesunięcie hydrauliczne jest zjawiskiem normalnym, a pompa sterowa nie jest w 100% zablokowana.

Konserwacja

Ostrzeżenie:

Przestrzeganie harmonogramów rutynowej konserwacji, jak opisano poniżej , w podanym okresie czasu zapewni lata użytkowania Twojego układu kierowniczego VEVOR oraz ochroni Ciebie i Twoich pasażerów przed niebezpieczeństwami występującymi na wodzie i na lądzie.

Nieprzestrzeganie kontroli konserwacyjnych może skutkować utratą sterowności, uszkodzeniem mienia i/lub obrażeniami ciała.

Przeglądy są konieczne co roku i muszą być przeprowadzane przez wyspecjalizowanych mechaników morskich.
Sprawdź wał i pierścienie uszczelniające cylindra, pierścienie uszczelniające pompy sterowej, złączki cylindra i pompy sterowej, aby zapobiec wyciekom.

Sprawdź szczelność wszystkich elementów mocujących/elementów mocujących w całym układzie kierowniczym.
Wyczyść układ przy użyciu czystej wody i nieściernego płynu.
Płyny czyszczące zawierające amoniak do czyszczenia , do czyszczenia nie wolno używać kwasów ani innych żrących składników wszelkich części hydraulicznego układu kierowniczego.
NIE używaj olejów hamulcowych ani płynu do automatycznej skrzyni biegów (ATE). Używaj wyłącznie kompatybilnych olejów hydraulicznych.

Przed każdym użyciem:

- Sprawdź poziom płynu w najwyższej pompie sterowej
- Sprawdź natychmiastową reakcję układu kierowniczego podczas obracania kierownicą(-ami).
  (Upewnij się, że silnik obraca się, gdy kierownica jest skręcona).
- Wizualnie sprawdź wszystkie przewody i złączki układu kierowniczego pod kątem zużycia, załamań i/lub nieszczelności.
- Sprawdź, czy nie ma wiązań i luzu , zużyte lub nieszczelne elementy układu kierowniczego.

Ostrzeżenie:

NIE WOLNO obsługiwać łodzi, jeżeli jakikolwiek jej element nie jest w prawidłowym stanie technicznym.
W takim przypadku prosimy o natychmiastowe wykonanie zdjęć i skontaktowanie się ze sprzedawcą.

Po pierwszych 20 godzinach , następnie co 100 godzin lub co 6 miesięcy (w zależności od tego, co nastąpi wcześniej):

- Wszystkie punkty wymienione powyżej
- Sprawdź szczelność WSZYSTKICH mocowań/elementów mocujących w całym układzie kierowniczym. Dokręć do prawidłowego momentu obrotowego.
  wymagane są specyfikacje.
- Sprawdź, czy w całym układzie kierowniczym nie występują luzy mechaniczne i luz, w razie potrzeby skoryguj je.
- Sprawdź, czy nie ma oznak korozji. Jeśli korozja jest obecna, skontaktuj się ze swoim dealerem.

Po każdych 200 godzinach lub 12 miesiącach (w zależności od tego, co nastąpi pierwsze):

- Wszystkie punkty wymienione powyżej.
- Wyjmij drążek podporowy z rury układu kierowniczego/pochylenia silnika. Wyczyść rurę układu kierowniczego/pochylenia silnika i ponownie nasmaruj ją za pomocą dobrej jakości smar morski.
- Obficie nasmaruj pręt podporowy.
- Nasmarować wszystkie punkty styku pokazane w instalacjach cylindra i drążka łączącego.
  NIE wyjmuj śruby steru w celu ponownego nasmarowania.
- Zdejmij kierownicę i ponownie nasmaruj wałek kierownicy przy użyciu dobrej jakości smaru morskiego.
- Sprawdź czystość oleju hydraulicznego , W razie potrzeby przepłukać.

Wszelkie prace przy układzie kierowniczym MUSZĄ być wykonywane przez wykwalifikowanego mechanika posiadającego wiedzę praktyczną na temat tego układu.

Dopasuj listę

HYDRAULIC STEERING SYSTEM UP TO 300HP		
ENGINE	**POWER**	**YEAR**
Yamaha	75C-90 2 Stroke	1998-2008
	115C-130B 2 Stroke	1990-2008
	150F-200F-250G 2 Stroke	1996-2007
	150 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	175-200-225-250-300 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	F70 4 Stroke	2010-to date
	F90-F100-F115-F150 EFI 4 Stroke	1999-2007
	F200-F225-F250 4 Stroke	2002-2007
	F115-F150	2004-to date
	F200-F225-F250-F300 4 Stroke	2006-to date
Honda	BF75-90 4 Stroke	1995-to date
	BF115D	1998-2009
	BF115A	2009-to date
	BF130A	1998-2005
	BF135-150 4 Stroke	2005-to date
	BF90-BF150 V-TEC 4 Stroke	2008-to date
	BF175-200-225-250 4 Stroke	2001-to date
Suzuki	DF70-80-90 4 Stroke	1998-to date
	DF100-115-140 4 Stroke*	1998-2008
	DF100-115-140 4 Stroke new model	2008-to date
	DF150-175 4 Stroke	2006-to date
	DF200-DF225-DF250-DF300	
Tohatsu Nissan	115-120-140 2 Stroke	2004-to date
	70-90-115 TLDI 4 Stroke	2004-2011
Mercury Mariner	75-90-115-125 Optimax 2 Stroke	2004-to date
	135-150-175 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	200-225-250 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	RACING 300 Optimax 2 Stroke	1999-2011
	100-115 EFI 4 Stroke	2007-to date
	115-125-150 EFI 2 Stroke	1990-2007
	225-250 EFI 2 Stroke	2000-2007
	250 Saltwater EFI 4 Stroke	2007-2011
	135 Verado L4 4 Stroke	2004-2006
	150-175-200 Verado L4 4 Stroke	2004-to date
Evinrude	E75-E90 2 Stroke	2004-to date
	E115-E130-E135 2 Stroke V4	1995-to date
	E150-E175-E200 2 Stroke V6	1995-to date
	E200 HO-E225-E250 2 Stroke V6	1995-to date
	E250 HO-E300 2 Stroke V6	
Selva	80 Portofino/Tigershark 2 Stroke	1995-to date
	150 White Shark 2 Stroke	2001-2007
	100EFI Marlin -115 EFI Narwhal-150EFI	2000-to date
Johnson	BJ90-115-140 4 Stroke	2001-2007
	J90-115 V4 2 Stroke	1995-2007
	J150-175 V6 2 Stroke	1995-2007
	J200-225 V6 4 Stroke	2004-2007

Producent: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Adres: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, Baoshanqu, Szanghaj 200000 CN.

Przedstawiciel KE: E-CrossStu GmbH.

Mainzer Landstr.69, 60329 Frankfurt nad Menem.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ W WIELKIEJ BRYTANII: YH CONSULTING LIMITED.

C/O YH Consulting Limited Biuro 147, Centurion House, London Road, Staines-upon-Thames, Surrey, T W18 4AX Importowane do AUS: SIHAO PTY LTD.

1 ROKEVA STREETEASTWOOD NSW 2122 Australia Importowane do USA:

Sanven Technology Ltd.

Apartament 250, 9166 Anaheim Place, Rancho Cucamonga, CA 91730

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Wsparcie techniczne i certyfikat e-gwarancji

www.vevor.com/support

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Technische ondersteuning en e-garantiecertificaat

www.vevor.com/support

Hydraulische besturing voor boten

Model: YSH-300HP-B

Wij streven er voortdurend naar om u gereedschappen te leveren tegen concurrerende prijzen. "Bespaar de helft", "halve prijs" of andere soortgelijke uitdrukkingen die wij gebruiken, geven slechts een schatting van de besparingen die u kunt behalen door bepaalde gereedschappen bij ons te kopen in vergelijking met de grote topmerken en betekenen niet per se dat alle categorieën gereedschappen die wij aanbieden, hieronder vallen. Wij herinneren u eraan om bij het plaatsen van een bestelling zorgvuldig te controleren of u daadwerkelijk de helft bespaart in vergelijking met de grote topmerken.

VEVOR®
TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Hydraulische besturing
Voor boten

Model: YSH-300HP-B







HULP NODIG? NEEM CONTACT MET ONS OP!

Heeft u vragen over het product? Heeft u technische ondersteuning nodig? Neem dan gerust contact met ons op:

Technische ondersteuning en e-garantiecertificaat
www.vevor.com/support

Dit is de originele instructie. Lees alle instructies zorgvuldig door voordat u het product gebruikt. VEVOR behoudt zich het recht voor om de gebruiksaanwijzing duidelijk te interpreteren. Het uiterlijk van het product is afhankelijk van het product dat u hebt ontvangen. Neemt u het ons niet kwalijk dat we u niet meer op de hoogte stellen van eventuele technologische of software-updates voor ons product.

Hartelijk dank voor uw aankoop van het vevor hydraulische stuursysteem.

In deze handleiding worden de verschillende functies van dit systeem uitgelegd, zodat u: kunt u volop genieten van het premiumplezier dat dit product u kan bieden.

- Het hydraulische stuursysteem van VEVOR is gebaseerd op het concept van moderne industriële ontwerp, de technologie van de zuigerpomp met hoog rendement en hoog transmissievermogen wordt toegepast tot het ontwerp en de vervaardiging van scheepsstuurinrichtingen, waardoor uw stuurinrichting systeem stabieler, slimmer en betrouwbaarder.
- De belangrijkste componenten van het stuurhuis zijn een hoogwaardige aluminiumlegering en roestvrij staal dat kan worden gebruikt in zware maritieme omstandigheden en de levensduur kan verlengen levensduur van de stuurinrichting.

» Het stuurhuis zal u ontlasten van de zware en onbuigzame mechanische as sturen, wat je pijnlijke armen kan sparen. Het kan het rijplezier vergroten. speedboot.

Belangrijkste kenmerken:

- De stuurpomp heeft een compacte binnenstructuur en een modieus en mooi uiterlijk.
- Ingebouwde tweewegvergrendelingsklep elimineert het terugslagkoppel.
- Eenvoudig te vervangen asafdichting, gebruiksvriendelijk ontwerp;
- Stuuras met speciale oppervlaktebehandeling is niet alleen sterk en betrouwbaar, maar heeft ook de eigenschappen van slijtvastheid, corrosiebestendigheid.
- De behuizing van een zeer sterke aluminiumlegering en het oppervlaktebehandelingsproces kunnen de slijtage ervan garanderen en corrosiebestendigheid en voorkomen effectief watererosie.
- Leidingwerk: Snelkoppelingen van 1/4-pijp van zeer sterk nylon maken de installatie compact en het is herbruikbaar.
- Het gebruik van hoogwaardige hydraulische olie op maat kan de smering van onderdelen verbeteren en afdichtingsbescherming.



INDISCHE

— Algemene veiligheidsregels en garantie

— Veiligheidsregels

— Installatie-instructies

— Technische parameters en minimale grootte van de spatput

— Technische informatie

— Minimale afmetingen spatput

— Slangen/fittingen installatie-pompaansluiting

— Installatie van hydraulische slangen

— Installatie van hydraulische slangen/slangverbindingen

— Installatie van hydraulisch stuursysteem YSH"NR300/YSH"MR300

— Stuurpomp YSH-NR300 installatie

— YSH-NR300/YSH-MR300-A hydraulisch stuursysteem

— Bijtanken en ontluchten van het hydraulische stuursysteem

— Algemene storingen en oplossingen

- Onderhoud

» Algemene veiligheidsregels en garantie

Deze installatie- en onderhoudshandleiding is een integraal onderdeel van het product en moet volledig begrepen worden door de gebruiker vóór de installatie.

De installatie, het onderhoud en de overdracht van componenten van het hydraulische besturingssysteem van de VEVOR-serie moeten worden uitgevoerd door geautoriseerde en gekwalificeerde professionele technici. De VEVOR-serie biedt twee jaar garantie op aftersalesservice bij gebruik van het product. Neem bij vragen of problemen contact op met de klantenservice.

dealer tijdig. VEVOR zal de juiste begeleiding bieden. VEVOR is niet aansprakelijk voor de gevolgen van ongeoorloofde demontage of demontage.

Zonder afbreuk te doen aan de aard van het product, behoudt VEVOR zich het recht voor om wijzigingen aan te brengen in de beschrijvingen, informatie en illustraties in deze handleiding. VEVOR aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor eventuele nadelige gevolgen die voortvloeien uit het kopiëren van deze handleiding op een andere illegale manier, waardoor de gebruiker de standaard installatie-instructies niet kan volgen.

» Installatievoorzorgsmaatregelen:

- Gebruik uitsluitend onderdelen die door VEVOR worden geleverd. Onderdelen die door andere fabrikanten worden geleverd, kunnen veiligheidsrisico's opleveren en de stuurfunctie beïnvloeden;
- Gebruik op alle buisaansluitdraden alleen afdichtingen zoals Loctite PST of een gelijkwaardig afdichtingsmiddel Gebruik geen (band) of soortgelijke afdichtingstape, aangezien hierdoor vuil in de pompbehuizing kan komen en verstopping van de leiding kan veroorzaken.
- Gebruik speciale hydraulische olie van 10 of 15 # die gekwalificeerd en milieuvriendelijk is. Het gebruik van andere olie (zoals remolie) kan onherstelbare schade aan uw apparatuur veroorzaken, waardoor de stuurfunctie verloren gaat en de garantie vervalt.
- De minimale buigradius van de buis bedraagt 1 "18 (30 CM). Raak geen scherpe voorwerpen aan. Door voortdurend buigen, wrijven, krassen of draaien kan de pijp beschadigd raken en breuk door de normale stuurdruk, waardoor de stuurfunctie verloren gaat.
- Laat de pijp niet vrij hangen tijdens gebruik, gebruik draad of ander PVC-materiaal om de pijp te bevestigen, zodat om mogelijke veiligheidsrisico's te vermijden.
- Regelmatig onderhoud van systeemcomponenten en inspectie van leidingen en fittingen op slijtage of beschadigingen kunnen de levensduur van uw apparatuur verlengen.

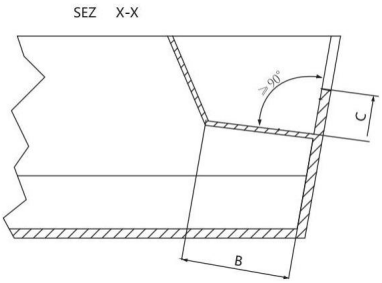
Technische parameters en minimale grootte van de spatput

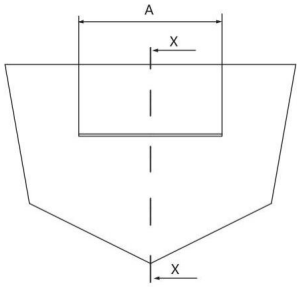
» Technische informatie:

TYPE	YSH-90HP	YSH-150HP	YSH-300HP-A	YSH-300HP-B
POMPEN	NR90	NR150	NR300	NR300
CAPACITEIT CM3	16	18	27	27
Wieldraad		5/8"--18UNF		
MAXIMALE DRUKSTANGEN	68	68	68	68
WIELOMDRAAIEN	5	5.5	6.8	7
CILINDERS	MR90	MR150	MR300-A	MR300-B
BUIS ID[mm]	25	30	35	35
STAAF ID[mm]	14	16	18	18
UITVOERKRACHT/KGF	232	400	470	470
SLAG [mm]	200	195	205	200
DEEL [cc]	73	117	135	141
TOEPASSEN OP	Tot 90 pk	Tot 150 pk	Tot 300 pk	Tot 300 pk

• Minimale afmetingen spatwaterput:

Voordat u met de installatie begint, moet u ervoor zorgen dat de spatbak van uw boot de volgende minimale afmetingen heeft.



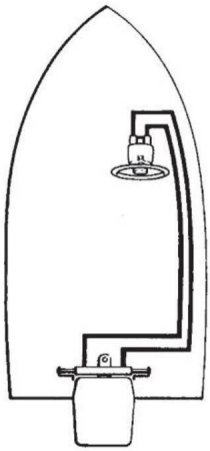


MINIMALE SPLASHWELL-AFMETINGEN			
Aantal motoren	A	B	C
1	560 mm-21,25"	152 mm-5,98"	152 mm-5,98"
2	111017101-21.55"	152 mm-5,99"	152 mm-5,99"

Slangkoppelingen installatie-pompaansluiting

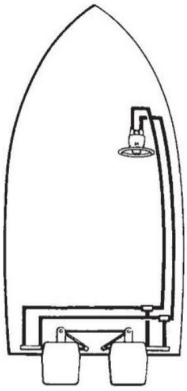
* Slangen/fittingen installatie-pompaansluiting

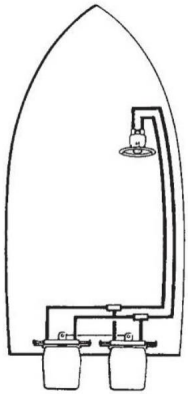
Zie onderstaande illustraties voor de juiste aansluiting van de slangen van de roerpomp naar de cilinder.

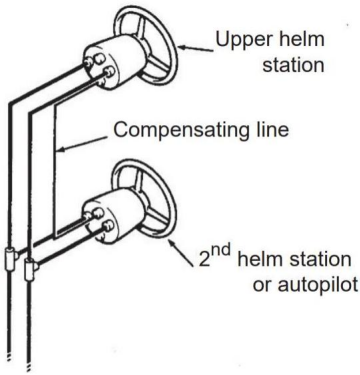


VOOR YSH-MR 90/150/300

Slangaansluiting

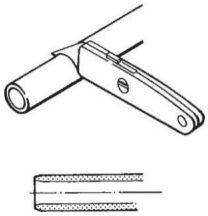




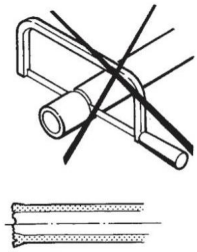


Slangen/fittingen installatie-pompaansluiting

Slangaansluiting







VEVOR adviseert uitsluitend het gebruik van VEVOR-stuurslangen.

Probeer de slangen altijd via de kortste route te leggen om mogelijk vermogensverlies te voorkomen. Om het ontluchten van het systeem te vergemakkelijken, is het raadzaam de slangen horizontaal te monteren met een helling van ongeveer 3 cm per meter; de pompzijde moet hoger zijn dan de cilinderzijde.
Bescherm altijd slangen die door een ander compartiment moeten worden geleid of gebruik geschikte schotkoppelingen of mouwen.

Slangen moeten zodanig worden geïnstalleerd dat ze geen obstakel vormen voor andere componenten.

Verwijder de beschermkappen pas als de slangen zijn aangelegd en klaar zijn om te worden aangesloten op de stuurpomp, de slangpilaar of de stuurcilinder(s).
Zorg voor voldoende lange slangen zodat de cilinder tijdens de hele draaicirkel kan bewegen en de trim-/kantelinstellingen van de motor(en) omhoog/omlaag kunnen worden ingesteld.
Zorg ervoor dat de beschermkappen tijdens de installatie van de slang op het uiteinde van de slang blijven zitten.

Aandacht:

Installeer slangen niet in een ruimte waar ze worden blootgesteld aan hoge temperaturen. Extreme hitte vermindert de barstdruk van de slang en kan ervoor zorgen dat de slang smelt. Wees zeer schoon. Zorg ervoor dat leidingen en slangen perfect schoon zijn en vrij van spanen.

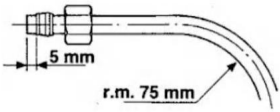
Opmerking:

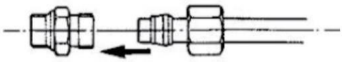
Flexibele slangen moeten worden doorgesneden met een scherp mes;
Gebruik nooit een zaag, want stukjes nylon in het hydraulische systeem kunnen ernstige problemen veroorzaken.

Slangkoppelingen installatie-pompaansluiting

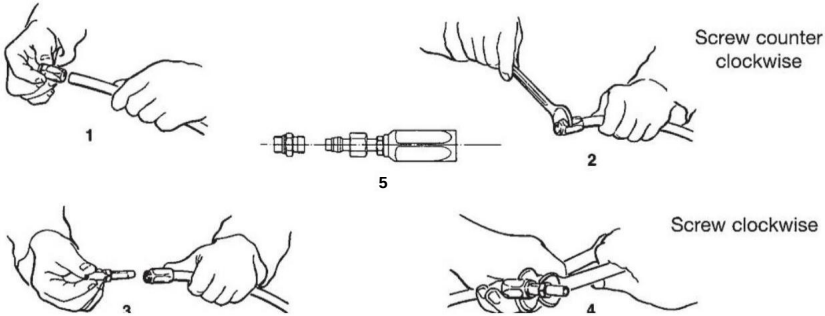
Installatie van hydraulische slangen

Nadat u de nylon slang hebt doorgesneden, plaatst u de koppelmoer en de steunhuls op de slang (controleer of deze goed op het uiteinde van de slang is aangesloten). Nadat u de moer hebt gemonteerd, moet u deze vastdraaien met behulp van een sleutel.

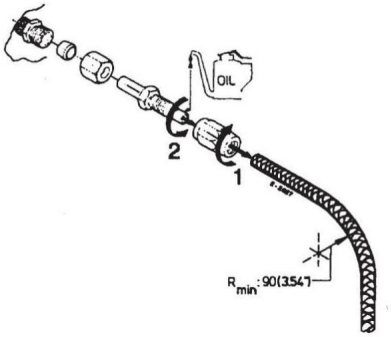




Anders kunt u een flexibele nylon slang monteren met recupereerbare koppelingen. Doe zoals de onderstaande illustraties laten zien.



Maak na de installatie de binnenkant van de slangen schoon door te blazen met perslucht. Dit voorkomt verstoppingen en verwijdert stof en vuil uit de opslag. Voordat u gaat ontluchten, is het raadzaam om het systeem door te spoelen. Gebruik hiervoor geen water.



1. Nadat u de buis hebt afgesneden, schroeft u de buiskoppelingshuls op de buis (linkse schroefdraad).
2 Olie de slangkoppeling en schroef deze in de huls. Zorg ervoor dat de binnenmantel van de slang goed vast zit.
Let er ook op dat de binnenmantel van de slang niet wordt afgekneld tijdens het vastdraaien van de schroef.

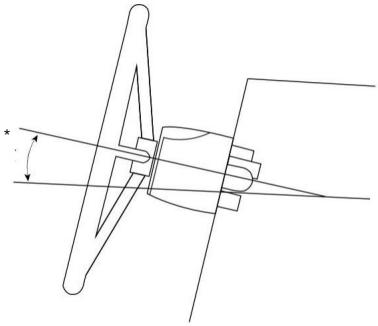
3 Controleer of er geen interne interferentie is door een kleine schroevendraaier in de buiskoppeling te steken voordat u doorgaat met het installeren van de slang op het roer of de cilinder.

YSH-NR300/YSH-MR300-B hydraulisch stuursysteem

Hydraulisch richtingssysteem YSH-NR300/YSH-MR300Installatie:

Installatiehulpmiddelen (om de installatie van dit systeem te voltooien, hebt u de volgende hulpmiddelen nodig):

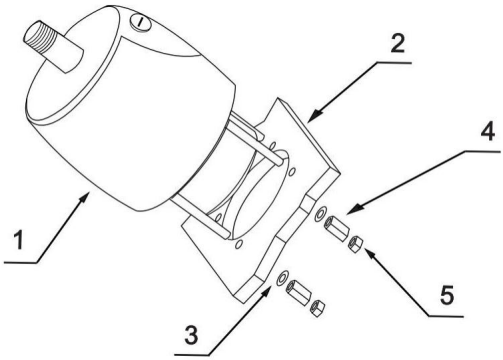
- Gatenzaag met een diameter van 3,03 inch (77 mm)
- Boor van 0,354 inch (9 mm)
- Montagesleutel van 1,181 inch (30 mm)
- 0,433 "(11 MM) installatiesleutel
- 0,748 " (19MM) installatiesleutel
- 0,669 " (17MM) installatiesleutel
- 0,472 " (12MM) installatiesleutel
- 0,945 " (24 mm) dopsleutel



Belangrijk:
Voer de ontluchtingsprocedure handmatig uit en zorg dat de roerpomp niet meer dan 10°(X) gekanteld is.

Stuurpomp YSH-NR300 Installatie:

- Bepaal de hoek en positie van de installatie om ervoor te zorgen dat het stuurwiel geen hinder vormt voor andere apparatuur. Controleer of er nog voldoende ruimte is achter het brugdashboard (2) voor montage en leidingaansluitingen.



RIF.	HOEVEELHEID	BESCHRIJVING
1	1	pomp
2	1	Bord
3	4	Shim
4	4	Verlengmoer
5	4	Borgmoer

YSH-NR300 /YSH-MR300-B hydraulisch stuursysteem

Bevestig een 1:1 toegangsgatmontagemal (meegeleverd met deze handleiding) aan het instrumentenpaneel en plaats het montagegat standaard voorzien van een gatenfrees.

Boor een gat met een diameter van 3,03 inch (77 mm) en boor vier gaten met een diameter van 0,354 inch (9 mm) zoals aangegeven op de montageplaat. sjabloon.

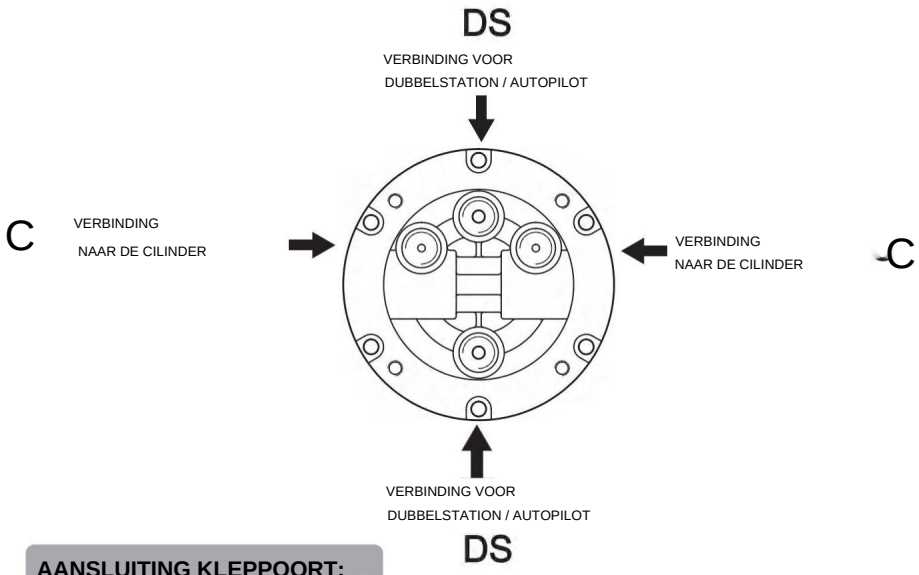
Leid de aangebrachte slang door het middelste gat met een diameter van 77 mm (3,03") en sluit deze aan op de stuurpomp (1).

Monteer de stuurpomp op het instrumentenpaneel met 4 ringen (3) en 4 trekontlastingsmoeren (4), 4 borgmoeren (5), aanhaalmoment < 15 N.

Smeer het taps toelopende deel van de as. Plaats de halfronde spie. Plaats het stuurwiel in de richting van de as en de spiebaan van het stuurwiel op de halfronde spie. Plaats de vulring en draai de stuurborgmoer vast.
Het aanhaalmoment is <20 Newton.

Opmerking:

- De stuurpomp moet worden gemonteerd onder een hellingshoek van X < 20°. Indien deze hoek wordt overschreden, kan er lucht in de leiding komen en de stuurfunctie worden beïnvloed.
- Gebruik uitsluitend zelfborgende bevestigingsmiddelen van VEVOR of standaardbevestigingsmiddelen. Gebruik geen zelfborgende bevestigingsmiddelen. Bevestigingsmiddelen kunnen er echter voor zorgen dat de apparatuur losraakt of scheurt.
- Open het pompdeksel of de vuldop niet bij het installeren van de stuurpomp om te voorkomen dat er vuil en spaanders in komen. de pomp binnendringen en de stuurfunctie veroorzaken.
- Teflonachtige lintafdichtingen kunnen niet worden gebruikt op pijpnippels, omdat er anders tapesplinters in de pompbehuizing kunnen komen, wat de stuurfunctie kan beïnvloeden. (De VEVOR-serie is een pijpschroefdraadafdichtingstechnologie waarvoor geen andere afdichtingstape nodig is.)



AANSLUITING KLEPPOORT:

Poort gemarkeerd met "C": verbindingen naar de cilinder(s)
Poort gemarkeerd met “DS”: verbindingen met de extra stationaire of automatische piloot

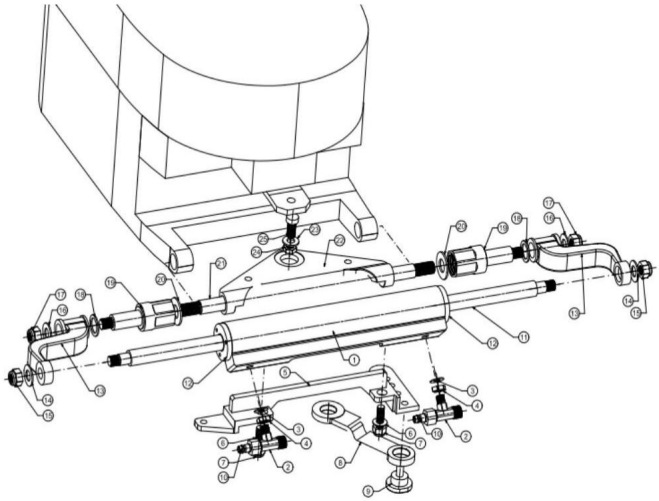
Installatie cilinder YSH-MR300-B:

WAARSCHUWING:

Het is belangrijk om regelmatig, minimaal elke 3 maanden (of elke maand bij professioneel gebruik), het juiste aanhaalmoment van de bout en de borgmoer te controleren.

De cilinderarm moet bij de meeste merken buitenboordmotoren aan de roerarm van de motor worden bevestigd. Mocht de roerarm in de weg zitten van andere onderdelen van de buitenboordmotor, dan kan deze onder de motor worden gemonteerd.

in plaats daarvan de helmstok.



WAARSCHUWING:

Verwijder de rode doppen om de koppelingen van de slang te monteren.

- Controleer voor de installatie of uw motor geschikt is voor dit type cilinder en of de ruimte aan de achterkant van uw auto groot genoeg is voor de installatie.

- Smeer voor de installatie de bewegende verbindingsdelen van de motor, de cilinder en de zuigerstang met een geschikt smeermiddel voor boten. Richt de motor vervolgens recht naar de middelste positie.

- Draai de zelfborgende moeren (7) (9) aan beide uiteinden van de cilinderzuigerstang en de montagestang los en verwijder de montagestang (14), roestvrijstalen ring (12), spelingafstellingsblok (11) en spelingafstellingsmoer (13). Nadat u de accessoires hebt verwijderd, installeert u de montagestang (14) in het montagegat van de motor (zoals hierboven afgebeeld);

Verwijder de bout (4) in het middelste gat van de beugel van de cilinderdriehoekplaat, pas de hoek van de motor aan, zodat deze overeenkomt met het gat op de motoraansluitplaat, gebruik bouten (4) en moeren (5) om de cilinderdriehoekplaat aan de motor te bevestigen. Let op de linker- en rechterzwaai van de machine om ervoor te zorgen dat de cilinder de beweging van de motor na installatie niet hindert.

Pas de hoek van de motor en de verlenglengte van de zuigerstang van de cilinder aan. Installeer de twee cilinderbeugels (6), de spelingsafstelmoer (13), de roestvrijstalen pakking (12) en de
het blok voor het afstellen van de speling (11) op de zuigerstang en de montagestang op de juiste manier aan te passen aan de speling tussen de motor en de cilinder. (Zie afbeelding hierboven)

Nadat de installatie is voltooid, moet de spelingsafstelmoer (13) naar links worden gedraaid en vergrendeld om de speling van de cilinder te elimineren. Dit zal uw gebruik verbeteren.
ervaring.

Nadat de installatie is voltooid, duwt u de motor naar links en rechts om de cilinder te testen. Controleer of er onderdelen zijn die de cilinder heen en weer laten draaien. Als er onderdelen zijn die de cilinder hinderen, moet u de installatie opnieuw afstellen. Als er geen onderdelen zijn die de cilinder hinderen, duwt u de motor tot het uiterste van de linker-/rechtergrens. De volgende stap is tanken en de uitlaatgassen leegpompen;

Sluit de aangebrachte olieleidingen op volgorde aan op de olieleidingkoppelingen (2), sluit de ontluchtingskoppelingen (3) van de cilinder af ter voorbereiding op de volgende vul- en ontluchtingsstappen voor de installatie van het systeem.

Waarschuwing:

Om stoten tegen de zuigerstang te voorkomen, is het verboden om tijdens de installatie met een sleutel of iets hards op de zuigerstang te slaan. Als de zuigerstang gekneusd raakt, kan dit leiden tot lekkage van hydraulische olie uit de oliecilinder, wat uw productervaring negatief beïnvloedt.

Bijtanken en ontluchten van het hydraulische stuursysteem

VEVOR hydraulische richting van het gasuitlaatsysteem:

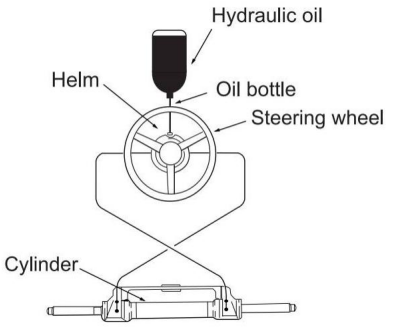
Voor deze werkprocedure zijn twee personen nodig. Het kan zijn dat één persoon niet alle lucht uit het hydraulische systeem kan verwijderen, waardoor de uitgangsdruk van het hydraulische systeem niet optimaal is.
genoeg, de impact van zwakte zwakte, trage reactie, en dus van invloed op uw productervaring.

Gebruik speciale milieuvriendelijke hydraulische olie van VEVOR of andere gekwalificeerde speciale hydraulische olie voor het tanken. Gebruik geen remolie. Het gebruik van andere onaanvaardbare corrosieve olie kan onherstelbare schade aanrichten.
uw systeem beschadigen en ertoe leiden dat het product niet langer onder de garantie valt.

Voorzorgsmaatregelen:

- Als u de pomp vult met hydraulische vloeistof voordat u de vulbuis op de pomp aansluit, kan de vulprocedure sneller en gemakkelijker gemaakt kunnen worden.
- In geval van nood kan tijdelijk niet-giftige, niet-corrosieve en niet-ontvlambare olie aan de systeem, maar het hele systeem moet daarna grondig worden gereinigd;
- Houd de vulslang tijdens het tanken zichtbaar. Zorg ervoor dat er geen olie in de pomp komt. Anders kan er lucht in de tank komen, waardoor de bijvultijd toeneemt.
- Tijdens het tanken en leegpompen wordt de hydraulische olie verzameld uit het ontluchtingsspruitstuk van De cilinder is na enkele ogenblikken direct klaar voor gebruik.
- Bescherm het milieu en voer gebruikte olie op de juiste manier af. De speciale hydraulische olie van het VEVOR-systeem kan worden hergebruikt nadat deze is gefilterd door een filter met een gatdiameter kleiner dan of gelijk aan 38 µm.

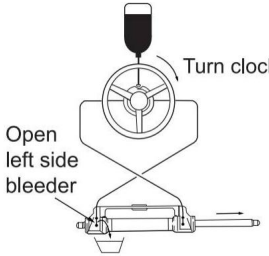
Stappen voor bijvullen en ontluchten:



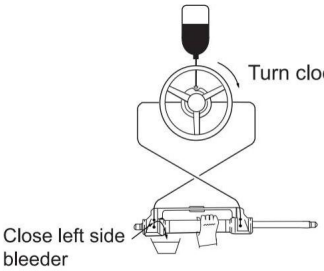
- Schroef de filetpijpdraad vast die is uitgerust met het systeem in de brandstofpomppoort en draai deze vast totdat deze luchtdicht is.

- Bevestig de scherpe houder die bij dit systeem is geleverd op de dop van de oliefles. Steek de scherpe mond met enige kracht in de pomp en giet de olie in de brandstofvulpijp totdat u geen lucht meer ziet (de fles kan worden samengeknepen).
  (voorzichtig om het bijvullen te versnellen.)

Bijtanken en ontluchten van het hydraulische stuursysteem

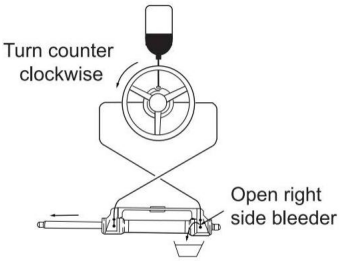


•Draai het stuur langzaam met de klok mee tot één de zijkant van de zuigerstang volledig is uitgeschoven. Bevestig de uitlaatpijp aan de intrekzijde van de zuigerstang om de olie uit de uitlaat op te vangen.

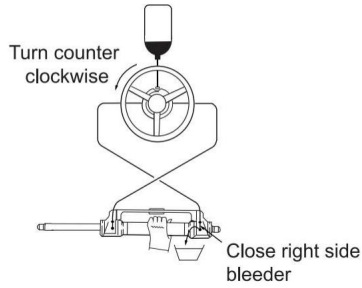


• Houd de cilinder vast om te voorkomen dat de cilinder gaat draaien, schroef de leegloopnippel los die zich aan de zijkant van de ontluchter bevindt (draai hem niet helemaal los, het is voldoende als u de olie kunt zien). Draai het stuurwiel met de klok mee totdat u de binnenkant van de uitlaatpijp ziet. De uitgestoten olie is stabiel en grondig, geen bellen, draai het stuurwiel en draai tegelijkertijd de leegloopmoer vast, sluit de uitlaatfittingen;

• Blijf het stuurwiel tegen de klok in draaien totdat de oorspronkelijke intrekzijde van de zuigerstang volledig is uitgeschoven. Bevestig de uitlaatpijp aan de intrekzijde van de zuigerstang om de olie uit de ontluchting op te vangen.



• Houd de cilinder vast om te voorkomen dat deze gaat draaien, draai de moer van de ontluchtingsverbinding aan één kant los. (Draai hem niet helemaal los, maar draai hem los zolang u de olie nog kunt zien). Draai het stuurwiel met de klok mee totdat u ziet dat de olie stabiel uit de ontluchtingsbuis komt en er geen luchtbellen meer zijn. Draai de ontluchtingsplug weer vast en sluit de ontluchtingsvoorzieningen.



• Draai het stuurwiel meerdere keren met de klok mee/tegen de klok in om het aantal volledige roeromwentelingen (parametertabel) te controleren en te bepalen of de hydraulische vloeistof in de slangen volledig is weggepompt. Als er nog steeds lucht is, zal het aantal volledige roeromwentelingen toenemen. Als er nog veel lucht is die niet is weggepompt, herhaal dan procedure (3) t/m (6). Als er een kleine hoeveelheid lucht is, draai dan het volledige roer in één rechte, omgekeerde halve cirkel, draai het volledige roer opnieuw en doe dit 5-6 keer voor de linker- en rechterrichting.

• Verwijder na het slagen van de roertest de brandstofleiding en Ontlucht de pijp, draai de brandstofdop vast, plaats de lege aansluitmof en sluit de ongebruikte hydraulische olie af voor later onderhoud en reparatie. (Controleer het oliepeil van de hydraulische pomp eens per kwartaal, te weinig olie zal onregelmatigheden veroorzaken.)

Algemene storingen en oplossingen

Storingen en oplossingen:

Hieronder vindt u de meest voorkomende storingen en hun oorzaken en oplossingen.

Wanneer het roer volledig draait (cilinder volledige slag), kan er lichte weerstand optreden en kunnen interne onderdelen klikkende geluiden maken. Deze worden veroorzaakt door de interne kogel van de klepspoel en de stalen kogel van het lager wanneer deze draaien. Dit is een normaal verschijnsel. Denk niet dat het door fouten wordt veroorzaakt.

SCHULD	OORZAAK	OPLOSSING
Het hydraulische roer zit bij de installatie volledig vast.	Verstopping in de leiding tussen de hydraulische pomp en de hydraulische cilinder.	Controleer of de tuinslang verstopt of geknikt is. Als de slang geknikt is, moet u de beschadigde slang vervangen. Als u dat niet doet, kunt u de besturing verliezen en ernstig persoonlijk letsel of schade aan eigendommen veroorzaken.
Het is moeilijk om de brandstof bij te vullen systeem, zelfs als het systeem aangeeft dat de brandstofvoorraad vol is, blijven er luchtbelletjes uit de oliepomp komen.	• Er zit lucht in het systeem • Lekkende ontluchtingsfittingen • Hydraulische leidingen vertonen kronkel- of buigletsels.	Installeer het systeem correct volgens de installatiehandleiding. De inlaatleiding moet altijd omhoog lopen. • Draai de leegloopfittingen goed vast. • Wikkel de slang af en leg deze weer recht, of vervang de beschadigde slang.
Wanneer u het systeem gebruikt om te sturen, moet u het roer snel en meerdere keren volledig ronddraaien.	• Hydraulische leidingen hebben verbogen verwondingen • Er zitten gasbellen of fijne belletjes in de hydraulische olie. • Er is verkeerde hydraulische olie gebruikt-	• Ontspan en richt de slang vervangen of de beschadigde slang vervangen. • Tank of ontlaad op de juiste manier volgens de installatiehandleiding. • Gebruik de juiste hydraulische olie
Als het systeem volledig in de greep is, werkt het stuur gewoon niet.	Er zitten vuildeeltjes in de klep van de hydraulische pomp	• Gebruik de "band"-afdichtingstape niet op de interface. • Demonteer de hydraulische pomp om het vuil te verwijderen.
Wanneer het schip stilligt, kan het systeem het schip gemakkelijk besturen. Tijdens het zeilen is het echter zeer moeilijk te besturen.	• Er is gekozen voor een klein stuurwiel. • Motoraansluiting is niet correct ingesteld, . Airbag wordt gegenereerd in het systeem en de lucht worden niet volledig uitgesloten. • Systeemconfiguraties overschrijden de vermogenslimieten.	• Stap over op een groter stuurwiel waarvan de maximale diameter niet groter is dan 56 cm. • Zorg ervoor dat de motorverbindingsinstellingen correct zijn. • Controleer het olieoppervlak van de hydraulische pomp, reset de tank- en ontluchtingsfunctie correct.
Stuurwiel draait naar linker bakboordzijde, Schip draait naar rechts	Verkeerde aansluiting van de olieleiding	Verwissel de twee olieleidingen van de cilinder met elkaar en monteer ze.
Cilinder kan niet op de motor worden gemonteerd.	Voor elke cilinder is een bijbehorend motormodel nodig.	Raadpleeg de handleiding of de klantenservice van de dealer om het model te wijzigen.

Wanneer de roerpomp het stoppunt bereikt (cilinderslag), is een kleine hoeveelheid hydraulische drift normaal en is de roerpomp niet 100% geblokkeerd.

Onderhoud

Waarschuwing:

Volg de routinematige onderhoudsschema's zoals hieronder beschreven , binnen het aangegeven tijdsbestek garandeert u jarenlange service van uw VEVOR-stuursysteem en beschermt u en uw passagiers tegen de gevaren die op en rond het water aanwezig zijn.

Het niet uitvoeren van onderhoudscontroles kan leiden tot verlies van de besturing, schade aan eigendommen en/of persoonlijk letsel.

Inspecties zijn elk jaar nodig en moeten worden uitgevoerd door gespecialiseerde scheepsmonteurs.
Controleer de as en de O-ringen van de cilinder, de O-ringen van de roerpomp en de aansluitingen van de cilinder en de roerpomp om lekkages te voorkomen.

Controleer of alle bevestigingsmiddelen/fittingen in het hele stuursysteem goed vastzitten.
Reinig het systeem met schoon water en een niet-schurende vloeistof.
Reinigingsvloeistoffen die ammoniak bevatten voor , Zuren of andere bijtende ingrediënten mogen niet worden gebruikt voor het reinigen onderdelen van het hydraulische stuursysteem.
Gebruik geen remolie of automatische transmissieolie (ATE). Gebruik alleen compatibele hydraulische oliën.

Vóór elk gebruik:

- Controleer het vloeistofniveau in de hoogste stuurpomp
- Controleer de onmiddellijke stuurreactie bij het draaien aan het stuurwiel/de stuurwielen
  (Zorg ervoor dat de motor draait wanneer het stuur wordt gedraaid).
- Voer een visuele inspectie uit van alle stuurslangen en koppelingen op slijtage, knikken en/of lekkages.
- Controleer op binding, losse , versleten of lekkende stuurcomponenten.

Waarschuwing:

Gebruik de boot NIET als een onderdeel niet naar behoren functioneert.
Maak in dat geval direct foto's en neem contact op met uw dealer.

Na de eerste 20 uur , dan elke 100 uur of 6 maanden daarna (afhankelijk van wat het eerst komt):

- Alle hierboven genoemde punten
- Controleer de stevigheid van ALLE bevestigingsmiddelen/fittingen in het hele stuursysteem. Draai vast met het juiste koppel.
  specificaties zijn vereist.
- Controleer op mechanische speling of speling in het hele stuursysteem en corrigeer dit indien nodig.
- Controleer op tekenen van corrosie. Neem contact op met uw dealer als er corrosie aanwezig is.

Na elke 200 uur of 12 maanden (afhankelijk van wat het eerst komt):

- Alle hierboven genoemde punten.
- Verwijder de steunstang van de stuur-/kantelbuis van de motor. Reinig de stuur-/kantelbuis van de motor en smeer deze opnieuw in met
  een goede kwaliteit smeermiddel voor op zee.
- Vet de steunstang rijkelijk in.
- Smeer alle contactpunten in de cilinder- en trekstanginstallatie.
  Verwijder de stuurstangbout NIET om deze opnieuw in te vetten.
- Verwijder het stuurwiel en smeer de wielas opnieuw in met een kwalitatief goed smeermiddel voor boten.
- Controleer de hydraulische olie op reinheid , indien nodig doorspoelen.

Alle werkzaamheden aan het stuursysteem MOETEN worden uitgevoerd door een gekwalificeerde monteur met de juiste werkkennis van het systeem.

Koppel de lijst

HYDRAULIC STEERING SYSTEM UP TO 300HP		
ENGINE	**POWER**	**YEAR**
Yamaha	75C-90 2 Stroke	1998-2008
	115C-130B 2 Stroke	1990-2008
	150F-200F-250G 2 Stroke	1996-2007
	150 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	175-200-225-250-300 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	F70 4 Stroke	2010-to date
	F90-F100-F115-F150 EFI 4 Stroke	1999-2007
	F200-F225-F250 4 Stroke	2002-2007
	F115-F150	2004-to date
	F200-F225-F250-F300 4 Stroke	2006-to date
Honda	BF75-90 4 Stroke	1995-to date
	BF115D	1998-2009
	BF115A	2009-to date
	BF130A	1998-2005
	BF135-150 4 Stroke	2005-to date
	BF90-BF150 V-TEC 4 Stroke	2008-to date
	BF175-200-225-250 4 Stroke	2001-to date
Suzuki	DF70-80-90 4 Stroke	1998-to date
	DF100-115-140 4 Stroke*	1998-2008
	DF100-115-140 4 Stroke new model	2008-to date
	DF150-175 4 Stroke	2006-to date
	DF200-DF225-DF250-DF300	
Tohatsu	115-120-140 2 Stroke	2004-to date
Nissan	70-90-115 TLDI 4 Stroke	2004-2011
Mercury Mariner	75-90-115-125 Optimax 2 Stroke	2004-to date
	135-150-175 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	200-225-250 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	RACING 300 Optimax 2 Stroke	1999-2011
	100-115 EFI 4 Stroke	2007-to date
	115-125-150 EFI 2 Stroke	1990-2007
	225-250 EFI 2 Stroke	2000-2007
	250 Saltwater EFI 4 Stroke	2007-2011
	135 Verado L4 4 Stroke	2004-2006
	150-175-200 Verado L4 4 Stroke	2004-to date
Evinrude	E75-E90 2 Stroke	2004-to date
	E115-E130-E135 2 Stroke V4	1995-to date
	E150-E175-E200 2 Stroke V6	1995-to date
	E200 HO-E225-E250 2 Stroke V6	1995-to date
	E250 HO-E300 2 Stroke V6	
Selva	80 Portofino/Tigershark 2 Stroke	1995-to date
	150 White Shark 2 Stroke	2001-2007
	100EFI Marlin -115 EFI Narwhal-150EFI	2000-to date
Johnson	BJ90-115-140 4 Stroke	2001-2007
	J90-115 V4 2 Stroke	1995-2007
	J150-175 V6 2 Stroke	1995-2007
	J200-225 V6 4 Stroke	2004-2007

Fabrikant: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Adres: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, Baoshanqu, Shanghai 200000 CN.

EG-vertegenwoordiger: E-CrossStu GmbH.

Mainzer Landstr.69, 60329 Frankfurt am Main.

VK VERTEGENWOORDIGER: YH CONSULTING LIMITED.

C/O YH Consulting Limited Kantoor 147, Centurion House, London Road, Staines-upon-Thames, Surrey, T W18 4AX Geïmporteerd naar AUS: SIHAO PTY LTD.

1 ROKEVA STREETEASTWOOD NSW 2122 Australië Geïmporteerd naar de VS: Sanven Technology Ltd.

Suite 250, 9166 Anaheim Place, Rancho Cucamonga, CA 91730

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Technische ondersteuning en e-garantiecertificaat

www.vevor.com/support

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Teknisk support och e-garanticertifikat

www.vevor.com/support

Hydraulisk styrning för båt

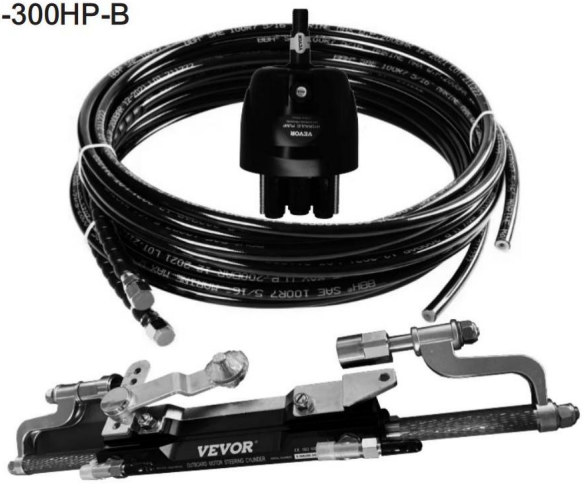
Modell: YSH-300HP-B

Vi fortsätter att sträva efter att erbjuda dig verktyg till konkurrenskraftiga priser. "Spara hälften", "Halv priset" eller andra liknande uttryck som används av oss representerar endast en uppskattning av de besparingar du kan göra genom att köpa vissa verktyg hos oss jämfört med de stora toppmärkena och betyder inte nödvändigtvis att det täcker alla kategorier av verktyg som erbjuds av oss. Vi påminner dig om att noggrant kontrollera när du gör en beställning hos oss om du faktiskt sparar hälften jämfört med de stora toppmärkena.

VEVOR®
TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Hydraulisk styrning
För båtar

Model: YSH-300HP-B







BEHÖVER DU HJÄLP? KONTAKTA OSS!

Har du frågor om produkten? Behöver du teknisk support? Kontakta oss gärna:

Teknisk support och e-garanticertifikat
www.vevor.com/support

Detta är originalinstruktionerna, vänligen läs alla instruktioner noggrant innan du använder produkten. VEVOR förbehåller sig en tydlig tolkning av vår användarmanual. Produktens utseende ska vara beroende av den produkt du mottagit. Vi ber om ursäkt för att vi inte kommer att informera dig igen om det finns några teknik- eller programuppdateringar för vår produkt.

Tack för att du köpte det hydrauliska styrsystemet från Vevor .

Den här manualen kommer att förklara systemets olika funktioner så att du kan till fullo uppleva den exklusiva njutning som den här produkten kan ge dig.

- VEVOR hydrauliska styrsystem är baserat på konceptet för modern industri design, högeffektiv kolvpumpteknik med hög transmissionseffekt tillämpas till design och tillverkning av fartygsstyrmaskiner, vilket gör din styrning systemet mer stabilt, smartare och mer pålitligt.
- Huvudkomponenterna i styrväxeln är av höghållfast aluminiumlegering och rostfritt stål som kan användas i tuffa marina förhållanden och förlänga livslängden styrväxelns livslängd.

» Styrväxeln avlastar dig från den tunga och oflexibla mekaniska axeln styrning, vilket kan spara dina ömma armar. Det kan öka körglädjen snabb motorbåt.

Huvudfunktioner:

- Styrpumpen har en kompakt inre struktur och ett modernt och vackert utseende.

• Inbyggd tvåvägsspärrventil eliminerar returmomentet.

- Lätt att byta axeltätning, användarvänlig design;
- Rattaxel med speciell ytbehandling har inte bara styrka och tillförlitlighet, utan har också egenskaper som slitstyrka och korrosionsbeständighet.
- Höghållfast aluminiumlegeringsskal och ytbehandlingsprocess kan säkerställa dess slitage och korrosionsbeständighet och effektivt förhindra vattenerosion.
- Rördragning: Snabbkopplingar i höghållfast nylon för 1/4-rör gör installationen kompakt och den är återanvändbar.
- Användning av specialanpassad hydraulolja av hög standard kan förbättra smörjningen av delar och tätningsskydd.



INDIK

— Allmänna säkerhetsregler och garanti

— Säkerhetsregler

— Installationsanvisningar

— Tekniska parametrar och minsta storlek på stänkbrunn

— Teknisk information

— Minsta mått på stänkbrunn

— Installation av slangar/kopplingar - pumpanslutning

— Montering av hydraulslang

— Montering av hydraulslang/slangkoppling

— Installation av hydrauliskt styrsystem YSH"NR300/YSH"MR300

— Installation av styrpump YSH-NR300

— Hydrauliskt styrsystem YSH-NR300/YSH-MR300-A

— Tankning och avluftning av hydrauliskt styrsystem

— Allmänna fel och lösningar

— Underhåll

» Allmänna säkerhetsregler och garanti

Denna installations- och underhållsmanual är en integrerad del av produkten och måste vara helt förstådd av användaren före installation.

Installation, underhåll och flytt av komponenter i hydrauliska riktningssystem i VEVOR-serien måste utföras av auktoriserade och kvalificerade professionella tekniker. VEVOR-serien har två års garanti på eftermarknadsservice vid användning av produkten. Om det finns några frågor eller problem, vänligen kontakta

återförsäljaren i tid. VEVOR kommer att ge korrekt vägledning. VEVOR ansvarar inte för konsekvenserna av obehörig demontering eller demontering.

Utan att det påverkar produktens natur förbehåller sig VEVOR rätten att göra ändringar i beskrivningen och illustrationerna i denna manual. VEVOR tar inget ansvar för negativa konsekvenser som orsakas av att denna manual lästs på annat sätt som gör att användaren inte kan följa standardinstallationsanvisningarna.

» Installationsförsiktighetsåtgärder:

- Använd endast komponenter från VEVOR. Delar från andra tillverkare kan orsaka säkerhetsrisker och påverka styrfunktionen.
- På alla röranslutningsgängor, endast tätningar som Loctite PST eller motsvarande tätningsmedel ska användas. Använd inte tätningstejp eller liknande, eftersom det kan leda till att skräp tränger in i pumphuset och orsakar blockering av röret.
- Använd specialhydraulolja med 10 eller 15 noll som är kvalificerad och miljövänlig. Att använda annan olja (t.ex. bromsolja) kan orsaka irreparabla skador på din utrustning, vilket leder till förlust av styrfunktion och utebliven garanti.
- Rörets minsta böjningsradie är 1 "18" (30 cm). Rör inte vid vassa föremål. Fortsatt böjning, gnidning, repning eller vridning kan skada röret och bristning på grund av det normala styrtrycket, vilket orsakar förlust av styrfunktion.
- Låt inte röret falla fritt under användning, använd ståltråd eller annat PVC-material för att fästa det, så för att undvika potentiella säkerhetsrisker.
- Regelbundet underhåll av systemkomponenter och inspektion av rör och kopplingar för slitage eller skador kan förlänga utrustningens livslängd.

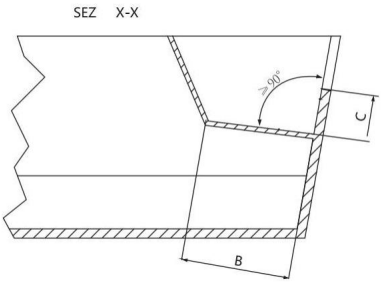
Tekniska parametrar och minsta storlek på stänkbrunn

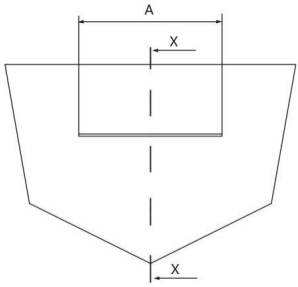
» Teknisk information:

TYP	YSH-90HP	YSH-150HP	YSH-300HP-A	YSH-300HP-B
PUMPS	NR90	NR150	NR300	NR300
KAPACITET CM3	16	18	27	27
Hjulgänga		5/8"--18UNF		
MAX TRYCKSTANGAR	68	68	68	68
HJULVARV	5	5. 5	6,8	7
CYLINDRAR	MR90	MR150	MR300-A	MR300-B
RÖR-ID[mm]	25	30	35	35
STÅNG-ID[mm]	14	16	18	18
UTKRAFT/KGF	232	400	470	470
SLAGLÄNGD[mm]	200	195	205	200
VOLYM [cc]	73	117	135	141
ANSÖK PÅ	Upp till 90 hk	Upp till 150 hk	Upp till 300 hk	Upp till 300 hk

• Minsta mått på stänkbrunn:

Innan du försöker installera, se till att båtens stänkbrunn har följande minimimått.



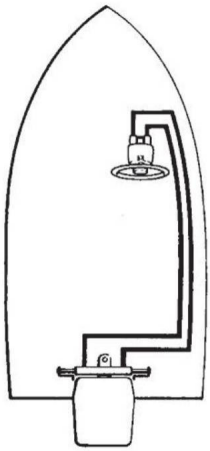


MINSTA MÅTT FÖR STÄNKBRUNNEN			
Antal motorer	En	B	C
1	560 mm-21,25 tum	152 mm-5,98 tum	152 mm-5,98 tum
2	111017101-21,55"	152 mm-5,99 tum	152 mm-5,99 tum

Installation av slangkopplingar - pumpanslutning

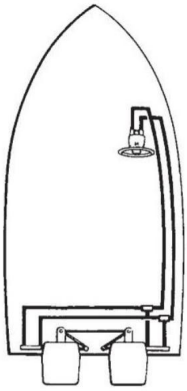
* Installation av slangar/kopplingar - pumpanslutning

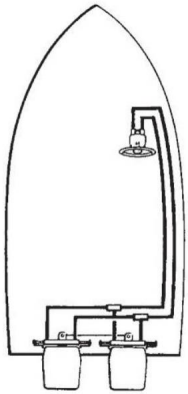
Se illustrationerna nedan för korrekt anslutning av slangar från roderpump till cylinder.

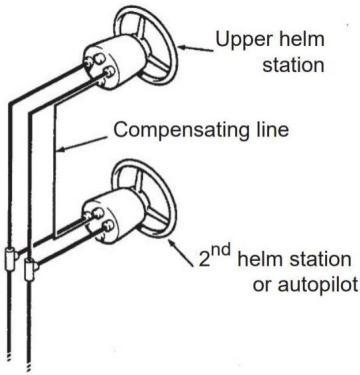


FÖR YSH-MR 90/150/300

Slanganslutning

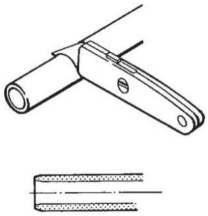




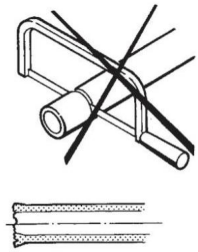


Installation av slangar/kopplingar - pumpanslutning

Slanganslutning







VEVOR rekommenderar endast användning av VEVOR styrslangar.

Försök alltid att dra slangarna längs den kortaste vägen för att undvika eventuell effektförlust. För att underlätta avluftningen av systemet rekommenderas att montera slangarna horisontellt med en lutning på cirka 3 cm per meter; pumpsidan måste vara högre än cylindersidan.

Skydda alltid slangar som måste passera genom ett annat fack eller använd lämpliga skotkopplingar eller hylsa.

Slangen måste installeras på ett sådant sätt att den inte utgör ett hinder för andra komponenter.

Ta inte bort skyddsändarna förrän slangarna har dragits och är redo att anslutas till roderpumpen, slangkopplingen eller styrcylindern/cylinderna.

Se till att slangarna är tillräckligt långa för att cylindern ska kunna röra sig längs hela svängbågen och för att motorn/motorerna ska kunna trimmas/tiltas upp/ner.
Se till att skyddskåporna sitter kvar på slangarnas ändar under hela slanginstallationen.

Uppmärksamhet:

Installera inte slangar i ett område där de kommer att utsättas för hög värme. Extrem värme minskar slangens sprängtryck och kan orsaka att slangen smälter. Var mycket ren. Se till att rör och slangar är helt rena och fria från spån.

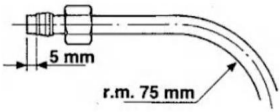
Notera:

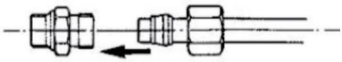
Flexibla slangar måste kapas med hjälp av en vass kniv;
Använd aldrig en såg, eftersom nylonfragment i hydraulsystemet orsakar allvarliga problem.

Installation av slangkopplingar - pumpanslutning

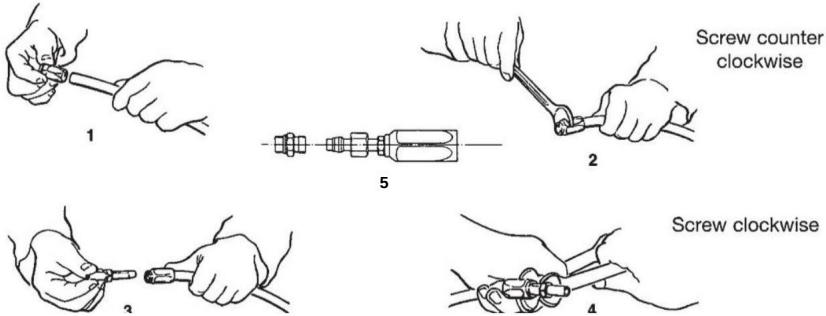
Installation av hydraulslangar

Efter att nylonslangen har kapats, montera kopplingsmuttern och stödhylsan på slangen (kontrollera att den sitter ordentligt i förhållande till slangens ände). Efter att muttern har monterats måste du dra åt den med hjälp av en skiftnyckel.

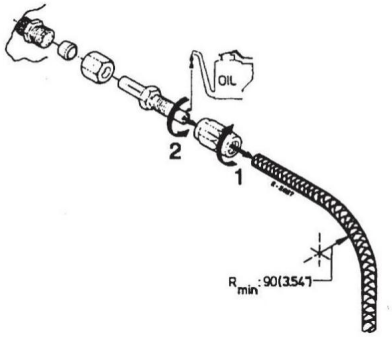




Annars kan du montera en flexibel nylonslang med återhämtningsbara kopplingar. Gör som illustrationerna nedan visar.



Rengör slangarnas insida efter installationen genom att blåsa igenom med tryckluft för att undvika stopp och för att avlägsna damm och skräp från förvaringen. Innan luftningen påbörjas rekommenderas det också att skölja systemet. Använd inte vatten.



1 Skruva fast rörkopplingshylsan på slangen (vänstergänga) efter kapning.
2 Smörj rörkopplingen och skruva fast den i hylsan. Se till att slangens inre mantel passar
Följ inte när du drar åt skruven. Se också till att slangens inre mantel inte kläms när du drar åt skruven.

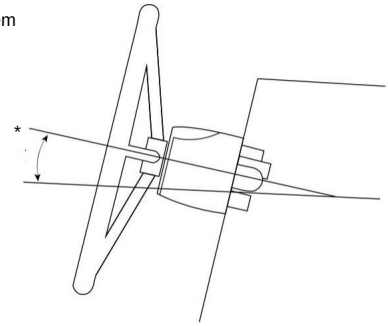
3 Kontrollera att det inte finns någon intern störning genom att föra in en liten skruvmejsel i rörkopplingen innan du fortsätter med slanginstallationen till roder eller cylinder.

YSH-NR300/YSH-MR300-B hydrauliskt styrsystem

Hydrauliskt riktningssystem YSH-NR300/YSH-MR300Installation:

Installationsverktyg (För att slutföra installationen av detta system behöver du följande verktyg):

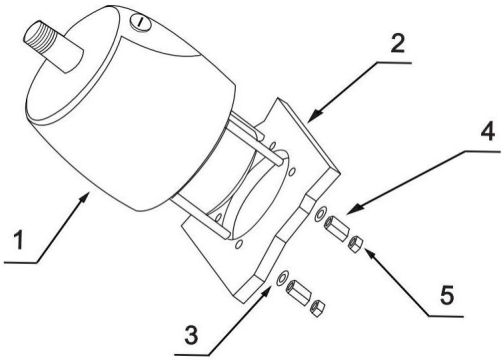
- Hålsåg med 77 mm diameter
- 9 mm borr
- 30 mm monteringsnyckel
- 11 mm monteringsnyckel
- 19 mm monteringsnyckel
- 17 mm monteringsnyckel
- 12 mm monteringsnyckel
- 0,945 tum (24 mm) hylsnyckel



Viktig:
Utför luftningsproceduren manuellt och med roderpumpen lutad med högst 10°(X).

Installation av styrpump YSH-NR300:

- Bestäm vinkeln och positionen du installerar för att säkerställa att ratten inte stör annan utrustning. Kontrollera att det fortfarande finns tillräckligt med utrymme bakom instrumentbrädan på bryggan (2) för montering och röranslutningar.



RIF.	KVANTITET	BESKRIVNING
1	1	pump
2	1	Styrelse
3	4	Shim
4	4	Förlängningsmutter
5	4	Låsmutter

YSH-NR300 /YSH-MR300-B hydrauliskt styrsystem

Fäst en 1:1-mall för montering av åtkomsthålet (medföljer i den här manualen) på instrumentpanelen och placera den monteringshålet som standard med en hålskärare.

Borra ett hål med en diameter på 77 mm (3,03 tum) och borra fyra hål med en diameter på 9 mm (0,354 tum) enligt monteringsdetaljerna. mall.

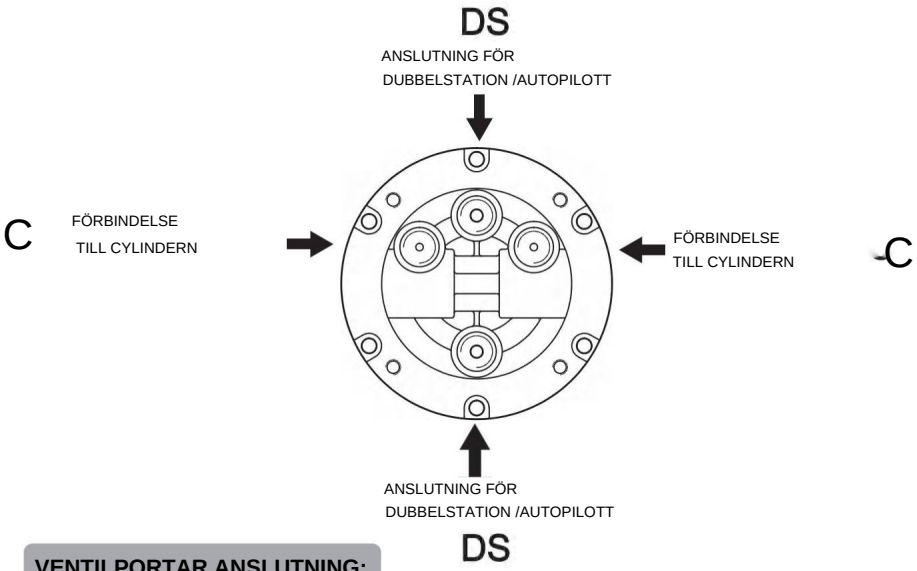
Dra den monterade slangen genom det mittersta hålet med en diameter på 77 mm och anslut den till styrpumpen (1).

Montera styrpumpen på instrumentpanelen med 4 brickor (3) och 4 dragavlastningsmuttrar (4), 4 låsmuttrar (5), åtdragningsmoment < 15 N.

Smörj den koniska delen av axeln. Montera den halvcirkelformade kilen. Placera ratten i riktningsaxeln och rattens kilspår på den halvcirkelformade kilen. Placera mellanlägget och dra åt rattlåsmuttern.
Åtdragningsmomentet är <20 Newton.

Notera:

- Styrpumpen ska monteras med en lutningsvinkel på X < 20°. Om den överskrids kan det orsaka att luft tränger in i kanalen och påverka styrfunktionen.
- Använd endast självlåsande fästelement från VEVOR eller standardfästen. Använd icke-självlåsande fästelement kan istället göra att utrustningen lossnar eller separerar.
- Öppna inte pumplocket eller påfyllningslocket när du monterar styrpumpen för att förhindra smuts och flisor från att komma in i pumpen och orsaka styrfunktionen.
- Teflonliknande bandtätningar kan inte användas på rörnipplar, vilket kan orsaka att tejpflisor tränger in i pumphuset och därmed påverka styrfunktionen. (VEVOR-serien är en rörgängtätningsteknik som inte kräver användning av andra tätningstejper.)



VENTILPORTAR ANSLUTNING:

Port märkt "C": anslutningar till cylindern/cylinderna
Port märkt "DS": anslutningar till den extra stationära eller autopiloten

YSH-NR300/YSH-MR300-B hydrauliskt styrsystem

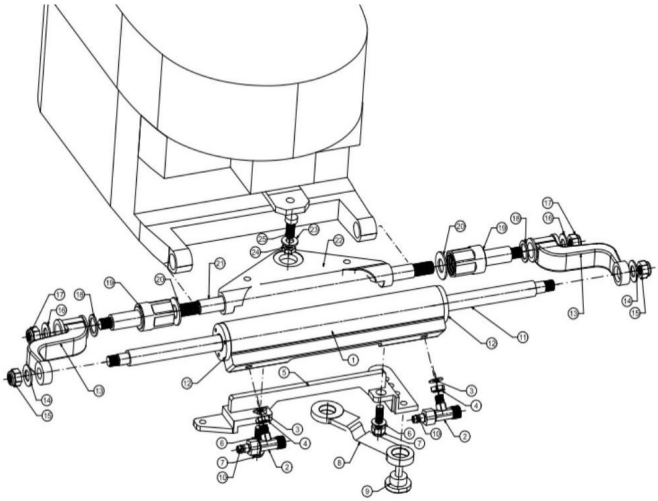
Installation av cylinder YSH-MR300-B:

VARNING:

Det är viktigt att regelbundet, minst var tredje månad (eller varje månad för professionellt bruk), kontrollera rätt åtdragningsmoment för denna bult och låsmuttern.

Cylinderarmen bör monteras på motorns rorkult på de flesta märken av utombordare. Om rorkulten skulle komma i kontakt med andra delar av utombordaren kan den monteras under.

rorkulten placerad istället.



VARNING:

Ta bort de röda locken för att montera slangens kopplingar.

- Innan du försöker installera, kontrollera om din motor är lämplig för denna typ av cylinder och se till att utrymmet i akterbrädan är tillräckligt stort för installationen.
- Smörj motorns rörliga anslutningsdelar, cylindern och kolvstången med kvalificerat marint smörjmedel före installationen, och räta upp motorn till mittläget.
- Lossa de självlåsande muttrarna (7) (9) i båda ändar av cylinderkolvstången och monteringsstången och ta bort monteringsstången (14), brickan i rostfritt stål (12), justeringsblocket för spelrum (11) och justeringsmuttern för spelrum (13). Efter att ha tagit bort tillbehören, montera monteringsstången (14) i motorns monteringshål (enligt ovan);

Ta bort bulten (4) i mitthålet på cylindertriangelplattans fäste, justera motorns vinkel så att den motsvarar hålet på motorns anslutningsplatta. Använd bultar (4) och muttrar (5) för att fästa cylindertriangelplattan på motorn. Var uppmärksam på maskinens vänster- och högerrörelse för att säkerställa att cylindern inte stör motorns rörelse efter installationen.

Justera motorns vinkel och cylinderns kolvstångs förlängningslängd. Montera de två cylinderfästena (6), gapjusteringsmuttern (13), packningen i rostfritt stål (12) och avståndsjusteringsblocket (11) till kolvstången och monteringsstången korrekt enligt avståndet mellan motorn och cylindern. (Se bilden ovan)

När installationen är klar ska mellanrumsjusteringsmuttern (13) vridas åt vänster och låsas för att eliminera det löpande mellanrummet i cylindern. Detta kommer att förbättra din användning.
uppleva.

När installationen är klar, tryck motorn åt vänster och höger för att provköra cylindern. Kontrollera om det finns störande delar när cylindern roterar fram och tillbaka. Om det finns störningar måste du justera installationen. Om det inte finns några störningar, tryck motorn till slutet av vänster/höger-gränsen. Nästa steg är att tanka och tömma avgaserna;

Anslut de monterade oljerören till oljerörskopplingarna (2) i ordningsföljd, lås cylinderns luftningskopplingar (3) för att förbereda nästa bränslepåfyllnings- och avgasningssteg för installation av systemet.

Varning:

För att undvika att stöta mot kolvstången är det förbjudet att slå på kolvstången med en skiftnyckel eller något hårt vid montering. Om kolvstången skadas kan det orsaka läckage av hydraulolja i oljecylindern, vilket äventyrar din produktupplevelse.

Tankning och luftning av hydrauliskt styrsystem

VEVOR hydraulisk riktning för gasavgassystemet:

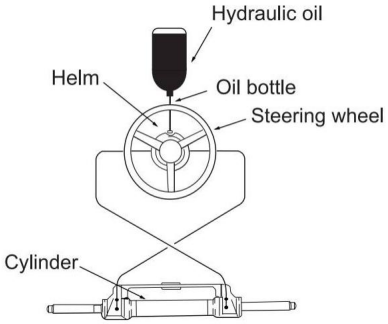
Denna arbetsprocedur kräver två personer. En person kan eventuellt inte helt avlägsna all luft inuti hydraulsystemet, vilket resulterar i att hydraulsystemets utgående tryck inte är korrekt.
tillräckligt, effekten av svaghet svaghet, långsam respons, vilket påverkar din produktupplevelse.

Använd speciell miljövänlig hydraulolja från VEVOR eller annan kvalificerad specialhydraulolja för tankning. Använd inte bromsolja. Användning av annan oacceptabel frätande olja kan orsaka irreparabla skador på
ditt system och resultera i att produkten inte kan omfattas av garantin.

Försiktighetsåtgärder:

- Om du fyller pumpen med hydraulvätska innan du ansluter påfyllningsröret till pumpen kan påfyllningsproceduren göras snabbare och enklare.
- I nödfall kan giftfri, icke-frätande och icke-brandfarlig olja tillfälligt levereras till systemet, men hela systemet måste rengöras noggrant efteråt;
- Håll påfyllningsslangen synlig under hela påfyllningsprocessen. Se till att olja inte kommer in i pumpen. Annars kan luft tillföras för att öka tankningstiden.
- Under tankning och avluftning samlas hydrauloljan som samlas upp från luftavluftningsgrenröret på Cylindern kan användas direkt efter en liten stund.
- Skydda miljön och kassera använd olja på rätt sätt. Den speciella hydrauloljan som tillhandahålls av VEVOR-systemet kan återanvändas efter att ha filtrerats av filtret med en håldiameter på högst 38 µm.

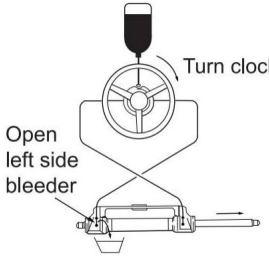
Steg för påfyllning och avluftning:



- Skruva fast kälrörets gänga som är utrustad med systemet i bränslepumpens port och dra åt för att säkerställa att den är lufttät.

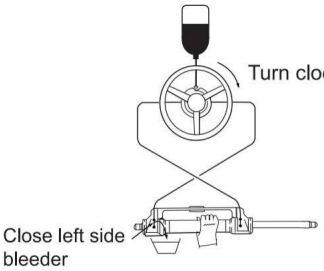
- Montera det vassa fästet som medföljer detta system på oljeflaskans lock. Tryck in den vassa öppningen i pumpen med lite kraft och häll oljan i bränslepåfyllningsröret tills du inte kan se luften (flaskan kan klämmas).
  försiktigt för att påskynda påfyllningen.)

Tankning och luftning av hydrauliskt styrsystem



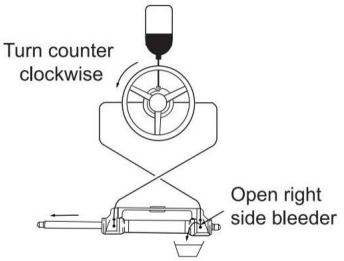
• Vrid ratten långsamt medurs tills ett sidan av kolvstången är helt utdragen. Montera avgasröret på kolvstångens indragna sida för att samla upp oljan från ventilationen.

• Håll i cylindern för att förhindra att den roterar, skruva loss tömningsnippeln som sitter på sidan av avluftaren (skruva inte loss den helt, det räcker om du kan se oljan). Vrid ratten medurs tills du ser insidan av avgasröret. Den utpressade oljan är stabil och ordentligt läckande, inga bubblor, vrid ratten samtidigt, dra åt tömningsmuttern och stäng avgaskopplingarna.

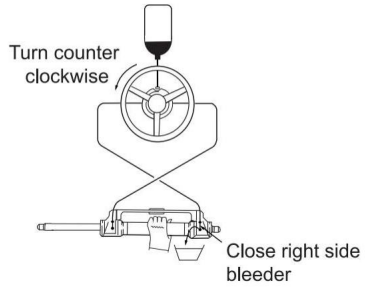


• Fortsätt att vrida ratten moturs tills den ursprungliga indragningssidan av kolvstången är helt utfälld. Montera avgasröret på kolvstångens indragningssida för att samla upp oljan från ventilationen.

• Håll i cylindern för att förhindra att cylindern roterar, skruva loss tömningskopplingens mutter på ena sidan. (Skruva inte loss den helt, det räcker så länge du kan se oljan). Vrid ratten medurs tills du ser att oljan från tömningsröret är stabil och utan bubblor, dra åt luftningslåset och stäng tömningsventilerna. ,



• Vrid ratten medurs/moturs flera gånger för att kontrollera antalet fullständiga rodervarv (parametertabell) för att avgöra om hydraulvätskan i slangarna har läckt ut helt. Om det fortfarande finns luft kvar kommer antalet fullständiga rodervarv att öka.) Om det fortfarande finns mycket luft kvar som inte har läckt ut, upprepa procedur (3) ~ (6). Om det finns en liten mängd luft kvar, gör ett fullständigt rodervarv i en rak, bakåtriktad liten halvcirkel, gör ett fullständigt rodervarv igen, gör detta 5-6 gånger i vänster och höger riktning.



• Efter att roderprovet har klarats, ta bort bränsleröret och luftningsrör, skruva på tanklocket, sätt tillbaka den avluftade anslutningshylsan, stäng den oanvända hydrauloljan för senare underhåll och reparation. (Kontrollera hydraulpumpens oljeyta en gång i kvartalet, otillräcklig olja orsakar något onormalt.)

Allmänna fel och lösningar

Fel och lösningar:

Följande är de vanligaste felen samt deras orsaker och lösningar.

När rodret roterar med fullt sidoröde (cylinderns fullslag) kan det förekomma ett lätt motstånd och ett klickande ljud från de inre delarna, vilket kommer från ventilspolens inre kula och lagrens stålkula när de går.
Det är normalt. Tro inte att det orsakas av fel.

FEL	ORSAKA	LÖSNING
Det hydrauliska rodret har fastnat helt under installationen.	Rörblockering mellan hydraulpumpen och hydraulcylindern.	Kontrollera om slangen är igensatt eller böjd. Om den är böjd måste du byta ut den skadade slangen, annars kan det leda till att du förlorar styrningen och allvarliga personskador eller egendomsskador.
Det är svårt att tanka systemet, även när systemet säger att bränslet är fullt, fortsätter bubblor att poppa ut från oljepumpen.	• Det finns luft i systemet • Läckage från avluftningskoppling • Hydrauliska rör har lindnings- eller böjskador.	Installera systemet korrekt enligt installationsmanualen. Inloppsröret måste alltid vara vänt uppåt. • Dra åt tömningskopplingarna. • Rulla ut och räta ut slangen eller byt ut den skadade slangen.
När du använder systemet för att styra måste du rotera rodret snabbt och snabbt flera gånger.	• Hydrauliska rör har böjda skador • Det finns gas eller fina bubblor i hydrauloljan. • Felaktig hydraulolja användes-	• Varva ner och räta ut slangen eller byt ut den skadade slangen. • Tanka eller avgasa på rätt sätt enligt installationsmanualen. • Använd rätt hydraulolja
När systemet är på fullt roder fungerar ratten helt enkelt inte.	Det finns smutsföroreningar i hydraulpumpens ventil	• Använd inte tätningstejpen vid gränssnittet. • Ta isär hydraulpumpen för att rengöra smutsen.
Systemet kan enkelt styra fartyget när fartyget ligger stilla. Det är dock mycket svårt att styra under segel.	• Liten ratt valdes. • Motoranslutningen är inte korrekt inställd, Airbagen genereras i systemet och luften är inte helt uteslutna. • Systemkonfigurationerna överskrider effektgränserna.	• Byt till en större ratt vars maximala diameter inte får överstiga 56 cm. • Justera motorns anslutningsinställningar korrekt. • Kontrollera oljeytan på hydraulik pump, återställ tankning och avluftning korrekt.
Ratten vrids åt vänster babords sida, Fartyget svänger höger	Felaktig oljerörsanslutning	Byt ut cylinderns två oljerör mot varandra och montera dem.
Cylindern kan inte monteras på motorn.	Varje cylinder kräver motsvarande motormodell.	Vänligen se manualen eller återförsäljarens kundtjänst för att byta modell.

När roderpumpen når stopppunkten (cylinderns fulla slaglängd) är en liten hydraulisk avdrift normal och roderpumpen är inte 100 % låst.

Underhåll

Varning:

Följ de rutinmässiga underhållsscheman som beskrivs nedan , inom den angivna tidsramen garanterar detta många års användning av ditt VEVOR-styrsystem samt skyddar dig och dina passagerare från de faror som finns på och utanför vattnet.

Underlåtenhet att följa underhållskontroller kan leda till att styrningen förloras, vilket orsakar egendomsskador och/eller personskador.

Inspektioner är nödvändiga varje år och måste utföras av specialiserade marinmekaniker.

Kontrollera axeln och cylinderns o-ringar, rorpumpens o-ringar samt cylinderns och rorpumpens kopplingar för att förhindra läckage.

Kontrollera att alla fästelement/beslag är åtdragna i hela styrsystemet.

Rengör systemet med färskt vatten och icke-slipande vätska.

Rengöringsvätskor som innehåller ammoniak , syror eller andra frätande ingredienser får inte användas för rengöring för alla delar av det hydrauliska styrsystemet.

ANVÄND inte bromsoljor eller automatväxellådsolja (ATE). Använd endast kompatibla hydrauloljor.

Före varje användning:

- Kontrollera vätskenivån i den högsta roderpumpen
- Verifiera omedelbar styrrespons när du vrider ratten/rattarna
  (Se till att motorn snurrar när ratten vrids.)
- Kontrollera visuellt alla styrslangar och kopplingar med avseende på slitage, böjningar och/eller läckor.
- Kontrollera om det finns bindningar eller lösa delar , slitna eller läckande styrkomponenter.

Varning:

KÖR INTE båten om någon komponent inte är i korrekt skick.

I så fall, ta bilder omedelbart och kontakta din återförsäljare.

Efter de första 20 timmarna , sedan var 100:e timme eller 6:e månad därefter (beroende på vilket som inträffar först):

- Alla punkter som anges ovan
- Kontrollera att ALLA fästelement/kopplingar i hela styrsystemet är åtdragna. Dra åt med rätt åtdragningsmoment. specifikationer krävs.
- Kontrollera om det finns mekaniskt glapp eller slask i styrsystemet, korrigera vid behov.
- Kontrollera om det finns tecken på korrosion. Kontakta din återförsäljare om korrosion förekommer.

Efter var 200:e timme eller 12:e månad (beroende på vilket som inträffar först):

- Alla punkter som anges ovan.
- Ta bort stödstången från motorns styr-/tiltrör. Rengör motorns styr-/tiltrör och smörj in det igen med ett marint fett av god kvalitet.
- Smörj stödstången rikligt.
- Smörj alla kontaktpunkter som visas i cylinder- och dragstångsinstallationerna.
  Ta INTE bort rorkultsbulten för att smörja in den igen.
- Ta bort ratten och smörj hjulaxeln med ett marint fett av god kvalitet.
- Kontrollera hydrauloljans renhet , spola om det behövs.

Allt arbete som utförs med styrsystemet MÅSTE utföras av en kvalificerad mekaniker med arbetskunskap om systemet.

Matcha listan

HYDRAULIC STEERING SYSTEM UP TO 300HP		
ENGINE	**POWER**	**YEAR**
Yamaha	75C-90 2 Stroke	1998-2008
	115C-130B 2 Stroke	1990-2008
	150F-200F-250G 2 Stroke	1996-2007
	150 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	175-200-225-250-300 HPDI VMAX 2 Stroke	2000-2008
	F70 4 Stroke	2010-to date
	F90-F100-F115-F150 EFI 4 Stroke	1999-2007
	F200-F225-F250 4 Stroke	2002-2007
	F115-F150	2004-to date
	F200-F225-F250-F300 4 Stroke	2006-to date
Honda	BF75-90 4 Stroke	1995-to date
	BF115D	1998-2009
	BF115A	2009-to date
	BF130A	1998-2005
	BF135-150 4 Stroke	2005-to date
	BF90-BF150 V-TEC 4 Stroke	2008-to date
	BF175-200-225-250 4 Stroke	2001-to date
Suzuki	DF70-80-90 4 Stroke	1998-to date
	DF100-115-140 4 Stroke*	1998-2008
	DF100-115-140 4 Stroke new model	2008-to date
	DF150-175 4 Stroke	2006-to date
	DF200-DF225-DF250-DF300	
Tohatsu Nissan	115-120-140 2 Stroke	2004-to date
	70-90-115 TLDI 4 Stroke	2004-2011
Mercury Mariner	75-90-115-125 Optimax 2 Stroke	2004-to date
	135-150-175 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	200-225-250 Optimax 2 Stroke	1999-to date
	RACING 300 Optimax 2 Stroke	1999-2011
	100-115 EFI 4 Stroke	2007-to date
	115-125-150 EFI 2 Stroke	1990-2007
	225-250 EFI 2 Stroke	2000-2007
	250 Saltwater EFI 4 Stroke	2007-2011
	135 Verado L4 4 Stroke	2004-2006
	150-175-200 Verado L4 4 Stroke	2004-to date
Evinrude	E75-E90 2 Stroke	2004-to date
	E115-E130-E135 2 Stroke V4	1995-to date
	E150-E175-E200 2 Stroke V6	1995-to date
	E200 HO-E225-E250 2 Stroke V6	1995-to date
	E250 HO-E300 2 Stroke V6	
Selva	80 Portofino/Tigershark 2 Stroke	1995-to date
	150 White Shark 2 Stroke	2001-2007
	100EFI Marlin -115 EFI Narwhal-150EFI	2000-to date
Johnson	BJ90-115-140 4 Stroke	2001-2007
	J90-115 V4 2 Stroke	1995-2007
	J150-175 V6 2 Stroke	1995-2007
	J200-225 V6 4 Stroke	2004-2007

Tillverkare: Shanghaimuxinmuyeyouxiangongsi

Adress: Shuangchenglu 803nong11hao1602A-1609shi, Baoshanqu, Shanghai 200000 CN.

EU-representant: E-CrossStu GmbH.

Mainzer Landstr.69, 60329 Frankfurt am Main.

REPRESENTANT FÖR STORBRITANNIEN: YH CONSULTING LIMITED.

C/O YH Consulting Limited Kontor 147, Centurion House, London Road, Staines-upon-Thames, Surrey, T W18 4AX Importerad till Australien: SIHAO PTY LTD.

1 ROKEVA STREETEASTWOOD NSW 2122 Australien Importerad till

USA: Sanven Technology Ltd.

Svit 250, 9166 Anaheim Place, Rancho Cucamonga, CA 91730

VEVOR®

TOUGH TOOLS, HALF PRICE

Teknisk support och e-garanticertifikat

www.vevor.com/support