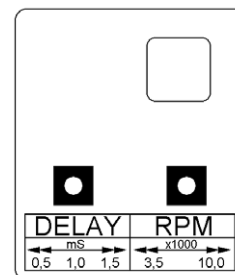


S410210392004 - CENTRALINA NRX-29 AD ANTICIPO FISSO CON LIMITATORE PROGRAMMABILE PER SCOOTER HONDA



Athena vi ringrazia per la preferenza accordatale, rimane comunque sempre a disposizione per rispondere alle vostre esigenze.
Buon lavoro!!

Caratteristica principale della centralina **NRX-29** è il **LIMITATORE DI GIRI INCORPORATO** che può essere attivato o disattivato (con l'apposito interruttore a serratura) anche con lo scooter in marcia.

Nel caso in cui tale limitatore viene **DISATTIVATO**, la **NRX-29** diventa una centralina da gara che vi consente di aumentare le reali prestazioni del vostro motore.

Se il limitatore viene invece **ATTIVATO**, la **NRX-29** rileva la velocità di rotazione del motore, e quando questa si avvicina alla soglia preimpostata (trimmer RPM), inserisce un ritardo di accensione (regolabile con il trimmer delay) che riduce la potenza erogata, limitando così i giri/minuto.

Si può pertanto, impostare la regolazione del limitatore in base all'effettiva velocità massima desiderata, con qualunque tipo di motore ed elaborazione.

Regolazione d'origine: 5000 RPM – 0.6 MS = 16 gradi di ritardo

0.5 MS-gradi = RPM x 0.003

1.0 MS-gradi = RPM x 0.006

1.5 MS-gradi = RPM x 0.009

Ci permettiamo di sottolinearvi che la centralina **NRX-29 NON PUÒ IN NESSUN MODO DANNEGGIARE IL VOSTRO MOTORE** poiché viene realizzata seguendo severissime procedure di qualità. L'installazione di una centralina RACING fa parte integrante del processo di elaborazione di un motore, quindi è consigliabile riconsiderare il tipo di candela utilizzata, in dipendenza delle caratteristiche del propulsore, e delle modifiche ad esso apportate. Inoltre, la presenza di una pipetta ed una candela schermata, può contribuire ad un maggiore equilibrio funzionale del sistema di accensione. Vi ricordiamo inoltre che occorre prestare molta attenzione nel caso in cui apportiate modifiche all'impianto elettrico, per evitare un eventuale cortocircuito che metterebbe fuori uso la vostra centralina.

CENTRALINA AD ANTICIPO FISSO

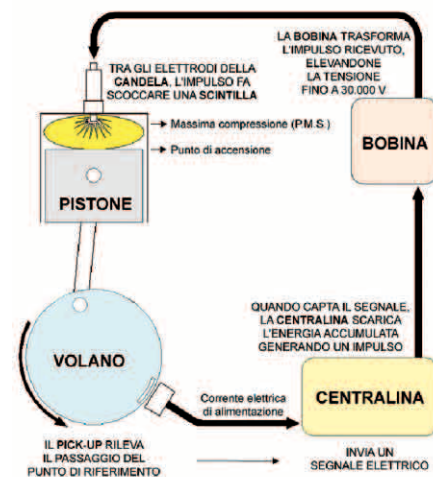
Per generare un movimento, il motore usa l'energia di un'esplosione. Questa è possibile grazie alla **centralina**. L'energia di alimentazione è generata dal volano e viene accumulata dalla **centralina**, la quale emette un **impulso elettrico** che, trasformato ad alta tensione dalla bobina, produce la scintilla fra gli elettrodi della candela, innescando l'accensione della miscela di aria e benzina compressa dal pistone.

Per poter agire al momento giusto la **centralina** deve sapere quando il pistone si avvicina al punto di massima compressione.

A ciò provvede il **PICK-UP**, un particolare dispositivo che rilevando il passaggio di un punto di riferimento sul volano in rotazione, invia un segnale alla centralina.

Questo tipo di centralina viene chiamato a **SCARICA CAPACITIVA** e viene contraddistinta dalla sigla **C.D.I.**

Come si è ben capito l'accensione inizia con un certo anticipo, ovvero prima che il pistone arrivi al punto di massima compressione per consentire al fronte di fiamma di coinvolgere la maggior parte della miscela aria/benzina, arrivando al culmine dell'esplosione quando si raggiunge la massima compressione. Viene definita centralina ad **ANTICIPO FISSO** poiché il pick-up, ad ogni giro, fa scattare la centralina sempre allo stesso punto della corsa del pistone. Questo tipo di **CENTRALINA** vi consente di aumentare le prestazioni del vostro motore, poiché è in grado di generare un impulso di durata accettabile, contenente una consistente quantità di energia, anche ad alti regimi, dove si riduce notevolmente il tempo per accumulare energia tra una accensione e l'altra (basti pensare che, a 12.000 giri/minuto, la centralina gestisce 200 accensioni al secondo). Per avere una buona scintilla, inoltre, la **BOBINA**, deve essere di alta qualità, ossia in grado di portare la tensione dell'impulso ai più alti valori possibili.

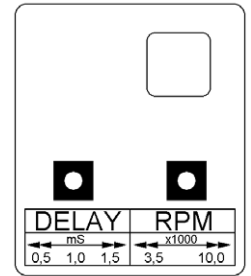


Si suggerisce il montaggio di questo articolo da parte di tecnici specializzati: se difetti e/o problemi venissero causati da una cattiva installazione, sarà declinata ogni ns. responsabilità per ogni qualsivoglia danno o pretesa tecnica ed economica nei ns. confronti. Quanto scritto su questo foglio d'istruzioni non si intende impegnativo. La ditta Athena si riserva il diritto di apportare modifiche qualora lo ritenesse necessario, inoltre non si ritiene responsabile per eventuali errori di stampa.

Tutti gli articoli ATHENA, prodotti nelle cilindrate e/o potenze superiori a quelle previste dal codice stradale del paese di appartenenza dell'utilizzatore finale, sono destinati esclusivamente ad uso agonistico sportivo. L'uso sulla strada pubblica, come anche in campo aeronautico e marino, è vietato. ATHENA declina ogni responsabilità per usi diversi.

Il cliente si rende pertanto responsabile che la distribuzione degli articoli acquistati da ATHENA sia conforme alla legislazione vigente nel proprio paese, liberando la stessa da qualsivoglia responsabilità.

S410210392004 - ELECTRONIC UNIT NRX-29 FIXED ADVANCE WITH PROGRAMMABLE SPEED LIMITER FOR HONDA SCOOTERS



We thank you for choosing our company and stay at your disposal for any further information you may require.

The main characteristic of the electronic unit **NRX-29** is the **BUILT-IN SPEED LIMITER**, which can be activated and deactivated (with the proper locking switch) even when the scooter is running. In case this speed limiter is **DEACTIVATED**, the electronic unit **NRX-29** becomes an electronic unit for race that increases the real performance of your engine.

If the speed limiter is **ACTIVATED**, the electronic unit **NRX-29** reduces the supplied power by limiting the rpm as it detects the rotation speed of your engine. When this speed reaches the pre-set threshold (trimmer rpm), it connects an ignition lag (adjustable by the trimmer DELAY). You can therefore set up the speed limiter regulation according to the desired maximum speed with each type of high performance engine.

Original regulation: 5000 RPM – 0.6 MS = 16 lagging degrees

0.5 MS-gradi = RPM x 0.003

1.0 MS-gradi = RPM x 0.006

1.5 MS-gradi = RPM x 0.009

We want to underline that the electronic unit **NRX-29** **CANNOT IN ANY WAY DAMAGE YOUR ENGINE** as it is built by following strict quality procedures.

The installation of a RACING electronic unit is an integral part of the tuning process of an engine; therefore it is advisable to check the type of spark plug that is used, as it depends on the characteristics of the propulsion system and on the changes that are made. Furthermore, the fitting in of an oil-can and of a shielded spark plug can make the ignition system more functioning.

We also remind you to be very careful if you make any changes to the electric installation as an incidental short circuit can put your electronic unit out of order.

ELECTRONIC UNIT WITH FIXED ADVANCE

To generate a movement, the engine uses the energy of an explosion. This is possible through the **electronic unit**. The feeding energy is produced by the flywheel and is accumulated by the **electronic unit** which emits an electric impulse that, converted at high-voltage by the feeding coil, produces the electric spark between the electrodes and starts the ignition of the air/petrol mixture compressed by the piston.

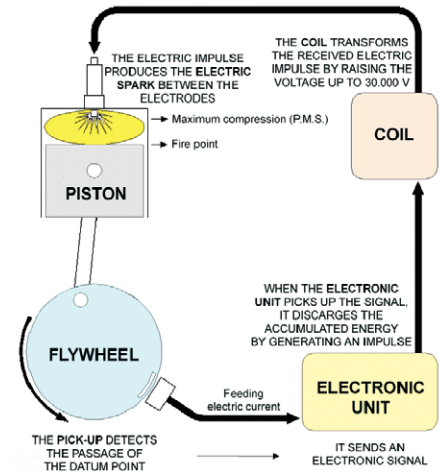
In order to act at the right moment the electronic unit must identify when the piston reaches the maximum compression point. The **PICK-UP** provides to this: it is a particular device that, by detecting the passage of a datum point on the rotating flywheel, sends a signal to the electronic unit.

This is a **CAPACITIVE DISCHARGE** electronic unit and is marked by the initials **C.D.I.**

As explained, the ignition starts with a certain advance, that is, before the piston arrives to the maximum compression point in order to allow the flame face to use the most of the air/petrol mixture by reaching the explosion climax at the maximum compression. It is called electronic unit with **FIXED ADVANCE** as the pick-up, at each revolution, make the electronic unit always start at the same point of the piston stroke.

This type of **ELECTRONIC UNIT** allows to increase the performance of your engine, as it can generate an impulse of acceptable life time which contains a substantial quantity of energy, even at high rating, where the time to accumulate energy between an ignition and another decreases considerably (think that, at 12.000 R.P.M., the electronic unit manages 200 ignitions per seconds).

To have a good electric spark the **COIL** must be of good quality, that is it should bring the impulse tension at highest possible values.



The assembling of this article must be made only by qualified technicians. In case any faults and/or problems are caused by a wrong assembling, we will not be responsible for any damage or technical or economical request which are claimed to us.

The descriptions contained in this leaflet are not binding. Athena reserves the right to make any changes, if necessary. We are not responsible for any printing errors.

All ATHENA products, which are manufactured with higher displacement and power than those permitted by law of the country where the end user lives, are intended solely for competition-sports usage. Use on public roads as well as in aeronautics and marine is prohibited. ATHENA is not responsible for any different usage.

The customer takes full responsibility that the distribution of the articles purchased from ATHENA is in line with the current regulations of his country and therefore frees ATHENA from whatever responsibility in this matter.

S410210392004 - C.D.I. NRX-29 AVANCE FIX AVEC LIMITEUR PROGRAMMABLE POUR SCOOTER HONDA

DELAY			RPM	
ms			x1000	
0.5	1.0	1.5	3.5	10.0

Athena Vous remercie de votre choix et reste à votre disposition pour tous renseignements.

Caractéristique principale du **C.D.I. NRX-29** c'est le limiteur de tours inclus qui peut être actionné ou fermé (avec ses clés) aussi avec le scooter actionné. Dans le cas le limiteur n'est pas actionné le **NRX-29** devienne une C.D.I. de compétition que vous permettra d'augmenter les performances de votre moteur. Par contre si le limiteur il est actionné, le NRX-29 calcule la vitesse de rotation du moteur et quand s'approche au niveau enregistré (trimmer RPM) active un retard dans l'allumage (enregistrable avec le trimmer Delay) qui réduit la puissance débitée, limitant donc les tours/minute. On peut donc régler le limiteur en considérant la vitesse maximum requise.

Régleur d'origine: 5000 RPM – 0.6 MS = 16 degrés de retard

0.5 MS-degrés = RPM x 0.003

1.0 MS-degrés = RPM x 0.006

1.5 MS-degrés = RPM x 0.009

Nous vous informons que le C.D.I. ne peut en aucune manier créer des problèmes a votre moteur car c'est un produit qui suivie un control qualitatif très sévère. L'installation d'une unité électronique RACING est une partie intégrante du procédé d'élaboration d'un moteur.

Nous conseillons donc de contrôler le type de bougie utilisée puisque elle dépend des caractéristiques du propulseur et des modifications effectuées. En outre, l'assemblage d'une pipette et d'une bougie blindée peut contribuer à un meilleur fonctionnement du système d'allumage.

Faites attention de toute manière a quand vous faites des modifications sur l'ensemble allumage pour éviter des courts circuits.

C.D.I. AVANCE FIXE

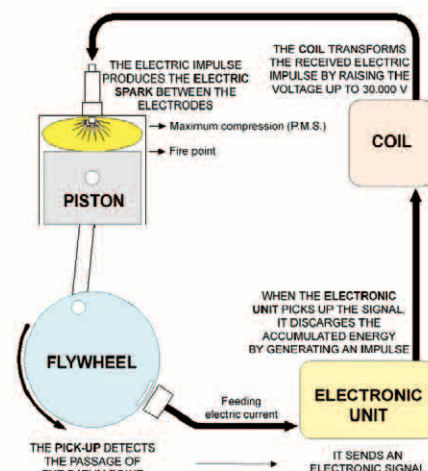
Pour s'allumer, le moteur utilise l'énergie d'une explosion. Ca c'est possible à cause du **CDI**. L'énergie d'alimentation elle est créée par le volant et elle est accumulée par le C.D.I., la quelle envoi une impulse électrique que, transformé en haute tension par la bobine, produise la "scintilla" entre les électrodes de la bougie en génèrent donc l'explosion de l'essence et air comprimés par le piston.

Pour s'activer dans le moment le plus juste le CDI doit savoir quand le piston s'approche au moment de compression maximum.

A faire ça il y a le **PICK-UP**, qui c'est un dispositif qui relève le passage d'un point de référence sur le volant en rotation, et envoie le signal au CDI.

Ce type d'unité électronique est appelé à décharge capacitive et est marqué avec le sigle C.D.I. Donc, l'allumage commence avec de l'avance, donc avant que le piston arrive au point de compression maximum pour permettre une parfait explosion. Ce CDI s'appelle avance fixe car le pick-up, chaque tour, il fait actionner le CDI toujours au même point de la course du piston. Ce CDI vous permettra d'augmenter les performances de votre moteur parce-que il est capable de créer une impulse de durée acceptable, qui contienne une quantité important d'énergie importante, a hautes tours ou il a un temps assai limité entre un allumage et l'autre (à 12.000 tours/minute, le C.D.I. gère 200 allumages/second).

En plus, pour obtenir une bonne étincelle la bobine doit être de haute qualité et donc capable d'amener la tension d'impulse aux valeurs plus hautes.



Le montage des articles inclus dans ce kit doit être effectué seulement par des techniciens spécialisés. Si des défauts et/ou problèmes seront causés par un montage incorrect, nous ne serons pas responsables de dommages ou de dévolus techniques ou économiques qui seront réclamés sur nous.

Tout ce qui est écrit sur cette feuille d'instructions n'est pas contraignant. Athena se réserve le droit d'appliquer des modifications si elle le juge opportun, et n'assume aucune responsabilité pour éventuelles erreurs d'impression.

Tous les produits Athena dans les cylindrées et/ou puissances supérieures à ce qu'il est prévu par le code de la route spécifique du pays d'appartenance d'utilisateur final, ne sont destinées qu'à une utilisation dans le cadre de compétitions sportives. L'usage sur la route publique est interdit. L'usage aéronautique et marin n'est pas indiqué. Nous nous dégageons de toute responsabilité pour toute autre utilisation.

Le client prend sur soi la responsabilité que la distribution des produits achetés de la société ATHENA est conforme à la législation en vigueur dans son pays et par conséquent dégage ATHENA de quelconque responsabilité.