

摩托车开关式电压调节器

注意：为防止意外的短路损坏调节器，安装时请先断开电瓶或总保险，安装完毕检查无误后再接上；严禁使用对地短路“划火”的办法来检测调节器的输出。

传统的摩托车采用一种“泄流”技术来确保发电机输出稳定的电压，通俗地说就是当发电机电压过高时，采用电子元件将发电机的输出短路掉。采用这种“短路式”稳压技术，其代价是“三高”，即油耗高、发电机和调节器的温度高，还有损坏率高，国产250以上的摩托车调节器质量不过关，皆源于此。

根据厂家提供的数据，125摩托车的发电机输出功率100W在左右，250摩托车的发电机输出功率在230W左右，400摩托车的发电机输出功率在350W以上，这些耗费汽油发出来的电能绝大多数，都被“短路式”调节器短路掉，更有甚者有的车还会加一个泄流电阻（如GY6系列踏板车）来帮助电能的释放，这些电能变成了你并不想要的热能，摸一摸热得烫手的调节器，看一看因为过热而变色的发电机线圈，你会知道问题比你想象的更严重，问题的一切，都是技术落后的“短路式”调节器惹的祸。

由飞时电子研究所设计制造的“摩托车开关式调节器”，采用开关电源技术，在发电机电压过高时，关闭输出通道，高效节能，从根本上杜绝“三高”，即使是400型以上摩托车也可轻松应付，它带来的效果有：

1、温升低。由于只在需要用电时才导通，减少了发电机无谓的消耗，即使是带上所有的用电负荷，调节器也是温温的，不烫手，发电机线圈的温度也大为降低。

2、动力增强。原发动机为克服发电机损耗而白白浪费的200-600W功率，现在可以真正用来驱动后轮，整车动力增加，仅怠速就可自然升高100-500转，且运转更平稳。

3、稳压效果好，电能利用效率高，可以将大灯功率提高1-2个档次，大

灯更亮且不用担心亏电，特有的脉冲恒压式充电方式，电瓶寿命更长。

4、更经济省钱，一般可节油10%-20%，还有其它零部件故障率降低带来的经济性。

5、外型同普通调节器，可直接替换。

主要技术指标

1、充电电压：14.2V - 14.8V

2、负载功率：85W（12-85W）

120W（12-120W）

175W（12-175W）

3、适用车型：单相发电机供电车型（12-85W型）

三相发电机供电车型（12-120W、12 - 175W）

引出线颜色含义：

1、黄色，交流输入线，接磁电机输出；

2、绿色，接地线（搭铁）；

3、红色，直流输出线，接电瓶正极；

4、白线，高亮线，接大灯的电源进线。

注意事项

1、白色高亮线通常与大灯伴侣配套使用，如无大灯伴侣，请将白线与红线短接起来使用，短接后两线的功能相当于原来的红线。

2、测量充电电压时应接上电瓶测量，尽管断开电瓶调节器仍能工作，但只能作为一种临时应急的办法，并应控制发动机转速不宜过高，不应长时间这样工作。

3、缺液、老化、性能变差的电瓶内阻会变大，这类电瓶在大电流充电时，测量时会出现电压较高的现象，如高转速充电时电压可能达到16 - 17V，这是正常的，是内阻较大的影响，并不是过充。