

Manuel de l'utilisateur :



ATTENTION !

CHACQUE UTILISATEUR OU PERSONNE QUI DOIT INTERVENIR OU UTILISER CE KIT DOIT LIRE ATTENTIVEMENT ET INTEGRALEMENT TOUTES LES PAGES D'INSTRUCTIONS CONTENUES DANS CE MANUEL.

VEUILLEZ LES SUIVRE SCRUPULEUSEMENT AVANT D'UTILISER CE PRODUIT **LIFT-MTB**, SANS QUOI, VOUS VOUS EXPOSEZ A DES DOMMAGES SERIEUX ET/OU RISQUEZ DE COMPROMETTRE VOS DROITS LEGAUX

CONSERVEZ CE MANUEL CAR IL CONTIENT DES INFORMATIONS IMPORTANTES CONCERNANT VOTRE SECURITE.

N'ESSAYEZ PAS D'EFFECTUER LES OPERATIONS DE MONTAGE ET DE DEMONTAGE DE CE NOUVEAU PRODUIT **LIFT-MTB** SEUL SI VOUS N'AVEZ PAS LES COMPETENCES REQUISES !

Demandez toujours l'aide d'un mécanicien spécialisé. Suivez scrupuleusement les instructions de montage et de démontage reportées dans ce manuel et rappelez-vous que Vous le faites à vos risques et périls exclusifs

NOTE : Comme chaque manuel d'instruction, ce dernier est sujet à modification. Pour vous en informer, contactez périodiquement votre revendeur, ou bien consultez notre site web (www.lift-mtb.com) de façon à recevoir les mises à jour.

*Ce manuel est un guide destiné à vous aider pour un montage correct et sûr du kit sur votre bicyclette. Le suivi des diverses observations contenues dans ce manuel vous garantira les meilleures prestations et une meilleure fiabilité de votre système, et ainsi vous évitera les erreurs les plus basiques qui sont souvent cause d'accident lors du montage, de l'utilisation ou encore de la manutention du kit motorisation **LIFT-MTB**.*

*Le mot **ATTENTION** vous informe que le non-respect des indications pourrait causer un dommage à l'outillage comme à l'utilisateur.*

NOTES GENERALES DE SECURITE :

- Les dispositifs de motorisation de la société LIFT-MTB ont été conçus exclusivement pour être utilisés sur terrain privé, pour des véhicules à deux roues déplacées par propulsion humaine à la base. Toute autre application représente une condition de danger envers laquelle la société LIFT-MTB décline toute responsabilité.
- Les dispositifs d'assistance ou motorisation LIFT-MTB sont des produits aux performances élevées, qui offrent une puissance supérieure à celle de l'assistance et motorisation classique et qui requiert une certaine dextérité. Faites très attention, car une utilisation à trop haute vitesse peut provoquer une perte de contrôle du véhicule et d'éventuelles blessures à l'utilisateur ou toute autre personne.
- L'utilisateur a la responsabilité d'apprendre les techniques d'utilisation correctes : consultez le Manuel du Propriétaire de la bicyclette et un revendeur spécialisé de bicyclettes en cas de doute.
- Essayez le système d'assistance ou de motorisation sur une surface plane, nivelée et dégagée avant de rejoindre un terrain plus accidenté
- Maîtrisez toujours votre vitesse, assurez-vous que vous êtes capable de vous arrêter, utilisez le système uniquement dans un endroit dégagé, quand vous êtes sûr de ne pas heurter quoi que ce soit et à une vitesse raisonnable. L'installation et l'utilisation inadéquates du système LIFT-MTB peut induire une perte de contrôle ou un accident, avec des conséquences imprévisibles et la possibilité de graves lésions.
- Ne pas introduire les mains à l'intérieur de pièces en mouvement ou pouvant l'être, utiliser des gants robustes à cinq doigts qui ne réduisent pas la sensibilité et la capacité de la prise.
- Ne pas modifier les paramètres du système afin d'obtenir des prestations différentes que celles prévues par le constructeur (exemple : batterie de + 36 volts)
- Avant d'attaquer toute opération de montage, examinez attentivement la zone de travail, en cherchant à éviter d'éventuelles conditions dangereuses. Eviter de travailler dans des conditions obscures, rassemblez et utilisez les outils adéquats.
- Veuillez-vous concentrer convenablement et adopter toutes les précautions avant d'utiliser des composants qui peuvent produire des dommages
- Il est utile durant l'utilisation de votre bicyclette de porter un casque et de conduire avec prudence et responsabilité.
- Toutes les opérations de manutention extraordinaire doivent être exercées seulement et exclusivement par une personne qualifiée et autorisée par la société LIFT-MTB.
- Vérifiez que le système est hors tension, batterie débranchée avant d'effectuer toute intervention.
- Une charge élevée sur le système (poids total supérieur à 100 Kg ainsi qu'une pente supérieure à 15%) rend nécessaire la diminution respective de la vitesse ainsi que des pauses régulières pour éviter la surchauffe du système.

NOTE ENVIRONNEMENTALE

Dans le but de protéger l'environnement, vous devez recycler vos batteries par l'intermédiaire d'un établissement spécialisé, une fois celle-ci hors d'usage.

ATTENTION : Le frein filet, employé dans certaines phases du montage, est dangereux en cas de contact avec les yeux ou avec la peau.

PARTIE 1 : L'installation :

Nous avons réalisé ce mode d'emploi de manière très précise pour ce qu'il soit le plus complet possible, ce qui peut donner à première vue une impression de complexité.

Rassurez-vous, une fois assimilées, les étapes sont simples si vous avez des notions de mécanique vélo.

Certaines étapes ne sont réalisées qu'une fois lors du premier montage : ce sera précisé en sous-titre. Le texte sera alors dans un tableau grisé, et en italique.

Une fois au point, lors des montages et démontages suivants, seules les étapes 2 / 8 / 9 / 11 / 12 / 13 sont nécessaires.

Installation commande accélérateur	Photos
<i>(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage)</i> <i>-L'accélérateur peut être monté à droite ou à gauche indifféremment selon vos préférences.</i> <i>Mais à droite, la manette de passage de vitesse arrière peut gêner le fonctionnement de l'accélérateur.</i> -Nous recommandons un montage à gauche, vous accélérerez alors soit : -1- Avec la phalange de l'index (cette position est généralement la plus neutre et le moins fatigant pour les longues cotes) -2- Au pouce gauche (cette position est plus efficace sur les passages techniques, mais peut être plus fatigante à la longue.) <i>Ci-contre : montage côté gauche (index) et pouce gauche.</i> <i>-Démontez votre poignée, placez la manette serrez cette dernière à l'aide de la petite vis BTR</i> <i>Attention : Ne pas utiliser un guidon carbone avec l'accélérateur, la vis pointeau serré trop fort pourrais endommager la fibre</i> <i>De carbone avec un risque important de casse du guidon.</i> <i>-Ajustez les réglages de levier de frein et des autres commandes par rapport à cette nouvelle manette afin de vous sentir à l'aise.</i> <i>-Pour votre sécurité, attention à ne pas gêner le fonctionnement du frein avec cette nouvelle manette. Prenez soin de tester avant utilisation que tout fonctionne bien.</i>	  

Interface de commande d'accélérateur :

Dans le pack pièces vous avez une petite pièce interface, qui permet d'améliorer l'ergonomie de la gâchette en position index gauche. **C'est pour nous la meilleure solution concernant l'ergonomie pour des monté longues.**

Toutefois elle n'est volontairement pas installée pour vous laisser la liberté de l'utiliser ou pas.

Pour faire les premiers tests et définir si cette solution est la meilleure pour vous, vous pouvez essayer de scotcher l'interface sur la manette.

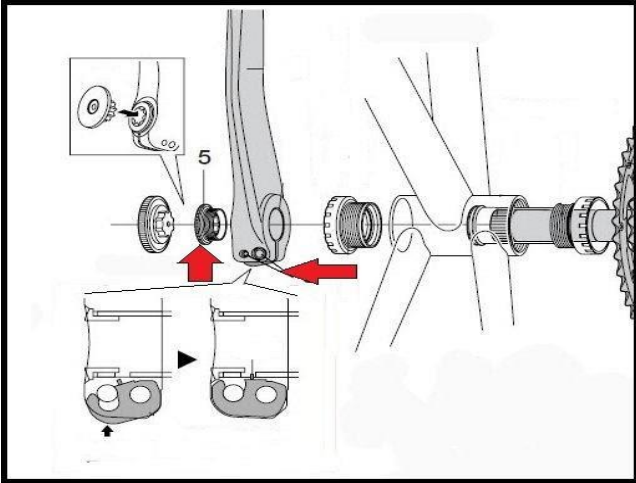
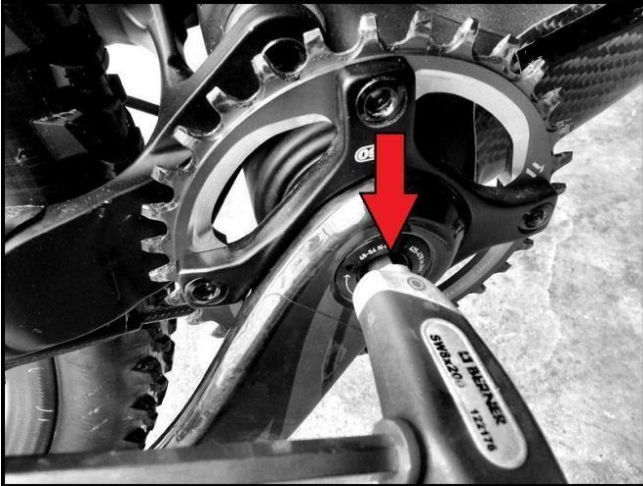
Si cela vous convient vous pourrez fixer cela de manière durable en perçant aux endroits définis 3 trous de 2mm et en positionnant les vis spécifiques, ci-dessous les deux façons d'utiliser la manette, index et pouce :



2- Démontez votre pédalier

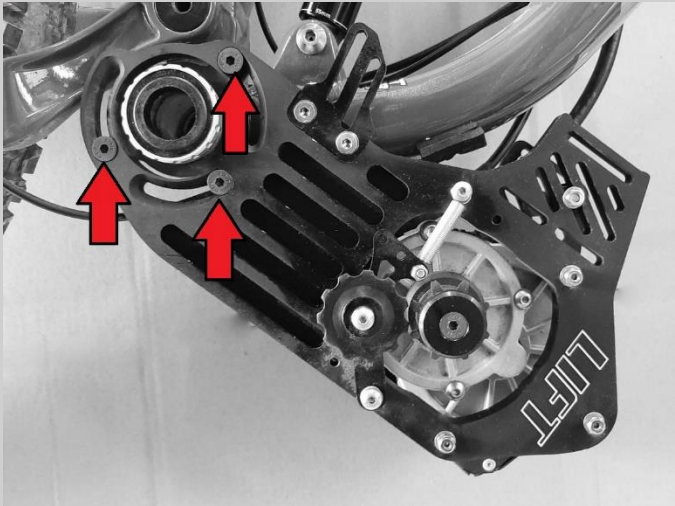
Pour cela munissez-vous du mode d'emploi de votre pédalier et de l'outillage spécifique à votre modèle de pédalier si besoin (un outillage spécifique ou un arrache manivelle peuvent être nécessaires).

Etant donné que cela peut varier d'un montage à l'autre, repérez bien le nombre et la position des bagues de calage qui sont positionnées pour le réglage de votre pédalier et de votre anti déraillement (si vous en avez un), vous pouvez utiliser le mémo à la fin du guide pour consigner les informations et faciliter le remontage plus tard.

Démontage pédalier	Photos
<u>Procédure de démontage pour pédalier Shimano Hollowtech</u> Dévissez <u>entièrement</u> les 2 vis BTR, débloquez et enlevez la vis d'axe (grâce à l'outil shimano réf : TL-FC16), retirez la manivelle gauche, enlevez la chaîne, puis tirez simplement sur la manivelle droite ou tapotez légèrement au maillet sur l'axe de pédalier côté gauche pour extraire le pédalier (photo ci-dessous à gauche). <u>Procédure de démontage pour les modèles race face CINCH, X TYPE et SRAM GXP</u> Enlevez la chaîne, devisez entièrement la plus petite des vis BTR à l'intérieur de la manivelle droite, afin d'extraire la manivelle, tirez simplement sur la manivelle gauche ou tapotez légèrement au maillet sur l'axe coter droit pour extraire le pédalier (photo ci-dessous à droite). <u>Vous avez maintenant votre vélo sans pédalier uniquement avec le boîtier de pédalier (Comme sur la photo ci-contre.)</u>	  

-3-Pré montage du système pour réglage des alignements.

(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage) *

Pré-montage du système LIFT-MTB	Photos
<i>-Le système LIFT-MTB vient se visser grâce à 3 vis BTR sur les plots ISCG de votre cadre (plots prévus à la base pour recevoir un anti déraillement).</i> <i>Si votre cadre ne dispose pas de ces plots, il faut utiliser la bague adaptateur ISCG disponible dans la rubrique « accessoires » de notre site Web</i> <i>-Vous allez dans un premier temps, visser provisoirement le système avec les 3 vis BTR les plus courtes.</i> <i>-Placez le système parallèle au sol, ou au plus bas comme sur la photo ci-contre.</i> <i>Ce positionnement provisoire, permettra une meilleure accessibilité au moteur, vous permettant dans un second temps de régler plus facilement l'alignement.</i>	

-4- Adapter le diamètre son axe de pédalier :

(Version PRO et CLASSIC les étapes de montages sont identiques).

(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage) *

Le kit est livré avec des adaptateurs de diamètre d'axe afin d'être compatible avec la quasi-totalité des standards sans changer de roulements de boîtier de pédalier.

Une fois le moteur fixé au cadre, utilisez les adaptateurs de diamètre d'axe, afin de faire correspondre le diamètre de l'axe fourni avec le kit et les roulements de votre vélo.

Tableau récapitulatif des diamètres d'axe :

Standard en mm	Étapes
22/24 mm SRAM	Installer à droite l'adaptateur de diamètre d'axe de pédalier couleur ALU .
24 mm Shimano / FSA / Race face acier...	Installer de chaque côté les adaptateurs de diamètre d'axe de pédalier couleur ALU .
28 mm Sram DUB	Installer de chaque côté , les adaptateurs de diamètre d'axe couleur NOIR .
30 mm Race face alu / rotor / cannondale ...	Installer de chaque côté , les adaptateurs de diamètre d'axe de couleur BLEU .

Introduire par la droite (flèche verte) l'axe de pédalier dans les roulements de boîtier de pédalier du cadre, en respectant le sens de l'axe de pédalier, pour que la butée de la roue libre soit du côté droit. (flèche rouge)

Insérer l'ensemble roue libre / plateaux sur l'axe de pédalier. (flèche verte), avec le plus gros plateau est positionné vers l'extérieur.

Insérer la manivelle droite (graver R sur l'insert de pédale) dans l'axe de pédalier puis :

- 1-Serrez la vis d'axe au couple de 13Nm (flèche verte)
- 2-Serrez les vis de pincement de manivelles a 12Nm (flèche jaune)

Vérifiez qu'il y a bien un espace minimum de 4mm entre les plateaux et les autres parties fixes du velo ou du kit comme la platine de support moteur (photo ci-contre) ou les vis de fixation du support.

Si l'espace n'est pas suffisant les rondelles de calage en aluminium sont parfois nécessaires pour décaler les plateaux, manivelle droite ou manivelles gauche.

PHOTOS



Ø 22/24mm



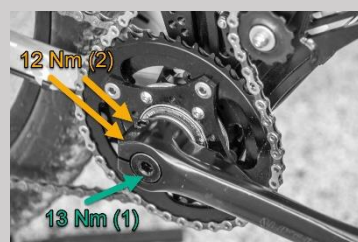
Ø30mm



Ø 28mm



Ø 24mm



* Afin de gagner de temps sur vos futurs montages, prenez soin de noter dans le memo en fin de document le nombre de bagues de calages que vous utilisez au niveau du pédalier.

Insérer la manivelle gauche (graver L au dos sur l'insert de pédale) sur l'axe de pédalier.

Respectez la surface minimum d'insertion de la manivelle dans l'axe de pédalier comme sur la photo ci-contre.

Pour la version **CLASSIC** : de 0.5mm à 10mm.

Pour la version **PRO** : de 0.5mm à 5mm.

Si l'espace n'est pas suffisant les rondelles de calage en aluminium sont parfois nécessaires pour décaler les manivelles (à voir en fonction des montages.)

* Afin de gagner de temps sur vos futurs montages, prenez soin de noter dans le memo en fin de document le nombre de bagues de calages que vous utilisez au niveau du pédalier.

Finalement serrez la manivelle gauche, en respectant les étapes et le couple de serrage comme sur la photo ci-contre (de 1 à 3) :

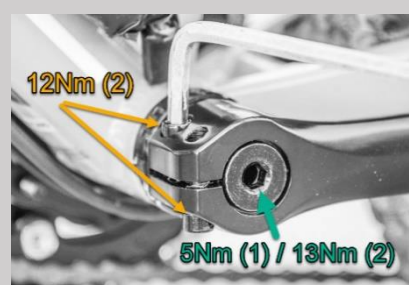
-1-Serrez la vis d'axe au couple de 5Nm (flèche verte)

Attention : Si vous serrez trop vous comprimerez trop les roulements de boîtier de pédalier au risque de les abîmer.

-2-Serrez les vis de pincement de manivelles à 12Nm (flèche jaune).

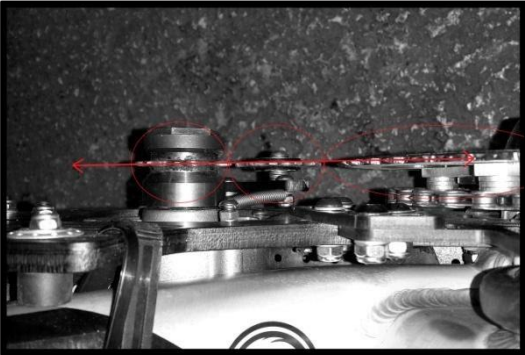
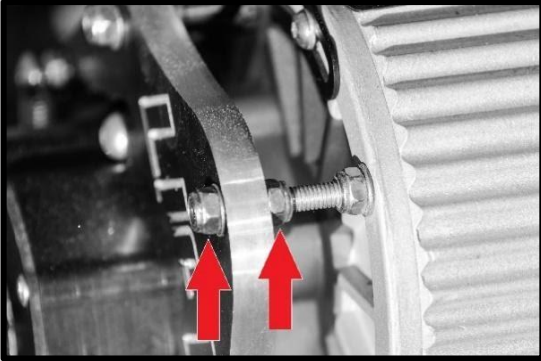
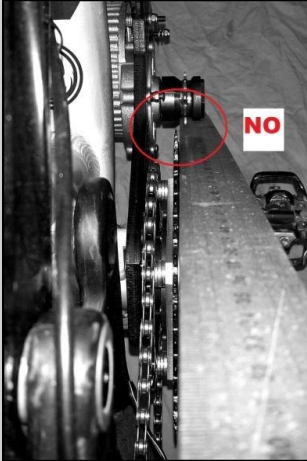
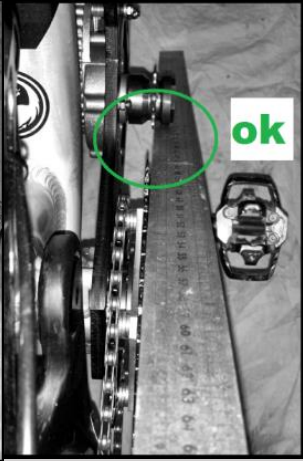
-3- Enfin serrez à nouveau la vis d'axe au couple de 13Nm (flèche verte).

Vérifiez avant utilisation que le pédalier tourne librement et qu'il n'a pas de jeu axial.



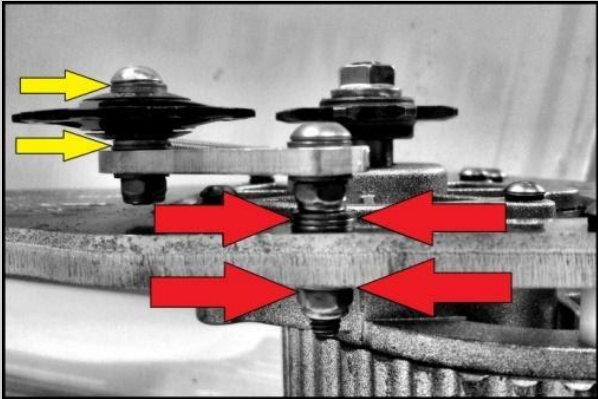
-5- Centrage du moteur.

(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage) *

Centrage du moteur	Photos
ATTENTION : Il s'agit de l'étape la plus importante pour le bon fonctionnement de votre kit ! Afin d'éviter tout déraillement qui pourrait endommager votre KIT, le pignon de sortie de moteur doit être bien en face de la roulette de tendeur et du plateau de transmission primaire (le plus grand plateau) voir photo ci-contre. -Placez l'ensemble manivelle droite / axe, sur votre boîtier, plaquez cet ensemble contre le boîtier de pédalier, puis vérifiez l'alignement de l'ensemble. -Le pignon a un jeu fonctionnel normale de quelques millimètres en translation de droite à gauche : mettre le pignon en position médiane (ni en butée à droite ni en butée à gauche) pour le réglage initial. -ATTENTION : Le plateau a généralement un léger voile de 3mm à 5mm, visible lorsque vous tournez les manivelles en arrières. Ce voile est dû aux ajustements de la roue libre, ce voile est normal. -Pour obtenir un bon réglage vous allez aligner le moteur grâce aux écrous de 8mm au niveau des 3 vis de fixation du moteur, en serrant et desserrant les écrous d'un côté ou de l'autre de la platine afin d'avoir un alignement parfait. (Voir photo ci-contre). Vous pouvez aussi dans certains cas jouer sur les rondelles d'axe de pédalier (voir étape 4). Attention : couple de serrage de ces écrous de 8mm est de 3Nm maximum. -Vérifiez à l'aide d'un réglet le parfait alignement du moteur comme sur les photos ci-contre. ATTENTION : Un bon alignement du pignon / plateau et tendeur de chaîne est essentiel au bon fonctionnement du kit. Vous devrez impérativement le contrôler régulièrement. Si le système est bruyant au niveau de la chaîne vérifier l'alignement. -Afin de gagner de temps sur vos futurs montages, prenez soin de noter dans le mémo en fin de document le nombre de bagues de calage que vous utilisez au niveau du moteur. Vous pouvez (selon versions) ajouter une 4ème vis de fixation pour fixer le moteur (voir photo ci-contre, vis N° 4 en rouge), cette vis de fixation ainsi que les contres écrous sont fournis dans le kit pièces, avant de placer la vis, vérifiez qu'il y a un minimum d'insertion dans le filetage de 8mm (couple de serrage maximum 3Nm).	Photos     

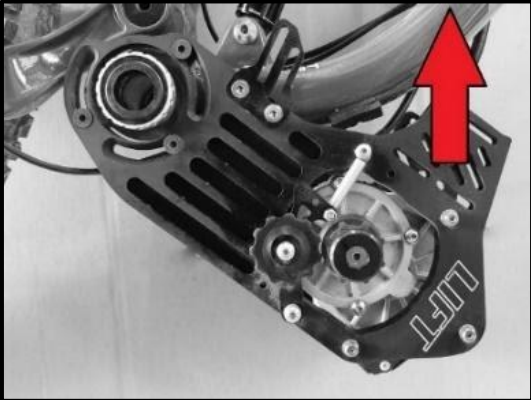
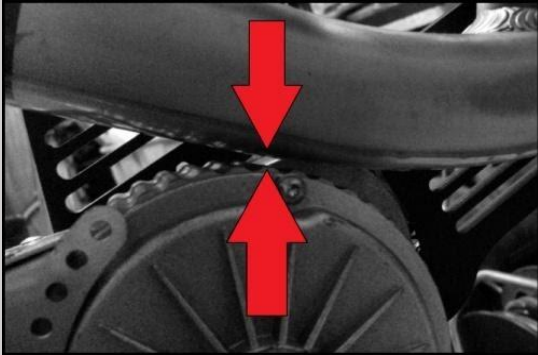
-6- Définir le nombre de rondelles nécessaire pour le tendeur.*

(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage)

<u>Définir le nombre de rondelles nécessaire pour le tendeur.</u>	Photos
-De la même manière la roulette du tendeur de chaine doit arriver bien en face du pignon de sortie moteur et du plateau. -Pour obtenir un bon alignement, disposez les rondelles de calage fourni d'un côté ou de l'autre de la roulette (petites flèches) et du tendeur (grosse flèches) sur la photo ci-contre. -Veillez à ce que le tendeur de chaine dispose d'un jeu de fonctionnement minimum afin qu'il puisse sans jeux excessif tourner librement autour de l'axe. -Afin de gagner de temps sur vos futurs montages, prenez soin de noter dans le memo en fin de document le nombre de bagues de calage que vous utilisez au niveau du tendeur de chaine et de la roulette.	

-7.1- Ajuster le point de contact sur votre cadre

(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage) *

Ajuster le point de contact sur votre cadre	Photos
-A- Réglage du tampon d'appui carter moteur : <i>Dans la plupart des cas le moteur vient en butée sur le tube inférieur du cadre.</i> <i>Avant de serrer définitivement le système vous devez (lors du premier montage), placer une pastille de mousse autocollante fournie dans le kit sur le tube inférieur de votre cadre pour ne pas l'abimer.</i> <i>Pour ajuster le tampon autocollant, retirez la manivelle droite et l'axe de pédalier, puis faites pivoter le moteur en position haute (comme sur la 1ère photo ci-contre) de manière à ce qu'il vienne toucher le tube inférieur du cadre (comme sur la 2ème photo).</i> <i>Vous allez ainsi déterminer le point de contact entre le cadre et le carter moteur.</i> <i>C'est à ce point de contact entre les deux flèches sur la photo ci-contre que vous collerez la mousse autocollante.</i> -B- Réglage du tampon d'appuis support alu : <i>-Il y a 2 tampons en caoutchouc (photo ci-contre) est à viser et à ajuster de chaque côté.</i> <i>-Ces tampons font office de second point d'appui afin d'augmenter la rigidité en torsion.</i> <i>Ces tampons prennent appui contre le côté droit et gauche du tube inférieur de votre cadre.</i> <i>-La partie caoutchouc du tampon est très longue d'origine (voir photo ci-contre) afin de s'adapter à tous les types de cadre.</i> <i>Il est généralement nécessaire de le recouper afin de l'ajuster au mieux.</i>	 A black and white photograph showing the engine assembly of a motorcycle. A red arrow points upwards towards the top of the engine, indicating its position relative to the frame.  A black and white photograph showing the contact point between the engine's lower cover and the frame. Two red arrows point towards each other, highlighting the specific area where the contact occurs.  A black and white photograph showing a close-up of the aluminum support pad with a rubber foot. The pad is mounted on the frame, and the rubber foot is visible, designed to provide additional support and rigidity.

-Pour déterminer sa longueur idéale, positionnez le moteur de manière à plaquer le carter moteur contre le tube inférieur, comme à l'étape précédente (7), puis bloquez les 3 vis.

-Déterminer l'emplacement idéal sur le support de manière à ce que le tampon vienne en appui le plus possible à plat sur le cadre (vous pouvez le positionner de multiple manière)

-Enfin, mesurez comme sur la photo ci-contre l'écart entre le cadre et le support (par exemple 10mm).

-Puis, à l'aide d'un cutter, coupez le tampon à cette même dimension en ajoutant une marge de 3 millimètres, (coupez à 13mm si on garde le même exemple) voir photo ci-contre.

-Enfin desserrez les 3 vis ISCG, afin d'avoir le jeu nécessaire pour venir placer les tampons à l'endroit choisi, plaquez le moteur en position haute puis serrez les tampons à la position adéquate.

-Lorsque vous serrez le système, les tampons doivent toucher franchement le cadre et être très légèrement comprimé (comme sur la photo ci-contre flèche rouge).

Ensuite pour la version sous cadre :

-Serrez les deux vis BTR dans le tube fileté à un couple maxi de 5Nm (**Attention** si vous serrez trop fort vous allez tordre la plaque côté gauche !) Afin de venir légèrement pincer le tube inférieur du cadre, puis verrouillez avec les contres écrous. (Le système de serrage peut être déplacé à un autre trou selon les versions de cadres)



Serrage de la liaison supérieur moteur / cadre :

Sur la partie haute les platines gauches et droites doivent venir pincer le cadre, afin que le moteur soit correctement fixé.

A/ Pour la position sous cadre :

- Du côté gauche serrer la vis de tension au maximum puis placer l'embout de câble dans le système de serrage (Flèche bleu).

- Faire passer le câble du côté gauche jusqu'au côté droit, ajuster et positionner la gaine protection en caoutchouc sur le câble de manière à protéger le cadre.

- Placer le câble autour du serrage par vis BTR côté droit (Flèche rouge), puis mettre au maximum en tension le câble tout en serrant la vis BTR.

- Couper le câble en trop avec une pince coupante, en laissant environ 4 cm, puis pressez l'embout de câble fourni avec le système, pour éviter d'effiloche le câble.

- Faire repasser le restant de câble dans la gaine de protection caoutchouc (Flèche jaune).

- Utilisez une clé de 8mm pour serrer l'écrou afin de mettre en tension le câble (Flèche verte), le but est de compresser les tampons en caoutchouc contre le cadre.

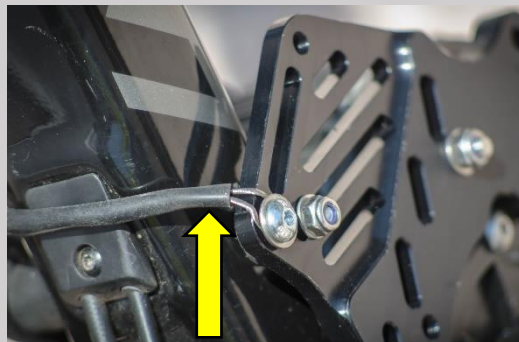
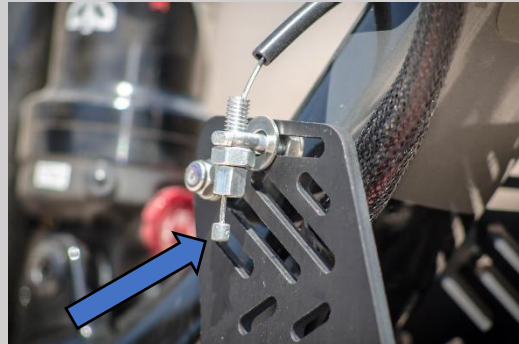
- Enfin serrez le contre écrous avec une clé de 10mm pour verrouiller l'ensemble.

B/ Pour la position interne :

- Les étapes de montage sont identiques il suffira de faire passer le câble en dessous du tube de cadre.

ATTENTION :

Contrôlez les serrages platine régulièrement.



-7.2- Ajustement du sabot :

(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage) *

Ajuster le sabot moteur

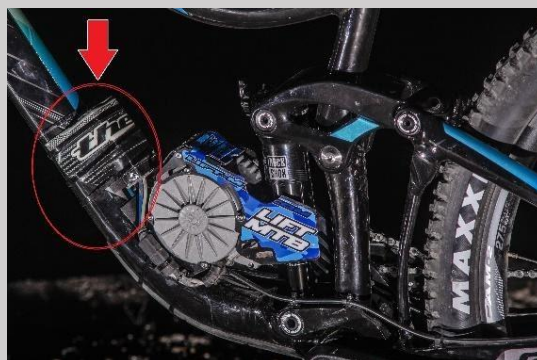
Ajustez au mieux le sabot sous le moteur, modifiez sa position afin qu'il soit plaqué contre le cadre et qu'il offre un dégagement maximum avec le sol.

Attention : Il y a 3 vis en tout, 2 vis sur le carter moteur à gauche, et 1 vis de l'autre côté

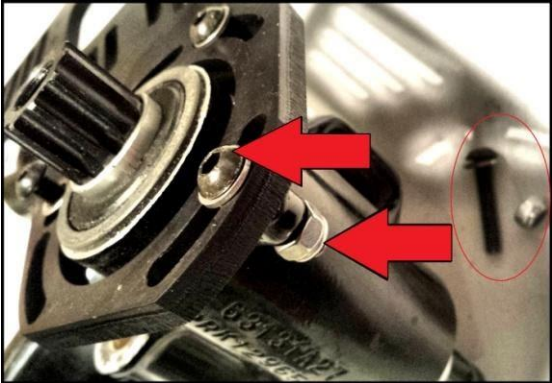
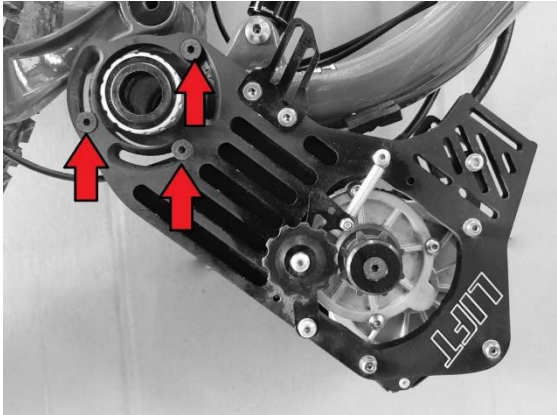
Pour la version moteur fixation interne, il sera peut-être nécessaire de déplacer le contrôleur (le boîtier noir relié au moteur par des fils) sur une partie fixe du vélo (comme sur la photo ci-contre) car il ne passe parfois pas dans le carter à cause des biellettes de suspension ou de l'amortisseur.

Si le carter de protection aluminium avec le kit déco touche vous pouvez faire une découpe ou l'enlever.

Photos



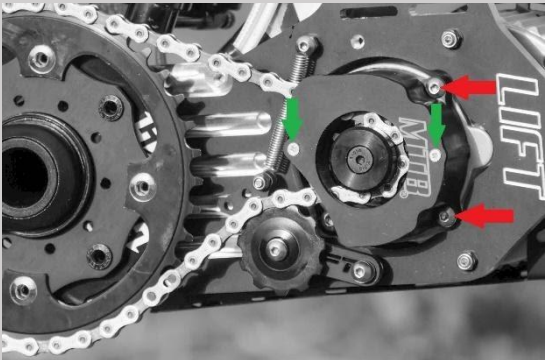
-8- Serrage définitif du système :

Serrage du Kit	Photos
Une fois que tout est parfaitement aligné, et que le sabot est réglé, il ne reste alors qu'à serrer définitivement le système. Différentes longueurs de vis BTR de maintien sont livrées avec le kit : des longues et des plus courtes. Nous conseillons de mettre si possible les plus longues et d'ajouter des contre-écrous comme sur la photo ci-contre. Si une ou plusieurs vis sont trop longues ne se montent pas sur un des 3 plots (certain filetages ne sont parfois pas débouchant), utilisez une vis plus courte. Dans ce cas il est conseillé de monter cette vis au frein filet « moyen ». Une fois le support en place en position haute comme vu précédemment, serrez fermement les 3 vis, puis placez, si cela est possible, les contre-écrous comme sur la photo ci-contre, ou ajoutez du frein filet. ATTENTION : Assurez-vous que les vis ne soient pas trop courtes, et que vous utilisez suffisamment de surface de filetage (repère : la vis doit légèrement dépasser de l'écrou). Vérifiez que les vis ne soient pas non plus trop longues et ne heurtent pas d'autres pièces qui pourraient être en mouvement par la suite (amortisseur, biellette ou bras de suspension, etc.). Vérifiez que vos suspensions fonctionnent sur tout leur débattement sans interaction avec le système de moteur, dégonflez les suspensions si nécessaire pour faire cette vérification.	 

-9- Mise en place de la chaîne de transmission primaire :

Nous vous conseillons vivement avant toute chose de vérifier une dernière fois le bon alignement de l'ensemble plateau / tendeur / pignon à l'aide d'un réglet (voir étape 5) afin d'éviter tout incident qui pourrait endommager le système. Placez maintenant la chaîne de transmission primaire sur le pignon, tirez doucement sur le tendeur de manière à venir positionner la chaîne sur le plateau et faites tourner le plateau lentement pour bien positionner la chaîne. ATTENTION : Ne pas manipuler la chaîne ou la transmission du vélo quand le système est en tension.	
---	--

-10- Montage du cache chaîne :

Montage du cache chaîne	Photos
<i>Lors des premiers tests vous n'êtes pas obligé de monter le cache chaîne. Cela vous permettra de vérifier le bon alignement et de démonter rapidement et facilement la chaîne si nécessaire.</i> <i>Une fois que vous êtes certain que tout est parfaitement aligné, vous pouvez monter le cache chaîne grâce aux deux vis BTR (flèche rouge), comme sur la photo ci-contre puis placer la platine de verrouillage avec les deux vis cruciforme (flèche verte).</i> ATTENTION : Selon les modèles de cache chaîne, vous devrez peut-être retirer la chaîne primaire (étape 10) pour mettre le cache.	

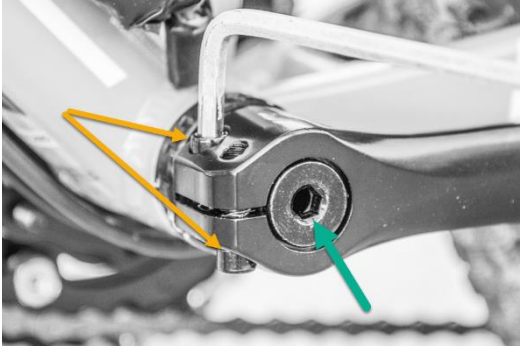
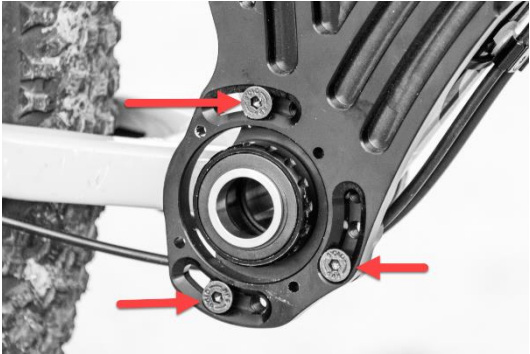
-11- Connectez le contacteur ON / OFF et la commande d'accélérateur

Connectez le contacteur ON / OFF et la commande d'accélérateur	Photos
Vous remarquerez que la commande dispose d'une fiche étanche multi broches, ce qui vous permettra de laisser la commande d'accélérateur en place et de démonter uniquement la motorisation du vélo, ce qui facilite la manipulation et vous permet de gagner du temps si vous changez de configuration régulièrement. Cette cosse est parfois dure à cause du joint d'étanchéité. Vérifiez qu'elle est bien enclenchée à fond sinon le système ne marchera pas. ATTENTION : Toujours aligner les flèches des deux fiches de connexion au risque d'endommager la connectique.	

-12- Finalisez le montage

Finir le montage	Photos
Vous devez faire passer le câble d'alimentation batterie le long du tube inférieur jusqu'à la douille de direction. Il ne vous reste plus qu'à finaliser le montage en mettant si besoin quelques colliers rilsan pour fixer les câbles. Un support de câble en aluminium permet de fixer le connecteur Anderson : il peut se mettre sur la potence ou dessous au niveau de la douille de direction ou sous la potence afin d'éviter que le fil ne passe trop de droite à gauche. Fixez le câble de la commande d'accélérateur avec deux colliers serflex, soit à la gaine de frein, ou à la gaine de dérailleur, comme sur la photo (flèche verts), ceci afin d'éviter que le câble ne se plie au niveau de jonction lorsque vous tournez le guidon. ATTENTION : Il est impératif de vérifier que vos suspensions fonctionnent correctement sans interaction avec le système de motorisation. Pour ce faire, dégonflez vos suspensions et faites-les travailler pour voir si elles fonctionnent sur toute leur course sans que les roues ou une autre pièce ne viennent heurter ou gêner le fonctionnement classique de votre vélo. Si vous avez le moindre doute, n'utilisez pas votre vélo, et demandez conseil à une personne compétente. <u>Note sur la connectique</u> Nous utilisons des connectiques Anderson. Si vous constatez une coupure d'alimentation, vérifiez que cette connectique est bien clipsée. Il arrive parfois que la lamelle qui verrouille la fiche ne soit pas bien clipsée, causant un mauvais contact. Ce cas reste extrêmement rare, et si cela vous arrive, il faut simplement repousser la fiche pour que la lamelle vienne clipser correctement la fiche. Vous trouverez un jeu de connecteur d'avance dans le kit pièces de votre kit, qui vous permettra de le remplacer si pour une raison quelconque cela est nécessaire.	   

-13- Démontage de votre kit :

Étapes de démontage du KIT	PHOTOS
Pour démonter votre kit et retrouver votre vélo vous devez : - Enlevez la commande manuelle d'accélérateur au guidon. - Enlevez les chaines de transmission. - Démontez votre la manivelle gauche grâce aux 2 vis de pincement manivelles et la vis de l'axe de pédalier (voir photo ci-contre). Si il y a des rondelles de calage, notez bien leur dimensions et position sur le mémo en fin de document (n'hésitez pas à faire un schéma simple si besoin). Puis retirer par la droite l'ensemble manivelle droit + plateaux + axe - Débloquez les 3 vis de fixation ISCG du support moteur, désolidarisez le système de motorisation et enlevez-le du cadre. - Remontez votre pédalier d'origine en remettant les cales nécessaires de chaque côté, que vous avez pris soin de noter dans le mémo en dernière page de ce document...	 

Partie 2 : précautions d'usage

1. Le premier test

-Voilà, le système est installé. Pour le tester, laissez le vélo sur le pied d'atelier, la roue en l'air loin de tous objets pouvant rentrer en contact avec le vélo ou la roue. Branchez la batterie (*un petit arc électrique peut avoir lieu sur la fiche ceci est normal*), appuyez sur le bouton on / off du contacteur : une lumière vous indique que le système est sous tension.

-Actionnez doucement l'accélérateur pour voir si tout fonctionne bien.

ATTENTION : Lorsque vous branchez ou débranchez le câble batterie, il est important de ne pas tirer sur le fil mais plutôt sur la fiche afin de préserver le sertissage de la connectique.

2. Contact avec l'eau

-Le système **LIFT-MTB** est étanche aux projections occasionnelles, vous pouvez rouler sans crainte sur un terrain légèrement humide ou sous une petite averse de quelques minutes, mais évitez au maximum toutes les projections d'eau sur le système.

-Si vous roulez dans la boue, lavez de préférence votre vélo avec un chiffon humidifié plutôt qu'au jet d'eau ou au nettoyeur haute pression.

-Si vous devez nettoyer au jet d'eau ou au karcher le reste du vélo, isolez la partie moteur, l'accélérateur et la connectique avec un sac plastique par exemple ou démontez le système.

-Après lavage séchez au mieux toutes les parties qui peuvent avoir été en contact avec l'eau.

-La batterie et l'écran de contrôle ne sont absolument pas étanche il ne faut absolument pas les exposer à l'eau.

-Si votre système est malencontreusement exposé à l'eau débranchez immédiatement la batterie et ne l'utilisez pas avant de l'avoir fait sécher au mieux. Il peut être nécessaire de le laisser sécher longuement dans un endroit sec et chaud afin que l'humidité qui pourrait être présente s'en échappe avant une remise sous tension. Si vous avez un doute contactez-nous.

Tout retour d'un système défaillant suite à un contact avec de l'eau ne sera pas pris sous garantie.

3. Conseils généraux d'utilisation

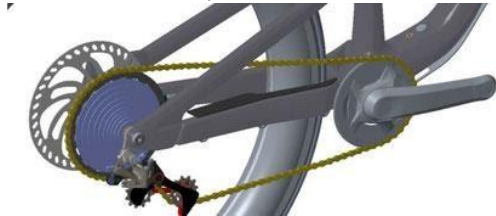
-Vous remarquerez qu'une fois le moteur monté, si vous faites tourner la roue motrice du vélo en arrière, il y a une très forte résistance, c'est tout à fait normal. **Il n'est pas conseillé de faire fonctionner le système dans ce sens.**

-Faites en sorte de ne pas faire forcer le système en l'utilisant comme une mobylette. En plus d'augmenter votre consommation de manière exponentielle, cela pourrait diminuer la durée de vie de certaines pièces.

-Pour que le moteur marche dans des plages de régime correcte et ne chauffe pas il faut :

Utiliser les pignons les plus gros possibles sur la cassette arrière

Retenez qu'à l'inverse d'un moteur thermique de voiture, plus un moteur électrique prends des tours moins il consommera, et moins il chauffera, vous devez donc dans l'idéal faire tourner vos jambes relativement vite pour être dans les bon régimes.



-Pour la longévité de votre moteur, il est donc très important de respecter cette consigne d'utilisation. L'écran de contrôle vous permettra d'utiliser le kit au mieux de ses possibilités. Même si vous ne l'avez pas encore acheté, n'hésitez pas à lire le mode d'emploi ci-dessous afin de bien comprendre le fonctionnement du KIT.

-Concernant la batterie, elle n'est pas protégée par une coque. Faites attention à ne pas la choquer ou l'écraser. Veillez à respecter une température de stockage : 10° à 42° dans un environnement sec. En fonctionnement, la température idéale de décharge va de -5° à 42°. La batterie n'est pas étanche ne surtout pas l'exposer à l'eau.

- ATTENTION :

Vérifiez **à chaque sortie** les serrages des différents éléments qui composent le système, notamment les vis 4 de plateau, les vis de fixation ISCG, les vis de fixation du moteur, les fixations des colliers rilsan, les serrages axe / manivelle.

Utilisez du frein filet moyen si vous constatez un desserrage récurrent.

-Nettoyez et graissez régulièrement les chaînes de transmissions, vérifiez régulièrement l'usure de vos pièces de transmission (du pédalier à la roue arrière) comme dérailleur, chaînes, cassette, pignons, plateaux. L'utilisation du moteur augmente les contraintes sur ces pièces.

-Afin de préserver la transmission de votre vélo, il est **IMPORTANT** de ne pas passer les vitesses en charge, c'est-à-dire que pour passer les vitesses, vous devez absolument lâcher l'accélérateur, pédaler un peu afin de passer le rapport puis réaccélérer.

-Vérifiez que les câbles ne dépassent pas, ne sont pas trop exposés ou ne sont pas pincés ou effilochés.

-Débranchez la batterie et rangez le câble dans le sac lors des descentes ou des passages délicats.

-Utilisez uniquement le kit sur un terrain privé : l'utilisation sur la voie publique est strictement interdite.

-Portez toujours un équipement de protection adapté, casque, gants, genouillères, coudières et protection dorsal.

4. Nous vous rappelons que selon la loi

Les bicyclettes pour lesquelles la source d'énergie principale n'est pas musculaire (assistance actionnée sans pédaler et/ou demeurant en fonction au-delà de 25km/h) sont assimilées soit à des cyclomoteurs (s'ils sont destinés à circuler sur les voies publiques, ils doivent être soumis aux mêmes exigences de réception que les cyclomoteurs), soit à des minimotos (exigences de la directive « machine » (2006/45/CE) et loi 2008-491 du 26 mai 2008 (code de la route L321-1 et suivants)). En conséquence, les vélos équipés de kits de motorisations sont assimilés à des engins motorisés non réceptionnés et réservés à un usage exclusif sur circuit homologué ou « terrain adapté » au sens du décret n°2009-719 du 17/06/2009. Restrictions d'usage de ces engins : - aux seules voies non-ouvertes à la circulation publique - aux mineurs de moins de 14ans Le décret n°2008-1455 du 30/12/2008 spécifie qu'il est **obligatoire** de déclarer le véhicule, auprès du Bureau de la Sécurité et de la Réglementation Routière du Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales. Les usagers qui circuleraient sur les voies publiques seraient susceptibles d'être sanctionnés (articles L 321-1 et suivants du code de la route). Ces véhicules peuvent être saisis et confisqués par les forces de l'ordre.

5. Recharge de la batterie

-Utilisez uniquement le chargeur d'origine livré avec votre batterie, branchez la fiche de recharge du chargeur sur la batterie en respectant le code couleur, chargez toujours la batterie dans son sac de chargement ignifugé.

-Un voyant rouge vous indique qu'elle n'est pas pleine ; un voyant vert vous indiquera la fin de charge.

-La batterie prend place dans votre sac à dos, grâce à un câble avec connecteur rapide d'environ 1,30 mètre.

-Elle est reliée à un connecteur généralement placé près de la douille de direction.

-Sortez la batterie du sac à dos pour la charge mais conservez le sac de protection ignifugé, ne laissez jamais une batterie en charge sans surveillance, **chargez la dans un endroit aéré avec aucune chose inflammable à proximité.**

-Le chargeur peut être muni d'un ventilateur, il est possible que le bruit soit assez fort lors de la charge, le ventilateur se coupe en fin de charge.

-Les batteries sont livrées d'origine avec un système de régulation de charge et de décharge (appelé BMS). Si on descend trop bas en décharge ou que l'on surcharge une batterie, on aura des dégâts irréversibles. Le BMS contrôle la surcharge et la sous-charge du système.

Notre système offre une double protection en décharge (il y a deux BMS) et le chargeur régule la charge de manière que vous n'ayez pas plus de soucis à charger et décharger votre batterie que celle de votre téléphone ou ordinateur portable qui utilisent la même technologie.

-Le mode de stockage de votre batterie : l'humidité ambiante, la température de stockage trop faible ou trop élevée sont autant d'éléments qui influent sur la durée de vie de cette dernière, pour un stockage de longue durée l'idéal est : de stocker la batterie de 30% à 60% de sa charge maximum, dans un lieu sec avec des températures entre 5 et 25 degrés.

Maintenance périodique :

-Le système LIFT-MTB est conçu pour être entretenu et réparé par l'utilisateur lui-même de manière autonome, à moindre coût.

Nous conseillons de manière préventive graisser le système de réducteur, et de surtout de vérifier l'état des roulements du réducteur tous les ans ou 2500 kilomètres d'utilisation.

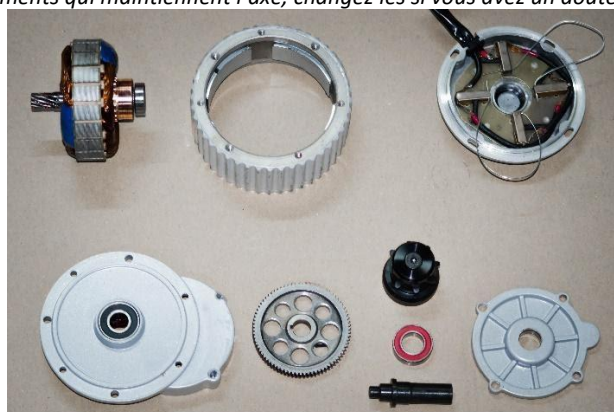
Cela représente une année d'utilisation pour un utilisateur moyen qui ferait deux sorties de 25 kilomètres par semaine, sur une année d'utilisation composée de 50 semaines.

L'usure des roulements varie en fonction de la façon dont vous utilisez le moteur, si vous ne faites pas forcer le moteur exagérément et que vous utilisez un braquet adapté, le remplacement de ces roulements ne sera pas forcément nécessaire à chaque vérification.



Procédure de vérification :

- 1- mettre le système sur OFF, retirer la chaîne de transmission primaire
- 2- défaire la vis de serrage du pignon avec une clé BTR.
- 3- retirez simplement le pignon en tirant dessus, nettoyez délicatement puis graissez le roulement à roue libre à l'intérieur du pignon (ce roulement ne nécessite pas de changement particulier).
- 4- retirez les 4 vis du carter de réducteur, puis retirer le carter en prenant soin de ne pas abimer le joint.
- 5- notez le sens de la grosse roue dentée pour la remettre comme à l'origine.
- 6- vérifier l'état des deux roulements qui maintiennent l'axe, changez les si vous avez un doute sur leur état .



Les références des roulements sont très communes il s'agit des références 6902-2rs et 608-2rs

-7- changer la graisse du réducteur si celle-ci est noircie, utiliser une graisse équivalente à l'origine ni trop épaisse ni trop fluide.

-8- remontez le réducteur en conservant bien l'ordre de montage suivant :

Roulement 608-2rs / grosse roue dentée / axe avec clavette / carter avec roulement 6902-2rs / joint torique / pignon / rondelle alu / vis m5 (couple de serrage 7 Nm)

LIFT-MTB marque déposée auprès de l'INPI, numéro national 4204659 / Numéro de SIREN : 812 512 424

Pour toute question, contactez-Nous : par téléphone +337 68 91 49 91 ou sur www.lift-mtb.com ou liftmtb@yahoo.com

Manuel utilisateur écran de contrôle



L'écran de contrôle est une option qui n'est pas comprise dans le kit. Cependant, cet accessoire est très utile pour analyser votre consommation. Si vous ne l'avez pas vous pouvez l'acheter dans notre boutique www.lift-mtb.com

1/ Installation

L'écran de contrôle a un support prévu pour être fixé au niveau de votre potence. Le support vient se fixer entre le capot du jeu de direction et la potence.

Il peut dans certains cas, nécessiter l'utilisation d'une ou plusieurs cales de direction et d'une vis de serrage capot plus longue.

Notez que vous pouvez également déporter l'écran dans un sac à dos ou tout autre endroit sur le vélo.

ATTENTION : Ne manipuler les pièces de direction de votre vélo que si vous êtes sûr de vous un mauvais remontage pourrait causer une chute ou une perte de contrôle de votre vélo.

2/ Branchement

Vous devez brancher l'écran selon un sens bien précis : le fil (**source**) qui est fixé vers le capot de direction va vers la batterie, l'autre fil (**load**) vient se brancher sur le fil de sortie moteur.

Vérifiez que votre guidon tourne librement sans que les fils ne soient trop tendus ou risquent de se débrancher.

ATTENTION : Respecter scrupuleusement le sens du branchement. Toute inversion de polarité ou le non-respect du sens de fonctionnement classique endommagerait de manière irréversible votre écran de contrôle.



3/ Fonctionnement et interprétations des différentes données

Les données principales se trouvent sur la partie haute à gauche et à droite, tandis que sur la partie basse vous trouverez d'autres données qui vous indiqueront d'autres informations complémentaires très utiles aussi pour optimiser au mieux la gestion de votre consommation.

En haut à gauche : Se trouve la consommation instantanée c'est-à-dire votre consommation instantanée. Vous pouvez donc voir en temps réel quelles sont les situations qui génèrent de grosses consommations (exemple : braquet trop important, utilisation du moteur en zone de démarrage).



Plus ce chiffre est élevé plus vous consommerez.

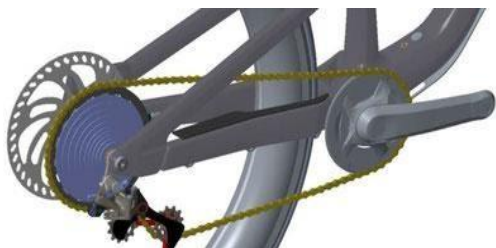
l'idéal est d'essayer d'avoir le chiffre le plus bas possible, pour cela utilisez toujours des braquets adaptés.

Ci-dessous un tableau récapitulatif des valeurs type de consommations instantanées.

Notez que vous devez dissocier la consommation en pic (pic de consommation maximale de quelques secondes) et la

Consommation en AH	Commentaires
De 0 à 8Ah	Zone verte / Consommation faible
De 8 à 14 Ah	Zone bleu / Consommation moyenne
De 14 à 18Ah	Zone orange / Consommation forte
De 18 à 23Ah	Zone rouge / Consommation haute extrême

consommation continue, (consommation sur une période plus longue).



-Pour que le moteur fonctionne correctement, utilisez des braquets courts (les plus grands pignons de la cassette sur la roue arrière) comme sur la photo ci-contre.

Retenez qu'à l'inverse d'un moteur thermique de voiture, plus un moteur électrique prend des tours, moins il consommera et moins il chauffera. Pour la longévité de votre moteur, il est donc très important de respecter cette consigne.

-Pour bien assimiler ce principe si on utilise le moteur LIFT-MTB trop longtemps sur les phases de consommations extrêmes, cela reviendrait par exemple à utiliser le moteur d'une voiture à un régime maximal en 1^{ère} sur l'autoroute...

-Ces phases de consommation hautes peuvent être utilisées sans problèmes quelques secondes mais ne doivent pas être trop longues pour éviter toute surchauffe excessive, et une usure prématurée de certaines pièces.

Cette zone rouge d'utilisation est un peu comme la zone rouge du compte tour de votre voiture.

On peut y aller sans en abuser...

Tableau estimatif de consommations LIFT-MTB

Ci-dessous: mon niveau mon utilisation	Ci-dessous: consommation moyenne estimée en A/h	Batterie 8,7 Ah 300 Wh		Batterie 11,5 Ah 400 Wh		Batterie 14 Ah 500 Wh		Batterie 17 Ah 600 Wh	
		Dénivelé D+ théorique	Kilometrage théorique	Dénivelé D+ théorique	Kilometrage théorique	Dénivelé D+ théorique	Kilometrage théorique	Dénivelé D+ théorique	Kilometrage théorique
je pédale beaucoup	6	1218	49	1624	65	2030	81	2436	97
je pédale très bien	8	1044	42	1392	56	1740	70	2088	84
je pédale bien	10	957	35	1276	46	1595	58	1914	70
je suis dans la moyenne	12	870	31	1160	42	1450	52	1740	63
je ne pédale pas fort	14	783	28	1044	37	1305	46	1566	56
je pédale très peu	16	609	34	812	46	1015	57	1218	69
je pédale vraiment très peu	18	435	21	580	28	725	35	870	42
je ne pédale presque pas	20	348	17	464	23	580	29	696	35

*Tableau non contractuel, donné à titre informatif

En moyenne 1Ampere/Heure = 100M de dénivelé positif ou 4 Kilometres

En haut à droite : Se trouve la valeur de l'intensité en Volt restant dans la batterie. Avec cette indication vous pourrez avoir la valeur de batterie qu'il vous reste de manière plus précise que l'afficheur présent aussi d'origine sur le levier d'accélérateur du système LIFT. Batterie chargée à fond, l'afficheur indique environ 41 Volts.

A partir d'environ 33V le système se met en sécurité et donne une assistance plus faible puis coupe à la valeur de 31V.

(Pour une lecture plus précise vous devez attendre quelques secondes après l'utilisation du moteur afin que la donnée se stabilise.)

Ci-dessous un tableau pour vous aider à lire ces indications, on constate que :

Voltage afficheur	% de batterie restant	Voltage afficheur	% de batterie restant
41	100%	36	50%
40	90%	35	40%
39	80%	34	30%
38	70%	33	20%
37	60%	32	10%

Chaque fois que vous perdez 1 Volt sur l'afficheur en haut à droite, la batterie perd 10% de charge.

Partie basse de l'écran :

Les autres données qui défilent sur l'afficheur en bas à gauche sont :			
00 :00 :00	Durée d'utilisation, Hr/ Min/ Sec (Selon versions, peut ne pas être présent)	Ap	Consommation maximale en pointe en Ampère.
Vm	Voltage minimal atteints en Volt	Wp	Consommation maximale en pointe en Watt
Ah	Consommation moyenne totale en Ampère heure	Wh	Consommation moyenne totale en Watt heure

La donnée **Ah** est très intéressante. Si par exemple, votre batterie a une capacité de 10 A/h et que l'écran de votre wattmètre indique que vous avez consommé 1 A/h, vous pouvez en déduire qu'il vous reste encore 9 A/h, donc qu'il vous reste 90% d'énergie.

Si lors d'une montée vous utiliser 1 A/h sur une batterie 10 A/h, vous pourrez faire au même rythme 10 fois cette montée.

On considère généralement que 1A/h permet de gravir 100 mètres de dénivelé positif D+.

ATTENTION : Afin d'éviter un accident, ne vous laissez pas distraire par la lecture de votre écran. Concentrez-vous avant tout sur votre conduite.

L'écran de contrôle est non étanche :

Tout contact avec l'eau l'endommagerait.





Fr- Manuel de l'utilisateur du régulateur de puissance capteur pédalier LIFT MTB.

FONCTIONNEMENT :

Notre kit ne fonctionne généralement qu'avec la manette d'accélérateur pour gérer l'assistance, le régulateur de puissance est donc pour nous, considéré comme une option qui peut être ajouté sur votre kit.

Nous préconisons d'utiliser le régulateur sur de longues montées sans obstacles ou sans passage technique. Pour un passage technique le régulateur sera alors à mettre en position OFF, vous utiliserez alors uniquement la gâchette pour gérer l'assistance. (De la même manière que le régulateur de vitesse de votre voiture vous sert uniquement sur des longues distances type autoroute, et qu'il sera déconnecté pour rouler en ville).

Nous conseillons l'utilisation du capteur pédalier en dessous de 25 km/h.

Nous vous rappelons que le régulateur comme le kit n'est pas homologué sur voie publique.

MONTAGE ÉLECTRIQUE :

Fixez le bouton de réglage et de marche arrêt grâce à la vis du capot de potence.

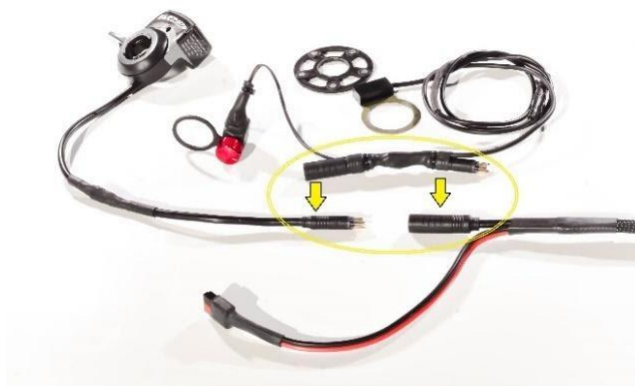
Manipulez les fils avec soins, assurez-vous que le fil ne sera pas coudé, tiré ou pincer lors de la manipulation du guidon.

-Branchez la connectique du capteur pédalier sur la connectique du faisceau primaire (Flèches rouges).

-Branchez la connectique du potentiomètre (bouton poussoir) sur la connectique de la gâchette (Flèches vertes).



Pour les modèles avant août 2020 le fonctionnement reste identique, simplement le câblage change pour cela il faudra brancher la connectique du capteur en série sur la connectique gâchette (flèches jaunes sur la photo).



MONTAGE MÉCANIQUE :

- Démontez le boîtier de pédalier (photo 1.1), fixez le support du capteur entre le boîtier de pédalier et le cadre (photo 1.2) du côté gauche uniquement.

-Placer si besoin des rondelles de calage entre le roulement et la couronne aimantée de sorte que l'écart entre le capteur et la couronne soit d'environ 2mm.

-Placez la couronne sur l'axe de pédalier, de sorte que la partie avec les aimants soit en face du capteur au niveau du "F" de l'écriture "SZFJ" du capteur.

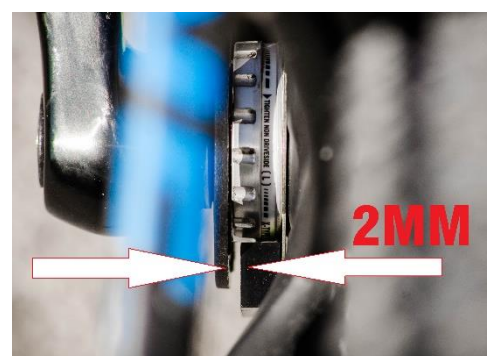
-Selon la place restante placez des rondelles de calages, ou le collier de serrage voir photos 2.1 (Deux montages possible), puis placer la manivelle sur l'axe en respectant les consignes de réglage et de serrage prévu dans le manuel de montage du kit.

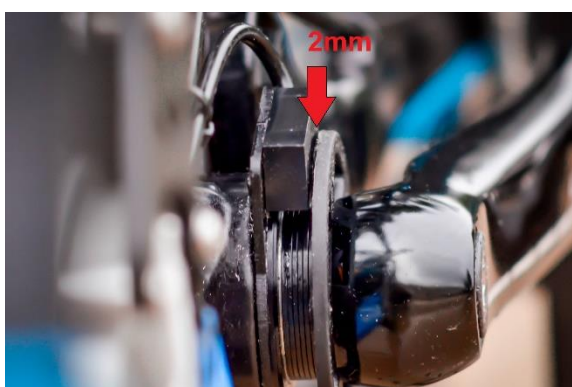
-Attention à manipuler avec soin les fils et les fiches de connexion.



Attention : La zone où le capteur détecte le mouvement se situe à la hauteur du "F" de l'écriture "SZFJ" (photo 3.1) cette lettre doit être placée au plus proche de l'axe, toute inversion de position d'un des éléments entraînera un dysfonctionnement.

Photos avec roulement visés type BSA :





FONCTIONNEMENT :

Position 1 - ON :

Lorsque l'on tire le bouton vers le haut, le capteur détecte la rotation du pédalier, afin d'envoyer de la puissance au moteur. Cette puissance peut être ajustée par rotation du bouton de 0% à 100%.

Position 2 – OFF :

Lorsqu'on pousse le bouton vers le bas, le régulateur est déconnecté, dans ce cas seul la gâchette actionne le moteur comme sur le kit de base.

Notez que la gâchette reste toujours prioritaire, c'est à dire que si par exemple le régulateur est sur la position ON, avec le potentiomètre réglé sur 50% de la puissance, et qu'on veut accélérer sans pédaler ou accélérer à fond tout en pédalant c'est possible grâce à la gâchette.

ATTENTION : Lors de l'installation, ne pas plier les fils aux raccords, et ne pas les torsader à la sortie du potentiomètre, ne pas surexposer le potentiomètre à l'eau.

