

Attenti!

OGNI UTENTE O PERSONA CHE HA BISOGNO DI INTERVENIRE O UTILIZZARE QUESTO KIT DOVREBBE LEGGERE ATTENTAMENTE E COMPLETAMENTE TUTTE LE PAGINE DI ISTRUZIONI CONTENUTE IN QUESTO MANUALE.

SI PREGA DI SEGUIRLI SCRUPolosAMENTE PRIMA DI UTILIZZARE **QUESTO PRODOTTO LIFT-MTB**, ALTRIMENTI SARETE ESPOSTI A GRAVI DANNI E / O RISCHIARE DI COMPROMETTERE I VOSTRI DIRITTI LEGALI.

TENERE QUESTO MANUALE PERCHÉ CONTIENE INFORMAZIONI IMPORTANTI SULLA SICUREZZA.

NON CERCARE DI FARE LE OPERAZIONI DI ASSEMBLAGGIO E SMONTAGGIO DI QUESTO **NUOVO PRODOTTO LIFT-MTB** DA SOLO SE NON SI HANNO LE COMPETENZE NECESSARIE!

Cercate sempre l'aiuto di un meccanico specializzato. Seguire le istruzioni di montaggio e smontaggio effettuate in questo manuale scrupolosamente e ricordare che lo si fa a rischio e pericolo esclusivo.

NOTA: Come ogni manuale di istruzioni, è soggetto a modifiche. Per scoprirlo, contatta periodicamente il tuo rivenditore o visita il nostro sito web (www.lift-mtb.com) per ricevere gli aggiornamenti.

Questo manuale è una guida progettata per aiutarti a ottenere il kit giusto e sicuro sulla tua moto. Il monitoraggio delle varie osservazioni contenute in questo manuale vi garantirà le migliori prestazioni e affidabilità del vostro sistema, evitando così gli errori più basilari che sono spesso causati da incidenti durante l'assemblaggio, l'uso o la gestione del kit **motore LIFT-MTB**.

La parola **AVVISO** informa che il mancato rispetto delle indicazioni potrebbe causare danni sia agli utensili che all'utente.

NOTE GENERALI SULLA SICUREZZA:

- I dispositivi di propulsore di LIFT-MTB sono stati progettati esclusivamente per l'uso su terreni privati, per veicoli a due ruote mossi dalla propulsione umana alla base. Qualsiasi altra applicazione è una condizione di pericolo a cui LIFT-MTB declina qualsiasi responsabilità.
- Una bicicletta elettrica dotata di kit in grado di raggiungere velocità superiori a 25 km/h può circolare su strade pubbliche solo se contrassegnata con: Omologazione, L'utente deve essere in possesso della patente di guida, del libretto di circolazione e del permesso di circolazione, Il veicolo deve essere immatricolato e dotato di protezioni individuali (casco omologato, guanti, ecc.), In caso di difetto, il veicolo può circolare per uso privato.
- I dispositivi di assistenza o motorizzazione LIFT-MTB sono prodotti ad alte prestazioni che offrono più potenza rispetto al supporto e alla motorizzazione convenzionali e richiedono un certo grado di destrezza. Prestare molta attenzione, in quanto l'utilizzo di una velocità troppo elevata può causare una perdita di controllo del veicolo e possibili lesioni all'utente o a qualsiasi altra persona.
- L'utente ha la responsabilità di apprendere le corrette tecniche d'uso: consultare il Manuale del Proprietario della Bicicletta e un rivenditore specializzato di biciclette in caso di dubbio.
- Provate il sistema di assistenza o motorizzazione su una superficie piana, livellata e libera prima di raggiungere un terreno più accidentato
- Controllare sempre la velocità, assicurarsi di essere in grado di fermare, utilizzare il sistema solo in un luogo aperto, quando si è sicuri di non colpire nulla e ad una velocità ragionevole. L'installazione e l'uso inadeguati del sistema LIFT-MTB possono comportare la perdita di controllo o un incidente, con conseguenze imprevedibili e la possibilità di lesioni gravi.
- Non inserire le mani nelle parti in movimento o in grado di muovere, utilizzare robusti guanti a cinque dita che non riducono la sensibilità e la capacità della presa.
- Non modificare le impostazioni di sistema per ottenere servizi diversi da quelli forniti dal produttore (esempio: batteria a 36 volt)
- Prima di attaccare qualsiasi operazione di assemblaggio, esaminare attentamente l'area di lavoro, cercando di evitare possibili condizioni pericolose. Evitare di lavorare in condizioni oscure, raccogliere e utilizzare gli strumenti giusti.
- Si prega di concentrarsi correttamente e prendere tutte le precauzioni prima di utilizzare componenti che possono causare danni
- È utile durante l'utilizzo della bicicletta per indossare un casco e guidare con cautela e responsabilità.
- Tutte le operazioni di movimentazione straordinaria devono essere effettuate solo ed esclusivamente da una persona qualificata e autorizzata da LIFT-MTB.
- Assicurarsi che il sistema sia spento, batteria scollegata prima di eseguire qualsiasi intervento.
- Un carico elevato sul sistema (peso totale superiore a 100 kg e pendenza superiore al 15%) necessita la rispettiva riduzione della velocità e le interruzioni regolari per evitare il surriscaldamento del sistema.

NOTA AMBIENTALE

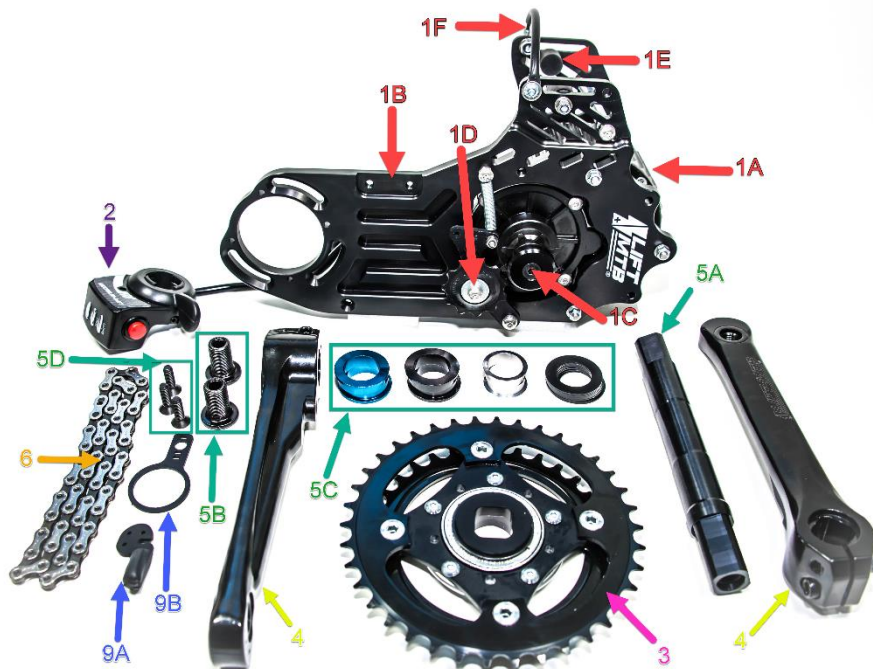
Al fine di proteggere l'ambiente, è necessario riciclare le batterie attraverso una struttura specializzata una volta che è fuori uso.

AVVISO: Il freno a rete, utilizzato in determinate fasi di assemblaggio, è pericoloso in caso di contatto con gli occhi o con la pelle.

Nomenclatura del kit LIFT-MTB

1. Blocco motore

- Motore elettrico (1A)
- Supporto motore (1B)
- Pignone di trasmissione motore a 8 denti (1C)
- Sistema tendicatena con molla di tensione (1D)
- Silent block di appoggio sul telaio (1E)
- Sistema di serraggio tramite cavo (1F)



2. Comando al manubrio

- Unità di controllo con:
 - Indicatore del livello batteria a 3 livelli
 - Pulsante rosso on/off
 - Acceleratore manuale (secondo la versione)

3. Ruota libera del movimento centrale / corone

- Corona primaria per trasmissione motore (38 denti)
- Corona secondaria per trasmissione bici (32 denti)
- Al centro, sistema di ruota libera del movimento centrale



4. Pedivelle

- Pedivella sinistra (incisa con L) e destra (incisa con R)

5. Asse del movimento centrale

- Asse del movimento centrale (5A)
- Vite dell'asse del movimento centrale (5B)
- Riduttore di diametro dell'asse + anelli di spessoramento (5C)
- Viti di fissaggio ISCG motore-telaio (x3 lunghezze disponibili a seconda della versione) (5D)



6. Catena

- Catena di trasmissione motore / movimento centrale

9. Altri componenti

- Prolunga del grilletto (9A) (piccolo pezzo nero che si fissa al grilletto)
- Supporto dell'attacco manubrio per fissaggio del cavo di alimentazione del motore (9B)

10. Batteria e caricabatterie

- Batteria 36V (10A)
- Caricabatterie 36V (10B) + cavo di rete 220V EU per il caricabatterie (10C)
- Cavo di collegamento batteria (10D)

PARTE 1: L'installazione:

Abbiamo fatto questo manuale in modo molto preciso in modo che sia il più completo possibile, che può dare a prima vista un'impressione di complessità.

Siate certi, una volta assimilati, i passi sono semplici se avete alcuna conoscenza della meccanica della moto.

Alcuni passaggi vengono eseguiti una sola volta durante il primo assembly: questo verrà specificato nel sottotitolo. Il testo sarà quindi in una tabella in grigio e in corsivo.

Una volta a fuoco, durante gli infissi e gli smontamenti successivi, sono necessari solo i passaggi 2/8/8/9/10/11/12/13.

Installazione del controllo dell'acceleratore	Foto
<u>(Passaggio richiesto solo alla prima modifica)</u> -L'acceleratore può essere montato a destra o a sinistra indifferente a seconda delle preferenze. Ma a destra, il controller di commutazione di velocità posteriore può interferire con il funzionamento dell'acceleratore. -Si consiglia un supporto sinistro, si accelera quindi sia: -1- Avec la falange del dito indice (questa posizione è generalmente la più neutra e la meno faticosa per le quote lunghe) -2- Sul pollice sinistro (questa posizione è più efficace sui passaggi tecnici, ma può essere più faticosa nel lungo periodo.) Di fronte: montaggio lato sinistro (indice) e pollice sinistro. -Prendere la maniglia a parte, posizionare il controller stringere con l'aiuto della piccola vite BTR Attenzione: Non utilizzare un manubrio in carbonio con l'acceleratore, la vite punto tagliente troppo forte potrebbe danneggiare la fibra Carbonio con un rischio significativo di rottura del manubrio. -Regolare le impostazioni della leva del freno e altri controlli in relazione a questo nuovo controller per farti sentire a tuo agio. -Per la vostra sicurezza, fare attenzione a non interferire con il funzionamento del freno con questo nuovo controller. Assicurarsi di testare prima di utilizzare che tutto funziona bene.	  

Interfaccia di controllo dell'acceleratore:

Nella confezione di parti si dispone di un piccolo pezzo di interfaccia, che migliora l'ergonomia del grilletto nella posizione di indice a sinistra. **Questa è per noi la soluzione migliore per quanto riguarda l'ergonomia per i lunghi supporti.**

Tuttavia, non è installato volontariamente per darvi la libertà di usarlo o no.

Per eseguire i primi test e determinare se questa soluzione è la migliore per te, puoi provare a toccare l'interfaccia sul controller.

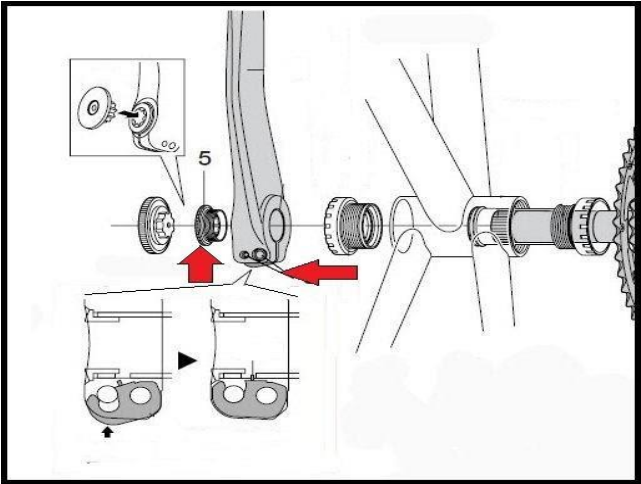
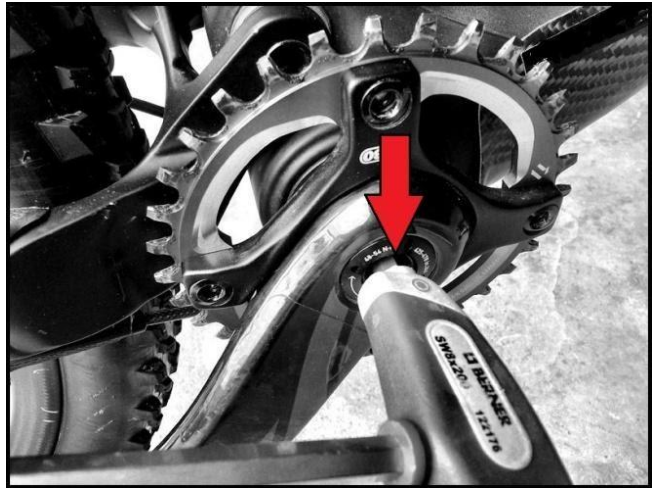
Se questo si adatta è possibile risolvere questo problema in modo sostenibile perforando in luoghi definiti 3 fori di 2mm e posizionando le viti specifiche, sotto i due modi per utilizzare il controller, l'indice e il pollice:



2- Togliere il pedale

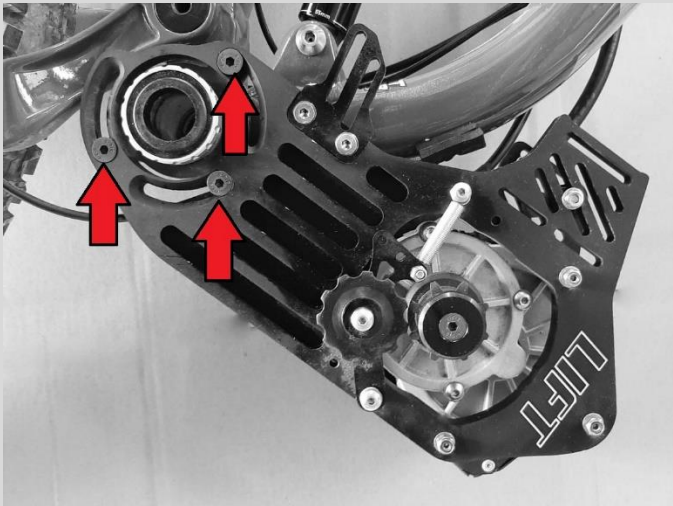
Per fare questo, utilizzare il pedale e gli utensili specifici per il modello di pedale, se necessario (potrebbe essere necessario utensili specifici o strappo manovella).

Poiché questo può variare da supporto a montaggio, tenere traccia del numero e della posizione degli anelli di rigging che sono posizionati per impostare il pedale e anti-derailment (se ne avete uno), è possibile utilizzare il memo alla fine della guida per registrare le informazioni e facilitare il riassettaggio in un secondo momento.

Smontaggio	Foto
<u>Procedura di smontaggio del pedale Shimano Hollowtech</u> <u>Svitare</u> completamente le 2 viti BTR, sbloccare e rimuovere la vite dell'asse (grazie allo strumento di riferimento shimano: TL-FC16), rimuovere la manovella sinistra, rimuovere la catena, quindi semplicemente tirare sulla manovella destra o toccare leggermente al martello sull'asse del pedale laterale sinistro per estrarre il pedale (foto sotto a sinistra). <u>Smontaggio per modelli da gara rivolti a CINCH, X TYPE e SRAM GXP</u> Rimuovere la catena, valuta completamente il più piccolo delle viti BTR all'interno della manovella destra, per estrarre la manovella, basta tirare sulla manovella sinistra o toccare leggermente al martello sull'asse laterale destro per estrarre il pedale (nella foto sotto a destra). <u>Ora hai la tua moto senza pedali solo con la pedal box (come nella foto di fronte.)</u>	  

-3-Pre-assemblaggio del sistema per la regolazione dei tracciati.

(Passaggio necessario solo al primo set-up)

Pre-assemblaggio del sistema LIFT-MTB	Foto
<i>-Il sistema LIFT-MTB è avvitato con 3 viti BTR sulle borchie ISCG nel telaio (trame fornite alla base per ricevere un anti deragliamento).</i> <i>Se il telaio non dispone di questi borchie, è necessario utilizzare l'anello dell'adattatore ISCG disponibile nella sezione "accessori" del nostro sito web</i> <i>-Inizialmente avviti temporaneamente il sistema con le 3 viti BTR più corte.</i> <i>-Posizionare il sistema parallelo al suolo, o in basso come nella foto opposta.</i> <i>Questo posizionamento temporaneo renderà il motore più accessibile, consentendo di regolare l'allineamento più facilmente.</i>	

-4- Regolare il diametro dell'albero motore:

(Le versioni PRO e CLASSIC hanno fasi di montaggio identiche).

(Questo passo è necessario solo per il primo montaggio).

Il kit viene fornito con adattatori del diametro dell'asse in modo che sia compatibile con quasi tutti gli standard senza cambiare i cuscinetti del movimento centrale.

Una volta che il motore è attaccato al telaio, utilizzate gli adattatori del diametro dell'asse per far corrispondere il diametro dell'asse fornito con il kit ai cuscinetti della vostra bicicletta.

Tabella riassuntiva dei diametri degli assi :

Standard in mm	Passi
22/24 mm SRAM	Installare l'adattatore del diametro dell'asse del movimento centrale di colore ALU sulla destra .
24MM Shimano / FSA / Race face acier...	Installare gli adattatori del diametro dell'asse del movimento centrale di colore ALU su entrambi i lati .
28MM Sram DUB	Installare gli adattatori del diametro dell'asse NERO su entrambi i lati
30MM Race face alu / rotor / cannondale ...	Installare gli adattatori BLU del diametro dell'asse su entrambi i lati .

Inserisca l'asse del movimento centrale da destra (freccia verde) nei cuscinetti del movimento centrale del telaio, rispettando la direzione dell'asse del movimento centrale, in modo che la battuta della ruota libera sia sul lato destro. (freccia rossa)

Inserite il gruppo ruota libera/ingranaggio sull'asse del movimento centrale. (freccia verde), con l'ingranaggio più grande rivolto verso l'esterno.

Inserire la pedivella destra (incisione R sull'inserto del pedale) nell'asse del movimento centrale, quindi :

- 1-Serra la vite dell'asse a 13Nm (freccia verde)
- 2-Serrare i bulloni del perno di manovella a 12Nm (freccia gialla)

Controllate che ci sia uno spazio minimo di 4 mm tra gli ingranaggi e le altre parti fisse della bicicletta o del kit, come la piastra di supporto del motore (foto a fianco) o le viti di fissaggio del supporto.

Se lo spazio non è sufficiente, delle rondelle di alluminio sono talvolta necessarie per spostare gli ingranaggi, la pedivella destra o quella sinistra..

FOTOS



Ø 22/24mm



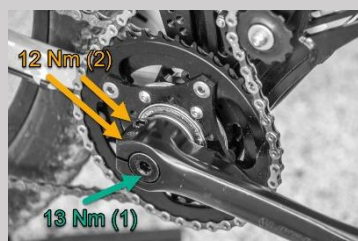
Ø30mm



Ø 28mm



Ø 24mm



* Per risparmiare tempo sui vostri futuri assemblaggi, abbiate cura di annotare nella nota alla fine del documento il numero di anelli di spessoramento che utilizzate a livello della guarnitura.

1 Inserire la pedivella sinistra (incisa L sul retro dell'inserto del pedale) nell'asse del movimento centrale.

Osservare l'area minima di inserimento della pedivella nell'asse del movimento centrale come mostrato nella foto.

Per la versione **CLASSIC**: da 0,5 mm a 10 mm.

Per la versione **PRO**: da 0,5mm a 5mm.

Se non c'è abbastanza spazio, a volte sono necessari degli anelli di spessoramento in alluminio per spostare le pedivelle (da vedere secondo gli assemblaggi).

* Per risparmiare tempo sui vostri futuri assemblaggi, fate attenzione ad annotare nel promemoria alla fine del documento il numero di anelli di spessoramento che usate sulla guarnitura.

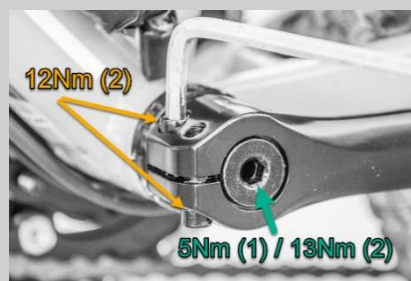
Infine serrare la manovella sinistra, rispettando i passi e la coppia come indicato nella foto a fianco (da 1 a 3):

-Serrare la vite dell'asse con una coppia di 5Nm (freccia verde)
Attenzione: se si stringe troppo si comprimono troppo i cuscinetti del movimento centrale e si rischia di danneggiarli.

-2-Serra i bulloni del perno di manovella a 12Nm (freccia gialla).

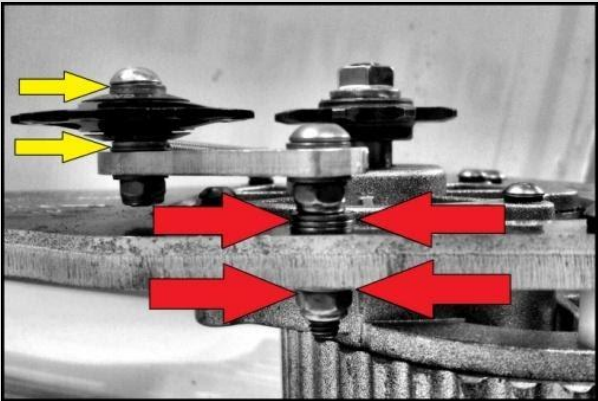
-3- Infine, serrare nuovamente il bullone dell'asse a 13Nm (freccia verde).

Prima dell'uso, controllate che la guarnitura giri liberamente e che non ci sia gioco assiale.



-5- Centramento del motore.

(Passaggio necessario solo al primo set-up)

<u>Impostare il numero di rondelle necessarie per il tendola.</u>	Foto
-Allo stesso modo la ruota della catena deve arrivare benedavanti al gable di uscita del motore e al vassoio. -Per ottenere un buon allineamento, disporre le rondelle a cuneo fornite su entrambi i lati della roulette (piccole frecce) e tendo (grandi frecce) nella foto di fronte. -Assicurarsi che il tendola catena ha un gioco di corsa minimo in modo che possa senza giochi eccessivi ruotare liberamente intorno all'asse. -Per risparmiare tempo sui vostri supporti futuri, essere sicuri di notare nella nota alla fine del documento il numero di anelli di calibrazione che si utilizzano al tendo e roulette catena.	

-6- Impostare il numero di dischi necessari per il tendo.

(Passaggio richiesto solo alla prima modifica)

Centramento del motore

AVVISO: Questo è il passo più importante per mantenere il vostro kit senza intoppi!

Per evitare deragliamenti che potrebbero danneggiare il KIT, il timpano di uscita del motore deve essere ben davanti alla ruota del tendo e il vassoio di trasmissione primario (il vassoio più grande) vedere la foto di fronte.

-Posizionare la manovella/asse destra impostata sulla custodia, posizionare questo set contro la casella del pedale, quindi controllare l'allineamento del set.

-Il timpano ha un normale gioco funzionale di pochi millimetri nella traslazione da destra a sinistra: mettere il timpano nella posizione centrale (né in una fermata destra né in un arresto sinistro) per l'impostazione iniziale.

-AVVISO: Il vassoio di solito ha un velo leggero da 3mm a 5mm, visibile quando si girano le manovelle indietro. Questo velo è dovuto alle regolazioni della ruota libera, questo velo è normale.

-Per ottenere una buona regolazione si allinea il motore con i dadi 8mm alle 3 viti dell'attacco del motore, serraggio e allentamento dei dadi su entrambi i lati del giradischi al fine di avere un perfetto allineamento. (Vedere foto opposta).

In alcuni casi è anche possibile giocare sui dischi dell'asse del pedale (vedere la fase 4).

Attenzione: La coppia che stringe questi dadi da 8 mm è massima di 3Nm.

-Controllare il perfetto allineamento del motore con un set e il perfetto allineamento del motore come nelle foto di fronte.

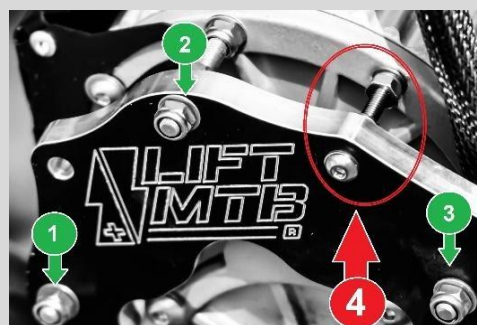
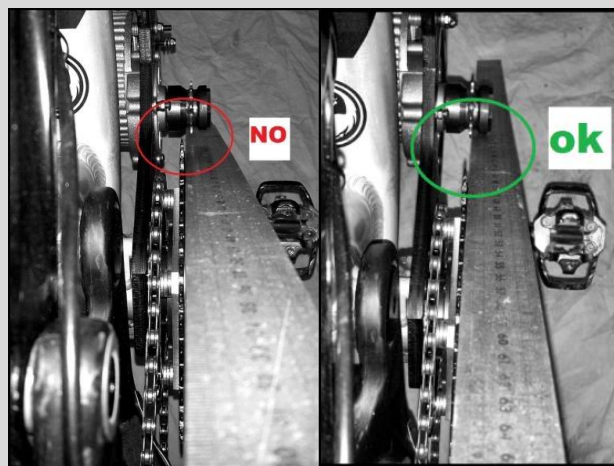
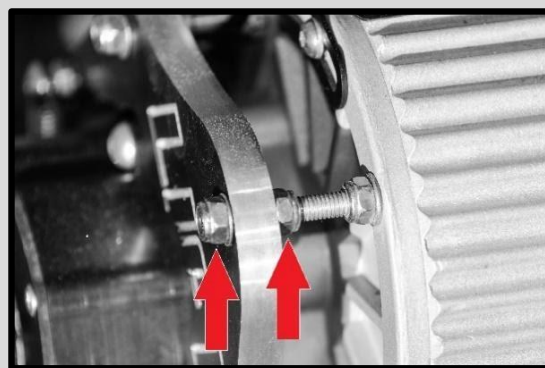
AVVISO: Un buon allineamento del gable/plate e del tendo a catena è essenziale per il corretto funzionamento del kit. E' imperativo che si controlli regolarmente.

Se il sistema è rumoroso sulla catena controllare l'allineamento.

-Per risparmiare tempo sui supporti futuri, assicurarsi di annotare nella nota alla fine del documento il numero di anelli di calibrazione utilizzati a livello del motore.

È possibile (a seconda delle versioni) aggiungere un attacco a vite 4 per fissare il motore (vedi foto opposta, vite n. 4 in rosso), questo attacco a vite così come i dadi contatore sono forniti nel kit parti, prima di posizionare la vite, verificare che ci sia un inserimento minimo nella filettatura di 8mm (coppia massima di serraggio 3Nm).

Foto



-7.1- Regolare il punto di contatto sul telaio

(Passaggio necessario solo al primo set-up)

-Per determinare la sua lunghezza ideale, posizionare il motore per affrontare l'involucro del motore contro il tubo inferiore, come nel passo precedente (7), quindi bloccare le 3 viti.

-Determinare la posizione ideale sul supporto in modo che il pad supporti il più possibile piatto sul telaio (è possibile posizionarlo in più modi)

-Infine, misurare come nella foto di fronte lo spazio tra la cornice e il supporto (ad esempio 10mm).

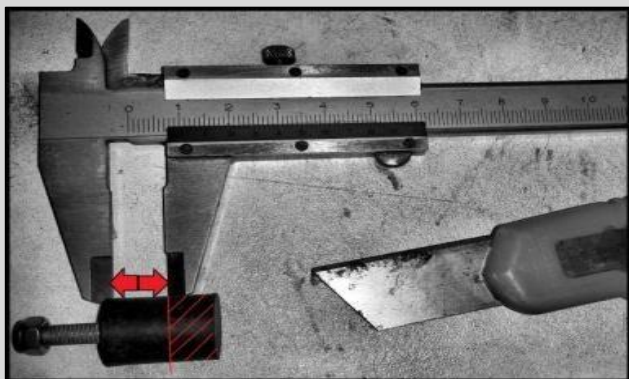
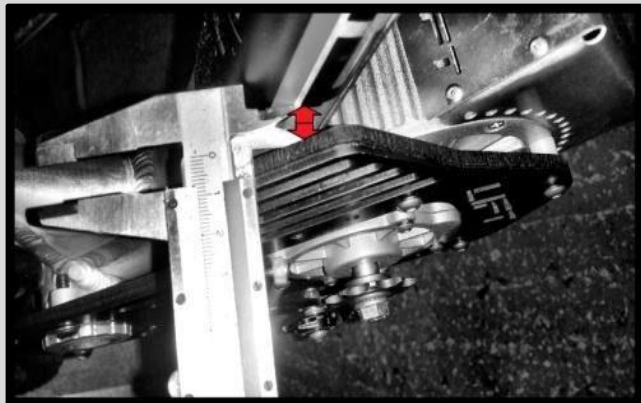
-Quindi, utilizzando una fresa, tagliare il pad alla stessa dimensione aggiungendo un margine di 3 millimetri, (tagliare a 13 mm se si mantiene lo stesso esempio) vedere foto opposta.

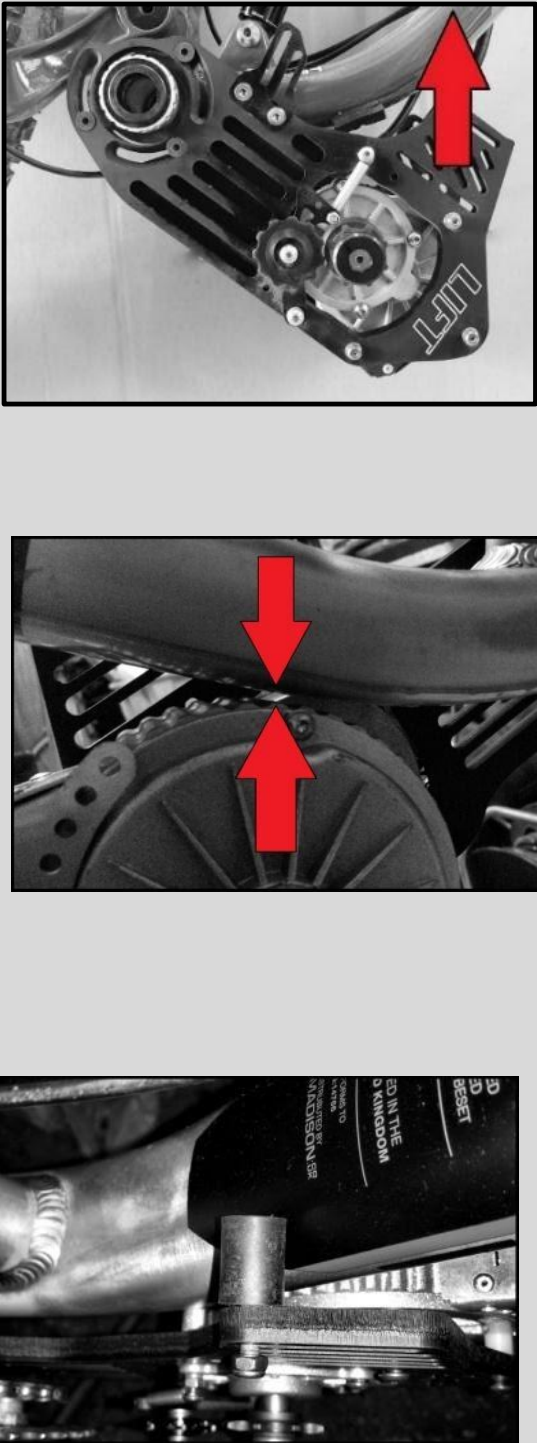
-Finalmente allentare le 3 viti ISCG, al fine di avere il gioco necessario per posizionare le pastiglie nel luogo scelto, posizionare il motore in una posizione elevata e quindi stringere le pastiglie nella posizione appropriata.

-Quando si stringe il sistema, i pad dovrebbero toccare il telaio francamente ed essere molto leggermente compressi (come nella foto di fronte freccia rossa).

Poi per la versione incorniciata:

-Spremere le due viti BTR nel tubo filettato ad una coppia massima di 5Nm (**Attenzione** se si stringe troppo forte si torcere la piastra sul lato sinistro!) Al fine di venire leggermente pizzicare il tubo sotto il telaio, quindi bloccare con i dadi contatore. (Il sistema di serraggio può essere spostato in un altro foro a seconda delle versioni del telaio)



<u>Regolare il punto di contatto sulla cornice</u>	Foto
-A- Impostazione del pad di supporto per l'involucro del motore: <i>Nella maggior parte dei casi il motore si ferma sul tubo inferiore del telaio.</i> <i>Prima di stringere il sistema in modo permanente è necessario (durante il primo assemblaggio), posizionare un pellet di schiuma appiccicoso fornito nel kit sul tubo inferiore del telaio in modo da non danneggiarlo.</i> <i>Per regolare il pad adesivo, rimuovere la manovella destra e l'asse del pedale, quindi ruotare il motore in una posizione alta (come nella prima foto opposta) in modo che tocchi il tubo sotto il telaio (come nella seconda foto).</i> <i>Questo determinerà il punto di contatto tra il telaio e l'involucro del motore.</i> <i>E' a questo punto di contatto tra le due frecce nella foto di fronte che si attacca la schiuma adesivo.</i> -B- Impostazione del pad di supporto alu: <i>-Ci sono 2 timbri di gomma (nella foto di fronte) è quello di mirare e regolare su ogni lato.</i> <i>-Questi pad fungono da secondo fulcro per aumentare la rigidità torsionale.</i> <i>Questi pad supportano contro il lato destro e sinistro del tubo inferiore del telaio.</i> <i>-La parte in gomma del pad è molto lunga originale (vedi foto opposta) al fine di adattarsi a tutti i tipi di telaio.</i> <i>Di solito è necessario cross-check al fine di regolare il miglior possibile.</i>	

Serraggio del collegamento superiore motore/telaio:

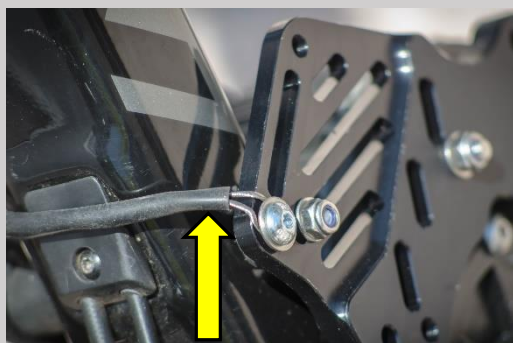
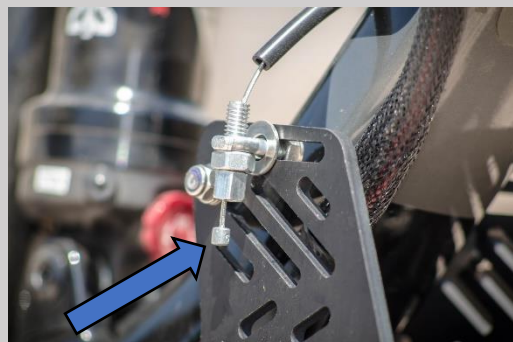
Sulla parte superiore, le piastre sinistra e destra devono venire a bloccare il telaio, in modo che il motore sia correttamente fissato.

A / Per la posizione sotto telaio:

- Sul lato sinistro serrare il più possibile la vite di tensione, quindi posizionare l'estremità del cavo nel sistema di serraggio (freccia blu).
- Passare il cavo dal lato sinistro al lato destro, regolare e posizionare la guaina protettiva in gomma sul cavo in modo da proteggere il telaio.
- Posizionare il cavo attorno al serraggio della vite BTR lato destro (freccia rossa), quindi tendere il cavo il più possibile mentre si serra la vite BTR.
- Tagliare il cavo in eccesso con tronchesi, lasciando circa 4 cm, quindi schiacciare l'estremità del cavo fornita con il sistema, per evitare di sfilacciare il cavo.
- Ripassare il cavo rimanente attraverso la guaina di protezione in gomma (freccia gialla).
- Utilizzare una chiave da 8 mm per serrare il dado per tendere il cavo (freccia verde), l'obiettivo è comprimere i gommini contro il telaio.
- Infine, serrare il controdado con una chiave da 10 mm per bloccare il gruppo.

B / Per la posizione interna:

-Le fasi di montaggio sono identiche, sarà sufficiente far passare il cavo sotto il tubo del telaio.



AVVERTIMENTO :	
-----------------------	--

Controllare regolarmente il serraggio del platino.	
--	--

-7.2- Regolazione del registro:

(Passaggio necessario solo al primo set-up)

Regolare lo zoccolo del motore

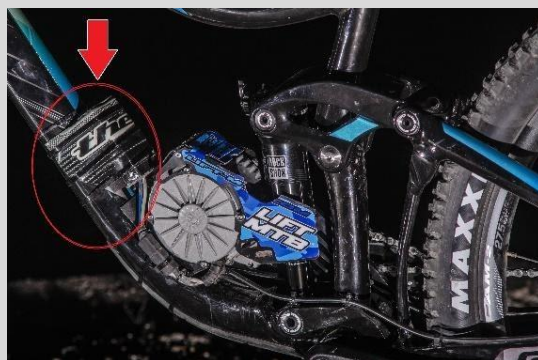
Regolare lo zoccolo sotto il motore, modificare la sua posizione in modo che sia placcato contro il telaio e fornisce la massima distanza con il terreno.

Attenzione: Ci sono 3 viti in tutto, 2 viti sulla padella del motore a sinistra e 1 vite sull'altro lato

Per la versione interna del motore di fissaggio, potrebbe essere necessario spostare il controller (la custodia nera collegata al motore dalle code) su una parte fissa della moto (come nella foto opposta) perché a volte non passa attraverso l'involucro a causa delle aste di sospensione o dell'ammortizzatore.

Se la padella protettiva in alluminio con il kit deco tocca si può fare un taglio o rimuoverlo.

Foto



-8- Inasprimento definitivo del sistema:

Kit di serraggio

Foto

Una volta che tutto è perfettamente allineato, e lo zoccolo è impostato, tutto ciò che rimane è quello di stringere il sistema in modo permanente.

Diverse lunghezze di viti di supporto BTR sono disponibili con il kit: più lungo e più corto.

Si consiglia di mettere quelli più lunghi, se possibile, e l'aggiunta di contro-noci come nella foto di fronte.

Se una o più viti sono troppo lunghe non montare su uno dei 3 borchie (alcuni fili potrebbero non essere stappanti), utilizzare unavite più corta.

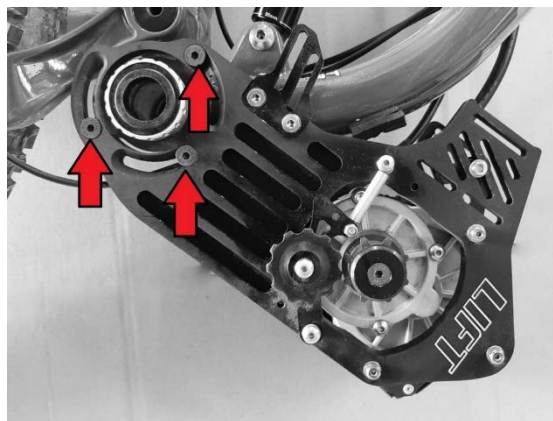
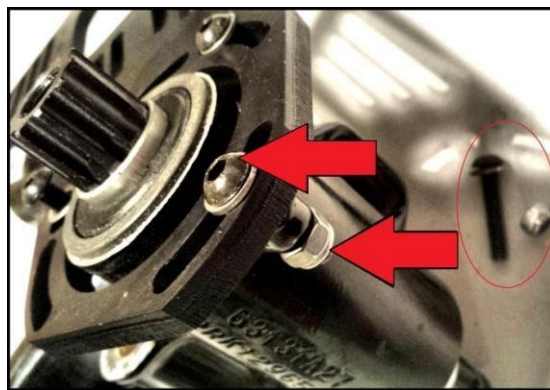
In questo caso si consiglia di montare questa vite con il freno a rete "medio".

Una volta che il supporto è in posizione in posizione alta come visto sopra, stringere saldamente le 3 viti, quindi posizionare, se possibile, i contro-dadi come raffigurato di fronte, o aggiungere il freno a rete.

AVVISO: Assicurarsi che le viti non siano troppo corte e che si utilizzi una superficie di filettatura sufficiente (marca: la vite dovrebbe sporgere leggermente dal dado).

Assicurarsi che le viti non siano troppo lunghe, né colpiscono altre parti che potrebbero essere in movimento in un secondo momento (ammortizzatore, braccia a soma o sospensione, ecc.).

Assicurati che le sospensioni funzionino durante gli anni di viaggio di interazione con il sistema del motore, sgonfiare le sospensioni se necessario per fare questa verifica.



-9- Impostazione della catena di trasmissione primaria:

Vi consigliamo vivamente prima di qualsiasi altra cosa di controllare un'ultima volta il corretto allineamento del vassoio / tendor / gable set utilizzando un set (vedi passo 5) per evitare qualsiasi incidente che potrebbe danneggiare il sistema.

Ora posizionate la catena di trasmissione primaria sul timpano, tirate delicatamente sul tendola in modo da posizionare la catena sul vassoio e ruotate lentamente il vassoio per posizionare la catena.

AVVISO: Non manipolare la catena o la trasmissione della moto quando il sistema è in tensione.



-10- Montaggio della cache della catena:

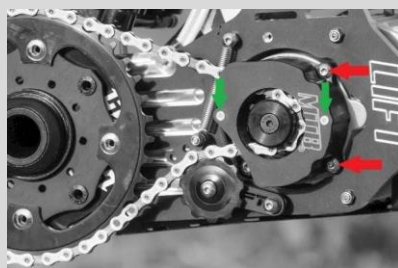
Montaggio della cache della catena

Durante i primi test non è necessario montare la cache della catena. Questo vi permetterà di controllare il corretto allineamento e rapidamente e facilmente smontare la catena, se necessario.

Una volta che si è sicuri che tutto è perfettamente allineato, è possibile montare la cache a catena con le due viti BTR (freccia rossa), come nella foto di fronte e quindi posizionare la piastra di bloccaggio con le due viti crociformali (freccia verde).

AVVISO: a seconda dei modelli di cache della catena, potrebbe essere necessario rimuovere la catena primaria (passaggio 10) per inserire la cache.

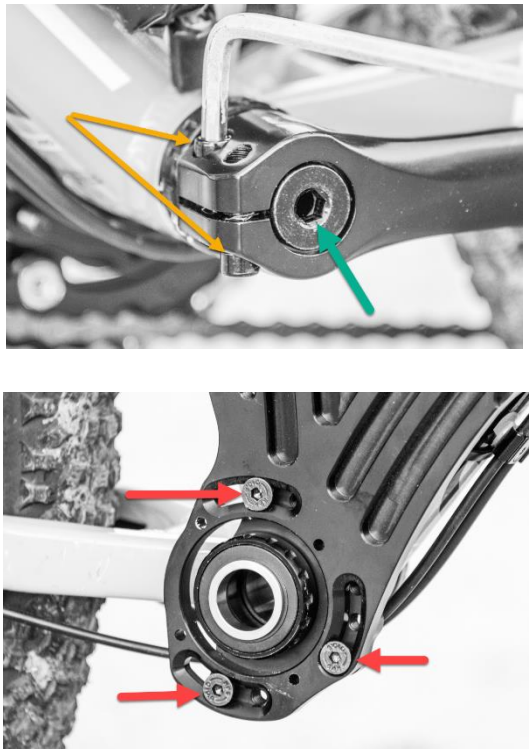
Foto



-11- Finalizzare la modifica

Terminare la modifica	Foto
È necessario eseguire il cavo di alimentazione della batteria lungo il tubo inferiore fino alla presa di sterzo. Tutto quello che devi fare è finalizzare l'assemblaggio mettendo su alcuni collari rilsan se necessario per fissare i cavi. Un supporto per cavi in alluminio fissa il connettore Anderson: può essere messo sulla forca o sotto la presa del timone o sotto la forca per evitare che il filo trasversca troppo da destra a sinistra. Collegare il cavo di controllo dell'acceleratore con due collari serflex, sia alla calunnia del freno o alla guarnizione del deragliamento, come nella foto (freccia verde), per evitare che il cavo si pieghi a livello di giunzione quando si gira il manubrio. AVVISO: È imperativo verificare che le sospensioni funzionino correttamente senza interagire con il sistema del motore. Per fare questo, sgonfiare le sospensioni e farli lavorare per vedere se funzionano fino in fondo senza le ruote o un'altra parte in collisione o ostacolare il funzionamento classico della vostra moto. Se avete dei dubbi, non usate la vostra bicicletta e chiedete consiglio a una persona competente. <u>Nota sulla connessione</u> Usiamo le connessioni Anderson. Se si nota un'interruzione dell'alimentazione, assicurarsi che la connessione sia talica. A volte la slot che blocca la spina non è ben ritagliata, causando un cattivo contatto. Questo caso rimane estremamente raro, e se questo accade a voi, è sufficiente spingere la spina indietro per la slot per agganciare correttamente la spina. Troverete una serie di connettori in anticipo nel kit di parti del vostro kit, che vi permetterà di sostituirlo se per qualche motivo questo è necessario.	   

-12- Smontaggio del kit:

Passi per lo smontaggio del KIT	FOTO
Per smontare il tuo kit e trovare la tua moto devi : - Rimuovere l'acceleratore a mano dal manubrio. - Rimuovere le catene di trasmissione. - Rimuovete la pedivella sinistra rimuovendo le 2 viti del morsetto della pedivella e la vite dell'asse del movimento centrale (vedi foto a lato). Se ci sono delle rondelle, annotate le loro dimensioni e la loro posizione sul promemoria alla fine del documento (non esitate a fare un semplice diagramma se necessario). Poi rimuovete la manovella di destra + le piastre + il gruppo dell'asse di destra. - Sbloccare le 3 viti di fissaggio ISCG del supporto del motore, scollegare il sistema di motorizzazione e rimuoverlo dal telaio. - Rimontate la vostra guarnitura originale rimettendo gli spessori necessari su ogni lato, che avete avuto cura di annotare nel promemoria dell'ultima pagina di questo documento...	

Parte 2: Precauzioni

1. Il primo test

-Qui, il sistema è installato. Per testarlo, lasciare la moto sul piede dell'officina, la ruota in aria lontano da qualsiasi oggetto che possa entrare in contatto con la moto o la ruota. Collegare la batteria (*un piccolo arco elettrico può avvenire sulla spina questo è normale*), premere il pulsante di accensione / spegnere del contattore: una luce indica che il sistema è acceso.

-Accendere lentamente l'acceleratore per vedere se tutto funziona bene.

AVVISO: Quando si collega o scollega il cavo della batteria, è importante non tirare il cavo, ma piuttosto la spina per mantenere l'impostazione del connettore.

2. Contatto con acqua

-Il sistema **LIFT-MTB** è impermeabile a proiezioni occasionali, si può guidare senza paura su un terreno leggermente bagnato o sotto un piccolo acquazzone di pochi minuti, ma evitare il più possibile tutti gli spruzzi d'acqua sul sistema.

-Se stai guidando nel fango, preferibilmente lavare la moto con un panno in umido piuttosto che uno spruzzo d'acqua o un detergente ad alta pressione.

-Se è necessario pulire il resto della moto con un getto d'acqua o karcher, isolare la parte del motore, acceleratore e connettore con un sacchetto di plastica, per esempio, o smontare il sistema.

-Dopo il lavaggio a secco nel miglior modo possibile tutte le parti che potrebbero essere state a contatto con l'acqua.

-La batteria e lo schermo di controllo non sono assolutamente impermeabili in modo da non esporli all'acqua.

-Se il sistema è inavvertitamente esposto all'acqua, scollegare immediatamente la batteria e non utilizzarla fino a quando non si è asciugata nel miglior modo possibile. Potrebbe essere necessario lasciarlo asciugare a lungo in un luogo asciutto e caldo in modo che l'umidità che può essere presente fuoriesse prima che venga ri-energizzata. Se avete dei dubbi, vi preghiamo di contattarci.

Qualsiasi ritorno di un sistema difettoso a causa del contatto con l'acqua non sarà preso in garanzia.

3. Suggerimenti generali per l'uso

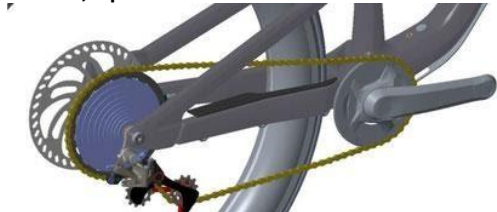
-Si noterà che una volta che il motore è montato, se si gira la ruota della moto indietro, c'è una resistenza molto forte, è abbastanza normale. **Non è consigliabile utilizzare il sistema in questa direzione.**

-Assicurarsi di non forzare il sistema utilizzandolo come ciclomotore. Oltre ad aumentare il consumo in modo esponenziale, questo potrebbe diminuire la durata di vita di alcune parti.

-Per il motore di funzionare in intervalli di giri corretti e non riscaldare è necessario:

Utilizzare i più grandi frontoni possibili sulla cassetta posteriore

Ricordate che a differenza di un motore termico auto, più un motore elettrico prende a turno meno si consuma, e meno si riscalda, quindi idealmente è necessario ruotare le gambe relativamente veloce per essere nelle marce giuste.



-Per la longevità del motore, è quindi molto importante rispettare queste istruzioni. La schermata di controllo vi permetterà di utilizzare il kit al meglio delle sue capacità. Anche se non l'hai ancora acquistato, non esitare a leggere le istruzioni qui sotto per capire come funziona KIT.

-Per quanto riguarda la batteria, non è protetto da un guscio. Fare attenzione a non scioccarlo o schiacciarlo. Assicurarsi di mantenere una temperatura di conservazione: da 10 a 42 gradi in un ambiente asciutto. In funzione, la temperatura di scarico ideale varia da -5 a 42 gradi. La batteria non è impermeabile soprattutto non esporlo all'acqua.

-ATTENZIONE:

Controllare ad ogni uscita il serraggio dei vari elementi che costituiscono il sistema, tra cui le viti del vassoio 4, le viti di fissaggio ISCG, le viti dell'attacco del motore, gli attacchi dei collari rilsan, i morsetti dell'asse/crank.

Utilizzare il freno a rete media se si nota un allentamento ricorrente.

-Pulire e ungere regolarmente le catene di trasmissione, controllare regolarmente l'usura delle parti di trasmissione (dal pedale alla ruota posteriore) come deragliamento, catene, cassette, frontoni, vassoi. L'uso del motore aumenta le sollecitazioni su queste parti.

-Al fine di preservare la trasmissione della vostra moto, è **IMPORTANTE** non passare le velocità in carica, vale a dire che per passare le velocità, è assolutamente necessario lasciare andare l'acceleratore, pedalare un po' per passare il rapporto e poi accelerare nuovamente.

-Assicurarsi che i cavi non sporgono, non sono troppo esposti o non sono pizzicati o sfilacciati.

-Scollegare la batteria e conservare il cavo nella borsa durante le discese o passaggi difficili.

-Utilizzare solo il kit su terreni privati: l'uso su strade pubbliche è severamente vietato.

- Indossare sempre attrezzature protettive adeguate, casco, guanti, ginocchiere, gomiti e protezione posteriore.

4. Vi ricordiamo che secondo la legge

Le biciclette per le quali la fonte di energia principale non è muscolare (assistenza azionata senza pedalare e/o rimanendo in funzione al di sopra dei 25 km/h) sono paragonate ai ciclomotori (se sono destinati a viaggiare su strade pubbliche, devono essere soggetti agli stessi requisiti di ricezione dei ciclomotori, alle mini-moto (requisiti della direttiva macchina (2006/45/EC) e all'atto 2008-491 del 26 maggio 2008 (L321-1 e successivo)). Di conseguenza, le biciclette dotate di kit di motorizzazione sono considerate veicoli motorizzati non ricevuti e riservati per l'uso esclusivo su circuito omo o "terreno adatto" ai contenuti del Decreto n. 2009-719 del 17/06/2009. Restrizioni all'uso di questi dispositivi: - solo per corsie non aperte al traffico pubblico - ai minori di età inferiore ai 14anniDecreto n. 2008-1455 del 30/12/2008 specifica che è **obbligatorio dichiarare** il veicolo, all'Ufficio di Sicurezza e Regolamento Stradale del Ministero degli Interni, d'Oltremare e degli Enti Locali. Gli utenti che viaggiano su strade pubbliche sarebbero soggetti a sanzioni (articoli L 321-1 e a seguito del codice della strada). Questi veicoli possono essere sequestrati e confiscati dalle forze dell'ordine.

5. Ricarica della batteria

-Utilizzare solo il caricabatterie originale fornito con la batteria, collegare la spina di ricarica del caricabatterie alla batteria con il codice colore, sempre caricare la batteria nella sua borsa di ricarica ignifugo.

-Una luce rossa ti dice che non è piena; Una luce verde vi dirà la fine della carica.

-La batteria si inserisce nel vostro zaino, grazie ad un cavo con un connettore veloce di circa 1,30 metri.

-È collegato a un connettore di solito posizionato vicino alla presa dello sterzo.

-Togliere la batteria dalla borsa per la ricarica, ma mantenere la borsa protettiva ignifugo, non lasciare mai una carica della batteria incustodita, caricarla in una **zona ariosa senza cosa infiammabile nelle vicinanze**.

-Il caricabatterie può essere dotato di ventilatore, è possibile che il rumore sia abbastanza forte durante la ricarica, la ventola si spegni alla fine della carica.

-Le batterie sono originariamente consegnate con un sistema di controllo di carica e scarico (chiamato BMS). Se scendendo troppo in basso di scarico o sovraccaricare una batteria, avremo danni irreparabili. Il BMS controlla l'overload e il sottocarico del sistema.

Il nostro sistema offre una protezione a doppia scarica (ci sono due BMS) e il caricabatterie regolerà la carica in modo da non doverti preoccupare di più di ricaricare e scaricare la batteria rispetto al tuo telefono o laptop utilizzando la stessa tecnologia.

-La modalità di archiviazione della batteria: l'umidità ambiente, la temperatura di stoccaggio troppo bassa o troppo alta sono tutti elementi che influenzano la durata della batteria, per una memoria a lungo termine l'ideale è: conservare la batteria dal 30% al 60% della sua carica massima, in un luogo asciutto con temperature tra i 5 e i 25 gradi.

Manutenzione periodica:

-Il sistema LIFT-MTB è progettato per essere mantenuto e riparato dall'utente stesso in modo autonomo, ad un costo inferiore.

In via preventiva, si consiglia di ungere il sistema del cambio e soprattutto di verificare le condizioni dei cuscinetti del cambio ogni anno o 2500 chilometri di utilizzo.

Questo rappresenta un anno di utilizzo per un utente medio che farebbe due outing di 25 chilometri per un anno di utilizzo di 50 settimane.

L'usura dei cuscinetti varia a seconda di come si utilizza il motore, se non si forza eccessivamente il motore e si utilizza un jack adatto, la sostituzione di questi cuscinetti non sarà necessariamente necessaria per ogni controllo.



Procedura di verifica:

- 1- mettere il sistema su OFF, rimuovere la catena di trasmissione primaria
- 2- Annullare la vite del timpano con un tasto BTR.
- 3- Basta rimuovere il timpano tirandolo, pulire delicatamente e quindi ungere il cuscinetto a ruota libera all'interno del timpano (questo cuscinetto non richiede alcuna modifica particolare).
- 4- rimuovere le 4 viti dal cambio, quindi rimuovere la padella facendo attenzione a non danneggiare l'articolazione.
- 5- Nota la direzione della grande ruota dentata per rimetterla come originariamente.
- 6- controllare la condizione dei due cuscinetti che mantengono l'asse, cambiarli se avete qualche dubbio circa la loro condizione.



I riferimenti portanti sono molto comuni questi sono i riferimenti 6902-2rs e 608-2rs

-7- cambiare il grasso del riduttore se è annerito, utilizzare un grasso equivalente all'origine né troppo spesso né troppo fluido.

-8- arrotondare il cambio, mantenendo il seguente ordine di montaggio:

Rotolamento 608-2rs / ruota dentata grande / asse con clavette / padella con 6902-2rs / giunto torico / lavatrice gable / alluminio / vite m5 (coppia di serraggio 7 Nm)

Marchio LIFT-MTB registrato con INPI, numero nazionale 4204659 / numero SIREN: 812 512 424

In caso di domande, contattateci chiamando il numero 337 68 91 49 91 o il www.lift-mtb.com o liftmtb@yahoo.com

Manuale dello schermo di controllo utente



La schermata di controllo è un'opzione non inclusa nel kit. Tuttavia, questo accessorio è molto utile per analizzare il consumo. Se non ce l'hai puoi comprarlo nel nostro negozio www.lift-mtb.com

1/ Installazione

La schermata di controllo ha un supporto progettato per essere collegato alla forca. Il supporto è fissato tra il cofano del gioco dello sterzo e la forca.

In alcuni casi può richiedere l'uso di una o più prese di sterzo e di una vite di serraggio del cofano più lunga.

Si noti che è anche possibile deportare lo schermo in uno zaino o in qualsiasi altro luogo sulla moto.

AVVISO: solo maneggiare le parti di sterzo della tua moto se sei sicuro di te stesso un cattivo avvolgimento potrebbe causare una caduta o una perdita di controllo della tua moto.

2/ Filiale

È necessario collegare lo schermo in una direzione specifica: il filo (**sorgente**) che è collegato al cofano dello sterzo va verso la batteria, l'altro filo (**carico**) si collega al filo di uscita del motore.

Assicurati che il manubrio sia libero senza che i fili siano troppo stretti o a rischio di disconnessione.

AVVISO: rispettare scrupolosamente il significato della connessione. Qualsiasi inversione di polarità o non conformità con il classico senso operativo danneggerebbe irreversibilmente lo schermo di controllo.



3/ Come funzionano i diversi dati e le interpretazioni

I dati principali sono in alto a sinistra e a destra, mentre nella parte inferiore troverete altri dati che vi diranno altre informazioni aggiuntive molto utili anche per ottimizzare la gestione del vostro consumo.

In alto a sinistra: consumo istantaneo, che è il vostro consumo istantaneo. Così si può vedere in tempo reale quali situazioni generano un alto consumo (esempio: troppo jack, uso del motore nella zona di avvio).



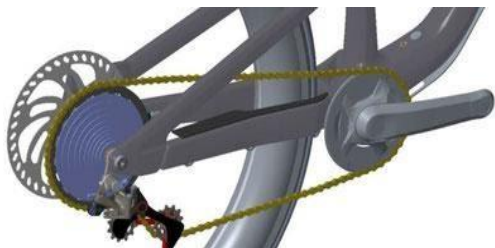
Più alto è il numero, più si consuma.

l'ideale è cercare di avere la figura più bassa possibile, per questo utilizzare sempre jack adatti.

Ecco una tabella riepilogativa dei valori tipici del consumo istantaneo.

Si noti che è necessario separare il consumo di picco (picco di consumo massimo di pochi secondi) e il consumo continuo (consumo per un periodo più lungo).

Consumo in AH	Commenti
Da 0 a 8Ah	Area verde / Basso consumo
Da 8 a 14 Ah	Area blu / Consumo medio
Da 14 a 18Ah	Area arancione / Consumo pesante
Da 18 a 23Ah	Area rossa / Consumo estremo elevato



-Affinché il motore funzioni correttamente, utilizzare jack corti (i frontoni più grandi della cassetta sulla ruota posteriore) come nella foto opposta.

Ricordate che a differenza di un motore termico auto, più spin un motore elettrico prende, meno si consuma e meno si riscalda. Per la longevità del motore, è quindi molto importante rispettare questa istruzione.

-Assimilare correttamente questo principio se usiamo il motore LIFT-MTB per troppo tempo in fasi di consumo estremo, questo significherebbe, ad esempio, utilizzare il motore di un'auto ad una velocità massima in 1a in^{ere} autostrada...

-Queste fasi di consumo elevato possono essere utilizzate senza problemi per alcuni secondi, ma non dovrebbero essere troppo lunghe per evitare un eccessivo surriscaldamento e l'usura prematura di alcune parti.

Questa **zona rossa** di utilizzo è un po' come la zona rossa del conto di svolta della vostra auto.

Puoi andare senza abusare di esso...

Tabella di consumo LIFT-MTB

livello rider	consumo in A / h	Batteria 8,7 Ah 300 Wh		Batteria 11,5 Ah 400 Wh		Batteria 14 Ah 500 Wh		Batteria 17 Ah 600 Wh	
		(D+ / metri)	distanza théorico (km)	(D+ / metri)	distanza théorico (km)	(D+ / metri)	Kilometrage théorique	(D+ / metri)	distanza théorico (km)
pedale molto	6	1218	49	1624	65	2030	81	2436	97
pedale moto bene	8	1044	42	1392	56	1740	70	2088	84
pedale bene	10	957	35	1276	46	1595	58	1914	70
mezzi	12	870	31	1160	42	1450	52	1740	63
pedale non molto	14	783	28	1044	37	1305	46	1566	56
molto poco pedale	16	609	34	812	46	1015	57	1218	69
pedale davvero molto poco	18	435	21	580	28	725	35	870	42
pedale non.	20	348	17	464	23	580	29	696	35

* valore medio , non contattuale

In alto a destra: il valore dell'intensità Volt rimane nella batteria. Con questa indicazione si sarà in grado di avere il valore della batteria che hai lasciato più precisamente rispetto al display presente anche originariamente sulla leva dell'acceleratore del sistema LIFT. Il display è completamente carico e mostra circa 41 Volt.

Da circa 33V il sistema lo mette in sicurezza e dà un'assistenza inferiore poi taglia al valore di 31V.

(Per una lettura più accurata è necessario attendere alcuni secondi dopo aver utilizzato il motore per stabilizzare i dati.)

Di seguito è riportato un grafico per aiutarti a leggere queste indicazioni, troviamo che: :

Display di tensione	% della batteria rimanente	Display di tensione	% della batteria rimanente
41	100%	36	50%
40	90%	35	40%
39	80%	34	30%
38	70%	33	20%
37	60%	32	10%

Ogni volta che perdi 1 Volt sul display in alto a destra, la batteria perde il 10% di carica.

La parte inferiore dello schermo: :

Altri dati che scorrono attraverso la visualizzazione in basso a sinistra è:				
00 :00 :00	Usaurea, Hr/ Min/Sec (Salt sulle versioni, potrebbe non essere presente)	Ap	Consumo massimo in picco ad Ampere.	
Vm	Raggiunto minimo V oltagge in Volt	Wp	Consumo di picco in Watt	
Ah	Consumo medio totale in ora ampere	Wh	Consumo medio totale en Watt ora	

I **dati Ah** sono molto interessanti. Se, ad esempio, la batteria ha una capacità di 10 A/h e lo schermo del wattmetro indica che hai consumato 1 A/h, puoi dedurre che hai ancora 9 A/h a sinistra, in modo da avere il 90% di energia in più.

Se si utilizza 1 A /h su una batteria da 10 A/h durante una salita, si sarà in grado di fare lo stesso 10 volte questa salita.

Si ritiene generalmente che 1A/h possa salire 100 metri di pendenza positiva D.

AVVISO: per evitare un incidente, non essere distratto leggendo lo schermo. Concentrati sulla tua guida.

La schermata di controllo non è impermeabile:

Qualsiasi contatto con l'acqua lo danneggerebbe.





Manuale dell'utente del regolatore di alimentazione del sensore a pedale LIFT MTB.

Operazione:

Il nostro kit di solito funziona solo con il controller dell'acceleratore per gestire il supporto, quindi il regolatore di alimentazione è per noi, considerato un'opzione che può essere aggiunto al kit.

Si consiglia di utilizzare il regolatore su lunghe salite senza ostacoli o passaggio tecnico.

Per un passaggio tecnico il regolatore sarà quindi messo in posizione OFF, si utilizzerà solo il grilletto per gestire l'assistenza. (Proprio come il cruise control della tua auto ti serve solo su lunghe distanze come autostrade, e sarà scollegato per guidare in città).

Si consiglia l'uso del sensore del pedale al di sotto dei 25 km/h.

Vi ricordiamo che sia l'autorità di regolamentazione che il kit non sono approvati sulle strade pubbliche.

ASSEMBLAGGIO ELETTRICO:

Fissare il pulsante di regolazione e arresto con la vite del cofano della forca.

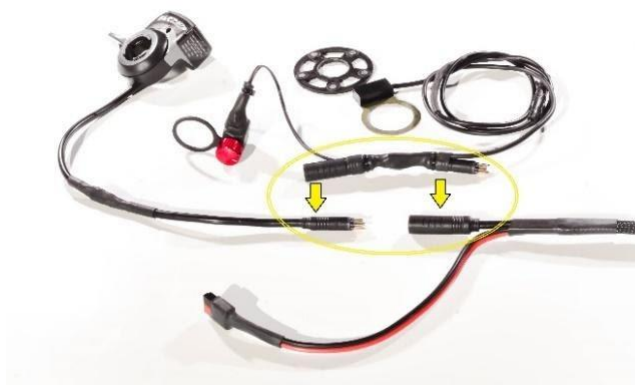
Maneggiare i fili con attenzione, assicurarsi che il filo non sarà piegato, tirato o pizzicato durante la gestione del manubrio.

-Collegare il connettore del sensore del pedale al connettore del fascio primario (Frecce rosse).

-Collegare il connettore della manopola (pulsante) sul connettore trigger (Frecce verdi).



Per i modelli prima di agosto 2020 l'operazione rimane la stessa, semplicemente i cambi di cablaggio per questo sarà necessario collegare il connettore del sensore in serie al connettore trigger (frecce gialle nella foto).



ASSEMBLAGGIO MECCANICO:

- Rimuovere la custodia del pedale (foto 1.1), collegare il supporto del sensore tra la custodia del pedale e il telaio (foto 1.2) solo sul lato sinistro.

- Posizionare se necessario le rondelle a cuneo tra il cuscinetto e la corona magnetizzata in modo che lo spazio tra il sensore e la corona sia di circa 2 mm.

- Posizionare la corona sull'asse del pedale, in modo che la parte con i magneti si trova davanti al sensore in corrispondenza della "F" della scrittura a mano del sensore "S-FJ".

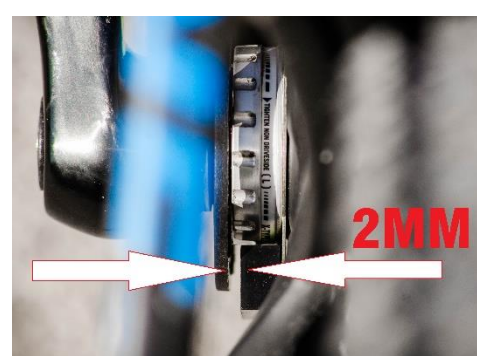
- A seconda del luogo rimanente posto rondelle a cuneo, o il collare morsetto o foto 2.1 (Due possibili supporti), quindi posizionare la manovella sull'asse in conformità con le istruzioni di regolazione fornite nel manuale di assemblaggio del kit.

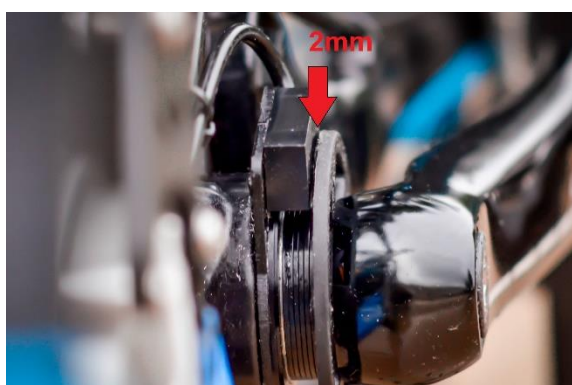
- Fare attenzione a gestire le code e le schede di accesso con attenzione.



Attenzione: L'area in cui il sensore rileva il movimento si trova all'altezza della "F" dello script "S-FJ" (foto 3.1) questa lettera deve essere posizionata il più vicino possibile all'asse, qualsiasi inversione di posizione di uno degli elementi causerà un malfunzionamento.

Foto con cuscinetti di tipo BSA:





Operazione:

Posizione 1 - ON:

Quando il pulsante viene tirato verso l'alto, il sensore rileva la rotazione del pedale, al fine di inviare energia al motore. Questa potenza può essere regolata ruotando il pulsante da 0% a 100%.

Posizione 2 - OFF:

Quando il pulsante viene premuto verso il basso, il regolatore viene scollegato, nel qual caso solo il grilletto attiva il motore come sul kit di base.

Si noti che il grilletto è sempre una priorità, cioè se ad esempio il regolatore è sulla posizione ON, con la manopola impostata sul 50% della potenza, e si desidera accelerare senza pedalare o accelerare completamente durante la pedalata è possibile grazie al grilletto.

AVVISO: Durante l'installazione, non piegare le linee ai raccordi e non ruotarle all'uscita della manopola, non sovraespandere la manopola in acqua.

