



Guide d'installation *des kits moteurs pédaliers* *BBS01 ou BBS02*

Version 4.1 ~ 25/03/2015

Cliquez sur **F5** (Windows) ou  + **R** (Mac) pour afficher la dernière version de ce document



Cycloboost
7 rue de Mireport
33310 LORMONT

Web
Support

www.cycloboost.com
[Ouvrir un ticket](#)

Ce document est la propriété de Cycloboost©. Tous droits de reproduction interdits sans autorisation écrite de l'auteur.

Copyright © 2009-2015 Cycloboost - Tous droits réservés

Table des matières

1	Avant de commencer.....	3
1.1	Support technique.....	3
1.2	Garantie, retour et SAV.....	3
2	Garantie contractuelle.....	3
3	Le contenu du Kit.....	4
4	Démontage du boîtier de pédalier.....	6
4.1	Démontage du boîtier de pédalier à roulements INTERNES.....	6
4.2	Démontage du boîtier de pédalier à roulements EXTERNES.....	6
5	Montage du bloc moteur BBS01 ou BBS02.....	7
5.1	Montage du bloc moteur BBS01 ou BBS02 sur un boîtier de pédalier 68mm.....	7
5.1.1	Étape 1.....	7
5.1.2	Étape 2.....	7
5.1.3	Étape 3.....	8
5.1.4	Étape 4.....	9
6	Réglage du dérailleur AVANT.....	10
7	Installation du poste de pilotage.....	11
7.1	Démontage du poste de pilotage d'origine.....	11
7.2	Installation du poste de pilotage.....	12
	Cette installation est donnée à titre d'exemple, libre à vous d'adapter la position des accessoires selon vos convenances.....	12
7.2.1	Exemple avec les accessoires d'origine	12
7.2.2	Exemple avec le bouton de débrayage (option).....	12
8	Raccordement électrique.....	13
8.1	Que brancher sur le bloc moteur ?.....	13
8.2	Que brancher sur les connecteurs de couleur du câble d'accessoires ?.....	14
8.3	Où brancher le bouton de débrayage ?.....	14
9	Installation du capteur de vitesse.....	15
9.1	Où installer le capteur de vitesse ?.....	15
9.2	Réglage du paramètre de la roue.....	15
10	Installation de la batterie.....	16
10.1	Raccordement électrique de la batterie.....	16
11	Fin de l'installation.....	16
12	Le principe de base de l'utilisation d'un kit électrique.....	17
13	A quoi reconnaît-on qu'un moteur force ?.....	17
14	Que faire si le moteur force ?.....	18
15	Les conséquences d'une mauvaise utilisation.....	18
16	Comment optimiser l'utilisation de votre kit.....	19
16.1	L'assistance au pédalage :.....	19
16.2	L'assistance à l'accélérateur :.....	19
17	Attention à la surchauffe !.....	20
18	Comment gérer le passage des vitesses.....	21
18.1	Le petit braquet : pour les utilisations en côtes.....	21
18.2	Le grand braquet : pour la vitesse.....	21
19	Entretien électrique.....	22
20	Lavage.....	22
21	Stockage et transport.....	22
22	Utilisation sous la pluie.....	22
23	Divers.....	22

1 Avant de commencer

1.1 Support technique

Nous apportons tous les efforts possibles à la rédaction de cette documentation. Il se peut que certains points techniques restent dans l'ombre. *Cycloboost* reste à votre disposition pour éclaircir ces points et vous accompagner si vous le souhaitez.

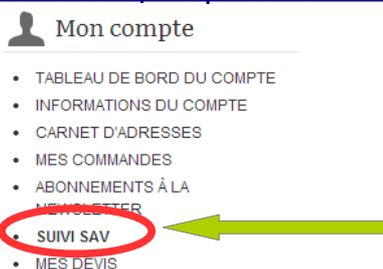
1.2 Garantie, retour et SAV

Le support technique Cycloboost est à votre disposition pour répondre à toutes vos questions concernant :

- l'installation du kit
- le dysfonctionnement d'un des éléments du kit ou de la batterie
- le retour des marchandises

Vous pouvez contacter le support technique directement depuis votre espace personnel (rubrique **Suivi SAV**) :

<http://www.cycloboost.com/helpdeskultimate/customer/>



Un technicien traitera votre demande sous 72h ouvrées maximum.

INFORMATION

Pour vous aider, voici la procédure détaillée pour **se connecter** et **ouvrir un dossier** :

http://www.cycloboost.com/media/guide-installation/Cycloboost_Guide_ouverture_dossier_SAV.pdf

2 Garantie contractuelle

Avant tout :

Les conseils et recommandations d'utilisation que vous pouvez lire dans ce document et au travers de tous nos guides sont valables pour tous les moteurs, toutes les batteries, toutes marques (BOSCH, Yamaha, Bafang, XOFO, MXUS, GoldenMotor...) et tous vendeurs confondus. Il s'agit là de simple honnêteté professionnelle, et de bon sens.

Nos produits sont fiables et fonctionnent parfaitement mais nous préférons prévenir et expliquer en toute transparence ce qu'on peut faire et ce qu'il ne faut pas faire !

Les produits neufs sont **garantis par nos soins** pour une durée d'un **an (12 mois)** à partir de la date d'achat sous réserve de leurs **utilisations en bon père de famille** (voir nos Conditions Générales de Ventes).

EXCLUSIONS :

Il n'y a **pas de garantie pour les pièces soumises à l'usure** telles que les roulements, les câbles, les jantes, les rayons, les connecteurs, les fusibles, les colliers, les pneus, les plaquettes ou tampons de frein etc. Il n'y a **pas de garantie pour les défauts liés à l'utilisation** : surchauffe, utilisation intensive ou professionnelle, mauvais branchement, mauvaise installation, mauvaise utilisation etc.

Avant d'utiliser votre kit moteur ou votre batterie, veuillez lire attentivement les **Recommandations d'utilisation** ainsi que les **Guides d'utilisation**.

3 Le contenu du Kit

Voici la liste des accessoires livrés. Assurez-vous d'avoir bien repéré chaque pièce avant de commencer l'installation.



1	1 x bloc moteur Bafang BBS01 ou BBS02
2	1 x capteur de vitesse + 1 aimant
3	1 x connecteur étanche pour le câble d'accessoires
4	1 x connecteur Anderson pour le câble d'alimentation
5	1 x paire de manivelles
6	1 x pédalier 48 dents
7	1 x protège pédalier
8	1 x commande déportée type « diamant » pour l'écran LCD
9	1 x écran LCD C965
10	1 x câble accessoires avec connecteurs étanches
11	1 x accélérateur
12	1 x cale anti frottement
13	1 x Contre écrou de serrage M35
14	1 x Écrou de serrage M35
15	1 x paire de freins à coupure électrique*
16	1 x patte de fixation du bloc moteur
17	5 x vis à tôle 6mm
18	5 x vis tête cylindrique M5x12mm avec rondelle Grower
19	2 x écrous de manivelle
20	2 x vis tête cylindrique M6x16mm avec rondelle Grower
21	2 x vis Inox tête cylindrique M6x20mm avec rondelle Grower (pour boîtier de pédalier 73mm) et rondelles de calage

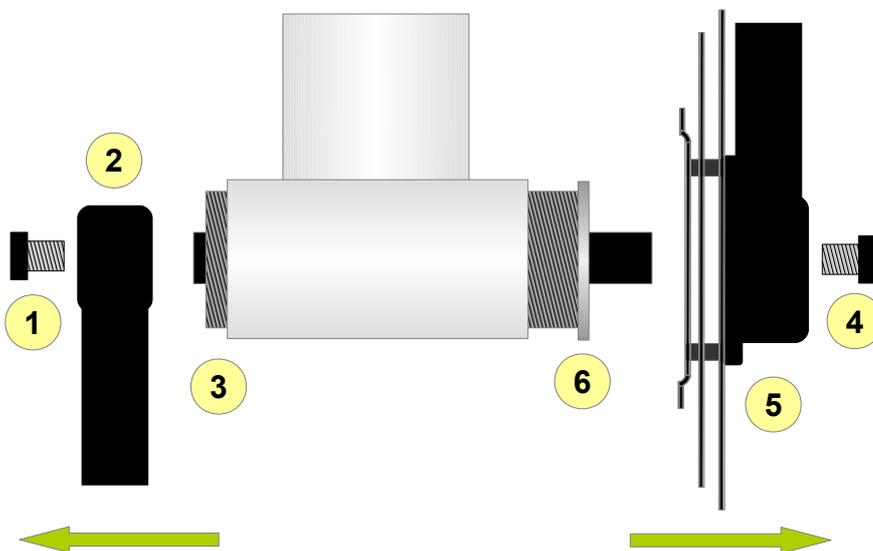
* Si vous avez choisi l'option bouton de débrayage, veuillez vous référer au chapitre 8.3.

4 Démontage du boîtier de pédalier

Cette étape décrit comment démonter le boîtier de pédalier de votre vélo. Ceci est donné à titre indicatif.

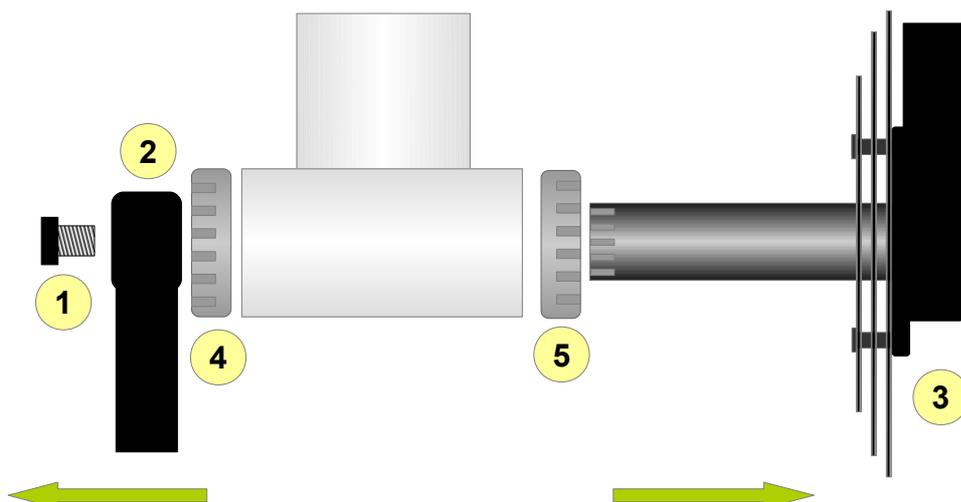
4.1 Démontage du boîtier de pédalier à roulements INTERNES

- 1 - Dévissez la vis de blocage de la manivelle de gauche.
- 2 - Avec un arrache manivelle, retirez la manivelle de gauche.
- 3 - Dévissez entièrement la cuvette.
- 4 - Dévissez la vis de blocage du pédalier.
- 5 - Avec un arrache manivelle, retirez le pédalier.
- 6 - Dévissez la cuvette de droite et sortez le boîtier de pédalier complet.



4.2 Démontage du boîtier de pédalier à roulements EXTERNES

- 1 - Dévissez la vis de blocage de la manivelle de gauche.
- 2 - Retirez la manivelle de gauche.
- 3 - Enlevez le bloc pédalier et l'axe traversant.
- 4 - Dévissez le roulement gauche.
- 5 - Dévissez le roulement droit.

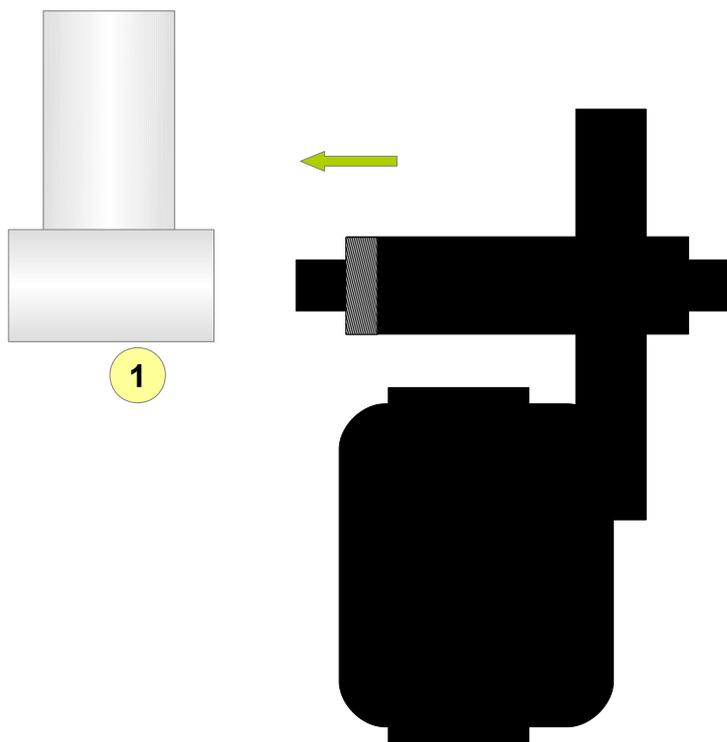


5 Montage du bloc moteur BBS01 ou BBS02

5.1 Montage du bloc moteur BBS01 ou BBS02 sur un boîtier de pédalier 68mm

5.1.1 Étape 1

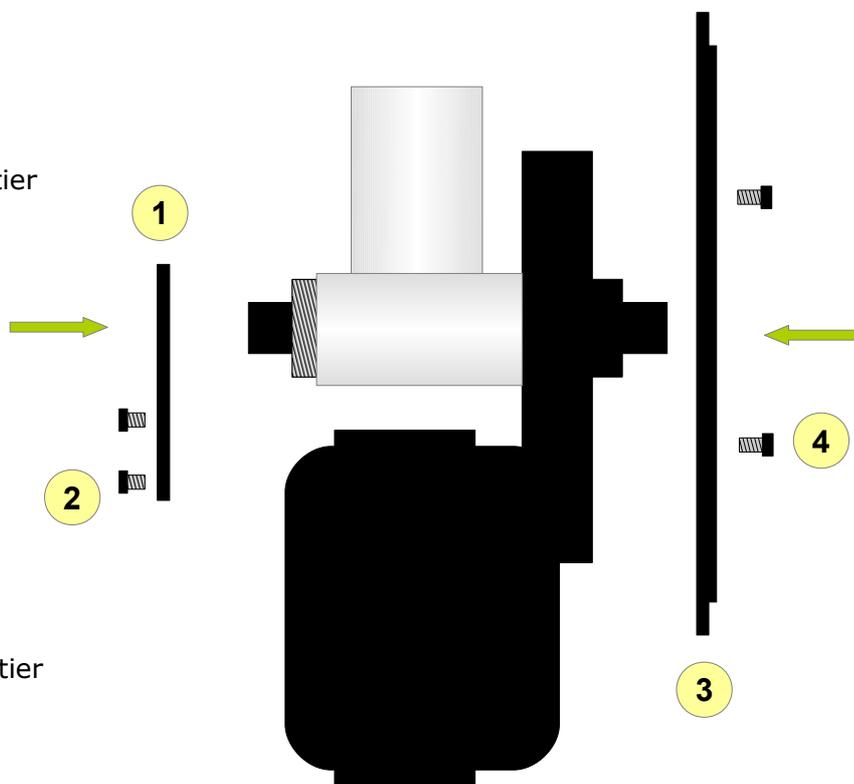
1 - Enfilez le boîtier de pédalier du moteur sur le cadre du vélo



5.1.2 Étape 2

Boîtier de pédalier 68mm :

- 1 - Enfilez la patte de fixation (16) sur le boîtier de pédalier (*c.f. remarque plus bas*)
- 2 - Vissez les 2 vis (20) sur le bloc moteur
- 3 - Enfilez le plateau (6) sur le bloc moteur
- 4 - Vissez le plateau avec les 5 vis (16)



Boîtier de pédalier 73mm :

- 1 - Enfilez la patte de fixation (16) sur le boîtier de pédalier (*c.f. remarque plus bas*)
- 2 - Vissez les 2 vis (21) sur le bloc moteur
- 3 - Enfilez le plateau (6) sur le bloc moteur
- 4 - Vissez le plateau avec les 5 vis (16)

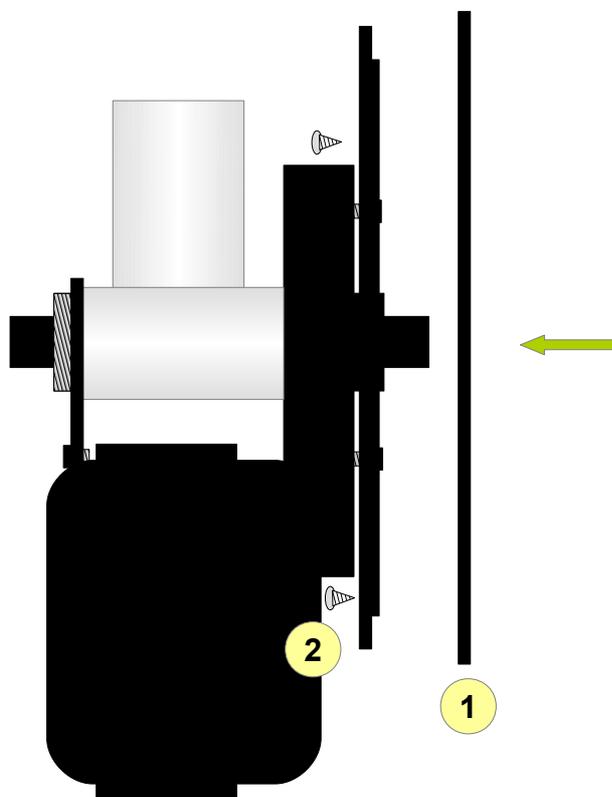
Remarque : Sens de montage de la patte de fixation

La patte de fixation (16) a des picots sur une des 2 faces. Il faut mettre les picots contre le boîtier de pédalier. En serrant les 2 vis (20), les picots vont s'enfoncer légèrement dans le boîtier de pédalier, cela va empêcher le moteur de tourner.

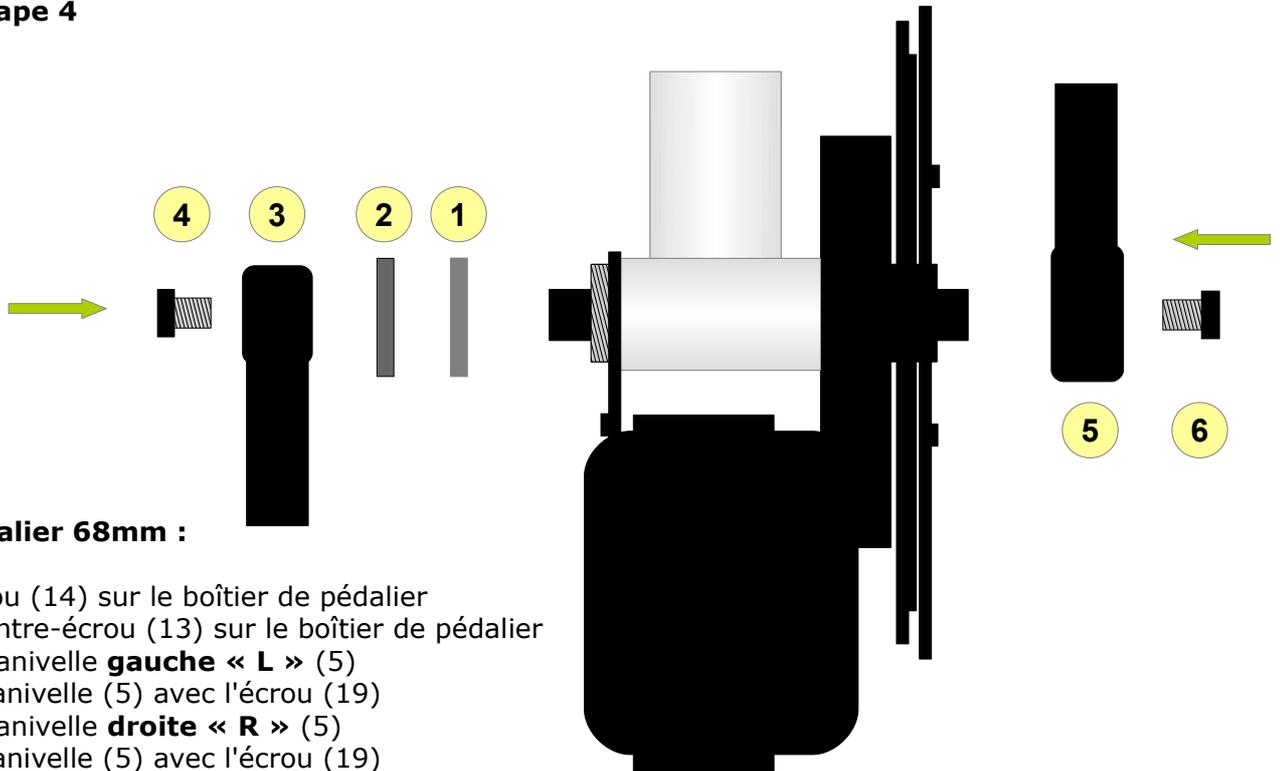


5.1.3 **Étape 3**

- 1 - Enfilez le protège pédalier (7) sur le bloc moteur
- 2 - Vissez les 5 vis (17) sur le protège pédalier (7)



5.1.4 Étape 4



Boîtier de pédalier 68mm :

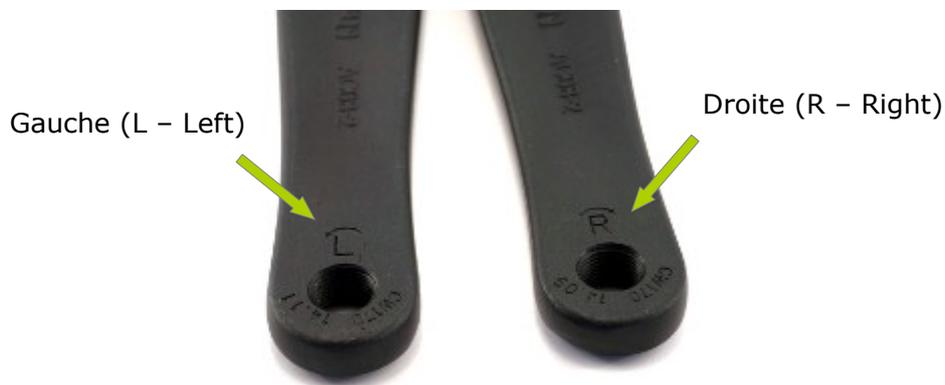
- 1 - Vissez l'écrou (14) sur le boîtier de pédalier
- 2 - Vissez le contre-écrou (13) sur le boîtier de pédalier
- 3 - Enfillez la manivelle **gauche** « L » (5)
- 4 - Vissez la manivelle (5) avec l'écrou (19)
- 5 - Enfillez la manivelle **droite** « R » (5)
- 6 - Vissez la manivelle (5) avec l'écrou (19)

Boîtier de pédalier 73mm :

- 1 - Identique au boîtier de pédalier 68mm
- 2 - Le contre-écrou (13) ne doit pas être installé et pour un bon serrage de l'écrou principal (14), il faut mettre du frein filet autour du pas vis. **Ce frein filet est déjà présent sur l'écrou, vous n'avez pas à en ajouter.**
- 3 à 6 - Identique au boîtier de pédalier 68mm

Remarque : Sens de montage des manivelles

Le kit BBS est livré avec une manivelle Gauche (L - Left) et une manivelle Droite (R - Right). Pensez à respecter ce sens avant de visser les pédales.



6 Réglage du dérailleur AVANT

Le kit BBS01 ou BBS02 est livré avec un seul plateau. Vous pouvez donc **retirer la manette de dérailleur** du guidon, elle ne sera plus d'aucune utilité avec ce kit.

En revanche, il est très important de **conserver le dérailleur sur le cadre** et de le régler comme sur la photo. Il servira à **maintenir la chaîne en place pour éviter qu'elle ne saute en cours de route** en utilisation VTT notamment.

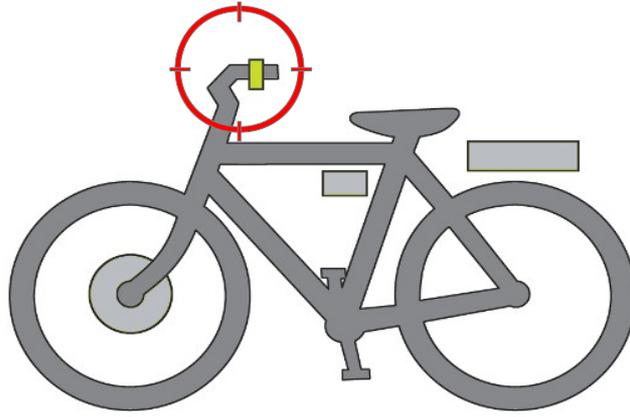


Pour régler la position de la patte de dérailleur, [il faut tourner les vis de butée de fin de course.](#)

Selon le cadre de votre vélo et votre plateau d'origine, il faudra peut-être ajuster la hauteur du dérailleur.

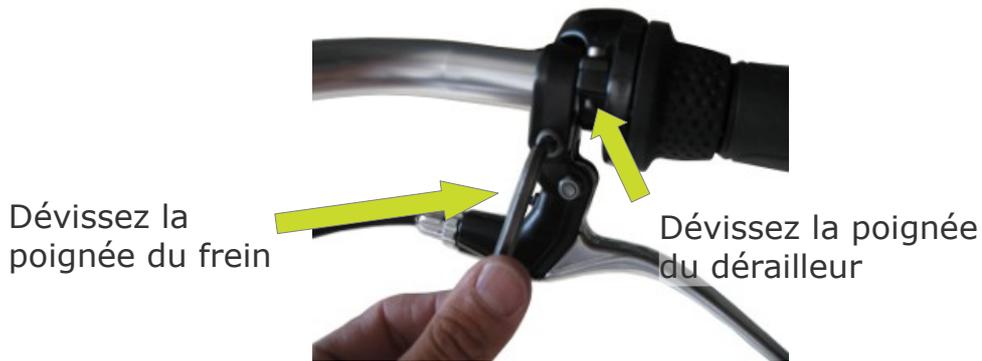
Avec un plateau 34 dents (par exemple), il faudra relever la position du dérailleur pour qu'il vienne se positionner correctement avec le plateau 48 dents du BBS.

7 Installation du poste de pilotage



7.1 Démontage du poste de pilotage d'origine

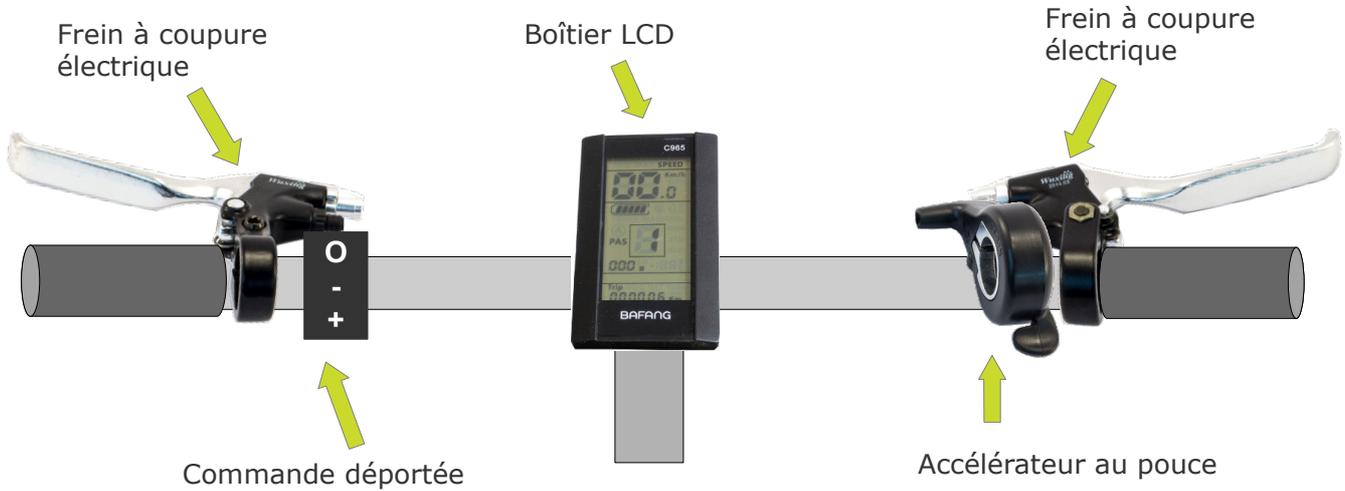
Enlevez vos poignées caoutchouc, les poignées de freins d'origine et les commandes des dérailleurs avant et arrière à l'aide d'une **clé Allen** :



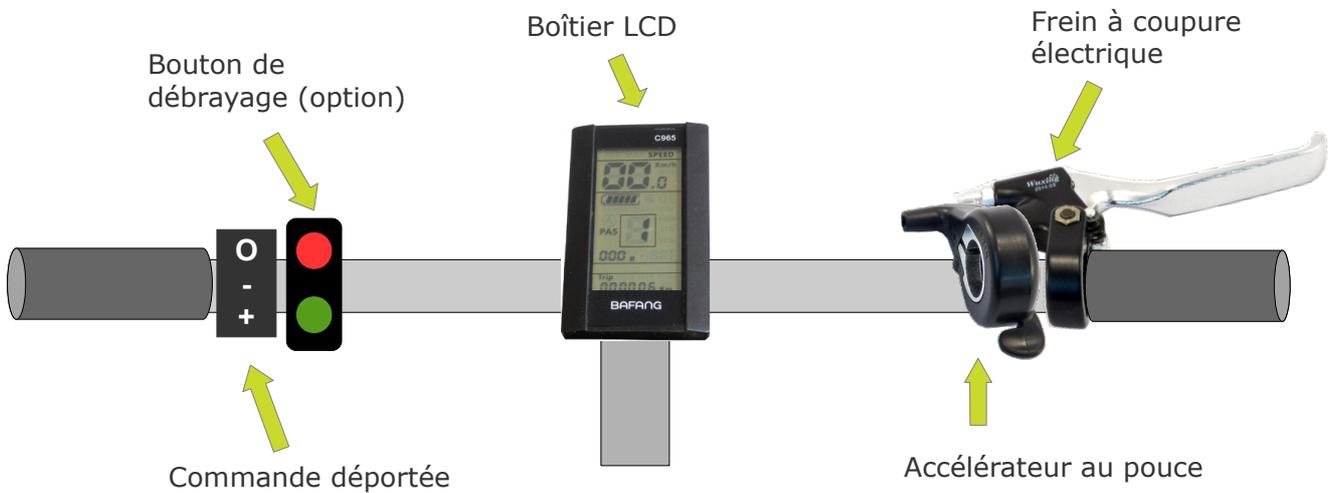
7.2 Installation du poste de pilotage

Cette installation est donnée à titre d'exemple, libre à vous d'adapter la position des accessoires selon vos convenances.

7.2.1 Exemple avec les accessoires d'origine



7.2.2 Exemple avec le bouton de débrayage (option)



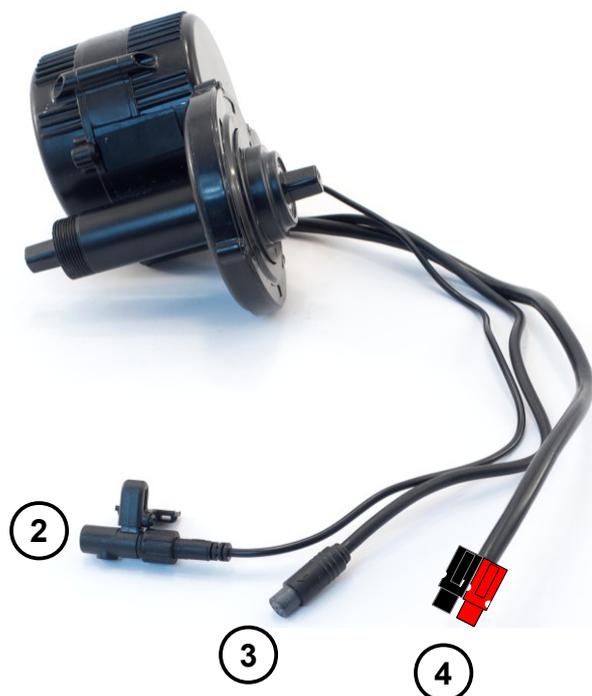
Après avoir positionné les différentes commandes, serrez-les à l'aide des clés Allen et mettez les **câbles** de freins V-brake dans les nouvelles poignées de freins.

Remarque : les freins à coupure électrique ne sont pas obligatoires pour le fonctionnement du kit. Il s'agit d'une sécurité supplémentaire.

Pour les vélos équipés de freins hydrauliques, il faudra installer un mano-contacteur Magura si vous voulez bénéficier de cette sécurité : <http://www.cycloboost.com/manocontacteur.html>

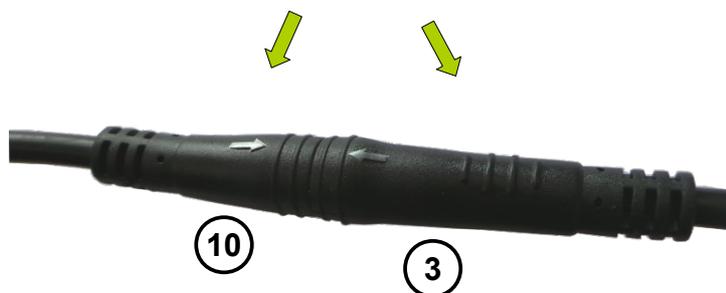
8 Raccordement électrique

8.1 Que brancher sur le bloc moteur ?



- (2) - Branchez le capteur de vitesse
- (3) - Branchez le connecteur du câble d'accessoire (10) voir ci-dessous
- (4) - Connecteurs Anderson pour le branchement la batterie, voir **chapitre §10**

Détail de branchement du câble d'accessoires :



8.2 Que brancher sur les connecteurs de couleur du câble d'accessoires ?

Vous allez maintenant brancher tous les accessoires (les 2 poignées de frein **(15)**, l'accélérateur **(11)** et le boîtier LCD **(9)**) sur le câble de raccordement principal **(10)**. C'est le câble qui fait le lien entre les accessoires et le contrôleur.

Chaque accessoire à son propre connecteur avec sa propre couleur. Il y a aussi un détrompeur pour éviter les mauvais branchement et une flèche sur chaque connecteur. Il suffit de mettre les flèches en vis-à-vis avant de brancher :



8.3 Ou brancher le bouton de débrayage ?

Le bouton de débrayage se branche à la place d'un des 2 freins à coupure électrique.

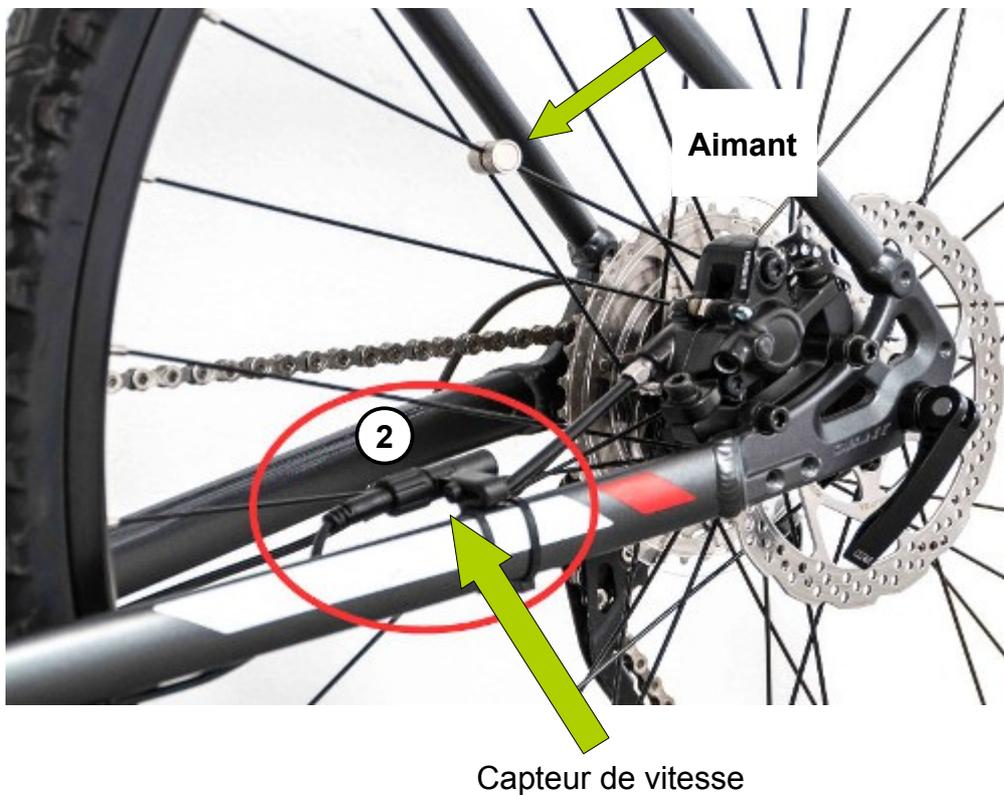


Remarque : il n'y a pas de prise dédiée pour cet accessoire. Il se branche à la place d'un des 2 freins à coupure électrique.

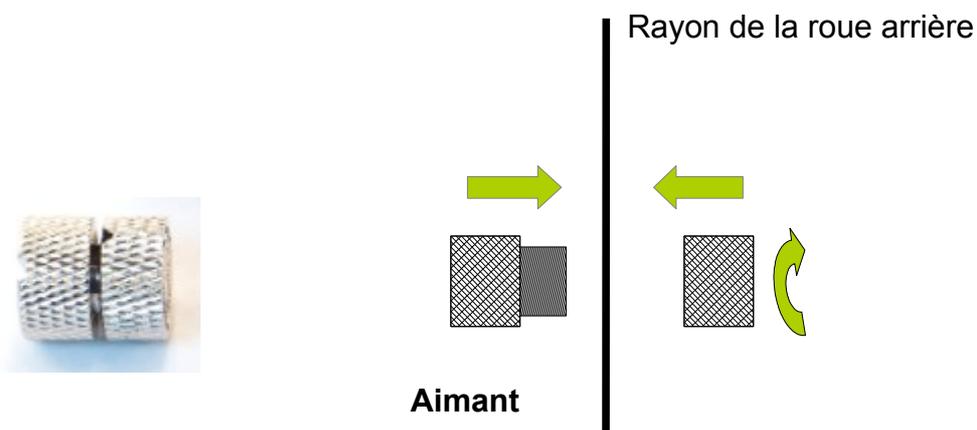
9 Installation du capteur de vitesse

9.1 Ou installer le capteur de vitesse ?

Le capteur de vitesse se fixe sur le hauban du vélo au niveau de la roue arrière, comme ceci :



L'aimant se dévisse en 2 parties et vient « prendre en sandwich » le rayon de la roue arrière du vélo.

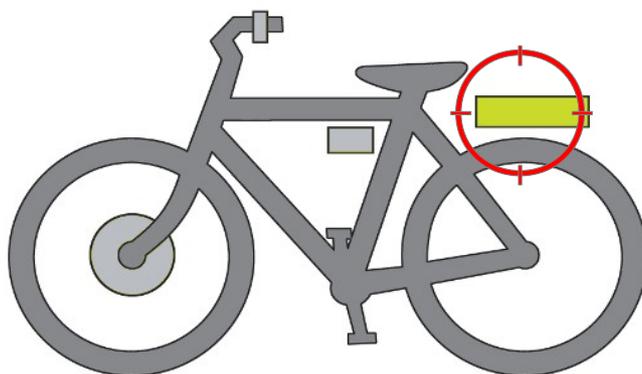


9.2 Réglage du paramètre de la roue

Par défaut nous réglons le diamètre de la roue à **26 pouces**. Avec le bon paramètre, vous aurez la bonne vitesse et le bon kilométrage affichés au compteur. **C'est le seul paramètre à régler sur l'écran LCD.**

Voici le lien vers [le guide de l'utilisateur de l'écran LCD](#).

10 Installation de la batterie

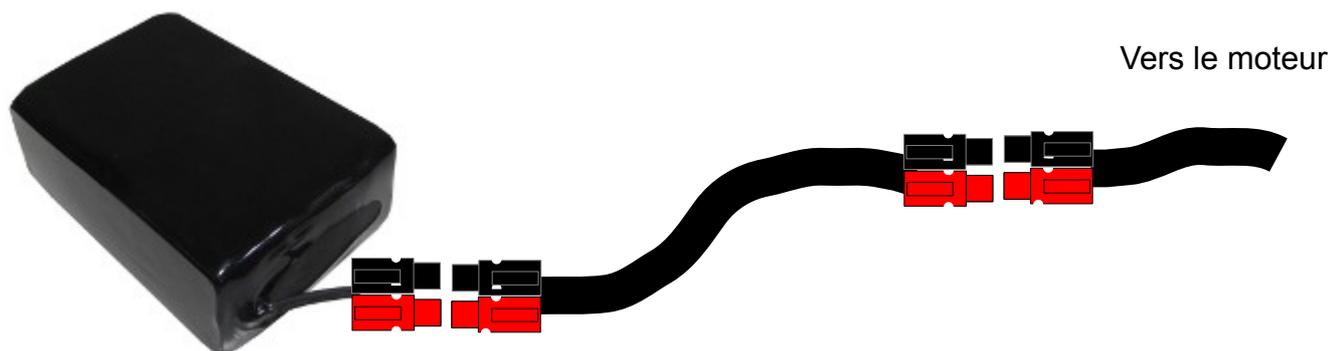


La batterie peut se fixer à l'arrière sur le porte-bagage (**batterie Aluminium**), sur le cadre (**batterie cylindrique**), dans une sacoche, un sac à dos ou un top-case (**batterie PVC**).

Quelle que soit la solution que vous choisissiez, **la batterie doit être protégée des chocs** et doit faire parfaitement corps avec le vélo.

A ce stade de l'installation du kit, **la batterie doit être simplement fixée au vélo**, elle n'est pas encore raccordée électriquement au contrôleur.

10.1 Raccordement électrique de la batterie



Attention de bien respecter la polarité.

Nota : le guide d'installation des connecteurs Anderson est en libre téléchargement sur notre site à cette adresse : www.cycloboost.com/installation-kit-pour-velo-electrique/

11 Fin de l'installation

Vous avez terminé la partie électrique et mécanique, **bravo !**

Veuillez lire les chapitres suivant pour les **recommandations d'utilisation**.

Rappel : réglage de l'écran LCD :

Si ce n'est pas fait, n'oubliez pas de saisir le diamètre de la jante de votre vélo au niveau de l'écran LCD. Vous aurez ainsi la bonne vitesse et le bon kilométrage. Par défaut nous réglons le paramètre à 26 pouces.

Voici le lien vers [le guide de l'utilisateur de l'écran LCD](#).

12 Le principe de base de l'utilisation d'un kit électrique

Un vélo électrique est avant tout un vélo !

*Un vélo électrique n'est pas une moto, il faut s'en servir de manière raisonnée,
c'est avant tout une question de bon sens.*

C'est l'**association** de la **force musculaire** ET **électrique** qui permet d'obtenir un **bon rendement** de votre moteur donc une **bonne utilisation**.

Les kits moteurs électriques **ne doivent pas être utilisés comme un scooter** autrement dit, il ne faut pas **laisser le vélo vous emmener et rester passif** en particulier en côte.

13 A quoi reconnaît-on qu'un moteur force ?

Les moteurs **BBS01** et **BBS02** ont des contrôleurs SINWAVE. Ils ne font presque pas de bruit, il faut donc être attentif à l'accélération et la vitesse du vélo pour éviter les problèmes.

- Si le vélo ne peut plus accélérer c'est que le moteur force trop
- Si le vélo à l'air de manquer de puissance c'est que le moteur force trop
- Si le vélo a du mal à avancer c'est que le moteur force trop

Typiquement, ce type de symptôme se retrouve en utilisation intensive : côtes longues et importantes, surcharge pondérale, assistance au pédalage insuffisante, mauvais braquet...

14 Que faire si le moteur force ?

Lorsque le moteur force et que l'on trouve que le vélo a du mal à avancer, il faut **réduire le niveau de l'assistance électrique** et **augmenter l'assistance au pédalage**.

Vous pouvez aussi **passer sur un plus petit braquet** pour mouliner d'avantage : voir chapitre suivant à ce sujet.

Si le problème persiste c'est que la difficulté est trop importante. Il ne faut pas insister et couper l'assistance électrique.

Il ne faut jamais chercher à garder la vitesse que vous avez sur le plat dans une forte montée au risque de consommer beaucoup d'énergie **sans le sentir et de faire chauffer le moteur**.

Dans les longues côtes, il faut régler le niveau de assistance électrique afin que la consommation du moteur corresponde à sa puissance nominale. La puissance nominale est indiquée dans le [tableau comparatif de chaque moteur](#).

15 Les conséquences d'une mauvaise utilisation

La société Cycloboost commercialise des kits électriques de 1000w et plus depuis 2009. Nous connaissons donc parfaitement les symptômes, les risques et les conséquences liés à une mauvaise utilisation.

A chaque problème lié à une surchauffe ou une mauvaise utilisation, nous ouvrons le contrôleur, le moteur et la batterie si besoin pour analyser les composants. Nous savons identifier les pannes liées à une mauvaise utilisation et nous faisons un rapport précis et détaillé.



Une mauvaise utilisation peut endommager définitivement votre matériel !

Une utilisation intensive ou une mauvaise utilisation d'un kit et d'une batterie augmente sensiblement le taux de pannes. Voici quelques exemples de symptômes et leurs conséquences :

- **Coupure franche et définitive de l'assistance électrique**
 - le contrôleur a **surchauffé**
 - le bobinage du moteur a **surchauffé**
 - un ou plusieurs capteur hall a **surchauffé**
 - le moteur a pris l'eau
- **Coupure de l'assistance électrique dès que l'on demande un simple effort**
 - le contrôleur a surchauffé, certains composants fonctionnent en mode dégradé
- **Perte de puissance**
 - le moteur ou le contrôleur ont **surchauffé**
 - les cellules de la batterie sont déséquilibrées (**écarts de tension importants entre cellules**)
- **Perte d'autonomie :**
 - les cellules sont déséquilibrées (**au niveau de la tension**), le BMS se met en sécurité
- **etc.**

Les pannes liées à une mauvaise utilisation ne sont pas prise en compte dans le cadre de la garantie contractuelle (voir CGV).

Veuillez bien lire les recommandations avant d'utiliser votre matériel.

16 Comment optimiser l'utilisation de votre kit

16.1 L'assistance au pédalage :

Voici les différents niveaux de puissance disponibles avec une assistance au pédalage :

- **Niveau 1 : assistance de 10% max**
- **Niveau 2 : assistance de 20% max**
- **Niveau 3 : assistance de 40% max**
- **Niveau 4 : assistance de 75% max**
- **Niveau 5 : assistance de 100%**

Les niveaux 1 à 3 peuvent être utilisé en continu, avec une assistance au pédalage et un choix de pignon adaptés à la difficulté.

Les niveaux 4 et 5 doivent servir de façon ponctuelle (<3mn), avec une assistance au pédalage et un choix de pignon adaptés à la difficulté.

En cas de situation vraiment difficile (côte importante par exemple) et si vous ne pouvez pas fournir une assistance au pédalage suffisante, **nous recommandons de ne pas insister et de mettre pied à terre.**

16.2 L'assistance à l'accélérateur :

Rappel : il faudra être extrêmement prudent et **doser l'assistance avec parcimonie** car le risque de surchauffe et de détérioration mécanique peut arriver très vite si l'on n'y prête pas attention.

L'accélérateur ne permet de doser QUE la vitesse : quel que soit le niveau d'assistance que vous aurez sélectionné au niveau de l'écran LCD (**Niveau 1 à 5**), **vous aurez 100% de puissance** disponible immédiatement.

Si vous choisissez de gérer votre assistance **uniquement avec l'accélérateur**, il faudra être très attentif au comportement du moteur et du vélo et réduire la puissance si le moteur force trop : **voir les chapitres §13 et §14 précédents.**

Il y a 2 moyens pour connaître sa puissance instantanée :

- Installer un [Cycle Analyst](#)
- Utiliser un écran LCD C965 (voir le [Guide d'utilisation](#))

Si vous avez des interrogations, n'hésitez pas à nous contacter avec que ce soit trop tard : contact@cycloboost.com.

17 Attention à la surchauffe !

Pour faciliter l'analyse et le diagnostic en cas de panne (à compter du 25/03/2015), nous avons collé sur le contrôleur une étiquette thermosensible. Cette étiquette a pour particularité d'avoir des témoins de température qui noircissent de façon irréversible selon des paliers.

Niveau 0



Niveau 1



Niveau 2



Niveau 3



Niveau 0 : aucun rond n'est noirci. la température extérieure du contrôleur est inférieure à **60°C**. Le matériel est utilisé de façon normale, en bon père de famille, il n'y a pas de risque de surchauffe.

Niveau 1 : le premier rond est noirci. La température extérieure du contrôleur est comprise **entre 60 et 65°C** soit +5°C au niveau des composants électroniques (mosfet). C'est un signe d'alerte de surchauffe, il faut immédiatement réduire la puissance et ventiler le matériel.

Niveau 2 : le second rond est noirci. La température extérieure du contrôleur est comprise entre **65 et 70°C** soit +5°C au niveau des composants électroniques (mosfet). **La limite est atteinte**, il faut arrêter immédiatement le véhicule. Une utilisation répétée ou prolongée dans **ces conditions augmentent sensiblement les risques de panne liés à la surchauffe**, tant au niveau contrôleur que moteur et batterie.

Niveau 3 : le troisième rond est noirci. La température extérieure du contrôleur est comprise entre **70 et 77°C** soit +5°C au niveau des composants électroniques (mosfet). **Les conditions d'utilisation sont dépassées, la garantie contractuelle ne fonctionne plus**. Le risque de court-circuit est important.

A partir du 2^{ème} niveau, **les composants électroniques se détériorent** et la **durée de vie du kit est raccourcie** (usure prématurée des pièces mécaniques : roulements, engrenages, transmission...), les performances du kit peuvent diminuer. Au 3^{ème} palier, la chaleur interne déforme les câbles, l'étanchéité du contrôleur est compromise.

Pour des questions de sécurité, pour utiliser son kit dans les meilleures conditions possibles et le plus longtemps possible, **nous recommandons une utilisation raisonnée de la puissance du moteur** : n'utilisez jamais la puissance maximum de façon prolongée, uniquement de façon ponctuelle. Ne montez pas des côtes trop raides et trop rapidement si vous ne pouvez pas pédaler suffisamment. **Les kits moteurs sont des kits à assistance électrique, ce ne sont pas des motos.**

18 Comment gérer le passage des vitesses

Il ne faut pas exercer de forte tension sur la chaîne lors du changement de vitesse ou de plateau :

- il faut mettre l'assistance électrique sur le niveau 1 ou 2
- il faut pédaler « mollement » et ne pas forcer
- il faut **anticiper** et changer de vitesse ou de plateau **avant d'exercer** un effort puissant

Remarque : en mode VTT et pour éviter une usure prématurée de la transmission et améliorer le confort d'utilisation du kit, nous proposons en option un bouton de débrayage manuel qui va couper l'assistance électrique pendant 2s. Cet accessoire se connecte à la place d'un des 2 freins à coupure électrique, on le positionne généralement à gauche sur le guidon.

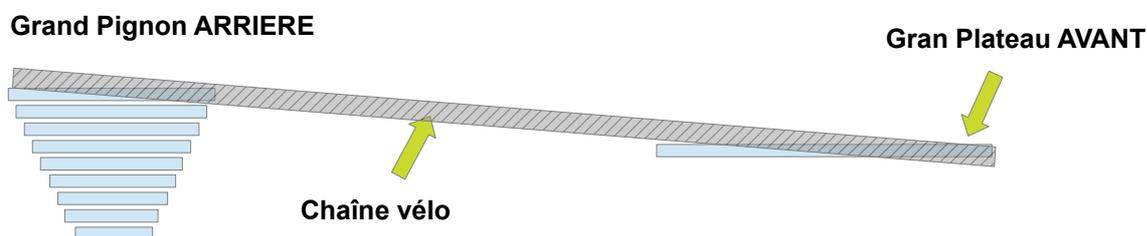
Pédalez en douceur (mollement) sans forcer et lorsque la vitesse ou le plateau a fini de passer, **vous pouvez pédaler normalement.**

Le passage des vitesses et des plateaux doit toujours se faire en douceur, **sans bruit ni craquement.**

Si ce n'est pas le cas, **il faut s'entraîner** sur le plat à vitesse réduite (entre 10 et 20km/h), c'est beaucoup plus facile.

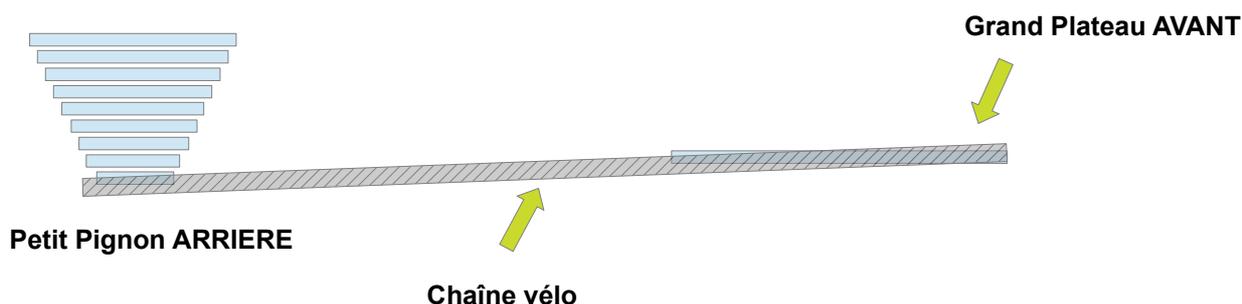
18.1 Le petit braquet : pour les utilisations en côtes

Mettez « **tout à gauche** », c'est à dire la chaîne sur le petit plateau et le grand pignon : c'est la configuration qui permet d'avoir le plus de couple. Idéal pour les démarrages en côte et les très fortes côtes.



18.2 Le grand braquet : pour la vitesse

Mettez « **tout à droite** », c'est à dire la chaîne sur le grand plateau et le petit pignon : c'est la configuration qui permet d'avoir la plus grande vitesse au détriment du couple.



19 Entretien électrique

Il n'y a pas d'entretien particulier à prévoir sur le moteur ou le contrôleur. Il faut simplement vérifier de temps en temps, si les connectiques n'ont pas bougé notamment au niveau de la batterie à cause des vibrations ou des manipulations du vélo.

Un mauvais contact peut générer des pannes aléatoires pouvant entraîner une panne réelle. Il faut donc s'assurer que les connectiques ne peuvent pas se défaire à la première secousse et ne pas hésiter à les renforcer avec de la gaine thermo-rétractable (en vente sur Cycloboost.com) ou à défaut, avec du scotch d'électricien.

20 Lavage

Utilisez une éponge humide et essuyez avec un chiffon sec.

Ne pas laver au jet ou au **Karcher**® les éléments du kit électrique : moteur, accessoires et batterie.

21 Stockage et transport

Ne pas entreposer dehors ni à l'humidité.

Ne pas transporter le vélo à l'arrière d'une voiture sur un porte-vélo par temps de pluie (risque d'infiltration d'eau) sans protection.

Si le vélo a pris l'eau, faites-le bien sécher plusieurs jours avant de reconnecter la batterie.

22 Utilisation sous la pluie

Le kit peut parfaitement être utilisé sous la pluie. En cas d'**utilisation prolongée sous la pluie** ou sous **des pluies importantes**, prévoyez de **protéger les organes de commandes** (accélérateur, régulateur) avec un film plastique.

Il faut ensuite bien faire sécher le kit et ses composants dans un endroit sec et abrité.

23 Divers

L'utilisation de **batteries artisanales** n'est pas couverte par la garantie contractuelle.



Cycloboost

7 rue de Mireport

33 310 LORMONT

FRANCE

Informations commerciales : contact@cycloboost.com

Informations techniques : <http://www.cycloboost.com/helpdeskultimate/customer/>

Téléphone : 09 80 80 16 22
