



Guide d'installation des kits *Vélos Pliants*

Version 1.3 ~ 02/04/2015

*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](#)

Table des matières

1 Avant de commencer.....	3
1.1 Recommandation.....	3
1.2 Support technique.....	3
1.3 Garantie, retour et SAV.....	3
1.4 Liste des outils nécessaires au montage du Kit.....	4
1.5 Pré-requis et durée de montage du kit.....	4
2 Ouverture du colis.....	5
3 Installation du moteur.....	6
3.1 Installation du moteur sur la fourche du vélo.....	6
3.2 Position du moteur.....	6
3.3 Serrage des écrous.....	7
3.4 Sécurité.....	7
3.5 Conseil de mise en place du câble moteur.....	7
4 Installation du poste de pilotage.....	8
4.1 Démontage du poste de pilotage d'origine.....	8
4.2 Installation du nouveau poste de pilotage.....	9
4.2.1 Exemple d'aménagement avec un accélérateur au pouce :.....	9
5 Mise en place et fixation de la câblerie.....	10
6 Installation du contrôleur.....	11
6.1 Bien choisir l'emplacement du contrôleur.....	11
6.2 Recommandation sur l'emplacement du contrôleur.....	11
6.3 Branchement du contrôleur.....	11
6.4 Installation du détecteur de pédalage.....	12
6.5 Installation du capteur de vitesse (roues de 16 pouces uniquement).....	12
7 Installation de la batterie.....	13
7.1 Raccordement électrique de la batterie.....	13
8 Réglage du frein V-Brake.....	14
9 Le boîtier de commande.....	15
9.1 Les fonctions du boîtier de commande.....	15
10 Comment utiliser votre kit Cycloboost.....	16
10.1 Recommandation importante d'utilisation du kit :.....	16
10.2 La gestion des vitesses.....	16
10.3 Quelques rappels sur le passage des vitesses et des plateaux.....	16
10.4 Comment éviter de faire chauffer le moteur :.....	17
10.5 Les risques d'une mauvaise utilisation.....	17
11 Comment optimiser l'utilisation de votre kit.....	17
11.1 Le petit braquet.....	17
11.2 Le grand braquet.....	18
11.3 Le croisement de chaîne (ou ce qu'il ne faut pas faire).....	18
11.4 Quelles sont les plages d'utilisation des plateaux ?.....	19
12 Entretien électrique.....	20
13 Entretien mécanique.....	20
14 Lavage.....	20
15 Stockage et transport.....	20
16 Utilisation sous la pluie.....	20
17 Divers.....	20
18 Attention à la surchauffe !.....	21
19 Garanties contractuelles.....	21
20 Analyse des pannes	21

1 Avant de commencer

1.1 Recommandation

Les kits ont été vérifiés et conditionnés dans nos ateliers afin de rendre l'installation la plus simple et la plus fiable possible.

Nous vous recommandons de bien suivre l'ordre des étapes de montage.

Il est important de vérifier que les accessoires sont correctement fixés au vélo, que les raccordements électriques sont bien fixés et protégés de la pluie et des projections d'eau et enfin, le plus important, que **la roue soit très solidement vissée à la fourche de votre vélo.**

Cycloboost n'est pas responsable d'un mauvais montage ni d'une mauvaise utilisation des kits. Les garanties contractuelles ne couvrent pas l'utilisation anormale ou non conforme des produits.

Veuillez vous référer aux conditions générales disponibles sur le site www.cycloboost.com :
www.cycloboost.com/conditions-generales-de-ventes/

Les kits toutes puissances confondues, lorsqu'ils sont utilisés avec un accélérateur, sont réservés à **un usage sur chemin privé**. L'achat de ces pièces et leur utilisation s'effectuent sous votre entière responsabilité.

Veuillez lire attentivement les recommandations du **chapitre 9 : Utilisation du vélo électrique.**

1.2 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.

1.3 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/>

 Mon compte

- TABLEAU DE BORD DU COMPTE
- INFORMATIONS DU COMPTE
- CARNET D'ADRESSES
- MES COMMANDES
- ABONNEMENTS À LA NEWSLETTER
- **SUIVI SAV**
- MES DEVIS

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

1.4 Liste des outils nécessaires au montage du Kit

Pour installer votre kit, vous devez disposer des outils suivants. Si ce n'est pas le cas, vous pouvez vous les procurer dans tous les grands magasins de cycles et de bricolage.

<p>3 clés 6 pans ou Allen de diamètre 2,5mm, 3mm et 6mm</p> 	<p>Une clé plate 18</p> 
<p>Une paire de ciseaux ou de pince coupante pour les colliers plastiques auto-bloquants</p> 	<p>Une lime à métaux (optionnel)</p> 

1.5 Pré-requis et durée de montage du kit

Le montage d'un kit préparé par Cycloboost est simple. Il suffit de savoir manier les outils précédemment décrits.

La « **partie technique** » du montage est celle où il faut régler, si besoin, le frein V-brake afin de pouvoir freiner en toute sécurité.

Nous considérons que remplacer un pneu de vélo est un niveau de difficulté moyen .

		Difficulté (1)	Durée
1	Installation du moteur roue		30mn
2	Mise en place des commandes de pilotage		60mn
3	Installation et raccordement du contrôleur		45mn
4	Installation et raccordement de la batterie		45mn
5	Réglage de la transmission (roue arrière)		20mn

(1) Voici notre échelle de valeur :

		Très facile
		Facile
		Moyen
		Difficile
		Très difficile

Si vous rencontrez **des difficultés pour la partie mécanique**, n'hésitez pas à vous rapprocher d'un professionnel (vélociste ou grande marque, revendeurs Cycloboost – liste disponible à <http://www.cycloboost.com/revendeur-velo-electrique/>) ou consultez le site Web <http://velo-reparation.fr/>.

2 Ouverture du colis

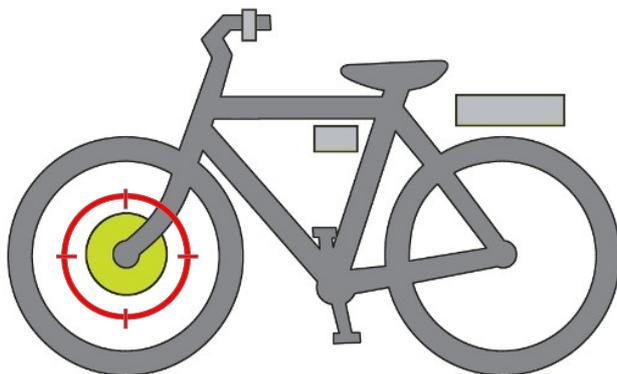
Après ouverture du carton, vous allez trouver les éléments suivants* qui constituent votre kit :

Le moteur rayonné dans une jante et les accessoires* :

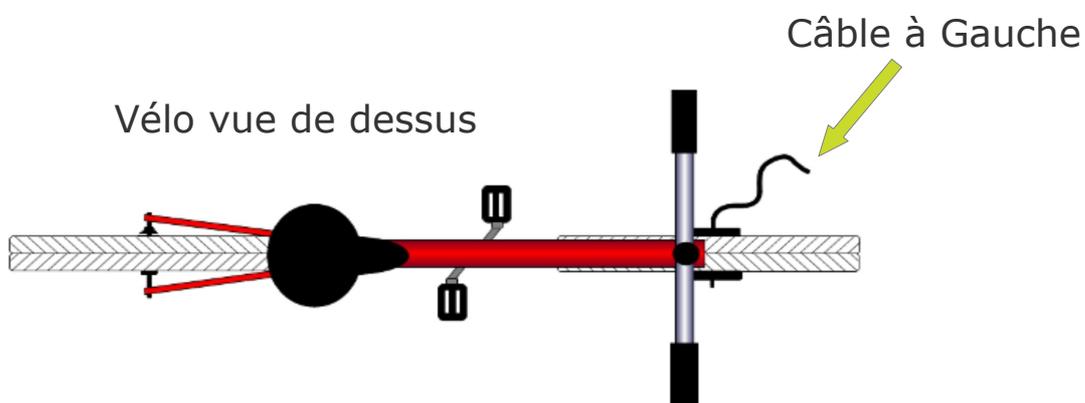


*Photos non contractuelles, configuration selon choix de l'utilisateur

3 Installation du moteur



3.1 Installation du moteur sur la fourche du vélo



3.2 Position du moteur

Une fois le moteur posé sur le vélo, avant de passer à l'étape suivante, il faut s'assurer que les freins (Disque ou V-brakes) soient opérationnels.

N'hésitez pas à déplacer les rondelles au niveau de l'axe du moteur afin que la jante soit centrée. Selon les vélos et accessoires, vous pourriez être amené à procéder des ajustements.

Vous pouvez nous contacter par mail (contact@cycloboost.om) en nous faisant parvenir vos photos de montage (max 2Mo par photos) si vous avez besoin de conseil et d'assistance au montage.

3.3 Serrage des écrous

Une fois que le moteur est installé sur le cadre ou sur la fourche, il faut serrer progressivement les 2 écrous de l'axe du moteur.

Commencez par serrer légèrement d'un côté puis serrez légèrement de l'autre côté en vous assurant que l'axe est toujours bien positionné au fond de la gorge de la fourche ou du cadre.

Serrez ensuite un peu plus de l'autre côté et ainsi de suite.

Au final, le moteur doit être serré fermement de la même façon des 2 côtés.

Attention, il ne faut pas serrer trop fort pour ne pas écraser et déformer l'aluminium du cadre du vélo.

3.4 Sécurité

Important Sécurité :

Une roue mal vissée peut casser vos becs de fourches, causer un arrachement au niveau du câble de puissance et une chute du cycliste. Cycloboost n'est pas responsable d'un mauvais montage, vérifiez bien votre montage et votre serrage.

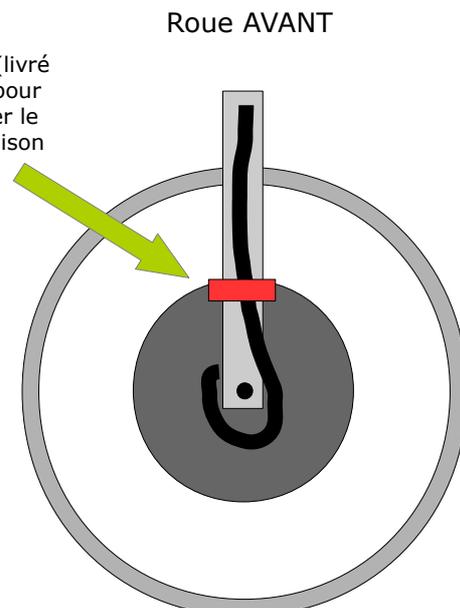


Nous recommandons fortement l'installation de [2 Torques arms](#) pour renforcer les becs de fourches (moteur avant) et les haubans des vélos (moteur arrière).

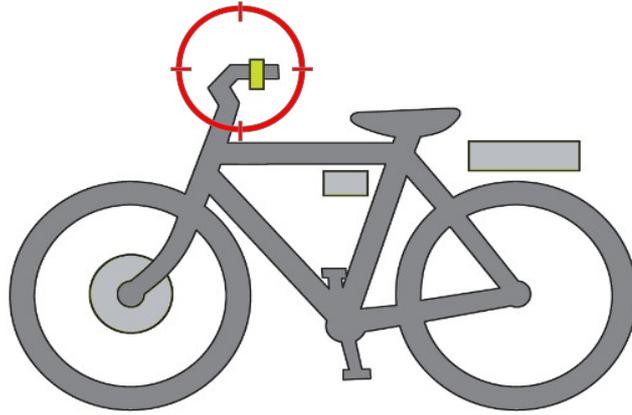
3.5 Conseil de mise en place du câble moteur

Le câble moteur doit être fixé comme indiqué sur les schémas : il faut faire une boucle vers le bas et laisser un peu de « mou ». Le câble ne doit pas être tendu pour éviter d'endommager la gaine extérieure. En cas de pluie, l'eau s'écoulera naturellement vers le bas.

Conseil : bande de velcro (livré dans le pack de montage) pour maintenir le câble et faciliter le démontage en cas de crevaison

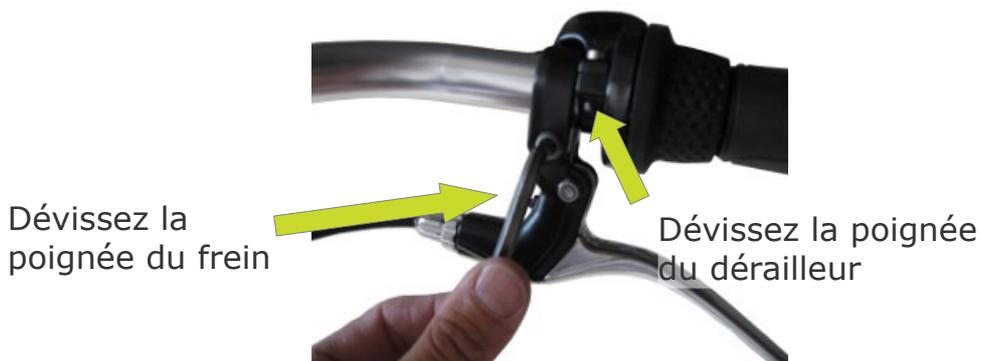


4 Installation du poste de pilotage



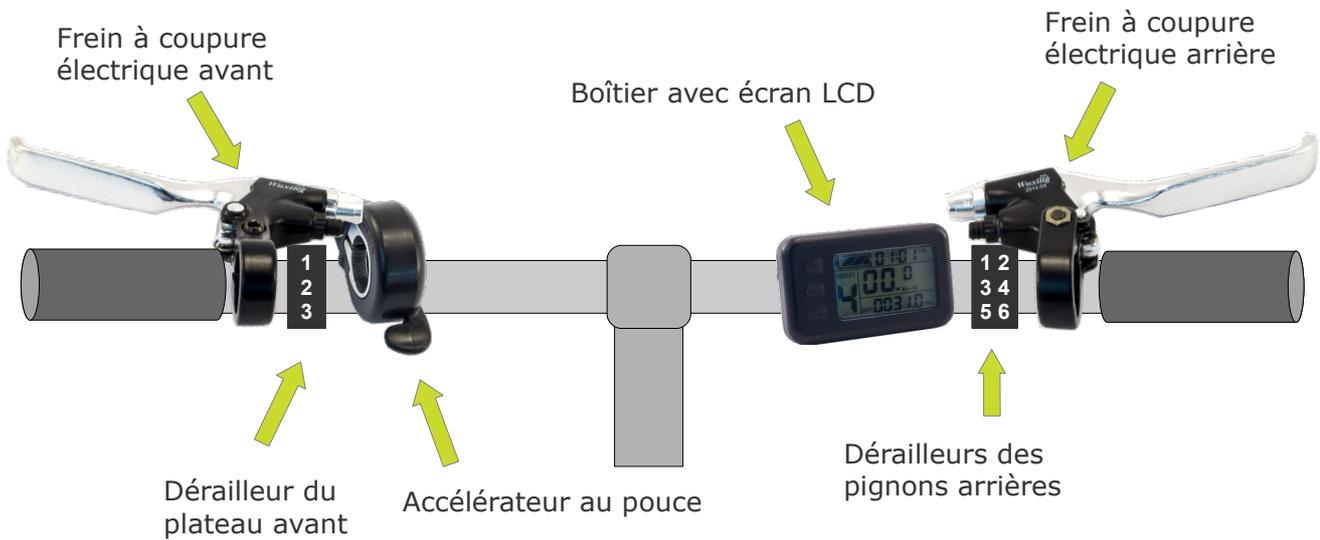
4.1 Démontage du poste de pilotage d'origine

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** :



4.2 Installation du nouveau poste de pilotage

4.2.1 Exemple d'aménagement avec un accélérateur au pouce :



Remarque : l'utilisation d'un accélérateur au pouce est réservée pour un usage sur voie non ouverte à la circulation.

5 Mise en place et fixation de la câblerie

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

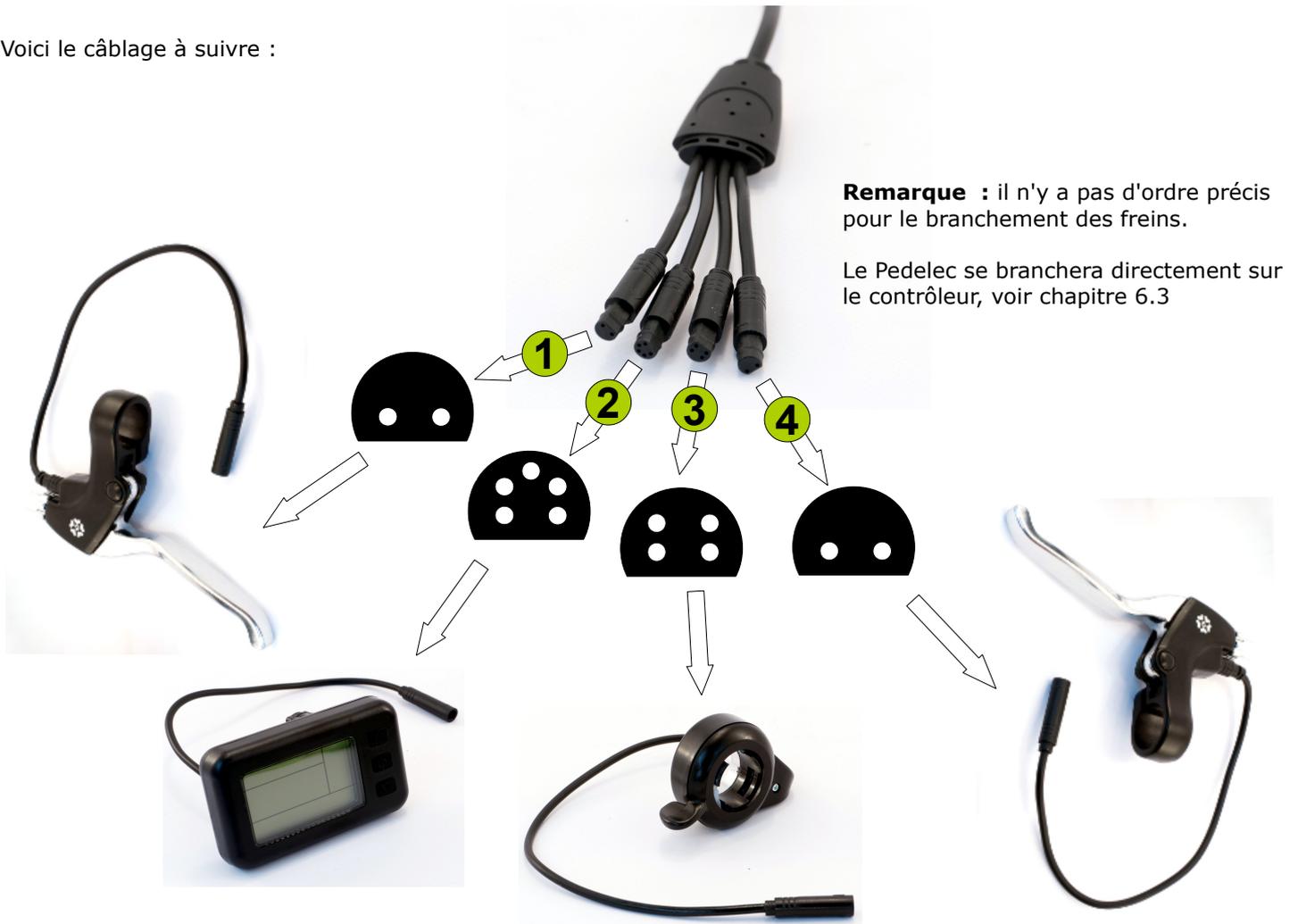


Chaque accessoire à son propre connecteur avec un **nombre de broche bien précis**. Avant de brancher et d'enfoncer les connecteurs, vérifiez bien que le nombre de broche entre le connecteur mâle et femelle correspond bien.

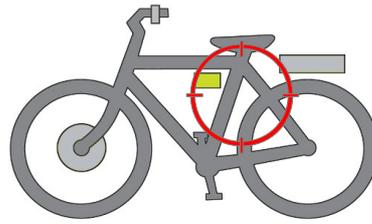
Il y a aussi un détrompeur pour éviter les mauvais branchements et une flèche sur chaque connecteur. Il suffit de mettre les flèches en vis-à-vis avant de brancher :



Voici le câblage à suivre :



6 Installation du contrôleur



6.1 Bien choisir l'emplacement du contrôleur

Vous pouvez installer le contrôleur dans une **sacoche de cadre**, de **selle** ou de **guidon**.
La sacoche ou le boîtier doivent protéger le contrôleur et la connectique de la pluie et des projections d'eau.

6.2 Recommandation sur l'emplacement du contrôleur

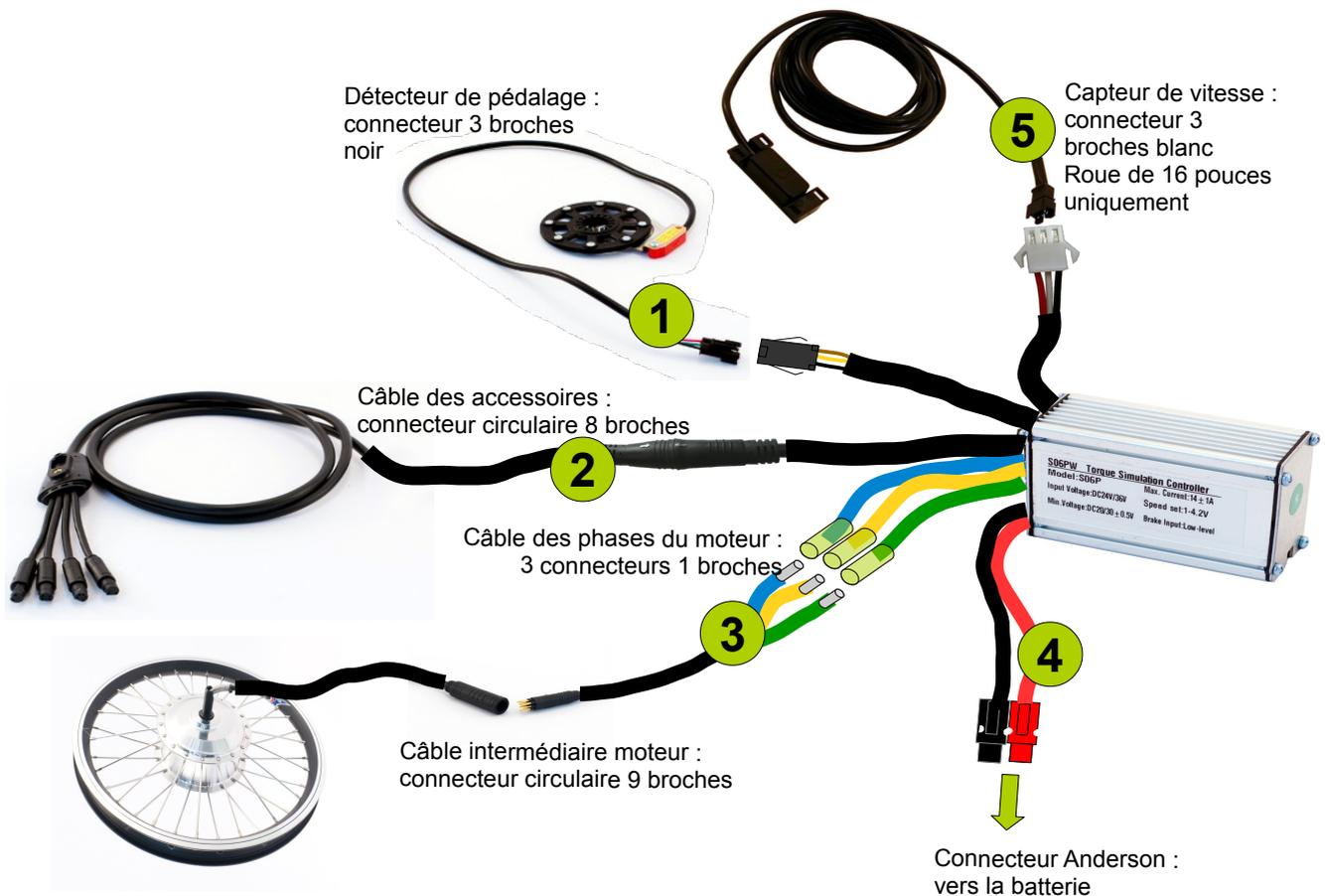
En utilisation normale, **le contrôleur chauffe**. Il ne faut pas mettre le contrôleur dans une boîte, une sacoche ou un sac **trop petit** et **hermétique**.

Il faut prévoir suffisamment d'espace (20x10x10cm minimum) et **des ouvertures** pour que la chaleur dissipée par le contrôleur puisse s'évacuer.

6.3 Branchement du contrôleur

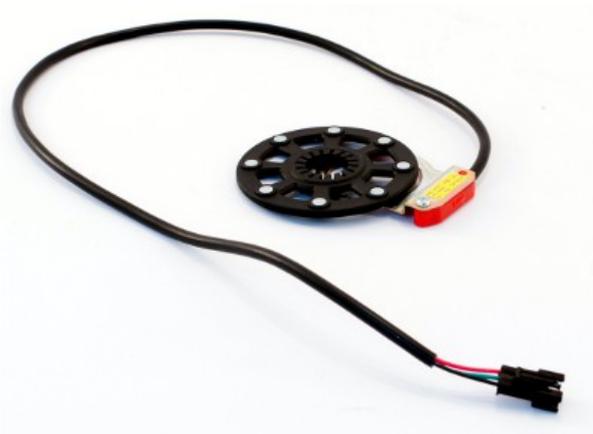
Après avoir installé le contrôleur sur le cadre du vélo dans une sacoche, vous pouvez raccorder le reste des équipements : le détecteur de pédalage/Pedelec (1), le câble principal (2), le moteur (3) et la batterie (4) :

Remarque : le capteur de vitesse (5) est présent uniquement avec le kit vélo pliant 16 pouces.



Remarque : Il y a un détrompeur sur chaque connecteur pour éviter les mauvais branchement et une flèche sur chaque connecteur. Il suffit de mettre les flèches en vis-à-vis avant de brancher.

6.4 Installation du détecteur de pédalage



L'installation mécanique du détecteur de pédalage est décrite dans un autre guide spécifique.

Voici le lien pour aller sur le page avec tous nos guides :

<http://www.cycloboost.com/installation-kit-pour-velo-electrique/>

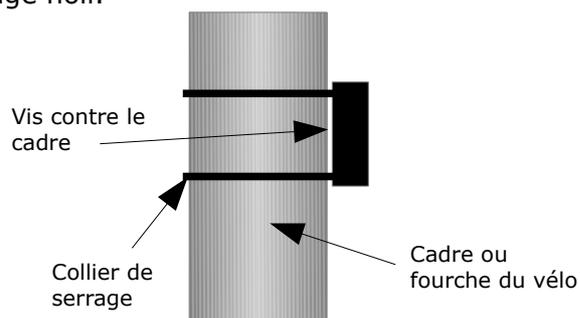
Voici le lien pour le guide d'installation du détecteur de pédalage :

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

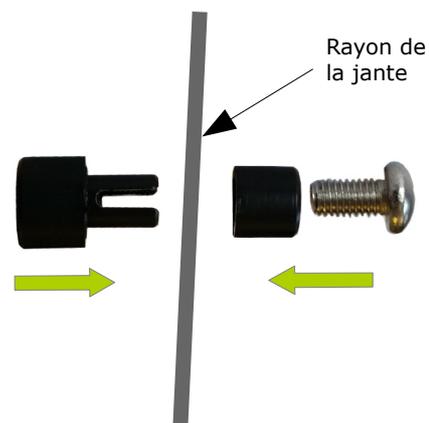
6.5 Installation du capteur de vitesse (roues de 16 pouces uniquement)

Branchez le capteur de vitesse sur le connecteur 3 broches blanc comme indiqué au paragraphe précédent (*Branchement du contrôleur*).

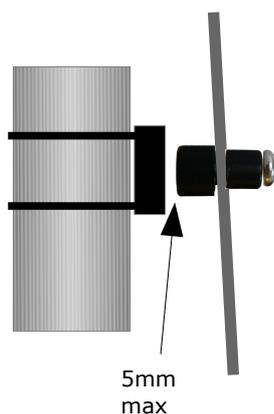
Fixez le capteur de vitesse externe sur la fourche ou les haubans arrière du vélo à l'aide des colliers de serrage noir.



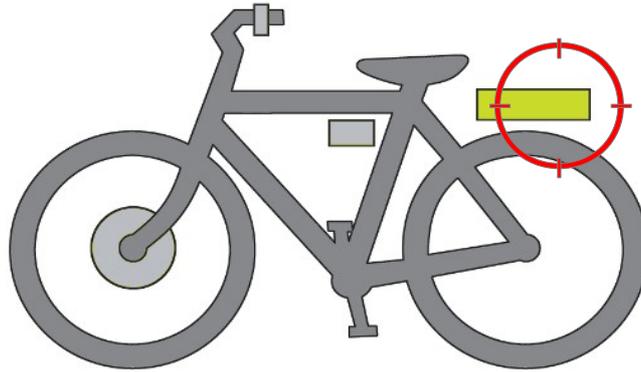
Fixez l'aimant autour du rayon et vissez sans trop forcer pour le bloquer.



L'aimant doit être à moins de 5mm pour un bon fonctionnement



7 Installation de la batterie

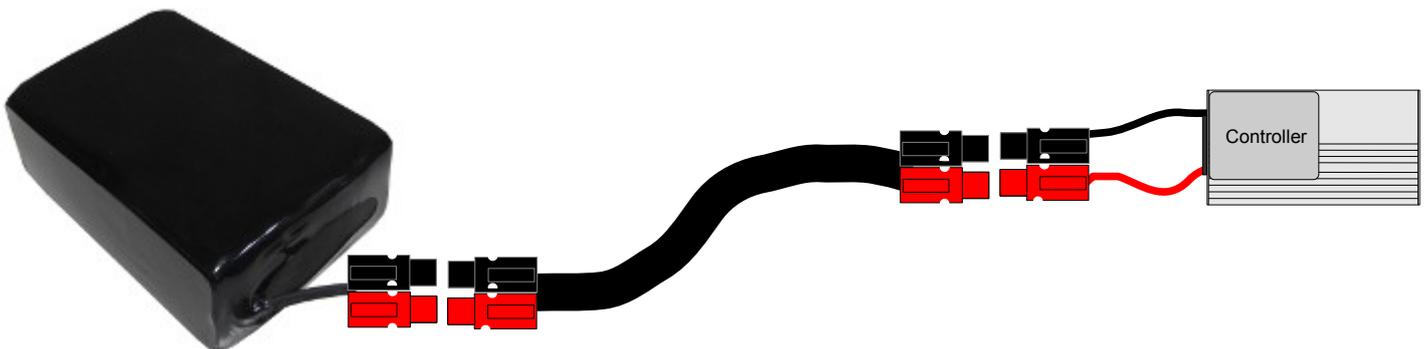


La batterie peut se fixer à l'arrière sur le porte-bagage (**batterie Aluminium**), sur le cadre (**batterie cylindrique**), dans une sacoche, un sac à dos ou un top-case (**batterie PVC**).

Quelque soit la solution que vous choisissez, **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.

7.1 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/

8 Réglage du frein V-Brake

Cette étape est très importante car le freinage est un élément de sécurité capital sur un vélo. Vous ne devriez pas rencontrer de difficulté si votre roue est bien centrée.



2 - Bloquez le câble de frein avec une clé Allen quand l'écartement est bon.

1 - Pincez les étriers des V-Brake afin que chaque patin soit à 2mm de la jante



3 - Si le patin n'est pas parallèle à la jante, il faut régler l'inclinaison

Si vous rencontrez des difficultés à cette étape, n'hésitez pas à vous rapprocher d'un professionnel (vélociste ou grande marque) ou consultez le site Web <http://velo-reparation.fr/>.

9 Le boîtier de commande

Le boîtier dispose de 3 boutons (1) (2) (3) de commande et d'un écran LCD multi-fonction (4) à (8).



Lorsque vous allumez l'écran LCD, vous arrivez sur **la vue par défaut**.

Cette vue est reconnaissable car elle vous indique la **distance partielle parcourue DST (7)** et le **temps partiel parcouru TM (5)**.

9.1 Les fonctions du boîtier de commande

①	<p>Bouton de sélection HAUT :</p> <p>Appuie COURT : assistance niveau supérieur Appuie LONG 3s : activation/désactivation du rétro-éclairage LCD (vision nocturne)</p>
②	<p>Bouton MARCHE/ARRÊT :</p> <p>Appuie LONG 3s : activation/désactivation du rétro-éclairage LCD (vision nocturne) Appuie COURT : changement de vue</p> <p style="text-align: center;">Distance partielle (DST) → Distance totale (ODO) → Distance partielle (DST)</p> <p>Lorsque vous n'êtes plus dans la vue par défaut, en appuyant sur les boutons (1) et (2), vous avez accès à d'autres informations telles que, la vitesse moyenne (AVG), la vitesse max MXSD, la distance totale (ODO) et le temps total parcouru (TTM).</p>
③	<p>Bouton de sélection BAS</p> <p>Appuie COURT : assistance niveau inférieur Appuie CONTINUE : activation du mode piéton 6km/h</p>
① + ③	<p>Remise à zéro : cette fonction permet de remettre à zéro uniquement le temps partiel parcouru, la distance partielle parcouru, la vitesse moyenne et la vitesse max.</p> <p>Appuyer sur (1) en premier, ensuite appuyez sur (3) puis maintenez appuyé pendant 3s les 2 boutons pour remettre à zéro les paramètres.</p>
④	<p>Témoin de charge de la batterie</p>
⑤	<p>Temps partiel parcouru (TM) (vue par défaut) Temps total parcouru (TTM)</p>
⑥	<p>Niveau de l'assistance électrique : niveau1 (Vitesse mini) à niveau 5 (Vitesse max)</p>
⑦	<p>Distance partielle parcourue (DST) (vue par défaut) Distance totale parcourue (ODO)</p>
⑧	<p>Vitesse instantanée (vue par défaut) Vitesse maximum atteinte (MXSD) Vitesse moyenne (AVG)</p>

10 Comment utiliser votre kit Cycloboost



10.1 **Recommandation importante d'utilisation du kit :**

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

Nous recommandons vivement **de pédaler** lors de l'utilisation du vélo sur le plat mais aussi et **surtout au démarrage et dans les côtes**.

Les kits moteurs électriques ne doivent pas être utilisés comme un scooter : **un pédalage régulier, le choix de la bonne transmission (plateaux et vitesses) et de la bonne vitesse de roulage sont indispensables** au bon fonctionnement du kit.

 **Si le kit est trop fortement sollicité**, vous risquez de « griller » l'électronique du kit ou de la batterie.

10.2 **La gestion des vitesses**

Pour bénéficier du meilleur rendement du moteur et ne pas faire surchauffer l'électronique de votre kit, **vous devez adapter votre rapport de transmission à la vitesse de votre pédalage** et éviter les croisements de chaîne.

Si vous moulinez trop vite (>100 tour/minute), vous allez augmenter votre fréquence cardiaque et vous risquez vous essouffler, il faut alors passer sur un pignon plus petit.

Inversement, si vous forcez trop et ne moulinez pas assez vite, vous allez fatiguer et tétaniser vos muscles, il faut alors passer sur un pignon plus grand.

Quelques exemples concrets :

- Sur le plat à 25km/h, un bon rapport est obtenu avec le grand plateau de 44 dents et le pignon de 21 dents.
- Dans une côte à 20% à 10km/h, un bon rapport est obtenu avec le petit plateau de 32 dents et le pignon de 32 dents.

Nous détaillons précisément la gestion des vitesses dans le **chapitre 13**.

10.3 **Quelques rappels sur le passage des vitesses et des plateaux**

IMPORTANT

Il ne faut pas appuyer fortement sur les pédales lors du changement de vitesse ou de plateau : il faut **anticiper** et changer de vitesse ou de plateau **avant d'exercer** un effort puissant.

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.

10.4 Comment éviter de faire chauffer le moteur :

Un moteur tourne dans le bon régime **quand il fait peu de bruit**. Si le moteur fait **un bruit trop aigu ou trop grave** c'est qu'il force trop : il faut donc **adapter la vitesse, l'assistance au pédalage et le réglage de la transmission** à la situation.

Il ne faut pas 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**.

Avec un peu d'entraînement, on arrive facilement à trouver la bonne combinaison et on prend vite goût au pilotage.

Important : il ne faut pas faire forcer le moteur inutilement. Si vous n'arrivez pas à monter une côte très importante malgré votre pédalage, il ne faut pas n'insister, mettez le pied à terre.

10.5 Les risques d'une mauvaise utilisation

Si vous ne respectez pas les recommandations d'utilisation, vous risquez de faire surchauffer le moteur, l'électronique du kit et de la batterie (déséquilibre des cellules).

11 Comment optimiser l'utilisation de votre kit

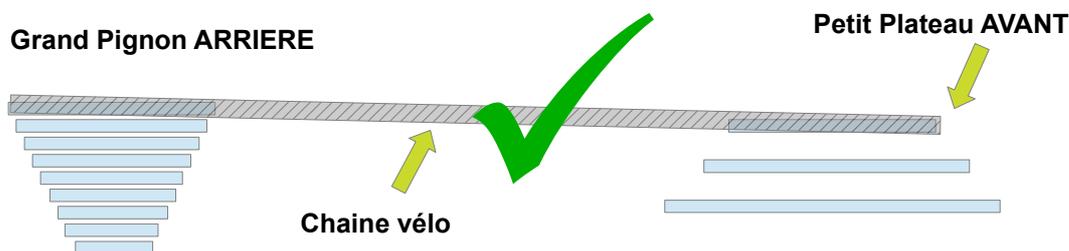
Votre kit trouvera sa pleine mesure avec le bon rapport de transmission et le bon dosage d'accélération.

Si vous n'avez pas l'habitude de gérer la transmission voici quelques petits conseils pour apprivoiser la technique.

11.1 Le petit braquet

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.

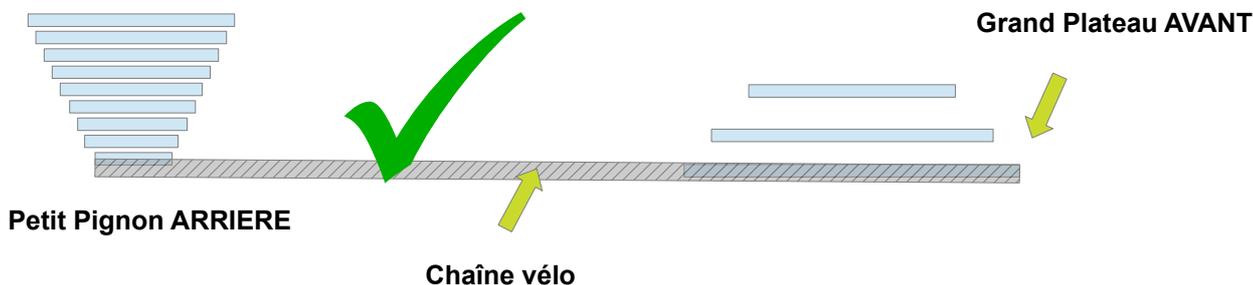
Pédalez puis accélérez, vous constaterez que l'association kit + puissance musculaire a un couple important :



11.2 Le grand braquet

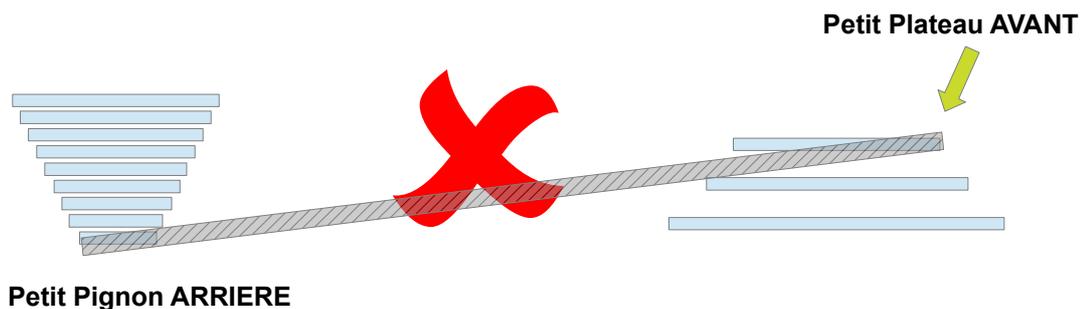
Mettez « **tout à droite** », c'est à dire la chaîne sur le grand plateau et le petit pignon : c'est la configuration qui permet d'avoir la plus grande vitesse au détriment du couple.

Dans cette configuration, vous pouvez assister le Kit sur le plat ou en descente jusqu'à plus de 40km/h (avec un pignon arrière de 11 dents).

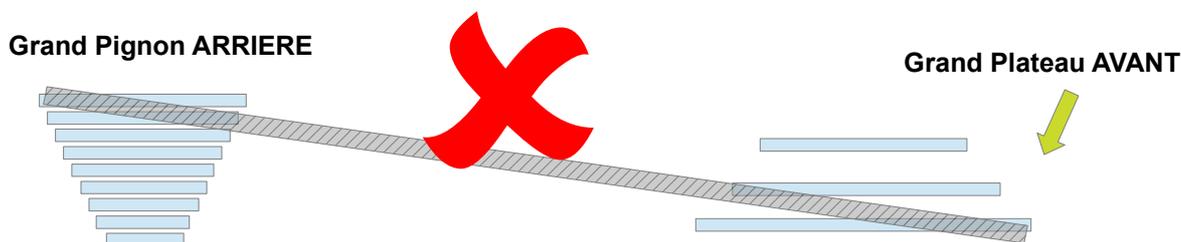


11.3 Le croisement de chaîne (ou ce qu'il ne faut pas faire)

Si vous descendez sur un des petits pignons de votre dérailleur en restant sur le petit plateau, il y a des chances que la chaîne touche le dérailleur avant. C'est normal, vous avez fait ce qu'on appelle un croisement de chaîne.



Dans la figure ci-dessous, vous avez l'exemple d'un croisement de chaîne inverse : le grand plateau avec le grand pignon.



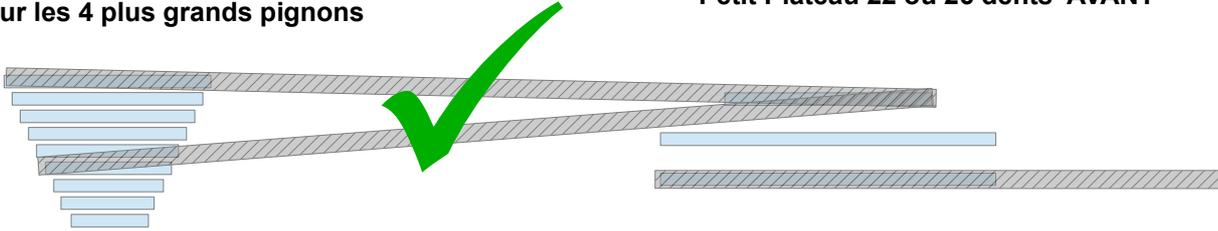
Dans ces types de configuration, il peut y avoir des frottements, un mauvais passage des vitesses (voire les vitesses qui ne passent pas du tout) et une usure prématurée de la transmission.

11.4 Quelles sont les plages d'utilisation des plateaux ?

Vous pouvez rester sur le « **Petit Plateau** » AVANT et faire varier la transmission arrière sur les 4 plus grands pignons.

Pignons ARRIERES : plage possible sur les 4 plus grands pignons

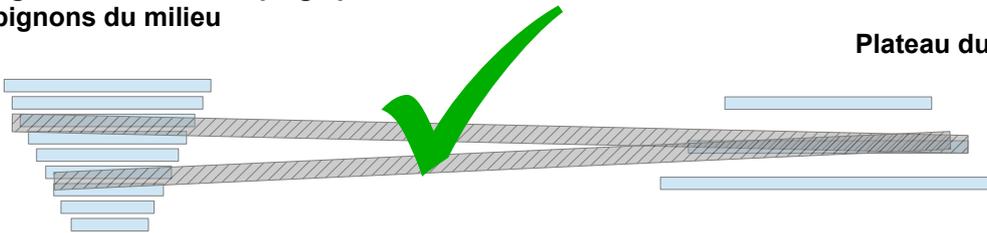
Petit Plateau 22 ou 26 dents AVANT



Vous pouvez rester sur le « **Plateau du MILIEU** » et faire varier la transmission arrière sur les 4 pignons du milieu.

Pignons ARRIERES : plage possible les 4 pignons du milieu

Plateau du MILIEU 32 ou 38 dents



Vous pouvez rester sur le « **Grand Plateau** » AVANT et faire varier la transmission arrière sur les 4 plus petits pignons.

Pignons ARRIERES : plage possible sur les 4 plus petits pignons

Grand Plateau AVANT 44 ou 48 dents



12 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 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.

13 Entretien mécanique

Il est important de **vérifier régulièrement les écrous de serrage de votre moteur**. Un mauvais serrage peut entraîner la casse des becs de fourche ou de cadre.

Nous recommandons de **mettre des Torques Arms** (1 de chaque côté des becs de fourche) pour bloquer la rotation de l'axe du moteur en cas de problème.

Vérifiez la tension des rayons : il y a une grosse différence entre une roue classique et une roue motorisée. Un moteur électrique exerce un couple très important directement dans les rayons. En crête, la puissance selon le moteur, varie de 500W à 1400W. La puissance d'un moteur électrique est jusqu'à 10x plus importante que ce qu'exerce un cycliste habituellement.

Il arrive parfois que cela entraîne un dérèglement de la tension voire la casse des rayons. Il faut donc vérifier lors des premières sorties si la tension des rayons est suffisamment ferme : tous les rayons doivent être bien tendus.

Si après un premier resserrage le problème revient, c'est que le resserrage n'a pas été fait régulièrement. Il faut resserrer l'ensemble des rayons et pas uniquement ceux qui ont été desserrés la première fois. C'est une opération assez simple mais longue. Nous avons mis sur notre site un lien vers le site Dépann'vélo, cela peut se révéler être une aide très précieuse.

Si vous ne souhaitez pas réaliser vous-même cet entretien, vous pouvez faire appel à un vélociste ou nous retourner le moteur : [Ouvrir un ticket auprès du SAV](#)

Nous attirons aussi votre attention sur le fait que ce type de problème arrive fréquemment chez les utilisateurs qui n'assistent pas suffisamment le kit au démarrage ainsi que ceux qui roulent chargés.

14 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.

15 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.

16 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 et répétées**, prévoyez de **protéger les organes de commandes** (accélérateur, écran LCD) avec un film plastique.

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

17 Divers

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

18 Attention à la surchauffe !

Pour vous aider à mieux maîtriser la puissance, 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 : aucun rond n'est noirci. La température extérieure du contrôleur est de moins de 60°C. Le matériel est utilisé de façon normale, en bon père de famille, 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^{ième} niveau, les composants électroniques se détériorent et la durée de vie du kit est raccourcie, les performances du kit peuvent diminuer. Au 3^{ième} 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.**

19 Garanties contractuelles

Les garanties contractuelles ne couvrent pas les pannes liées à l'utilisation anormale ou non conforme des produits : compétitions, recherche, modification du kit (contrôleur, moteur...), utilisation sans assistance au pédalage comme une moto ou un scooter, utilisation forcée en côte, mauvaise manipulation des câbles, inversion de polarité...

Les garanties contractuelles ne couvrent pas les pannes liées à l'utilisation anormale du produits décrite dans ce guide d'installation.

20 Analyse des pannes

Le vélo ne démarre pas :

- Vérifiez la tension de la batterie
- Vérifiez que le courant arrive bien au contrôleur
- vérifiez les connexions au niveau du contrôleur. Il arrive que lors du branchement, certains contacts soient insuffisamment enfoncés
- Vérifiez les connexions au niveau de la batterie
- Vérifiez le fusible de la batterie et remplacez-le si besoin
- Vérifiez le branchement des freins électriques

Si aucune des vérifications n'a permis de déceler la panne, vous pouvez ouvrir un dossier d'incident auprès du SAV : voir §1.3