



Guide de montage de la remorque électrique

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



Table des matières

1 Avant de commencer.....	3
1.1 Recommandations.....	3
1.2 Support technique.....	3
1.3 Garantie, retour et SAV.....	3
1.4 Réception du colis.....	4
1.5 Ouverture du colis.....	4
1.6 Instruction de montage de la remorque.....	4
2 Montage de la remorque.....	4
3 La partie électrique.....	6
3.1 Câblerie.....	6
3.2 Installation et branchement de l'accélérateur.....	7
3.3 Installation et branchement de l'écran LCD.....	7
3.4 Installation et branchement du frein (optionnel).....	7
3.5 Cas particulier : le Pedelec.....	8
3.6 Installation et branchement de la batterie.....	8
4 Le boîtier de commande V2.....	9
4.1 Les fonctions du boîtier de commande V2.....	9
5 Utilisation et entretien de la remorque électrique.....	10
5.1 Les risques liés à la régénération.....	10
5.2 Recommandation importante d'utilisation du kit :.....	10
5.3 La gestion des vitesses.....	10
5.4 Quelques rappels sur le passage des vitesses et des plateaux.....	10
5.5 Comment éviter de faire chauffer le moteur :.....	11
5.6 Les risques d'une mauvaise utilisation.....	11
6 Comment optimiser l'utilisation de votre kit.....	11
6.1 Le petit braquet.....	11
6.2 Le grand braquet.....	12
6.3 Le croisement de chaîne (ou ce qu'il ne faut pas faire).....	12
6.4 Quelles sont les plages d'utilisation des plateaux ?.....	13
7 Entretien électrique.....	14
8 Entretien mécanique.....	14
9 Lavage.....	14
10 Stockage et transport.....	14
11 Utilisation sous la pluie.....	14
12 Divers.....	14
13 Pourquoi roder une batterie ?.....	15
13.1 Comment Roder une batterie ?.....	15
13.2 Conseils d'utilisation.....	16
13.3 Recommandations importantes.....	16
14 Attention à la surchauffe !.....	17
15 Garanties contractuelles.....	17
16 Analyse des pannes	17

1 Avant de commencer

1.1 Recommandations

Les kits Cycloboost 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 câbles électriques sont bien solidaires du cadre du vélo et n'empêchent pas la rotation du guidon 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 voie non ouverte à la circulation.** L'achat de ces pièces et leur utilisation s'effectuent sous votre entière responsabilité.

Veuillez lire attentivement les recommandations du **chapitre 12 : 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/>



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 Réception du colis

Vérifiez en présence du transporteur le contenu du carton et n'hésitez pas à faire des réserves détaillées sur le bon de transport. Sans cela il n'est pas possible de faire fonctionner l'assurance.

1.5 Ouverture du colis

La remorque a été montée et testée dans nos ateliers. Pour le transport, **nous avons démonté la fourche et le timon.**

1.6 Instruction de montage de la remorque

La documentation détaillée du constructeur est livrée dans une pochette, avec la remorque. **Nous allons détailler ici, uniquement les spécificités liées à la partie électrique.**

2 Montage de la remorque

La roue motorisée est déjà installée sur la fourche et reliée au contrôleur :



Sortez la roue du berceau comme ceci :



Attention au câble.



Posez la roue à l'arrière de la remorque



Enlevez le sac étanche :



Retournez la remorque puis fixez la fourche sur l'axe central du châssis :

Astuce : mettez un carton dessous pour protéger la remorque



Vous pouvez maintenant retourner la remorque pour **finaliser l'installation**.

Les autres opérations de montage **propres à la remorque** sont décrites dans la doc constructeur fournie.

Remarque : Avant de remettre le sac étanche dans la remorque, **vous pouvez fixer le câble** le long du berceau de la remorque au moyen **des colliers de serrage** fournis.

Ne serrez pas les colliers, en cas de démontage de la roue (rangement, crevaison), vous pourrez faire glisser légèrement le câble et avoir ainsi une marge de travail plus importante.

3 La partie électrique

3.1 Câblerie

Le **câble d'accessoires** est rallongé avec **une rallonge de 100 cm** pour pouvoir relier **le contrôleur** (situé dans une sacoche de cadre sur la remorque) et **les accessoires au guidon**.

Vous pouvez fixer le câble sur le timon à l'aide des velcros fournis.

Tous les accessoires (hormis le Pedelec) devront être reliés au câble d'accessoires.



Vous ne pouvez pas vous tromper, chaque accessoire a sa couleur.

3.2 Installation et branchement de l'accélérateur

Positionnez l'accélérateur sur le guidon. De préférence du côté gauche. Vous pourrez ainsi **accélérer** et **passer les vitesses simultanément**.



Faites courir le câble le long du cadre du vélo pour aller vous raccorder au câble d'accessoires.

Branchez l'accélérateur :



Nota : les 2 connecteurs sont jaunes et sont dotés de détrompeurs

3.3 Installation et branchement de l'écran LCD

Une fois l'écran fixé sur votre guidon, brancher l'écran au câble d'accessoires.



Nota : les 2 connecteurs sont vert et sont dotés de détrompeurs

3.4 Installation et branchement du frein (*optionnel*)

Remarque : accessoire optionnel livré selon les configurations. N'est pas indispensable au fonctionnement

de la remorque.

De la même façon que l'on raccorde l'accélérateur au contrôleur, vous pouvez faire de même avec **les freins à coupure électrique**.

Vous installez les poignées de frein sur votre guidon et vous branchez le connecteur **rouge** directement avec l'autre connecteur **rouge** situé en bout du câble d'accessoires.



Nota : les 2 connecteurs sont rouges et sont dotés de détrompeurs

3.5 Cas particulier : le Pedelec

Cet accessoire doit être relié directement au contrôleur sans passer par le câble d'accessoires.

Important : Il faut prendre garde à désactiver le Pedelec pendant les manœuvres (en choisissant le niveau d'assistance 0 à l'écran).

En effet, en pleine manœuvre avec le vélo perpendiculaire à la remorque, le Pedelec enclenchera le moteur au premier coup de pédale et pourrait vous faire tomber.

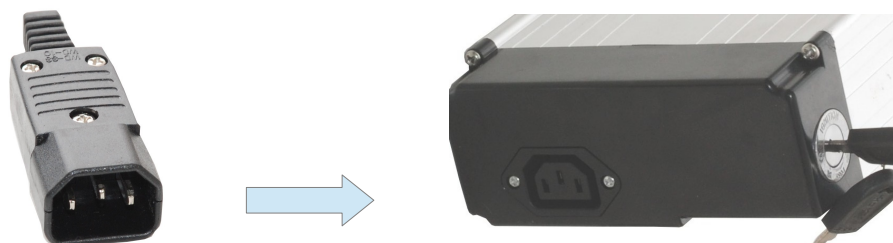
3.6 Installation et branchement de la batterie

Installez la batterie dans le sac étanche. **Il est important de bien la caler** pour éviter d'endommager la câblerie. Pensez à **débrancher la batterie** quand vous n'utilisez pas la remorque.

Selon la batterie, vous pouvez avoir des connecteurs Anderson :



ou une prise type PC :



4 Le boîtier de commande V2

Le boîtier dispose de 3 boutons (1) (2) (3) de commande et d'un écran LCD multi-fonction (4) à (10).



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)**.

4.1 Les fonctions du boîtier de commande V2


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>Distance partielle (DST) → Distance totale (ODO) → Tension batterie (V) → 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 (si la vitesse est ≤ 7km/h) activation du régulateur de vitesse (si la vitesse est > 7km/h)</p> <p>Pour activer le régulateur, il faut maintenir une vitesse constante au delà de 7km/h et appuyer pendant 3 secondes sur le bouton (3). Pour désactiver le régulateur, il faut ré-appuyer sur le bouton (3), freiner, ou accélérer à fond d'un coup.</p>
① + ③	<p>Remise à zéro : cette fonction permet de remettre à zéro uniquement le temps partiel parcouru, la distance partielle parcourue, la vitesse moyenne et la vitesse max.</p> <p>Appuyez sur (2) jusqu'à se mettre sur la vue Distance partielle (DST). Appuyer sur (1) en premier, ensuite appuyez sur (3) puis maintenez appuyé pendant 3s les 2 boutons jusqu'à que les affichages DST et TM clignotent : appuyez sur (2) pour remettre à zéro les paramètres.</p>
④	Témoin de charge de la batterie
⑤	Temps partiel parcouru (TM) (vue par défaut) Temps total parcouru (TTM)
⑥	Niveau de l'assistance électrique : avec l' accélérateur : niveau1 (Vitesse mini) à niveau 5 (Vitesse max) avec le Pedelec : niveau1 (Puissance mini) à niveau 5 (Puissance max)
⑦	Vitesse instantanée (vue par défaut) Vitesse maximum atteinte (MXSD) Vitesse moyenne (AVG)
⑧	Puissance instantanée en Watt
⑨	Distance partielle parcourue (DST) (vue par défaut) Distance totale parcourue (ODO) Tension de la batterie en Volt
⑩	Température Extérieure . Ce n'est pas la température du moteur ni du contrôleur.



Certains paramètres sont modifiables (**limitation de la vitesse, diamètre de la roue...**).
Veuillez consulter le [Guide de programmation des écrans](#).

5 Utilisation et entretien de la remorque électrique

5.1 Les risques liés à la régénération

 Les **moteurs à entraînement direct** (Magic Pie, Smart Pie, Transporteur) régénèrent en descente et au freinage : cela signifie qu'ils produisent du courant qui est directement injecté dans la batterie et qui risque de l'endommager fortement. Veuillez consulter les **risques liés à la régénération dans notre FAQ** (en haut à droite sur notre site internet).

5.2 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.

5.3 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**.

5.4 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.

5.5 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.

5.6 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).

6 Comment optimiser l'utilisation de votre kit

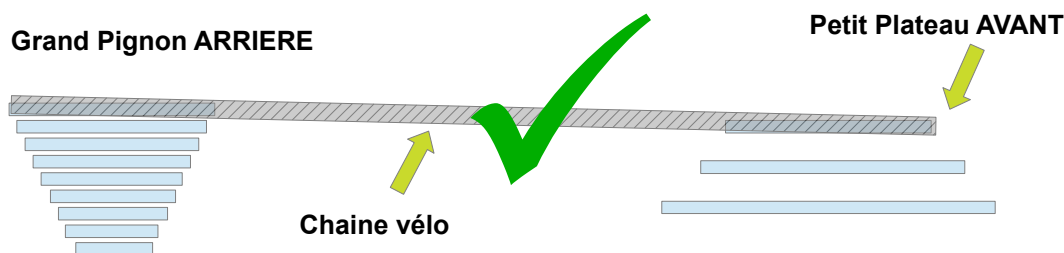
Votre kit trouvera sa pleine mesure avec le bon rapport de transmission et le bon dosage d'accélération.

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

6.1 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.

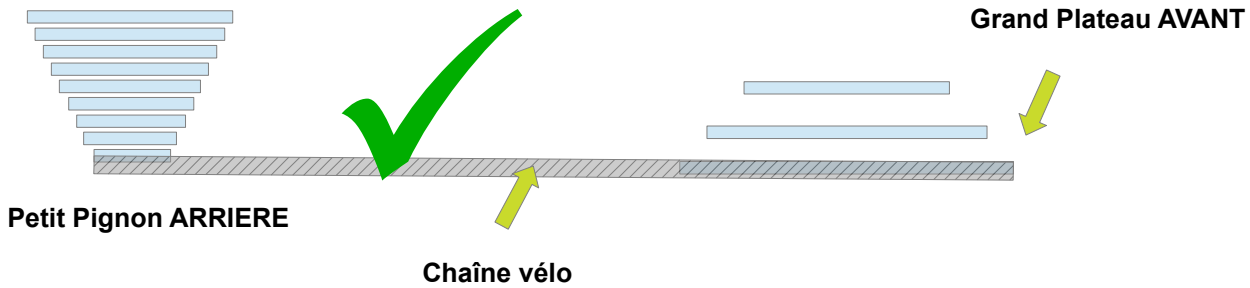
Pédalez puis accélérez, vous constaterez que l'association kit + puissance musculaire a un couple important :



6.2 Le grand braquet

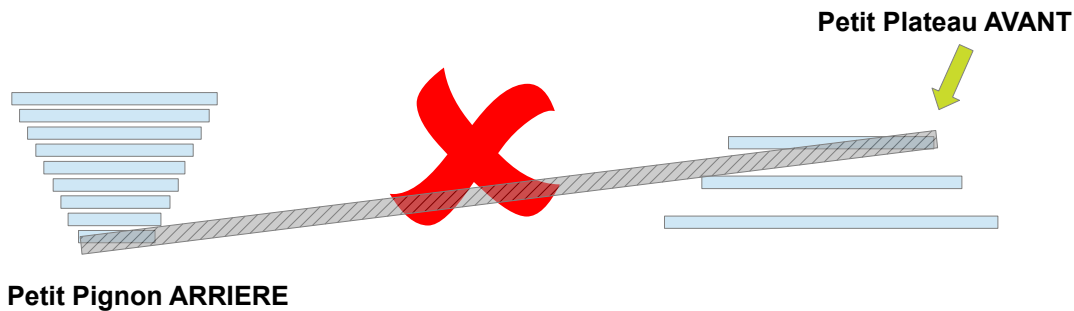
Mettez « **tout à droite** », c'est à dire la chaîne sur le grand plateau et le petit pignon : c'est la configuration qui permet d'avoir la plus grande vitesse au détriment du couple.

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).

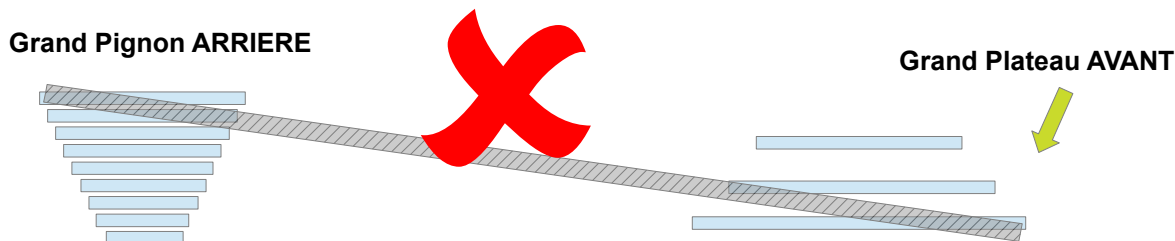


6.3 Le croisement de chaîne (ou ce qu'il ne faut pas faire)

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.



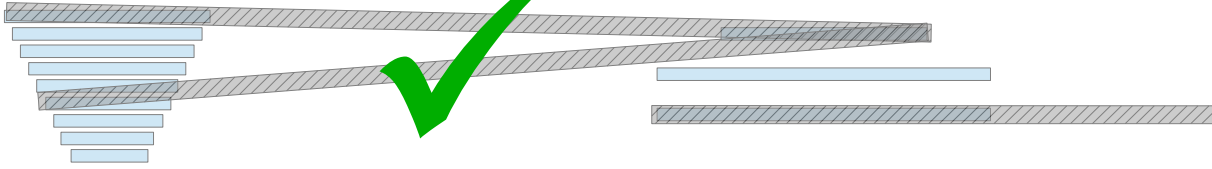
Dans ces types de configuration, il peut y avoir des frottements, un mauvais passage des vitesses (voire les vitesses qui ne passent pas du tout) et une usure prématurée de la transmission.

6.4 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

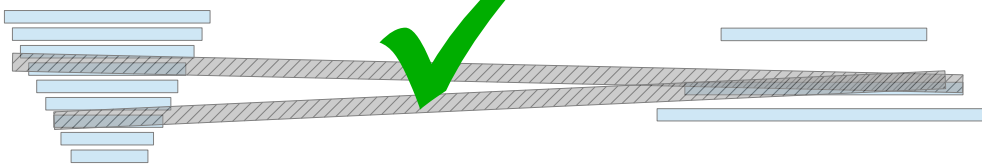
Petit Plateau 22 ou 26 dents AVANT



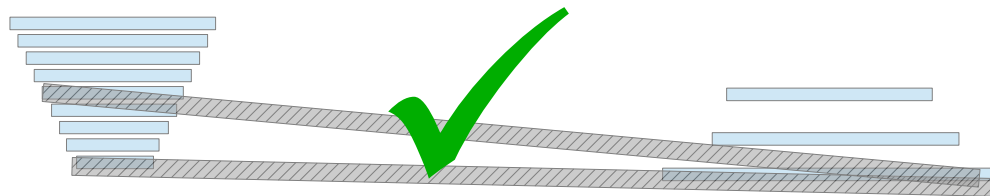
Vous pouvez rester sur le « **Plateau du MILIEU** » et faire varier la transmission arrière sur les 4 pignons du milieu.

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

7 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.

8 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'velo, 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.

9 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.

10 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.

11 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.

12 Divers

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

13 Pourquoi roder une batterie ?

Le rodage de la batterie permet d'**améliorer sensiblement les performances et la longévité** de la batterie. Cela consiste à parfaire l'équilibrage entre les différentes cellules qui constitue la batterie.



Nous décrivons plus bas comment procéder.

Veillez lire attentivement le guide d'utilisation : www.cycloboost.com/installation-kit-pour-velo-electrique

Important : un mauvais rodage **est** une mauvaise utilisation de la batterie.

- Les dysfonctionnements qui découlent d'un mauvais rodage ou d'une mauvaise utilisation ultérieure n'entrent pas dans le cadre de la garantie contractuelle.
- Un mauvais rodage entraîne une baisse des performances de la batterie et une diminution de l'autonomie.
- Un mauvais rodage peut endommager la batterie définitivement.

13.1 Comment Roder une batterie ?

- Effectuez **au moins 5 cycles** de charge/décharge complets en roulage
- Videz la batterie entre 90% et 95%
- Rechargez complètement la batterie (une nuit complète par exemple)
- Pendant les 5 cycles de rodage minimum, **il ne faut pas faire forcer le moteur**

Quelques solutions pour faire un rodage de qualité :

- **Assistance au Pedelec** : ne pas dépasser **le niveau 3** (cela ne fonctionne pas via l'accélérateur)
Cela permet de ne pas consommer plus de 40% de la puissance. C'est d'ailleurs comme cela qu'il faut utiliser le kit en côte : ceci est valable pour **tous les kits** sauf le Magic Pie 2.
OU
- Privilégier une conduite souple à vitesse modérée
 - **Maximum 30km/h** sur **le plat** en **48v** avec assistance au pédalage
 - **Maximum 25km/h** sur **le plat** en **36v** avec assistance au pédalage
 - **Maximum 20km/h** sur **le plat** en **24v** avec assistance au pédalage**OU**
- **Programmer le contrôleur** (Kit Xtrême et Magic Pie) pour limiter le courant maximum à 10A. Le vélo aura moins de « pêche » au démarrage mais la vitesse maximum sera la même.
OU
- **Installer un Cycle Analyst** pour **surveiller** la consommation électrique.
OU
- **Installer un Cycle Analyst** et câbler l'accélérateur dessus pour limiter automatiquement le courant max à 10A.

Attention : cela nécessite de modifier la câblerie de l'accélérateur ainsi celle du Cycle Analyst. Voir [toutes les infos en suivant ce lien](#).

Pour prolonger les performances de la batterie, nous recommandons de refaire 1 à 2 fois par an, un nouveau cycle de rodage.

13.2 Conseils d'utilisation

- Ne pas interrompre le chargement de la batterie : attendre que le voyant de charge passe au vert et qu'il reste vert au moins 1 heure de suite. Cela signifie que l'équilibrage des cellules est terminé.
- Après le rodage, pour améliorer la longévité et les performances de la batterie, il est préférable de ne pas consommer plus de 90% de la capacité de la batterie
- Tous les 6 mois, vous pouvez refaire un cycle de rodage complet pour prolonger les performances de la batterie
- Ne pas stocker la batterie dans un environnement humide ou froid (<10°C)
- Ne pas stocker la batterie déchargée (mettre la batterie en charge tous les 3 mois en cas de stockage longue durée)
- Protéger la batterie et les connecteurs de la pluie et des projections d'eau
- Protéger la batterie des chocs et des vibrations importantes
- Prévoir une longueur suffisante de câble pour éviter les arrachements
- Débrancher la batterie du contrôleur ou couper le contact quand vous n'utilisez pas le vélo plus d'une demi journée pour éviter **une décharge profonde de la batterie**.
- Vérifiez que les connecteurs de puissances sont bien enfoncés dans la batterie. Avec les vibrations liées au roulage, les connecteurs peuvent sortir de leur logement et causer des arcs électriques dans la prise. Cela peut endommager en plus de la prise, l'électronique de la batterie.

13.3 Recommandations importantes

- Ne pas couvrir la batterie pendant la charge
- Ne pas stocker ou charger la batterie à côté de produits inflammables
- Ne pas immerger la batterie
- Ne pas laver la batterie à l'eau
- Respecter le rodage des batteries
- Ne pas nettoyer avec des produits chimiques
- Ne pas ouvrir la batterie (annulation de la garantie si ouverte)
- Ne pas retirer les étiquettes de garantie (annulation de la garantie si retirée)
- Ne pas exposer la batterie au soleil ou au froid
- Ne pas stocker dehors ou dans un milieu humide
- Protéger la batterie en cas de pluie
- Protéger la batterie des projections d'eau liées au roulage ou non
- Ne pas transporter sur un porte-vélo de voiture (risque d'infiltration en cas de pluie)
- Installez 2 torque arms pour renforcer les becs de fourche (moteur avant)
- Vérifier régulièrement la tension des rayons
- Vérifiez régulièrement le serrage de tous les écrous et toutes les vis du moteur

L'usage intensif du kit et de la batterie (par exemple l'utilisation en montagne, en côte, à 100% de la puissance en continu) soumet l'électronique à de fortes contraintes. Cycloboost décline toute responsabilité en cas de surchauffe et de dégradation du fonctionnement du kit et de la batterie.

14 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.**

15 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.

16 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

FIN DU DOCUMENT
