

ATTENTION !

CHAQUE UTILISATEUR OU PERSONNE QUI DOIT INTERVENIR OU UTILISER CE KIT DOIT LIRE ATTENTIVEMENT ET INTEGRALEMENT TOUTES LES PAGES D'INSTRUCTIONS CONTENUES DANS CE MANUEL ET SUIVEZ LES SCRUPULEUSEMENT AVANT D'UTILISER CE PRODUIT LIFT-MTB!

SANS QUOI, VOUS VOUS EXPOSEZ A DES DOMMAGES SERIEUX ET/OU RISQUEZ DE COMPROMETTRE VOS DROITS LEGAUX. CONSERVEZ CE MANUEL CAR IL CONTIENT DES INFORMATIONS IMPORTANTES CONCERNANT VOTRE SECURITE.

NE PAS ESSAYER D'EFFECTUER LES OPERATIONS DE MONTAGE ET DE DEMONTAGE DE CE NOUVEAU PRODUIT LIFT-MTB TOUT SEUL SI VOUS N'AVEZ PAS LES COMPETENCE LEGALES REQUISEMENT !

Demandez toujours l'aide d'un mécanicien spécialisé. Si Vous ne respectez pas ces instructions de sécurité importante, suivez scrupuleusement les instructions de montage et de démontage reportées dans ce manuel et rappelez-vous que Vous le faites à vos risques et périls EXCLUSIFS.

Note: COMME CHAQUE MANUEL D'INSTRUCTION, CE DERNIER SERA SUJET A MODIFICATION, POUR VOUS EN INFORMER, CONTACTER PERIODIQUEMENT VOTRE REVENDEUR, OU BIEN CONSULTER NOTRE SITE WEB (WWW.LIFT-MTB.COM) DE FACON A RECEVOIR LES AJOURNEMENTS.

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

« **ATTENTION:** » Vous informe que le non respect des indications pourrait causer un dommage aussi bien à l'outillage, qu'à l'utilisateur.

NORME DE SECURITE GENERALE

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

NOTE ENVIRONNEMENTALE

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

ATTENTION: Le frein filet, qui est une substance employée dans certaines phases du montage, est dangereux en cas de contact avec les yeux ou avec la peau

Partie 1 : L'installation.

Nous avons édité ce mode d'emploi de manière très précise de manière à ce qu'il soit le plus complet possible ce qui peut donner a première vue une impression de complexité, rassurez vous, une fois assimilée, les étapes sont simples si vous avez des notions de mécanique vélo. Certaines étapes ne seront nécessaire d'être réalisée qu'une fois lors du premier montage ce sera préciser en sous titre *Le texte sera alors griser, écrit plus fin et en italique.*

Une fois au point, pour les montages et démontages suivant seulement 7 étapes seront nécessaire d'être réaliser :

Les étapes 2 / 8 / 9 / 10 / 11 / 12 / 13



-1- Placez l'ensemble contacteur ON / OFF et commande d'accélérateur.

*(Étape qui ne peut être nécessaire qu'au premier montage)**

-L'accélérateur peut être monté à droite ou à gauche indifféremment selon vos préférences.

La plupart du temps, le montage à gauche, pour actionner la gâchette avec l'index est la solution la plus ergonomique, notamment si vous remonter par des montées longues type « GR » vous accélérerez en plaquant votre main contre le bord de la poignée ou avec la phalange de l'index. Vous pouvez inverser la manette et faire un montage au pouce gauche. Monté à droite, la manette de passage de vitesse arrière peut gêner le fonctionnement de l'accélérateur.

Ci-contre : montage coté gauche (index) et pouce gauche.

-Démontez votre poignée, placez la manette serrez cette dernière a l'aide de la petite vis BTR.

Attention: Ne pas utiliser de guidon carbone avec l'accélérateur la vis pointeau serré trop fort pourrais endommager la fibre de carbone avec un risque important de casse du guidon.

-Ajustez les réglages de levier de frein et des autres commandes par rapport a cette nouvelle manette afin de vous sentir a l'aise.

- Pour votre sécurité, attention a ne pas gêner le fonctionnement du frein avec cette nouvelle manette prenez soin de tester avant utilisation que tout fonctionne bien.



- 2- Démontez votre pédalier.

-Pour cela munissez vous du mode d'emploi de votre pédalier et de l'outillage spécifique a votre model de pédalier si besoins (un outillage spécifique ou arrache manivelle peut être nécessaire).

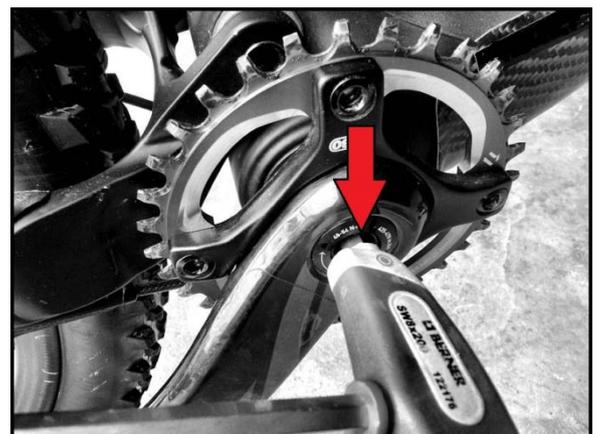
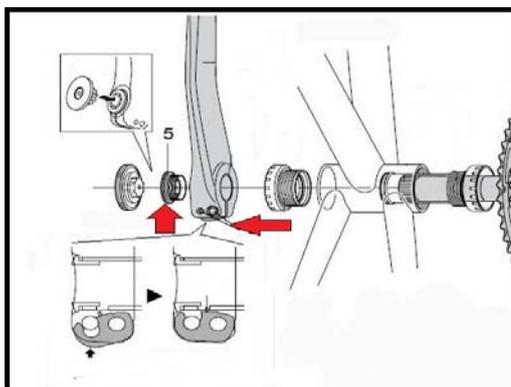
- Étant donné que cela peut varier d'un montage à l'autre, repérez bien le nombre et la position des bagues de calage qui sont positionner pour le réglage de votre pédalier et de votre anti déraillement (si vous en avez un), vous pouvez utiliser le memo a la fin pour consigner les informations et faciliter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

Procédure de démontage pour pédalier shimano hollowtech

Dévisser entièrement les 2 vis btr , débloquer et enlevez la vis d'axe (grace a l'outil shimano ref : TL-FC16), retirer la manivelle gauche, enlever la chaîne, puis tirez simplement sur la manivelle droite ou tapotez légèrement au maillet sur l'axe de pédalier coter gauche pour extraire le pédalier (photo ci-dessous a gauche).

Procédure de démontage pour les model race face CINCH , X TYPE et SRAM GXP

Enlevez la chaîne, devisez entièrement la plus petite des vis BTR a l'intérieur de la manivelle droite, afin d'extraire la manivelle, tirez simplement sur la manivelle gauche ou tapotez légèrement au maillet sur l'axe coter droit pour extraire le pédalier(photo ci-dessous a droite).



Vous avez maintenant votre vélo sans pédalier uniquement avec le boîtier de pédalier (Comme sur la photo ci-contre.)



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

(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage)*

-Le système LIFT-MTB vient se visser grâce à 3 vis btr sur les plots ISCG de votre cadre (plots prévus à la base pour recevoir un anti déraillement).

- Vous allez dans un premier temps, visser provisoirement le système avec les 3 vis BTR les plus courtes.

-Placez le système parallèle au sol, ou au plus bas comme sur la photo ci-contre. Ce positionnement provisoire, permettra une meilleure accessibilité au moteur, vous permettant dans un second temps de régler plus facilement l'alignement.



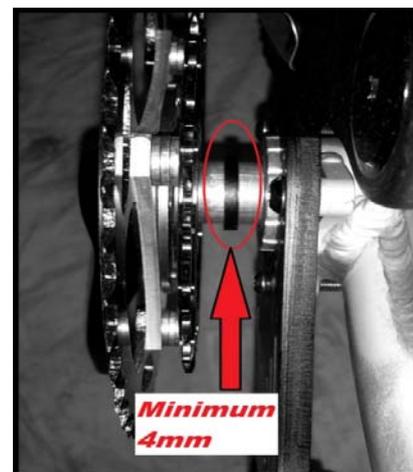
-4- Définir le nombre de rondelles de calage nécessaire sur l'axe de pédalier.

(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage)*

-Un fois le système monté ainsi, vous devez définir le nombre de rondelles de calage nécessaire entre le boîtier de pédalier et le pédalier

-Assembler la manivelle droite avec l'axe, puis ajoutez des rondelles de calage afin d'obtenir 4mm de calage dans un premier temps (pour la version axe de 30, 2mm peuvent suffire).

ATTENTION : Pour que le système fonctionne bien, vous devrez obligatoirement avoir un nombre de bagues de calage supérieur ou égale à 4mm d'épaisseur entre le pédalier et le boîtier de pédalier (comme sur la photo ci-contre) sinon le pédalier frottera contre votre cadre.



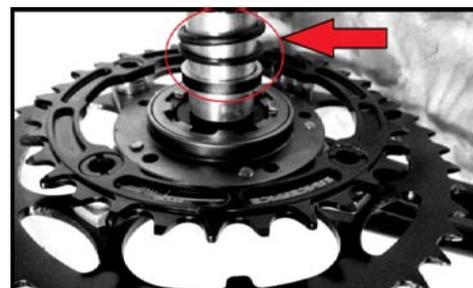
-Insérez l'ensemble manivelle droite et axe dans le boîtier pédalier, et assurez vous du nombre suffisant de rondelles de calage afin que le pédalier ne vienne toucher aucune autre pièces lors qu'il sera en rotation, ajustez au mieux pour que la ligne de chaîne soit bonne et que l'axe soit centré.

-Vérifiez qu'il y a bien un espace minimum de 4mm entre la platine de support moteur et le plateau (comme sur la photo ci-dessous), mais aussi entre toutes les autres parties en rotation et les parties fixe notamment les 3 vis de fixation du système et le pédalier.



-Si l'espace n'est pas suffisant entre les parties fixes et mobiles (ou l'axe est trop décentré), rajoutez les rondelles de calage nécessaire au bon fonctionnement (comme sur la photo ci-contre).

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

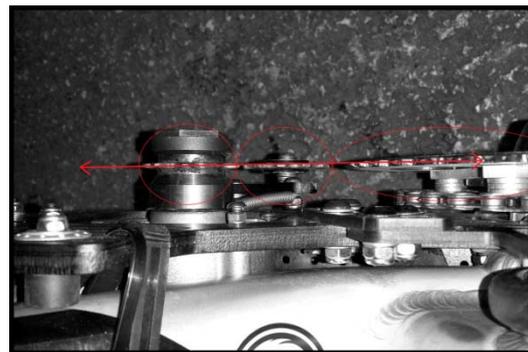


-5- Définir le nombre de rondelles de calage nécessaire pour le moteur.
(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage)*

ATTENTION : Il s'agit de l'étape la plus importante pour le bon fonctionnement de votre kit !

Afin d'éviter tout déraillement qui pourrait endommager votre KIT, le pignon de sortie de moteur doit être bien en face de la roulette de tendeur et du plateau de transmission primaire (le plus grand plateau) voir photos ci-contre.

-Placez donc l'ensemble manivelle droite / axe, sur votre boîtier, plaquer cet ensemble contre le boîtier de pédalier, puis vérifiez l'alignement de l'ensemble.



Pour obtenir un bon réglage vous allez intercaler de rondelles de calage entre le moteur et la platine au niveau des 3 vis de fixation du moteur.

En positionnant les rondelles d'un côté ou de l'autre de la platine afin d'avoir un alignement parfait. (voir photo ci-contre).

Vous pouvez aussi dans certains cas jouer sur les rondelles d'axe de pédalier (voir

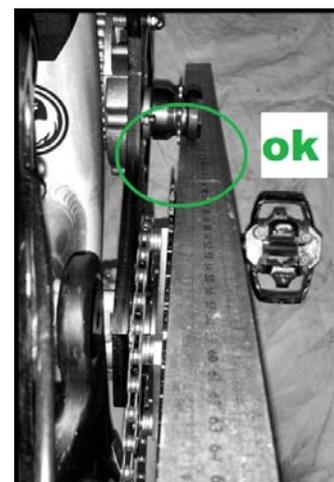
étape 4)

-Vérifiez à l'aide d'un régleur le parfait alignement du moteur comme sur les photos ci-contre.

ATTENTION : Un bon alignement du pignon / plateau et tendeur de chaîne est essentiel au bon fonctionnement du kit vous devrez impérativement le contrôler régulièrement.

Si le système est bruyant au niveau de la chaîne vérifier l'alignement.

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



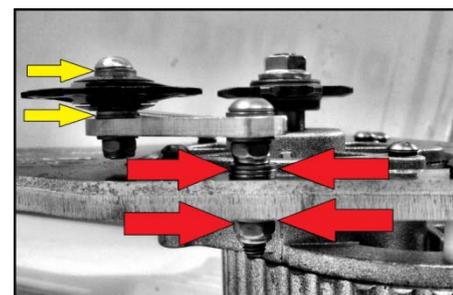
-6- Définir le nombre de rondelles nécessaire pour le tendeur.
(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage)*

-De la même manière la roulette du tendeur de chaîne doit arriver bien en face du pignon de sortie moteur et du plateau.

-Pour obtenir un bon alignement, disposez les rondelles de calage fourni d'un côté ou de l'autre de la roulette (petites flèches) et du tendeur (grosse flèches) sur la photo ci-contre.

- Veillez à ce que le tendeur de chaîne dispose d'un jeu de fonctionnement minimum afin qu'il puisse sans jeux excessif tourner librement autour de l'axe.

-Afin de gagner de temps sur vos futurs montages, prenez soin de noter dans le memo en fin de document le nombre de bagues de calage que vous utilisez au niveau du tendeur de chaîne et de la roulette.



-7- Ajuster les point de contact sur votre cadre.

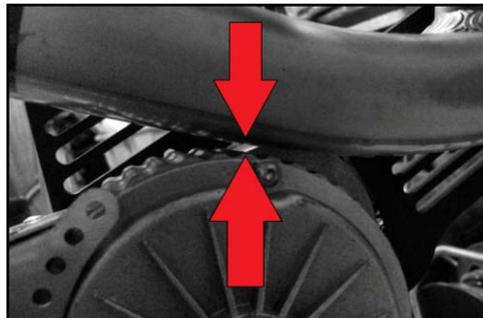
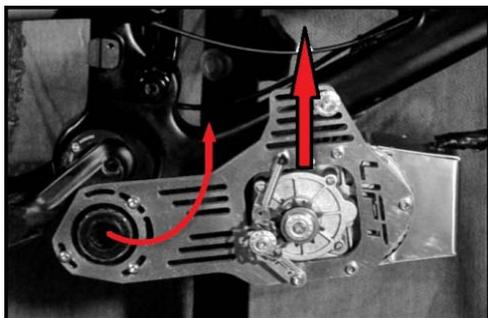
(Étape nécessaire uniquement lors du premier montage)*

-A- Réglage du tampon d'appuis carter moteur :

Dans la plupart des cas le moteur viens en buté sur le tube inferieur du cadre.

Avant de serrer définitivement le système vous devez (lors du premier montage), placer une pastille de mousse autocollante fournie dans le kit, sur le tube inferieur de votre cadre pour ne pas l'abimer.

Pour ajuster le tampon autocollant, retirez la manivelle droite et l'axe de pédalier, puis faite pivoter le moteur en position haute (comme sur la 1^{er} photo ci-dessous) de manière a ce qu'il vienne toucher le tube inferieur du cadre (comme sur la 2eme photo).



Vous allez ainsi déterminer le point de contact entre le cadre et le carter moteur.

C'est a ce point de contact entre les deux flèches sur la photo ci-dessus a droite que vous collerez la mousse autocollante.

-B- Réglage du tampon d'appuis support alu :

-Un tampon en caoutchouc (photo ci-contre) est à viser et à ajuster.

-Ce tampon fait office de second point d'appuie afin d'augmenter la rigidité en torsion. Ce tampon prend appui contre le coté droit du tube inférieur de votre cadre.

-La partie caoutchouc du tampon est très longue d'origine (voir photo ci-contre) afin de s'adapter à tous les types de cadres, il est généralement nécessaire de le recouper afin de l'ajuster au mieux.

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

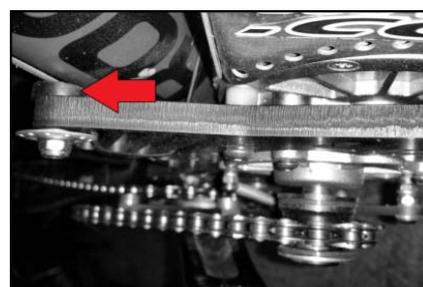
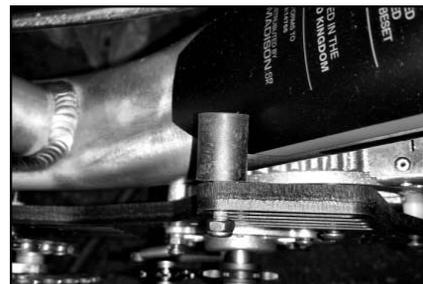
-Déterminer l'emplacement idéal sur le support de manière a ce que le tampon vienne en appui le plus possible a plat sur le cadre (vous pouvez le positionnez de multiple manière)

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

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

-Enfin dresserez les 3 vis ISCG, afin d'avoir le jeu nécessaire pour venir placer le tampon a l'endroit choisi, plaquez le moteur en position haute puis serrez le tampon a la position adéquat.

-Lorsque vous serrer le système le tampon doit toucher franchement le cadre et être très légèrement comprimer (comme sur la photo ci-contre).



-7.2- Ajustement du sabot:

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

Attention : Il y a 3 vis en tout, x2 vis sur le carter moteur à gauche, et x1 vis de l'autre côté .



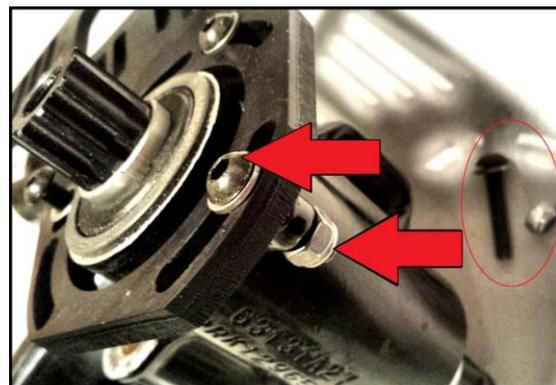
-8- Serrage définitif du système.

Une fois que tout est parfaitement aligné, et que le sabot est réglé, il ne reste alors qu'à serrer définitivement le système.

Différentes longueurs de vis BTR de maintien sont livrées avec le kit des longues et des plus courtes.

Nous conseillons de mettre si possible les plus longues et d'ajouter des contres écrous comme sur la photo ci-contre.

Si une ou plusieurs vis sont trop longues ne ce monte pas sur un des 3 plots, utilisez une vis plus courtes. Dans ce cas il est conseillé de monter ces vis au frein filet « moyen ».



Une fois le support en place en position haute comme vue précédemment, serrer fermement les 3 vis, puis placez si cela est possible les contre écrou comme sur la photo ci-contre, ou ajoutez du frein filet.

ATTENTION : assurez vous que les vis ne soit pas trop courte, et que vous utilisez suffisamment de surface de filetage.

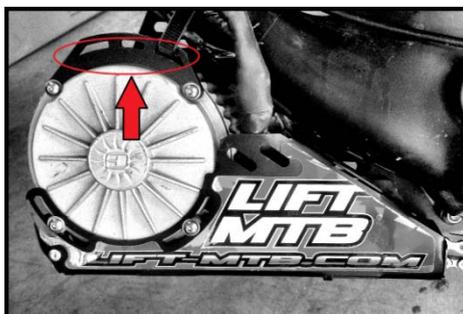
Vérifiez que les vis ne soit pas non plus trop longues et ne heurte pas d'autres pièces qui pourrait être en mouvement par la suite (amortisseur, biellette ou bras de suspension ect ...).

Vérifiez que vos suspensions fonctionnent sur tout leur débattement sans interactions avec le système.

Ajoutez enfin **deux colliers** de serrage type serflex rilsan en plastique épais, afin de serrer la platine autour du tube inférieur du cadre (comme sur la photo ci-contre).

Le tampon en caoutchouc doit être plaqué **très fermement et compresser** contre le tube inférieur du cadre, cela permettra de rigidifier la platine support moteur, et sécuriser le tout, serrez fermement ces colliers avec une pince adéquat.

ATTENTION : contrôlez les serrages de la platine et des colliers à chaque sortie.



-9- Montage finale du pédalier :

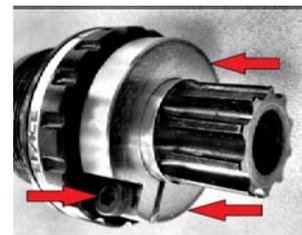
-9.1- Si vous avez un cadre de largeur classique fileté type BSA 68/73 ou BB92 / PF30/ BB30...

- A- Si ce n'est pas déjà fait, serrez fermement la vis de la manivelle droite sur l'axe de pédalier.
- B- insérez des rondelles de calage entre la manivelle et le boîtier de pédalier (voir étape 4).
- C- insérez l'axe dans le boîtier de pédalier.
- D- placez le collier de serrage à gauche. Plaquez fermement le collier contre le roulement du boîtier de pédalier, serrez le collier grâce à la vis BTR (Attention : couple maxi pour la vis 5 Nm)
- E- placez puis serrez la manivelle gauche (penser à graisser les cannelures de l'axe)



Votre pédalier doit tourner librement et sans jeux !

- Si il y a du jeu assurez vous que le collier de serrage ce plaque bien contre les roulements de pédalier.
- Si votre pédalier ne tourne pas librement assurez-vous que le collier ne comprime pas trop les roulements de pédalier



-**ATTENTION** : Vérifiez a chaque sortie que votre pédalier n'a pas de jeux, le cas échéant vérifiez la conformité du montage.

-9.2- Si vous avez un cadre de descente avec un boîtier large en 83mm ou 107mm :

- A- Si ce n'est pas déjà fait, serrez fermement la manivelle droite sur l'axe de pédalier.
- B- insérez des rondelles de calage entre la manivelle et le boîtier de pédalier (voir étape 4).
- C- insérez l'axe dans le boîtier de pédalier.
- D- Dans la plupart des cas il ne sera pas possible de mettre la bague de serrage coté gauche (si c'est possible suivez les instructions de l'étape 1 ci-dessus).
Sinon vous devrez ajouter un joint torique de compression et des rondelles de calages livrer avec le kit.

Plaquez donc la manivelle droite fermement contre le boîtier de pédalier, puis mettez le joint en caoutchouc souple sur l'axe, puis le nombre nécessaire de bagues de calages afin d'avoir uniquement 16mm de cannelures qui dépasse sur l'axe.

- E- Placez puis serrez fermement la manivelle gauche (tapoter légèrement sur les manivelles afin de mettre la manivelle en place)



Votre pédalier doit tourner librement et sans jeux !

- Si il y a du jeu assurez vous qu'il y a suffisamment de rondelle de calage (ajouter au moins une rondelle de calage).
- Si votre pédalier ne tourne pas librement, c'est qu'il y a trop de rondelle de calage (enlevez au moins une rondelle de calage).
- ATTENTION** : Vérifiez a chaque sortie que votre pédalier n'a pas de jeux, le cas échéant vérifiez la conformité du montage.

-10- Mise en place de la chaine de transmission primaire.

Nous vous conseillons vivement avant toute chose de vérifier une dernière fois le bon alignement du plateau, tendeur et pignon a l'aide d'un régleur (voir étape 5) afin d'éviter tout incident qui pourrait endommager le système.

Placez donc la chaine de transmission primaire, sur le pignon tirez doucement sur le tendeur de manière à venir positionner la chaine sur le plateau et faite tourner le plateau lentement.

ATTENTION : Ne jamais manipuler la chaine ou le pédalier quand le système est sous tension.

-11- Montage du cache chaine.

Une fois que vous êtes certain que tout est parfaitement aligné, vous pouvez monter le cache chaine grâce aux deux vis BTR, comme sur la photo ci-contre.

ATTENTION: Selon les modèles de cache chaine vous devrez peut être retirer la chaine primaire (étape 10) pour mettre le cache.



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

Vous remarquerez que la commande dispose d'une fiche étanche multi broches, ce qui vous permettra de laisser la commande d'accélérateur en place et de démonter uniquement la motorisation du vélo, ce qui facilite la manipulation et vous permet de gagner du temps si vous changez de configuration régulièrement.

ATTENTION : Toujours aligner les flèches des deux fiches de connexion au risque d'endommager la connectique.

-12- finalisez le montage.

Vous devez faire passer le câble d'alimentation batterie le long du tube inférieur jusqu'à la douille de direction.

Il ne vous reste plus qu'à finaliser le montage en mettant si besoin quelques colliers rilsan pour fixer les câbles.

Un petit collier caoutchouc ou serflex est prévu pour maintenir le câble lorsque vous roulez, il se place au niveau de la douille de direction sous la potence afin d'éviter que le file ne passe trop de droite à gauche.

ATTENTION : Il est impératif de vérifier que vos suspensions fonctionnent correctement sans interaction avec le système de motorisation, pour ce faire, dégonflez vos suspensions et faites les travailler pour voir si elles fonctionnent sur toute leur course sans que les roues ou une autre pièce ne heurtent ou gênent le fonctionnement classique de votre vélo.

Si vous avez le moindre doute n'utilisez pas votre vélo, et demandez conseil à une personne compétente.

-13- Démontage de votre kit :

Pour démonter votre kit et retrouver votre vélo classique: Enlevez la fiche de la commande manuelle, enlevez la chaîne de transmission, démontez votre pédalier grâce à un arrache manivelle type ISIS (voir photo ci-contre), notez bien les dimensions et la position des rondelles de calages que vous enlèverez, sur le mémo en fin de document (n'hésitez pas à faire un schéma simple si besoin). Débloquez les 3 vis de fixation ISCG du support moteur, désolidarisez le système de motorisation, remontez votre pédalier d'origine en remettant les calés nécessaires de chaque côté que vous avez pris soin de noter dans le mémo en dernière page de ce document...



Partie 2 : précautions d'usage :

1. Le premier test :

-Voilà le système est installé, pour le tester, laissez le vélo sur le pied d'atelier la roue en l'air loin de tout objet pouvant rentrer en contact avec le vélo ou la roue. Branchez la batterie (un petit arc électrique peut avoir lieu sur la fiche ceci est normal), appuyez sur le bouton on / off du contacteur, une lumière vous indique que le système est sous tension. Actionnez doucement l'accélérateur pour voir si tout fonctionne bien. Lorsque vous branchez et débranchez le câble batterie il est important de ne pas tirer sur le file mais plutôt sur la fiche afin de préserver le sertissage de la connectique.

2. Contact avec l'eau :

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

-Si vous roulez dans la boue, ne lavez pas votre vélo au jet d'eau ou au nettoyeur haute pression, lavez-le avec un chiffon humidifié.

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

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

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

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

Conseils généraux d'utilisation :

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

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

-Pour que le moteur marche dans des plages de régime correctes **utilisez des braquets courts** retenez qu'à l'inverse d'un moteur thermique de voiture, plus un moteur électrique prends des tours moins il consommera, et moins il chauffera. Pour la longévité de votre moteur Il est donc très important de respecter cette consigne d'utilisation. L'écran de contrôle vous permettra d'utiliser le kit au mieux de ces possibilités, même si vous ne l'avez pas encore acheté, n'hésitez pas à lire le mode d'emploi ci-dessous afin de bien comprendre le fonctionnement du KIT.

- ATTENTION : vérifiez **a chaque sortie** les serrages des différents éléments qui compose le système notamment, les vis 4 de plateau, les vis de fixation ISCG ,vis de fixation du moteur , les fixations des colliers rilsan , les serrages axe / manivelles.

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

-Nettoyez et graissez régulièrement les chaines de transissions, vérifiez régulièrement l'usure de vos pièces de transmission (du pédalier a la roue arrière) comme dérailleur, chaines, cassette, pignon , plateaux, l'utilisation du moteur augmente les contraintes sur ces pièces.

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

-Vérifier que les câbles ne dépassent pas, ne sont pas trop exposés ou ne sont pas pincer ou effiloche.

-Débrancher la batterie et ranger le câble dans le sac lors des descentes ou des passages délicats.

-Utilisez uniquement le kit sur un terrain privé l'utilisation sur la voie publique est strictement interdite, portez toujours un équipement de protection adapté, casque, gants, genouillères, coudières et protection dorsal.

- Nous vous rappelons que selon la loi :

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

Recharge de la batterie.

Utilisez uniquement le chargeur d'origine livré avec votre batterie, branchez la fiche de recharge du chargeur sur la batterie en respectant le code couleur.

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

La batterie prend place dans votre sac à dos, grâce à un câble avec connecteur rapide d'environ 1,30 mètres. Elle est reliée à un connecteur généralement placé près de la douille de direction.

Sortez la batterie du sac pour la charge, ne laissez jamais une batterie en charge sans surveillance, chargez la dans un endroit aéré avec aucune chose inflammable à proximité. Le chargeur peut être muni d'un ventilateur, il est possible que le bruit soit assez fort lors de la charge, notez que le ventilateur ce coupe en fin de charge. Les batteries sont livrées d'origine avec un système de régulation de charge et de décharge (appelé BMS). Si on descend trop bas en décharge ou que l'on surcharge une batterie, on aura des dégâts irréremédiables. Le BMS contrôle donc la surcharge et la sous-charge du système. Notre système offre une double protection en décharge (il y a deux BMS) et le chargeur régulera la charge de manière que vous n'avez pas plus de soucis à charger et décharger votre batterie que celle de votre téléphone ou ordinateur portable qui utilisent la même technologie. Le mode de stockage de votre batterie, l'humidité ambiante, la température de stockage trop faible ou trop élevée sont autant d'éléments qui influent sur la durée de vie de cette dernière.

Memo

Vélo 1 (model) :

Rondelle de calage pédalier coté droite (en mm) avec pédalier d'origine : _____ avec pédalier LIFT : _____.

Rondelle de calage pédalier coté gauche (en mm) avec pédalier d'origine : _____ avec pédalier LIFT : _____.

Rondelle de calage moteur (en mm) : _____.

Rondelle de calage tendeur (en mm) : _____.

Rondelle de calage roulette tendeur (en mm) : _____.

Vélo 2 (model) :

Rondelle de calage pédalier coté droite (en mm) avec pédalier d'origine : _____ avec pédalier LIFT : _____.

Rondelle de calage pédalier coté gauche (en mm) avec pédalier d'origine : _____ avec pédalier LIFT : _____.

Rondelle de calage moteur (en mm) : _____.

Rondelle de calage tendeur (en mm) : _____.

Rondelle de calage roulette tendeur (en mm) : _____.

LIFT-MTB marque déposée auprès de l'INPI, numéro national 4204659, Numéro de SIREN : 812 512 424
Pour toutes questions, contactez Nous : par téléphone +337 68 91 49 91 ou sur www.lift-mtb.com ou liftmtb@yahoo.com

Manuel utilisateur écran de contrôle :



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

1/ Installation :

L'écran de contrôle a un support prévu pour être fixé au niveau de votre potence, le support viens ce fixer entre le capot du jeux de direction et la potence, il peut dans certains cas nécessiter l'utilisation d'une ou plusieurs calles de direction et d'une vis de serrage capot plus longue. Notez que vous pouvez également déporter l'écran dans un sac à dos ou tout autre endroit sur le vélo. **ATTENTION :** Ne manipuler les pièces de direction de votre vélo que si vous êtes sûr de vous un mauvais remontage pourrait causer une chute ou une perte de contrôle de votre vélo.

2/ Branchement :

Vous devez brancher l'écran selon un sens bien précis, le file (**source**) qui est fixé vers le capot de direction vas vers la batterie, l'autre file (**load**) viens ce brancher sur le file de sortie moteur. que votre guidon tourne librement sans que les files ne soient trop tendues ou risque de ce débranché.

ATTENTION : Respecter scrupuleusement le sens du branchement toute inversion des pôles ou le non respect du sens de fonctionnement classique endommagerais de manière définitive votre écran de contrôle.

3/ Fonctionnement et interprétations des différentes données:

Les données principales ce trouve sur la partie haute a gauche et a droite, tandis que sur la partie base vous trouverez d'autres données qui vous indiquons d'autres informations complémentaires très utile aussi pour optimiser au mieux la gestion de votre consommation.



Vérifiez



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

Plus ce chiffre est élever plus vous consommerez, l'idéal est d'essayer d'avoir le chiffre le plus bas possible, pour cela utilisez toujours des braquets adaptés

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

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

Notez que vous devez dissocier la consommation en pic (pic de consommation maximal de quelques secondes) et la consommation continue, (consommation sur une période plus longue).

-Pour que le moteur correctement **utilisez des braquets court** retenez qu'a l'inverse d'un moteur thermique de voiture, plus un moteur électrique prends des tours moins il consommera, et moins il chauffera. Pour la longévité de votre moteur Il est donc très important de respecter cette consigne.

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

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

Cette zone rouge d'utilisation est un peut comme la zone rouge du compte tour de votre voiture. On peut y aller sans en abuser...

Tableau estimatif de consommations LIFT-MTB

Ci-dessous: mon niveau mon utilisation	Ci-dessous: consommation moyenne estimée en A/h	Batterie									
		5 A/H	5 A/H	8,7 A/H	8,7 A/H	11,6 A/H	11,6 A/H	14,5 A/H	14,5 A/H	17,4 A/H	17,4 A/H
		180 wh	180 wh	313 wh	313 wh	418 wh	418 wh	522 wh	522 wh	626 wh	626 wh
		Denivelé D+ théorique	Kilometrage théorique								
		5	5	8,7	8,7	11,6	11,6	14,5	14,5	17,4	17,4
je pedale beaucoup	6	700	28	1218	48,72	1624	64,96	2030	81,2	2436	97,44
je pedale très bien	8	600	24	1044	41,76	1392	55,68	1740	69,6	2088	83,52
je pedale bien	10	550	20	957	34,8	1276	46,4	1595	58	1914	69,6
je suis dans la moyenne	12	500	18	870	31,32	1160	41,76	1450	52,2	1740	62,64
je ne pedale pas fort	14	450	16	783	27,84	1044	37,12	1305	46,4	1566	55,68
je pedale très peu	16	350	14	609	24,36	812	32,48	1015	40,6	1218	48,72
je pedale vraiment très peu	18	250	12	435	20,88	580	27,84	725	34,8	870	41,76
je ne pedale presque pas	20	200	10	348	17,4	464	23,2	580	29	696	34,8

*Tableau non contractuel, donner a titre informatif.

En haut à droite : Ce trouve la valeur de l'intensité en volts restant dans la batterie. Avec cette indication vous pourrez avoir la valeur de batterie qu'il vous reste de manière plus précise que l'afficheur présent aussi d'origine sur le levier d'accélérateur du système LIFT. Batterie charger a fond l'afficheur indique environ 41 volts, le système est prévu pour couper a la valeur basse de 31 volts. (Pour une lecture plus précise vous devez attendre quelques secondes après l'utilisation du moteur afin que la donnée ce stabilise.) Ci-contre un tableau pour vous aider à lire ces indications, on constate que:

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

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

Partie basse :

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

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

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

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

ATTENTION : Afin d'éviter un accident, ne vous laissez pas distraire par la lecture de votre écran concentrez vous avant tout sur votre conduite.
L'écran de contrôle est non étanche : tout contact avec l'eau l'endommagerait de manière définitive.