

Manual de instrucciones:



¡Cuidado!

CADA USUARIO O PERSONA QUE NECESITE INTERVENIR O UTILIZAR ESTE KIT DEBE LEER CUIDADOSAMENTE Y COMPLETAMENTE TODAS LAS PÁGINAS DE INSTRUCCIONES CONTENIDAS EN ESTE MANUAL.

POR FAVOR, SIGA ESCRUPULOSAMENTE ANTES DE UTILIZAR ESTE PRODUCTO **LIFT-MTB**, DE LO CONTRARIO ESTARÁ EXPUESTO A GRAVES DAÑOS Y/O RIESGOS COMPROMETENDO SUS DERECHOS LEGALES.

GUARDE ESTE MANUAL PORQUE CONTIENE INFORMACIÓN IMPORTANTE SOBRE SU SEGURIDAD.

¡NO INTENTE HACER LAS OPERACIONES DE MONTAJE Y DESMONTAJE DE ESTE NUEVO PRODUCTO **LIFT-MTB** SOLO SI NO TIENE LAS HABILIDADES NECESARIAS!

Siempre busque la ayuda de un mecánico especialista. Siga las instrucciones de montaje y desmontaje que se llevan a cabo en este manual escrupulosamente y recuerde que lo hace bajo su exclusivo riesgo y peligro.

NOTA: Al igual que todos los manuales de instrucciones, está sujeto a cambios. Para averiguarlo, póngase en contacto con su distribuidor periódicamente o visite nuestro sitio web (www.lift-mtb.com) para recibir actualizaciones.

*Este manual es una guía diseñada para ayudarle a obtener el kit correcto y seguro en su bicicleta. El seguimiento de las diversas observaciones contenidas en este manual le garantizará el mejor rendimiento y fiabilidad de su sistema, y así evitar los errores más básicos que a menudo son causados por accidentes durante el montaje, uso o manejo del kit de motor **LIFT-MTB**.*

La palabra **ADVERTENCIA** le informa de que el incumplimiento de las indicaciones podría causar daños tanto a las herramientas como al usuario.

NOTAS GENERALES DE SEGURIDAD:

- *Los dispositivos de tren motriz de LIFT-MTB han sido diseñados exclusivamente para su uso en terrenos privados, para vehículos de dos ruedas movidos por propulsión humana en la base. Cualquier otra aplicación es una condición de peligro a la que LIFT-MTB se exime de cualquier responsabilidad.*
- *Los dispositivos de asistencia o motorización LIFT-MTB son productos de alto rendimiento que ofrecen más potencia que el soporte convencional y la motorización y requieren un grado de destreza. Tenga mucho cuidado, ya que el uso de una velocidad demasiado alta puede causar una pérdida de control del vehículo y posibles lesiones para el usuario o cualquier otra persona.*
- *El usuario tiene la responsabilidad de aprender las técnicas de uso correctas: consulte el Manual del Propietario de la Bicicleta y un distribuidor especializado en bicicleta en caso de duda.*
- *Pruebe el sistema de asistencia o motorización en una superficie plana, nivelada y sin obstáculos antes de llegar a terrenos más ásperos*
- *Controle siempre su velocidad, asegúrese de que es capaz de detenerse, utilice el sistema sólo en un lugar abierto, cuando esté seguro de no golpear nada y a una velocidad razonable. La instalación y el uso inadecuados del sistema LIFT-MTB pueden provocar la pérdida de control o un accidente, con consecuencias impredecibles y la posibilidad de lesiones graves.*
- *No inserte las manos en piezas móviles o capaces de mover, utilice guantes resistentes de cinco dedos que no reduzcan la sensibilidad y la capacidad de la toma.*
- *No cambie la configuración del sistema para obtener servicios diferentes a los proporcionados por el fabricante (por ejemplo: batería de 36 voltios)*
- *Antes de atacar cualquier operación de montaje, examine cuidadosamente el área de trabajo, tratando de evitar posibles condiciones peligrosas. Evite trabajar en condiciones oscuras, reúna y utilice las herramientas adecuadas.*
- *Por favor, concéntrese adecuadamente y tome todas las precauciones antes de usar componentes que puedan causar daños*
- *Es útil durante el uso de su bicicleta para usar un casco y conducir con precaución y responsabilidad.*
- *Todas las operaciones extraordinarias de manipulación deben ser llevadas a cabo única y exclusivamente por una persona calificada autorizada por LIFT-MTB.*
- *Asegúrese de que el sistema está apagado, la batería desconectada antes de realizar cualquier intervención.*
- *Una carga alta en el sistema (peso total superior a 100 kg y una pendiente superior al 15%) la reducción respectiva de la velocidad, así como las roturas regulares para evitar el sobrecalentamiento del sistema.*

NOTA AMBIENTAL

Con el fin de proteger el medio ambiente, debe reciclar sus baterías a través de una instalación especializada una vez que esté fuera de uso.

ADVERTENCIA: *El freno de red, utilizado en ciertas fases de montaje, es peligroso en caso de contacto con los ojos o con la piel.*

PARTE 1: La instalación:

Hemos hecho este manual de una manera muy precisa para que sea lo más completo posible, lo que puede dar a primera vista una impresión de complejidad.

Tenga la seguridad, una vez asimilado, los pasos son simples si usted tiene algún conocimiento de la mecánica de la bicicleta.

Algunos pasos se realizan solo una vez durante el primer ensamblado: se especificará en el subtítulo. A continuación, el texto estará en una tabla *atenuada* y en *cursiva*.

Una vez en foco, durante los siguientes aparatos y desmontajes, sólo se requieren los pasos 2/8/8/9/10/11/12/13.

Instalación del control del acelerador	Fotos
<p><u>(Solo es necesario el paso en la primera edición)</u></p> <p><i>-El acelerador se puede montar a la derecha o dejar indiferentemente dependiendo de sus preferencias.</i></p> <p><i>Pero a la derecha, el controlador de conmutación de velocidad trasero puede interferir con el funcionamiento del acelerador.</i></p> <p>-Recomendamos una montura izquierda, a continuación, <i>acelerará ya sea:</i></p> <p>-1- Vecla falange del dedo índice (esta posición es generalmente la más neutral y la menos agotadora para las cuotas largas)</p> <p>-2- En el pulgar izquierdo (esta posición es más eficaz en pasajes técnicos, pero puede ser más agotador a largo plazo.)</p> <p><i>Enfrente: montaje del lado izquierdo (dedo índice) y del pulgar izquierdo.</i></p> <p><i>-Desmonta el mango, coloca el controlador apriételo con la ayuda del pequeño tornillo BTR</i></p> <p><i>Advertencia: No utilice un manillar de carbono con el acelerador, el tornillo de punto afilado demasiado fuerte podría dañar la fibra</i> <i>Carbono con un riesgo significativo de rotura del manillar.</i></p> <p><i>-Ajuste los ajustes de la palanca de freno y otros controles en relación con este nuevo controlador para que se sienta cómodo.</i></p> <p><i>-Por su seguridad, tenga cuidado de no interferir con el funcionamiento del freno con este nuevo controlador.</i> <i>Asegúrese de probar antes de usar que todo funciona bien.</i></p>	<p data-bbox="1107 409 1187 450">Fotos</p>   

Interfaz de control del acelerador:

En el paquete de piezas tiene una pequeña pieza de interfaz, que mejora la ergonomía del gatillo en la posición de índice izquierdo. **Esta es para nosotros la mejor solución con respecto a la ergonomía para montajes largos.**

Sin embargo, no se instala voluntariamente para darle la libertad de usarlo o no.

Para hacer las primeras pruebas y determinar si esta solución es la mejor para usted, puede intentar tocar la interfaz en el controlador.

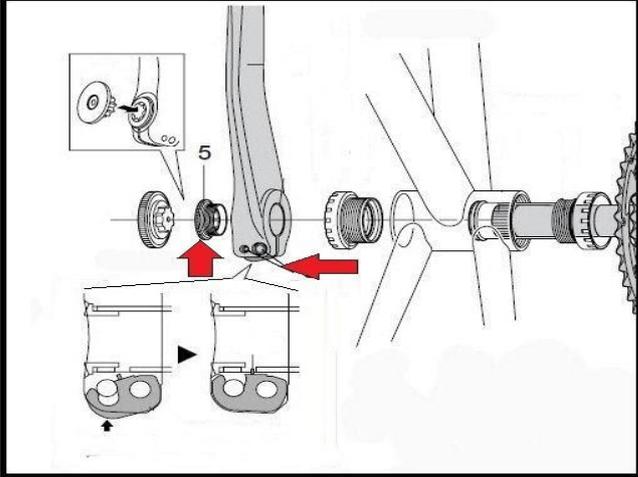
Si esto le conviene puede arreglar esto de una manera sostenible perforando en lugares definidos 3 agujeros de 2 mm y colocando los tornillos específicos, por debajo de las dos maneras de utilizar el controlador, el dedo índice y el pulgar:



2- Qúitate el pedal

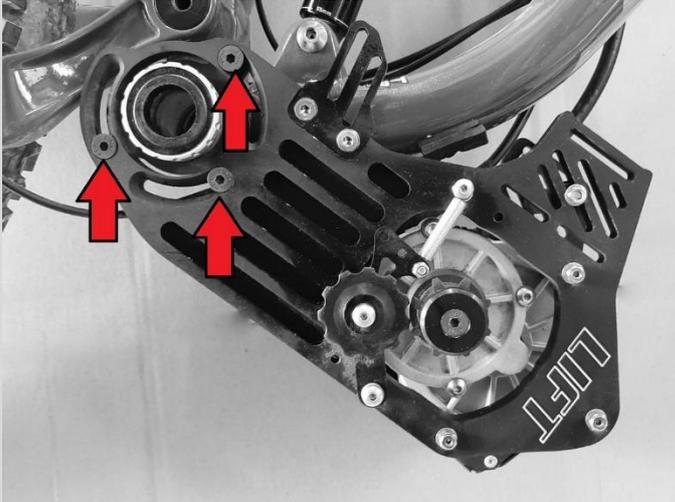
Para ello, utilice el pedal y las herramientas específicas de su modelo de pedal si es necesario (es posible que se requieran herramientas específicas o un arrebato de manivela).

Dado que esto puede variar de montaje en montaje, realice un seguimiento del número y la posición de los anillos de aparejo que se colocan para configurar el pedal y el antidescarrilamiento (si tiene uno), puede utilizar la nota al final de la guía para registrar la información y facilitar el reensamblaje más adelante.

Desmontaje	Fotos
<p data-bbox="124 416 751 499"><u>Procedimiento de desmontaje del pedal</u> <u>Shimano Hollowtech</u></p> <p data-bbox="70 539 804 730">Desenrosque <u>completamente</u> los 2 tornillos BTR, desbloquee y retire el tornillo del eje (gracias a la herramienta shimano ref: TL-FC16), retire la manivela izquierda, retire la cadena, luego simplemente tire de la manivela derecha o toque ligeramente en el mazo en el eje del pedal lateral izquierdo para extraer el pedal (foto debajo a la izquierda).</p> <p data-bbox="70 1021 804 1104"><u>Desmontaje para modelos de carreras frente a CINCH, X TYPE y SRAM GXP</u></p> <p data-bbox="70 1189 804 1346">Retire la cadena, monede totalmente el más pequeño de los tornillos BTR dentro de la manivela derecha, para extraer la manivela, simplemente tire de la manivela izquierda o toque ligeramente en el mazo en el eje derecho para extraer el pedal (en la imagen de abajo a la derecha).</p> <p data-bbox="70 1688 804 1756"><u>Ahora tienes tu bicicleta sin pedales sólo con la caja de pedales (como en la foto enfrente.)</u></p>	 <p data-bbox="831 427 1469 904">Este diagrama ilustra el proceso de desmontaje de un pedal Shimano Hollowtech. Muestra la manivela izquierda y derecha, el eje del pedal y los tornillos BTR. Una flecha roja indica la dirección en la que se debe tirar de la manivela izquierda para extraer el pedal. El número '5' indica un punto específico de la manivela.</p>  <p data-bbox="836 949 1481 1429">Esta fotografía muestra un pedal Shimano Hollowtech siendo desmontado de la manivela. Una flecha roja apunta al tornillo BTR que se está desenroscando. Se puede ver la manivela izquierda y la manivela derecha.</p>  <p data-bbox="836 1487 1490 1912">Esta fotografía muestra la caja de pedales de una bicicleta después de haber sido desmontado el pedal. La caja de pedales está visible en primer plano, mostrando su interior y su conexión al eje del eje.</p>

-3-Preensamble del sistema para el ajuste de alineaciones.

(Paso necesario sólo en la primera configuración)

Preensamble del sistema LIFT-MTB	Fotos
<p><i>-El sistema LIFT-MTB está atornillado con 3 tornillos BTR en los pernos ISCG en su marco (parcelas proporcionadas en la base para recibir un anti descarrilamiento).</i></p> <p><i>Si su marco no tiene estos pernos, debe utilizar el anillo adaptador ISCG disponible en la sección "accesorios" de nuestro sitio web</i></p> <p><i>-Inicialmente atornillará temporalmente el sistema con los 3 tornillos BTR más cortos.</i></p> <p><i>-Coloque el sistema paralelo al suelo, o en la parte inferior como en la foto opuesta.</i></p> <p><i>Este posicionamiento temporal hará que el motor sea más accesible, lo que le permitirá ajustar la alineación más fácilmente.</i></p>	

-4- Ajuste el número de arandelas de paralizar necesarias en el eje del pedal

(Paso necesario en la primera configuración:

Establezca el número de arandelas de paralización necesarias en el eje del pedal

-Una vez que el sistema está montado, es necesario ajustar el número de arandelas de parada necesarias entre la caja del pedal y el pedal.

-Montar la manivela derecha con el eje, apretar la manivela en el eje, a continuación, añadir arandelas de cuña para obtener un mínimo de 4 mm de cuñas al principio para que la rueda libre del pedal no frote en el rodamiento de la caja de pedales.

(para la versión de 30 ejes, 2 mm puede ser suficiente).

ADVERTENCIA: Para que el sistema funcione bien, debe **obligatoirement** tener un número de anillos de calibración mayor o igual a 4 mm de espesor entre el pedal y la caja de pedales (como se muestra enfrente) de lo contrario la bandeja puede frotarse contra el soporte del motor.

-Inserte la manivela y el eje correctos en la caja del pedal, y asegúrese de que hay suficientes arandelas de cuña para que el pedal no toque ninguna otra parte cuando está girando.

-Ajuste lo mejor que pueda para asegurarse de que la línea de la cadena es buena y el eje está centrado.

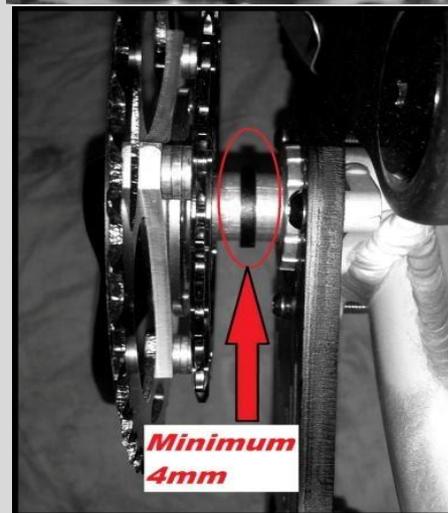
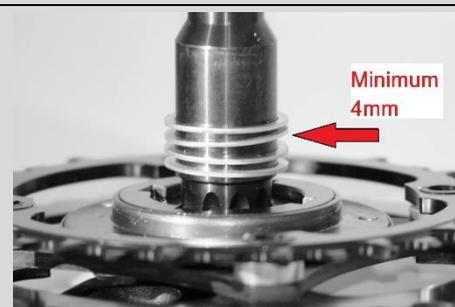
-Compruebe que hay un espacio mínimo de 4 mm entre la placa de soporte del motor y la bandeja (como en la foto opuesta), pero también entre todas las demás piezas giratorias y las piezas fijas, incluidos los 3 tornillos de la fijación del sistema y el pedal.

-Si no hay suficiente espacio entre las piezas fijas y móviles (o si el eje está demasiado descentrado), añada las arandelas de calibración necesarias para funcionar correctamente (como se muestra enfrente).

-Con el fin de ahorrar tiempo en sus futuras monturas, asegúrese de anotar en la nota al final del documento el número de anillos de cuña que utiliza en el pedal.

Tenga en cuenta que para algunos montags con marcos muy estrechos, es posible desplazar la fijación de las bandejas (como en la foto opuesta a la figura 2) con el fin de centrar mejor el eje del pedal.

Fotos



-5- Centrado del motor.

(Paso necesario sólo en la primera configuración)

Centrado del motor

ADVERTENCIA: Este es el paso más importante para mantener su kit funcionando sin problemas!

Para evitar cualquier descarrilamiento que pueda dañar su KIT, el a dosel de salida del motor debe estar bien delante de la rueda de tendor y la bandeja de transmisión principal (la bandeja más grande) ver la foto opuesta.

-Coloque la manivela/ eje correcto en su caso, coloque este conjunto contra la caja del pedal, luego compruebe la alineación del conjunto.

-El gable tiene un juego funcional normal de unos pocos milímetros en la traducción de derecha a izquierda: poner el dosel en la posición media (ni en una parada derecha ni en una parada izquierda) para el ajuste inicial.

-ADVERTENCIA: La bandeja generalmente tiene un velo ligero de 3 mm a 5 mm, visible cuando se giran las manivelas hacia atrás. Este velo se debe a los ajustes de la rueda libre, este velo es normal.

-Para obtener un buen ajuste, alinearé el motor con las tuercas de 8 mm en los 3 tornillos del accesorio del motor, apretando y aflojando las tuercas a cada lado del plato giratorio para tener una alineación perfecta. (Ver foto opuesta).

También puede jugar en algunos casos en los pliegues del eje del pedal (ver etapa 4).

Advertencia: El apriete de par de estas tuercas de 8 mm es de 3 Nm como máximo.

-Compruebe la alineación perfecta del motor con un conjunto y la alineación perfecta del motor como en las fotos opuestas.

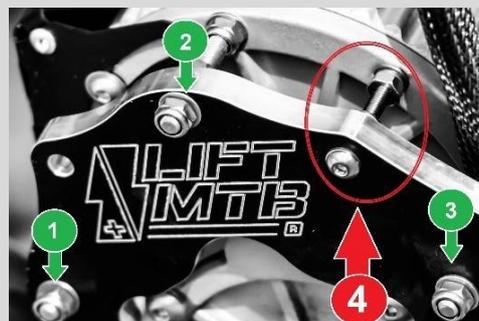
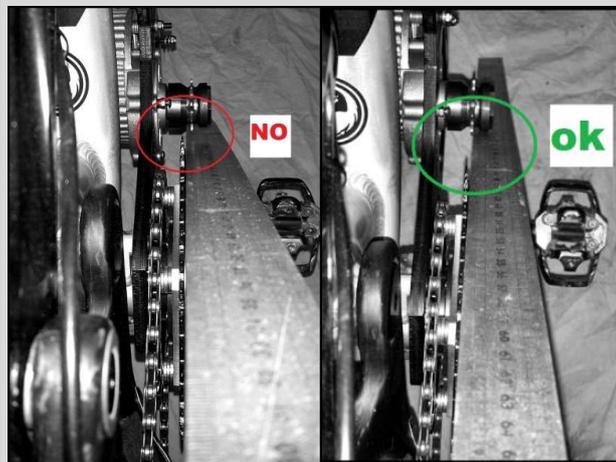
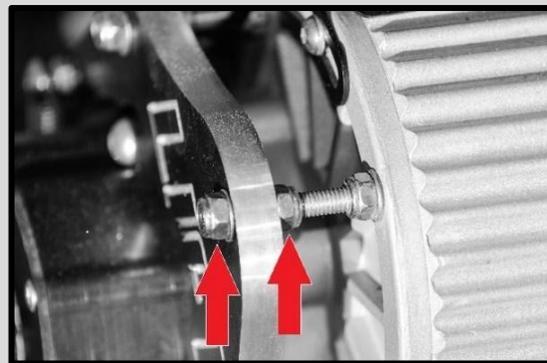
ADVERTENCIA: Una buena alineación del ardor de dosel/placa y cadena es esencial para el correcto funcionamiento del kit. Es imperativo que lo revise regularmente.

Si el sistema es ruidoso en la cadena, compruebe la alineación.

-Con el fin de ahorrar tiempo en sus futuras monturas, asegúrese de anotar en la nota al final del documento el número de anillos de calibración que utiliza a nivel del motor.

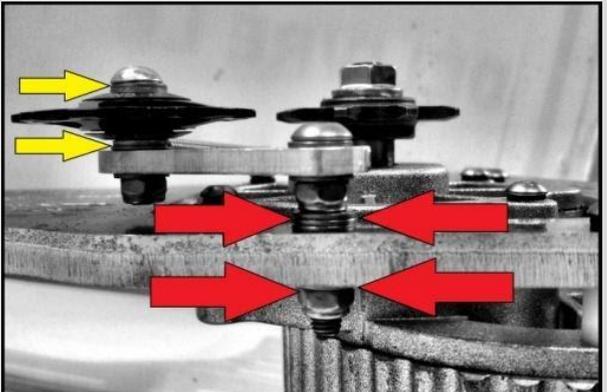
Puede (dependiendo de las versiones) añadir un accesorio de tornillo 4 para fijar el motor (ver foto enfrente, tornillo No. 4 en rojo), este accesorio de tornillo, así como las tuercas de contador se proporcionan en el kit de piezas, antes de colocar el tornillo, comprobar que hay una inserción mínima en el roscado de 8 mm (par de apriete máximo 3Nm).

Fotos



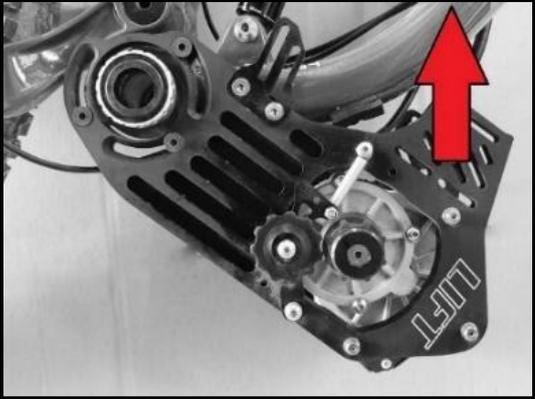
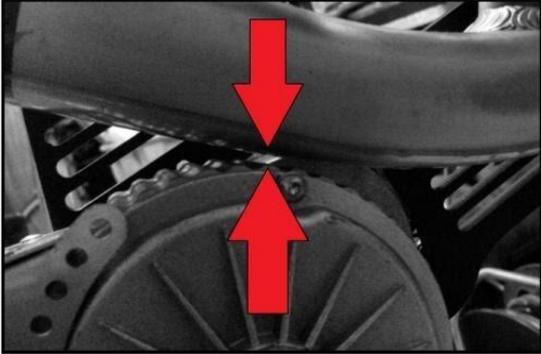
-6- Ajuste el número de discos necesarios para el tendor.

(Solo es necesario el paso en la primera edición)

<u>Establezca el número de arandelas necesarias para el tendor.</u>	Fotos
<p>-De la misma manera que la rueda de tendor de la cadena debe llegar bien delante del motor de salida a dosel y la bandeja.</p> <p>-Para obtener una buena alineación, organizar las arandelas de cuña proporcionadas a cada lado de la ruleta (flechas pequeñas) y tendor (flechas grandes) en la foto opuesta.</p> <p>-Asegúrese de que el tendor de cadena tiene un juego de carrera mínimo para que pueda sin juegos excesivos girar libremente alrededor del eje.</p> <p>-Con el fin de ahorrar tiempo en sus futuras monturas, asegúrese de anotar en la nota al final del documento el número de anillos de calibración que utiliza en la cadena tendor y ruleta.</p>	

-7.1- Ajustar el punto de contacto en su marco

(Paso necesario sólo en la primera configuración)

<u>Ajuste el punto de contacto en su marco</u>	Fotos
<p>-A- Ajuste de la almohadilla de soporte de la carcasa del motor:</p> <p><i>En la mayoría de los casos, el motor se detiene en el tubo inferior del bastidor.</i></p> <p><i>Antes de apretar el sistema de forma permanente debe (durante el primer montaje), colocar un pellet de espuma pegajosa proporcionado en el kit en el tubo inferior de su marco para no dañarlo.</i></p> <p><i>Para ajustar la almohadilla de pegatina, retire la manivela derecha y el eje del pedal, luego gire el motor en una posición alta (como en la primera foto opuesta) para que toque el tubo debajo del marco (como en la segunda foto).</i></p> <p><i>Esto determinará el punto de contacto entre el bastidor y la carcasa del motor.</i></p> <p><i>Es en este punto de contacto entre las dos flechas en la foto opuesta que va a pegar la espuma de pegatina.</i></p> <p>-B- Ajuste de la almohadilla de soporte de alu:</p> <p><i>-Hay 2 sellos de goma (en la imagen de enfrente) es apuntar y ajustar en cada lado.</i></p> <p><i>-Estas almohadillas actúan como un segundo fulcro para aumentar la rigidez torsional.</i></p> <p><i>Estas almohadillas se apoyan contra el lado derecho e izquierdo del tubo inferior del marco.</i></p> <p><i>-La parte de goma de la almohadilla es muy larga original (ver foto opuesta) con el fin de adaptarse a todo tipo de marco.</i></p> <p><i>Por lo general, es necesario cotejarlo para ajustarlo lo mejor posible.</i></p>	  

-Para determinar su longitud ideal, coloque el motor para abordar la carcasa del motor contra el tubo inferior, como en el paso anterior (7), a continuación, bloquear los 3 tornillos.

-Determinar la ubicación ideal en el soporte para que la almohadilla soporta tanto como sea posible plana en el marco (se puede colocar de varias maneras)

-Finalmente, mida como en la foto opuesta a la brecha entre el marco y el soporte (por ejemplo, 10 mm).

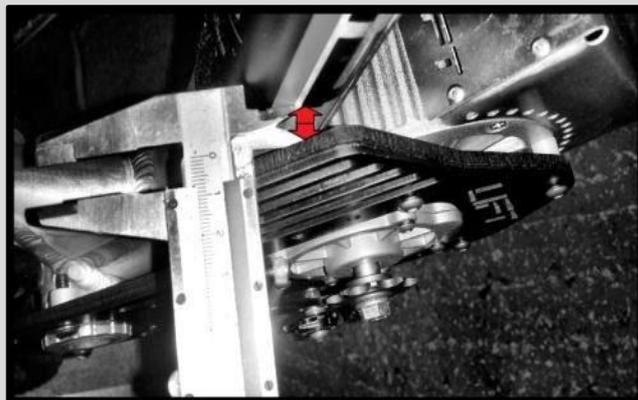
-Entonces, usando un cortador, cortar la almohadilla al mismo tamaño mediante la adición de un margen de 3 milímetros, (corte a 13 mm si mantiene el mismo ejemplo) ver la foto opuesta.

-Finalmente afloje los 3 tornillos ISCG, con el fin de tener el juego necesario para colocar las almohadillas en el lugar elegido, colocar el motor en una posición alta y luego apretar las almohadillas a la posición adecuada.

-Al apretar el sistema, las almohadillas deben tocar el marco con franqueza y estar muy ligeramente comprimidos (como en la foto opuesta flecha roja).

A continuación, para la versión enmarcada:

-Apriete los dos tornillos BTR en el tubo roscado a un par máximo de 5Nm (**Tenga cuidado** si se aprieta demasiado fuerte se girará la placa en el lado izquierdo!) Con el fin de venir ligeramente pellizcar el tubo por debajo del marco, a continuación, bloquear con las tuercas de contador. (El sistema de apriete se puede mover a otro agujero dependiendo de las versiones del bastidor)



Apriete de la conexión superior motor / bastidor:

En la parte superior deben venir las placas izquierda y derecha para sujetar el marco, para que el motor quede correctamente fijado.

A / Para la posición debajo del marco:

-En el lado izquierdo apriete el tornillo tensor al máximo y luego coloque el extremo del cable en el sistema de apriete (flecha azul).

- Pase el cable del lado izquierdo al lado derecho, ajuste y coloque la funda protectora de goma en el cable para proteger el marco.

- Coloque el cable alrededor del tornillo BTR del lado derecho apretando (flecha roja), luego tense el cable tanto como sea posible mientras aprieta el tornillo BTR.

- Cortar el cable sobrante con alicates dejando unos 4 cm, luego apretar el extremo del cable suministrado con el sistema, para evitar que se deshilache.

- Pasar el cable restante a través de la funda de protección de goma (flecha amarilla).

- Utilice una llave de 8 mm para apretar la tuerca para tensar el cable (flecha verde), el objetivo es comprimir las almohadillas de goma contra el marco.

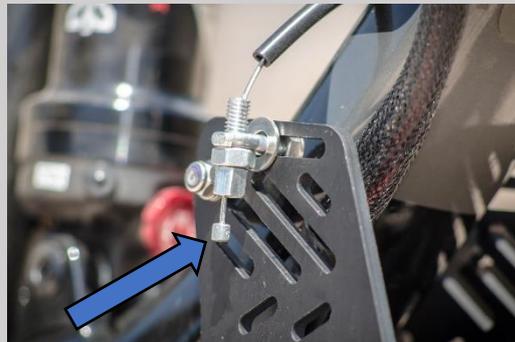
-Finalmente, apriete la contratuerca con una llave de 10 mm para bloquear el conjunto.

B / Para la posición interna:

-Los pasos de montaje son idénticos, bastará con pasar el cable por debajo del tubo del cuadro.

ATENCIÓN :

Compruebe el ajuste de platino con regularidad



-7.2- Ajuste de obstrucciones:

(Paso necesario sólo en la primera configuración)

Ajustar el casco del motor

Ajuste la pezuña debajo del motor, cambie su posición para que esté chapada contra el bastidor y proporcione el máximo espacio libre con el suelo.

Advertencia: Hay 3 tornillos en total, 2 tornillos en la bandeja del motor a la izquierda, y 1 tornillo en el otro lado

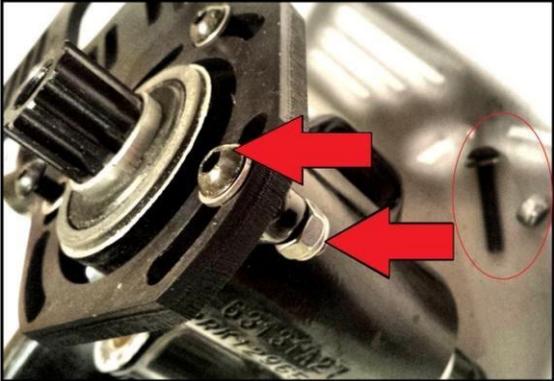
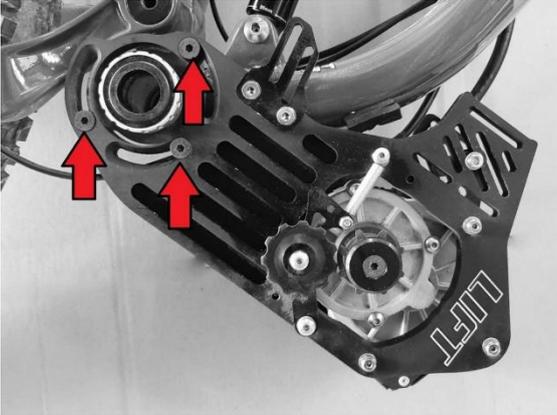
Para la versión interna del motor de fijación, puede ser necesario mover el controlador (la caja negra conectada al motor por cables) en una parte fija de la bicicleta (como en la foto opuesta) porque a veces no pasa a través de la carcasa debido a las barras de suspensión o el amortiguador.

Si la sartén protectora de aluminio con el kit deco toca puede hacer un corte o quitarlo.

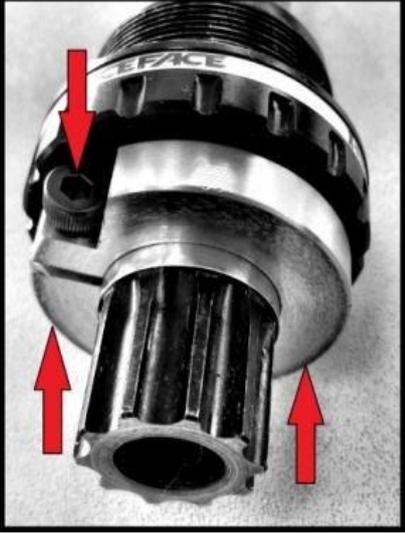
Fotos

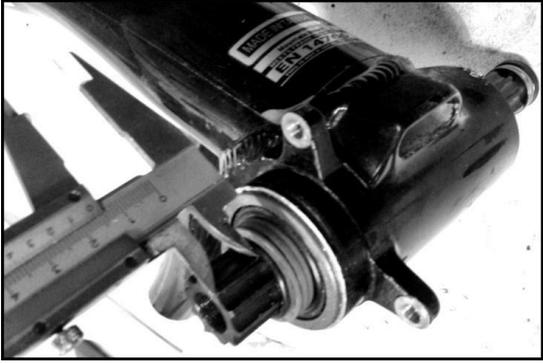


-8- Apriete final del sistema:

Apriete del kit	Fotos
<p>Una vez que todo está perfectamente alineado, y la pezuña está configurada, todo lo que queda es apretar el sistema permanentemente.</p> <p>Diferentes longitudes de tornillos de soporte BTR vienen con el kit: largo y más corto.</p> <p>Recomendamos poner las más largas si es posible y añadir contra-nueces como en la foto opuesta.</p> <p>Si uno o más tornillos son demasiado largos no se montan en uno de los 3 pernos (algunas roscas pueden no ser descorchar), utilice un tornillo más corto.</p> <p>En este caso es aconsejable montar este tornillo con el freno de red "medio".</p> <p>Una vez que el soporte está en su lugar en la posición alta como se ve arriba, apriete los 3 tornillos firmemente, luego coloque, si es posible, las contra-tuercas como se muestra enfrente, o agregue el freno de red.</p> <p>ADVERTENCIA: Asegúrese de que los tornillos no son demasiado cortos y de que utilice suficiente superficie de roscado (marca: el tornillo debe sobresalir ligeramente de la tuerca).</p> <p>Asegúrese de que los tornillos no son demasiado largos, ni golpean otras piezas que puedan estar moviéndose más tarde (amortiguador, brazos de freno o suspensión, etc.).</p> <p>Asegúrese de que sus suspensiones funcionen a lo largo de sus años de viaje de interacción con el sistema del motor, desinflar las suspensiones si es necesario para hacer esta verificación.</p>	 

9- Montaje final del pedal:

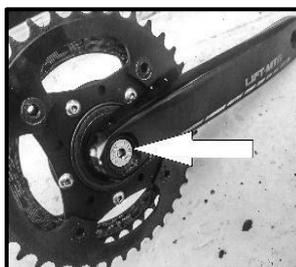
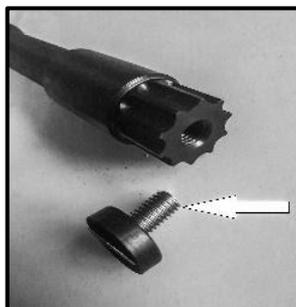
Montaje final del pedal	Fotos
<p><u>-9.1- Si tiene un marco de ancho roscado clásico tipo BSA 68/73 o BB92 / PF30/ BB30...</u></p> <p>-A-Si aún no lo ha hecho, apriete firmemente el tornillo de la manivela derecha en el eje del pedal</p> <p>-B-Inserte arandelas de cuña entre la manivela y la caja de pedales (ver etapa 4)</p> <p>-C-Inserte el eje en los rodamientos de la caja de pedales.</p> <p>-D-Coloque el collar de sujeción a la izquierda. Placa cerrar el cuello contra la rodadura de la caja de pedales, apretar el collar con el tornillo BTR (<u>Advertencia:</u> par máximo para el tornillo 2 Nm)</p> <p>-E-Colocar y luego apretar la manivela izquierda (pensar en engrasar las ranuras del eje)</p> <p><u>Su pedal debe correr libremente y sin jugar!</u></p> <p>-Si hay juego, asegúrese de que el collar de sujeción esté aturdido contra los rodamientos del pedal.</p> <p>-Si el pedal no gira libremente, asegúrese de que el collar no comprima demasiado los rodamientos del pedal.</p> <p><u>ADVERTENCIA:</u> Compruebe con cada salida que su pedal no tiene juego, si está en los tornillos del eje del pedal, y los tornillos de la bandeja que requieren una atención especial. Si es así, compruebe el cumplimiento del ensamblado.</p>	

Montaje final del pedal	Fotos
<p><u>-9.2- Si tiene un marco de descenso con una caja ancha en pedal de 83 mm o 107 mm o HXR</u></p> <p>-A-Si aún no lo ha hecho, apriete firmemente la manivela derecha en el eje del pedal.</p> <p>-B-Inserte las arandelas de cuña entre la manivela y la caja de pedales (ver etapa 4).</p> <p>-C-Inserte el eje en la caja del pedal.</p> <p>-D-En la mayoría de los casos, no será posible colocar la abrazadera en el lado izquierdo (si es posible siga las instrucciones del paso 1 anterior).</p> <p>De lo contrario, tendrá que añadir las arandelas de cuña entregadas con el kit y en algunos casos una junta tórica o una arandela elástica para no comprimir demasiado los rodamientos.</p> <p>-Coloque la manivela derecha firmemente contra la caja del pedal, luego coloque el sello de goma suave en el eje, luego el número necesario de anillos de cuña con el fin de tener alrededor de 16 mm de ranuras que sobresalen en el eje.</p> <p>-E-Colocar y luego apretar la manivela izquierda firmemente (toque ligeramente en las manivelas para poner la manivela en su lugar).</p> <p><u>Su pedal debe correr libremente y sin juegos!</u></p> <p>- Si hay juego, asegúrese de que hay suficientes lavadoras estancadas (añadir al menos una lavadora estancada).</p> <p>-Si su pedal no gira libremente, hay demasiadas arandelas estancadas (retire al menos una arandela estancada).</p> <p>-En la versión HXR asegúrese de que las bandejas no tienen un juego lateral, una vez que todo está apretado, tire de las bandejas firmemente de izquierda a derecha, si detecta el juego, añadir discos de cuña en el eje. De lo contrario, corre el riesgo de descarrilar.</p> <p>ADVERTENCIA: Compruebe con cada salida que su pedal no tiene juego y, si es necesario, compruebe el cumplimiento del conjunto.</p>	

Precaución muy importante: Compruebe el tornillo de la manivela regularmente.

Requiere un apriete muy regular en los primeros kilómetros. Recomendamos comprobarlo cada kilómetro en los primeros 5 a 10 kilómetros, mientras que la manivela que montó tiene el eje. Considere aflojar el collar de la abrazadera con cada apriete para permitir que la manivela se mueva hacia adelante en el eje.

Después de algunos aprietes se puede utilizar el freno de red de tipo loctite azul.



-10- Configuración de la cadena de transmisión primaria:

Le recomendamos encarecidamente que antes de cualquier otra cosa compruebe una última vez la alineación correcta de la bandeja / tendor / conjunto gable utilizando un conjunto (ver paso 5) para evitar cualquier incidente que podría dañar el sistema.

Ahora coloque la cadena de transmisión primaria en el dosel, tire suavemente del tendor para colocar la cadena en la bandeja y girar la bandeja lentamente para colocar la cadena.

ADVERTENCIA: No manipule la cadena o la transmisión de la bicicleta cuando el sistema esté en tensión.



-11- Montaje de la caché de la cadena:

Montaje de la caché de la cadena	Fotos
<p><i>Durante las primeras pruebas no es necesario montar la caché de cadena. Esto le permitirá comprobar la alineación correcta y desmontar rápida y fácilmente la cadena si es necesario.</i></p> <p><i>Una vez que esté seguro de que todo está perfectamente alineado, puede montar la caché de la cadena con los dos tornillos BTR (flecha roja), como en la foto opuesta y luego colocar la placa de bloqueo con los dos tornillos cruciformes (flecha verde).</i></p> <p>ADVERTENCIA: Dependiendo de los modelos de caché de cadena, es posible que deba quitar la cadena principal (paso 10) para colocar la memoria caché.</p>	

-12- Conecte el contactor de encendido/apagado y el control del acelerador

Conecte el contactor de encendido/apagado y el control del acelerador	Fotos
<p>Notarás que el control tiene un enchufe impermeable de varios pines, que te permitirá dejar el control del acelerador en su lugar y desmontar solo el motor de la moto, facilitando el manejo y te ahorrará tiempo si cambias de configuración regularmente.</p> <p>Esta cápsula a veces es difícil debido al sello.</p> <p>Asegúrese de que está completamente conectado o el sistema no funcionará.</p> <p>ADVERTENCIA: Alinee siempre las flechas de las dos hojas de conexión a riesgo de dañar la conexión.</p>	

-13- Finalizar la edición

Finalizar edición	Fotos
<p>Debe ejecutar el cable de alimentación de la batería a lo largo del tubo inferior hasta la toma de dirección. Todo lo que tiene que hacer es finalizar el montaje poniéndose unos collares de rilsan si es necesario para asegurar los cables.</p> <p>Un soporte de cable de aluminio asegura el conector Anderson: se puede poner en la horca o debajo de la toma del timón o debajo de la horca para evitar que el cable pase demasiado de derecha a izquierda.</p> <p>Coloque el cable de control del acelerador con dos collares serflex, ya sea a la funda del freno o a la funda de descarrilamiento, como en la foto (flecha verde), para evitar que el cable se doble a nivel de unión al girar el manillar.</p> <p>ADVERTENCIA: Es imprescindible comprobar que sus suspensiones funcionan correctamente sin interactuar con el sistema del motor.</p> <p>Para ello, desinflar las suspensiones y hacer que funcionen para ver si funcionan todo el camino sin que las ruedas u otra parte colisionen u obstruyan el funcionamiento clásico de su bicicleta.</p> <p>Si tienes alguna duda, no uses tu bicicleta y pídele consejo a una persona competente.</p> <p><u>Nota sobre la conexión</u></p> <p>Usamos conexiones Anderson.</p> <p>Si observa un corte de energía, asegúrese de que la conexión esté recortada.</p> <p>A veces el listón que bloquea el enchufe no está bien recortado, causando mal contacto.</p> <p>Este caso sigue siendo extremadamente raro, y si esto le sucede a usted, simplemente tiene que empujar el enchufe hacia atrás para que el listón para sujetar el enchufe correctamente. Encontrará un conjunto de conectores de antemano en el kit de piezas de su kit, que le permitirá reemplazarlo si por alguna razón esto es necesario.</p>	   

-14- Desmontaje de su kit:

Desmontaje del kit

Para desmontar el kit y encontrar su bicicleta clásica, retire el enchufe del control manual, retire las cadenas de transmisión, desmonte el pedal con un arrebato de manivela tipo ISIS (ver foto enfrente). Tenga en cuenta las dimensiones y la posición de las arandelas de paralado que eliminará de la nota al final del documento (no dude en hacer un diagrama simple si es necesario). Desbloquear los 3 tornillos ISCG del soporte del motor, disociar el sistema del motor, enrollar su pedal original entregando las bodegas necesarias en cada lado, que se cuidó de anotar en la nota en la última página de este documento...

Fotos



Parte 2: Precauciones

1. La primera prueba

-Aquí, el sistema está instalado. Para probarlo, deje la bicicleta en el pie del taller, la rueda en el aire lejos de cualquier objeto que pueda entrar en contacto con la bicicleta o la rueda. Enchufe la batería (*un pequeño arco eléctrico puede tener lugar en el enchufe esto es normal*), presione el botón de encendido / apagado del contactor: una luz le dice que el sistema está encendido.

-Poco a poco encienda el acelerador para ver si todo está funcionando bien.

ADVERTENCIA: Al enchufar o desenchufar el cable de la batería, es importante no tirar del cable, sino más bien el enchufe para conservar la configuración del conector.

2. Contacto con el agua

-El sistema **LIFT-MTB** es impermeable a proyecciones ocasionales, se puede montar sin miedo en un terreno ligeramente húmedo o bajo un pequeño aguacero de unos pocos minutos, pero evitar en la medida de lo posible todas las salpicaduras de agua en el sistema.

-Si usted está montando en el barro, preferiblemente lavar su bicicleta con un paño humedecido en lugar de un aerosol de agua o limpiador de alta presión.

-Si necesita limpiar el resto de la bicicleta con un chorro de agua o karcher, aisle la parte del motor, el acelerador y el conector con una bolsa de plástico, por ejemplo, o desmonte el sistema.

-Después de lavar en seco lo mejor posible todas las partes que puedan haber estado en contacto con el agua.

-La batería y la pantalla de control no son absolutamente impermeables, así que no los exponga al agua.

-Si su sistema está expuesto inadvertidamente al agua, desenchufe inmediatamente la batería y no la utilice hasta que se haya secado lo mejor posible. Puede ser necesario dejar que se seque durante mucho tiempo en un lugar seco y cálido para que la humedad que puede estar presente se escape antes de que se vuelva a energizar. Si tiene alguna duda, póngase en contacto con nosotros.

Cualquier devolución de un sistema defectuoso debido al contacto con el agua no se tomará bajo garantía.

3. Consejos de uso general

-Te darás cuenta de que una vez que el motor está montado, si giras la rueda de la moto hacia atrás, hay una resistencia muy fuerte, es bastante normal. **No es aconsejable operar el sistema en esta dirección.**

-Asegúrese de no forzar el sistema utilizándolo como ciclomotor. Además de aumentar su consumo exponencialmente, esto podría disminuir la vida útil de algunas partes.

-Para que el motor funcione en rangos de revoluciones correctos y no caliente es necesario:

Utilice los mayores dos tamaños posibles en el cassette trasero

Recuerde que a diferencia de un motor térmico de coche, cuanto más tome turnos, menos consumirá, y cuanto menos se caliente, por lo que idealmente necesita girar las pierns relativamente rápido para estar en los engranajes adecuados.



-Para la longevidad de su motor, por lo tanto, es muy importante respetar estas instrucciones. La pantalla de control le permitirá utilizar el kit lo mejor que pueda. Incluso si aún no lo ha comprado, no dude en leer las instrucciones a continuación para entender cómo funciona KIT.

-En cuanto a la batería, no está protegida por una carcasa. Tenga cuidado de no escandalizarlo o aplastarlo. Asegúrese de mantener una temperatura de almacenamiento: 10 a 42 grados en un ambiente seco. En funcionamiento, la temperatura de descarga ideal oscila entre -5 y 42 grados. La batería no es impermeable especialmente no lo exponga al agua.

- CUIDADO:

Compruebe **en cada salida** el apriete de los diversos elementos que componen el sistema, incluyendo los tornillos de la bandeja 4, los tornillos de fijación ISCG, los tornillos de la fijación del motor, las fijaciones de los collares rilsan, las abrazaderas de eje / manivela.

Utilice el freno de red medio si observa un aflojamiento recurrente.

-Limpiar y engrasar las cadenas de transmisión regularmente, comprobar regularmente el desgaste de sus piezas de transmisión (desde el pedal a la rueda trasera) como descarrilamiento, cadenas, casete, tejas, bandejas. El uso del motor aumenta las tensiones en estas piezas.

-Con el fin de preservar la transmisión de su bicicleta, es **IMPORTANTE** no pasar las velocidades a cargo, es decir, que para pasar las velocidades, debe absolutamente dejar ir el acelerador, pedalear un poco para pasar el informe y luego volver a acelerar.

-Asegúrese de que los cables no sobresalen, no estén demasiado expuestos o no estén pellizcados o deshilachados.

-Desenchufe la batería y guarde el cable en la bolsa durante descensos o pasajes difíciles.

-Utilizar sólo el kit en terreno privado: el uso en la vía pública está estrictamente prohibido.

- Use siempre el equipo de protección adecuado, casco, guantes, rodilleras, codos y protección de la espalda.

4. Le recordamos que de acuerdo con la ley

Las bicicletas para las que la fuente de energía principal no es muscular (ayuda operada sin pedalear y/o permanecer en funcionamiento por encima de 25km/h) se comparan con cualquiera de los ciclomotores (si están destinados a viajar por la vía pública, deben estar sujetas a los mismos requisitos de acogida que los ciclomotores, las mini motos (requisitos de la Directiva sobre máquinas (2006/45/CE) y la ley 2008-491 de 26 de mayo de 2008 (L321-1 y siguientes)). Como resultado, las bicicletas equipadas con kits de motorización se consideran vehículos motorizados no recibidos y reservados para uso exclusivo en circuitos aprobados o "terreno adecuado" en el sentido del Decreto No2009-719 de 17/06/2009. Restricciones al uso de estos dispositivos: -sólo para los carriles no abiertos al tráfico público- a los menores de 14 años, el Decreto No2008-1455 de 30/12/2008 especifica que es **obligatorio** declarar el vehículo a la Oficina de Seguridad y Regulación Vial del Ministerio del Interior, de Ultramar y de las Autoridades Locales. Los usuarios que viajen por la vía pública estarían sujetos a sanción (artículos L 321-1 y siguientes del Código de Carreteras). Estos vehículos pueden ser incautados y confiscados por las fuerzas del orden.

5. Recarga de la batería

-Utilice sólo el cargador original que viene con la batería, enchufe el enchufe de carga del cargador en la batería con el código de color, siempre cargue la batería en su bolsa de carga ignífuga.

-Una luz roja le dice que no está lleno; Una luz verde le dirá el final de la carga.

-La batería cabe en su mochila, gracias a un cable con un conector rápido de unos 1,30 metros.

-Se conecta a un conector generalmente colocado cerca de la toma de dirección.

-Saque la batería de la mochila para cargar, pero mantenga la bolsa protectora ignífuga, nunca deje una carga de batería desatendida, **cártela en un área ventilada sin nada inflamable cerca.**

-El cargador se puede equipar con un ventilador, es posible que el ruido es lo suficientemente fuerte durante la carga, el ventilador se apaga al final de la carga.

-Las baterías se entregan originalmente con un sistema de control de carga y descarga (llamado BMS). Si bajamos demasiado en descarga o sobrecargamos una batería, tendremos daños irreparables. El BMS controla la sobrecarga y la carga insuficiente del sistema.

Nuestro sistema ofrece protección de descarga dual (hay dos BMS) y el cargador regulará la carga para que no tenga que preocuparse más por cargar y descargar la batería que su teléfono o portátil utilizando la misma tecnología.

-El modo de almacenamiento de la batería: la humedad ambiental, la temperatura de almacenamiento demasiado baja o demasiado alta son todos los elementos que afectan a la vida de la batería, para un almacenamiento a largo plazo lo ideal es: almacenar la batería del 30% al 60% de su carga máxima, en un lugar seco con temperaturas entre 5 y 25 grados.

Mantenimiento periódico:

-El sistema LIFT-MTB está diseñado para ser mantenido y reparado por el propio usuario de forma autónoma, a un menor coste.

De forma preventiva, recomendamos engrasar el sistema de la caja de cambios y, sobre todo, comprobar el estado de los rodamientos de la caja de cambios cada año o 2500 kilómetros de uso.

Esto representa un año de uso para un usuario promedio que haría dos salidas de 25 kilómetros de semana durante un año de uso de 50 semanas.

El desgaste de los rodamientos varía dependiendo de cómo utilice el motor, si no fuerza el motor excesivamente y utiliza un conector adecuado, el reemplazo de estos rodamientos no será necesariamente necesario para cada comprobación.



Procedimiento de verificación:

- 1- poner el sistema en OFF, quitar la cadena de transmisión primaria
- 2- Desenrosque el tornillo a dos gable con una llave BTR.
- 3- Simplemente retire el doso tirando de él, limpie suavemente y luego engrase el rodamiento de rueda libre dentro del doso (este rodamiento no requiere ningún cambio en particular).
- 4- Retire los 4 tornillos de la caja de cambios y, a continuación, retire la bandeja de control de no dañar la junta.
- 5- Tenga en cuenta la dirección de la gran rueda dentada para volver a colocarla como originalmente.
- 6- comprobar el estado de los dos rodamientos que mantienen el eje, cambiarlos si tiene alguna duda sobre su estado.



Las referencias de rodamientos son muy comunes estas son las referencias 6902-2rs y 608-2rs

-7- cambiar la grasa del reductor si está ennegrecido, utilizar una grasa equivalente al origen ni demasiado grueso ni demasiado fluido.

-8- enrolle la caja de cambios, manteniendo el siguiente orden de montaje:

Rolling 608-2rs / gran rueda dentada / eje con clavette / sartén con 6902-2rs / junta tórica / arandela de aluminio / tornillo m5 (par de apriete 7 Nm)

Marca LIFT-MTB registrada con INPI, número nacional 4204659 / número SIREN: 812 512 424

Si tiene alguna pregunta, póngase en contacto con nosotros llamando al 337 68 91 49 91 o a www.lift-mtb.com o liftmtb@yahoo.com

Manual de la pantalla de control de usuario



La pantalla de control es una opción que no está incluida en el kit. Sin embargo, este accesorio es muy útil para analizar su consumo. Si no lo tienes puedes comprarlo en nuestra tienda www.lift-mtb.com

1/ Instalación

La pantalla de control tiene un soporte diseñado para ser unido a su horca. El soporte se fija entre el capó del juego de dirección y la horca.

En algunos casos puede requerir el uso de una o más retenciones de dirección y un tornillo de apriete de la capucha más largo.

Tenga en cuenta que también puede deportar la pantalla en una mochila o en cualquier otro lugar de la bicicleta.

ADVERTENCIA: Sólo manejar las partes de dirección de su bicicleta si usted está seguro de sí mismo un mal viento podría causar una caída o pérdida de control de su bicicleta.

2/ Rama

Usted tiene que conectar la pantalla en una dirección específica: el cable (**fuelle**) que está conectado a la campana de dirección va hacia la batería, el otro cable (**carga**) se conecta al cable de salida del motor.

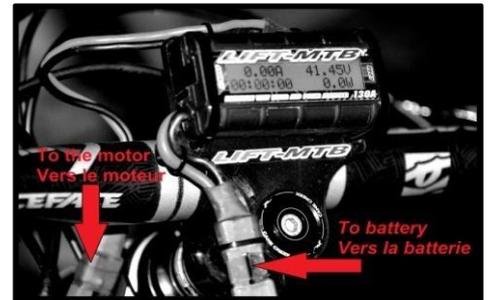
Asegúrese de que el manillar funcione libremente sin que los cables estén demasiado apretados o en riesgo de desconectarse.

ADVERTENCIA: Respete escrupulosamente el significado de la conexión. Cualquier inversión de polaridad o incumplimiento con el sentido de funcionamiento clásico dañaría irreversiblemente su pantalla de control.

3/ Cómo funcionan los diferentes datos e interpretaciones

Los datos principales están en la parte superior izquierda y derecha, mientras que en la parte inferior encontrará otros datos que le dirán otra información adicional muy útil también para optimizar la gestión de su consumo.

Arriba a la izquierda: Consumo instantáneo, que es su consumo instantáneo. Así que se puede ver en tiempo real qué situaciones generan un alto consumo (por ejemplo: demasiado jack, uso del motor en la zona de inicio).



Cuanto mayor sea el número, más consumirá.

lo ideal es tratar de tener la figura más baja posible, para esto siempre utilizartomas adecuadas.

Aquíohayuna tabla de resumen de los valores típicos delconsumoinstantáneo.

Tenga en cuenta que debe separar el consumo máximo (máximo consumo máximo de unos segundos) y el consumo continuo (consumo durante un período más largo).

Consumo en AH	Comentarios
De 0 a 8Ah	Zona Verde / Bajo Consumo
8 a 14 Ah	Zona Azul /Consumo Promedio
14 a 18Ah	Zona Naranja / Consumo Pesado
18 a 23Ah	Zona Roja / Extremo de Alto Consumo



-Para que el motor funcione correctamente, **utilice tomas cortas (los dosel más grandes del cassette en la rueda trasera) como en la foto opuesta.**

Recuerde que a diferencia de un motor térmico de coche, cuanto más gire un motor eléctrico, menos consumirá y menos se calentará. Por lo tanto, para la longevidad de su motor, es muy importante respetar esta instrucción.

-Para asimilar correctamente este principio si utilizamos el motor LIFT-MTB durante demasiado tiempo en fases de consumo extremo, esto significaría, por ejemplo, utilizar el motor de un coche a una velocidad máxima en 10^{em} la carretera...

-Estas fases de alto consumo se pueden utilizar sin problemas durante unos segundos, pero no deben ser demasiado largas para evitar el sobrecalentamiento excesivo, y el desgaste prematuro de algunas piezas.

Esta **área roja** de uso es un poco como el área roja de la cuenta de turno de su coche.

Puedes irte sin abusar de ella...

Tabla de consumo LIFT-MTB									
nivel rider	consumo in A / h	Bateria 8,7 A/H 313 wh		Bateria 11,6 A/H 418 wh		Bateria 14,5 A/H 522 wh		Bateria 17,4 A/H 626 wh	
		(D+ l metro)	distanza théorico (km)	(D+ l metro)	distanza théorico (km)	(D+ l metro)	distanza théorico (km)	(D+ l metro)	distanza théorico (km)
pedal mucho	6	1218	49	1624	65	2030	81	2436	97
pedal muy bien	8	1044	42	1392	56	1740	70	2088	84
pedal bien	10	957	35	1276	46	1595	58	1914	70
medio	12	870	31	1160	42	1450	52	1740	63
pedal mediano menos	14	783	28	1044	37	1305	46	1566	56
pedal no es buenos	16	609	34	812	46	1015	57	1218	69
pedal casi no	18	435	21	580	28	725	35	870	42
pedal no	20	348	17	464	23	580	29	696	35

* valore medio , non contactual

Arriba a la derecha: Es el valor de la intensidad de Volt restante en la batería. Con esta indicación podrás tener el valor de la batería que has dejado con mayor precisión que la pantalla también presente originalmente en la palanca del acelerador del sistema LIFT. La pantalla está completamente cargada y muestra alrededor de 41 Voltios.

A partir de aproximadamente 33V el sistema esto lo pone a salvo y da una menor asistencia a continuación, se reduce al valor de 31V.

(Para una lectura más precisa hay que esperar unos segundos después de usar el motor para que los datos se estabilicen.)

A continuación se muestra un gráfico para ayudarle a leer estas instrucciones, encontramos que :

Pantalla de tensión	% de la batería restante	Pantalla de tensión	% de la batería restante
41	100%	36	50%
40	90%	35	40%
39	80%	34	30%
38	70%	33	20%
37	60%	32	10%

Cada vez que pierdes 1 Voltios en la pantalla en la parte superior derecha, la batería pierde 10% de carga.

La parte inferior de la pantalla: :

Otros datos que se desplazan por la pantalla en la parte inferior izquierda son:			
00 :00 :00	Usarurea, Hr/ Min/ Sec (Salen versiones, puede noestar presente)	Ap	Consumo máximo en pico en Ampere.
Vm	MínimoV oltage alcanzado en Volt	Wp	Consumo máximo en vatios
Ah	Consumo medio total en hora de Ampere	Wh	Consumo medio total en Watt hora

Los datos **de Ah** son muy interesantes. Si, por ejemplo, la batería tiene una capacidad de 10 A/h y la pantalla del vatímetro indica que ha consumido 1 A/h, puede deducir que todavía le quedan 9 A/h, por lo que le queda un 90% más de energía.

Si utiliza 1 A/h en una batería de 10 A/h durante una subida, podrá hacer lo mismo 10 veces esta subida.

Generalmente se considera que 1A/h puede subir 100 metros de gradiente positivo D.

ADVERTENCIA: Para evitar un accidente, no se distraiga leyendo la pantalla. Concéntrese en su conducción.

La pantalla de control no es impermeable:

Cualquier contacto con el agua lo dañaría.





En- Manual de usuario del regulador de potencia del pedal LIFT MTB.

Operación:

Nuestro kit generalmente sólo funciona con el controlador del acelerador para manejar el soporte, por lo que el regulador de potencia es para nosotros, considerado una opción que se puede agregar a su kit.

Recomendamos utilizar el regulador en largas subidas sin obstáculos ni paso técnico.

Para una pasada técnica, el regulador se colocará en la posición OFF, solo utilizará el gatillo para gestionar la asistencia. (Así como el control de crucero de su coche sólo le sirve en largas distancias, como autopistas, y se desconectará para conducir en la ciudad).

Recomendamos el uso del sensor de pedal por debajo de 25 km/h.

Le recordamos que tanto el regulador como el kit no están aprobados en la vía pública.

ENSENSAMBLE ELECTRICO:

Fije el botón de ajuste y parada con el tornillo de la capucha de la horca.

Manipule los cables con cuidado, asegúrese de que el cable no se doblará, tire o pellizcará al manipular el manillar.

-Conecte el conector del sensor de pedal al conector de haz primario (flechas rojas).

-Enchufe el conector de la perilla (botón pulsador) en el conector del gatillo (flechas verdes).



Para los modelos anteriores a agosto de 2020 la operación sigue siendo la misma, simplemente el cableado cambia para esto será necesario conectar el conector del sensor en serie al conector del gatillo (flechas amarillas en la foto).



MONTAJE MECANICO:

- Retire la caja del pedal (foto 1.1), conecte el soporte del sensor entre la caja del pedal y el marco (foto 1.2) sólo en el lado izquierdo.

-Coloque si es necesario las arandelas de cuña entre el rodamiento y la corona magnetizada de modo que el espacio entre el sensor y la corona sea de aproximadamente 2 mm.

-Coloque la corona en el eje del pedal, de modo que la parte con los imanes esté delante del sensor en la "F" de la escritura a mano "SZFJ" del sensor.

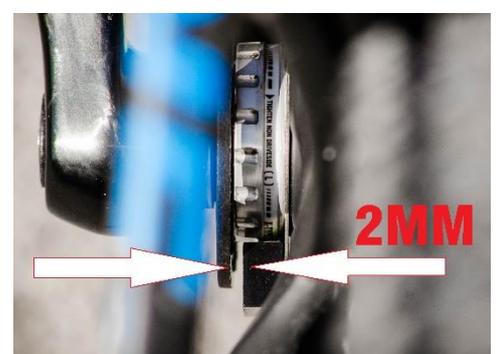
-Dependiendo del lugar restante lugar arandelas de cuña, o el collar de abrazadera o fotos 2.1 (Dos soportes posibles) y, a continuación, coloque la manivela en el eje de acuerdo con las instrucciones de ajuste proporcionadas en el manual de montaje del kit.

-Tenga cuidado de manejar las colas y tarjetas de inicio de sesión con cuidado.

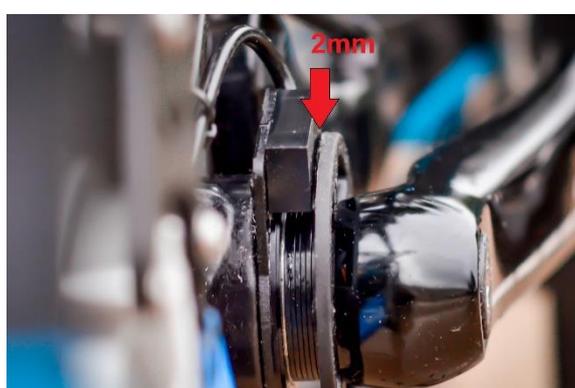


Advertencia: El área donde el sensor detecta movimiento está a la altura de la "F" del script "SZFJ" (foto 3.1) esta carta debe colocarse lo más cerca posible del eje, cualquier inversión de posición de uno de los elementos causará un mal funcionamiento.

Fotos con rodamientos de tipo BSA:



Fotos con rollo prensado como BB92 / BB30 / PF30:



Operación:

Posición 1 - ENCENDIDO:

Cuando el botón se tira hacia arriba, el sensor detecta la rotación del pedal, con el fin de enviar energía al motor. Esta potencia se puede ajustar girando el botón de 0% a 100%.

Posición 2 - OFF:

Cuando se presiona el botón hacia abajo, el regulador se desconecta, en cuyo caso sólo el gatillo activa el motor como en el kit básico.

Tenga en cuenta que el gatillo siempre es una prioridad, es decir, si por ejemplo el regulador está en la posición ON, con la perilla puesta en el 50% de la potencia, y desea acelerar sin pedalear o acelerar completamente mientras pedalea es posible gracias al gatillo.

ADVERTENCIA: Al instalar, no doble las líneas a los accesorios, y no las gire a la salida de la perilla, no sobreexponer la perilla al agua.

