

## Notice de montage kit Sport



Préparation	2
Matériel nécessaire au montage	2
Durée du montage	2
Contenu du kit Sport	2
Installation	2
Montage du moteur	2
Montage de l'accélérateur au guidon	5
Montage de la console LCD au guidon	6
Montage de la batterie	6
Montage du contrôleur	7
Câblage	7
Essai	8

Cette notice décrit les étapes de montage d'un kit d'électrification Sport sur un vélo. Pour l'installation de la batterie, veuillez vous référer à la notice correspondante, disponible sur Govelec.fr

## Préparation

### Matériel nécessaire au montage

Pour réaliser le montage du kit, vous aurez besoin de :

- Une clé plate pour les écrous de roue (15 à 19 généralement)
- Des clés 6 pans (Allen) de 2,5mm, 3mm et 6mm pour visser les équipements au guidon (console, accélérateur, changement de vitesse, ...)
- Une pince + pince coupante pour la pose et coupe des colliers nylon
- Des démonte pneus + une pompe
- Des clés plates, à œil ou à tube et/ou un tournevis cruciforme suivant le type de batterie choisie
- Éventuellement une clé spéciale pour le démontage/montage de la roue libre

### Durée du montage

Suivant si vous êtes expérimenté en mécanique vélo ou pas, et suivant votre vélo et le type de batterie choisie, le montage devrait vous prendre entre 45 mn et 2 heures.

### Contenu du kit Sport

Votre kit Sport contient :

- Un moteur moyeu rayonné sur jante aluminium double paroi, équipé avec ses rondelles anti-rotation, ses rondelles et écrous de serrages et ses capuchons de protection. La jante est pré-équipée d'un fond de jante anti-crevaisson. Éventuellement, la roue est pré-équipée avec sa roue libre.
- Un contrôleur électronique 48 Volts 22 Ampères avec connectique étanche
- Une console LCD avec satellite de commande déporté
- Un câble rallonge pour relier votre moteur au contrôleur
- Un câble faisceau pour relier console et accélérateur au contrôleur
- Une paire de barres anti-couple (torque arms) avec leur collier de serrage
- Des colliers nylons pour la fixation des différents câbles sur votre vélo

## Installation

Après avoir déballé vos colis, moteur/roue et accessoires, vous pouvez commencer par le montage du moteur/roue.

### Montage du moteur

Afin de faciliter l'opération de montage de la roue, nous vous conseillons d'installer votre vélo à l'envers, roues en l'air.

Commencez par démonter la roue d'origine. Pour les vélos équipés de freins V-Brake, pensez à décrocher ceux-ci afin qu'ils puissent laisser passer le pneu.

Une fois votre roue démontée, vous allez transférer le pneu et la chambre à air sur la nouvelle roue (ou monter pneu et chambre neufs sur la nouvelle roue) :

- Dégonflez le pneu
- Déboîtez le pneu de la jante à l'aide de démonte pneus
- Sortez la chambre à air
- Enlevez complètement le pneu de la jante (se fait à la main)

Le remontage se fait dans l'ordre inverse. Attention avec les démonte pneus, lors du remontage, à ne pas pincer la chambre à air. Astuce : une fois en place, gonflez-là très légèrement avant de remettre le pneu.

Si votre vélo est équipé de freins à disque, démontez celui de votre roue d'origine (6 vis) et remontez le sur votre nouvelle roue à la place de la rondelle plastique montée à la livraison.

Si vous avez choisi votre kit sans roue libre, il vous faut donc monter une roue libre (récupérée sur votre ancienne roue où ailleurs) sur le moyeu. Les roues libres sont simplement vissées sur le moyeu (sens des aiguilles d'une montre). Un léger couple de serrage (avec la clé à roue libre adaptée) est suffisant, la roue libre ayant tendance à se serrer toute seule quand vous pédalez.

Notez que vous n'êtes pas obligés de garder le même nombre de pignons que votre roue d'origine. En mettre plus risque d'être incompatible avec votre dérailleur, mais en mettre moins est toujours possible. Vous aurez juste un réglage du dérailleur à faire.

Notez d'ailleurs que si vous aviez une roue à cassette avec 10 pignons, vous n'arriverez probablement pas à monter une roue libre 10 pignons, la largeur totale de la roue dépassant probablement la capacité de votre cadre. Les photos ci-dessous donnent les largeurs des moyeux équipés de différentes roues libres. Cela vous permet de vérifier la compatibilité avec votre vélo.



6 pignons



7 pignons



8 pignons



9 pignons

Une fois votre nouvelle roue complète, assemblez la sur le vélo.

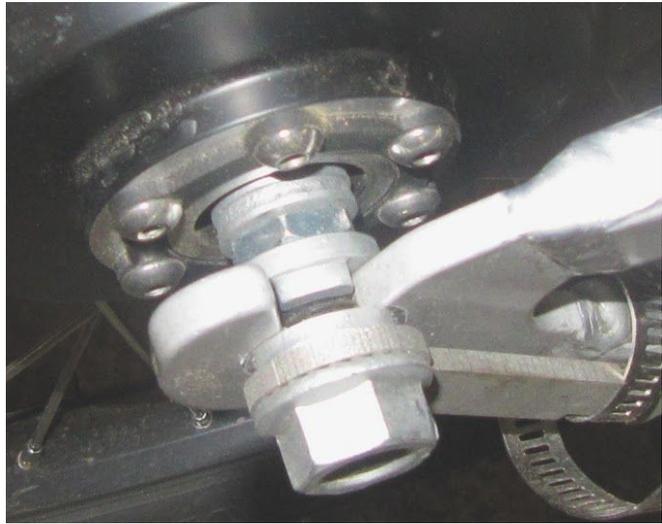
L'axe du moteur possède des méplats qu'il faut orienter dans le sens des gorges du cadre. Il est possible que ça coince un peu : c'est généralement dû à un excès de peinture sur le cadre. Un petit coup de lime léger et tout rentre dans l'ordre.

Bien veillez à rentrer l'axe au fond des gorges.

Veillez à orienter la découpe de l'axe pour le câble électrique vers le bas (de votre vélo ! attention, là il est à l'envers...), de façon à limiter les intrusions d'eau à l'intérieur de l'axe.

Les rondelles anti-rotation sont à positionner à l'intérieur ou à l'extérieur du cadre, le méplat toujours vers l'intérieur de la gorge. Les rondelles de calage peuvent également être positionnées d'un côté ou de l'autre afin d'aider à centrer au mieux la roue.

Pour les roues avec frein à disque, alignez au mieux le disque avec l'étrier.



Le moteur de ce kit délivrant un couple très important, il est fortement conseillé de rajouter des barres anti-couple sur l'axe de roue. Ces barres reprendront une partie du couple exercé par le moteur et éviteront ainsi une déformation des pattes du cadre.

Une fois la roue en place, positionnez les barres anti-couple, une de chaque côté. Mettez les dans un sens ou dans l'autre afin qu'elle soient le plus parallèles possible avec l'un des bras du cadre. Mettez si possible une rondelle entre la barre anti-couple et le cadre. En revanche l'écrou peut venir serrer directement sur la barre, pas besoin de rondelle à ce niveau.



Serrez progressivement les écrous de roue, fermement mais sans abus. Le couple de serrage doit se situer autour de 25 Nm (soit 2.5kg au bout d'1 mètre, ou 12,5 kg au bout de 20 cm). Serrez bien des deux côtés !

Enfin, posez et serrez les colliers métalliques autour des barres anti-couple et du cadre, de façon à empêcher leur rotation.

Vous pouvez terminer le montage de la roue par la pose des capuchons de protection en plastique sur les écrous.



## Avertissement

**Le serrage de l'axe de roue sur votre cadre est un élément très important de votre sécurité. Un mauvais serrage peut entraîner une sortie de l'axe de son logement, et donc une perte de la roue, avec des conséquences potentiellement très graves pour le cycliste. Soyez donc très attentif à cette partie du montage, et contrôlez régulièrement le bon serrage de vos écrous de roue.**

## Montage de l'accélérateur au guidon

Vous pouvez maintenant remettre le vélo sur ses roues.

Vous allez installer l'accélérateur au guidon. Soit un accélérateur au pouce, soit une poignée tournante type moto. Les deux s'installent du côté droit du guidon. Attention, vous ne pouvez pas utiliser une poignée tournante si vous avez un sélecteur de vitesse rotatif à la poignée (type Gripshift).

Dans tous les cas, il va vous falloir enlever la poignée droite, et probablement déplacer levier de frein et sélecteur de vitesse pour faire de la place à l'accélérateur.

Il faut donc commencer par enlever la poignée de droite. L'astuce pour l'enlever consiste à mettre un peu d'eau (éventuellement savonneuse) sous la poignée. Pour cela, prenez un tournevis ou tige métallique fine et glissez là entre poignée et guidon, afin de soulever localement la poignée du guidon. Mettez alors un peu de liquide dans l'interstice (seringue, vaporisateur, ..). Enlevez alors votre tournevis/tige et essayez de tourner la poignée sur le guidon. Celle-ci devrait rapidement pouvoir s'enlever. Recommencez l'opération si pas suffisante.



Une fois la poignée démontée, vous pouvez dévisser levier de frein et sélecteur de vitesse. Montez alors votre accélérateur et positionnez les éléments de sorte qu'ils ne se gênent pas les uns les autres. Resserez levier de frein, sélecteur de vitesse et accélérateur une fois en place.



Pour le remontage de la poignée (si vous utilisez l'accélérateur au pouce), mouillez l'intérieur avec de l'eau (sans savon), positionnez la poignée au bout du guidon, puis tapez dessus dans l'axe du guidon, elle va rentrer toute seule. Ne vous inquiétez pas si la poignée tourne facilement autour du guidon, l'eau va rapidement disparaître et la poignée se fixer.

## Montage de la console LCD au guidon

La console et son satellite peuvent être installés sans aucun démontage des poignées/leviers de freins. Commencez par assembler le support de l'écran avec l'écran (deux vis). Suivant le diamètre de votre guidon, utilisez ou non les demi-coquilles caoutchouc.

Positionnez la console là où vous le souhaitez (généralement au centre, une fixation de chaque côté de la potence) puis serrez là modérément. Elle doit pouvoir pivoter sur le guidon en cas de choc (chute, ..).



Montez ensuite le satellite du côté que vous souhaitez. Notez que le côté avec le câble correspond à la flèche haut (▲)



## Montage de la batterie

Avant de réaliser le câblage de l'ensemble, il faut réaliser le montage de la batterie. Le montage va bien évidemment dépendre du type de batterie choisi. Reportez vous à la notice de montage de votre batterie.

## Montage du contrôleur

Le contrôleur du kit Sport est à placer dans une sacoche ou un boîtier.

Si vous avez choisi la sacoche, celle-ci s'installe sous la selle. Son support est à fixer aux deux tiges métalliques sous la selle (voir photos), en prenant celles-ci en sandwich entre le support plastique lui-même et la plaque de serrage. Centrez le tout et serrez fermement.

La sacoche se clipse ensuite simplement dans son support.

Le contrôleur est mis dans la sacoche, les câbles sortant pas la fermeture éclair (que l'on ne ferme donc pas à fond).

Si vous avez choisi le boîtier, il vous faut trouver un emplacement sur votre cadre où le fixer (éventuellement sur le tube de selle). Veillez à mettre la sortie des câbles vers le bas, et n'oubliez pas le presse-étoupe caoutchouc au passage des câbles pour améliorer l'étanchéité.



## Câblage

Tous les éléments sont maintenant en place, il reste à relier tous les câbles.

Commencez par le câble moteur, en assemblant la rallonge sur le câble en sortie de roue. Les prises comportent de petites flèches pour repérer leur orientation afin de faciliter leur connexion. Enfichez bien à fond les prises, celles-ci sont un peu dures en raison de leur système d'étanchéité.

Positionnez le câble sur votre cadre afin qu'il soit le moins exposé possible aux chocs/chutes. Vérifiez que le câble n'est pas trop tendu ou plié quand vous enfoncez la suspension arrière si votre vélo en est équipé.

L'autre extrémité du câble est à connecter au contrôleur.

Le câble sera peut-être trop long : logez la partie en trop dans le logement du contrôleur, sacoche ou boîtier (en faisant des S). Fixez le câble à l'aide des colliers nylon fournis.

Assemblez ensuite le câble accessoires depuis le guidon vers le contrôleur. Même méthode que pour le câble moteur. Vérifiez que le câble n'est pas trop tendu ou plié quand vous tournez le guidon. Là aussi, aidez-vous des colliers nylon pour la fixation.

Côté guidon, les connecteurs sont repérés par une couleur spécifique afin d'éviter toute erreur. Jaune pour l'accélérateur, vert pour la console, et rouge pour les contacteurs de freins qui ne sont pas utilisés sur le kit Sport (vous les laissez libres).



Enfin, reliez le câble d'alimentation entre la batterie et le contrôleur.

C'est terminé !

## Essai

Votre montage est terminé. Vous allez pouvoir faire le premier essai.  
Mettez la batterie (chargée) en place sur son support.

Allumez celle-ci par l'interrupteur principal.

Mettez en marche le système en appuyant 2 secondes sur le bouton on/off du satellite. La console LCD doit alors s'allumer.

Après attente de 5 secondes (pour sortir du mode paramétrage de la console, voir notice de celle-ci pour plus d'explications), voici les tests que vous pouvez effectuer :

- Soulevez la roue arrière de votre vélo, puis appuyez 2 secondes sur le bouton . Le témoin  doit s'allumer et clignoter, et le moteur doit se mettre en route à environ 6 km/h (mode piéton).
- Appuyez 2 secondes sur le bouton . Le rétroéclairage de l'écran LCD doit s'allumer. Appuyez à nouveau 2 secondes il doit s'éteindre.
- Soulevez la roue arrière de votre vélo. Tournez l'accélérateur, le moteur doit se mettre en route. Relâchez le et il s'arrête.

Votre vélo (console, contrôleur) a été paramétré d'origine. Vous n'avez aucun réglage à faire. En cas de doute, reportez vous à la notice d'utilisation de la console LCD pour savoir comment accéder aux paramètres de configuration.

C'est terminé, votre vélo est prêt à rouler.

Bonne route !