

NOTICE DE MONTAGE



Kit URBAIN 250 W (roue avant)

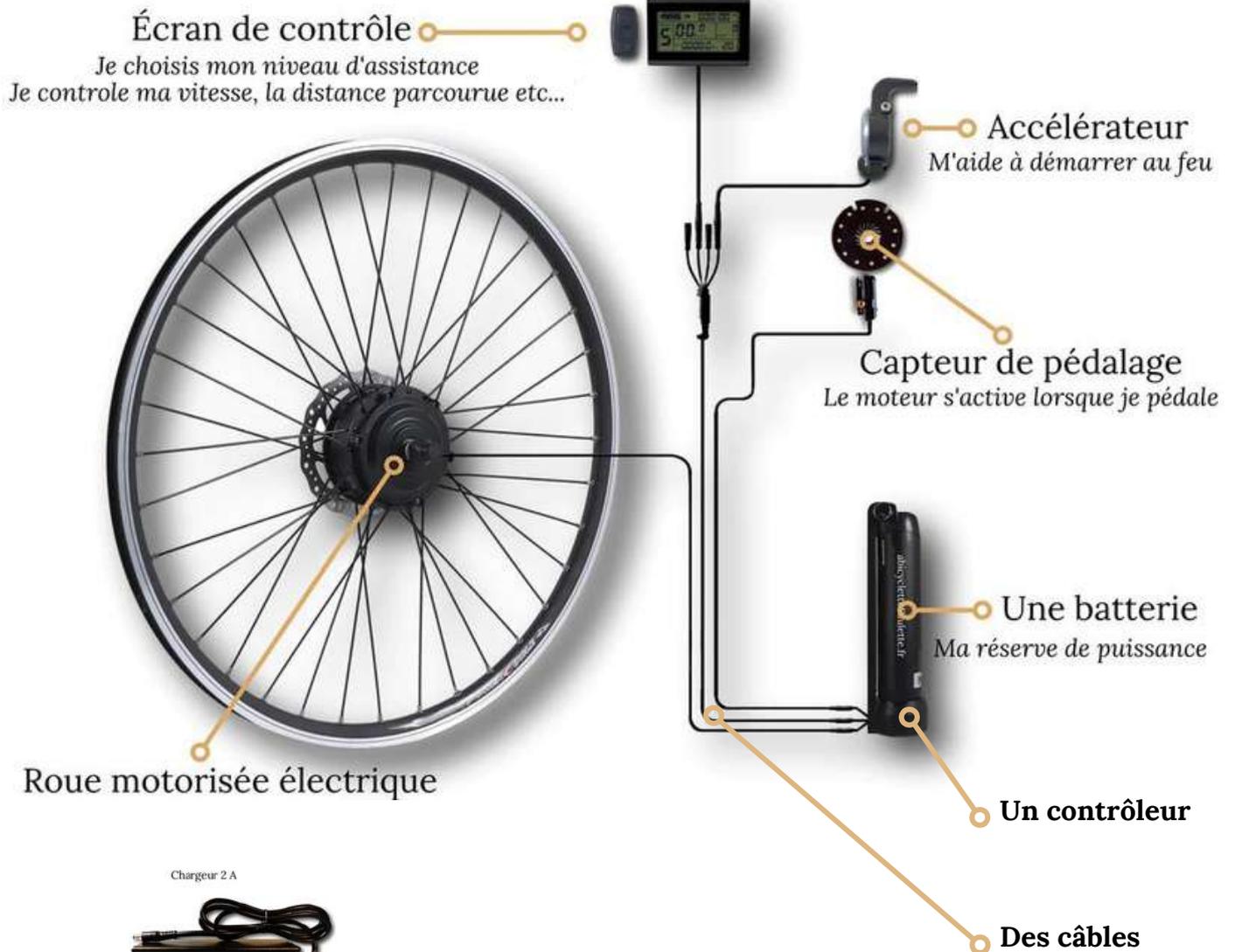
A BICYCLETTE PAULETTE



6,7 kg avec une batterie de 10 Ah
7,7 kg avec une batterie de 15 Ah

Reproduction et vente interdites.

Les éléments du kits



Chargeur 2 A



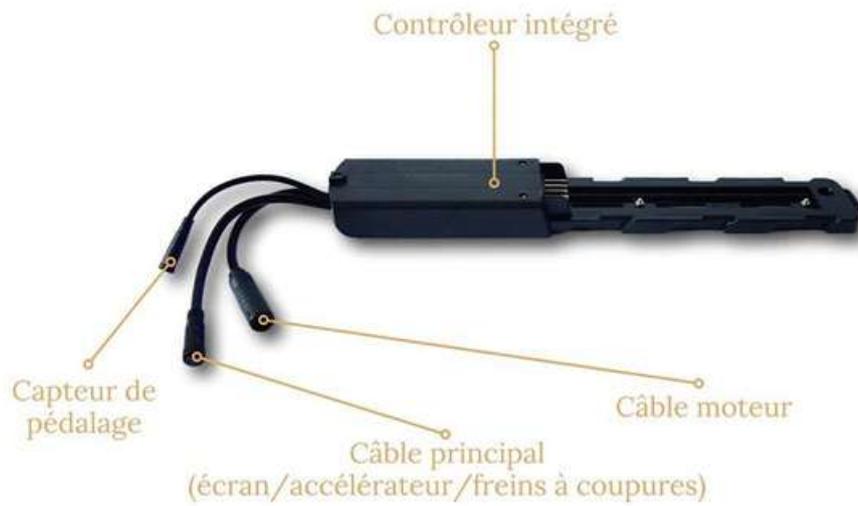
Un chargeur de batterie

ALIBICYCLETTE
Paris

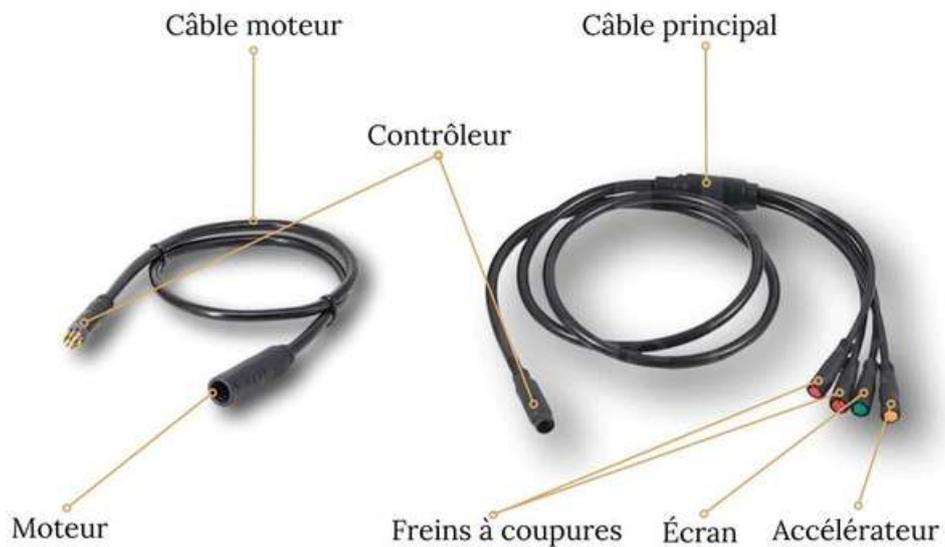


Un kit de montage : Jeu de clés Allen, clé plate de 18 mm, 3 démontes pneus et colliers en plastique

Informations sur les différents câbles



Support de batterie 125 Ah



Les éléments techniques



Le moteur

- Moteur brushless à train épicycloïdal permettant d'avoir un couple suffisant pour un usage sur route tout en restant compact et silencieux. Le niveau de pression acoustique au niveau de l'oreille du conducteur est inférieur à 70 dB (A).
- La tension nominale admissible du moteur est de 36 V, et sa puissance est de 250 W.
- L'assistance électrique du moteur se coupe au delà de 25 km/h, elle est commandée par un capteur de pédalage (Pédelec) qui impose au cycliste de pédaler pour que le moteur se mette en marche. Le couple du moteur est d'environ 20 N.m.
- Le moteur peut être commandé à l'aide d'un accélérateur de démarrage "sans avoir à pédaler" au préalable. Cette aide au démarrage permet au cycliste de démarrer plus facilement conformément à la norme EN 15 194 et se coupe au delà de 6 km/h.
- Poids roue motorisée est d'environ 3,5 kg (en version 26 pouces).
- Protégé contre la poussière et projection d'eau IP 54.
- Fabriqué en Chine.
- La jante permet de monter un pneu d'une largeur comprise entre 37 et 62 mm selon la norme ETRTO (ISO 5775).
- La roue motorisée est compatible avec un système de freins à patin, mais aussi avec un système de frein à disque (fixation 6 trous norme I.S).



L'âge minimal d'utilisation d'un vélo équipé d'un kit électrique est de 14 ans



Risque d'incendie



Risque d'électrocution en cas de mauvaise manipulation.



Dans certaines conditions exceptionnelles le contrôleur et le moteur peuvent atteindre des températures élevées



A manipuler avec précaution.
Produit sensible aux chocs.

La batterie au lithium-ion

- La tension nominale de la batterie est de 36 V.
- La tension maximale d'utilisation de la batterie est de 42 V lorsqu'elle est chargée.
- La tension minimale d'utilisation de la batterie est de 30 V (+ ou - 0,5 V).
- Le BMS intégré à la batterie protège la batterie d'une surtension ou d'une sous tension ou d'un court-circuit.
- L'intensité maximale du courant de la batterie est de 15 A.
- L'intensité nominale de la batterie est de 7 Ampères.
- La capacité de la batterie : version 7 Ah = 252 Wh; version 12,5 Ah = 450 Wh.
- Poids batterie : 1.3 kg (7Ah), 3 kg (12,5 Ah).
- Cellules de type 18 650 de grade A.
- La température de charge et de stockage doit être comprise entre + 10°C et 30°C.
- La batterie peut être utilisée entre -10°C et 40°C.
- Protégée contre la poussière et projection d'eau IP 54.
- Le recyclage de la batterie devra avoir lieu dans un organisme agréé. Le client peut nous faire parvenir la batterie afin que nous procédions à son recyclage.
- Fabriquée en Chine.

Le contrôleur KT

- Le contrôleur du kit est intégré au support de la batterie.
- La technologie du contrôleur est de type sensored (à hall) à ondes sinusoïdales.
- La tension nominale est de 36 V.
- La tension minimale de coupure est de 30 V.
- Le courant nominal de décharge est de 7 A.
- Le courant maximal de décharge est de 15 A.
- Poids : 500 grammes.
- Protégé contre la poussière et projection d'eau IP 54.
- Fabriqué en Chine.

Ecran LCD KT

- Ecran de contrôle pour kit électrique fonctionnant sous 36 V.
- Protégé contre la poussière et projection d'eau IP 54.
- Fabriqué en Chine.

Chargeur batterie lithium-ion

- Tension d'entrée 100-240 V.
- Tension de charge 42 V.
- Intensité de charge 2 A.
- Connecteur : DC 2.1.
- Fabriqué en Chine.

Câbles

- Protégés contre la poussière et projection d'eau IP 54.
- Format câble JULET.
- Fabriqués en Chine.



Éliminer cet équipement séparément des déchets municipaux non triés.

PREAMBULE

- Le montage du kit électrique devra être effectué par un professionnel dans le cas où le client ne possède pas les compétences nécessaires à la réalisation du montage.
- Le montage ne peut être réalisé par un mineur.
- Le client s'est engagé à vérifier la compatibilité de son vélo avant le montage en suivant nos recommandations (<https://www.abicyclettepaulette.fr/collections/votre-velo-est-il-compatible>).
- Le vélo devra être en bon état de fonctionnement (sans trace de rouille ni de choc sur le cadre ou sur la fourche), muni de freins et d'une transmission en bon état de fonctionnement.
- Un mauvais montage du kit électrique peut entraîner une chute de l'utilisateur, abîmer ou casser des éléments du vélo. Il convient de respecter scrupuleusement la notice de montage.
- Le kit peut être uniquement installé sur un vélo en acier ou en aluminium. Dans le cas d'un montage sur un cadre en aluminium, il est recommandé d'installer le toque arm (limiteur mécanique de couple) afin de limiter l'effort de rotation du moteur sur le cadre.
- Le kit ne devra en aucun cas être monté sur un cadre en carbone ou sur un vélo qui n'est pas conforme aux exigences de sécurité.
- Le kit électrique ajoute du poids au vélo, il est important de respecter la limite maximale de poids admissible par le vélo communiqué par le fabricant.
- Conformément à la réglementation, la batterie, le moteur ainsi que le contrôleur possèdent un numéro d'identification unique visible soit par une étiquette présente sur le produit, ou gravé sur le support. Ce numéro d'identification ne doit en aucun cas être enlevé par le client.

SOMMAIRE

1. Enlever la roue avant

2. Retirer le pneu, la chambre à air

3. Remonter le pneu sur la roue motorisée

1. CAS PARTICULIER: LE MONTAGE D'UN DISQUE DE FREIN

4. Montage de la batterie

5. Monter la gâchette, l'écran sur le guidon

1. BRANCHER LE SUPPORT DE LA BATTERIE AU MOTEUR

2. ECRAN DE CONTROLE ET TELECOMMANDE

6. Le capteur de pédalier

7. Les branchements

1. BRANCHER LE SUPPORT DE LA BATTERIE AU MOTEUR

2. BRANCHER LE SUPPORT BATTERIE À L'ACCÉLÉRATEUR ET L'ÉCRAN

8. Montage des éléments optionnels

1. MONTAGE DU TORQUE ARM

2. MONTAGE DE FREINS A COUPURES

1. Enlever la roue avant



Photos 1 et 2

- Mettez le vélo sur le dos, puis dégonflez votre roue, avant de la démonter.
- Enlevez la roue du vélo en desserrant l'attache rapide, ou les boulons à l'aide d'une clef à molette dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
- Si votre vélo possède des freins V-brake (freins à câble), libérez l'étrier de frein en le pinçant avec votre main.



Photos 3 et 4

- Tirez le câble vers l'arrière.
- Libérez la roue du frein.
- Enlevez la roue du vélo.

2. Retirer le pneu, la chambre à air



Photos 1, 2 et 3

- Dégonflez votre pneu.
- A l'aide des démonte-pneus, faites levier avec et tirez vers le bas.
- Puis coincez votre démonte-pneu derrière un rayon de la roue



Photos 4 et 5

- Avec un 2ème démonte-pneu à 20 centimètres du 1er environ et faites levier puis tirez vers le bas.
- Avec le 3e démonte-pneu, faites levier et tirez le démonte pneu le long de la jante, de sorte à faire le tour complet.
- Le pneu sortira facilement de la jante.



Photo 6

- Effectuez les mêmes étapes de l'autre coté du pneu.
- Retirez ensuite le pneu, ainsi que la chambre à air de la roue.

3. Remonter le pneu sur la roue motorisée



Photo 1

- Mettez votre roue à plat (au sol ou sur une table).
- Commencez par remonter votre pneu à la main sur votre roue motorisée, que d'un seul côté de la jante.



Photo 2

- Laissez l'autre côté du pneu complètement ouvert et introduisez la chambre à air légèrement gonflée, en mettant la valve dans le trou.



Photos 3 et 4

- Utilisez un démonte-pneu pour replacer le pneu dans la jante.
- Faites glisser le démonte-pneu le long de la jante pour remettre en place le pneu. Ces opérations sont possibles sans l'aide du démonte-pneu.
- Une fois le montage du pneu réussi, pensez à bien regonfler le pneu selon les préconisations du constructeur inscrite sur le pneu.



Photo 5

- Repositionnez la roue sur le vélo. **Attention, la partie avec les 6 trous de fixation pour un disque, doit être côté gauche du vélo lorsqu'il est debout. La partie avec la sortie de câble doit être côté droit lorsque le vélo est debout.**



Photos 6 et 7

- Veuillez à bien positionner les rondelles anti-rotations entre la roue et le cadre.
- Orientez la sortie de câble vers le bas du vélo.



Photo ci-dessus

- Vous pouvez désormais serrer assez fortement les 2 écrous de serrage à l'aide de la clef plate. Si le serrage n'est pas suffisant, l'axe moteur pourrait tourner dans le bec de fourche entraînant une détérioration de la fourche. Le couple de serrage recommandé est compris entre 30 et 40 N.m.
- N'oubliez pas de remonter l'étrier de frein (si frein v-brake).

1. CAS PARTICULIER: LE MONTAGE D'UN DISQUE DE FREIN

1re étape

- Récupérez votre disque sur votre roue à l'aide d'un tournevis T 20 ou T 25 en fonction des disques.

2e étape

- Enlevez l'entretoise en plastique noir du moteur en enlevant les 6 vis torx ou btr (en fonction des moteurs).
- L'entretoise sera à mettre ou non en fonction du vélo. Cette entretoise permet d'ajuster l'alignement du disque par rapport à l'étrier de frein. La seule façon de savoir si l'entretoise est nécessaire, c'est de commencer par monter le disque sans l'entretoise. Dans une majorité des cas, elle n'est pas nécessaire.



3e étape

- Montez le disque dans le bon sens sur la roue motorisée.



- Ne mettre pour le moment que 2 vis sur 6. Cela permettra d'enlever par la suite facilement le disque si vous devez mettre l'entretoise en place.

4e étape

- Dévissez à l'aide d'une clef Allen les 2 vis de fixations de maintien de l'étrier sur le cadre ou la fourche. Ne pas les enlever. Il faut juste que l'étrier soit libre et puisse être bougé à la main de façon latérale.



Cette étape permettra par la suite à l'étrier de frein de se positionner correctement (en bougeant de façon latérale) par rapport au disque.

5e étape

- Mettez la roue en place sur le cadre sans mettre les écrous de l'axe moteur. Faites tourner la roue dans le vide. Cela va permettre de bien aligner l'étrier de frein par rapport au disque

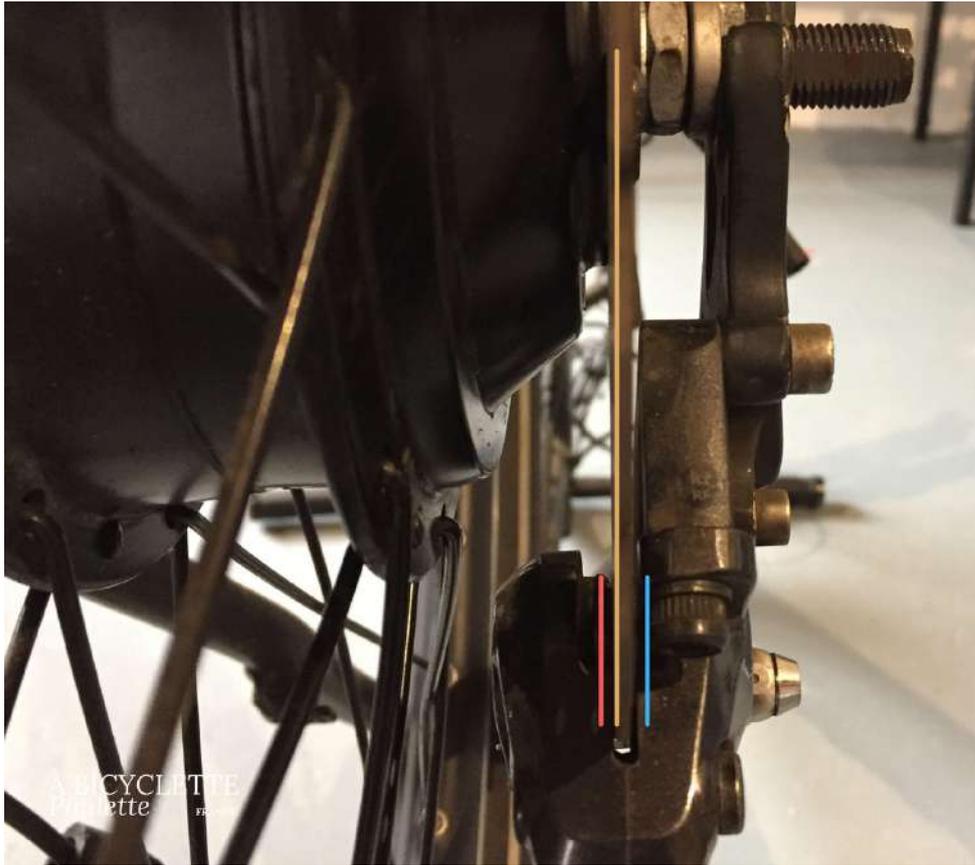


Sachez que sur les moteurs de 250 W la roue tourne librement dans le sens de rotation normale.

Dans le sens inverse, une légère résistance est présente.

6e étape

- Vérifiez l'alignement du disque (trait marron) par rapport aux plaquettes (trait rouge et bleu).



3 cas de figure sont possibles à ce stade :

Vous pouvez vous aider d'une lumière afin de vérifier l'alignement étrier/plaquettes.

Cas 1 :

Si la roue tourne sans trop freiner, c'est que l'alignement du disque et des plaquettes est presque bon. Le disque peut frotter un peu. On ajustera l'alignement étrier et plaquettes à l'étape suivante.

Cas 2 :

Si le disque frotte beaucoup (au point de freiner complètement la rotation du moteur) sur **la plaquette située à gauche** (trait rouge sur la photo), il sera alors nécessaire de mettre l'entretoise noire entre le disque et le moteur.

Cas 3 :

Si le disque frotte trop (au point de freiner complètement la rotation du moteur), sur **la plaquette de droite** (trait bleu sur la photo) il sera nécessaire d'ajouter une entretoise sur l'axe moteur.

Vous êtes confronté au CAS 1

- Remontez la roue et serrez la au couple.
- Vous allez procéder au centrage de l'étrier de frein puis resserrer les 2 vis de l'étrier de frein.
- Faites tourner la roue, puis appuyez sur le frein. Ne lâchez pas le levier. Maintenez le levier à l'aide d'un serflex par exemple.



- Pour que le centrage de l'étrier fonctionne parfaitement, il ne faut pas relâcher le levier de frein.
- Puis resserrer convenablement les 2 vis de l'étrier de frein.



- Faites tourner la roue pour vérifier que le disque ne frotte plus. Il est possible qu'il frotte légèrement en raison d'un voile par exemple.
- Terminez de mettre les 6 vis de fixation du disque et ajustez le serrage.

Vous êtes confronté au CAS 2

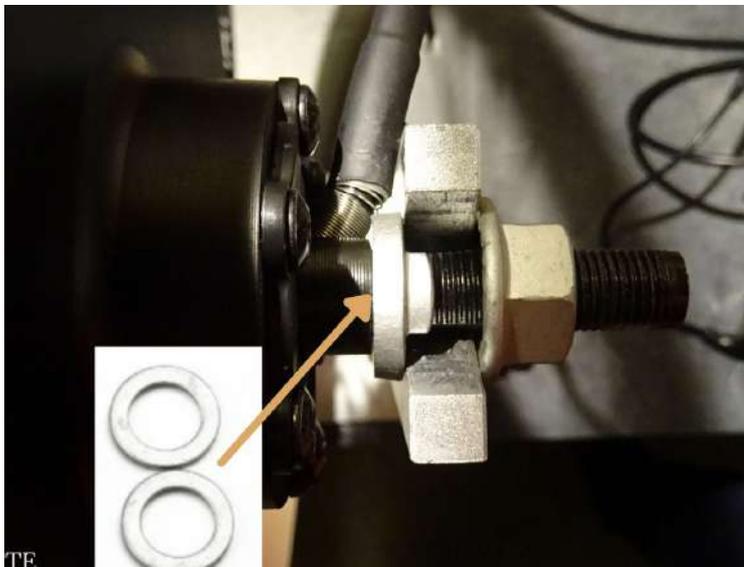
- Mettez en place l'entretoise noire entre le disque et le moteur.



- Remettez la roue en place sur le vélo.
- Effectuez les mêmes étapes de "vous êtes confrontés au CAS 1" (plus haut)

Vous êtes confronté au CAS 3

- Mettez en place une entretoise sur l'axe moteur entre la rondelle anti rotation et le moteur.



- Cela permettra d'éviter que le disque ne frotte trop sur la plaquette de droite du frein (en bleu sur la photo).
- Mettez la roue en place sur le vélo.
- Effectuez les mêmes étapes de "vous êtes confrontés au CAS 1" (plus haut).

4. Fixer la batterie



• Photos 1 et 2

- Fixez le support de la batterie sur les vis du porte bidon de votre vélo. Ce sont les 2 pas de vis que vous trouverez sur la majorité des vélos.
- Si votre vélo en est dépourvue, il faudra ajouter à votre kit un support de batterie, disponible sur notre site qui sera à fixer avec 2 colliers en plastique (Serflex).

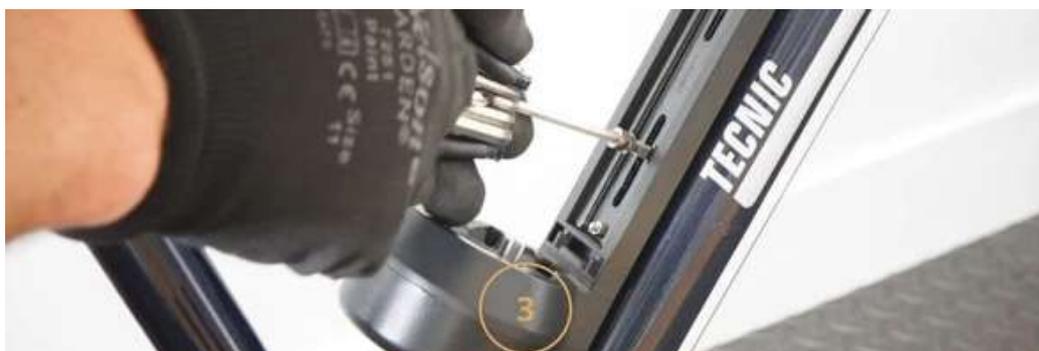


Photo 3

- Vissez le support avec 2 vis à l'aide d'une clef Allen.



Photos 4 et 5

- Placez la batterie dans son support et la verrouillez à clé. Elle s'emboîte dans le support sur le côté.
- Verrouillez impérativement la batterie à clef sur son support avant l'utilisation du kit.

5. Monter la gâchette, l'écran sur le guidon

1. LA GÂCHETTE



Photos 1 et 2

- Enlevez votre poignée (en mousse ou caoutchouc) en la prenant fermement dans la main. Il faut la tirer vers vous tout en faisant des mouvements de rotation. Elle glissera le long du guidon.
- Si vous n'arrivez pas cette opération, il suffit de découper la poignée, une poignée de rechange est incluse. Le montage de la poignée tournante s'effectue de la même façon.



Photos 3 et 4

- Mettez la gâchette en place en la faisant glisser sur le guidon.
- Puis vissez la gâchette une fois l'emplacement et l'inclinaison ajustée à votre convenance.
- Puis remontez la poignée sur votre guidon.



Photos 1 et 2

- Le support de l'écran s'écarte délicatement autour du guidon.



Photos 3 et 4

- Ajoutez si besoin des cales de fixation (incluses) afin de ne pas avoir de jeux entre le support de l'écran et le guidon.



Photos 6 et 7

- Vissez les 2 vis à l'aide d'un tournevis cruciforme.
- La télécommande se fixe de la même façon à l'aide d'une vis et d'un tournevis cruciforme.

6. Le capteur de pédalier



LES ÉLÉMENTS

- Un disque aimanté séparé en 2 parties.
- Un capteur ou sonde à double hall.
- Une bague de verrouillage.
- 2 colliers en plastique.

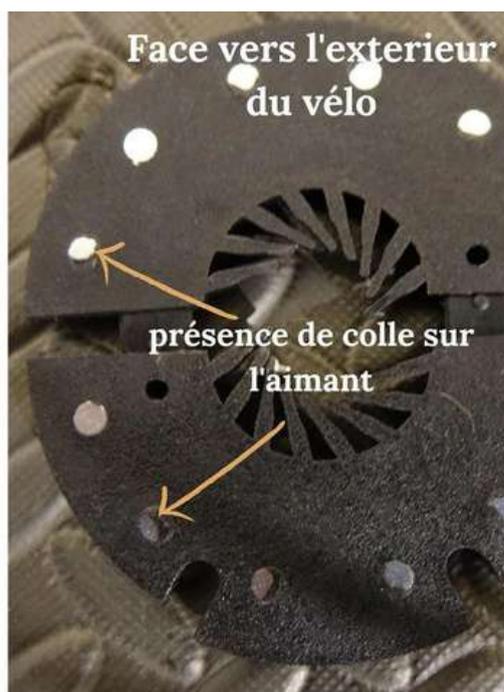


PHOTO AU-DESSUS

- La face du disque à mettre face au capteur est indiquée par une étiquette (ou l'inscription "working surface"). A défaut d'indication, la face qui ne présente pas de trace de colle sur les aimants devra se trouver face au capteur. La face présentant des traces de colle noire devra se trouver de l'autre côté (vers l'extérieur du vélo).



📷 PHOTO AU-DESSUS

- Mettez en place le disque puis clippez les 2 parties entre-elles.



📷 PHOTO AU-DESSUS

- Verrouillez les 2 parties du disque en mettant la bague de verrouillage en place. Aidez-vous pour cette étape d'une pince multiprises si besoin.



 PHOTO AU-DESSUS

- Mettez les 2 colliers en plastique dans les encoches de fixation du capteur.



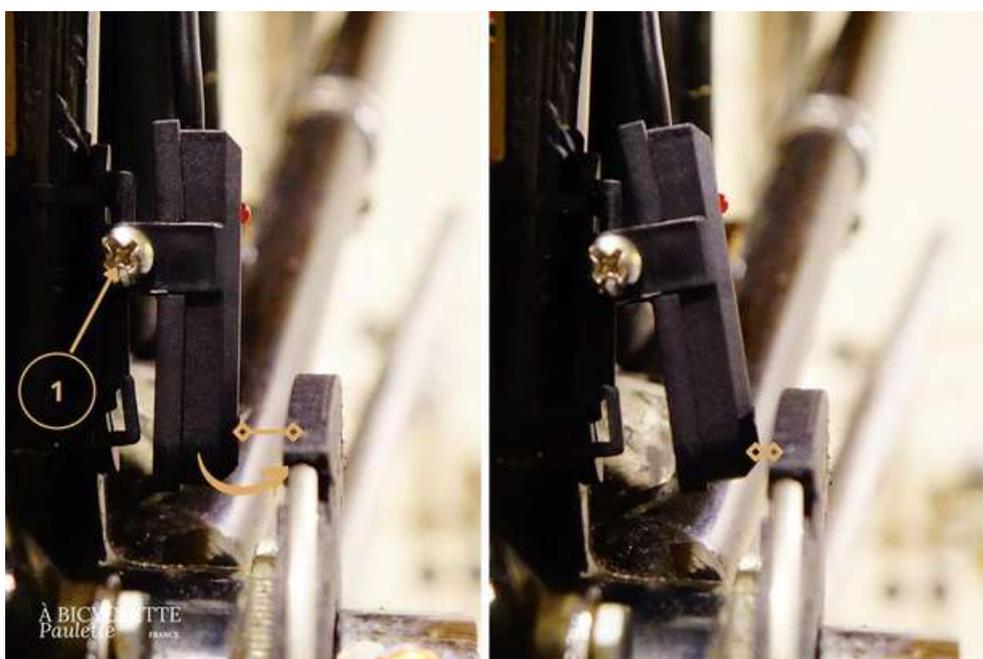
 PHOTO AU-DESSUS

- Fixez le capteur sur le tube vertical du cadre face au disque aimanté.
- Positionnez le capteur face au disque avant de finir le serrage des colliers en plastique.



📷 PHOTO AU-DESSUS

- La partie du capteur avec le symbole présent (entouré sur la photo), doit se positionner proche et face aux aimants.



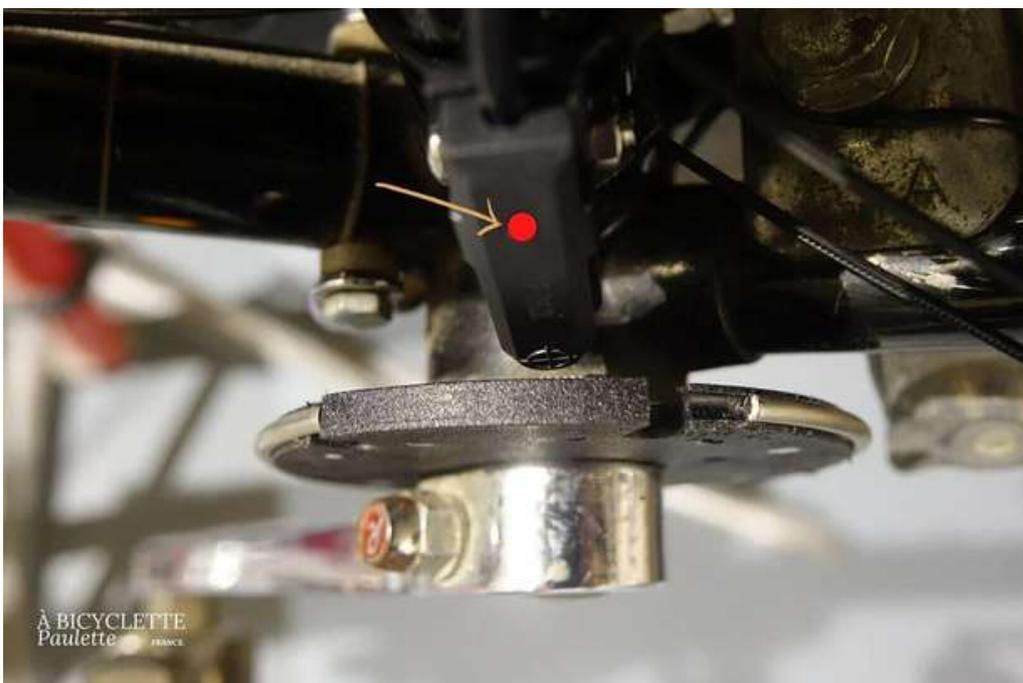
📷 PHOTO AU-DESSUS

- L'espace entre le capteur et la sonde devra être réduit au maximum (2-3 mm environ) pour un fonctionnement optimal sans perte de signal.
- Rapprochez le capteur du disque en desserrant la vis (1), et en ajustant l'écart à la main, puis resserrez la vis.



📷 PHOTO AU-DESSUS

- Branchez le connecteur du capteur sur le connecteur du contrôleur en respectant le sens de branchement (flèche contre flèche présentent sur les connecteurs).



📷 PHOTO AU-DESSUS

- Une fois le montage terminé, la LED rouge devra clignoter lorsque les pédales tourneront. Si ce n'est pas le cas, il faudra vérifier le positionnement du capteur face aux aimants.

7. Les branchements

1. BRANCHER LE SUPPORT DE LA BATTERIE AU MOTEUR



Photos 1 et 2

- Il faut raccorder la prise avec le câble moteur à l'aide du câble fourni.



Photos 3 et 4

- Reliez le support de la batterie au moteur avec le câble en respectant le sens des connectiques qui est indiqué par des flèches sur l'embout.
- Le repère présent sur le câble mâle (trait bleu) doit venir se toucher le rebord du connecteur femelle (trait rouge) afin d'assurer le contact électrique.



Photo 5

- Le branchement de la batterie au moteur est fait.
- Fixez le câble le long du cadre à la fin.

2. BRANCHER LE SUPPORT BATTERIE À L'ACCÉLÉRATEUR ET L'ÉCRAN DE CONTRÔLE



Photos 1 et 2

- Reliez le support de la batterie à l'accélérateur et l'écran via le câble fourni.
- Ce câble possède d'un coté 1 connectique, et de l'autre 2 connectiques jaune et verte.



Photos 3 et 4

- Veuillez respecter les flèches sur les câbles au moment du branchement.
- Branchez les câbles verts ensemble, puis jaunes ensemble.



Photos 5, 6 et 7

- Il ne reste plus qu'à fixer les câbles le long du cadre à l'aide de collier en plastique (sans forcer).
- Puis coupez les extrémités des colliers.
- Vous pouvez mettre l'installation sous tension via le bouton central de la télécommande.

8. Montage des éléments optionnels

1. MONTAGE DU TORQUE ARM (limiteur mécanique de couple)

Quand faut-il installer un torque arm ?

Si la fourche ou cadre sont en aluminium, un torque arm sera nécessaire. Dans le cas d'un montage sur une fourche ou cadre en acier, cela ne sera pas obligatoire à ce niveau de puissance.

Les outils nécessaires seront :

- Une clé plate de 18 mm ou clé à molette.
- Un tournevis plat (non inclus).
- Une clé Allen de 5 mm.
- Une pince ou une clé de 10 mm (non inclus).

Les éléments du torque arm :

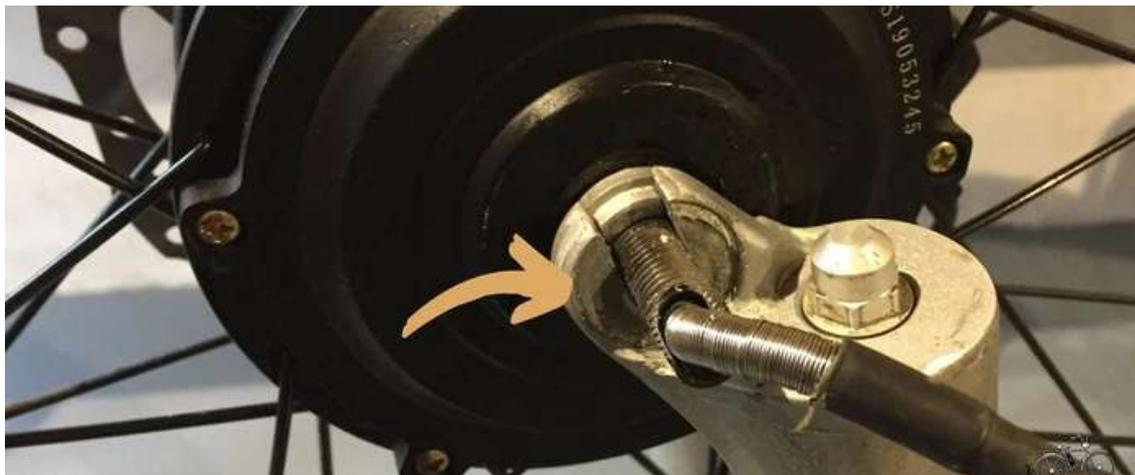
1. Un collier de serrage.
2. Un ensemble écrou + vis + rondelle.
3. Une entretoise.
4. 2 pièces en acier.



- Mettez le vélo sur le dos. Attention de ne pas abîmer l'écran lors de cette manipulation.
- Débranchez le câble moteur du vélo.
- Enlevez l'écrou de l'axe moteur à l'aide d'une clé de 18 mm.



- Mettez l'entretoise sur l'axe moteur. Si votre vélo possède des freins à disque, il sera préférable d'installer le torque arm coté opposé au disque.

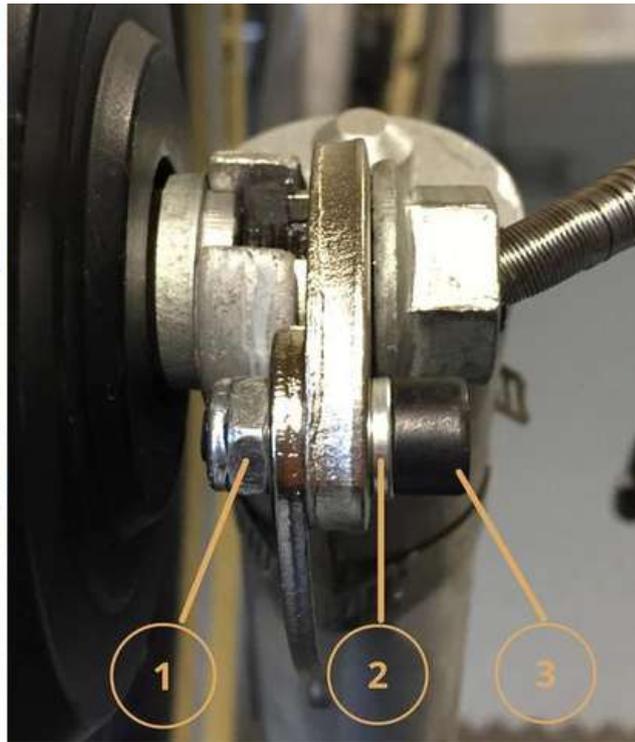


- Mettez la pièce métallique sur l'axe moteur.



8. Montage du torque arm

- Positionnez la seconde partie métallique avec l'ensemble vis + écrou + rondelle.
- La rondelle (2) peut être positionnée coté vis (3) mais aussi coté écrou (1).



- Serrez le collier métallique autour de la fourche (photo de gauche).
- Puis vissez l'ensemble en mettant l'écrou à l'aide des clé allen 5 mm + clé de 10 mm (photo de droite).



8. Montage du torque arm

- Vissez l'écrou de l'axe de la roue à l'aide d'une clé de 18 mm avec un couple de serrage de 40 N.m.



8. Montage du torque arm

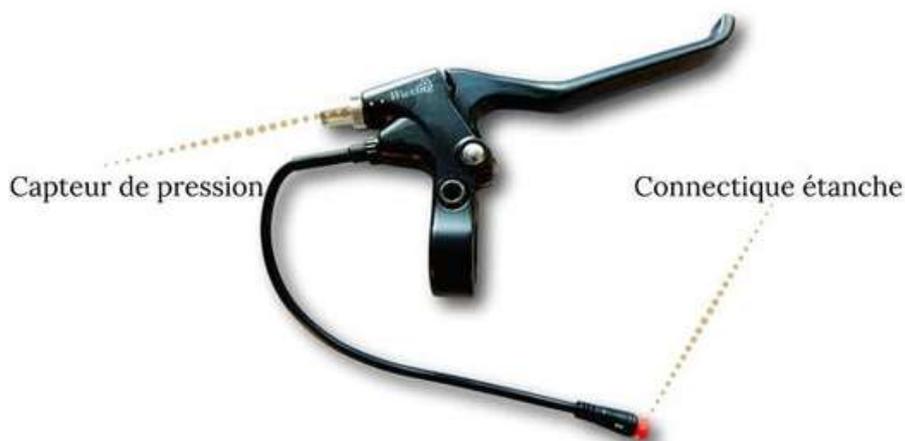
2. MONTAGE DES FREINS COUPURES

À l'image des freins à câble ou hydraulique qui servent à arrêter mécaniquement votre vélo. Les freins à coupure servent tout simplement à couper l'alimentation électrique du moteur.

Avec le fonctionnement du capteur de pédalage, il y a toujours une latence au démarrage et surtout à l'arrêt du moteur. C'est-à-dire, lorsque vous arrêtez de pédaler, le moteur continue de tourner pendant quelques dixième de seconde. Ce qui est problématique, c'est qu'en cas de freinage d'urgence le moteur continue de tourner, ce qui augmente la distance de freinage.

Les freins à coupure évitent ce problème de latence. Cela apporte un gain de sécurité supplémentaire lors des déplacements à vélo électrique ou à vélo équipé d'un kit électrique. Le moteur se coupe dès que vous freinez.

Nous les recommandons fortement. Néanmoins leur usage n'est pas obligatoire.



Ils remplacent vos leviers de frein actuel. Ils sont munis d'un capteur de pression. Dès qu'une pression est appliquée sur le frein, l'alimentation électrique du moteur est coupée.

Ils peuvent remplacer tout type de frein à câble : V-Brake, Cantilver, etc...

Ils ne peuvent pas remplacer des leviers de freins de vélo de route en raison de leur forme qui n'est pas compatible avec le cintre (guidon) du vélo de route.

Il existe une version pour frein hydraulique composé d'un capteur et d'un aimant.



- Libérez le câble de frein de l'étrier en pinçant l'étrier et en tirant le câble en arrière.



- Enlevez la poignée en caoutchouc du guidon.
- Enlevez le sélecteur de vitesses (si le vélo en est équipé).
- Dévissez la poignée de frein, puis l'enlever.



- Mettez la poignée de frein en place sur le guidon.
- Remettez le sélecteur de vitesse et la poignée en caoutchouc.
- Mettre la câble en place dans le système de freinage.

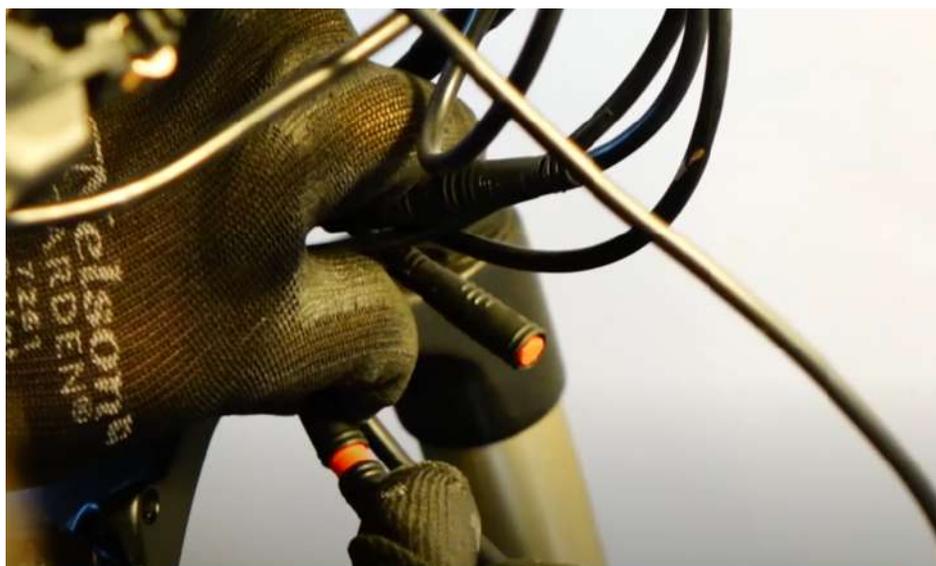


8. Montage des freins à coupures

- Mettez la câble en place dans le système de freinage et le câble dans l'étrier de frein.



- Branchez le connecteur rouge du câble de frein au connecteur rouge du câble principale.



- Vérifiez le fonctionnement mécanique du frein et ajustez la tension du câble si nécessaire.
- Vérifiez le fonctionnement électrique du frein en appuyant sur le levier de frein. Un symbole doit apparaitre lorsqu'une pression est exercée sur le frein. Le symbole disparaître lorsque le frein est dans sa position initiale.



À BICYCLETTE
Paulette FRANCE.

N'hésitez pas à nous contacter.

Chat disponible 5j/7
ou par e-mail :
abicyclettepaulette@gmail.com

Nous vous remercions pour votre confiance.

LA VIE EN PLUS CHOUETTE À BICYCLETTE