



**e-motion your bike
with add-e**



Manuel d'utilisation add-e NEXT

FR/CH/BE

Vers. 3.3

TABLE DES MATIÈRES DU MANUEL D'UTILISATION

TABLE DES MATIÈRES DU MANUEL D'UTILISATION	P. 2
AVANT-PROPOS ET REMARQUES IMPORTANTES	P. 3
MENTIONS LÉGALES	P. 4
CONSIGNES DE SÉCURITÉ	P. 5
GARANTIE/EXCLUSION DE RESPONSABILITÉ	P. 6
EXPLICATION DES SYMBOLES	P. 7
CONTENU DE LA LIVRAISON	P. 8

NOTICE DE MONTAGE ADD-E NEXT P. 9

Table des matières de la notice de montage	P. 10
Chapitre 1 : Clarification de la variante de montage	P. 11
Chapitre 2 : Mise en place du kit de montage	P. 14
Chapitre 3 : Entraînement & réglage mécanique	P. 25
Chapitre 4 : Particularités du montage	P. 31

MODE D'EMPLOI ADD-E NEXT P. 33

Table des matières du mode d'emploi	P. 34
1. Entraînement add-e NEXT	P. 36
2. Batterie add-e NEXT	P. 41
3. Chargeurs & station d'accueil add-e NEXT	P. 50
4. Capteurs add-e NEXT	P. 53
5. Interrupteurs de guidon add-e NEXT	P. 58
6. Mapping du sport add-e NEXT	P. 62
7. Application mobile add-e NEXT	P. 63
8. Mise à jour du logiciel add-e NEXT	P. 64

AVANT-PROPOS ET REMARQUES IMPORTANTES

Merci d'avoir décidé d'acheter un entraînement supplémentaire add-e NEXT. Le présent manuel renseigne sur le montage.

Avant de commencer le montage, il est particulièrement important de se familiariser avec les différentes possibilités de montage.

Le manuel doit être conservé par le client et transmis au nouveau propriétaire en cas de transfert éventuel du kit.

add-e NEXT est conçu en tant qu'entraînement auxiliaire de telle sorte qu'il peut être installé sans problème sur presque tous les vélos. Aucune connaissance particulière n'est requise. Néanmoins, nous recommandons de ne procéder au premier montage soi-même que si l'on a déjà acquis de l'expérience dans les activités manuelles sur le vélo. En cas de difficultés ou de divergences par rapport à ce manuel d'utilisation, nos partenaires se tiennent à votre disposition. Un aperçu est disponible sur notre site Internet www.add-e.at/haendlersuche. Vous trouverez également de plus amples informations, des photos et des vidéos sur notre site www.add-e.at.

Toutes les indications de direction dans ce manuel se réfèrent au sens normal de déplacement. Dans le sens de circulation, le côté du plateau se trouve à droite et la selle se trouve au-dessus du pédalier.

L'utilisation de l'entraînement supplémentaire add-e NEXT est possible sur divers types de vélos (VTT, vélo de course, vélo de randonnée, vélo de ville, etc.). Cependant, il ne peut pas être exclu que des formes de cadre très différentes et/ou des équipements supplémentaires rendent impossible l'utilisation de l'entraînement supplémentaire add-e NEXT. En particulier, pour les pédaliers emmanchés (Pressfit) et les vélos tout-suspendus (Fulllys), il n'est parfois pas possible de travailler avec le matériel de montage fourni. Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet sur le site www.add-e.at/de/faq.

Dans certains cas, des outils spéciaux sont nécessaires pour un travail professionnel. Ils facilitent énormément le travail, ne coûtent pas cher et peuvent être commandés en même temps que des passations faites dans la boutique en ligne sur www.add-e.at/shop.

Les éléments graphiques et textuels de ce manuel d'utilisation ont été réalisés avec soin. Nous déclinons toute responsabilité en cas d'erreurs ou de divergences éventuelles et de leurs conséquences.

Le manuel est continuellement mis à jour. La version la plus récente peut être téléchargée sur le site www.add-e.at/montage.

MENTIONS LÉGALES

Selon la norme Pedelec EN 15194/2017, la vitesse d'assistance maximale est de 25 km/h pour une puissance nominale continue de 250 W. L'add-e NEX**T** Sport est livré avec le mapping 2. C'est-à-dire avec une vitesse d'assistance maximale de 25 km/h et une puissance maximale de 600 W. Cela correspond à la norme mentionnée ci-dessus, car les 600 W sont une indication de la puissance de crête.

L'add-e NEX**T** Sport Edition permet de rouler à une vitesse moyenne plus élevée (jusqu'à 45 km/h maximum). Afin d'utiliser l'add-e NEX**T** Sport conformément à la législation européenne, il est livré d'usine avec le mapping 2 (25 km/h, puissance de crête de 600 W). Une modification de ces paramètres n'est possible que si un dongle est placé sur l'unité d'entraînement. Si ce dongle n'est pas emporté après l'adaptation, il n'y a aucun risque de manipulation, même en cas d'accident, et la vitesse maximale réglée (25 km/h) est également valable pour l'add-e NEX**T** Sport en tant que vitesse maximale par construction conformément à la norme Pedelec EN 15194/2017 ne nécessitant pas d'autorisation.

Les paramètres peuvent être modifiés sur demande à l'aide d'un dongle, aussi bien pour la puissance du moteur que pour la vitesse maximale, mais cela ne correspond plus à la norme EN 15194/2017.

Si la configuration choisie ne correspond pas à la législation en vigueur dans le pays concerné, l'add-e NEX**T** ne peut être utilisé qu'avec une autorisation spéciale et/ou pour des courses et/ou sur des terrains privés.

Le législateur prévoit des réglementations différentes pour l'utilisation des propulseurs électriques sur les vélos selon les pays. En règle générale, c'est toujours la roue complète qui est prise en compte pour l'évaluation. La question de savoir si l'ajout d'un moteur électrique entraîne l'application de réglementations différentes, par exemple en matière d'éclairage, dépend également du pays et doit être respectée par l'utilisateur.

Il incombe à l'utilisateur de s'informer sur les réglementations légales en vigueur et de se comporter en conséquence. Même en dehors de la route, il faut respecter les réglementations relatives à la puissance électrique, à la vitesse maximale et à l'assistance au pédalage.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Avant la mise en service, il convient de lire l'ensemble des instructions, car elles fournissent des indications importantes pour un fonctionnement correct et un risque d'utilisation réduit au minimum. En cas de dommages causés par le non-respect de ces instructions, le fabricant décline toute responsabilité et la garantie est annulée.

Un fonctionnement correct du vélo et du kit d'adaptation add-e NEXT est indispensable et réduit le risque de blessures ou d'accidents pouvant avoir des conséquences mortelles pour le cycliste et les autres.

Pour sa propre sécurité, le cycliste doit porter des vêtements de protection et un casque. Commencez par des exercices de conduite simples sur un itinéraire approprié pour vous habituer au nouveau comportement de conduite avec l'add-e.

Selon l'intensité de l'utilisation, le kit d'adaptation add-e NEXT et ses composants doivent être régulièrement inspectés et éventuellement nettoyés.

Avant chaque départ, il faut contrôler le bon réglage du moteur/la pression des pneus ainsi que l'état des pneus et le montage fixe de l'add-e et les corriger si nécessaire !

Il faut veiller à ce qu'aucune pièce mobile, comme par exemple des câbles de l'unité d'entraînement ou d'autres objets, ne puisse se trouver entre l'unité d'entraînement et le pneu, car cela pourrait entraîner des problèmes inattendus, voire le blocage de la roue arrière.

Le bras oscillant du moteur doit toujours se mouvoir librement et aucun objet ne doit pouvoir s'y coincer. Un bras oscillant de moteur bloqué peut avoir pour conséquence que le moteur ne puisse plus être détaché de la roue arrière et que des dommages involontaires surviennent.

Le moteur de l'unité d'entraînement peut devenir très chaud pendant le trajet. Ne le touchez pas directement après l'utilisation, car cela pourrait entraîner des brûlures et des blessures.

GARANTIE/EXCLUSION DE RESPONSABILITÉ

Dans le cadre de la législation européenne, la garantie des vices cachés est accordée par le vendeur au moins pendant les deux premières années suivant la date d'achat. Pour les cellules de batterie, la garantie est limitée à 6 mois après la date d'achat.

Celle-ci couvre les défauts déjà présents au moment de la livraison. Au cours des six premiers mois, on suppose en outre que le défaut existait déjà au moment de l'achat. Pour que l'acheteur soit tenu d'intervenir, il faut que toutes les conditions prescrites aient été respectées lors du montage, de l'utilisation et de l'entretien.

Ces règles ne concernent que les pays soumis au droit de l'UE. En Suisse et dans les autres pays non membres de l'UE, la responsabilité est limitée à un an à compter de la date d'achat.

Sont exclus de la garantie les pièces d'usure telles que le boîtier de la batterie (éraflures, chutes, effets de la force, etc.), le rouleau de friction, les éraflures et les dommages causés par une faute personnelle.

Toute manipulation ou modification qui n'est pas expressément autorisée dans la notice de montage ou dans le mode d'emploi, dans la vidéo de montage ou qui ne l'est pas par écrit par la société GP Motion GmbH, entraîne la perte de la garantie.

Les dommages à la batterie add-e NEXT dus à une décharge profonde (par exemple en cas de non-utilisation prolongée) ou à l'utilisation d'un autre chargeur sont exclus de la garantie. En cas de non-utilisation prolongée, la batterie add-e NEXT doit être retirée de son support.

En cas de garantie, il convient de prendre contact avec le vendeur concerné. Les pièces défectueuses seront réparées ou remplacées par le fabricant ou le revendeur spécialisé. Les pièces défectueuses ou le kit add-e NEXT doivent être mis à disposition par le client pour le traitement de la garantie.

Le formulaire « **Ordre de réparation** » est disponible en ligne sur www.add-e.at/montage ou sur support@add-e.at. Il doit être rempli avec soin et joint au colis. Les cas de garantie sans le formulaire correctement rempli peuvent entraîner des coûts plus élevés et un retard de la réparation. Il incombe au client de veiller à ce que les pièces envoyées soient suffisamment emballées pour éviter tout dommage lié au transport. Le fabricant n'assume aucune responsabilité pour les dommages survenus pendant le transport.

Le retrait du numéro de série de la batterie add-e NEXT et de l'unité d'entraînement add-e NEXT entraîne la perte de la garantie.

Les pièces de rechange sont disponibles chez le revendeur.

En cas de non-respect des informations données dans ce manuel, d'une utilisation non conforme ou d'une utilisation en dehors de l'usage prévu, GP Motion GmbH décline toute garantie pour les dommages causés par ou sur l'appareil. La responsabilité pour des dommages consécutifs à des éléments de toute nature ou à des personnes est exclue.

Les coûts résultant d'une utilisation non conforme ne sont pas pris en charge ou remboursés par le fabricant.

EXPLICATION DES SYMBOLES



REMARQUE !

Ce symbole indique des remarques spéciales/particulières à suivre lors de l'utilisation ou du montage.



CONSEIL !

Ce symbole indique des conseils spéciaux/particuliers destinés à faciliter l'utilisation ou du montage.



ATTENTION !

Ce symbole indique des informations et des remarques **IMPORTANTES** pour le montage ou l'utilisation. Il est impératif de les respecter afin d'éviter tout danger.



PROPRETÉ !

Les zones marquées par ce symbole indiquent qu'une attention particulière doit être portée à la propreté.



Ce marquage signifie que les pièces ne doivent pas être jetées avec les ordures ménagères.

CONTENU DE LA LIVRAISON



Entraînement
add-e NEXT



Chargeur add-e NEXT



Support de
batterie



Batterie
add-e NEXT



Plaque de support



Plaque d'amortissement



Bras de montage
long

Bras de montage
court



Jauge de réglage



Capteurs add-e NEXT



Entretoise



Station d'accueil



2x vis à six
pans M5



6x Torx M4
3x Torx M4 long



1x rondelle de 8
1x écrou M8
1x vis M8



Vis à six pans de 3
Vis à six pans de 4
Torx de 6
Torx de 20



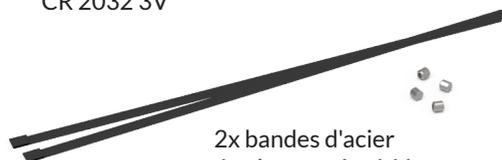
Pile bouton
CR 2032 3V



Dongle



Joints toriques & caoutchoucs



2x bandes d'acier
4x vis sans tête M6



Serre-câbles



e-motion your bike
with add-e



Notice de montage add-e NEXT

FR/CH/BE



TABLE DES MATIÈRES DE LA NOTICE DE MONTAGE

CHAPITRE 1 : CLARIFICATION DE LA VARIANTE DE MONTAGE P. 11

Variante 1 : Montage de la béquille latérale P. 12

Variante 2 : Montage du pédalier P. 13

Variante 3 : Montage avec la contre-plaque Hebie P. 13

CHAPITRE 2 : MISE EN PLACE DU KIT DE MONTAGE P. 14

Étape 1 : Montage de la plaque d'amortissement P. 14

1.1. Variante 1 : Montage sur le support de la béquille latérale P. 14

1.2. Variante 2 : Montage du pédalier avec bras de montage P. 16

1.2.1. Démontage des manivelles et désassemblage du pédalier P. 16

1.2.2. Assemblage de la plaque d'amortissement P. 18

1.2.3. Montage de la plaque d'amortissement sur le pédalier P. 19

1.3. Variante 3 : Montage avec la contre-plaque Hebie P. 20

Étape 2 : Montage du support de batterie P. 21

2.1. Variante 1 : Montage standard du support de batterie P. 21

2.2. Variante 2 : Montage du support de batterie avec des bandes d'acier P. 22

2.3. Variante 3 : Montage du support de batterie avec vis et bande d'acier P. 23

Étape 3 : Mise en place des capteurs add-e NEXT P. 24

CHAPITRE 3 : ENTRAÎNEMENT & RÉGLAGE MÉCANIQUE P. 25

Préparation P. 26

Réglage 1 : Butée supérieure P. 27

Réglage 2 : Vis de réglage de la pression de contact P. 28

Réglage 3 : Mise en roue libre de la vis de réglage P. 29

Réglage 4 : Butée inférieure P. 30

CHAPITRE 4 : PARTICULARITÉS DU MONTAGE P. 31

4.1. Déplacement de la cale en cas de distance trop faible à la chaîne P. 31

4.2. Montage avec une largeur de pédalier de 73 mm P. 32

4.3. Montage du pédalier pour pédalier italien P. 32

INTRODUCTION

Cette partie du manuel traite en premier lieu du montage de l'entraînement supplémentaire add-e NEXT sur le vélo. Une description détaillée des composants respectifs ainsi que leur utilisation, leurs caractéristiques techniques ou leurs fonctions se trouvent dans la deuxième partie, le manuel d'utilisation.

Le montage de l'entraînement supplémentaire add-e NEXT peut éventuellement nécessiter des outils spéciaux qui ne sont pas compris dans le kit. Vous pouvez acquérir cet outil dans notre boutique en ligne sur www.add-e.at/shop ou auprès d'un revendeur spécialisé.

Avant le montage, il convient de lire attentivement le manuel d'utilisation et la notice de montage. Les étapes respectives doivent être suivies dans l'ordre. Seules les pièces d'origine du fabricant ou les accessoires recommandés par celui-ci doivent être utilisés.

CHAPITRE 1 : CLARIFICATION DE LA VARIANTE DE MONTAGE

Préparation

Pour une utilisation optimale de l'entraînement supplémentaire add-e NEXT, les aspects suivants doivent être pris en compte :

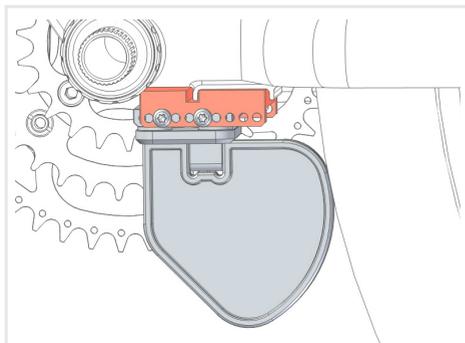
- Le pneu de la roue arrière ne doit pas être à gros crampons. Il est **important** que celui-ci ait une nervure centrale continue, comme par exemple le pneu Continental Travel Contact ou Schwalbe Hurricane.
- Pour la batterie, il devrait y avoir suffisamment de place à l'endroit prévu pour la fixation afin de pouvoir l'insérer et la retirer de son support.
- Un montage standard n'est pas possible pour un *pédalier Pressfit* (Pressfit est un pédalier emmanché, pas un pédalier vissé). Dans ce cas, contactez notre équipe d'assistance à l'adresse info@add-e.at ou un partenaire add-e.
- Pour un VTT tout-suspendu (*Fully*) le montage n'est possible que si l'amortissement de la roue arrière *peut être complètement bloqué* ou si l'entraînement peut être monté directement sur les haubans de la roue arrière. Dans ce cas, contactez notre équipe d'assistance à l'adresse info@add-e.at ou un partenaire add-e.

En raison des différents types de vélos, le montage de l'unité d'entraînement avec la plaque d'amortissement peut varier d'un vélo à l'autre. Cela dépend également de facteurs tels que le passage des câbles, l'espace disponible, les modèles de pédalier, etc.

Avant le montage, il convient donc de vérifier quelle variante de montage est adaptée au vélo.

Variante 1 : Montage de la béquille latérale

Si un support de béquille latérale est déjà disponible, il peut être utilisé pour le montage. Il faut veiller à ce que le support de la béquille latérale présente une distance suffisante par rapport à la roue arrière et **un angle approprié** par rapport au moyeu de la roue arrière. On peut vérifier cela comme suit :



La jauge de réglage est en contact avec la roue arrière

1. Placer la plaque d'amortissement dans la plaque de support et fixer la jauge de réglage.
2. La plaque d'amortissement peut être déplacée le long de la plaque de support, de sorte que la distance entre la jauge de réglage et la roue arrière puisse être ajustée. Pousser la plaque d'amortissement vers la roue arrière jusqu'à ce que la jauge de réglage soit en contact avec le pneu.
3. Idéalement, il devrait être possible de visser trois vis Torx M4 de chaque côté, mais au moins deux, afin de poursuivre le montage de la béquille latérale. - Voir page 14.

Si cela n'est pas possible, il faut recourir à une autre variante de montage.



REMARQUE!

En fonction de la géométrie du cadre, il peut arriver que la jauge de réglage ne soit pas en contact avec la roue arrière. Si c'est le cas, tourner la plaque de support de 180°.

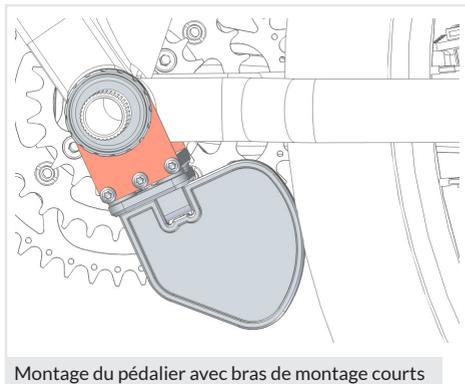


ATTENTION!

Si l'angle n'est pas adapté, il faut l'ajuster en soutenant la plaque de support. Celle-ci peut par ex. être soutenue par des plaques d'aluminium, de plastique ou autres. Voir à ce sujet p. 15.

Variante 2 : Montage du pédalier

Le montage du pédalier doit être choisi si le vélo ne possède pas de support pour béquille latérale ou si les câbles ou l'espace limité ne permettent pas d'autre variante de montage.



Montage du pédalier avec bras de montage courts

Pour le montage du pédalier, il est préférable d'utiliser les bras de montage courts. Si la distance par rapport au pneu est trop importante, on utilisera les bras de montage longs fournis dans le kit.

Pour les vélos avec pédalier Pressfit, il faut choisir une autre variante de montage.

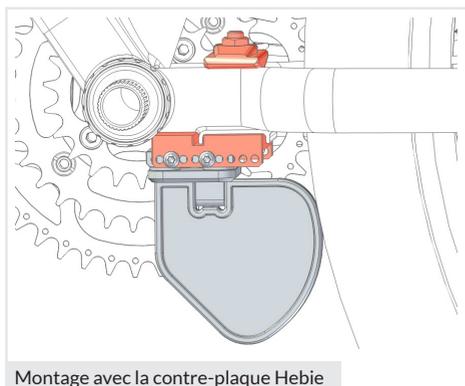
Pour les boîtiers de pédalier à vis, il est possible de continuer avec le montage du pédalier. Voir p. 16.



REMARQUE!

Dans certains cas, la coque de palier gauche est sans bride ou en plastique. Avec les coques de pédalier en plastique, l'écart entre le moteur et la roue arrière peut se modifier/augmenter avec le temps. Pour un montage sûr et durable, il convient d'utiliser des coques de palier métalliques avec une bride des deux côtés. Une sélection adaptée est disponible dans notre boutique en ligne sur www.add-e.at/shop.

Variante 3 : Montage avec la contre-plaque Hebie



Montage avec la contre-plaque Hebie

Le montage avec la contre-plaque Hebie est utilisé lorsque ni la variante 1 ni la variante 2 ne peuvent être réalisées. Il faut alors veiller à ce que l'espace disponible soit suffisant. Pour une description détaillée voir p. 20.

La contre-plaque Hebie n'est pas comprise dans le kit de montage, mais peut être achetée dans la boutique en ligne sur www.add-e.at/shop ou dans un magasin spécialisé.

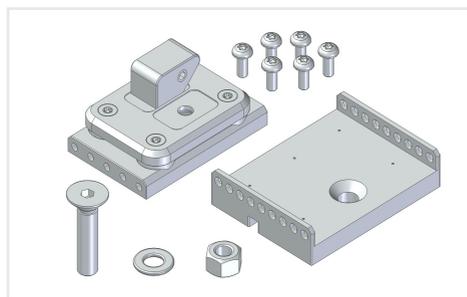
CHAPITRE 2 : MISE EN PLACE DU KIT DE MONTAGE

Après avoir vérifié quelle variante de montage est adaptée, on peut commencer à monter le kit de montage.

Étape 1 : Montage de la plaque d'amortissement

Les trois variantes de montage pour la mise en place de la plaque d'amortissement sont décrites ci-dessous. Selon le type de vélo, l'une des trois variantes est utilisée.

1.1. Variante 1 : Montage sur le support de la béquille latérale



Composants nécessaires Montage du support de béquille latérale

Composants nécessaires :

- Plaque d'amortissement
- Plaque de support
- 6x vis Torx M4 courtes
- 1x vis à six pans M8
- Écrou M8
- Rondelle



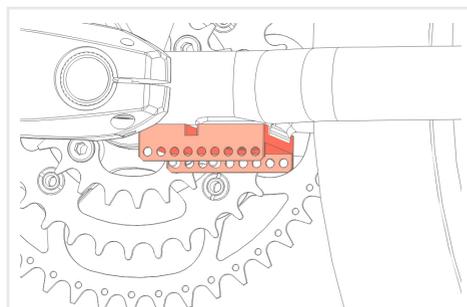
REMARQUE!

Si une béquille latérale est montée sur le vélo, elle doit être retirée et il est possible, le cas échéant, de passer à une béquille latérale à l'arrière. Vous pouvez acheter cette dernière dans la boutique en ligne sur www.add-e.at/shop ou auprès d'un revendeur spécialisé.



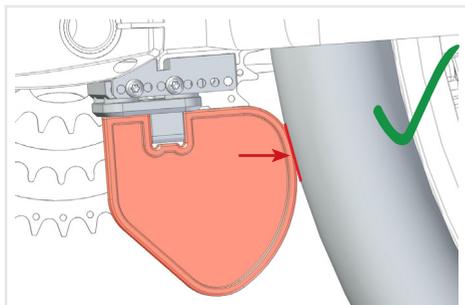
PROPRETÉ!

Le support de béquille latérale doit être soigneusement nettoyé avant de fixer la plaque de support !



Plaque de support sur le support de béquille latérale

1. Monter la plaque de support en dessous du support de la béquille latérale. Introduire la vis à six pans M8 par le bas et la fixer au-dessus avec la rondelle et l'écrou M8.
2. Pousser la plaque d'amortissement sur la plaque de support **avec la cale en direction du plateau** et placer la jauge de réglage avec l'arrondi vers la roue arrière.



La jauge de réglage est en contact avec la roue arrière

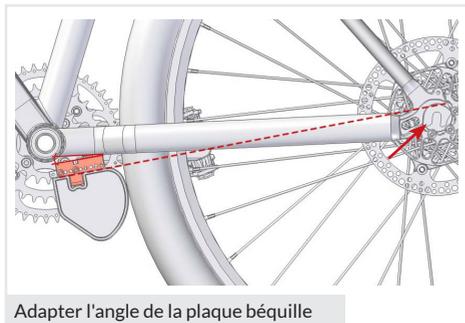
3. Faire avancer et reculer la plaque d'amortissement le long de la plaque de support jusqu'à ce que la jauge de réglage soit en contact avec la roue arrière.

Si, en raison de la géométrie du vélo, il n'y a pas assez d'espace, la plaque de la béquille peut être tournée de 180° afin de gagner plus de place.



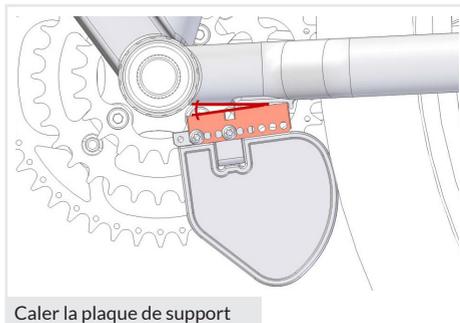
REMARQUE!

Pour que l'unité d'entraînement puisse être réglée de manière optimale par la suite, l'angle entre la plaque de support et le moyeu de la roue arrière doit être adapté si nécessaire.



Adapter l'angle de la plaque béquille

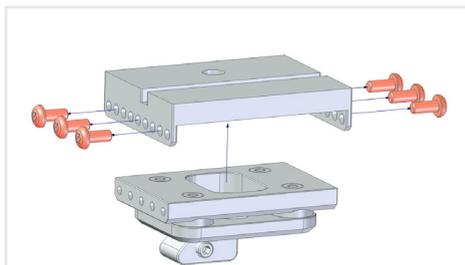
L'angle doit être adapté de façon à ce que la ligne prolongée de la plaque de support fasse saillie au moins jusqu'au milieu ou légèrement au-dessus du moyeu de la roue arrière.



Caler la plaque de support

Si l'angle n'est pas adapté, il est possible de l'ajuster en soutenant la plaque de support.

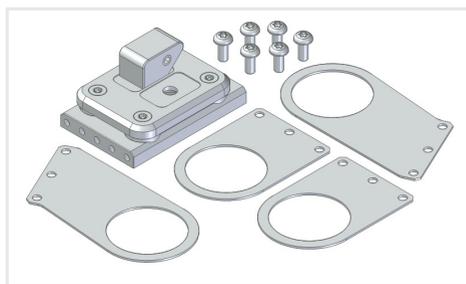
Il est possible d'utiliser des plaques en aluminium, en plastique ou autres pour le calage.



Monter la plaque d'amortissement sur la plaque de support

4. Si le réglage de la plaque d'amortissement est adapté, celle-ci est fixée à la plaque de support à l'aide de six vis Torx M4 (idéalement trois, mais avec au moins deux vis de chaque côté).

1.2. Variante 2 : Montage du pédalier avec bras de montage



Composants nécessaires pour le montage du pédalier

Composants nécessaires :

- Plaque d'amortissement
- 2x bras de montage courts
- 2x bras de montage longs (en option)
- 6x vis Torx M4 courtes



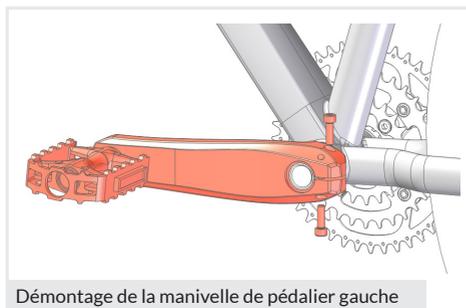
REMARQUE!

Le montage du pédalier nécessite un outillage spécial. Celui-ci peut être commandé dans la boutique en ligne sur www.add-e.at/shop. Les étapes suivantes ne doivent être effectuées que par des monteurs expérimentés.

1.2.1. Démontage des manivelles et désassemblage du pédalier

En fonction du modèle de vélo et du fabricant, différents pédaliers et garnitures de manivelle peuvent être montés.

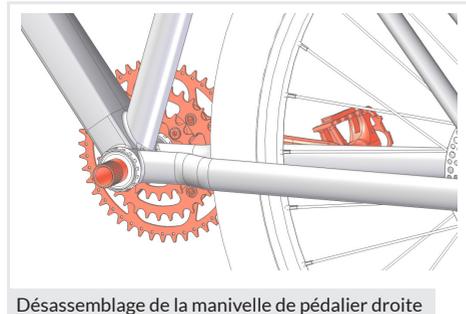
Dans ce qui suit, le montage est décrit à titre d'exemple sur un pédalier Shimano Hollowtech II. Cette procédure peut varier sensiblement en fonction du type de vélo.



Démontage de la manivelle de pédalier gauche

1. Desserrer les deux vis sur le serrage de la manivelle de pédalier gauche.

Retirer la vis de sécurité de la manivelle de pédalier côté axe et retirer la manivelle de l'axe.

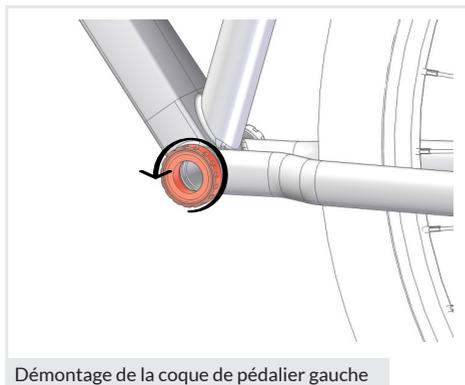


Désassemblage de la manivelle de pédalier droite

2. Retirer la manivelle de pédalier droite du pédalier.

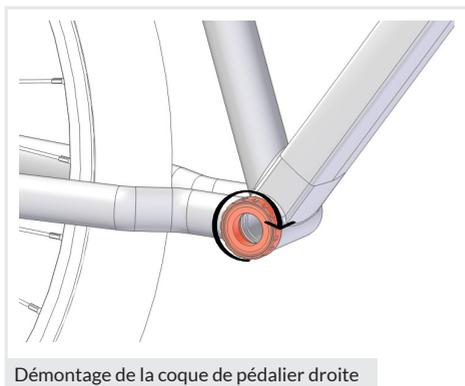
Il peut être nécessaire de desserrer l'axe en tapant doucement.

3. Retirer la chaîne de vélo du pignon.



Démontage de la coque de pédalier gauche

4. Dévisser et démonter la coque de pédalier gauche.



Démontage de la coque de pédalier droite

5. Dévisser et démonter la coque de pédalier droite.

Le filetage du pédalier est un filetage situé à gauche du côté du plateau.



REMARQUE!

Certains fabricants de cadres italiens et français avec deux filetages à droite font toutefois exception. S'il n'est pas possible de desserrer une coque de pédalier, il est utile de chauffer le cadre dans cette zone à l'aide d'un sèche-cheveux à air chaud.

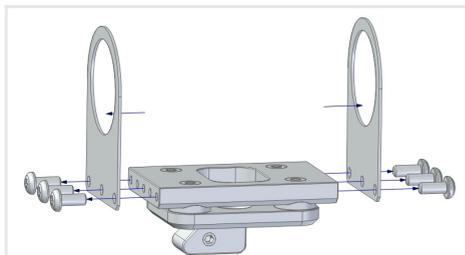


ATTENTION!

Dans certains cas, la coque de palier gauche est sans bride ou en plastique. Avec les coques de pédalier en plastique, l'écart entre le moteur et la roue arrière peut se modifier/augmenter avec le temps. Pour un montage sûr et durable, il convient d'utiliser des coques de palier métalliques avec une bride des deux côtés. Une sélection adaptée est disponible dans la boutique en ligne sur www.add-e.at/shop.

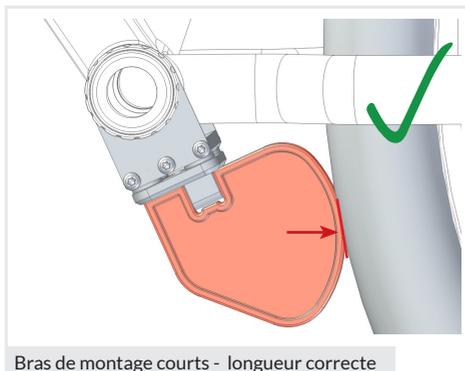
1.2.2. Assemblage de la plaque d'amortissement

Pour le montage du pédalier, il est préférable d'utiliser **les bras de montage courts**. Il convient de vérifier comme suit si la géométrie du cadre du vélo le permet :



Assemblage de la plaque d'amortissement

1. Visser les bras de montage courts latéralement avec la plaque d'amortissement et les six vis Torx M4 fournies.



Bras de montage courts - longueur correcte

2. Placer la jauge de réglage sur la plaque d'amortissement vissée et orienter la cale de la plaque d'amortissement **en direction du plateau**.

Fixer sans serrer les bras de montage sur le pédalier à l'aide des coques de pédalier.

La jauge de réglage doit être en contact avec la roue arrière. Si ce n'est pas le cas, il faut utiliser les longs bras de montage.

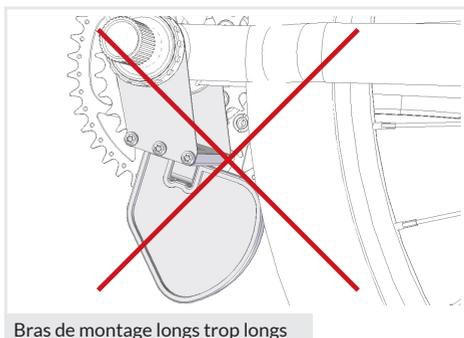


ATTENTION!

Si la distance entre la jauge de réglage et la roue arrière est trop grande, il faut utiliser les bras de montage longs ! Si ceux-ci sont trop longs, l'angle de la plaque d'amortissement pour la fixation de l'entraînement est trop raide. Un réglage correct ne sera plus possible par la suite.



Bras de montage courts trop courts



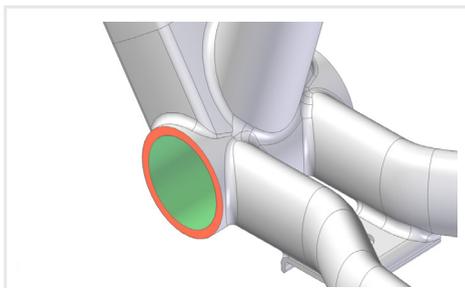
Bras de montage longs trop longs

1.2.3. Montage de la plaque d'amortissement sur le pédalier



PROPRETÉ !

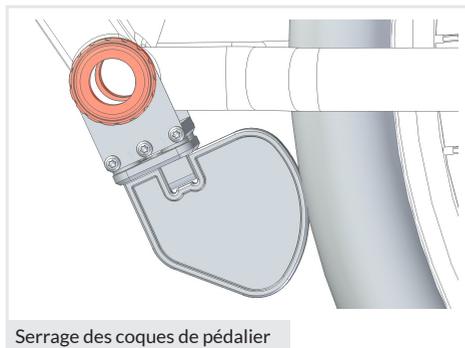
Avant de placer la plaque d'amortissement, la zone autour du pédalier doit être soigneusement nettoyée. Il ne doit pas y avoir d'impuretés ou de graisse entre les bras de montage et le cadre.



Application d'une fine couche de pâte de montage sur le cadre

1. Pour mieux maintenir les bras de montage, il est possible d'appliquer en plus une pâte de montage sur les surfaces d'appui du pédalier.

Pour cela, appliquer une fine couche de pâte de montage sur le cadre en veillant à ce qu'elle ne pénètre pas à l'intérieur du cadre.



Serrage des coques de pédalier

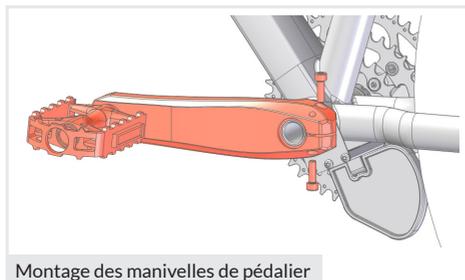
2. Préfixer la plaque d'amortissement sur le cadre à l'aide des bras de montage adaptés et des deux coques de pédalier.

Presser la jauge de réglage contre le pneu et bien visser les coques de palier en alternance.



ATTENTION!

Lors du serrage du pédalier, il faut veiller à ce que la jauge de réglage ne se déplace pas et continue d'être en contact avec le pneu !



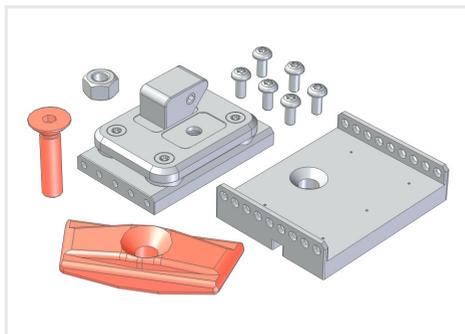
Montage des manivelles de pédalier

3. Monter les manivelles de pédalier dans l'ordre inverse.
Voir p. 16.

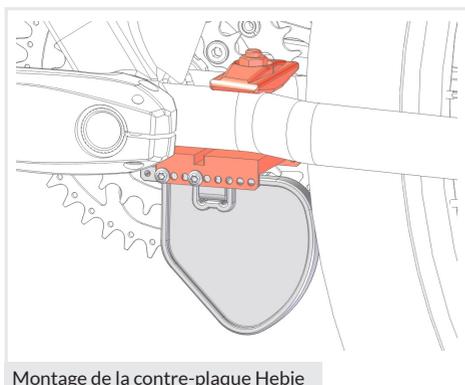
Il faut s'assurer que tout est bien serré.

1.3. Variante 3 : Montage avec la contre-plaque Hebie

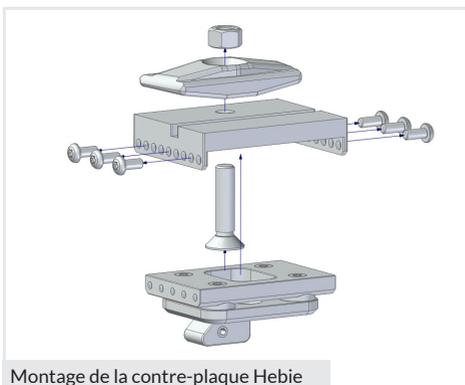
Le montage avec la contre-plaque Hebie est utilisé lorsqu'il n'est pas possible de monter le vélo via le support de la béquille latérale ou via le pédalier. Il faut particulièrement veiller à disposer de suffisamment de place.



Composants nécessaires au montage de la contre-plaque Hebie



Montage de la contre-plaque Hebie



Montage de la contre-plaque Hebie

Composants nécessaires :

- Contre-plaque Hebie (*non comprise dans le kit standard*)
- Plaque d'amortissement
- Plaque de support
- 6x vis Torx M4
- 1x vis à six pans M8
- Écrou M8

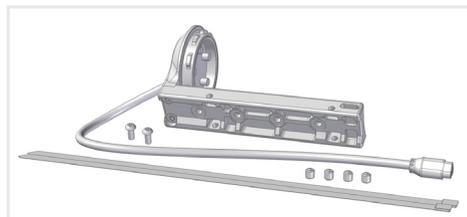
Dans la variante de montage 3, la fixation de la plaque de support au cadre est réalisée avec la contre-plaque Hebie.

Une description détaillée de la fixation de la plaque de support se trouve sous Montage sur le support de la béquille latérale. Voir p. 14.

1. Placer la plaque de support avec la vis M8 insérée entre les haubans de la roue arrière.
2. Placer la contre-plaque Hebie par le haut et la visser avec l'écrou borgne M8.
3. Pousser la plaque d'amortissement avec la jauge de réglage mise en place le long de la plaque de support en direction de la roue arrière jusqu'à ce qu'elle soit en contact avec le pneu.
4. Visser la plaque d'amortissement avec au moins 2 vis de chaque côté et veiller à ce que la cale soit dirigée vers le plateau et que la jauge de réglage soit en contact avec le pneu.

Étape 2 : Montage du support de batterie

Pour le montage du support de batterie sur le cadre, 3 variantes sont disponibles : le montage standard sur les points de fixation d'usine du cadre, le montage avec des bandes d'acier (en option) ou une combinaison des deux variantes.



Composants nécessaires pour le montage du support de batterie

Composants nécessaires :

- Support de batterie
- 2x vis à six pans M5
- 2x bandes d'acier
- 4x vis sans tête M6

2.1. Variante 1 : Montage standard du support de batterie

Le montage standard du support de batterie s'applique lorsque des points de fixation prépercés sont déjà disponibles pour le montage d'un porte-gobelet.



Support de batterie sur le tube diagonal

1. Pour le montage, utiliser les points de fixation prépercés sur le cadre.

Le support de batterie a en tout 4 possibilités de vissage.

En fonction de la taille de la batterie, le support peut être déplacé vers le haut et vers le bas sur le cadre afin d'adapter l'espace disponible pour l'insertion et le retrait de la batterie.



ATTENTION!

S'il n'y a pas de trous, ne pas percer le cadre du vélo soi-même. Cela peut entraîner une perte de stabilité du cadre et constituer un danger pour tous les usagers de la route !



Fixer le support de batterie au cadre

2. Le support de batterie doit être fixé à la position souhaitée sur le cadre du vélo uniquement à l'aide des vis à six pans creux M5 fournies dans le kit.

Pour éviter de rayer ou d'endommager la batterie, les vis doivent être vissées complètement.

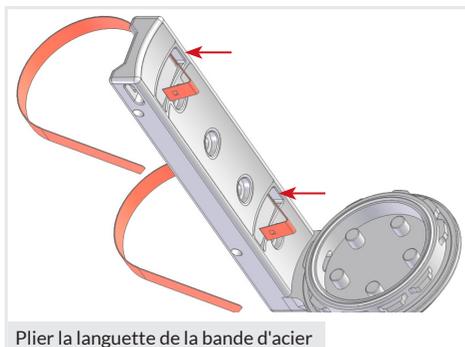
2.2. Variante 2 : Montage du support de batterie avec des bandes d'acier

Le montage du support de batterie avec des bandes d'acier s'effectue lorsqu'il n'y a pas de points de fixation prépercés pour un porte-gobelet sur le cadre.

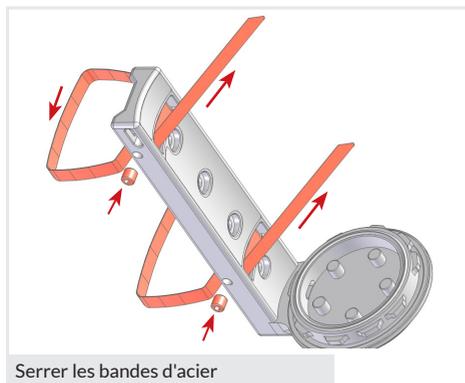


CONSEIL!

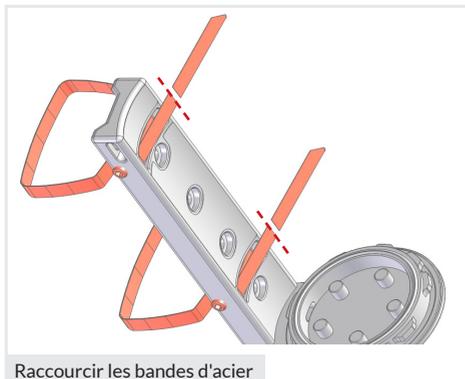
Pour vous aider à monter le support de batterie avec des bandes d'acier, consultez la vidéo de montage *add-e NEXT* sur www.add-e.at/montage.



Plier la languette de la bande d'acier



Serrer les bandes d'acier



Raccourcir les bandes d'acier

1. Plier les languettes pré-courbées des bandes d'acier à 90 degrés.
2. Passer l'extrémité plate des bandes d'acier par l'avant du support de batterie et placer les languettes pliées dans la deuxième fente.
3. Appuyer les bandes d'acier à plat sur le support de batterie et tendre l'extrémité longue des bandes d'acier.
4. Placer les extrémités ouvertes des bandes d'acier autour du cadre du vélo et les faire passer par l'arrière dans la fente.

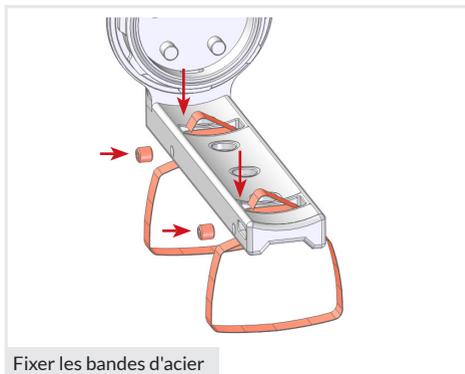
Veiller à ce que les câbles de frein ou autres ne soient pas coincés.
5. Tendre les bandes d'acier dans le sens de la flèche et les fixer provisoirement avec le pouce.
6. Fixer les bandes d'acier à l'aide d'une vis sans tête M6 et d'une vis à six pans de 3 jusqu'à ce que la bande d'acier se déforme légèrement.
7. Placer les bandes d'acier jusqu'au bord et les raccourcir avec une **saillie de 5 mm** (voir illustration).

Pour raccourcir les bandes d'acier, utiliser une bonne cisaille à tôle ou une pince coupante diagonale.

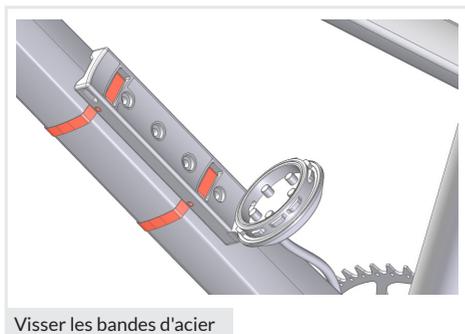


REMARQUE!

Pour minimiser le risque de blessure, ne pas couper les bandes d'acier trop longtemps et ne pas laisser d'arêtes de coupe vives. Les bandes d'acier ne sont conçues que pour un montage unique.



Fixer les bandes d'acier



Visser les bandes d'acier

8. Plier les extrémités coupées des bandes d'acier à 90 degrés et les introduire dans les fentes.

Avec le pouce, appuyer les bandes d'acier à plat sur le support de batterie et les fixer avec la deuxième vis sans tête.

Si les extrémités coupées sont trop courtes, les vis sans tête ne s'engagent pas et la bande d'acier ne peut pas être serrée.

9. Visser les vis sans tête en alternance jusqu'à ce que les bandes d'acier soient **bien** serrées autour du cadre.

Il est important de ne pas trop serrer les bandes d'acier, sinon elles risquent d'être endommagées et même de se déchirer.

2.3. Variante 3 : Montage du support de batterie avec vis et bande d'acier

Le montage du support de batterie avec une vis et une bande d'acier est utilisé lorsque, pour des raisons d'espace, un seul des points de fixation prépercés sur le cadre peut être utilisé.



Fixation du support de batterie avec vis et bande d'acier

1. Visser le support de batterie à l'aide d'une vis à six pans M5 sur l'un des points de fixation possibles.
2. Utiliser au moins une bande d'acier sur le cadre comme deuxième point de fixation.

Voir p. 22 « Montage du support de batterie avec des bandes d'acier ».

Étape 3 : Mise en place des capteurs add-e NEXT

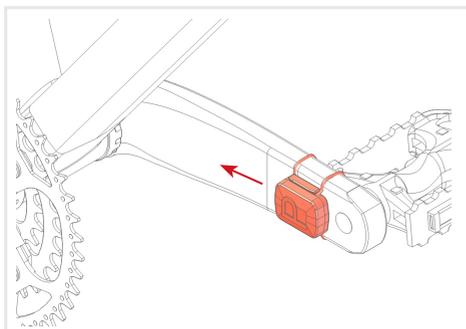
Les capteurs add-e NEXT servent à enregistrer la cadence de pédalage ainsi que la vitesse et sont fixés à cet effet sur la manivelle de pédalier et sur le moyeu de la roue arrière. Les capteurs inclus dans le kit sont déjà programmés avec l'unité d'entraînement.



Composants nécessaires pour le montage des capteurs

Composants nécessaires :

- Capteur PAS (P)
- Capteur de vitesse (S)
- Joints toriques (plusieurs tailles)
- Caoutchoucs de fixation (différentes longueurs)



Capteur PAS côté intérieur de la manivelle de pédalier

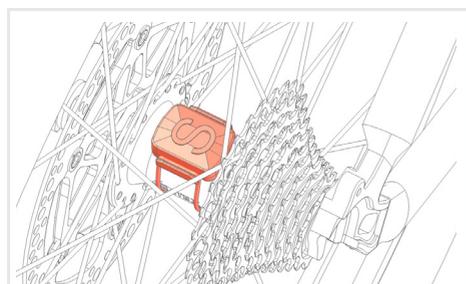
Fixer le capteur PAS (P) à l'intérieur de la manivelle de pédalier gauche à l'aide du caoutchouc de fixation approprié, de manière à ce que le caoutchouc ne puisse pas être endommagé avec le pied.

La manivelle de pédalier doit pouvoir tourner librement à tout moment avec le capteur.



REMARQUE!

Le capteur PAS (P) peut en outre être fixé avec un ruban adhésif ou, alternativement, être déplacé en direction du pédalier.



Capteur de vitesse moyeu de roue arrière

Fixer le capteur de vitesse (S) à l'aide d'un joint torique approprié sur le moyeu de la roue arrière.

Si le joint torique est trop court, par exemple pour les grands moyeux à engrenages tels que Rohloff, Alfine, etc., il est également possible de relier 2 joints toriques entre eux.

CHAPITRE 3 : ENTRAÎNEMENT & RÉGLAGE MÉCANIQUE

Le cœur du système est l'unité d'entraînement add-e NEXT.

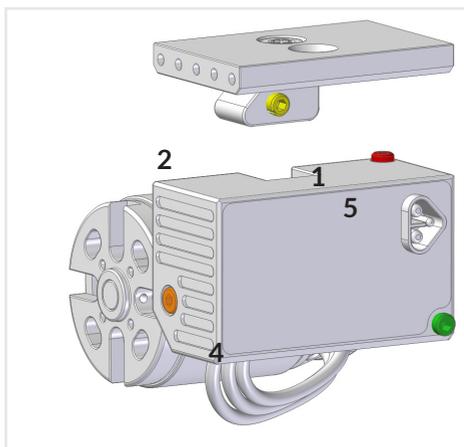
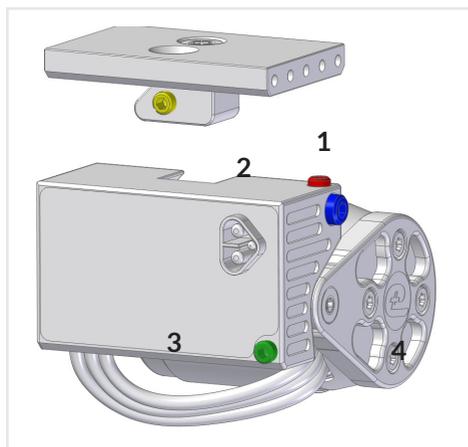
Le réglage mécanique est l'adaptation de l'unité d'entraînement au vélo et son ajustement idéal est un élément important pour un fonctionnement optimal de l'entraînement.



ATTENTION!

L'ordre des différentes étapes décrites ci-dessous doit être respecté avec précision !

Le réglage mécanique optimal de l'unité d'entraînement s'effectue à l'aide des vis de réglage. Celles-ci permettent d'ajuster les butées supérieure et inférieure ainsi que la roue libre et la pression de contact. La vis de serrage sert à fixer l'unité d'entraînement à la plaque d'amortissement.



- 1** Vis de réglage de la butée supérieure
- 2** Vis de réglage de la pression de contact
- 3** Vis de réglage mise en roue libre
- 4** Vis de réglage de la butée inférieure
- 5** Vis de serrage

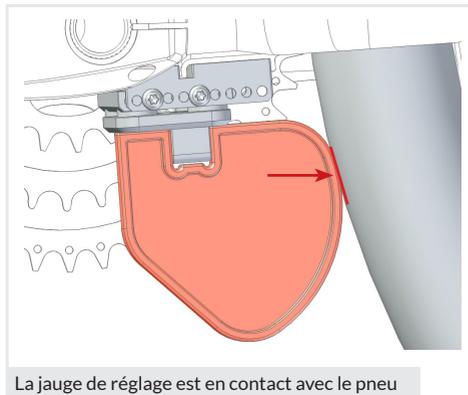


ATTENTION!

Pour les réglages fins, le vélo doit être posé sur une surface plane !

Préparation

Les images suivantes décrivent à titre d'exemple le réglage sur le support de béquille. Le réglage mécanique s'effectue de la même manière pour les variantes de montage 2 et 3.



La jauge de réglage est en contact avec le pneu

1. Vérifier la pression des pneus et la corriger si nécessaire.

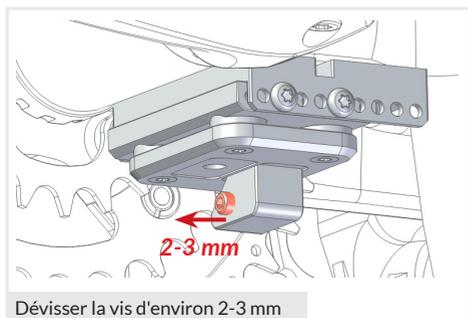
La pression des pneus peut varier en fonction des indications du fabricant. En règle générale, elle est imprimée sur le pneu.

2. Placer la jauge de réglage sur la plaque d'amortissement et s'assurer qu'elle est bien en contact avec le pneu.



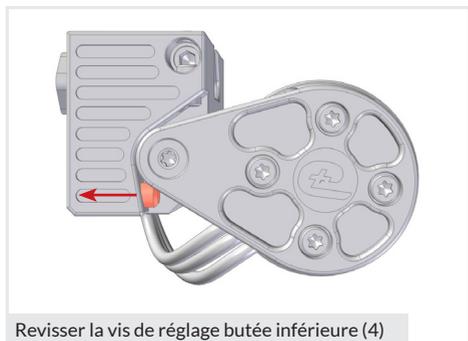
ATTENTION!

Afin de garantir le fonctionnement optimal de l'unité d'entraînement, son réglage correct ainsi que la pression des pneus doivent être contrôlés à intervalles réguliers !



Dévisser la vis d'environ 2-3 mm

3. Retirer la jauge de réglage et dévisser de 2-3 mm la vis de réglage de la pression de contact (2) sur la cale de la plaque d'amortissement.

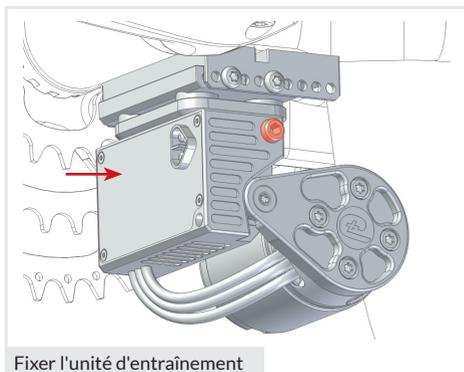


Revissier la vis de réglage butée inférieure (4)

4. Sur l'unité d'entraînement, revissier complètement la vis de réglage de la butée inférieure (4) dans le boîtier afin de garantir le débattement maximal du bras oscillant.

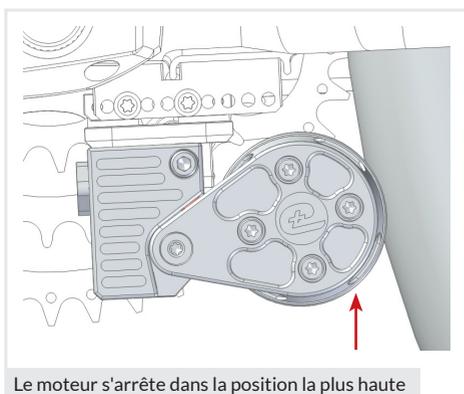
Réglage 1 : Butée supérieure

Le réglage de la butée supérieure régule la remontée du moteur sur le pneu afin d'assurer un couplage et un découplage optimaux lors de la conduite.



Fixer l'unité d'entraînement

1. Placer l'unité d'entraînement sur la plaque d'amortissement et la pousser complètement vers la roue arrière.
2. Fixer l'unité d'entraînement avec la vis de serrage (5).



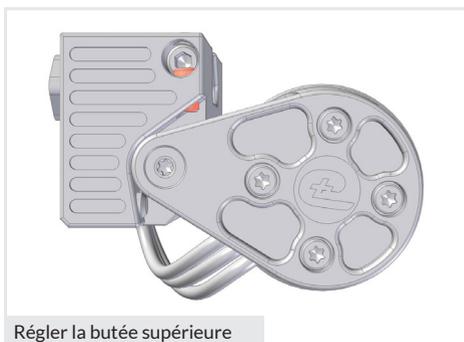
Le moteur s'arrête dans la position la plus haute

3. Pousser le moteur jusqu'à la butée dans la position la plus haute.

Lorsqu'il est relâché, le moteur doit rester dans cette position sur le pneu et ne pas se rabattre vers le bas.

Cependant, au moindre mouvement de la roue arrière, le moteur doit redescendre.

Le réglage optimal du moteur est réglé par la vis de réglage de la butée supérieure (1).



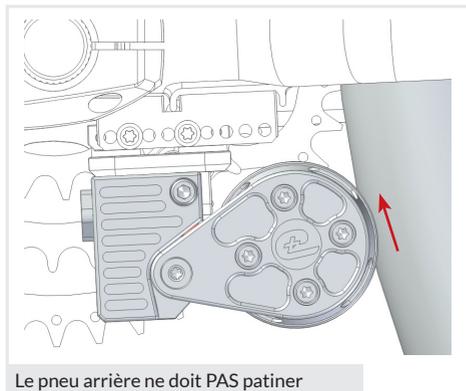
Régler la butée supérieure

La vis de réglage de la butée supérieure (1) doit être dévissée davantage si le moteur ne s'abaisse pas au moindre mouvement de la roue arrière. Dans le cas contraire, le moteur ne se découple pas en mode arrêt.

La vis de réglage de la butée supérieure (1) doit être vissée davantage si le moteur ne s'arrête pas de lui-même sur le pneu. Dans le cas contraire, le moteur se découple involontairement pendant la conduite.

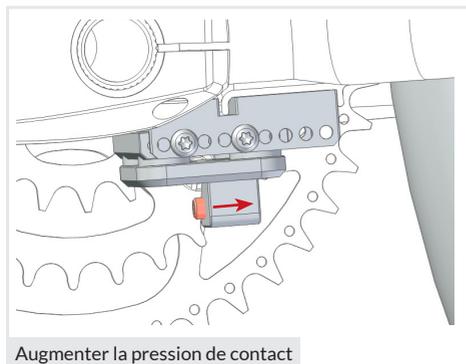
Réglage 2 : Vis de réglage de la pression de contact

La pression de contact est décisive pour garantir une transmission de force constante, même en cas de mauvaises conditions météorologiques. Elle doit notamment être adaptée en cas de modification de la pression des pneus afin de prévenir une usure accrue. La pression de contact est réglée par la vis de réglage (2).



1. Pousser le moteur jusqu'en butée dans sa position la plus haute et maintenir le rouleau de friction.
2. En même temps, tourner la roue arrière vers l'arrière. Le pneu ne doit **PAS** patiner !

Si le pneu patine, il faut corriger la position de l'entraînement en vissant la vis de réglage de la pression de contact (2) sur la cale de la plaque d'amortissement.



En vissant la vis de réglage (2), le moteur se rapproche du pneu et la pression de contact augmente.

En dévissant la vis de réglage de la pression de contact (2), il est possible d'augmenter la distance entre le moteur et le pneu et donc de réduire la pression de contact.



CONSEIL!

Il faut ici faire preuve de doigté. La pression de contact doit être aussi forte que nécessaire et aussi faible que possible.

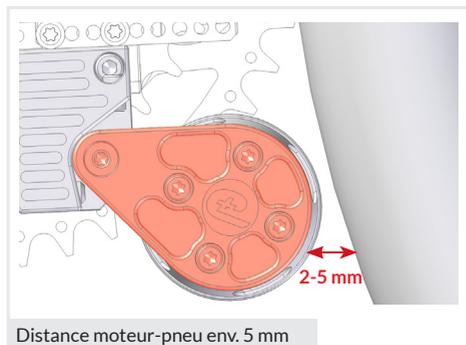


ATTENTION!

Contrôler la pression de contact à intervalles réguliers afin d'éviter que la roue arrière ne patine et de prévenir une usure accrue des pneus.

Réglage 3 : Mise en roue libre de la vis de réglage

La vis de réglage pour la mise en roue libre (3) régule la distance entre le moteur et le pneu en mode arrêt. Le pneu arrière ne subit aucun frottement de la part du moteur et un couplage et un découplage propres du moteur sont garantis.



1. Pour le réglage de la mise en roue libre, placer le vélo à plat et en aucun cas la tête en bas !
2. L'écart entre le moteur et le pneu doit être de 2 à 5 mm lorsque le moteur est découplé.



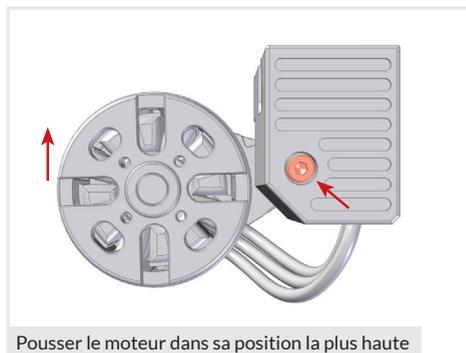
REMARQUE!

La vis de réglage pour la mise en roue libre se trouve du côté du plateau de l'unité d'entraînement. Si la vis de réglage est recouverte par le plateau, l'unité d'entraînement doit être retirée.



3. Si la distance est inférieure à 2-5 mm, desserrer d'un tour la vis de réglage pour la mise en roue libre (3). Il n'est pas nécessaire de dévisser complètement la vis.

Le moteur « tombe » vers le bas.
Si ce n'est pas le cas, taper légèrement sur la vis de réglage.



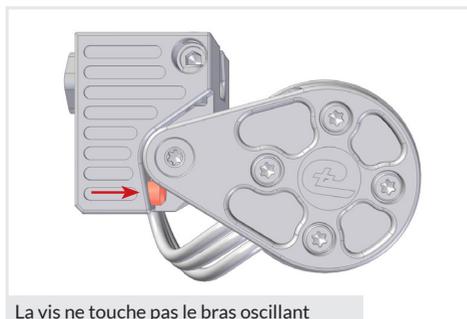
4. Pousser le moteur vers le haut jusqu'à la butée et serrer la vis de réglage (3) à la main **dans cette position**.

Lorsqu'il est relâché, le moteur oscille dans sa position définitive. L'écart entre le moteur et le pneu doit être de 2 à 5 mm.

Si la distance est trop faible, répéter l'opération, mais cette fois-ci ne pas pousser le bras oscillant complètement dans la position la plus haute.

Réglage 4 : Butée inférieure

La vis de réglage de la butée inférieure (4) empêche le moteur d'osciller involontairement d'avant en arrière lors de déplacements sur des aspérités.



La vis ne touche pas le bras oscillant

Dévisser la vis de réglage de la butée inférieure (4) jusqu'à ce que la vis ne touche **tout juste pas** le bras oscillant à l'état découplé.



ATTENTION!

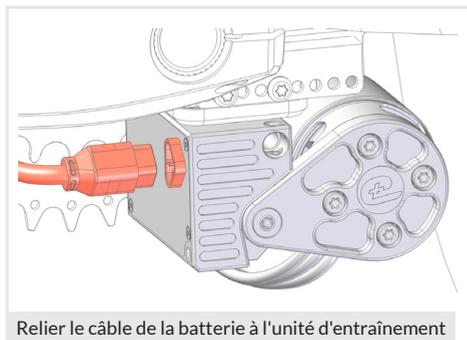
La vis de réglage de la butée inférieure ne doit PAS être utilisée pour régler la mise en roue libre entre le moteur et la roue arrière !



REMARQUE!

Des informations supplémentaires, des conseils utiles & des vidéos d'aide sont disponibles sur www.add-e.at/montage.

Conclusion



Relier le câble de la batterie à l'unité d'entraînement

1. Relier le câble de la batterie à l'unité d'entraînement. **Il faut veiller à ce que le connecteur soit branché avec la lèvre d'étanchéité jusqu'à la butée !**
2. Fixer le câble de batterie au cadre du vélo à l'aide d'attaches-câbles et couper les extrémités saillantes des serre-câbles.
3. Insérer la batterie dans le support.

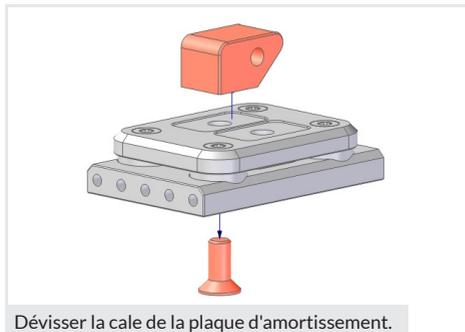
FÉLICITATIONS !
L'ADD-E NEXT A ÉTÉ MONTÉ AVEC SUCCÈS

CHAPITRE 4 : PARTICULARITÉS DU MONTAGE

En fonction des différents types de vélos, il peut y avoir des particularités lors du montage de l'add-e NEXT.

4.1. Déplacement de la cale en cas de distance trop faible à la chaîne

Dans certains cas, il peut arriver que la distance entre l'entraînement et la chaîne du vélo soit trop faible en petite vitesse et que la chaîne frotte sur le boîtier du bloc électronique. En déplaçant la cale sur la plaque d'amortissement, la distance entre l'entraînement et le plateau augmente de 4 mm.



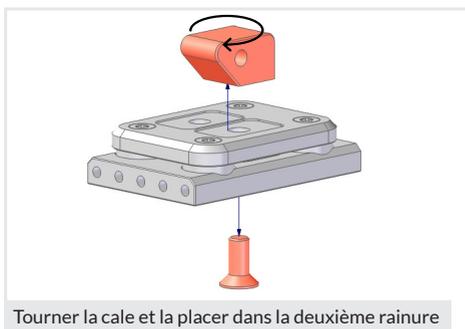
Dévisser la cale de la plaque d'amortissement.

1. Dévisser la vis avec laquelle la cale est fixée sur la plaque d'amortissement et détacher la cale de la plaque d'amortissement.



REMARQUE!

La vis est munie d'un frein de vis très résistant. Pour le démontage, la cale doit être chauffée à plus de 60 °C, par ex. à l'aide d'un décapeur thermique.

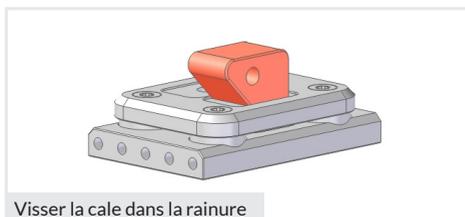


Tourner la cale et la placer dans la deuxième rainure

2. Tourner la cale de 180° et la déplacer dans la deuxième rainure.

Visser légèrement la cale par le bas à l'aide de la vis.

3. Aligner la cale de manière à ce qu'elle soit complètement insérée dans la rainure.



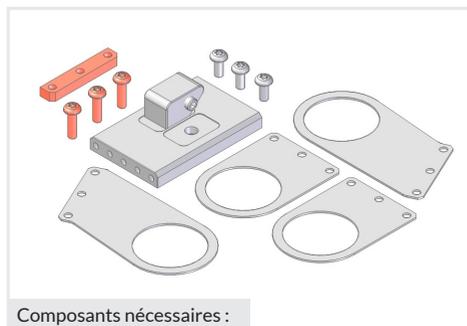
Visser la cale dans la rainure

4. Visser la cale à fond.

Veiller à ce que la cale ne se torde pas dans la rainure pendant le vissage.

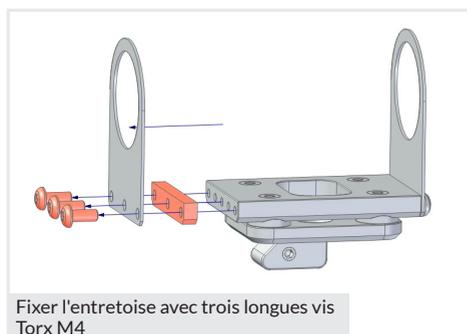
4.2. Montage avec une largeur de pédalier de 73 mm

Si le vélo présente une largeur de pédalier de 73 mm au lieu des 68 mm standard, il faut utiliser une entretoise de 5 mm lors de l'assemblage de la plaque d'amortissement afin d'élargir la plaque d'amortissement aux 73 mm nécessaires.



Composants nécessaires :

- Plaque d'amortissement
- Bras de montage
- Entretoise de 5 mm
- 3x vis Torx M4 longues
- 3x vis Torx M4 courtes



1. Assembler la plaque d'amortissement
Voir p. 18.
2. Fixer l'entretoise avec les trois longues vis Torx M4 entre le bras de montage et la plaque d'amortissement.

La pointe de la cale sur la plaque d'amortissement sert d'orientation lors de la fixation de l'entretoise.

4.3. Montage du pédalier pour pédalier italien

Certains types de vélos sont équipés de pédales italiens. Ceux-ci peuvent présenter un diamètre de filetage supérieur de 0,5 mm et nécessitent des bras de montage adaptés.



Si vous avez besoin de bras de montage de diamètre intérieur plus grand, contactez notre équipe d'assistance à l'adresse info@add-e.at.



**e-motion your bike
with add-e**



Manuel d'utilisation add-e NEXT

FR/CH/BE



TABLE DES MATIÈRES DU MANUEL D'UTILISATION

1. ENTRAÎNEMENT ADD-E NEXT	P. 36
1.1 Caractéristiques techniques	P. 37
1.2 Explication des LED de l'unité d'entraînement	P. 37
1.3 Régulation de la température	P. 40
1.4 Régulation anti-patinage	P. 40
1.5 Revêtement des rouleaux de friction	P. 40
1.6 Entretien & hivernage	P. 40
2. BATTERIE ADD-E NEXT	P. 41
2.1 Caractéristiques techniques	P. 41
2.2 Mise en place de la batterie add-e NEXT	P. 42
2.3 Niveaux d'assistance	P. 43
2.4 Charge de la batterie add-e NEXT	P. 44
2.5 Temps de charge	P. 45
2.6 Remarques sur l'autonomie	P. 45
2.7 Batterie add-e NEXT utilisée comme power bank	P. 46
2.8 Affichage du niveau de charge	P. 47
2.9 Mode fantôme de la batterie add-e NEXT	P. 47
2.10 Veille, mode de repos et sommeil profond	P. 48
2.11 Entretien & stockage	P. 49
2.12 Mise au rebut	P. 49
3. CHARGEURS & STATION D'ACCUEIL ADD-E NEXT	P. 50
3.1 Caractéristiques techniques	P. 51
3.2 Durée de charge	P. 51
3.3 Explication de la LED d'état du chargeur	P. 51
3.4 Station d'accueil	S. 52
4. CAPTEURS ADD-E NEXT	P. 53
4.1 Caractéristiques techniques	P. 53
4.2 Fonctionnement des capteurs add-e NEXT	P. 53
4.2.1 Vérifier si le capteur est détecté	P. 54
4.2.2 Insertion et remplacement de la pile	P. 55
4.3 Programmation (appairage) des capteurs	P. 56

5. INTERRUPTEURS DE GUIDON ADD-E NEXT	P. 58
5.1 Caractéristiques techniques	P. 58
5.2 Insertion et remplacement de la pile	P. 59
5.3 Fonctions de l'interrupteur de guidon	P. 59
5.4 Fonction du régulateur de vitesse	P. 60
5.5 Fixation au guidon	P. 60
5.6 Programmation (appariage) de l'interrupteur de guidon	P. 61
6. MAPPING DU SPORT ADD-E NEXT	P. 62
6.1 Modification du mapping	P. 62
6.2 Aperçu des niveaux de mapping	P. 33
7. APPLICATION MOBILE ADD-E NEXT	P. 63
8. MISE À JOUR DU LOGICIEL ADD-E NEXT	P. 64
8.1 Comment fonctionne une mise à jour du logiciel	S. 64
8.2 Installer l'application add-e NEXT	P. 65
8.3 Effectuer la mise à jour du logiciel	P. 67
8.3.1 Mise à jour du logiciel via le réseau WiFi	P. 67
8.3.2 Mise à jour du logiciel via le hotspot mobile	P. 71
8.4 Conseils & astuces en cas de problèmes avec la mise à jour du logiciel	P. 74
8.4.1 L'entraînement ne s'affiche pas dans l'application add-e NEXT	P. 74
8.4.2 La LED orange (5) clignote	P. 75
8.4.3 Toutes les LED pour la mise à jour du logiciel clignent	P. 75

INTRODUCTION

Le manuel d'utilisation traite en premier lieu de l'utilisation, des caractéristiques techniques et des fonctions des différents composants du système d'adaptation add-e NEXT. Les informations concernant le montage ainsi que le réglage correct de l'unité d'entraînement se trouvent dans la notice de montage.

Les explications portent sur :

1. L'entraînement add-e NEXT
2. La batterie add-e NEXT
3. La technique de charge add-e NEXT
4. Les capteurs add-e NEXT
5. L'interrupteur de guidon add-e NEXT
6. Le mapping du sport add-e NEXT
7. L'application add-e NEXT
8. La mise à jour du logiciel add-e NEXT

1. L'ENTRAÎNEMENT ADD-E NEXT

Le cœur du système est l'unité d'entraînement add-e NEXT.

L'unité d'entraînement add-e NEXT comprend essentiellement les composants suivants :



L'unité d'entraînement contient toute l'électronique. Lorsque l'unité d'entraînement est éteinte/en veille (position de la batterie « Off »), elle est déconnectée et aucune force n'est donc transmise à la roue arrière. Cela signifie qu'à l'état désactivé ou lorsqu'aucune batterie n'est installée, le vélo peut être conduit sans résistance par l'entraînement. Lorsque l'on met l'entraînement en marche en sélectionnant l'un des 5 niveaux de puissance disponibles, l'entraînement se rapproche automatiquement du pneu pendant le pédalage et fournit la puissance sélectionnée. Si le pédalage est interrompu, le moteur se découple à nouveau automatiquement du pneu.

1.1 Caractéristiques techniques

L'entraînement add-e NEXT est petit, léger et puissant avec un moteur à rotor extérieur sans balais. La puissance est transmise directement au pneu sans engrenage et sans bruit. L'électronique de pointe garantit des performances inédites. Des dimensions minimales et un poids réduit rendent cet entraînement unique au monde.

L'entraînement add-e NEXT est disponible en deux variantes : Lite et Sport Edition. Les deux sont fabriquées conformément à la norme européenne Pedelec (EN 15194) et peuvent être utilisées légalement sur la route. La Lite Edition est toujours limitée à 25 km/h. Sur la Sport Edition, la limite de vitesse de (réglée par défaut à 25 km/h à la livraison) est toutefois librement réglable (mapping, voir p. 62) et peut également être entièrement supprimée pour une utilisation sur des terrains privés.

	add-e NEXT Lite	add-e NEXT Sport
Dimensions L/I/H	90/75/50 mm	
Poids	710 g	
Bluetooth® 4.0	Oui	
Puissance de crête	250 W	600 W
Vitesse maximale	25 km/h	45 km/h
Autorisé par le code de la route (StVO)	toujours	Mapping 1 & 2
Mapping	Non	Oui
Séquence de démarrage	LED bleue (3)	LED rouge (4)

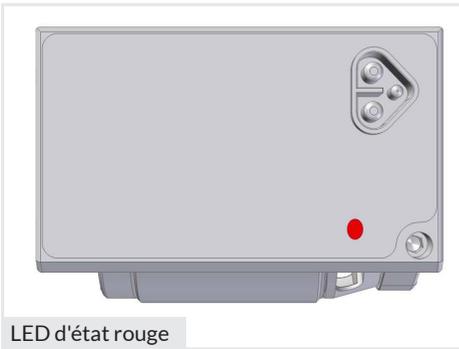
1.2 Explication des LED de l'unité d'entraînement

Les LED respectives permettent de vérifier encore une fois le fonctionnement des différents composants. Les LED se trouvent sous le cache frontal obscurci.

Ci-dessous, un aperçu de toutes les LED et de leur position :



1. LED d'état (rouge)
2. LED Bluetooth (bleue)
3. Indicateur add-e Lite LED (bleu)
4. Indicateur add-e Sport LED (rouge)
5. LED du capteur PAS (orange)
6. LED du capteur de vitesse (vert)
7. LED de réglage de la puissance (blanche)

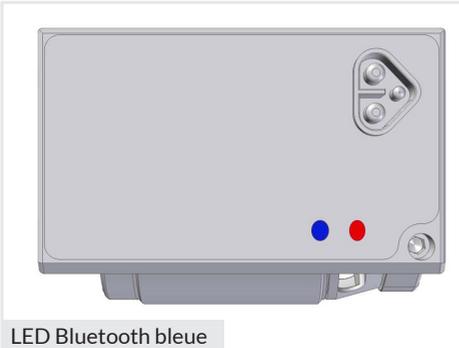


LED d'état rouge

LED (1) – LED d'état

Celle-ci s'allume tant que la batterie est connectée à l'unité d'entraînement, même en position Off/Veille, tant que la batterie a de l'énergie.

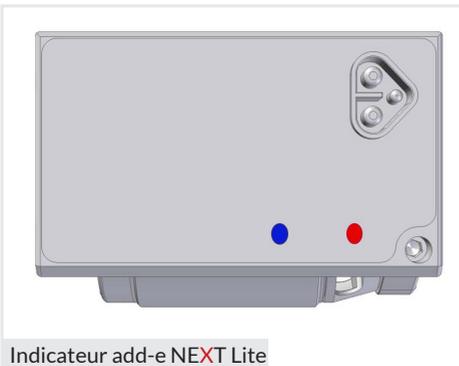
Après 15 min d'inactivité, la batterie passe en mode veille et la LED rouge (1) s'éteint.



LED Bluetooth bleue

LED (2) - LED Bluetooth

Cette LED s'allume lorsque l'entraînement est connecté au téléphone portable via l'appli add-e.



Indicateur add-e NEXT Lite

LED (3) – Indicateur add-e NEXT Lite

Cette LED est l'indicateur que l'entraînement est une version Lite. Lors de l'insertion de la batterie, la LED bleue (3) s'allume pendant 5 secondes.



Indicateur add-e NEXT Sport

LED (4) – Indicateur add-e NEXT Sport

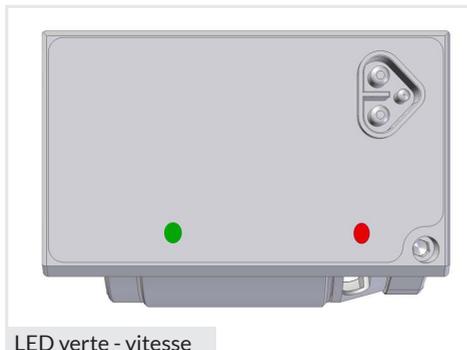
Cette LED est l'indicateur qu'il s'agit d'une version add-e Sport. Lors de l'insertion de la batterie, la LED rouge (4) clignote en fonction du mapping défini. Par exemple, mapping 6 - six fois, mapping 5 - cinq fois, mapping 4 - quatre fois, etc.



LED orange - PAS

LED (5) - Capteur PAS

Cette LED sert à vérifier le fonctionnement du capteur PAS. Pour le vérifier, il faut mettre le réglage de la puissance de la batterie add-e sur Off, car ce n'est qu'alors que la LED orange (5) s'allume. Si la manivelle bouge, la LED orange clignote jusqu'à une vitesse de 10 km/h, puis s'éteint. À l'arrêt, elle s'allume en continu.



LED verte - vitesse

LED (6) - Capteur de vitesse

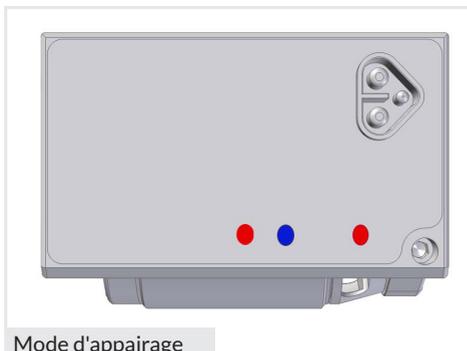
Cette LED sert à vérifier le fonctionnement du capteur de vitesse. Pour le vérifier, il faut mettre le réglage de la puissance de la batterie add-e sur Off, car ce n'est qu'alors que la LED verte (6) s'allume. Si la roue arrière bouge, la LED verte clignote jusqu'à une vitesse de 10 km/h, puis s'éteint. À l'arrêt, elle s'allume en continu.



LED blanche - niveaux de puissance

LED (7) - Réglage de la puissance

Cette LED n'est affichée qu'en combinaison avec la batterie add-e Classic et sert à vérifier le fonctionnement du réglage de la puissance. Lors de la modification du niveau d'assistance sur la batterie ou avec l'interrupteur de guidon, la LED blanche (7) clignote en fonction du niveau d'assistance réglé, par exemple niveau Off/Veille clignote 1 fois, niveau 1 clignote deux fois, niveau 2 clignote trois fois, etc.



Mode d'appairage

Mode d'appairage :

Si l'on souhaite programmer un capteur ou un interrupteur de guidon et que l'on se trouve en mode d'appairage (voir 4.3. *Programmation (appairage) des capteurs*), la LED rouge (4) et la LED bleue (3) clignotent en alternance.

1.3 Régulation de la température

L'unité d'entraînement add-e NEXT dispose d'une régulation intelligente de la température. Celle-ci veille automatiquement à ce que l'électronique ne surchauffe pas et ne soit donc pas endommagée, même lors de trajets lents à faible vitesse et à haut niveau de puissance. La régulation de la température intervient de manière autonome et la puissance est réduite successivement si nécessaire.

Pour contrer une réduction de la puissance, il est recommandé de conduire en anticipant, surtout en cas de montée. Dans le cas de montées longues et raides, il est recommandé de franchir la totalité de la pente avec un niveau d'assistance plus faible et une puissance constante.

1.4 Régulation anti-patinage

L'unité d'entraînement add-e NEXT offre un contrôle intelligent de la vitesse de rotation. Grâce à une comparaison permanente entre la vitesse des roues et la vitesse du moteur, le « patinage » est détecté à temps. Comme un patinage du rouleau de friction sur le pneu entraîne une usure excessive, la régulation anti-patinage (RAP) est activée et l'entraînement s'arrête de manière ciblée.

Un signal d'avertissement continu signale que la « RAP » est active. Ce n'est qu'en interrompant le mouvement de pédalage que l'entraînement est à nouveau libéré. Si la « RAP » a été activée, il est impératif de contrôler la pression de contact et la pression des pneus et de les adapter si nécessaire.

1.5 Revêtement des rouleaux de friction

Le revêtement des rouleaux de friction est une pièce d'usure. La vitesse à laquelle celui-ci s'use dépend de différents facteurs – réglage par rapport à la roue arrière, température, composé de caoutchouc et profilage du pneu, sol, fréquence d'utilisation, etc. En règle générale, le revêtement est usé après environ 10.000 km.

Le remplacement du revêtement des rouleaux de friction est généralement gratuit. Pour le remplacement du revêtement des rouleaux de friction, adressez-vous directement à votre revendeur ou à GP Motion GmbH à l'adresse support@add-e.at.

1.6 Entretien & hivernage

L'unité d'entraînement peut et doit être **nettoyée à intervalles réguliers**. En particulier après une utilisation sur des chemins boueux, un sol argileux ou autre. Cela permet d'éviter que la saleté ne s'incruste sur l'unité d'entraînement et, le cas échéant, n'entrave son fonctionnement.

Si le revêtement des rouleaux de friction est encrassé, par exemple par de la terre argileuse, le revêtement peut être nettoyé avec de l'eau et une brosse douce (pas de brosse métallique ou similaire). Lors du nettoyage, ne pas utiliser de solvants, d'alcool (white spirit) ou de produits de nettoyage agressifs. L'absence de nettoyage peut entraîner un « patinage » du pneu et un dysfonctionnement.

Si le système est également utilisé pendant les mois d'hiver, l'unité d'entraînement doit être nettoyée à intervalles plus fréquents afin d'éviter d'éventuels dommages.

2. BATTERIE ADD-E NEXT

La batterie add-e NEXT est exclusivement équipée de cellules de marque de haute qualité. Une attention particulière est portée à la fiabilité et à la sécurité. Un boîtier robuste combiné à des matériaux sélectionnés garantissent une longue durée de vie et permettent une construction compacte avec une densité énergétique maximale.



2.1 Caractéristiques techniques

L'entraînement add-e NEXT est disponible en trois tailles différentes : Batterie S (150 Wh), batterie M (300 Wh) et batterie L (450 Wh). Le tableau ci-dessous présente clairement les principales caractéristiques techniques.

	Batterie S	Batterie M	Batterie L
Dimensions Ø/H	80/116 mm	80/183 mm	80/250 mm
Poids	0,9 kg	1,6 kg	2,3 kg
Capacité	6,8 Ah	13,6 Ah	20,4 Ah
Énergie	150 Wh	300 Wh	450 Wh
Tension nominale	21,6 V	21,6 V	21,6 V
Tension max.	25,2 V	25,2 V	25,2 V
Puissance max.	250 W	600 W	600 W
Courant de charge max.	3 A	6 A	9 A
Temps de charge*	3 h	6 h	9 h
Prise USB-C	✓	✓	✓
Adapté au transport aérien	✓	-	-

*pour les temps de charge exacts, voir p. 51, chapitre 3.2 Durée de charge

2.2 Mise en place de la batterie add-e NEXT



Placer la batterie add-e NEXT

En bas de la batterie, sous le logo add-e, se trouve la flèche « LOCK ».

Un cadenas ouvert et un cadenas fermé sont gravés sur la face avant du support de batterie.

Grâce à la disposition particulière de la fermeture à baïonnette, la batterie ne peut pas être mal insérée.

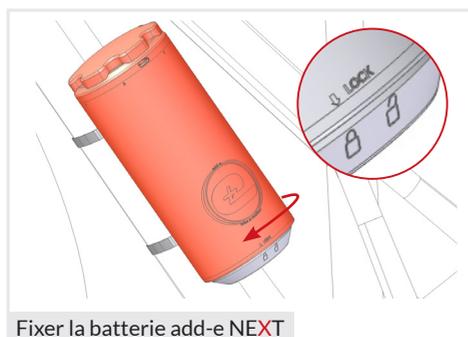


Insérer la batterie add-e NEXT

1. La batterie doit être insérée de façon à ce que la flèche se trouve au-dessus du cadenas ouvert.

2. Poussez la batterie vers le bas de sorte que la flèche pointe directement sur le cadenas ouvert.

La batterie doit être entièrement placée sur le support de sorte qu'elle repose à plat.



Fixer la batterie add-e NEXT

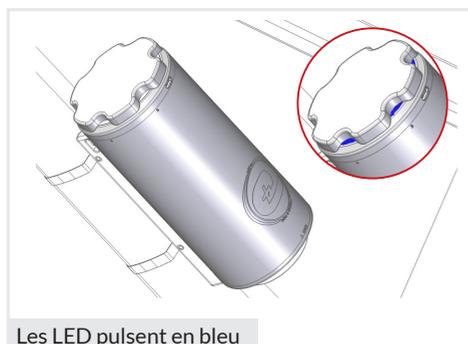
3. Fixer la batterie en la tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle s'enclenche et que la flèche pointe vers le cadenas fermé.

Lorsque la batterie est en place et fixée, elle commence à établir la communication avec l'entraînement et les LED s'allument en bleu.

Si la communication est établie avec succès, la mélodie de démarrage retentit et les LED s'allument dans la couleur du niveau de charge.

Si la batterie continue à pulser en bleu, l'établissement de la communication avec l'unité d'entraînement n'est pas possible (une mise à jour du logiciel est éventuellement nécessaire, voir chapitre 8).

Si les LED restent complètement éteintes, la batterie est éventuellement en sommeil profond (voir chapitre 2.10).



Les LED pulsent en bleu

2.3 Niveaux d'assistance



Réglage de la puissance add-e NEXT



Niveaux de puissance add-e NEXT

Le réglage de la puissance de la batterie add-e NEXT est réalisé sous forme de bouton rotatif sur la batterie.

Les niveaux d'assistance sont réglés en tournant le bouton de réglage de la puissance.

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, le niveau d'assistance augmente, en tournant dans le sens inverse, il diminue.

Le niveau d'assistance respectivement réglé est indiqué par la LED blanche allumée.

Si le premier niveau d'assistance est réglé, la LED blanche s'allume au-dessus du 1, pour le niveau 2 au-dessus du 2, pour le niveau 3 au-dessus du 3, etc. Les autres LED s'allument par exemple en vert et indiquent le niveau de charge.

Au total, 5 niveaux d'assistance sont disponibles. En fonction de la variante d'entraînement choisie, il est possible de choisir entre 50 et 250 W maximum (Lite Edition) ou 50 et 600 W maximum (Sport Edition).

Pour les différents mappings de l'add-e NEXT Sport Edition, voir p. 63.

add-e NEXT

	Lite	Sport
Off	Veille	Veille
1	50 W	50 W
2	100 W	150 W
3	150 W	250 W
4	200 W	400 W
5	250 W	600 W



REMARQUE!

La batterie S peut également être utilisée avec add-e NEXT Sport Edition. Dans ce cas, la puissance fournie est limitée à 250 W, comme pour la Lite Edition, en raison de sa construction.



REMARQUE!

Bien que le réglage de la puissance n'ait pas de butée finale, le niveau de puissance max. passe, dans le sens des aiguilles d'une montre, au cinquième niveau d'assistance et, dans le sens inverse, en position OFF.

2.4 Charge de la batterie add-e NEXT

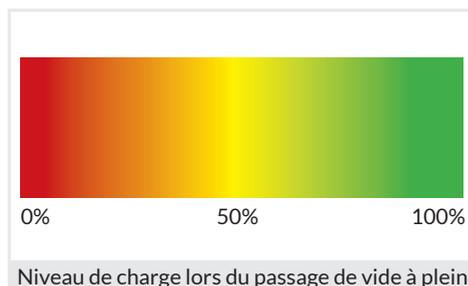
Le système de gestion des batteries (BMS) entièrement intégré assure un parfait « équilibre » de la batterie, surveille la charge et la décharge, les tensions des cellules individuelles, les températures et bien plus encore. Les batteries add-e NEXT comptent ainsi parmi les batteries les plus modernes et les meilleures du marché.



REMARQUE !

Pour charger la batterie correspondante, celle-ci doit être placée sur la station d'accueil. Voir page 52. La batterie ne peut être chargée qu'à l'aide de la station d'accueil.

Lorsque la batterie est placée sur la station d'accueil, celle-ci est détectée par la batterie et signale qu'elle est prête à être chargée en allumant les LED de la batterie. Ce n'est que lorsque la batterie est complètement enclenchée dans la station d'accueil que le processus de charge démarre et que la LED du chargeur passe au rouge.



Sur la batterie elle-même, le processus de charge est signalé par les LED intégrées. Le niveau de charge actuel est indiqué par les couleurs des LED selon le graphique.



Processus de charge - les LED tournent dans le sens des aiguilles d'une montre

La vitesse de charge ou le courant de charge est visualisé par une rotation des LED dans le sens des aiguilles d'une montre. Vers la fin du processus de charge, le courant de charge et donc la vitesse de rotation diminuent jusqu'à ce que le processus de charge soit terminé et que l'entretien des cellules soit lancé (si nécessaire).



ATTENTION!

Pour des raisons de sécurité, la charge ne peut être effectuée que sous surveillance et dans un environnement sec. Avant de brancher le chargeur sur le secteur, vérifiez qu'il n'y a pas de dommages sur la prise, le câble de connexion ou le chargeur lui-même.

2.5 Temps de charge

Toutes les batteries add-e NEXT sont construites avec des cellules énergétiques de haute qualité. Un faible courant de charge réduit les pertes de charge et préserve la batterie, mais prolonge également la durée de charge. L'électronique intégrée permet d'éviter que des courants de charge trop élevés n'endommagent la batterie. Le tableau ci-dessous indique les temps de charge respectifs de vide à 90 %. Jusqu'à ce que la batterie atteigne 100 %, le processus de charge complet peut encore se prolonger considérablement, car les derniers pourcents sont utilisés pour ajuster de manière optimale les tensions des cellules individuelles.

	Batterie S (150 Wh)	Batterie M (300 Wh)	Batterie L (450 Wh)
Chargeur de voyage	3 h	6 h	9 h
Chargeur de voiture	2 h	4 h	6 h
Chargeur rapide	-	2 h	3 h



REMARQUE!

En raison de sa construction, la plus petite variante de batterie (taille S) ne peut pas être chargée avec le chargeur rapide !

2.6 Remarques sur l'autonomie

L'autonomie réelle dépend de nombreux facteurs différents, notamment de l'effort personnel du conducteur. Elle dépend également du style de conduite, de la topographie et du niveau de puissance choisi. En moyenne, une charge de batterie permet d'atteindre 50 km. En cas de niveau d'assistance élevé et de terrain escarpé, l'autonomie est considérablement réduite.

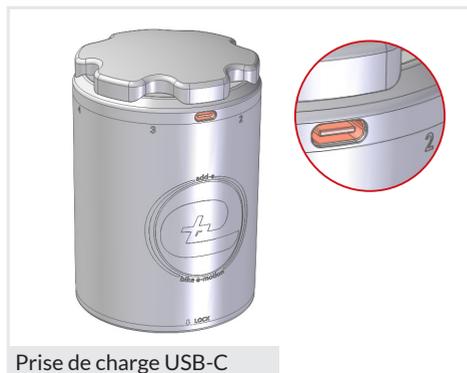
Comme l'add-e ne provoque aucun frottement lorsqu'il est déconnecté, il est possible de faire des randonnées d'une journée entière avec une seule charge de batterie. Dans ce cas, l'add-e n'est utilisé que pour une courte durée, par exemple pour franchir une pente difficile.

Cela permet de compenser certains déficits lors de la conduite en groupe avec une faible assistance (50 W = premier niveau) ou de surmonter sans peine des montées, par exemple au niveau 4 (400 watts – add-e NEXT Sport).

Niveau	Batterie S	Batterie M	Batterie L
1 (50 W)	3 h	6 h	9 h
2 (150 W)	1 h	2 h	3 h
3 (250 W)	0,6 h	1,2 h	1,8 h
4 (400 W)	-	0,8 h	1,1 h
5 (600 W)	-	0,5 h	0,8 h

2.7 Batterie add-e NEXT utilisée comme power bank

En plus de son rôle propre de fournisseur d'énergie pour la propulsion électrique, la batterie add-e NEXT peut également être utilisée comme « power bank ». La prise USB-C prévue à cet effet se trouve sur la face avant, dans la partie supérieure de la batterie.



Prise de charge USB-C

Un câble de connexion USB-C adapté permet de charger différents appareils à une intensité allant jusqu'à 1,5 ampère. Les interfaces de connexion suivantes sont entre autres possibles :

- USB-C vers Mycro-USB
- USB-C vers Lightning (appareils Apple)
- USB-C vers USB-C

Divers câbles sont disponibles dans notre boutique en ligne.

Activation de la prise USB-C

La prise USB-C peut être utilisée à tout moment pour recharger un appareil externe, comme un smartphone, un éclairage de vélo ou tout autre appareil équipé d'une prise de charge USB.



Activer la prise de charge USB-C

1. « Réveiller » la batterie en tournant le bouton de réglage de la puissance d'au moins 2 niveaux. Le réglage de la puissance s'allume dans la couleur du niveau de charge actuel.
2. Connecter le câble de recharge à la batterie.
3. Tourner le bouton de réglage de la puissance dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pendant au moins **3 tours complets** (360 °) jusqu'à ce que les LED commencent à clignoter. La prise de charge USB-C est activée et l'appareil connecté est en cours de charge.



REMARQUE!

Pour pouvoir utiliser la batterie add-e NEXT comme power bank, celle-ci doit être chargée à au moins 20 %.

Les appareils externes avec une exigence de charge très faible peuvent ne pas être détectés correctement ou ne pas être complètement chargés.

2.8 Affichage du niveau de charge



Affichage du niveau de charge de la batterie add-e NEXT

L'affichage du niveau de charge de la batterie add-e NEXT est indiqué par 6 LED situées sous le réglage de puissance.

Les LED signalent le niveau de charge par leurs couleurs respectives de rouge à vert.

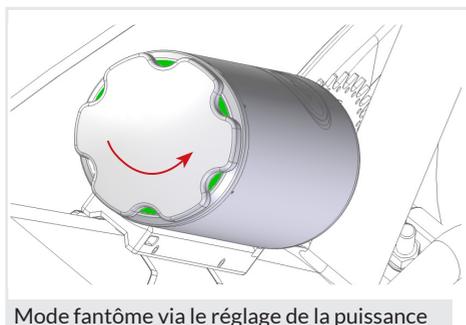
Si la batterie est vide, les LED sont rouges. Plus la batterie est pleine, plus la couleur passe de l'orange au jaune puis au vert en cours de route.

2.9 Mode fantôme de la batterie add-e NEXT

L'affichage du niveau de charge de la batterie est allumé en permanence tant que le vélo est en mouvement et que la batterie est insérée. Pour se déplacer incognito sans les LED allumées, la batterie add-e NEXT peut être mise en mode dit « fantôme ».

Pour passer en mode fantôme (ghost), deux possibilités s'offrent à vous : via le réglage de la puissance sur la batterie ou via l'interrupteur de guidon.

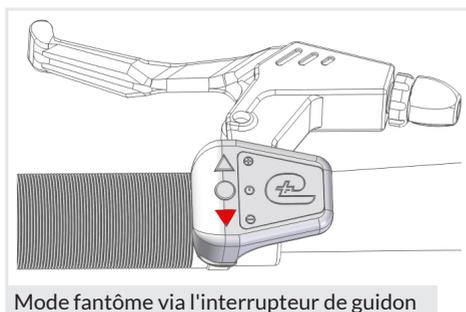
2.9.1 Mode fantôme via le réglage de la puissance



Mode fantôme via le réglage de la puissance

1. Insérer la batterie et attendre la mélodie de démarrage.
2. « Tourner » le bouton de réglage de la puissance dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position « Off » pour 3 niveaux.
3. Après 1 seconde, les LED de la batterie s'éteignent - le mode fantôme est activé.

2.9.2 Mode fantôme via l'interrupteur de guidon



Mode fantôme via l'interrupteur de guidon

1. Insérer la batterie et attendre la mélodie de démarrage.
2. Mettre la batterie en position Off.
3. Sur l'interrupteur du guidon, maintenir la flèche enfoncée vers le bas ▼ pendant env. 5 secondes jusqu'à ce que la LED s'allume en vert.
4. Les LED de la batterie s'éteignent, le mode fantôme est activé.



REMARQUE!

Si le niveau de puissance est modifié, en tournant le bouton de réglage de la puissance de la batterie ou par l'interrupteur du guidon, les LED s'allument pendant 1 seconde avec le niveau réglé, puis s'éteignent.



ATTENTION!

Le mode fantôme doit être réactivé après chaque insertion de la batterie dans le support.

2.9.3 Désactiver le mode fantôme

Pour désactiver le mode fantôme via la batterie, tourner le bouton de réglage de la puissance sur le niveau d'assistance le plus élevé (5), puis le « tourner » encore plus dans le sens des aiguilles d'une montre pendant trois tours complets.

Pour désactiver le mode fantôme via l'interrupteur du guidon, appuyer sur le bouton avec la flèche vers le haut ▲ jusqu'à ce que le niveau 5 soit atteint. Ensuite, appuyer à nouveau sur le même bouton pendant au moins 5 secondes (la LED de l'interrupteur du guidon passe au vert) et les LED s'allument.

2.10 Veille, mode de repos et sommeil profond

Si la batterie se trouve dans le support de batterie et que le vélo avec batterie est stationné pendant un certain temps, par ex. dans le garage ou lors des courses, la batterie passe en **mode veille** au bout d'une minute.

Cela signifie que les LED de la batterie s'éteignent si le vélo ne bouge pas pendant plus d'une minute. La LED d'état rouge (1) de l'unité d'entraînement reste allumée. Dès que le vélo bouge à nouveau, le système se « réveille » et les LED de la batterie s'allument. Le système mémorise les derniers réglages, par ex. le dernier niveau de puissance réglé.

Si le vélo ne bouge pas pendant 15 minutes ou plus, le système se met en **mode de repos**. Le système s'éteint complètement et la LED d'état rouge (1) sur l'unité d'entraînement est éteinte. Le système peut être réactivé en tournant le bouton de réglage de la puissance sur la batterie. Sur la batterie, les LED bleues pulsent et dès que la batterie a établi la communication avec l'unité d'entraînement, elles passent à la couleur du niveau de charge, par ex. le vert, et la mélodie de démarrage retentit. Le système est à nouveau actif.

Si la batterie ne devait pas être utilisée pendant une période prolongée, par ex. 3 semaines ou plus (pause hivernale), la batterie se met automatiquement en **sommeil profond**. Dans cet état, aucune LED ne s'affiche lors de l'activation du réglage de la puissance. Pour réactiver la batterie, celle-ci doit être connectée au chargeur et peut ensuite être utilisée comme d'habitude.

2.11 Entretien & stockage

La batterie est une pièce d'usure. Avec l'âge et l'utilisation, elle perd de sa capacité et donc de son autonomie. Il est donc d'autant plus important d'entretenir et de stocker correctement la batterie lorsqu'elle n'est pas utilisée.

En cas de non-utilisation prolongée, par exemple au départ en vacances ou pendant les mois d'hiver, il faut veiller à ne pas laisser la batterie dans son support et à la stocker correctement.

L'idéal est de stocker la batterie avec une tension de charge comprise entre 20 et 23 V ou avec un niveau de charge de 50 à 75 % (voir chapitre 2.4 Charge de la batterie add-e NEXT) à une température d'environ 7 °C. La tension peut être vérifiée via l'application ou un testeur de tension. En cas de non-utilisation prolongée, la tension doit être contrôlée à intervalles réguliers et la batterie doit être rechargée si nécessaire.

Si la batterie a été complètement vidée pendant le trajet, elle doit être rechargée à la tension de charge recommandée avant d'être stockée.

La batterie add-e NEXT doit être stockée à l'abri du gel et au sec et ne doit en aucun cas être exposée à une forte chaleur.

2.12 Mise au rebut

De manière générale, il ne faut pas exercer de force sur la batterie. Il y a un risque d'explosion. Si la batterie présente des dommages, contactez le vendeur.



ATTENTION!

Le boîtier de la batterie add-e ne doit en aucun cas être ouvert. La batterie contient des cellules de batterie Li-ion ainsi que des composants électroniques pour la régulation de la charge et de la décharge (BMS). Un endommagement provoqué par l'ouverture du boîtier de la batterie peut entraîner des courts-circuits, des dégâts généraux et même l'inflammation des cellules de la batterie.

Les batteries endommagées ou usagées ne doivent pas être jetées avec les ordures ménagères. Conformément à la directive européenne 2006/66/CE, les batteries défectueuses ou usagées doivent être collectées séparément et faire l'objet d'une réutilisation respectueuse de l'environnement.

Si la batterie doit être éliminée après l'expiration de la garantie, elle peut être remise gratuitement à un partenaire add-e, à une entreprise de traitement des déchets agréée ou au fabricant. Ceux-ci se chargeront de l'élimination dans les règles de l'art.



3. CHARGEURS & STATION D'ACCUEIL ADD-E NEXT

Pour recharger complètement les batteries, trois types de chargeurs sont disponibles :

- Le chargeur de voyage (inclus dans le kit)
- Le chargeur rapide (en option)
- Le chargeur de voiture (en option)



Le chargeur de voyage est la variante la plus petite, mais aussi la plus légère. Une grande importance a été accordée ici aux dimensions compactes et au faible poids.

Le chargeur rapide, plus grand, peut en revanche être utilisé à bon escient pour des pauses de chargement plus courtes et convainc par sa puissance de charge triplée.

Le chargeur de voiture permet de charger les batteries pendant le trajet en voiture, indépendamment d'une prise de courant domestique.

Tous les chargeurs sont équipés d'une électronique de pointe et permettent une charge efficace sans bruit gênant. Les chargeurs sont exactement adaptés aux exigences des batteries add-e NEXT et ne doivent être utilisés qu'avec celles-ci. La LED d'état intégrée donne des informations sur le processus de charge en cours.



ATTENTION!

Pour éviter d'endommager le chargeur, celui-ci doit toujours être branché sur une prise de courant avant de placer la batterie sur la station d'accueil.

3.1 Caractéristiques techniques

	Chargeur de voyage	Chargeur rapide	Chargeur de voiture
Dimensions L/I/H	114/50/32 mm	170/70/42 mm	100/66/37 mm
Poids	190 g	470 g	340 g
Entrée	100-240 V AC 50-60 Hz	100-240 V AC 50-60 Hz	12 V DC
Sortie	25,2 V DC 2 A/50 W	25,2 V DC 6 A/150 W	25,2 V DC 4 A/75 W

3.2 Durée de charge

Les batteries add-e NEXT sont construites avec des cellules de marque de haute qualité. Un faible courant de charge réduit les pertes de charge et préserve la batterie, mais prolonge également la durée de charge. Le BMS intégré évite d'abîmer la batterie par des courants de charge trop élevés.

Le tableau ci-dessous donne des informations sur la durée de charge respective de vide à 90 %. Jusqu'à 100 %, le processus de charge peut se prolonger considérablement. Les derniers pourcents sont utilisés pour ajuster de manière optimale les tensions des cellules individuelles. Cet « entretien des cellules » garantit une durée de vie aussi longue que possible de la batterie et doit être attendu régulièrement.

	Chargeur de voyage	Chargeur rapide	Chargeur de voiture
Batterie S (150 Wh)	3 h	-	2 h
Batterie M (300 Wh)	6 h	2 h	4 h
Batterie L (450 Wh)	9 h	3 h	6 h

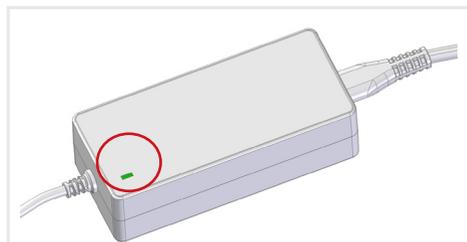


REMARQUE!

En raison de sa construction, la plus petite variante de batterie (taille S) ne peut pas être chargée avec le chargeur rapide !

3.3 Explication de la LED d'état du chargeur

La LED d'état intégrée de chaque chargeur indique l'état du processus de charge en alternant entre le rouge et le vert.



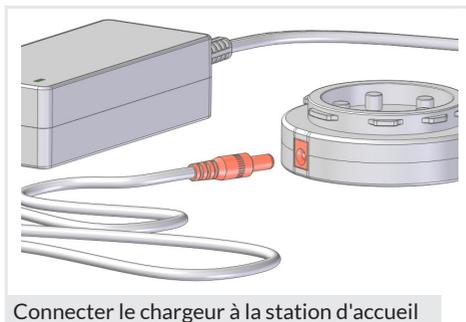
LED verte - la batterie est entièrement chargée

LED verte - le chargeur est branché sur la prise de courant domestique et aucune charge n'a lieu. C'est toujours le cas lorsque soit la batterie est entièrement chargée, soit aucune batterie n'est connectée au chargeur.

LED rouge allumée - la batterie est en cours de chargement.

La LED clignote en rouge - il y a un problème.

3.4 Station d'accueil



Connecter le chargeur à la station d'accueil

La station d'accueil peut être reliée aussi bien au chargeur de voyage, au chargeur rapide qu'au chargeur de voiture.

La station d'accueil constitue l'interface entre le chargeur et la batterie. La fiche creuse du chargeur est enfichée dans la prise horizontale de la station d'accueil.



Placer la batterie sur la station d'accueil

La batterie est placée et fixée par le haut sur la station d'accueil. En plaçant la batterie, il faut veiller à ce que la flèche avec « LOCK » se trouve au-dessus du cadenas ouvert sur la station d'accueil.

Grâce à la disposition particulière de la fermeture à baïonnette, la batterie ne peut pas être mal insérée.

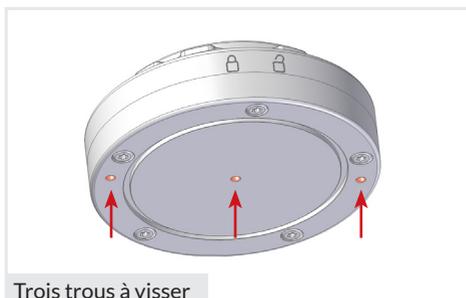


Tourner en position de verrouillage pour charger

La batterie est fixée par un mouvement rotatif dans le sens des aiguilles d'une montre. La flèche « LOCK » se trouve au-dessus du cadenas fermé en « position Lock ».

Pendant le chargement, la batterie est en position « Lock ».

Un mouvement rotatif en sens inverse des aiguilles d'une montre permet d'interrompre à tout moment le processus de chargement et de retirer la batterie de la station d'accueil.



Trois trous à visser

La station d'accueil peut également être vissée afin d'assurer un maintien sûr et un point de charge fixe. Pour ce faire, seuls les trois trous situés sur la face inférieure de la station d'accueil doivent être utilisés. La profondeur de vissage ne doit pas dépasser 6 mm !

4. LES CAPTEURS ADD-E NEXT

Le système d'adaptation add-e NEXT dispose de capteurs spécialement conçus à cet effet. L'avantage des capteurs sans fil réside non seulement dans le fait qu'ils sont beaucoup plus faciles à installer, mais aussi dans le fait que les valeurs mesurées sont transmises en continu et indépendamment de la vitesse. Les capteurs add-e NEXT permettent ainsi une régulation optimale du moteur à n'importe quelle vitesse.

Le système d'adaptation comprend un capteur add-e NEXT PAS (P) et un capteur de vitesse (S) qui, à la livraison, sont déjà programmés avec l'unité d'entraînement correspondante et sont automatiquement détectés. Lors de la livraison des capteurs, la pile est déjà installée.

4.1 Caractéristiques techniques

Dimensions (H/I/P)	11/36/33 mm
Poids (des deux capteurs)	20 g (pile incluse)
Pile	CR 2032 3 V
Compatibilité du système	Bluetooth® 4.0
Affichage LED	OUI orange/vert à l'intérieur
Autonomie	3 m
Veille	OUI
Durée de vie des piles	jusqu'à 2 ans

4.2 Fonctionnement des capteurs add-e NEXT

Les capteurs du système d'adaptation add-e NEXT réagissent aux mouvements. Si le vélo ne bouge pas, les capteurs se mettent automatiquement en veille après environ 1 minute. Cela signifie qu'il n'y a pas de liaison radio entre l'unité d'entraînement et le capteur. Si le vélo bouge, les capteurs se « réveillent » automatiquement et envoient leurs données à l'unité d'entraînement.

Le capteur PAS (P) fixé sur la manivelle de pédalier détermine la cadence de pédalage et le capteur de vitesse (S) fixé sur le moyeu de la roue arrière sert à enregistrer la vitesse parcourue. Grâce au Bluetooth intégré, les données déterminées pendant le trajet sont transmises en temps réel à l'unité d'entraînement et permettent un réglage précis du moteur.



REMARQUE!

Dès que les capteurs sont actifs, la consommation d'énergie augmente. C'est également le cas lorsque le vélo est transporté par exemple dans une voiture, un train, une caravane, etc.

4.2.1 Vérifier si le capteur est détecté

Pour que le système d'adaptation fonctionne correctement, l'unité d'entraînement doit toujours détecter les deux capteurs. Si l'un ou même les deux capteurs ne sont pas détectés, l'assistance du moteur n'a pas lieu. On peut vérifier si un capteur est détecté ou non comme décrit ci-dessous.



ATTENTION!

La puissance doit être réglée sur le niveau d'assistance 0, sinon les LED de l'unité d'entraînement ne s'affichent pas !



REMARQUE!

Si le vélo se trouve sur le support à vélo, la vitesse de 10 km/h ne doit PAS être dépassée, par exemple en tournant les pédales. Dans le cas contraire, les LED s'éteignent. La tension des piles boutons doit être comprise entre 2,7 V et 3,3 V.



Le capteur P est détecté - la LED orange clignote
Le capteur S est détecté - la LED verte clignote

1. Tourner le bouton de réglage de la puissance de la batterie au niveau 0.
2. Le capteur PAS est détecté – la LED orange (5) s'allume.
3. Le capteur de vitesse est détecté – la LED verte (6) s'allume.

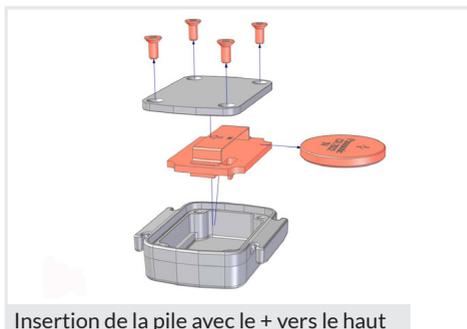
Si le vélo bouge, les deux LED clignotent jusqu'à une vitesse d'environ 10 km/h, puis s'éteignent.

Si le vélo ne bouge pas, les LED verte et orange s'allument en continu et passent en mode veille au bout d'environ 1 min.

4.2.2 Insertion et remplacement de la pile

En fonction de la fréquence d'utilisation et d'activation des capteurs, la pile dure en moyenne 1 an. Si la pile du capteur est vide, elle peut être remplacée sans problème. Après le remplacement de la pile, le capteur ne doit pas être reprogrammé avec l'unité d'entraînement. Il est automatiquement détecté par l'unité d'entraînement correspondante.

La pile (CR 2032 3 V) peut être remplacée comme suit :



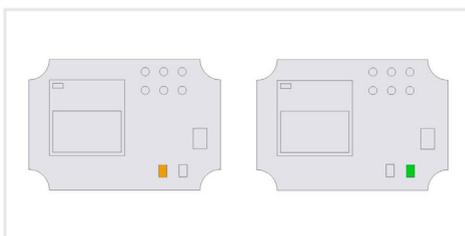
Insertion de la pile avec le + vers le haut

1. Dévisser les 4 vis sur le couvercle de la face arrière avec le Torx de 6 fourni et les retirer.
2. Retirer la platine du boîtier.
3. Retirer la pile et la remplacer par une nouvelle pile bouton en respectant la polarité.



REMARQUE!

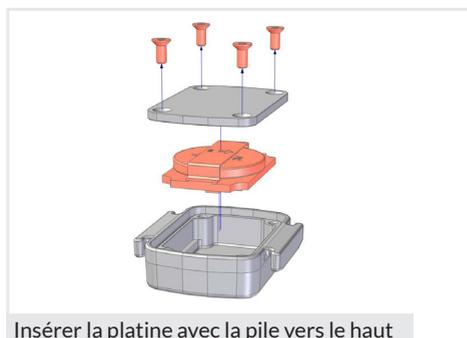
Lors de l'insertion de la pile, il faut veiller à ce que celle-ci soit insérée avec le signe plus (+) vers le haut, conformément à l'illustration !



La LED correspondante clignote sur la platine

Si la pile du capteur PAS est insérée, la LED orange clignote toutes les 5 secondes sur la platine.

Si la pile du capteur de vitesse est insérée, la LED verte clignote toutes les 5 secondes sur la platine.



Insérer la platine avec la pile vers le haut

4. Replacer correctement la platine avec la pile vers le haut.
5. Revisser le couvercle.

4.3 Programmation (appairage) des capteurs

L'appairage est la programmation des capteurs add-e NEXT à l'unité d'entraînement. Cela peut être nécessaire en cas de perte ou après le remplacement d'un capteur.



REMARQUE!

Le temps disponible pour l'appairage / la programmation **complet(e)** est d'environ 1 minute. Si rien ne se passe pendant ce temps ou si l'un des capteurs n'a pas été détecté correctement, une séquence de bips d'erreur est émise et l'appairage doit être relancé.

Le lancement du mode d'appairage n'est possible que dans les 30 secondes suivant la séquence de démarrage.



Tourner le bouton de réglage de la puissance vers la droite jusqu'à la position Off

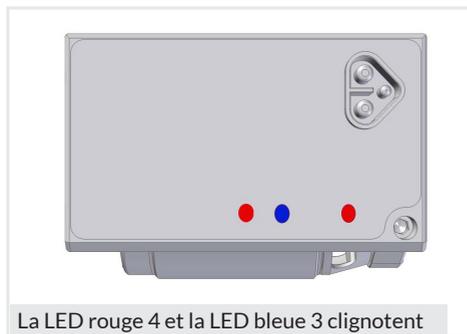
1. Insérer la batterie et attendre la séquence de démarrage.

Si la batterie est déjà en place depuis longtemps, il faut la retirer de son support et la remettre en place.

2. Tourner le bouton de réglage de la puissance de la batterie au niveau 5, attendre le bip sonore puis revenir au niveau Off et attendre le bip sonore.

Répéter cette opération 3 fois au total jusqu'à ce qu'un long bip sonore retentisse.

3. Les LED bleue et rouge de l'unité d'entraînement **clignotent en alternance** et une courte séquence de bips signale que le mode d'appairage a été atteint.

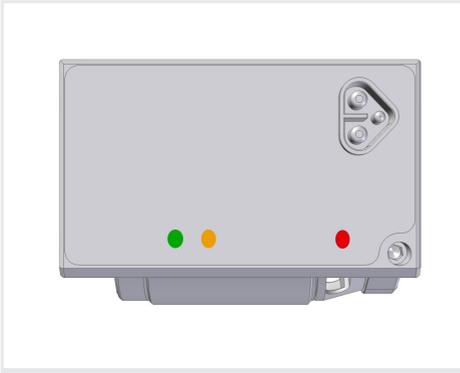


La LED rouge 4 et la LED bleue 3 clignotent



REMARQUE!

Une fois le mode d'appairage atteint, 30 secondes au maximum sont disponibles pour la programmation des deux capteurs. En outre, aucun autre capteur actif ne doit bouger à proximité, sinon un mauvais capteur risque d'être programmé.



Capteurs détectés - LED verte et orange allumées

4. Avancez maintenant les manivelles pendant au moins cinq secondes, de sorte que la roue arrière tourne également.

IMPORTANT ! Tourner les pédales vers l'avant à au moins 30 rpm (tours par minute) !

Si les capteurs sont détectés, les LED orange et verte s'allument et la séquence de démarrage retentit immédiatement après.

L'unité d'entraînement redémarre.



ATTENTION!

*S'il s'avère nécessaire de ne programmer qu'un seul capteur, par exemple en cas de perte d'un capteur, les **deux capteurs doivent toujours être programmés à nouveau !***

5. INTERRUPTEURS DE GUIDON ADD-E NEXT



Interrupteurs de guidon add-e NEXT

L'interrupteur de guidon est disponible comme alternative à l'utilisation de l'add-e NEXT via le réglage de la puissance sur la batterie. Ainsi, la batterie peut être installée dans des endroits difficiles d'accès.

L'interrupteur de guidon est conçu uniquement comme un émetteur. Cela signifie qu'il envoie des « données », mais qu'il ne peut pas en recevoir.



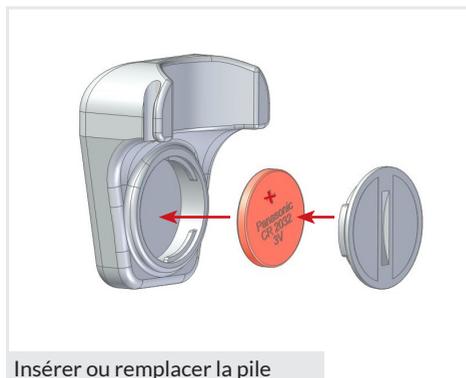
REMARQUE!

Avant la première mise en service, la batterie fournie doit être installée et l'interrupteur de guidon doit être programmé une fois. Ce n'est qu'ensuite que le moteur peut être commandé avec l'interrupteur de guidon !

5.1 Caractéristiques techniques

Dimensions (H/I/P)	48/38/21 mm
Poids	15 g (pile incluse)
Pile	CR 2032 3 V
Compatibilité du système	Bluetooth® 4.0
Affichage LED	vert/rouge
Autonomie	3 m
Mode veille automatique	OUI
Durée de vie des piles	~ 2 ans

5.2 Insertion et remplacement de la pile



1. A l'aide d'une pièce de monnaie, dévisser dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le couvercle situé au bas de l'interrupteur de guidon.
2. Insérer la pile en respectant la polarité (avec le + vers le haut).
3. Remettre le couvercle en place et le fermer en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre.

Après un changement de pile, il n'est pas nécessaire de reprogrammer l'interrupteur de guidon.

5.3 Fonctions de l'interrupteur de guidon

L'interrupteur de guidon se met en mode veille lorsqu'il n'est pas actionné. Si l'un des 3 boutons est actionné, l'interrupteur de guidon s'active automatiquement.



L'interrupteur de guidon dispose de trois touches. Une LED rouge (appui court) et une LED verte (appui long) sont intégrées pour visualiser la pression sur une touche. Le niveau d'assistance ne peut PAS être affiché.

Bouton plus ▲/+

- Appui court sur la touche = augmenter la puissance d'un niveau
Si l'entraînement se trouve en mode Off, il est activé au premier niveau de puissance
- Appui long = passe au niveau de puissance le plus élevé 5

Touche On/Off ● / ⏻

- Appui court sur la touche = active ou désactive l'entraînement
Si l'entraînement est en mode Off, il est activé au dernier niveau de puissance sélectionné
- Appui long sur la touche = fonction du régulateur de vitesse, voir p. 60.

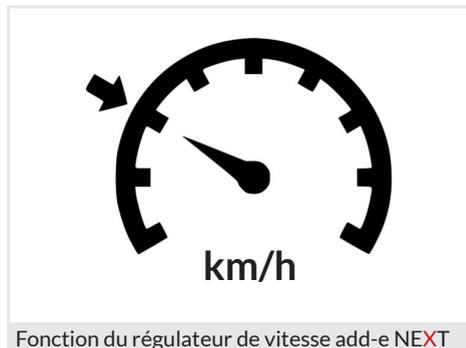
Touche moins ▼/-

- Appui court = diminuer la puissance d'un niveau
- Appui long = passe au niveau de puissance le plus bas 1

5.4 Fonction du régulateur de vitesse

La fonction du régulateur de vitesse permet de rouler à une vitesse constante, quel que soit le niveau de puissance sélectionné auparavant.

Lorsque le régulateur de vitesse est activé, la quantité d'énergie nécessaire pour atteindre et maintenir la vitesse finale définie est fournie. Si la fonction de régulateur de vitesse est activée, la LED indiquant le niveau d'assistance passe du blanc au bleu et le signal sonore change.



1. Pour l'activer, maintenir la touche On/Off  enfoncée pendant au moins deux secondes. La LED passe au vert et la vitesse actuellement parcourue est enregistrée.
2. La touche plus ▲/+ augmente la vitesse.
3. La touche moins ▼/+ diminue la vitesse.
4. Pour désactiver, appuyer une fois sur la touche On/Off .

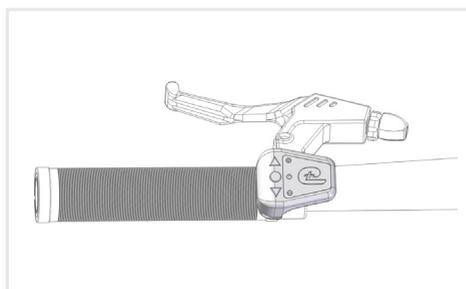


REMARQUE!

L'assistance moteur est également couplée au pédalage dans la fonction de régulateur de vitesse. Si aucun mouvement de pédalage n'a lieu, l'assistance moteur s'arrête.

Si vous pédalez à nouveau, le moteur se remet en marche à la vitesse précédemment enregistrée.

5.5 Fixation au guidon



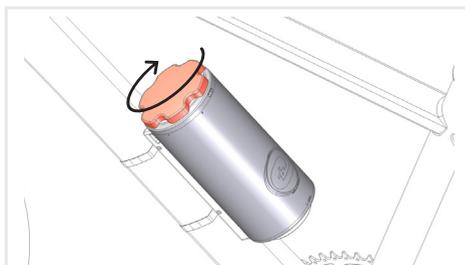
Monter l'interrupteur de guidon de préférence à gauche

L'interrupteur de guidon doit de préférence être monté à gauche. Dans certains cas, il peut toutefois être utile de le monter à droite (commutation, sonnette, etc.).

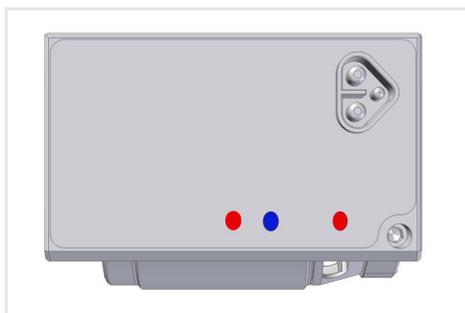
Fixer l'interrupteur de guidon à la poignée à l'aide de l'anneau en caoutchouc fourni (voir photo).

Pour des raisons d'espace, il peut également être monté directement sur le guidon à l'aide de l'adaptateur pour guidon et de l'anneau en caoutchouc.

5.6 Programmation (appairage) de l'interrupteur de guidon



Tourner le bouton de réglage de la puissance au niveau 5



Les LED rouge et bleue clignotent en alternance

1. Insérer la batterie et attendre la séquence de démarrage (env. 5 secondes).

Le lancement du mode d'appairage n'est possible que dans les 30 secondes suivant la séquence de démarrage. Si la batterie est déjà en place depuis longtemps, il faut la retirer et la remettre en place.

2. Tourner le bouton de réglage de la puissance de la batterie au niveau 5, attendre le bip sonore puis revenir au niveau Off et attendre le bip sonore.

Répéter cette opération 3 fois au total jusqu'à ce qu'un long bip sonore retentisse.

3. Les LED bleue et rouge de l'unité d'entraînement **clignotent en alternance** et une courte séquence de bips signale que le mode d'appairage a été atteint.



REMARQUE!

En mode d'appairage, 30 secondes maximum sont disponibles pour programmer l'interrupteur de guidon. Le vélo ne doit pas être déplacé pendant ce temps, sinon les capteurs tenteront de se reprogrammer.



Programmer l'interrupteur de guidon avec le bouton On/Off

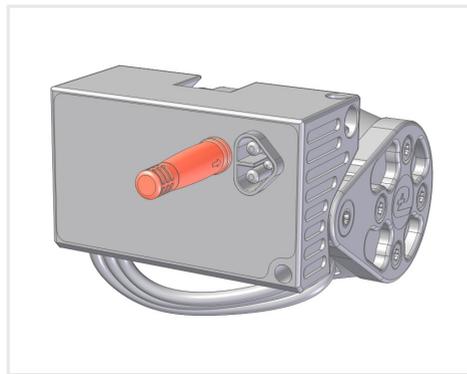
4. Maintenir le bouton On/Off  de l'interrupteur de guidon enfoncé jusqu'à ce que la LED de l'interrupteur de guidon passe au vert et l'unité d'entraînement confirme l'établissement de la connexion en émettant un signal sonore.
5. La LED blanche de l'unité d'entraînement s'allume brièvement et l'unité d'entraînement redémarre.

6. MAPPING DU SPORT ADD-E NEXT

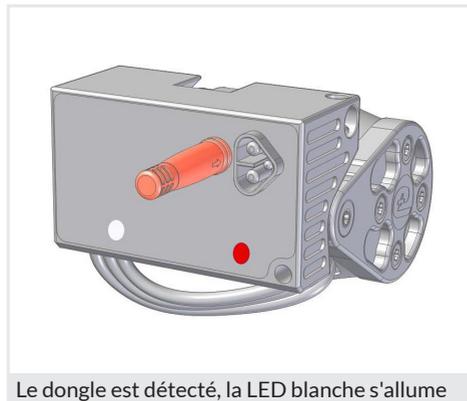
Le mapping est un réglage préprogrammé des niveaux d'assistance en fonction de la vitesse et de la puissance finales. Il sert à modifier la vitesse maximale et la puissance de l'unité d'entraînement. Six mappings sont déjà préprogrammés sur l'unité d'entraînement. Voir à ce sujet p. 63.

6.1 Modification du mapping

L'add-e NEXT Sport Edition est livrée en standard avec le mapping 2. Cela signifie que la vitesse finale est limitée à 25 km/h. Le mapping peut être modifié comme décrit ci-dessous.



Placer le dongle à côté du connecteur de la pile



Le dongle est détecté, la LED blanche s'allume

- 1 Retirer la batterie add-e NEXT de son support.
2. Placer le dongle à côté du connecteur de la pile (voir image). Celui-ci tient magnétiquement.
- 3 Remettre la batterie add-e NEXT en place et attendre la séquence de démarrage. Si le dongle est détecté, la LED blanche (7) s'allume en permanence.
4. Régler le mapping souhaité en tournant le bouton de réglage de la puissance sur la batterie add-e NEXT (voir 6.2. Aperçu des niveaux de mapping). Le mapping souhaité est indiqué par le nombre de clignotements de la LED rouge (4) et par un bip sonore :
Mapping 6 : 6x clignotement rouge + 6x bip sonore
Mapping 5 : 5x clignotement rouge + 5x bip sonore etc.
5. Lorsque le mapping souhaité a été défini, le dongle peut être retiré.
6. La séquence de démarrage suit et le mapping est enregistré.



REMARQUE!

Si le dongle n'est pas retiré, le mapping réglé clignote périodiquement de manière répétée. Pendant ce temps, il n'est pas possible de rouler.

6.2 Aperçu des niveaux de mapping

Les niveaux de mapping suivants sont déjà préprogrammés :

Mapping 1 1x clignotement + 1x bip sonore			Mapping 2 2x clignotement + 2x bip sonore			Mapping 3 3x clignotements + 3x bips sonores		
Off	Veille		Off	Veille		Off	Veille	
1	25 km/h	50 W	1	25 km/h	50 W	1	25 km/h	50 W
2	25 km/h	100 W	2	25 km/h	150 W	2	25 km/h	150 W
3	25 km/h	150 W	3	25 km/h	250 W	3	25 km/h	250 W
4	25 km/h	200 W	4	25 km/h	400 W	4	30 km/h	400 W
5	25 km/h	250 W	5	25 km/h	600 W	5	- km/h	600 W

Mapping 4 4x clignotement + 4x bip sonore			Mapping 5 5x clignotement + 5x bip sonore			Mapping 6 6x clignotement + 6x bip sonore		
Off	Veille		Off	Veille		Off	Veille	
1	30 km/h	50 W	1	30 km/h	50 W	1	- km/h	50 W
2	30 km/h	150 W	2	35 km/h	150 W	2	- km/h	150 W
3	35 km/h	250 W	3	35 km/h	250 W	3	- km/h	250 W
4	35 km/h	400 W	4	40 km/h	400 W	4	- km/h	400 W
5	- km/h	600 W	5	- km/h	600 W	5	- km/h	600 W

W = Watt

km/h = kilomètres par heure

Veille = l'unité d'entraînement est éteinte, la LED d'état rouge est allumée

- est sans limite de vitesse (jusqu'à 45 km/h)



REMARQUE!

La batterie S peut également être utilisée avec add-e NEXT Sport Edition. Dans ce cas, la puissance fournie est limitée à 250 W, comme pour la Lite Edition, en raison de sa construction.

7. APPLICATION MOBILE ADD-E NEXT

L'application mobile add-e NEXT sert en premier lieu à afficher de façon claire toutes les informations importantes pour la conduite. Ainsi, la tension de charge actuelle, la version du logiciel, la vitesse, le kilométrage journalier avec l'assistance moteur ou le kilométrage total, le niveau d'assistance réglé, la température du moteur et bien d'autres informations peuvent être surveillées de manière simple et claire.

De plus, l'application mobile add-e NEXT permet de mettre à jour le logiciel. Voir à ce sujet à partir de la p. 64.

8. MISE À JOUR DU LOGICIEL ADD-E NEXT

Une mise à jour du logiciel doit être effectuée à intervalles réguliers afin que l'unité d'entraînement ainsi que la batterie soient toujours à jour. Ceci est nécessaire, par exemple, pour pouvoir utiliser de nouvelles fonctions, pour une meilleure compatibilité avec les appareils et donc une utilisation optimale du système.

Conditions pour une mise à jour du logiciel add-e NEXT :

1. Unité d'entraînement add-e NEXT
2. Application mobile add-e NEXT
3. Smartphone avec Bluetooth
4. WiFi ou WLAN avec Internet

8.1 Comment fonctionne une mise à jour du logiciel

Le logiciel de mise à jour se trouve sur le serveur add-e. L'unité d'entraînement est conçue pour accéder sans fil au serveur add-e via Internet et pour installer le logiciel sur l'unité d'entraînement add-e NEXT et la batterie add-e NEXT.

Pour que l'entraînement puisse se connecter au serveur add-e, un téléphone portable avec l'application mobile add-e NEXT installée et une bonne connexion Internet sont nécessaires.

Le téléphone portable envoie via Bluetooth l'ordre à l'unité d'entraînement de se connecter à un réseau WiFi pour la mise à jour du logiciel. Les données d'accès à ce WiFi sont saisies dans l'application mobile. Ensuite, l'entraînement se connecte au serveur add-e via Internet et télécharge le dernier logiciel sur l'unité d'entraînement. Lorsque toutes les données sont entièrement téléchargées, l'unité d'entraînement redémarre automatiquement.

La progression de la mise à jour du logiciel est indiquée sur l'entraînement ou sur la batterie par les LED de couleur suivantes.



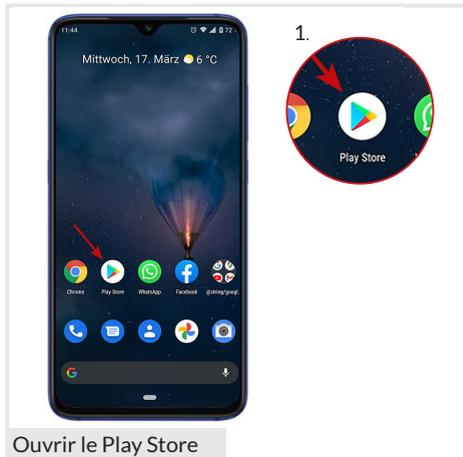
- LED rouge (1) - l'entraînement est alimenté en énergie.
- LED bleue (2) - L'entraînement est connecté au téléphone portable via Bluetooth.
- LED rouge (4) - L'entraînement a reçu l'ordre de mettre à jour le logiciel.
- LED orange (5) - L'entraînement dispose d'une connexion WiFi.
- LED verte (6) - L'entraînement a accès au serveur via Internet.

8.2 Installer l'application add-e NEXT

Pour effectuer une mise à jour du logiciel, il est nécessaire d'installer l'application add-e NEXT sur le téléphone portable.

Lors de l'installation d'une application, la procédure varie en fonction du système d'exploitation du terminal. Il est recommandé de se familiariser avec l'installation de l'application pour son propre terminal avant de télécharger l'application.

La mise à jour du logiciel sur un téléphone portable avec système d'exploitation Android est décrite ici à titre d'exemple. Cela peut varier en fonction du type de téléphone portable et du système d'exploitation.

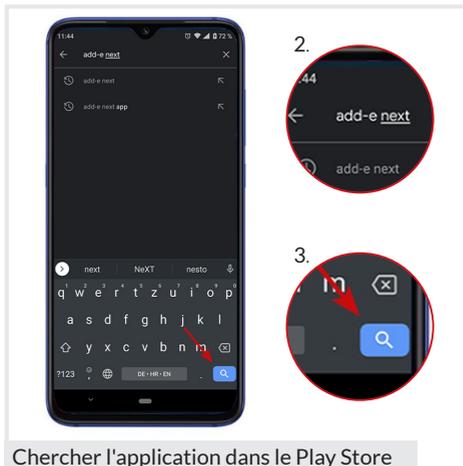


1. Ouvrir le Play Store (App Store pour iPhone).



REMARQUE!

Si, lors de l'inscription dans le Play Store, vous devez éventuellement fournir des données bancaires, l'application add-e NEXT est néanmoins disponible gratuitement au téléchargement.

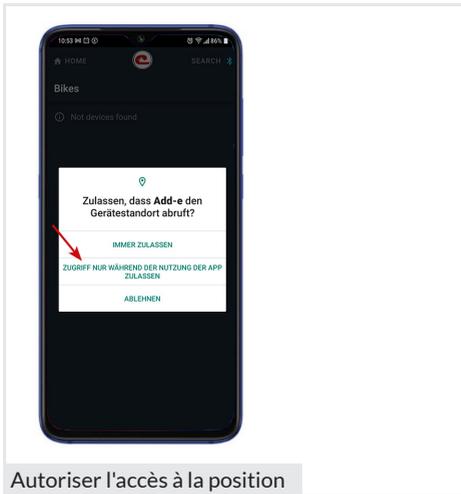


2. Chercher l'appli add-e NEXT dans le champ de recherche.
3. Confirmer la recherche.
(Dans cet exemple, en cliquant sur la loupe).



Démarrer le téléchargement de l'app

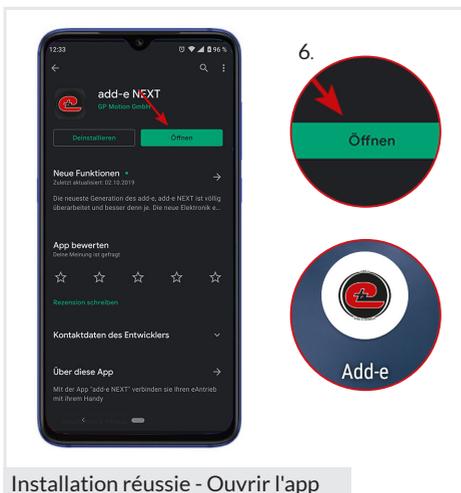
4. Démarrer le téléchargement de l'app en cliquant sur « *Installer* ».



Autoriser l'accès à la position

5. Si l'autorisation pour la position de l'appareil est demandée pendant l'installation de l'app, il est important d'autoriser l'accès à la position pour l'app.

Par la suite, l'entraînement ne pourra pas se connecter à l'application mobile et une mise à jour du logiciel ne sera pas possible.



Installation réussie - Ouvrir l'app

6. Une fois le téléchargement de l'app terminé, l'application add-e NEXT peut être ouverte directement dans le Play Store.

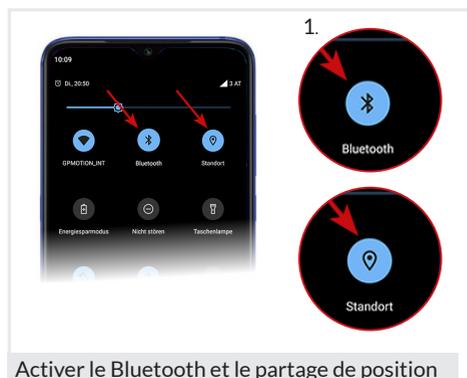
Alternativement, elle se trouve sur l'interface de l'écran d'accueil.

8.3 Effectuer la mise à jour du logiciel

Il existe deux possibilités pour effectuer la mise à jour du logiciel. La première est une mise à jour du logiciel via un réseau WiFi, la seconde via un hotspot mobile.

8.3.1 Mise à jour du logiciel via le réseau WiFi

Pour la mise à jour du logiciel via le réseau WiFi, il est important que le routeur se trouve à proximité pendant toute la durée de la mise à jour et qu'une bonne connexion Internet soit garantie.

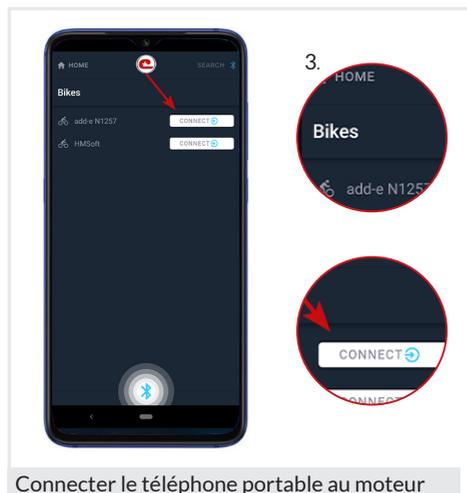


1. Avant de lancer la mise à jour du logiciel, il faut s'assurer que les fonctions « Bluetooth » et « position » sont activées.



ATTENTION!

En plus du partage général de position, il est également important que l'accès à la position soit autorisé pour l'application add-e NEXT sinon aucune connexion ne peut être établie avec l'entraînement.

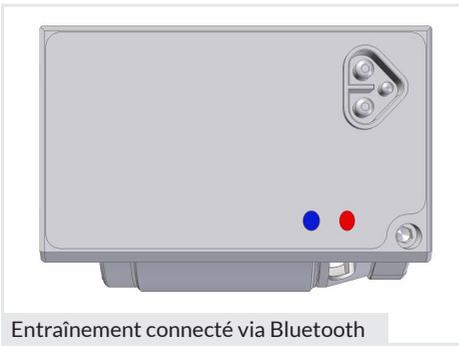


2. Insérer la batterie et attendre la mélodie de démarrage.
3. Ouvrir l'application mobile add-e NEXT.

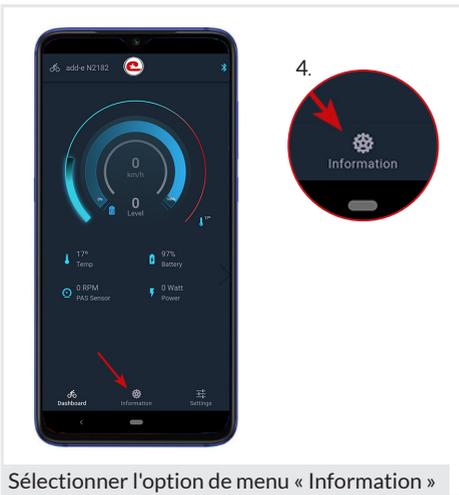
L'application s'ouvre avec le menu « Home ».

L'application affiche l'entraînement avec son numéro de série.

Connecter le téléphone portable à l'entraînement en cliquant sur « CONNECT » à côté du numéro de série de l'entraînement.



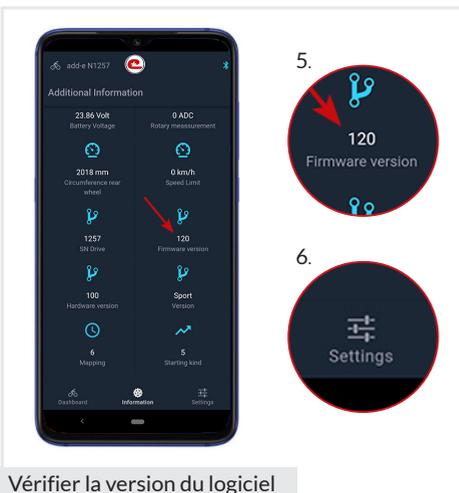
Si le téléphone portable est connecté à l'entraînement via Bluetooth, la LED Bluetooth bleue (2) s'allume sur l'unité d'entraînement en plus de la LED d'état rouge (1).



4. Dès que l'entraînement est connecté au téléphone portable, l'application passe à l'option de menu « Dashboard ».

Pour consulter la version du logiciel programmée sur l'entraînement, passer à l'option de menu « Information ».

Pour cela, sélectionner en bas au centre l'option de menu « Information ».



5. Il est possible de vérifier ici si l'entraînement possède déjà la version logicielle la plus récente.

La version la plus récente du logiciel peut être consultée sur la page d'accueil.

Si la version la plus récente du logiciel est déjà installée, aucune mise à jour du logiciel n'est nécessaire.

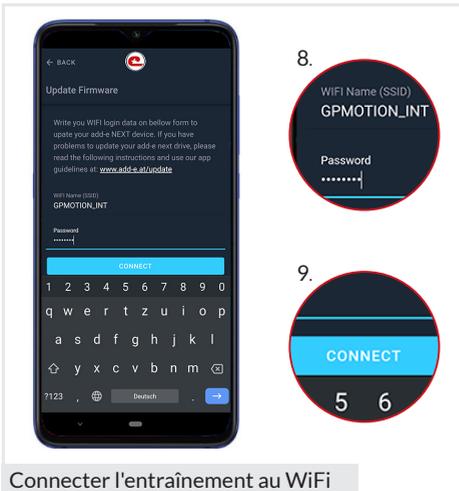
6. Si une mise à jour du logiciel est nécessaire, cliquer en bas à droite sur l'option de menu « Settings ».



7. Sous « *Settings* », sélectionner l'option de menu « *Update Firmware* ».

Cette option de menu permet d'indiquer les données de connexion pour la transmission de données sans fil.

Ouvrir l'option de menu "Update Firmware"



8. Saisir le nom WiFi (SSID) et le mot de passe du réseau à connecter.

Il est important que la connexion au réseau soit suffisamment forte et qu'une bonne connexion Internet soit garantie.

9. Confirmez la saisie en cliquant sur « *CONNECT* ».

Connecter l'entraînement au WiFi



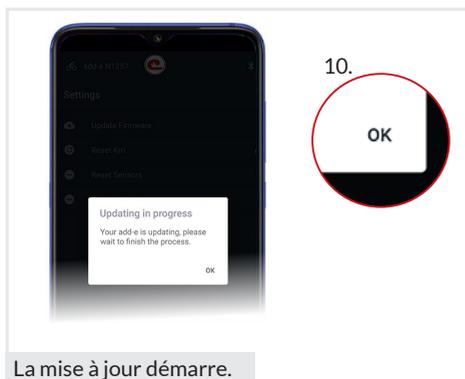
ATTENTION!

Lors de la saisie du nom WiFi (SSID), il est essentiel que celui-ci soit écrit **CORRECTEMENT** (majuscules, minuscules, caractères spéciaux, etc.). Dans le cas contraire, l'entraînement ne peut pas se connecter à Internet et une mise à jour du logiciel n'est pas possible.



REMARQUE!

Si la mise à jour du logiciel est effectuée avec un hotspot, il faut saisir sous le nom WiFi (SSID) le nom du hotspot configuré et sous le mot de passe le mot de passe attribué à cet effet.



10. La fenêtre « *Updating in progress* » s'ouvre. Cliquer ici sur « *OK* ».



REMARQUE!

La mise à jour du logiciel se poursuit même si vous avez cliqué ici sur « OK ». A partir de ce moment, le téléphone portable peut être mis de côté. La mise à jour du logiciel se termine automatiquement.



Pendant la mise à jour, les LED suivantes doivent être allumées en permanence sur l'entraînement :

- LED rouge (1)
- LED bleue (2)
- LED rouge (4)
- LED orange (5)
- LED verte (6)

Si une ou plusieurs LED clignotent, il y a une erreur. Pour plus d'informations, voir p. 74.



La réussite de la mise à jour est signalée par un redémarrage du système et la mélodie de démarrage.

La mise à jour du logiciel dure jusqu'à une minute et se termine automatiquement.

La LED rouge (1) et la LED bleue (2) s'allument à nouveau sur l'entraînement.

8.3.2 Mise à jour du logiciel via le hotspot mobile

La mise à jour du logiciel via le hotspot mobile sur le téléphone portable est une alternative rapide et simple. Cela peut être nécessaire si, par exemple, la connexion WiFi est mauvaise (cave à vélo) ou si, de manière générale, aucune connexion au réseau WiFi n'est possible. De même, une mise à jour du logiciel via hotspot est recommandée lorsque le nom WiFi (SSID) ou le mot de passe contient trop de caractères spéciaux.

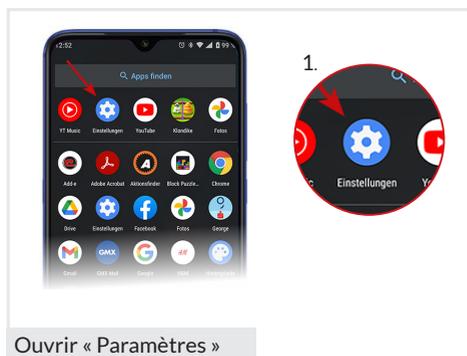
La mise à jour du logiciel via hotspot se distingue de celle via le réseau WiFi par le fait qu'avant de lancer la mise à jour du logiciel sur le téléphone portable, le hotspot est configuré et utilisé comme interface WiFi.



REMARQUE!

La mise en marche et le déploiement du hotspot peuvent varier d'un terminal à l'autre. Avant de lancer la mise à jour du logiciel, familiarisez-vous avec la mise en place et le déploiement du hotspot sur ton terminal.

Nous décrivons ici à titre d'exemple la mise à disposition d'un hotspot pour un terminal équipé du système d'exploitation Android.

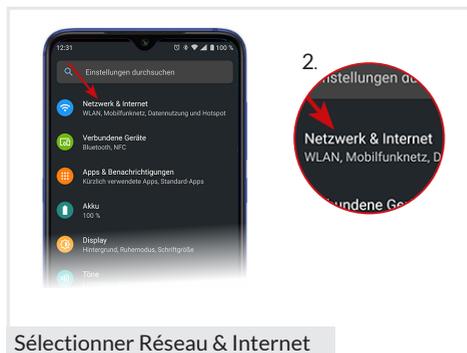


1.

1. La première chose à faire est de configurer le hotspot sur le téléphone portable.

Pour cela, ouvrir les « Paramètres » sur le téléphone portable.

Ouvrir « Paramètres »

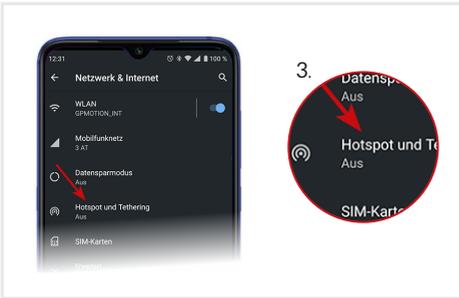


2.

2. Sélectionner ensuite l'option de menu « Réseau & Internet ».

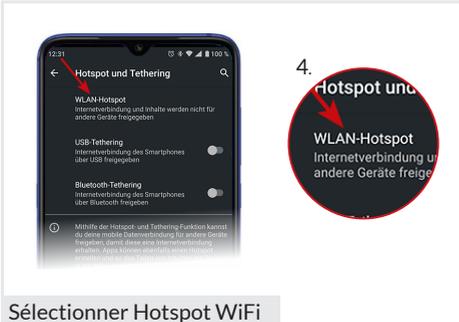
Dans la plupart des cas, c'est ici que se trouve le hotspot.

Sélectionner Réseau & Internet



Sélectionner Hotspot et Partage de connexion

3. Sélectionner ensuite « Hotspot et Partage de connexion ».



Sélectionner Hotspot WiFi

4. Sélectionner ici « Hotspot WiFi ».

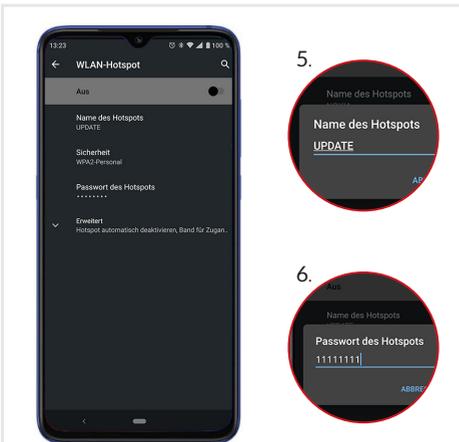
Sous cette option de menu, le hotspot peut être configuré et partagé avec d'autres appareils.



ATTENTION!

Veiller à ce que le nom et le mot de passe du hotspot soient aussi simples que possible. Les caractères spéciaux, le mélange de chiffres, de lettres, de majuscules et d'espaces ne sont pas recommandés.

Le hotspot n'est mis à disposition que temporairement, c'est pourquoi les mots de passe simples ne représentent aucun danger.

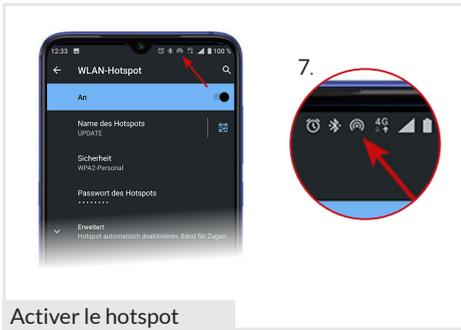


Configurer un hotspot

5. Le nom et le mot de passe du hotspot peuvent être modifiés ici.

En cliquant sur « Nom du hotspot », une fenêtre s'ouvre dans laquelle le nom peut être modifié. Le nom doit rester simple.

6. En cliquant sur « Mot de passe du hotspot », une fenêtre s'ouvre dans laquelle le mot de passe peut être modifié. Ici aussi, il est recommandé de le garder simple. Il faut au moins 8 caractères !

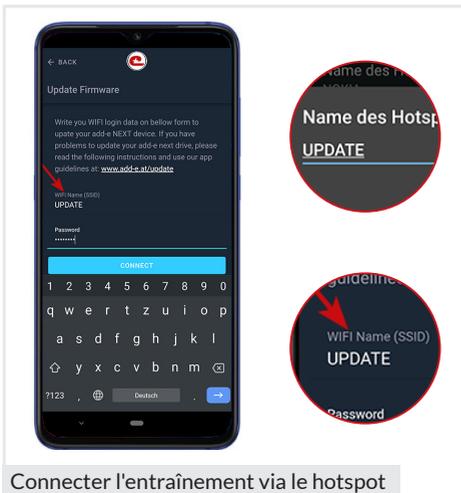


Activer le hotspot

7. Activer le hotspot.

Si le hotspot est actif, l'icône du hotspot s'affiche dans de nombreux cas, par ex. en haut dans la barre. (Ici, le troisième signe à partir de la gauche).

Une fois le hotspot configuré, la mise à jour du logiciel s'effectue selon les mêmes étapes que pour un accès WiFi classique. Voir à ce sujet p. 67-70.



Connecter l'entraînement via le hotspot

Contrairement à la mise à jour du logiciel via le réseau Wi-Fi, on saisit cette fois le nom et le mot de passe du hotspot sous l'option de menu « *Update Firmware* ». On confirme la saisie en cliquant sur « *CONNECT* ».

Toutes les autres étapes restent les mêmes.

8.4 Conseils et astuces en cas de problèmes avec la mise à jour du logiciel

Si la mise à jour du logiciel n'est pas possible, cela peut avoir différentes causes. Les causes les plus fréquentes et les solutions sont indiquées ci-dessous.

8.4.1 L'entraînement ne s'affiche pas dans l'application add-e NEXT

Si le numéro de série ne s'affiche pas lors de la connexion à l'application add-e NEXT, il peut y avoir deux raisons. Premièrement, la LED d'état rouge (1) ne s'allume pas et deuxièmement, la LED Bluetooth bleue (2) ne s'allume pas.

8.4.1.1 La LED d'état rouge (1) ne s'allume pas



Si la LED d'état rouge (1) sur l'unité d'entraînement ne s'allume pas, il faut contrôler ce qui suit :

1. La batterie est-elle chargée ? - La batterie doit être rechargée si nécessaire.
2. La batterie est-elle correctement installée et le câble de raccordement est-il relié à l'entraînement ? - Le câble de raccordement doit être branché jusqu'à la butée.

8.4.1.2 La LED Bluetooth bleue (2) ne s'allume pas



Si le voyant bleu Bluetooth (2) ne s'allume pas, cela signifie que l'entraînement n'est pas connecté à l'application add-e NEXT. Cela peut avoir les causes suivantes :

1. Pas de connexion Bluetooth - Activer le Bluetooth sur le téléphone portable.
2. Le partage de position est désactivé - Activer le partage de position sur le téléphone portable.



REMARQUE!

Si le numéro de série ne s'affiche pas dans l'application malgré une batterie correctement installée et pleine, une connexion Bluetooth maintenue et une position validée, contactez un partenaire add-e.

8.4.2 La LED orange (5) clignote



La LED orange (5) clignote

Si la LED orange (5) clignote pendant la mise à jour du logiciel, le système ne peut pas se connecter au WiFi.

Cela peut avoir les causes suivantes :

- Faible intensité du signal de la connexion WiFi
- Distance trop importante par rapport au routeur Wi-Fi. La distance au routeur ne doit pas dépasser 5 m.
- Le nom du WiFi (SSID) ou le mot de passe n'ont pas été saisis correctement. Il faut faire attention aux majuscules et aux minuscules lors de la saisie.
- Le nom du WiFi contient des caractères spéciaux ou des espaces.

Dans ces cas, il est recommandé de mettre à jour le logiciel via le hotspot mobile. Voir p. 71-73.



REMARQUE!

Au bout d'une minute, les LED cessent de clignoter et le système redémarre. La mélodie de démarrage retentit.

8.4.3 Toutes les LED pour la mise à jour du logiciel clignent



Les LED de mise à jour du logiciel clignent

Si les LED rouge, orange, verte et blanche clignent pendant la mise à jour du logiciel, cela signifie que la connexion à Internet et au serveur add-e ne peut pas être établie.

Les causes peuvent être les suivantes :

- Trop grande distance par rapport au routeur WiFi.
- La bande passante Internet est trop faible.

Dans les deux cas, il est recommandé d'effectuer la mise à jour du logiciel via le hotspot mobile. Voir p. 71-73.

Avant de relancer la mise à jour du logiciel, il faut retirer la batterie de son support et la remettre en place.

Fabricant :

GP Motion GmbH
Tiroler Str. 80
9500 Villach
Autriche
Vers. 3.3. 2022

Description et identification de la machine :

Fonction : Vélo à assistance électrique au pédalage (jusqu'à 25 km/h)
Type/Modèle : add-e
Série : NEXT

Responsable du contenu et des illustrations :

GP Motion GmbH
Tiroler Str. 80
9500 Villach
Autriche

www.add-e.at

Service d'assistance :

Veuillez contacter votre vendeur