

NOTICE D'UTILISATION PAN CRUISE EVOLUTION

Les combinés **PAN CRUISE EVOLUTION (Réf.MA10 0002)** pour HD SOFTAIL sont destinés à être montés sur les SOFTAIL de 2000 à 2007. Ils sont livrés gonflés avec les pressions P1=27 et P2= 10 bars optimisés pour une utilisation normale solo-duo d'un pilote de 70 à 90 kgs. Ce réglage privilégie le confort.

Vous devez visualiser les valves P1 et P2 sur le schéma de la notice de montage jointe aux combinés.

P1 est la pression du ressort principal qui supporte toute la masse de la moto, sa valve est située sur la chape arrière (P1=27 bars pour pression de base).

P2 est la pression du ressort secondaire ou correcteur d'assiette, sa valve est située sur la chape avant (P2=10 bars pour pression de base).

RAPPEL : Il n'est pas nécessaire de modifier ni de vérifier les pressions P1 et P2 avant le montage sur la moto.

POSITIONS DES VALVES : Les valves P1 doivent impérativement être positionnées vers le haut et à l'intérieur, elles seront systématiquement de biais face à face. Les valves P2 devront être positionnées vers le bas et vers l'extérieur de manière à être au dessus des tubes du berceau inférieur du cadre pour être protégées des chocs.

Considérations techniques :

Tous les joints utilisés sur les PAN CRUISE EVOLUTION sont des joints haute pression qui supportent plus de 300 bars. Ils sont très résistants à l'usure et deviennent plus onctueux après une utilisation prolongée dite de « rodage ». Si tout est OK, et en particulier l'assiette, il est inutile de vérifier la pression dans les PAN CRUISE EVOLUTION même après 30.000 kms à 40.000 kms.

Les valves sont aussi Haute Pression, elles permettent le gonflage avec tout système de gonflage permettant d'atteindre au moins 50 bars (pompe, compresseur, bouteille d'air ou d'azote sous pression). La connexion s'effectue soit avec un embout à accrochage rapide, soit avec un embout à visser.

La déconnexion normale de l'embout ne perturbe pas la pression interne du combiné : il ne doit pas apparaître de liquide hydraulique.

IMPORTANT : Toute opération de gonflage doit s'effectuer, moto calée sur une surface plane, avec la roue arrière pendante, pour le réglage de P1.

Chaque combiné est gonflé séparément et successivement à la même pression. Toutefois s'il existait des différences de pression entre les 2 combinés, cela ne perturbe pas le fonctionnement global de la suspension.

LES REGLAGES DES PRESSIONS PERMETTENT :

1/ De modifier l'assiette de la moto en agissant sur la pression P2 uniquement (ne pas toucher la pression P1)

- * Plus la pression est basse (8 bars minimum) plus la moto est haute. Moto sur ses roues + pilote.
- * Plus la pression est haute (28 bars maximum) plus la moto est basse. Moto sur ses roues + pilote.

IMPORTANT :

Baisser l'arrière de votre moto correspond à une réduction du débattement arrière : les pots d'échappements se rapprochent du sol et peuvent frotter dans les virages, le comportement routier est modifié avec en particulier une diminution du confort.

2/ De modifier le réglage de la dureté du ressort principal en agissant sur la pression P1 après avoir d'abord dégonflé P2. Cette opération ne se justifie que si vous utilisez votre moto avec un chargement particulier (soit très chargée, soit très allégée).

- Plus la pression de P1 est haute (maximum 40 Bars) plus le combiné supportera une charge élevée.
- Plus la pression de P1 est basse (minimum 25 Bars) plus le combiné sera adapté à une faible charge.

Retoucher alternativement la pression de P1 de chaque combiné après avoir dégonflé P2.