

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 2008. 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 et pour une moto **SOFTAIL** stock. Ce réglage privilégie le confort et ne modifie pas l'assiette du **SOFTAIL**.

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

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). Réglage possible suivant le poids de charge sur la moto.

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 si celui-ci est effectué sur une moto d'origine. Les réglages de ces pressions seront à adapter si besoin par la suite.

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 réglages des pressions permettent :

1/ 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 en duo + bagages, soit très allégée), soit une moto avec un cadre custom ou aussi modifié.

-Plus la pression de P1 est haute plus le combiné sera ferme et supportera une charge élevée.

La pression minimum est de 25 bars et la pression maximum peut atteindre ou dépasser 43 bars.

-Plus la pression de P1 est basse plus le combiné sera souple et adapté à une faible charge, ou si besoin pour un cadre custom ou modifié.

Retoucher alternativement les pressions de P1 (après avoir dégonflé P2) avant les pressions de P2.

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

* Plus la pression est basse (8 bars minimum) plus la moto est haute, suivant le modèle de cadre.

Moto sur ses roues en ordre de marche + pilote.

* Plus la pression est haute (45 bars maximum) plus la moto est basse, suivant le modèle de cadre.

Moto sur ses roues en ordre de marche + pilote.

Nota : ces pressions varient pour tout cadre modifié ou custom et seront à adapter si besoin.

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.

NOTA : LES PRESSIONS P1 – P2 SERONT A DEFINIR POUR TOUT CADRE MODIFIE OU CUSTOM