

NOTICE D'UTILISATION ET REGLAGE DE LA PRESSION (P en bars)

1/ MONTAGE :

Les « **combinés oléopneumatiques Fournales** » sont livrés gonflés et prêts au montage en lieu et place de votre amortisseur d'origine. Ils doivent impérativement être montés avec la chape portant la valve en haut. Après mise en place et blocage des axes supérieur et inférieur, le combiné doit être libre de pivoter sur ses articulations (rotules ou silent-blocs). La période de rodage est de 1.000 Kms.

De la graisse liquide de montage peut apparaître le long du tube coulissant lors des premières utilisations, ce n'est pas une fuite d'huile et cela disparaîtra au fil du temps. Essuyer le surplus tout simplement.

2/ RAPPELS SUR LA NOTION DE SUSPENSION:

Sur un combiné « suspension-amortisseur » classique, communément appelé amortisseur, la suspension est un ressort mécanique hélicoïdal. Sur notre combiné oléopneumatique, la suspension est assurée par un volume interne de gaz sous pression. La pression de gonflage initiale détermine la raideur de la suspension et l'assiette de la moto. En fonction du chargement et de l'utilisation, celle-ci peut être aisément modifiée par l'intermédiaire d'une valve accessible avec un moyen de gonflage approprié (pompe Haute Pression (HP) ou bouteille de gaz d'azote sous pression).

En augmentant la pression, on augmente la raideur du ressort, en la diminuant, on diminue la raideur.

3/ METHODE POUR DETERMINER LE REGLAGE DE PRESSION :

Les amortisseurs sont livrés préréglés en pression pour une utilisation mixte solo/duo normale à une pression spécifique étudiée pour chaque moto. Cette pression est donnée sur notre catalogue pour chaque moto, elle est bien sûre notée sur chaque boîte d'expédition avec la référence. Il n'est donc pas nécessaire de toucher au réglage de la pression.

Une modification de la pression n'est nécessaire que lors d'une utilisation sous forte charge (ou éventuellement sous faible charge dégonflant). La règle empirique d'un réglage de pression correct consiste à mesurer un enfoncement de 1/3 de la course totale à l'arrêt avec le chargement complet pilote et passager.

4/ METHODE DE GONFLAGE :

- Le gonflage s'effectue avec l'une de nos 3 pompes spéciales équipées d'un manomètre et munie soit d'un embout à accrochage rapide type gonfleur automobile, soit d'un embout à visser.

- Avant d'effectuer le branchement de la pompe, la roue arrière de votre moto doit être délestée de façon que le combiné soit en butée d'extension et ne supporte aucune charge. Votre moto doit donc être soit en appui sur sa béquille centrale, soit maintenue en équilibre sur la béquille latérale si celle-ci en est dépourvue.

- Connexion de l'embout de pompe.

a) Embout à accrochage rapide :

- appuyer sur le levier

- enfoncer l'embout au maximum et relâcher le levier

- éventuellement visser de ¼ de tour si l'étanchéité n'est pas parfaite

b) Embout à visser :

- présenter l'embout dans le même axe que celui de la valve

- visser jusqu'à son appui d'étanchéité en exerçant un serrage modéré

- Remarques.

Au moment d'établir la connexion « pompe-combiné », une partie du gaz sous pression contenu dans le combiné se transfère vers la pompe la mettant ainsi sous pression. **Ne pas tenir compte de la pression indiquée par le manomètre à ce moment ; elle est inférieure à celle qui était dans le combiné avant la connexion. Vous ne pouvez contrôler la pression en raccordant le raccord de la pompe.**

- Gonflage.

La connexion étanche de la pompe étant établie, effectuer le gonflage jusqu'à la pression désirée lue sur le manomètre. Lorsque l'aiguille du manomètre est stabilisée, retirer l'embout :

a) d'un coup sec pour l'embout à accrochage rapide

b) en dévissant jusqu'à la déconnexion pour l'embout à visser.

L'air qui s'échappe au moment de la déconnexion est celui contenu dans le flexible de la pompe : il ne perturbe pas la pression contenu dans le combiné.

La vaporisation éventuelle d'huile qui se produit à ce moment là est tout à fait normale.

Le Service Technique