

## NOTICE D'UTILISATION PAN CRUISE EVOLUTION

Les combinés PAN CRUISE EVOLUTION (Réf.MA10 0001) pour HD SOFTAIL sont destinés à être montés sur les SOFTAIL de 1986 à 1999. Ils sont livrés gonflés avec les pressions P1=25 bars et P2= 12 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 **avant** (P1=25 bars). 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 **arrière** (P2=12 bars).

**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, voir ci-dessous.

### 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 30 bars pour une moto origine (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 qui est le réglage de la raideur du ressort principal.

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 chargé en duo + bagages, soit très allégé), soit une moto avec un cadre custom ou aussi origine modifié.

La pression de P1 doit permettre d'obtenir un maximum de course à la roue afin d'avoir un confort optimum.

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

La pression minimum est de 23 bars et la pression maximum peut atteindre ou dépasser 40 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 toujours alternativement les pressions de P1 (après avoir dégonflé P2) avant les pressions P2.

**2/ 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, suivant le modèle de cadre.

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

**Le tableau suivant indique le réglage des pressions en fonction de la hauteur d'assiette désirée (SOFTAIL origine)**

Valve <b>avant</b> P1	Valve <b>arrière</b> P2	Hauteur à vide	Hauteur avec un pilote de 70/90 kgs
25 bars	12 bars	ORIGINE	-21 mm
25 bars	15 bars	- 3 mm	-26 mm
25 bars	20 bars	-19 mm	-32 mm
25 bars	25 bars	-27 mm	-40 mm
25 bars	30 bars	-40 mm	-61 mm

**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**