

- A la livraison : combiné gonflé PRET A ETRE MONTE
- Période de rodage : 500 km environ
- Formation éventuelle d'un collier de graisse en fonctionnement (ce n'est pas une fuite)

MONTAGE

- Véhicule sur cales (moto : béquille centrale), roue ne touchant pas le sol
- NE PAS DEGONFLER le combiné pour le monter / le démonter
- Montage VALVE EN HAUT (ou cache – plus gros diamètre – en haut)

IMPORTANT : UN MONTAGE INCORRECT PEUT PROVOQUER UNE PERTE DE CONTROLE DE VOTRE VEHICULE ET ENGENDRER DES DEGATS MATERIELS ET PHYSIQUES POUR LEQUELS NOUS NE POURRIONS ETRE TENUS RESPONSABLES.

REGLAGE DE LA PRESSION

IMPORTANT : AVANT DE VOUS ENGAGER DANS CETTE OPERATION, ASSUREZ-VOUS DE POSSEDER UNE SOURCE DE GONFLAGE HAUTE PRESSION SUFFISANTE (VOIR NOS POMPES SPECIALES).

- Véhicule sur cales (moto : béquille centrale) roue arrière ne touchant pas le sol
- Enlever le bouchon de protection
- Connecter le raccord à la valve (éventuellement dévisser le cache à la main pour accéder à la valve -- Modèles « Classic » et « Magnum »)
- La valeur lue ne correspond pas à la valeur initiale (dépressurisation dans le raccord)
- Ré-ajuster la pression à la valeur préconisée
- Si pression non adaptée (pilote très léger, moto très chargée...) possibilité d'ajustement (réglage correct : enfoncement d'un tiers de la course en charge)
- Déconnecter le raccord (la courte fuite d'air et la vaporisation éventuelle d'huile sont normales)

En cas de problème, n'hésitez pas à nous contacter !

Modèle : K 1000 RS / K1

Référence : MA040029

Pression : 1,08 bars

Entraxe : 382 mm

Véhicule : BMW

- A la livraison : combiné gonflé PRET A ETRE MONTE
- Période de rodage : 1500 km environ
- Formation éventuelle d'un collier de graisse en fonctionnement (ce n'est pas une fuite)

MONTAGE

- Véhicule sur cales (moto : béquille centrale), roue ne touchant pas le sol
- NE PAS DEGONFLER le combiné pour le monter / le démonter
- Montage VALVE EN HAUT (ou cache – plus gros diamètre – en haut)

QUELQUES NOTIONS DE SUSPENSION

Sur un amortisseur classique, la suspension est assurée par un ressort mécanique hélicoïdal. Sur notre combiné oléopneumatique, c'est un volume de gaz sous pression qui assure cette fonction. La pression de gonflage initiale détermine donc la raideur de la suspension (et l'assiette du véhicule). En fonction du chargement et de l'utilisation, on peut modifier cette pression par la valve présente sur le combiné, à l'aide d'une pompe haute pression ou d'une bouteille de gaz (azote) sous pression.

L'augmentation de la pression augmente la raideur du ressort, et inversement.

REGLAGE DE LA PRESSION

- Si pression non adaptée (pilote très léger, moto très chargée...) possibilité d'ajustement
- Sur-charge -> Sur-gonfler légèrement (et inversement !)
- **Règle empirique** : enfoncement du tiers de la course totale, à l'arrêt et en charge.

METHODE DE GONFLAGE

IMPORTANT : AVANT DE VOUS ENGAGER DANS CETTE OPERATION, ASSUREZ-VOUS DE POSSEDER UNE SOURCE DE GONFLAGE HAUTE PRESSION SUFFISANTE (VOIR NOS POMPES SPECIALES).

- Véhicule sur cales (moto : béquille centrale) roue arrière ne touchant pas le sol
- Enlever le bouchon de protection
- Connecter le raccord à la valve (éventuellement dévisser le cache à la main pour accéder à la valve – Modèles « Classic » et « Magnum »)
- **Embout à accrochage rapide** : Appuyer sur le levier – enfoncer l'embout au maximum – relâcher le levier – éventuellement visser d'un ¼ de tour si mauvaise étanchéité.
- **Embout à visser** : visser l'embout sur la valve jusqu'à son appui d'étanchéité en serrant modérément.
- La valeur lue à ce moment ne correspond pas à la valeur initiale (dépressurisation dans le raccord)
- Ré-ajuster la pression à la valeur préconisée
- Déconnecter le raccord (la courte fuite d'air et la vaporisation éventuelle d'huile sont normales)
- d'un coup sec pour l'embout à accrochage rapide,
- en dévissant jusqu'à la déconnexion pour l'embout à visser.

*En cas de problème, n'hésitez pas à nous contacter !
Le Service Technique.*