

MOTO



SETTING

CLICS

AMORTISSEUR MOTO

MANUEL D'UTILISATION

GARANTIE

BOS ENGINEERING accorde une garantie contractuelle dans les conditions suivantes : BOS garantit ses produits contre tout vice de forme et défaut de fabrication pour une durée d'un an à compter de la date d'achat originelle. Une preuve d'achat sera exigée pour toute application de la garantie. La garantie est accordée au propriétaire d'origine et n'est pas transmissible. Les pièces d'usure telles que les joints racleurs, les joints toriques, les bagues de guidage, les tiges, les buselures, la visserie ne sont pas couvertes par la garantie.

Application

L'application de la garantie est soumise aux lois en vigueur dans le pays ou l'état dans lequel réside le propriétaire initial. Si la législation locale diffère de la garantie telle que décrite ici, la garantie est de fait réputée modifiable pour s'y conformer.

Limitation

BOS ENGINEERING n'est pas tenu responsable des dommages directs, indirects, spéciaux, accessoires ou imprévus résultant de l'utilisation de ses produits, sous réserve de conformité à la législation locale.

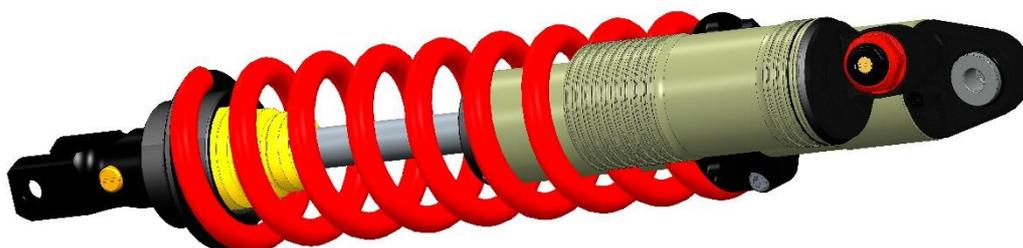
Exclusion

La garantie ne s'applique pas dans les cas suivants:

- Non-respect des instructions de montage telles que décrites dans le manuel d'installation et de réglages.
- Modifications apportées au produit à l'initiative du propriétaire ou d'un tiers.
- Utilisation non appropriée.
- Dommages résultant d'un accident, choc violent, chute, dans quelque circonstance que ce soit.
- Non-respect des instructions et des intervalles de maintenance.
- Remplacement des pièces d'origine par des éléments provenant de fabricants autres que BOS ENGINEERING.
- Altération des numéros de série dans le but manifeste de le rendre illisible.

Procédure

Quel que soit le lieu d'achat du produit, le propriétaire doit s'adresser à un centre BOS agréé pour solliciter l'application de la garantie. La production de la facture d'achat est obligatoire. A défaut, la garantie ne pourra pas s'appliquer. L'envoi du produit est conditionné par l'accord préalable du service SAV de BOS ENGINEERING. Les frais de port aller, de démontage et d'emballage sont à la charge du client. En cas de refus d'application de la garantie, les frais d'emballage et expédition retour sont à la charge du client.



Vous venez d'acquérir un amortisseurs BOS pour votre moto. L'ensemble de notre équipe vous remercie de votre confiance et vous félicite de ce choix !

Votre nouvel amortisseur haute –performance profite de toute l'expérience acquise au cours de ces dernières années au travers de tous nos programmes officiels dans le domaine du vélo, de la voiture et de la moto, sur tous types de terrain, et au côté des teams les plus titrés. Notre riche palmarès acquis en quelques années seulement traduit à merveille l'implication totale et exclusive de BOS Engineering dans la recherche de la performance.

L'amortisseur dont vous venez de faire l'acquisition a été conçu et développé spécialement pour votre moto et votre discipline. Le choix de nos solutions techniques, la qualité de nos matériaux, la précision et les soins apportés à nos opérations d'assemblage et de développement font de vos nouveaux amortisseurs une arme absolue pour glaner les victoires !

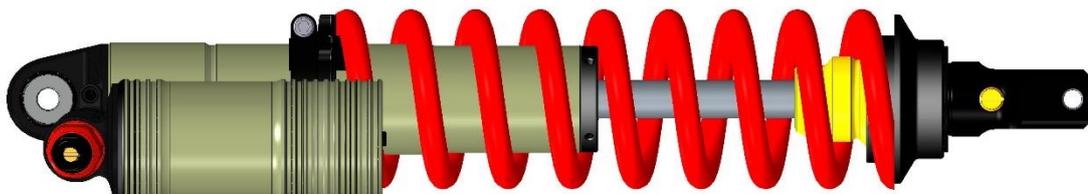
Vous trouverez dans ce manuel toutes les informations nécessaires pour tirer le meilleur de votre acquisition, que ce soit en termes d'implantation, de réglages ou d'entretien. N'ayant pas la prétention d'être exhaustif, ce petit manuel aborde tous les sujets qui peuvent préoccuper l'esprit d'un pilote amateur ou professionnel concernant la mise en œuvre de ses amortisseurs.

Bonne lecture à tous, et que ce manuel vous accompagne dans votre quotidien de pilote et de metteur au point...

NB : BOS Engineering améliore sans cesse ses produits en termes de design et de qualité. C'est pourquoi les informations et les photographies contenues dans ce manuel sont non contractuelles. Il se peut que vos amortisseurs présentent des différences avec les modèles présentés.

ATTENTION

Ne jamais tenter de démonter votre amortisseur. Limitez-vous strictement aux opérations décrites dans ce manuel. Votre amortisseur étant assemblé sous pression, son désassemblage présente des risques de blessure. Vous risquez aussi d'endommager votre amortisseur de façon irréversible. Adressez-vous à un centre de service agréé BOS pour toute opération de maintenance. Vous trouverez leur coordonnées sur le site www.bos-engineering.com



Votre nouvel amortisseurs Bos a été conçu dans le but de remplacer votre ancienne monte ou les éléments d'origine de votre moto.

Abordons les différents points à prendre en compte lors du montage :

- Démontage de vos anciens amortisseurs

Référez-vous à la notice constructeur pour suivre les procédures de montage et démontage de l'amortisseur spécifique à votre moto.

- Montage des amortisseurs BOS

Selon le modèle de moto, les amortisseurs BOS se présentent sous la forme rotule / rotule, ou rotule/fourche. Dans tous les cas, le montage doit être l'opération inverse du démontage des anciens amortisseurs. Si des modifications sont à opérer, votre interlocuteur chez BOS vous aura averti au préalable.

3.1. RESSORT

La précharge du ressort n'est pas considérée comme une «voie de réglage». C'est un ajustement de base, qui dépend essentiellement de votre poids. Il vise à régler le SAG (débattement négatif) de la suspension arrière, soit son enfoncement une fois le pilote en selle. Il se mesure en mm d'enfoncement, mais peut varier d'une moto à l'autre en fonction de la cinématique de la suspension. La valeur standard préconisée par BOS pour la plupart des motos est de 100mm.

NB : n'oubliez pas que le SAG se mesure à plat, alors qu'en conditions de roulage, la moto peut être inclinée, ce qui modifie le «SAG dynamique» (en action).

L'amortisseur peut être livré avec un ressort correspondant à votre poids. La précontrainte idéale, permettant de se situer de 90 à 110mm de SAG, doit permettre à la moto de s'enfoncer de 40 à 50mm quand le pilote est hors de la moto.

Si vous dépassez cette valeur, il est fortement conseillé d'utiliser un ressort plus dur.

Si vous êtes en dessous de cette valeur, optez pour un ressort plus souple.

Un ressort trop dur ou trop contraint risque d'interférer négativement sur le fonctionnement hydraulique de l'amortisseur, et de minimiser les performances de votre moto.

3.2. RÉGLAGES HYDRAULIQUES

L'amortisseur est de type 3 voies, c'est à dire qu'il comporte trois voies de réglages hydrauliques principales affectant la courbe hydraulique de l'amortisseur: détente, compression basse vitesse et compression haute vitesse.

L'objectif des réglages hydrauliques est d'utiliser la totalité de la course de l'amortisseur, sans talonner - ou très rarement-, de donner du grip à la roue arrière, mais aussi d'éviter que la moto ne se bloque dans les trous, et enfin de conserver une assiette correcte. Nous vous indiquons ici les pistes de base pour les réglages de votre châssis. C'est à vous ensuite d'analyser son comportement et d'ajuster les réglages en fonction de votre pilotage. Agissez précautionneusement, en procédant étape par étape, avec méthode. Ne modifiez qu'un seul réglage à la fois en ne variant que de quelques clics. Une fois validé, notez bien votre réglage, en fonction du type de piste. Si vous êtes perdu(e) dans les réglages, revenez aux réglages de base, et recommencez.

3.2.1. Compression basse vitesse (A) BV

La compression basse vitesse permet d'agir sur le comportement de l'amortisseur en compression sur les petits chocs, ou les premiers millimètres de course.

Il peut être utile de durcir (visser) la basse vitesse, lorsque la piste est roulante, avec de forts appuis, et beaucoup de relance.

Il peut être utile d'assouplir la basse vitesse (dévisser) dans les fortes pentes et conditions drastiques.

3.2.2. Compression haute vitesse (B) HV

La compression haute vitesse agit essentiellement sur les chocs violents (réceptions de saut, sections défoncées). Elle doit être suffisamment souple pour utiliser toute la course de l'amortisseur, sans talonner.

Si, sur une piste donnée, vous talonnez beaucoup, durcissez (vissez) la compression HV. Cependant, ne vous focalisez pas sur l'élimination du talonnage, si cela ne vous arrive qu'une ou deux fois sur une piste donnée. Vous risqueriez alors de régler votre amortisseur en fonction de 3% de la piste, et vous perdriez en efficacité sur les 97% restants.

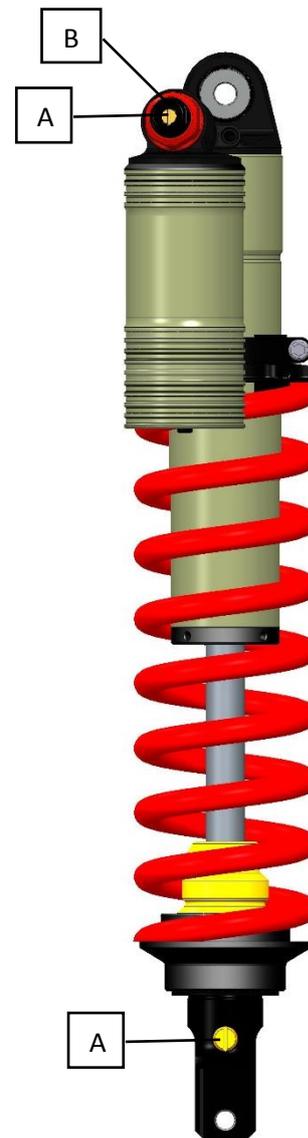
Si votre amortisseur n'utilise pas tout le débattement, assouplissez la compression HV.

3.2.3. Détente (C)

Le critère essentiel pour le réglage de la détente est l'assiette de la moto. Une moto ne doit pas rester en permanence «au fond» mais doit cependant conserver une assiette assez basse de l'arrière. Jouer sur la détente vous permettra de conserver cet équilibre.

Si vous avez la sensation que l'arrière de la moto vous pousse dans la pente ou lors du freinage, durcissez la détente (vissez). Il peut être utile d'accompagner ce réglage, en particulier si le problème persiste, en ouvrant légèrement la compression basse vitesse.

Si au contraire, la moto semble rester trop bas de l'arrière, et/ou si l'avant a tendance à élargir la trajectoire, ouvrez la détente.



IMPORTANT

Les réglages s'effectuent toujours en partant de la position vissée à fond, et en desserrant

Entretien :

Il est indispensable de nettoyer votre amortisseur après chaque sortie, et sans attendre ! Rien n'est plus dangereux pour les joints que la boue séchée. L'opération est cependant fort simple : il suffit de nettoyer le plongeur avec un chiffon doux, puis de le graisser légèrement au silicone. A proscrire absolument : tout produit agressif tel que le dégraissant. Si vous utilisez un laveur haut- pression, n'orientez jamais le jet directement sur les joints. Veillez régulièrement à enlever la terre qui pourrait s'accumuler dans la butée en caoutchouc.

	Nettoyage	Révision Légère (vidange)	Révision complète
Usage loisir	Après chaque sortie	1 fois par an	Tous les 2 ans
Usage sportif			1 fois par an

ATTENTION !

La vidange et la révision doivent être réalisées par un centre BOS agréé qui est par ailleurs le seul capable d'identifier et d'expertiser les éléments endommagés ou usés, notamment en cas de choc ou d'usure prématurée des éléments structuraux tels que la tige, les rotules et les pistons.

IMPORTANT !

N'essayez jamais de modifier la pression dans la bonbonne de l'amortisseur. Il ne s'agit en aucun cas d'un réglage, le gaz servant uniquement à mettre le fluide hydraulique en pression à seul but d'éviter la cavitation. Tenter de modifier la pression dans la bonbonne ne pourrait que mettre votre amortisseur en panne.

Quelle base de réglage pour mon amortisseur ?

L'amortisseur BOS est livré avec des réglages hydrauliques correspondant à votre moto. Vous trouverez sur la première page de votre manuel d'utilisation un numéro de setting avec les clics de base préconisés sous la forme :

Compression basse vitesse / Compression haute vitesse – Détente

(Ex 8/10-12 => BV=8 / HV=10 - DET=12)

Mon amortisseur a du jeu par rapport au cadre, que faire ?

Les pièces d'usures du kit, telles que les rotules, sont à changer. Contactez votre centre agréé BOS pour les remplacer.