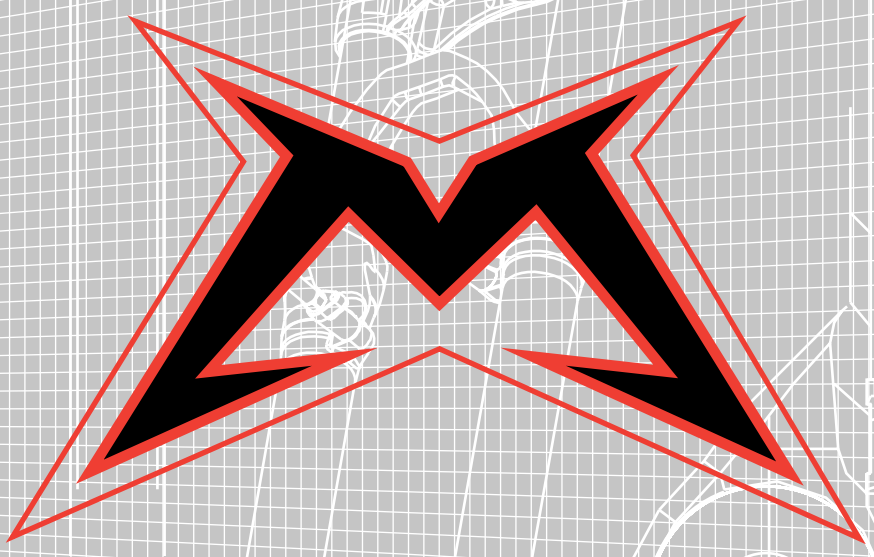
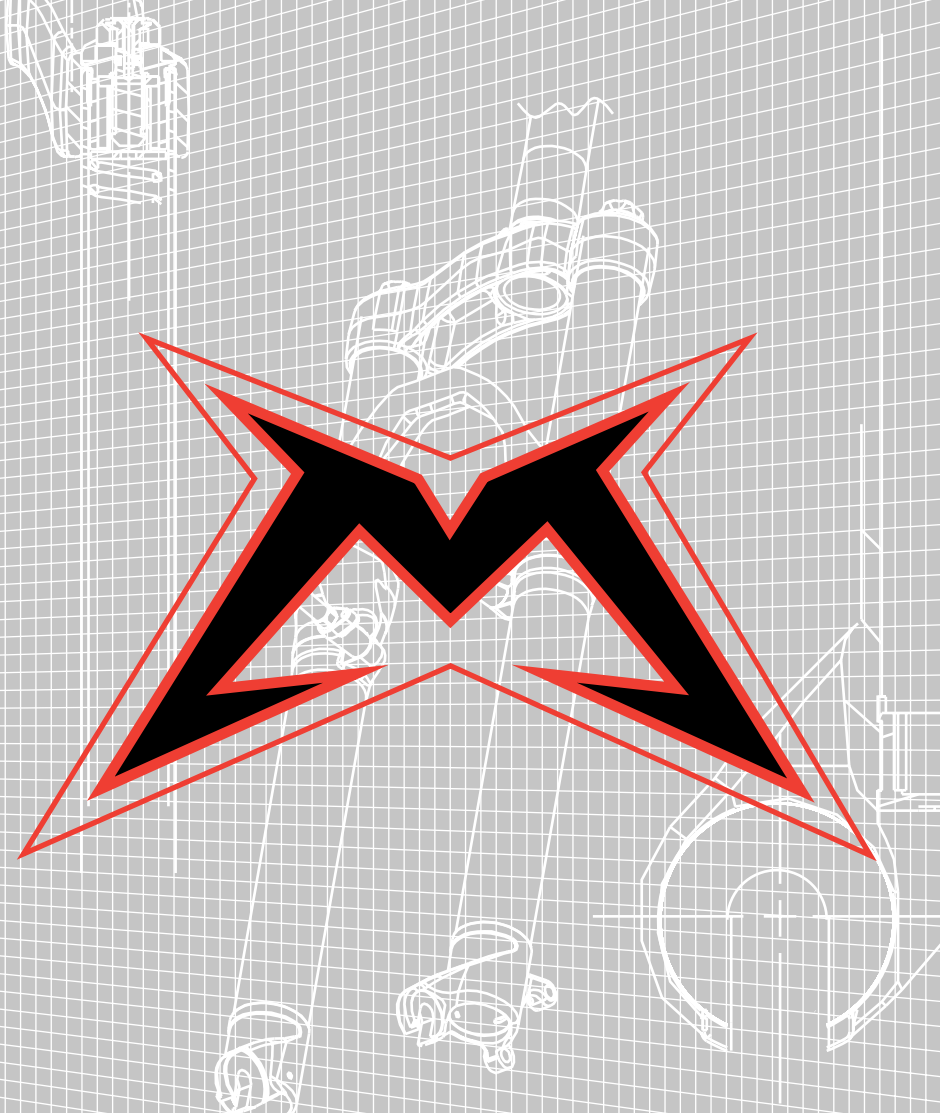


**B  
E  
T  
T  
E  
R  
T  
O  
O  
T  
T  
E  
R**



***BOMBER***

**OWNERS MANUAL**  
*DEVELOPING SINCE 1949*



## Avertissement general pour les usagers du manuel



12



### ATTENTION

***Le manque d'attention à ces instructions peut entraîner des dommages sur le matériel, des accidents, des lésions graves ou la mort.***

#### 1. USAGE DU MANUEL

- Lisez attentivement et suivez les instructions du manuel. Il fait partie intégrante du produit et doit être conservé à portée de main pour être consulté.
- Le fait de ne pas suivre scrupuleusement les instructions d'usage, d'entretien ou toute autres indications du manuel peut entraîner des accidents, des lésions graves ou la mort.
- Notez bien que l'installation et la réparation de tout système de suspension requièrent des connaissances spécifiques, des outils adaptés et de l'expérience. Les notions générales de mécanique ne sont pas suffisantes. Toutes les opérations d'installation, de réparation ou de modification doivent être effectuées dans un centre Marzocchi agréé.
- Vous ne devez jamais effectuer vous même une opération de réparation ou de modification du système de suspension.

#### A. RECOMMANDATIONS GENERALES DE SECURITE

- Assurez-vous que votre fourche est prévue pour votre utilisation. Pour ce faire vérifiez les instruction pour l'utilisations dans ce manuel.
- Prenez en compte qu'il existe des risques intrinsèques associés à la pratique de la descente, du freeride, du cross country, du marathon, du trekking, du dirt ou du street. Avec chacune de ces pratiques vous pouvez souffrir de lésions graves ou perdre la vie. Apprenez comment pédaler et ne dépasser jamais vos limites. Assurez vous d'utiliser le matériel de sécurité adéquat et vérifiez qu'il est en parfait état.
- La durée de vie des produits Marzocchi dépend de nombreux facteurs , comme le

style de pratique et les conditions d'utilisations. Les coups, les chutes, l'usage inadéquat ou extrême en générale peut compromettre la sécurité et la solidité de la structure. Faites réviser votre fourche régulièrement et faites contrôler par un mécanicien qualifié si elle ne présente pas de fuite d'huile, de coup, de déformation, ou tout autre forme d'irrégularité. La fréquence des révisions dépend de nombreux facteurs. Un centre Marzocchi agréé peut vous recommander une fréquence d'entretien qui convient. Si la révision révèle quelque anomalie que ce soit, même minime, faites la contrôler immédiatement dans un centre technique Marzocchi avant de la réutiliser.

- Si vous installez sur votre vélo un porte bagage, assurez vous lors du montage ou du démontage, de bien mettre en place le serrage rapide de la roue au risque d'endommager la fourche. Lors de ces opérations le vélo doit toujours être à la verticale.
- Si vous cognez, à quelque vitesse que ce soit, un objet saillant comme un pont, une branche d'arbre vous pouvez endommager votre fourche. Avant de sortir faites vérifier la fourche dans un centre Marzocchi agréé.
- Vous devez toujours porter un casque placé et attaché correctement qui a été approuvé par ANSI ou SNELL et le reste de l'équipement de sécurité adapté à votre pratique

#### B. AVANT CHAQUE SORTIE

- Vérifiez qu'aucun élément de la suspension ou du reste du vélo n'est endommagé, déformé, ou rayé.
- Assurez-vous que tous les serrages rapides, les écrous et les vis sont biens serrés et ajustés. Tapez le vélo contre le sol pour vérifier qu'il n'y ai pas de jeu.
- Assurez vous que les roues soient parfaitement centrées. Faites tourner les roues pour vous assurer qu'elles ne touchent pas d'un coté ou de l'autre et qu'il n'y ait pas

de contact avec les fourreaux de la fourche ou avec les patins de freins.

- Apprenez à respecter les lois et les réglementations locales et obéissez à tous les signaux du code de la route.

**N'UTILISEZ PAS VOTRE VELO SI IL N'A JAMAIS ETE REVISE. CORRIGEZ TOUTE ANOMALIE AVANT DE SORTIR**

## INSTRUCTIONS POUR L'USAGE

### SELECTIONNEZ LA FOURCHE SPECIFIQUE POUR VOTRE PRATIQUE ET PEDALEZ CORRECTEMENT

Les suspensions Marzocchi font parties des fourches les plus avancées et les plus fiables du marché. Cependant, aucune fourche ne peut supporter un usage inadapté ou abusif sous risque de dommages importants voire de ruptures.

Il est essentiel de choisir la fourche appropriée à sa pratique et de l'utiliser correctement.

#### 1. CHOISIR SA PRATIQUE:

**Trekking:** La pratique du trekking est similaire au cross country mais moins agressive. Elle correspond à un pédalage plus fluide et n'inclut pas les racines, les cailloux, les descentes. Pour le montage des portes bagages ou des éclairages il est obligatoire d'utiliser les fixations prévues sur la fourche et ne jamais faire de modification sur la fourche pour installer ces équipements.

**Cross country (XC)/marathon:** Pédalage en sentiers montagneux avec de petits obstacles comme des cailloux, des racines, ou des descentes. Le cross country n'inclut pas les sauts d'une certaine hauteur ou les pentes d'une certaine inclinaison. Les fourches destinées au cross country doivent être utilisées avec des pneus et des roues dessinés spécifiquement pour le cross country, ainsi qu'un ensemble de freinage également destiné à cette pratique.

**Free Ride (FR):** Cette pratique est réservée aux pilotes experts car elle inclut des descentes agressives, de gros obstacles et des sauts importants. Les fourches de free ride ne peuvent recevoir que des systèmes de freinages de type disque de même que le cadre, les roues et les autres composants doivent être exclusivement destinés à cette pratique. Les freins à disques doivent être montés sur les supports prévus à cet effet. Aucune modification ne doit être faite sur la fourche pour monter un accessoire.

**Dirt jump (DJ) / Street:** Cette pratique de type "BMX" ou « motocross » est réservée aux pilotes expert car elle inclut des sauts en champ de bosses ainsi que des obstacles urbains, c'est-à-dire n'importe quelle structure en ville faite par l'homme. Les fourches destinées à cette pratique ne peuvent recevoir que des systèmes de freinages de type disque de même que le cadre, les roues et les autres composants doivent être exclusivement destinés à cette pratique. Les freins à disques doivent être montés sur les supports prévus à cet effet. Aucune modification ne doit être faite sur la fourche pour monter un accessoire.

**Down Hill (DH) / Extrême Free Ride:** Cette discipline est exclusivement réservée aux pilotes professionnels ou aux coureurs. Cette pratique inclut des sauts et des chutes à partir de hauteurs importantes ainsi que des passages de rochers, d'arbres couchés, de trous... Les fourches destinées à cette pratique ne peuvent recevoir que des systèmes de freinages de type disque de même que le cadre, les roues et les autres composants doivent être exclusivement destinés à cette pratique. Les freins à disques doivent être montés sur les supports prévus à cet effet. Aucune modification ne doit être faite sur la fourche pour monter un accessoire.



#### **ATTENTION**

**Ne roulez que dans des zones destinées à votre pratique et en fonction de votre pratique.**

## 2. Choisissez la fourche adaptée à votre pratique dans le tableau suivant

Merci, de vous rendre dans votre magasin Marzocchi ou de contacter directement Marzocchi si vous avez besoin d'aide au moment de choisir la fourche adéquat.

**Tab 1:** Catégories et pratiques spécifiques 2004

XC/Marathon	Free Riding	DJ/Urban Riding	Down Hill/Extreme Free Riding	Trekking
Marathon SL Marathon S	Z-150 Free Ride Z-150 FR SL Z-150 Drop-Off Z.1 FR SL Z.1 FR Z.1 Drop-Off I Z.1 Drop-Off II Z.1 Wedge	Dirt Jumper I Dirt Jumper II Dirt Jumper III	Monster T Super Monster	TXC TXC ECC
MX Comp MX Pro	Shiver SC	Shiver SC	Super T Pro	
MZ Comp MZ Race	Drop Off Comp	Street DJ	Junior T	
EXR Comp EXR Pro EXR Supra	Drop-Off Triple		888 R 888 RR 888 RT Shiver DC	

## 3. Ne faites pas une mauvaise utilisation ou un usage abusif de votre fourche

Ne faites pas une mauvaise utilisation ou un usage abusif de votre fourche. Apprenez à piloter et roulez toujours en fonction de vos capacités. Un pilotage abusif ou sans contrôle a les mêmes conséquences sur votre fourche que plusieurs années d'utilisation très intensive, après seulement quelques sorties.

Apprenez comment éviter les obstacles du terrain de manière adaptée. Heurter des obstacles comme des rochers, des arbres ou des gros trous fait subir à votre fourche des forces et des contraintes qui ne sont pas prévues dans son utilisation.

Une mauvaise réception de saut ou de marche fait également subir des forces et des contraintes inadaptées à votre fourche. Vous ne devez réaliser un saut ou sauter une marche que si la réception est en pente afin d'aider votre vélo à absorber les forces engendrées par la réception. Lors de la réception vos roues doivent, en douceur, rentrer en contact en même temps avec la rampe ou la réception.

Tout autre type de réception est dangereuse et peut entraîner une défaillance de certaines pièces ou un accident.

L'inclinaison et la longueur de la réception dépendent de la hauteur de la quelle vous sautez. Chaque situation est différente selon chacun, consultez un pilote expérimenté avant de tenter un saut ou une marche.



### ATTENTION

***Les dommages dus à un mauvais passage d'obstacles ainsi qu'à une mauvaise réception de saut peuvent causer la défaillance de votre fourche entraînant une perte de contrôle et des blessures graves voir la mort.***

Votre fourche requiert un entretien régulier et des réparations en cas de dommages. Plus votre pratique est intensive et extrême, plus l'inspection et l'entretien de votre fourche devront être fréquents. Si votre fourche est pliée, déformée, si elle craque ou si elle est cassée rendez vous dans un **centre Marzocchi agréé** avant toute nouvelle utilisation.

**NOTE**

*Souvenez vous, même si les fourches sont fabriquées à partir de matériaux adaptés, un mauvais usage ou un usage abusif peut entraîner des dommages. Un usage extrême peut éventuellement venir à bout des matériaux les plus résistants.*



**“Roulez Vite, Mais Roulez  
Intelligent”**

***Mode d'emploi et entretien***

*Français*

## INDEX

<b>1</b>	<b>Introduction - Recommandations générales de sécurité .....</b>	<b>144</b>
1.1	Conventions.....	144
1.1.1	Orientation de la fourche .....	144
1.1.2	Pictogrammes rédactionnels ....	144
1.2	Domaine d'application des fourches BOMBER .....	145
<b>2</b>	<b>Renseignements techniques.....</b>	<b>146</b>
2.1	Composants extérieurs de la fourche.....	146
2.1.1	Garde-boue .....	146
2.1.2	Protections jambages.....	146
2.1.3	Système retenue de l'axe de roue .....	147
2.2	Composants intérieurs et fonctionnement de la fourche .....	160
<b>3</b>	<b>Installation .....</b>	<b>162</b>
3.1	Installation sur le cadre.....	162
3.2	Montage du système de freinage ..	163
3.3	Montage de la roue sur fourche avec pattes standard .....	164
3.4	Montage de la roue sur fourche avec pattes QR20 Plus.....	164
3.5	Montage de la roue sur fourche avec pattes QR20 "With Bolt" .....	165
3.6	Montage de la roue sur fourche 888 Series .....	166
3.7	Montage de la roue sur fourche MONSTER Series .....	167
3.8	Montage de la roue sur fourches Shiver .....	168
3.9	Montage garde-boue .....	168
<b>4</b>	<b>Entretien.....</b>	<b>169</b>
4.1	Inconvénients - causes - remèdes.	169
4.2	Normes générales de sécurité.....	171
4.3	Nettoyage des fourreaux.....	172
4.4	Purge de l'air.....	173
<b>5</b>	<b>Reglages.....</b>	<b>174</b>
5.1	Précharge .....	175
5.1.1	Pré-charge du ressort avec réglage extérieur.....	175
5.1.2	Pré-charge du ressort avec réglage intérieur.....	176
5.1.3	Pré-charge du ressort avec réglage intérieur.....	177
5.1.4	Pré-charge de l'air .....	178
5.2	Air négatif.....	179
5.3	Réglage détente fourches avec cartouche .....	180
5.4	Réglage détente fourches avec tige amortisseur réglée de l'extérieur....	181
5.5	Réglage détente fourches avec tige amortisseur réglée de l'intérieur....	181
5.6	Réglage compression .....	182
5.7	Réglage compression en fin de débattement .....	182
5.8	ECC5 .....	183
5.9	ETA .....	183
<b>6</b>	<b>Tableaux .....</b>	<b>184</b>
<b>7</b>	<b>Garantie .....</b>	<b>185</b>
<b>N</b>	<b>Notes.....</b>	<b>17</b>
	<b>Marzocchi distributors and service centers.....</b>	<b>281</b>



**INDEX DE TABLEAUX**

<b>Tab 1:</b> Domaine d'application des fourches BOMBER MY 2004 .....	145
<b>Tab 2:</b> Marathon - Mx Series.....	148
<b>Tab 3:</b> Marathon 29er - Mx Series 29er ..	149
<b>Tab 4:</b> Dirt Jumper Series .....	150
<b>Tab 5:</b> Street DJ .....	151
<b>Tab 6:</b> Z1 Wedge.....	152
<b>Tab 7:</b> Z-1 Series.....	153
<b>Tab 8:</b> Z-150 Series.....	154
<b>Tab 9:</b> Shiver SC.....	155
<b>Tab 10:</b> Junior T & Super T PRO .....	156
<b>Tab 11:</b> Shiver DC.....	157
<b>Tab 12:</b> 888 Series .....	158
<b>Tab 13:</b> Monster Series.....	159
<b>Tab 14:</b> Systèmes d'amortissement des fourches BOMBER.....	161
<b>Tab 15:</b> Inconvénients - Causes - Remèdes.....	169
<b>Tab 16:</b> Tableau d'entretien périodique .....	170
<b>Tab 17:</b> Tabella tarature MY04.....	174
<b>Tab 18:</b> Legenda .....	175
<b>Tab 19:</b> Couples de serrage.....	184
<b>Tab 20:</b> Pression air positif conseillée pour les fourches avec ressort .....	184
<b>Tab 21:</b> Pression air positif conseillée pour les fourches avec air .....	184
<b>Tab 22:</b> Pression air négatif conseillée .....	184

# I INTRODUCTION - RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ

Avant d'aborder la lecture, il faudra lire attentivement et apprendre les instructions reportées dans la section « Normes de sécurité pour l'utilisateur du manuel ».

Les informations reportées dans la section « Normes de sécurité pour l'utilisateur du manuel » devront être considérées pendant l'utilisation aussi bien que pendant l'entretien de la fourche MARZOCCHI BOMBER.

En cas de doute concernant les soins et l'entretien de votre système de suspension, contactez directement le service d'assistance le plus proche que vous pourrez localiser en

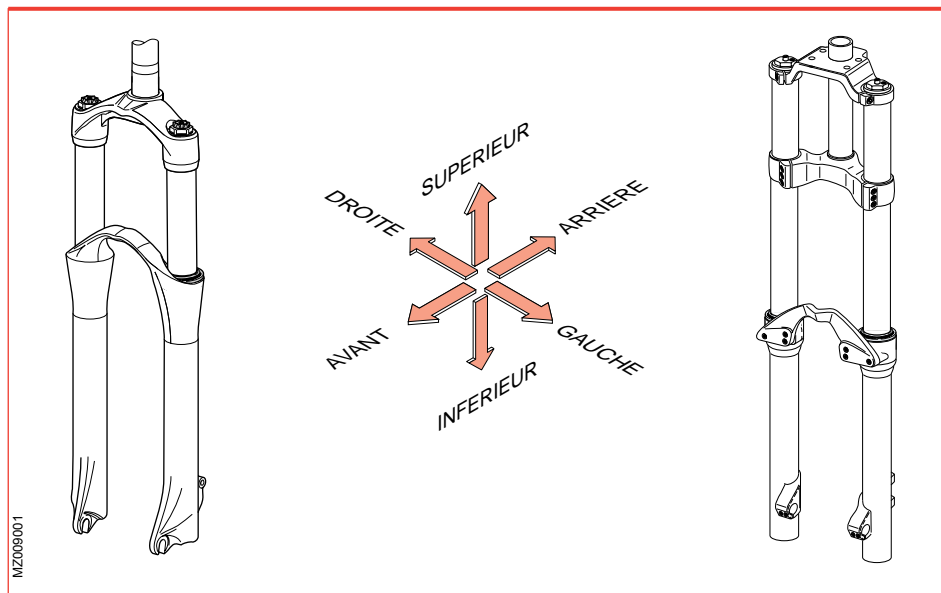
consultant la liste des distributeurs jointe au fond du présent manuel ou à l'adresse Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com).

Ce manuel n'a pas pour objectif d'expliquer le montage / démontage de la fourche du vélo, de la roue, du système de freinage, des composants de direction, ni d'aucun autre composant directement ou indirectement lié à la fourche mais ne faisant pas partie de celle-ci.

MARZOCCHI se réserve donc le droit d'apporter à ses produits, à tout moment et sans préavis, toutes modifications qui se révéleraient utiles pour leur amélioration ou pour toutes autres exigences à caractère constructif et commercial. L'utilisateur est le seul responsable de l'application correcte des instructions contenues dans ce livret.

## 1.1 Conventions

### 1.1.1 Orientation de la fourche



### 1.1.2 Pictogrammes rédactionnels



#### ATTENTION

Les descriptions précédées par ce symbole contiennent des informations, des instructions ou des procédures qui, si elles ne sont pas respectées, peuvent endommager la fourche ou en causer le mauvais fonctionnement, donner vie à des

accidents (même mortels) pour l'utilisateur ou nuire à l'environnement.



#### NOTE

Les descriptions précédées par ce symbole contiennent des informations, des instructions ou des procédures conseillées par MARZOCCHI pour une meilleure utilisation de la fourche.

## 1.2 Domaine d'application des fourches BOMBER

Dans le tableau ci-dessous vous trouverez les différents domaines d'application des fourches Marzocchi bomber MY 2004.



### ATTENTION

*Ne pas utiliser les fourches pour des applications différentes de celles prévues par le constructeur. Pour avoir plus de renseignements concernant l'application de la fourche, veuillez vous référer à la section « Normes de sécurité pour l'utilisateur »*

**Tab 1:** Domaine d'application des fourches BOMBER MY 2004

	MARATHON CROSS COUNTRY	FREERIDE	DIRT JUMPER URBAN	DOWN HILL FREE RIDE EXTREME
Dirt Jumper I			●	
Dirt Jumper II			●	
Dirt Jumper III			●	
Junior T		●		●
Marathon S	●			
Marathon SL	●			
Monster T				●
MX Comp AIR	●			
MX Comp COIL	●			
MX Comp + ETA	●			
MX Pro AIR	●			
MX Pro COIL	●			
MX Pro + ETA	●			
888 R				●
888 RR				●
888 RT				●
Shiver DC		●		●
Shiver SC			●	
Street DJ			●	
Super Monster				●
Super T PRO		●		●
Z1 Drop-Off I		●		
Z1 Drop-Off II		●		
Z1 Wedge		●		
Z1 FR		●		
Z1 FR SL		●		
Z-150 DO		●		
Z-150 FR		●		
Z-150 FR SL		●		

## 2 RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

### 2.1 Composants extérieurs de la fourche

La collection des fourches MARZOCCHI BOMBER MY 2004 est composée de plusieurs modèles ayant un diamètre des jambages de 30 à 40 mm et un débattement jusqu'à 300 mm.

La nouvelle structure des fourches MARZOCCHI, sauf certaines exceptions, est composée de deux ensembles principaux :

- le groupe plongeurs / té inférieur (qui sont assemblés entre eux selon un processus de "cryofit" qui détermine un accouplement rigide et inséparable)
- le groupe monolithe fourreaux / arceau en magnésium moulé.

Les matériels utilisés pour les principaux composants sont l'alliage d'origine aérospatiale BAM® et le magnésium, éléments légers qui contribuent à la diminution du poids de la fourche.

#### 2.1.1 Garde-boue

MARZOCCHI offre en option un garde-boue intégré pour tous les modèles avec fourreaux de 32 mm de diamètre et pour les nouvelles fourches de la série 888.

Le garde-boue, installé dans la partie inférieure du té, protège le cycliste des déchets ramassés par la roue avant.

#### 2.1.2 Protections jambages

Réalisés en matériel plastique et fournis en série sur les modèles inversés (Shiver SC et Shiver DC), ils permettent de protéger les jambages de la boue et de la poussière qui peut être soulevée par la roue avant pendant l'usage; ils permettent aussi d'assurer l'intégrité des jambages des collisions.

### 2.1.3 Système retenue de l'axe de roue

Le système de retenue de l'axe de roue sur les fourreaux peut être de type standard, avec bas de fourche traditionnels à axe déporté ou bien du type QR20 Plus.

Les fourches ayant ce dernier système, ne doivent être utilisées qu'avec des roues équipées d'un moyeu spécial de largeur de 110 mm et d'un axe roue de diamètre 20 mm.

Le système MARZOCCHI QR20 Plus: il s'agit de la nouvelle version sophistiquée du système QR20, qui enveloppe dorénavant entièrement l'axe roue de 20 mm, afin d'obtenir le maximum de rigidité, tout en permettant d'enlever aisément la roue.

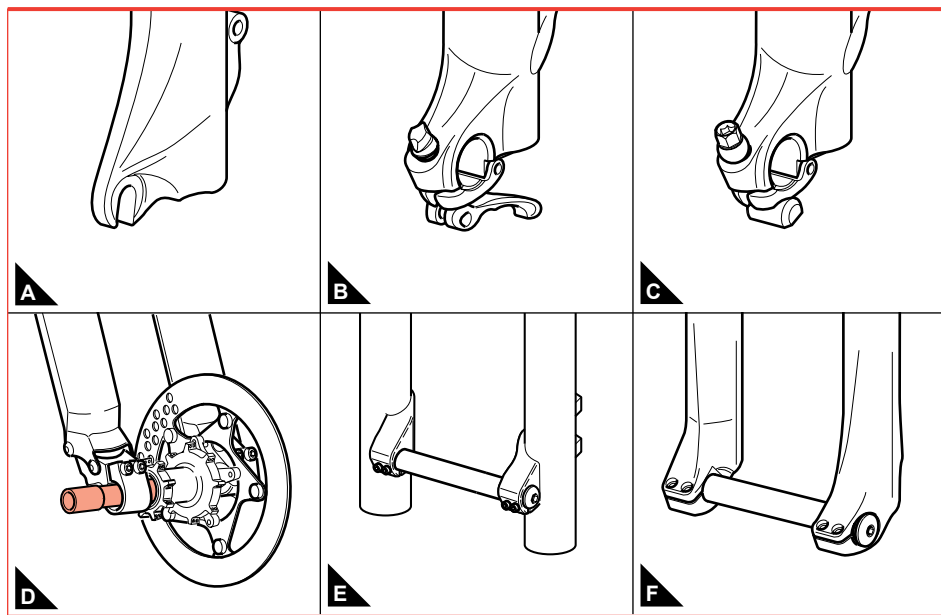
Le nouveau système QR20 Plus 20 mm est disponible dans deux versions différentes, les

deux utilisent une articulation en aluminium forgé, fixée à la partie inférieure du fourreau en magnésium de la fourche.

Le levier en aluminium forgé peut être dans la version à décrochage rapide qui permet d'effectuer les opérations d'ouverture et fermeture très facilement, ou bien dans la version « with bolt », où la fixation est réalisée à travers le serrage d'une vis.

L'axe roue de 20 mm présent sur les deux systèmes QR20 Plus peut être à décrochage rapide ou bien fixé par l'intermédiaire de vis.

Les fourches inversées (Shiver SC et Shiver DC), ainsi que les modèles développés pour des usages plus exigeants, prévoient un système de fixation de la roue dérivé du motocross, avec un axe de roue débouchant de 20 mm.



**Systèmes retenue de l'axe de roue Marzocchi Bomber :** (A) bas de fourche à axe déporté standard, (B) QR20 Plus, (C) QR20 With Bolt, (D) axe de roue spécial Shiver, (E) axe de roue spécial Monster, (F) axe de roue spécial 888.

Tab 2: Marathon - Mx Series

DÉBATTEMENT (C)	mm	65#	85	105	120
A (max)	mm	438	458	478	493
A (min)	mm	373	373	373	373

Marathon & Mx Series		# : seulement pour la MX Comp	
Pattes de frein à disque		● Standard International XC pour disque 6"	
Prédisposition pour système de freinage V-Brake		●	
Type bas de fourche	Standard	●	
	QR 20 Plus	—	
	QR 20 With Bolt	—	
Accessoires		—	
● = de série ○ = option — = non disponible			



## ATTENTION

Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.

**Tab 3: Marathon 29er - Mx Series 29er**

DÉBATTEMENT (C)	mm	85	100
A (max)	mm	495	505
A (min)	mm	410	410

Marathon 29er & Mx 29er

Pattes de frein à disque		● Standard International XC pour disque 6"
Prédisposition pour système de freinage V-Brake		●
Type bas de fourche	Standard	●
	QR 20 Plus	—
	QR 20 With Bolt	—
Accessoires		—
● = de série ○ = option — = non disponible		

**⚠ ATTENTION**

Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.

Tab 4: Dirt Jumper Series

DÉBATTEMENT (C)	mm	110	130	150 <sup>#</sup>
A (max)	mm	498	518	538
A (min)	mm	388	388	388

**Dirt Jumper Series**  
**Dirt Jumper I - Dirt Jumper II - Dirt Jumper III**

# : seulement pour la Dirt Jumper II

\*: 110 avec bas de fourche QR20 Plus

Pattes de frein à disque		● Standard International XC pour disque 6"
Prédisposition pour système de freinage V-Brake		—
Type bas de fourche	Standard	●
	QR 20 Plus	○
	QR 20 With Bolt	○
Accessoires		Garde-boue intégré
● = de série   ○ = option   — = non disponible		

**⚠ ATTENTION**

Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.



**Tab 5: Street DJ**

DÉBATTEMENT (C)	mm	80
A (max)	mm	468
A (min)	mm	388

Street DJ

Pattes de frein à disque		● Standard International XC pour disque 6"
Prédisposition pour système de freinage V-Brake		●
Type bas de fourche	Standard	● Axe de roue spécial Ø 20 mm
	QR 20 Plus	—
	QR 20 With Bolt	—
Accessoires		Garde-boue intégré
● = de série ○ = option — = non disponible		

**⚠ ATTENTION**

**Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.**

Tab 6: Z1 Wedge

DÉBATTEMENT (C)	mm	130
A (max)	mm	503
A (min)	mm	373

Z1 Wedge

Pattes de frein à disque		● Standard International XC pour disque 6"
Prédisposition pour système de freinage V-Brake		●
Type bas de fourche	Standard	●
	QR 20 Plus	—
	QR 20 With Bolt	—
Accessoires		—
● = de série   ○ = option   — = non disponible		

**ATTENTION**

Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.

**Tab 7: Z-1 Series**

DÉBATTEMENT (C)	mm	130
A (max)	mm	518
A (min)	mm	388

**Z1 Series**  
(sauf Z1 Wedge)

Pattes de frein à disque		● Standard International XC pour disque 6"
Prédisposition pour système de freinage V-Brake		—
Type bas de fourche	Standard	●
	QR 20 Plus	○
	QR 20 With Bolt	○
Accessoires		Garde-boue intégré
● = de série   ○ = option   — = non disponible		

**⚠ ATTENTION**

**Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.**

Tab 8: Z-150 Series

DÉBATTEMENT (C)	mm	150
A (max)	mm	538
A (min)	mm	388

Z150 Series

\*: 110 avec bas de fourche QR20 Plus

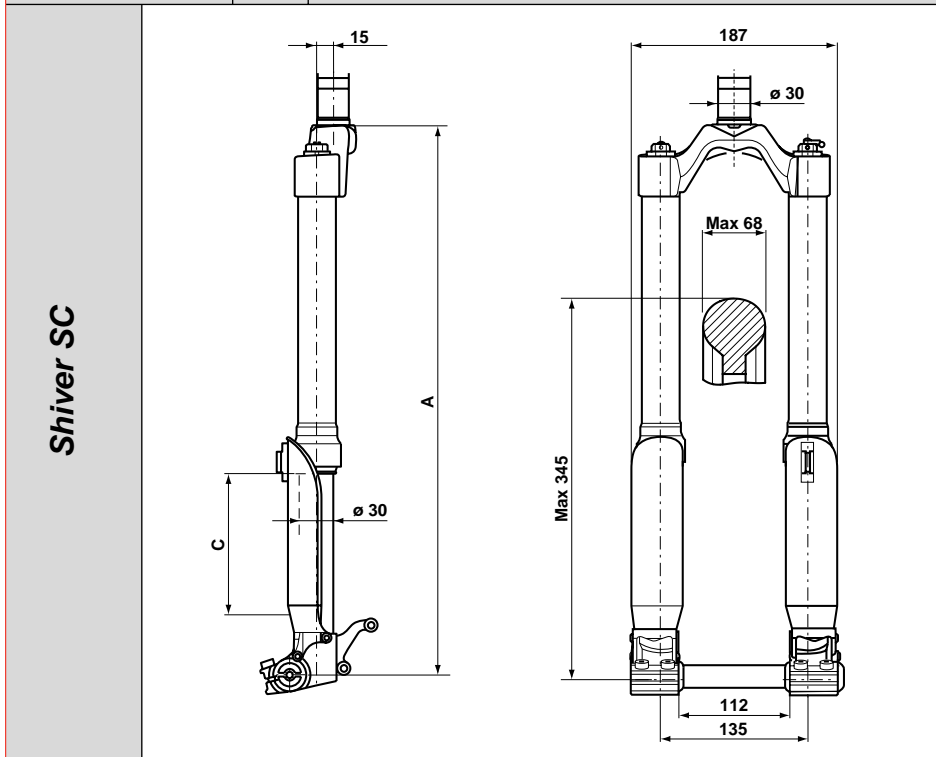
Pattes de frein à disque		● Standard International XC pour disque 6"
Prédisposition pour système de freinage V-Brake		—
Type bas de fourche	Standard	●
	QR 20 Plus	○
	QR 20 With Bolt	○
Accessoires		Garde-boue intégré
● = de série   ○ = option   — = non disponible		

**ATTENTION**

Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.

**Tab 9:** Shiver SC

DÉBATTEMENT (C)	mm	100
A (max)	mm	482
A (min)	mm	382



Pattes de frein à disque		● Standard International XC pour disque 6"
Prédisposition pour système de freinage V-Brake		—
Type bas de fourche	Standard	● Axe de roue spécial Ø 20 mm
	QR 20 Plus	—
	QR 20 With Bolt	—
Accessoires		—
● = de série    ○ = option    — = non disponible		

**⚠ ATTENTION**

Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.

Tab 10: Junior T &amp; Super T PRO

DÉBATTEMENT (C)	mm	170
A (max)	mm	558
A (min)	mm	388

Junior T & Super T PRO

Pattes de frein à disque		● Standard International XC pour disque 6"	
Prédisposition pour système de freinage V-Brake		—	
Type bas de fourche	Standard	●	—
	QR 20 Plus	○	○
	QR 20 With Bolt	○	●
Accessoires		Garde-boue intégré Fixation guidon avec montage direct (long ou court)	
● = de série ○ = option — = non disponible		Junior T	Super T PRO

**ATTENTION**

Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.

Tab 11: Shiver DC

DÉBATTEMENT (C)	mm	190
A (max)	mm	572
A (min)	mm	382

Shiver DC

\* : 163 avec té de direction haut

Pattes de frein à disque	● Standard International XC pour disque 6"	
Prédisposition pour système de freinage V-Brake	—	
Type bas de fourche	Standard	● Axe de roue spécial Ø 20 mm
	QR 20 Plus	—
	QR 20 With Bolt	—
Accessoires	Fixation guidon avec montage direct (long ou court)	
● = de série   ○ = option   — = non disponible		

**⚠ ATTENTION**

**Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.**

Tab 12: 888 Series

DÉBATTEMENT (C)	mm	170	200
A (max)	mm	575	605
A (min)	mm	405	405

<b>888 Series</b>							
	<p>Pattes de frein à disque ● Standard International XC pour disque 6"</p> <p>Prédisposition pour système de freinage V-Brake —</p> <p>Type bas de fourche</p> <table border="1"> <tr> <td>Standard</td> <td>● Axe de roue spécial Ø 20 mm</td> </tr> <tr> <td>QR 20 Plus</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>QR 20 With Bolt</td> <td>—</td> </tr> </table> <p>Accessoires</p> <p>Fixation guidon avec montage direct Garde-boue intégré</p> <p>● = de série ○ = option — = non disponible</p>		Standard	● Axe de roue spécial Ø 20 mm	QR 20 Plus	—	QR 20 With Bolt
Standard	● Axe de roue spécial Ø 20 mm						
QR 20 Plus	—						
QR 20 With Bolt	—						

**ATTENTION**

Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.



**Tab 13: Monster Series**

DÉBATTEMENT (C)	mm	200 (Monster)	300 (Super Monster)
A (max)	mm	593	693
A (min)	mm	393	393

<b>Monster Series</b>			
	Pattes de frein à disque	● Standard International DH pour disque 8" Pattes étrier postérieures	
Prédisposition pour système de freinage V-Brake	—		
Type bas de fourche	Standard	● Axe de roue spécial Ø 20 mm	
	QR 20 Plus	—	
	QR 20 With Bolt	—	
Accessoires	Fixation guidon avec montage direct (long ou court)		
● = de série ○ = option — = non disponible			

**⚠ ATTENTION**

**Marzocchi se réserve le droit d'apporter aux données et aux caractéristiques indiqués dans le tableau ci-dessus toute modification nécessaire pour des exigences techniques et / ou commerciales. Les dimensions indiquées dans le dessin sont seulement indicatives. Consulter le site Internet [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com) pour des données mis à jour.**

## 2.2 Composants intérieurs et fonctionnement de la fourche

Les fourches MARZOCCHI sont équipées de ressorts hélicoïdaux ou d'air.

Les charges générées pendant les phases de compression et détente peuvent être amorties par des cartouches commandées depuis l'extérieur au moyen de vis de réglage, ou bien par des pistons à clapets hydrauliques qui fonctionnent en relation avec la vitesse d'enfoncement (Speed Sensitive Valving).

Les pistons peuvent être réglés au moyen de réglages localisés à l'extérieur, à l'intérieur ou fixes.

Les cartouches et les pistons sont complètement immergés dans l'huile (système Open Bath). Ce système répond à toutes les exigences de lubrification et de refroidissement des parties internes de coulissement ; de plus, le volume de l'huile constitue un élément amortisseur et de réglage.

Le système Open Bath permet aussi de réduire considérablement la fréquence des interventions de maintenance, par rapport à d'autres systèmes de cartouches scellées.

Le glissement des plongeurs à l'intérieur des fourreaux s'effectue au moyen de longues bagues avec revêtement interne en téflon, sans frottement au départ.

Le groupe d'étanchéité contre les fuites d'huile et l'introduction de particules extérieures, est constitué d'un joint d'étanchéité spécial à double lèvre et d'un cache-poussière, positionnés au sommet de chaque fourreaux.

Vous trouverez ci-dessous les différents types d'amortissement utilisés dans les fourches :

**ECC5** : nouvelle cartouche de contrôle de la détente, qui permet le réglage « en marche » de l'amortissement de détente, au moyen d'un bouton à cinq positions. Utiliser la position de détente rapide pour la descente, les trois positions moyennes pour des démarrages en toute vitesse en compétition et pour les terrains irréguliers, et finalement, la position ECC complètement fermée pour les montées abruptes ou pour le XC.

**ETA** : le nouveau réglage du débattement en détente, bloque l'amortissement en détente comme la ECC normale, tout en gardant 25 + 30 mm de débattement.

**HSCV**: le clapet en compression à haute vitesse (HSCV) permet un amortissement plus précis, en augmentant la sensibilité au type de terrain et en offrant une résistance au talonnement en fin de course. C'est ce qu'il y a de mieux pour un amortissement contrôlé, continu et précis. Le clapet mobile sur la tige, contrôle la détente et l'amortissement en compression à basse vitesse. Le clapet spécial positionné dans la partie inférieure de la cartouche (HSCV) va absorber les chocs les plus violents, tout en laissant au cycliste le contrôle de sa conduite.

**SSV**: le système de clapets sensibles à la vitesse de l'huile (SSV) utilise cinq circuits de clapets pour contrôler le taux d'amortissement en fonction de la vitesse de compression et de détente de la fourche, et de la position de la fourche dans son débattement.

**SSVF**: la dernière version du système de clapets sensibles à la vitesse de l'huile offre un nouveau design avec clapet flottant et ressort. Elle renferme à l'intérieur un clapet à ressort qui est encore plus sensible et qui prévoit un réglage extérieur de la détente.

**Tab 14: Systèmes d'amortissement des fourches BOMBER**

Fourche	Système d'amortissement	
	Jambage droit	Jambage gauche
<b>Dirt Jumper I</b>	Tige amortisseur SSV à réglage extérieur	Tige amortisseur SSV sans réglage
<b>Dirt Jumper II</b>	Tige amortisseur SSV à réglage intérieur	Tige amortisseur SSV sans réglage
<b>Dirt Jumper III</b>	Tige amortisseur SSV sans réglage	Tige amortisseur SSV sans réglage
<b>Junior T</b>	Tige amortisseur SSV sans réglage	Tige amortisseur SSV sans réglage
<b>Marathon S</b>	Cartouche hydraulique F/R HSCV	Cartouche ETA
<b>Marathon SL</b>	Cartouche hydraulique ECC5	Cartouche air négatif
<b>Monster T</b>	Cartouche réglage F/R dans la partie supérieure et F/A dans la partie inférieure	Cartouche réglage extérieur F/A final
<b>MX Comp AIR</b>	Tige amortisseur SSV à réglage intérieur	Tige amortisseur sans réglage
<b>MX Comp COIL</b>	Tige amortisseur SSV à réglage intérieur	Tige amortisseur SSV à réglage intérieur
<b>MX Comp + ETA</b>	Tige amortisseur SSV à réglage intérieur	Cartouche ETA
<b>MX Pro AIR</b>	Tige amortisseur SSVF à réglage extérieur	Tige amortisseur sans réglage
<b>MX Pro COIL</b>	Tige amortisseur SSVF à réglage extérieur	Tige amortisseur sans réglage
<b>MX Pro + ETA</b>	Tige amortisseur SSVF à réglage extérieur	Cartouche ETA
<b>888 R</b>	Cartouche hydraulique F/R HSCV	Cartouche hydraulique F/A HSCV final
<b>888 RR</b>	Cartouche hydraulique F/R HSCV	Tige amortisseur SSVF sans réglage
<b>888 RT</b>	Tige amortisseur SSVF sans réglage	Tige amortisseur SSVF sans réglage
<b>Shiver DC</b>	Cartouche hydraulique F/R HSCV	Cartouche hydraulique F/R HSCV
<b>Shiver SC</b>	Cartouche hydraulique F/R HSCV	Cartouche hydraulique F/R HSCV
<b>Street DJ</b>	Tige amortisseur SSV sans réglage	Tige amortisseur SSV sans réglage
<b>Super Monster</b>	Cartouche réglage F/R dans la partie supérieure et F/A dans la partie inférieure	Cartouche réglage extérieur F/A final
<b>Super T PRO</b>	Cartouche hydraulique F/R HSCV	Cartouche hydraulique F/R HSCV
<b>Z1 Drop-Off I</b>	Tige amortisseur SSVF à réglage extérieur	Cartouche ETA
<b>Z1 Drop-Off II</b>	Tige amortisseur SSV à réglage intérieur	Tige amortisseur sans réglage
<b>Z1 Wedge</b>	Tige amortisseur SSV sans réglage	Tige amortisseur SSV sans réglage
<b>Z1 FR</b>	Cartouche hydraulique F/R HSCV	Cartouche ETA
<b>Z1 FR SL</b>	Cartouche hydraulique ECC5	Cartouche air négatif
<b>Z-150 DO</b>	Tige amortisseur SSVF à réglage extérieur	Cartouche ETA
<b>Z-150 FR</b>	Cartouche hydraulique F/R HSCV	Cartouche ETA
<b>Z-150 FR SL</b>	Cartouche hydraulique ECC5	Cartouche air négatif

**F/A= freinage en compression**
**F/R= freinage en détente (ou extension)**

## 3 INSTALLATION

### 3.1 Installation sur le cadre

La fourche est livrée avec un tube de direction du type « **A-Head-Set** » (sans filetage) qui devra être coupé afin de l'adapter au cadre sur lequel il doit être monté.

L'installation de la fourche sur le cadre est une intervention très délicate qui doit donc être effectuée par du personnel spécialisé.



#### ATTENTION

**Le montage et le réglage du tube de direction doivent être effectués suivant les indications du fabricant du groupe de direction. Un montage incorrect peut être préjudiciable pour la sécurité et l'intégrité physique du cycliste.**

**Marzocchi ne garantit pas l'opération d'installation et décline toute responsabilité pour tout dommage et/ou accident conséquent à une installation incorrecte.**

Le tube de direction doit être serti sur le té inférieur ; son remplacement doit être effectué uniquement auprès d'un de nos centres d'assistance technique qui disposent de l'outillage nécessaire.



#### ATTENTION

**Un assemblage incorrect du tube de direction sur le té inférieur peut être préjudiciable pour le contrôle du vélo et occasionner des lésions graves au cycliste.**

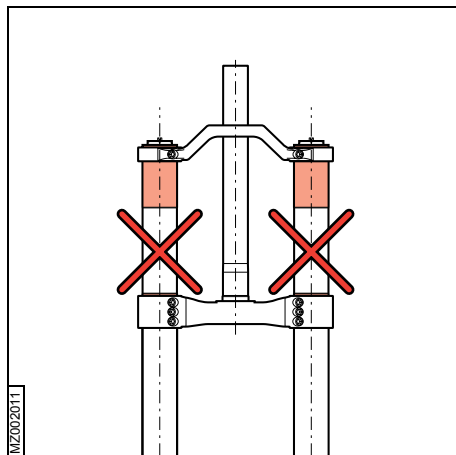


#### ATTENTION

**Sur tous les modèles à double té de la série Bomber MY 2004 le té inférieur est fixé aux plongeurs (ou aux fourreaux dans les modèles inversés) au moyen de vis.**

**Ce type de fixation prévoit, pendant la phase d'installation, le respect des précautions suivantes :**

- **Au cas où sur les plongeurs ou sur les fourreaux il y aurait des zones à diamètre surdimensionné, la fixation des tés de direction ne peut être effectuée que dans ces zones (comme il est indiqué dans l'illustration).**
- **Au cas où sur les plongeurs ou sur les fourreaux il y aurait des crans de référence, la partie inférieure du té**



**inférieur doit être positionnée au dessus du cran.**

- **Avec la fourche en fin de course, la distance entre le pneu gonflé et la partie inférieure du té de direction inférieur doit être supérieure à 4 mm.**
- **Sur les modèles Monster la distance entre la partie inférieure du té de direction et le cache-poussière doit être plus de 4 mm.**
- **Sur les fourches à double té de direction, la longueur maximale du tube de direction entre les deux tés de direction, doit être inférieure aux valeurs indiquées dans le tableau suivant.**

888	160 mm
Junior T e Super T PRO	184 mm
Shiver DC (avec té de direction standard)	145 mm
Shiver DC (avec té de direction haut)	163 mm
Monster Series	190 mm

### 3.2 Montage du système de freinage

L'installation du système de freinage est une intervention très délicate qui doit donc être effectuée par du personnel spécialisé.



#### ATTENTION

*Marzocchi ne garantit pas l'opération d'installation et décline toute responsabilité pour tout dommage et/ou accident résultant d'une installation incorrecte.*

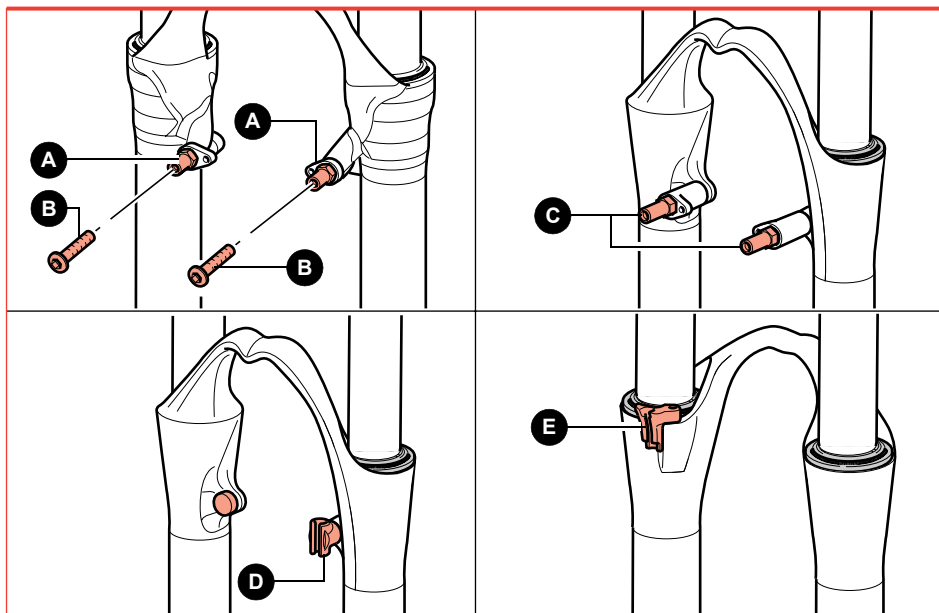
*Un montage incorrect du système de freinage à disque peut engendrer des tensions et occasionner la rupture des supports d'étrier. Le montage du système de freinage doit être effectué en respectant les indications fournies par le fabricant du système de freinage. Un montage incorrect peut être préjudiciable pour la sécurité et l'intégrité physique du cycliste.*

*Assembler uniquement des systèmes de freinage conformes aux spécifications de la fourche en tenant compte que:*

- Toutes les fourches avec fourreaux de  $\varnothing$  32 mm peuvent monter uniquement des systèmes de freinage à disque.
- Les fourches avec fourreaux de  $\varnothing$  30 peuvent être préalablement équipées d'accessoires pour le montage du frein à

*disque ou bien pour le montage d'un système de freinage de type V-Brake.*

- La transformation d'un type de prédisposition à l'autre ne doit être effectuée que par du personnel qualifié.
- Sur les fourches avec monolithe assemblé (modèles pour roues de 29" et Z1 Wedge), les pivots (A), outre la fixation des leviers du frein V-brake, contribuent au blocage de la partie supérieure du fourreau à l'arceau. En cas d'installation d'un système de freinage à disque, les centres de service pourront remplacer les pivots (A) par les vis (B).
- L'utilisateur ne doit en aucun cas enlever les pivots (A) ou les vis (B).
- Ne pas remplacer les vis (B) par des vis génériques.
- Le filetage des pivots (A, C) et des vis (B) est traité avec un revêtement anti-dévissement ; les vis enlevées ne doivent plus être réutilisées, car elles perdent ce type de traitement.
- En cas d'installation du système de freinage à disque, vérifier avant tout usage que le tube du système de freinage est bien serré au support approprié (D, E).



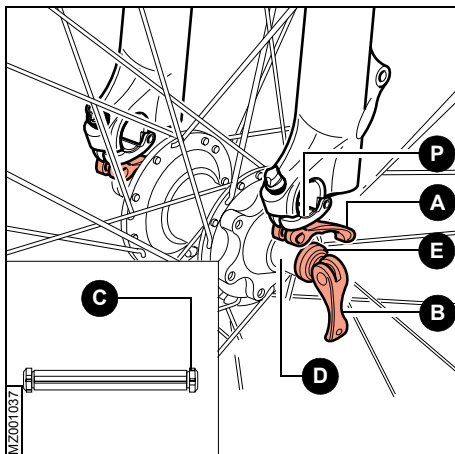
### 3.3 Montage de la roue sur fourche avec pattes standard

#### ATTENTION

**Monter la roue en suivant les instructions prévues par le constructeur du vélo.**

Pour un fonctionnement correct de la fourche après le montage de la roue, il faut :

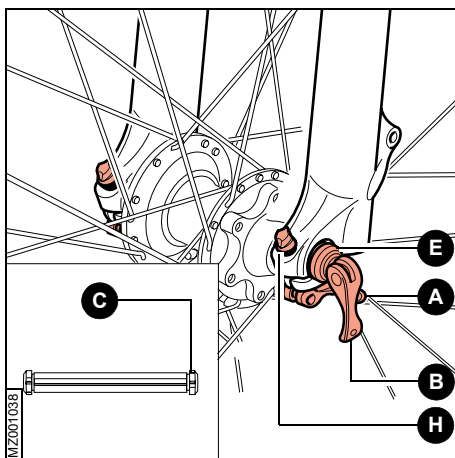
- Vérifier l'alignement correct fourche / roue en comprimant quelques fois la fourche ;
- Soulever la roue antérieure du sol, la faire tourner quelques fois pour vérifier son alignement avec le frein à disque ou avec les patins des freins V-Brake.



### 3.4 Montage de la roue sur fourche avec pattes QR20 Plus

Pour un fonctionnement correct de la fourche la roue doit être montée de la façon suivante :

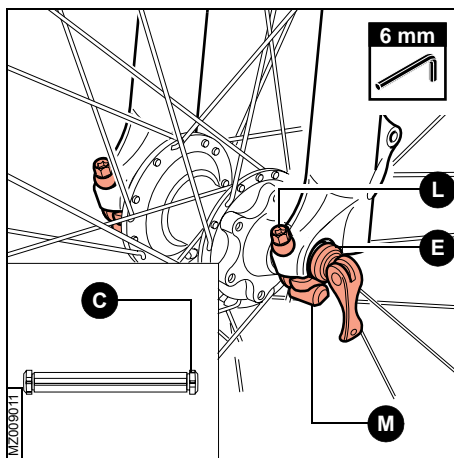
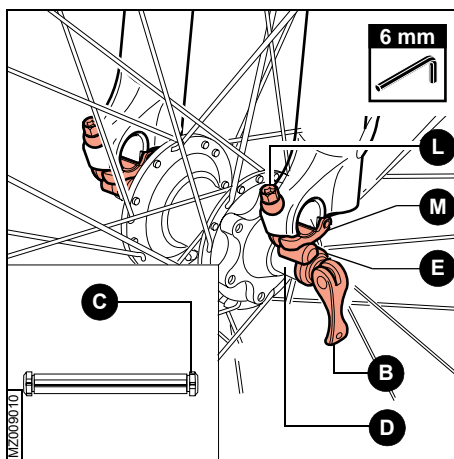
- Ouvrir le dispositif de serrage des deux jambages en poussant les leviers vers le bas (A) et ouvrir le volet (P).
- Sur les moyeux à décrochage rapide ouvrir le levier de décrochage (B)
- Sur les moyeux dotés de bouchon fileté, desserrer le bouchon (C) dans la mesure nécessaire à permettre l'insertion de l'axe de la roue sur les bas de fourches.
- Introduire l'axe de la roue (D) à l'intérieur du bas de fourche.
- Vérifier que les douilles d'appui (E) de l'axe de roue sont centrées dans leur logement prévu dans les fourreaux.
- Si l'axe de la roue est équipé de décrochage rapide, bloquer la roue au moyen du levier de desserrage rapide (B) ; si ce n'est pas le cas, serrer le bouchon situé sur le côté de l'axe au moyen d'une clé Allen de 6 mm, jusqu'au couple de serrage prévu (voir Tableau - Couples de serrage).
- Vérifier si les douilles d'appui (E) sont bien emboîtées.
- Contrôler l'alignement correct fourche / roue en comprimant quelques fois la fourche.
- Soulever la roue avant, la faire tourner quelques fois pour en vérifier l'alignement avec le frein à disque.
- Serrer le dispositif de serrage en tirant les leviers (A) vers le haut et en réglant le jeu au moyen des vis (H), si nécessaire.



### 3.5 Montage de la roue sur fourche avec pattes QR20 "With Bolt"

Pour un fonctionnement correct de la fourche la roue doit être montée de la façon suivante :

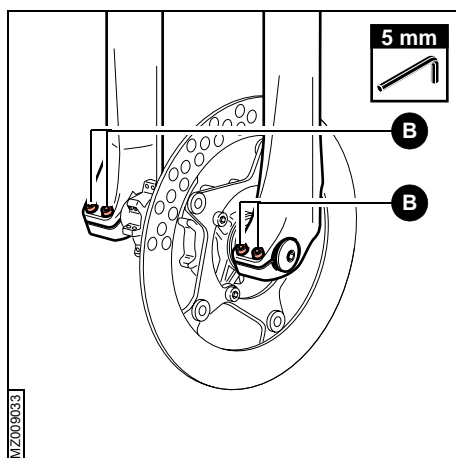
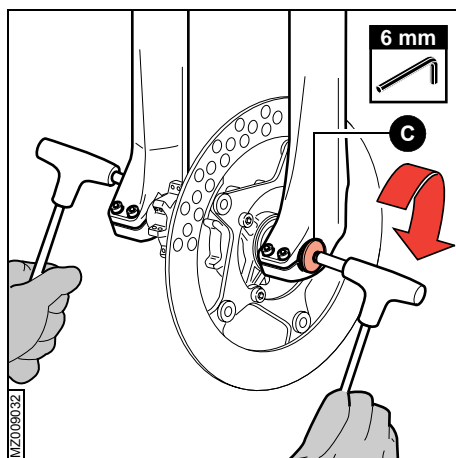
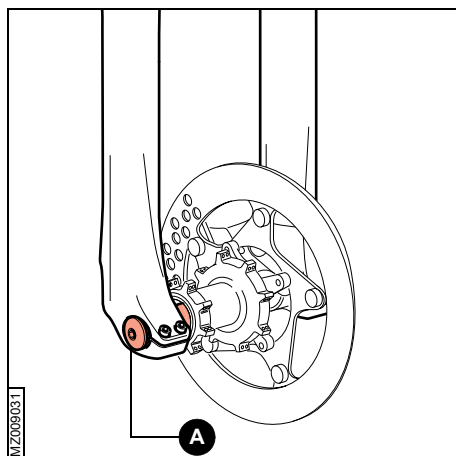
- A l'aide d'une clé Allen de 6 mm dévisser les deux vis (L) dans la mesure nécessaire à ouvrir le dispositif de serrage (M)
- Sur les moyeux à décrochage rapide ouvrir le levier de décrochage (B)
- Sur les moyeux dotés de bouchon fileté, desserrer le bouchon (C) dans la mesure nécessaire à permettre l'insertion de l'axe de la roue sur les bas de fourches.
- Introduire l'axe de la roue (D) à l'intérieur du bas de fourche.
- Vérifier que les douilles d'appui (E) de l'axe de roue sont centrées dans leur logement prévu dans les fourreaux.
- Si l'axe de la roue est équipé de décrochage rapide, bloquer la roue au moyen du levier de desserrage rapide (B) ; si ce n'est pas le cas, serrer le bouchon situé sur le côté de l'axe au moyen d'une clé Allen de 6 mm, jusqu'au couple de serrage prévu (voir Tableau - Couples de serrage).
- Vérifier si les douilles d'appui (E) sont bien emboîtées.
- Contrôler l'alignement correct fourche / roue en comprimant quelques fois la fourche.
- Soulever la roue avant, la faire tourner quelques fois pour en vérifier l'alignement avec le frein à disque.
- Serrer le dispositif de serrage en tirant les leviers (M) de l'axe de roue et serrer les deux vis (L) à l'aide d'une clé Allen de 6 mm.



### 3.6 Montage de la roue sur fourche 888 Series

Pour un fonctionnement correct de la fourche la roue doit être montée de la façon suivante :

- Introduire l'axe (A) à travers le support de la roue côté droit, la roue et le support de la roue côté gauche.
- Bloquer et continuer à bloquer l'axe de roue du côté droit, à l'aide d'une clé Allen de 6 mm ; ensuite, encore avec une clé Allen de 6 mm serrer l'axe de roue au couple de serrage prévu (voir Tableau - Couples de Serrage), en intervenant sur le bouchon (C)
- Comprimer la fourche à fond quelques fois.
- Serrer les vis (B) positionnées sur les deux pattes au couple prescrit (voir Tableau - Couples de serrage), à l'aide d'une clé Allen de 5 mm, en suivant la séquence 1-2-1.





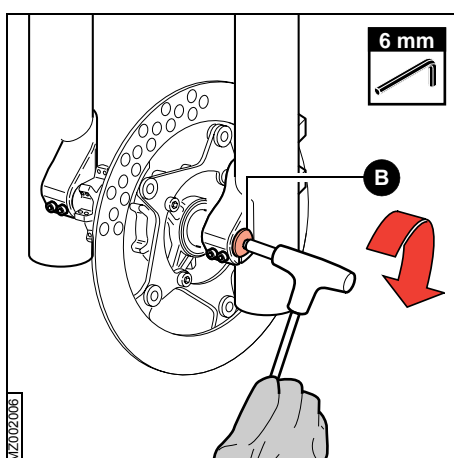
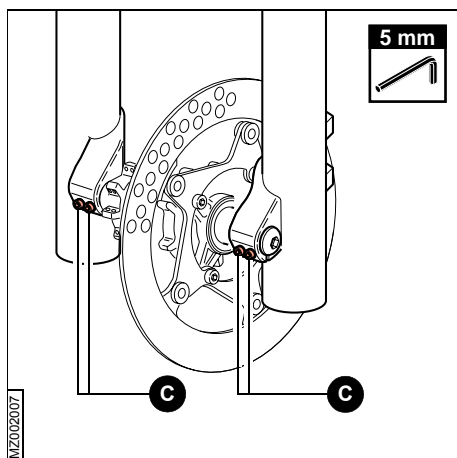
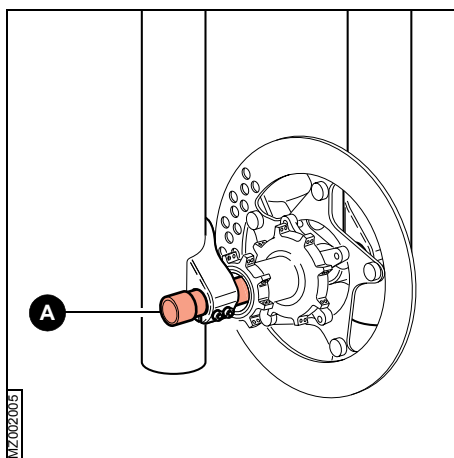
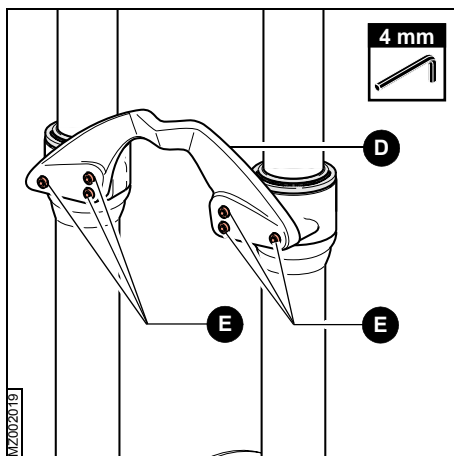
### 3.7 Montage de la roue sur fourche MONSTER Series

Pour un fonctionnement correct de la fourche la roue doit être montée de la façon suivante :

- Si la fourche a été démontée du cadre du vélo ou si la position des jambages de la fourche a été modifiée par rapport aux tés, il faut dévisser légèrement les 6 vis (E) qui bloquent l'arceau (D) par le biais d'une clé Allen de 4 mm
- Introduire l'axe (A) à travers le support de roue droit, la roue et le support de roue gauche.
- Visser la vis (B) de l'axe sur le côté gauche au moyen d'une clé Allen de 6 mm et serrer au couple prescrit (voir Tableau - Couples de serrage)
- Comprimer la fourche à fond quelques fois.
- Au moyen d'une clé Allen de 5 mm serrer les vis (C) positionnées sur les deux bas de fourche au couple prescrit (voir Tableau - Couples de serrage), en suivant la séquence 1-2-1.
- Au moyen d'une clé Allen de 4 mm serrer les vis (E) au couple prescrit (voir Tableau - Couples de serrage), en suivant la séquence 1-2-3-2-1.

**⚠ ATTENTION**

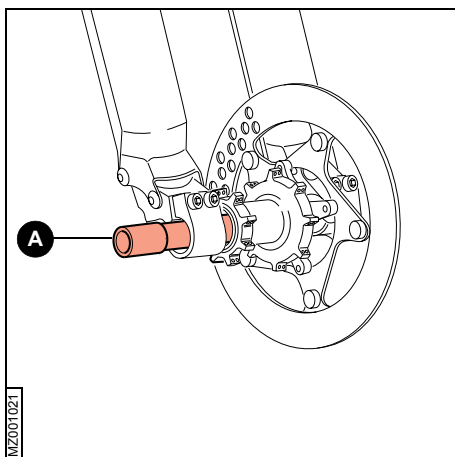
*Un alignement incorrect de la roue peut engendrer une perte de coulisement des jambages.*



### 3.8 Montage de la roue sur fourches Shiver

Pour un fonctionnement correct de la fourche la roue doit être montée de la façon suivante :

- Introduire l'axe (A) à travers le support de la roue côté droit, la roue et le support de la roue côté gauche.
- Visser la vis (B) sur le côté gauche et serrer au couple prescrit (voir Tableau - Couples de serrage)
- Comprimer la fourche à fond quelques fois.
- Serrer les vis (C) positionnées sur les deux pattes au couple prescrit (voir Tableau - Couples de serrage), en suivant la séquence 1-2-1.

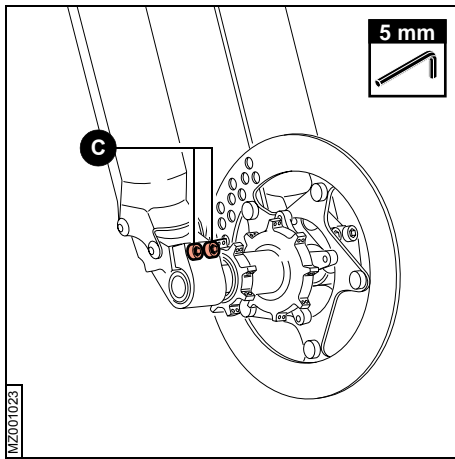
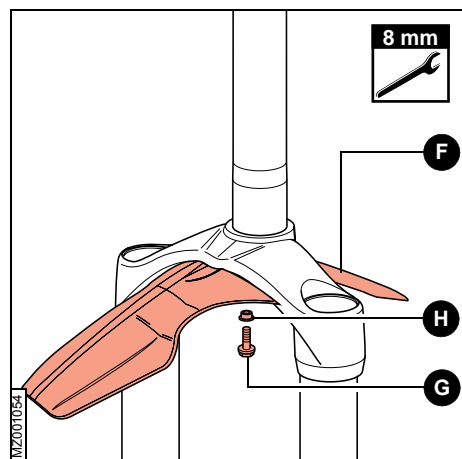
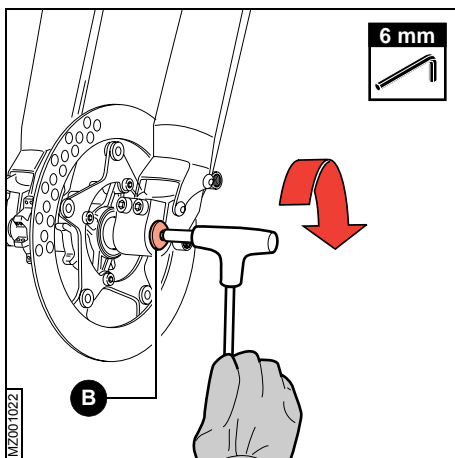


### 3.9 Montage garde-boue

Les fourches ayant fourreaux de Ø 32 mm et les fourches 888 Series peuvent être équipées avec un garde-boue intégré.

Le garde-boue peut être livré avec la fourche ou bien il peut être acheté séparément.

Le montage du garde-boue (F) doit être effectué en interposant la petite bague de renforcement (H) entre vis et garde-boue, comme il est indiqué dans l'illustration, et en serrant les vis (G) avec une clé Allen de 8 mm jusqu'au couple prévu (voir Tableau - Couples de Serrage).













# 4 ENTRETIEN

## 4.1 Inconvénients - causes - remèdes

Ce paragraphe indique quelques inconvénients qui peuvent se présenter lors de l'utilisation de la fourche, ainsi que leurs causes éventuelles et les solutions possibles.







Toujours consulter ce tableau avant toute intervention sur la fourche.

**Tab 15:** Inconvénients - Causes - Remèdes

Inconvénient	Cause	Remède
La fourche présente trop d'enfoncement initial (SAG)	Ressort trop souple ou huile trop fluide	 Augmenter la pré-charge en remplaçant le petit tube de pré-charge
		 Contrôler le niveau de l'huile
		 Remplacer le ressort (plus dur)
		Augmenter la pression de l'air
La fourche enfonce trop vite, même si le SAG est celui recommandé	L'amortissement en compression n'est pas suffisant	 Augmenter l'amortissement en compression en modifiant le niveau de l'huile
		Augmenter l'amortissement en compression à travers la vis de réglage prévue
La fourche enfonce trop vite; la pré-charge maximale ne suffit pas	Ressort trop souple ou huile trop fluide	 Contrôler le niveau de l'huile
		 Remplacer le ressort (plus dur)
		Augmenter la pression de l'air
La fourche ne fait pas tout son débattement	Ressort trop dur ou niveau de l'huile trop haut	 Contrôler le niveau de l'huile
		 Remplacer le ressort (plus faible)
		Réduire la pression de l'air
La détente de la fourche est trop rapide, trop violente après chaque impact	L'amortissement en détente n'est pas suffisant	Augmenter l'amortissement de la détente
		 Remplacer l'huile (SAE 7,5) avec une huile de viscosité supérieure
La fourche arrive trop vite en fin de débattement	L'amortissement en compression n'est pas suffisant	Augmenter l'amortissement en compression en fin de débattement à travers la vis de réglage prévue
La direction tend à "se fermer" pendant le virage	Trop d'amortissement en détente; ressort trop souple	Réduire l'amortissement en détente
		 Remplacer le ressort (plus rigide)






Ces opérations doivent être exécutées auprès d'un centre autorisée MARZOCCHI

Inconvénient	Cause		Remède
La fourche tend à "se bloquer" en détente ou reste comprimée en cas d'impacts multiples	Trop d'amortissement en détente		Réduire l'amortissement en détente
Bruit de "collision" en détente, mais sans détente violente	Trop d'amortissement en détente		Réduire l'amortissement en détente
"Anneau" d'huile sur les plongeurs	Joints endommagés		Remplacer tous les joints
Grande quantité d'huile sur les plongeurs ou fuite d'huile le long des fourreaux	Joints endommagés; les plongeurs pourraient être aussi endommagés		Remplacer tous les joints et faire contrôler les plongeurs
La fourche est "collante", elle ne marche pas aussi bien qu'au début	Les joints sont endommagés, la fourche a besoin d'entretien		Remplacer tous les joints
Fuite d'huile du fond de la fourche	Écrou/vis de fond dévissé/e		Serrer l'écrou ou la vis de fond
	Le joint torique est endommagé		Replacer le joint torique
Perte de sensibilité	Bagues de glissement usées		Remplacer les bagues de glissement
	L'huile est usée		Vidanger l'huile



Ces opérations doivent être exécutées auprès d'un centre autorisée MARZOCCHI

**Tab 16:** Tableau d'entretien périodique

Opérations d'entretien général		Utilisation	
		Intensive	Normale
Vérification du serrage des vis au couple prévu		Avant chaque utilisation	
Nettoyage des fourreaux		Après chaque utilisation	
Contrôle pression de l'air		Avant chaque utilisation	10 heures
Contrôle des joints d'étanchéité		25 heures	50 heures
Vidange de l'huile		50 heures	100 heures
Remplacement joints		50 heures	100 heures



Ces opérations doivent être exécutées auprès d'un centre autorisée MARZOCCHI

## 4.2 Normes générales de sécurité

- Après un démontage complet, toujours utiliser des joints neufs originaux Marzocchi lors du remontage.
- Pour le serrage de deux vis ou de deux écrous proches l'un de l'autre, toujours suivre la séquence 1-2-1 en utilisant des clés dynamométriques. Respecter les couples de serrage prévus (voir Tableau - Couples de serrage).
- Eviter absolument d'utiliser des solvants inflammables ou corrosifs pour le nettoyage : ceux-ci pourraient endommager les joints. Utiliser éventuellement des détergents spécifiques non corrosifs, ininflammables ou à seuil d'inflammabilité élevé, compatibles avec les matériaux des joints, et de préférence, biodégradables.
- En prévision d'une longue période d'inactivité, lubrifier toujours les parties en contact, en utilisant de l'huile pour fourches.
- Ne jamais rejeter les lubrifiants ou détergents qui ne sont pas totalement biodégradables dans la nature : ceux-ci doivent être recueillis et conservés dans des conteneurs spécifiques, puis éliminés conformément aux normes en vigueur.
- N'utiliser que des clés métriques et non pas en pouces. Les clés en pouces peuvent présenter des dimensions semblables à celles en millimètres, mais elles peuvent endommager les vis et les rendre impossible à dévisser.
- Pour dévisser les vis fendues ou cruciformes, utiliser un tournevis de dimension et de forme adaptées.
- Dans les étapes où l'on utilise le tournevis pour monter ou démonter les joints d'arrêt métalliques, les joints toriques, les bagues de glissement et les autres joints, éviter de rayer ou entailler les composants manipulés avec la pointe du tournevis.
- Ne jamais effectuer des opérations d'entretien ou de réglage qui ne soient pas expliquées dans ce manuel ; si nécessaire, les faire exécuter par un centre d'assistance autorisé.
- Procéder aux opérations d'entretien / réglage uniquement si l'on est certain de posséder les compétences et l'outillage nécessaires pour une exécution correcte. Dans le cas contraire ou en cas de doute, s'adresser à un centre d'assistance agréé, dont le personnel spécialisé disposant d'outils appropriés et de pièces détachées d'origines, pourra entretenir et régler votre fourche pour la remettre en des conditions semblables au produit neuf.
- Utiliser uniquement des pièces détachées d'origines.
- Opérer en milieu propre, rangé et bien éclairé. Éviter autant que possible d'effectuer l'entretien à l'extérieur.
- Pour conserver leur brillant d'origine, les fourches à surfaces polies doivent être traitées périodiquement avec de la pâte à polir pour carrosseries.
- Vérifier rigoureusement qu'il n'y a pas de copeaux métalliques ni de poussière dans la zone de travail.
- Ne pas modifier les composants de la fourche.

### 4.3 Nettoyage des fourreaux



#### NOTE

Le cache-poussière des fourches est lubrifié par le constructeur afin de faciliter le coulissement du plongeur, surtout après une longue période d'inutilisation de la fourche.

Lors de l'utilisation du système de suspension, cette graisse peut fondre et adhérer aux plongeurs en donnant l'impression incorrecte d'une fuite de lubrifiant.

Nettoyer en utilisant des détergents spécifiques, parfaitement biodégradables, non corrosifs et ininflammables.

- Après chaque utilisation, nettoyer avec soin les surfaces extérieures de la fourche en prêtant une attention particulière aux plongeurs et aux cache-poussière.



#### ATTENTION

**Des dépôts de boue et de poussière non éliminés immédiatement peuvent endommager sérieusement le système de suspension.**

Sur les fourches Bomber, sauf les modèles avec fourreaux de  $\varnothing$  30 mm, il est possible de nettoyer aussi le logement du cache-poussière comme il est décrit ci-après.



#### ATTENTION

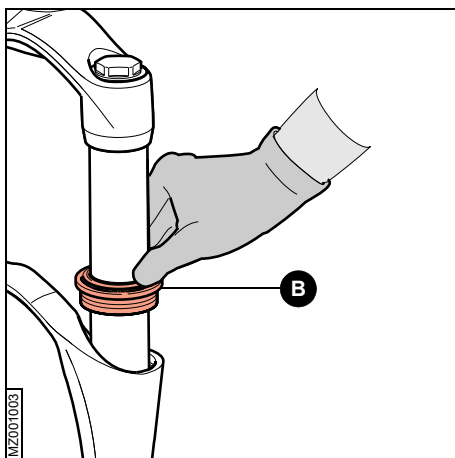
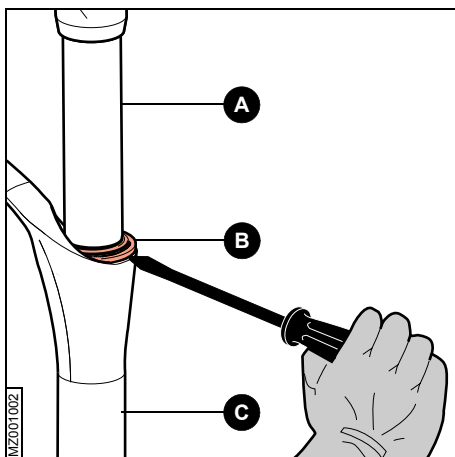
**Ne pas nettoyer le logement du cache-poussière sur les fourches avec fourreaux de  $\varnothing$  30 mm.**

- À l'aide d'un petit tournevis, ôter le cache-poussière (B) du fourreau (C) en faisant attention à ne pas rayer le plongeur.
- Faire glisser le cache-poussière le long du plongeur et nettoyer délicatement la partie interne du cache-poussière et son logement sur le fourreau à l'air comprimé.



#### NOTE

Il est conseillé d'incliner le fourreau afin de simplifier la sortie de tout corps étranger.



#### ATTENTION

**Éviter absolument d'utiliser des outils métalliques pour éliminer les particules de saleté.**

- Comprimer quelques fois la fourche et éliminer toutes impuretés des plongeurs.
- Lubrifier le cache-poussière et la surface visible du joint d'étanchéité avec de la graisse à la silicone.
- Monter à nouveau le cache-poussière (B) dans son logement sur le fourreau en exerçant une pression avec les mains.

#### 4.4 Purge de l'air



##### NOTE

Cette opération doit être effectuée avec la fourche installée sur le vélo et complètement détendue (roue avant soulevée du sol).

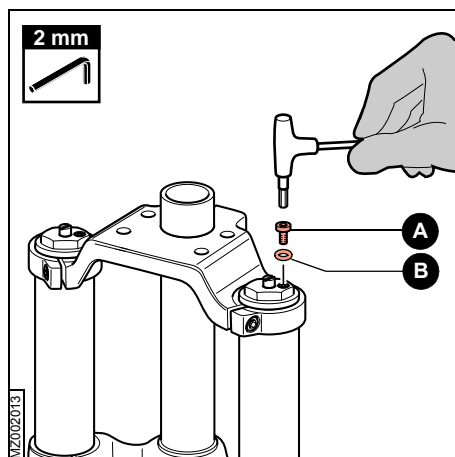


##### NOTE

La pression générée par l'air qui peut entrer dans les fourreaux lors de l'utilisation et qui ne peut pas sortir du fait de la configuration particulière des joints d'étanchéité, peut entraîner un fonctionnement incorrect de la fourche.

En cas de fonctionnement incorrect ou de perte de coulissement des jambages il faudra suivre la procédure suivante sur les deux jambages :

- Dévisser la vis de purge d'air (A) au moyen d'une clé Allen de 2 mm dans la mesure suffisante à faire sortir l'air accumulé à l'intérieur du jambage.
- Vérifier l'état du joint d'étanchéité (B); le remplacer si nécessaire.
- Serrer la vis de purge d'air (A) au couple conseillé (voir Tableau - Couples de serrage), en faisant attention à ne pas endommager le joint d'étanchéité (B).



## 5 RÉGLAGES



### ATTENTION

Pour tout renseignement concernant le kit d'augmentation du débattement et les ressort avec dureté (K) différente, consultez le site web [www.marzocchi.com](http://www.marzocchi.com).

Tab 17: Tableau réglages MY04

Fourche	PLe	PLmi	PLi	A+	A-	REBC	ECA	EHSC	PRe	PRI	ECC5	ETA
Dirt Jumper I				●					●			
Dirt Jumper II				●						●		
Dirt Jumper III				●								
Junior T	●									●		
Marathon S				●								●
Marathon SL				●	●						●	
Monster T						●	●	●				
MX Comp AIR				●						●		
MX Comp COIL				●						●		
MX Comp + ETA				●						●		●
MX Pro AIR				●					●			
MX Pro COIL	*			*					●			
MX Pro + ETA				●					●			●
888 R			●			●		●				
888 RR			●			●						
888 RT	Modèle non réglable											
Shiver DC	●					●						
Shiver SC	●					●						
Street DJ				●								
Super Monster						●	●	●				
Super T PRO	●					●						
Z1 Drop-Off I				●					●			●
Z1 Drop-Off II				●						●		
Z1 FR				●		●						●
Z1 FR SL				●	●						●	
Z-150 DO				●					●			●
Z1 Wedge		●										
Z-150 FR				●		●						●
Z-150 FR SL				●	●						●	
Voir paragraphe	5.1.1	5.1.2	5.1.3	5.1.4	5.2	5.3	5.6	5.7	5.4	5.5	5.8	5.9

\* Le modèle Mx Pro Coil peut être doté, sur demande, d'un dispositif de réglage PLe ou A+.



Tab 18: Legenda

<b>PLe</b>	External Preload	Précharge du ressort par dispositif de réglage extérieur
<b>PLmi</b>	Internal mechanic Preload	Précharge du ressort par dispositif de réglage mécanique intérieur
<b>PLi</b>	Internal Preload	Pré-charge ressort intérieur
<b>A+</b>	Positive Air Preload	Air positif (Pré-charge air)
<b>A-</b>	Negative Air Preload	Air négatif (contre-ressort air)
<b>REBC</b>	Rebound cartridge	Cartouche réglage détente
<b>ECA</b>	External Compression Adjust	Cartouche réglage externe compression
<b>EHSC</b>	External High Speed Compression	Cartouche compression à haute vitesse extérieur
<b>Pre</b>	External rebound register	Tige amortisseur réglage extérieur détente
<b>Pri</b>	Internal rebound register	Tige amortisseur réglage intérieur détente
<b>ECC5</b>	5 position extension control cartridge	Cartouche réglage détente à 5 positions
<b>ETA</b>	Extension travel adjustment cartridge	Cartouche réglage du débattement en extension

## 5.1 Précharge

Pour obtenir le meilleur du débattement de votre fourche, l'enfoncement (SAG) initial dû au poids du cycliste doit être compris entre 10% et 20% de la valeur totale du débattement pour les fourches XC et entre 20% et 30% pour les fourches DH.

Afin d'obtenir ce résultat, il est nécessaire de régler les dispositifs de réglage de la précharge des ressorts ou bien de modifier la pression à l'intérieur de la fourche.

### 5.1.1 Pré-charge du ressort avec réglage extérieur

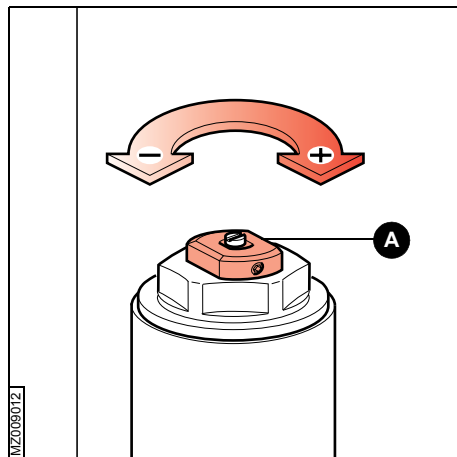


#### NOTE

La fourche sort de l'usine avec une valeur de pré-charge minimale, correspondant au bouton de réglage entièrement dévissé dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Même dans cette configuration le ressort est légèrement pré-chargé, pour s'opposer aux charges de premier départ.

En intervenant sur le bouton (A) placé sur le sommet du jambage, il est possible de modifier la pré-charge du ressort, afin d'harmoniser l'assiette de la suspension au poids et aux nécessités du cycliste.

- En tournant le bouton de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente la valeur de la pré-charge du ressort, jusqu'à une valeur maximale qui correspond à une



compression du ressort de 15 mm.

- En tournant le bouton de réglage dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, on réduit la pré-charge du ressort, jusqu'à la valeur minimale.



#### ATTENTION

**Ne pas forcer le bouton de réglage (A) au-delà des butées.**

### 5.1.2 Pré-charge du ressort avec réglage intérieur



#### NOTE

La fourche sort de l'usine avec une valeur de pré-charge minimale, correspondant au registre entièrement dévissé dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Même dans cette configuration le ressort est légèrement pré-charge, pour s'opposer aux charges de premier départ.

Afin d'harmoniser l'assiette de la suspension au poids et aux nécessités du cycliste il est nécessaire d'ôter le bouchon de protection en plastique (A) et d'opérer sur le registre (B) en utilisant une clé Allen de 4 mm.

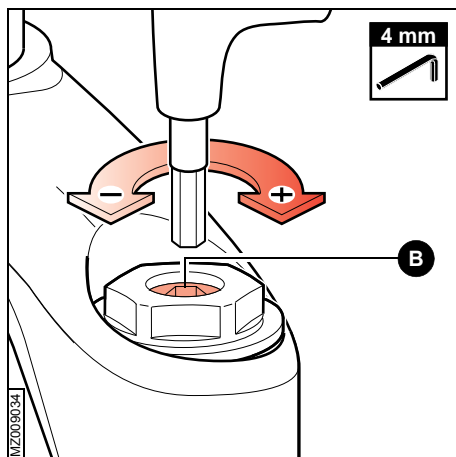
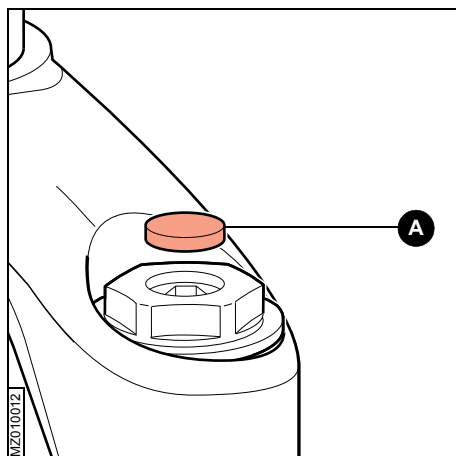
- En tournant le registre dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente la valeur de la pré-charge du ressort, jusqu'à la valeur maximale.
- En tournant le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, on réduit la pré-charge du ressort, jusqu'à la valeur minimale.

Une fois terminé le réglage, remonter le bouchon de protection en plastique (A).



#### ATTENTION

Ne pas forcer registre (B) au-delà des butées.



### 5.1.3 Pré-charge du ressort avec réglage intérieur

Les fourches 888R et RR utilisent un nouveau système innovant du réglage de la pré-charge par ressort helicodaux.

Le réglage de la pré-charge du ressort doit être effectué en suivant avec attention le procédé suivant :

- En utilisant une clé de 26 mm dévisser les deux bouchons supérieurs (A) de la fourche.
- Baisser les plongeurs de façon que la tige sorte de la cartouche.
- Presser et continuer à presser vers le bas la rondelle (B) sur laquelle s'appuie le ressort.
- A l'aide d'un petit tournevis, ôter de son logement le fil métallique (C) qui bloque la rondelle (B) sur laquelle s'appuie le ressort.
- Continuer à presser la rondelle et positionner le fil métallique dans un cran inférieur pour augmenter la pré-charge, ou bien dans un cran supérieur pour la réduire.

**⚠ ATTENTION**

*Pendant l'extraction et l'insertion du fil métallique prêter attention à ne pas endommager les composants.*

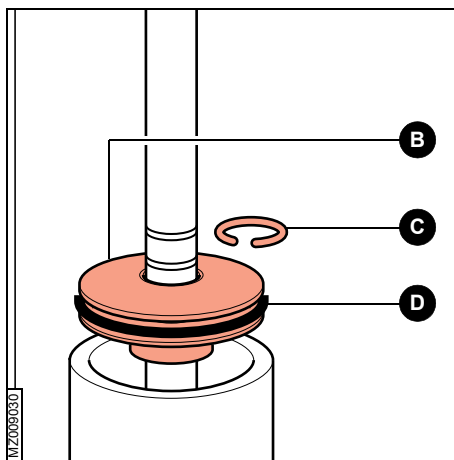
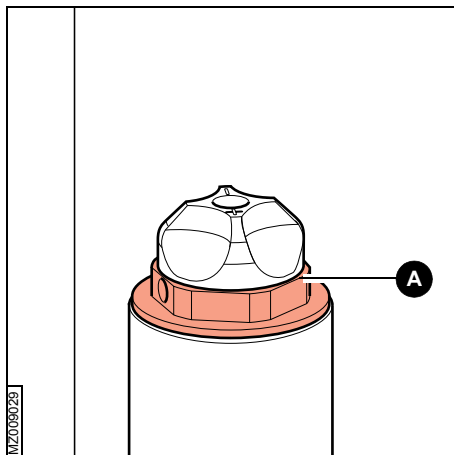
*Au cas où la tige amortisseur, et plus précisément, le logement du fil métallique seraient endommagés, même d'une façon légère, ne pas utiliser la fourche pour n'importe quelle raison et s'adresser immédiatement à un centre d'assistance autorisé Marzocchi.*

**Ne pas déformer le fil métallique.**

- Lever les plongeurs et serrer au couple prévu (voir Tableau - Couples de Serrage) le bouchon supérieur de la fourche (B), en utilisant une clé de 26 mm.

**⚠ ATTENTION**

*Pendant l'insertion de la cartouche à l'intérieur du plongeur prêter attention à ne pas endommager le joint torique (D).*



## 5.1.4 Pré-charge de l'air

 **ATTENTION**

Pour gonfler la fourche, utiliser exclusivement la pompe spécifique MARZOCCHI équipée de manomètre, que vous pourrez acheter chez les centres agréés.

L'utilisation d'un équipement non indiqué peut être préjudiciable à l'opération de gonflage et peut causer des dysfonctionnements de la fourche ou l'endommager de quelque façon.

**NOTE**

Pour modifier la pression de la fourche à l'intérieur du jambage, il suffit d'appuyer légèrement sur la valve de la soupape au moyen d'une pointe. Les deux jambages doivent avoir toujours la même pression.

En introduisant de l'air pressurisé par le biais de la valve (D), il est possible de modifier l'amortissement des forces engendrées en phase de COMPRESSION de la fourche.

En augmentant la pression à l'intérieur du jambage, on augmente la pré-charge.

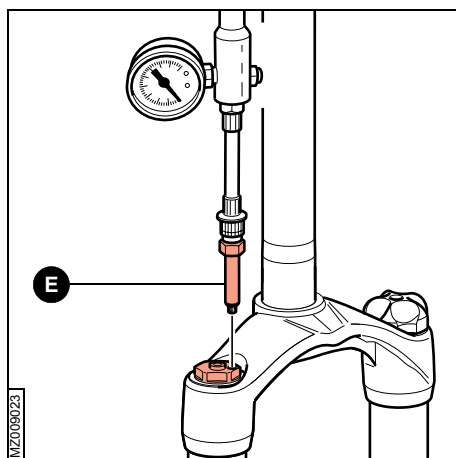
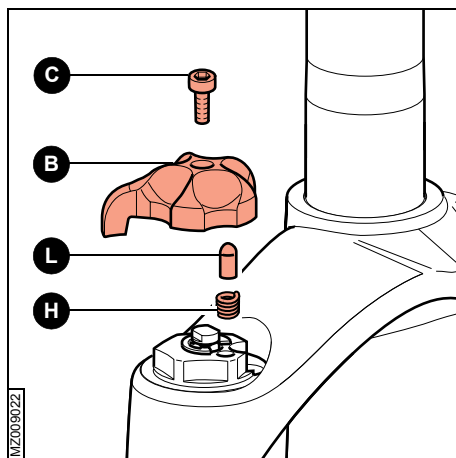
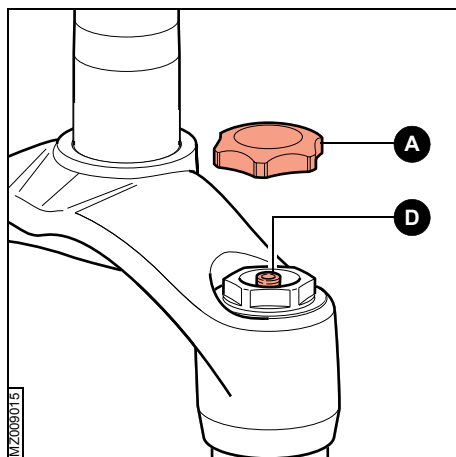
Pour faire cela, il est nécessaire de :

- Enlever le bouchon de protection (A).
- Serrer à fond le raccord fileté de la pompe.
- Gonfler jusqu'à la pression désirée.
- Remonter le bouchon de protection (A)

Pour les modèles équipés de systèmes de réglage plus sophistiqués et d'une soupape air différente, il est nécessaire d'utiliser le raccord spécial livré avec la fourche pour modifier la pré-charge.

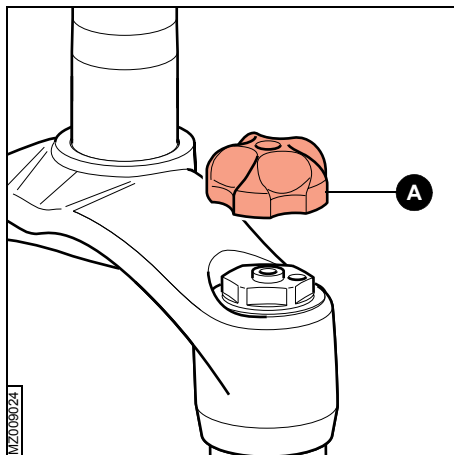
**Réglage de l'air positif du fourreau droit:**

- À l'aide d'une clé Allen de 2 mm, desserrer la vis (C) de fixation de la molette ECC5.
- Faire attention afin d'éviter que le goujon (L) et le ressort (H) sortent de leur logement.
- Enlever la vis (C) et la molette (B).
- Serrer l'adaptateur de la pompe de gonflage (E) sur le clapet.
- Pomper jusqu'à atteindre la pression souhaitée.
- Monter à nouveau la molette (B).
- À l'aide d'une clé Allen de 2 mm, serrer la vis (C) au couple de serrage prévu (voir tableau - Couples de serrage).



**Réglage de l'air positif du fourreau gauche:**

- Enlever le bouchon de protection (A).
- Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve positionnée à l'extérieur (B).
- Gonfler jusqu'à la pression désirée.
- Remonter le bouchon de protection (A).



**⚠ ATTENTION**

*Respecter les pressions conseillées :*

- *Fourches avec ressort voir Tableau - Pression air positif conseillée pour fourches avec ressort.*
- *Fourches avec air voir Tableau - Pression air positif conseillée pour fourches avec air.*

**5.2 Air négatif**

**⚠ ATTENTION**

*Pour gonfler la fourche utiliser exclusivement la pompe spécifique MARZOCCHI équipée de manomètre, que vous pourrez acheter chez nos centres agréés.*

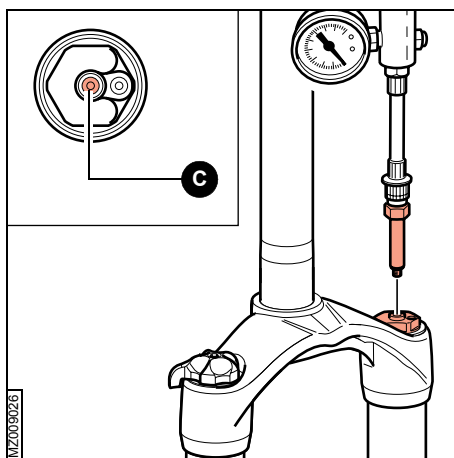
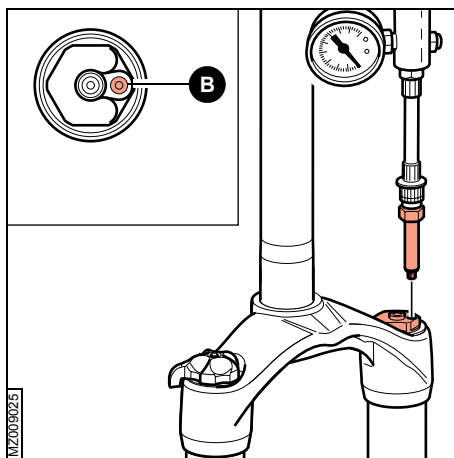
*L'utilisation d'un équipement non indiqué peut être préjudiciable à l'opération de gonflage et peut causer des dysfonctionnements de la fourche ou l'endommager de quelque façon.*

En introduisant de l'air pressurisé par le biais de la valve, il est possible de modifier l'amortissement des forces engendrées en phase de DÉTENTE de la fourche.

En augmentant la pression à l'intérieur du jambage, on augmente le « freinage » en phase de détente.

Pour faire cela, il est nécessaire de :

- Enlever le bouchon de protection (A).
- Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve située en position centrale (C)
- Gonfler jusqu'à la pression désirée.
- Serrer à fond le bouchon de protection (A)



### 5.3 Réglage détente fourches avec cartouche

Le réglage de l'amortissement en extension (ou amortissement en détente) de la fourche peut être effectué selon les modèles directement à travers le bouton de réglage (A), ou bien sur la vis de réglage (B), à l'aide d'un tournevis plat de forme adaptée.

Dans les deux cas, l'on modifie la configuration hydraulique des clapets internes à la cartouche qui régle la détente.



#### NOTE

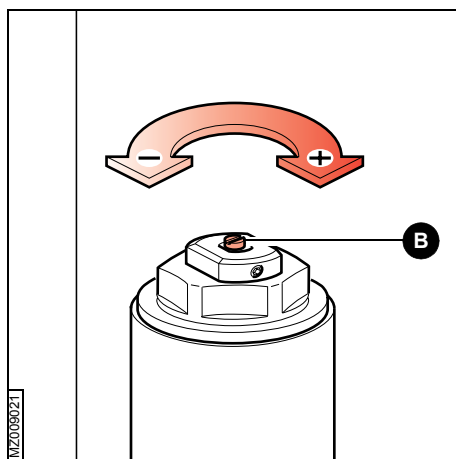
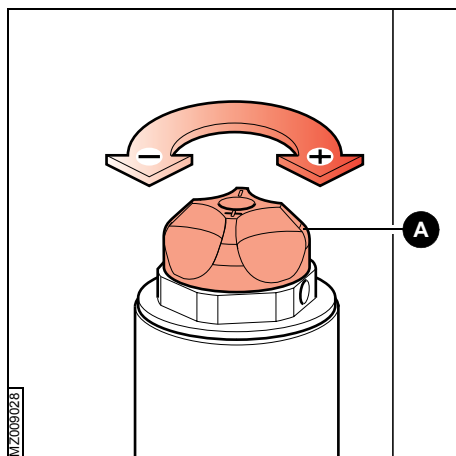
Sur les modèles fournis de réglage de l'amortissement hydraulique en compression en fin de débattement, le réglage du freinage en extension qui se trouve dans la partie supérieure du jambage droit peut être reconnu grâce à la lettre « R » gravée sur le bouton ou sur le bouchon.

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.
- Tourner le bouton dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente.



#### ATTENTION

Ne pas forcer les vis de réglage (A, B) au-delà des butées.

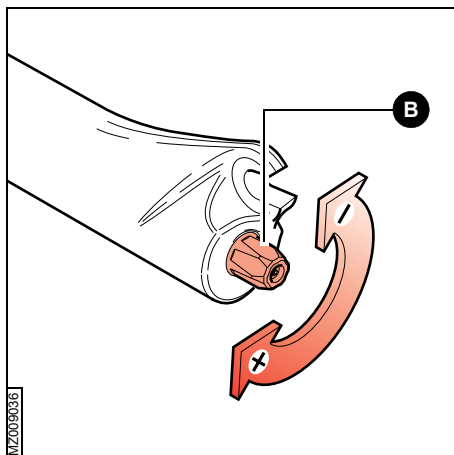


### 5.4 Réglage détente fourches avec tige amortisseur réglée de l'extérieur

Au moyen du bouton de réglage (B) situé au fond du fourreau, il est possible de régler l'amortissement en phase de détente de la fourche.

En intervenant sur le bouton, on modifie la configuration hydraulique des clapets internes, laissant passer une quantité plus ou moins importante d'huile.

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.
- Tourner le bouton dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente.



MZ09036

#### ATTENTION

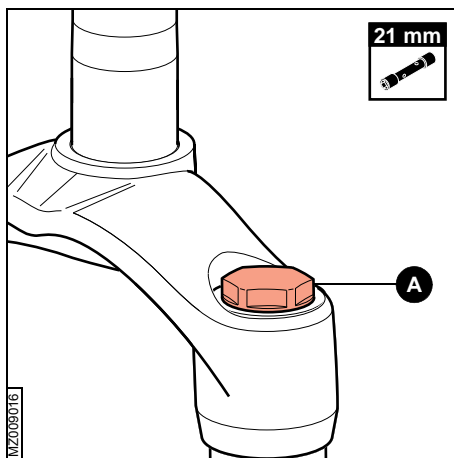
**Ne pas forcer le bouton de réglage (B) au-delà des butées.**

### 5.5 Réglage détente fourches avec tige amortisseur réglée de l'intérieur

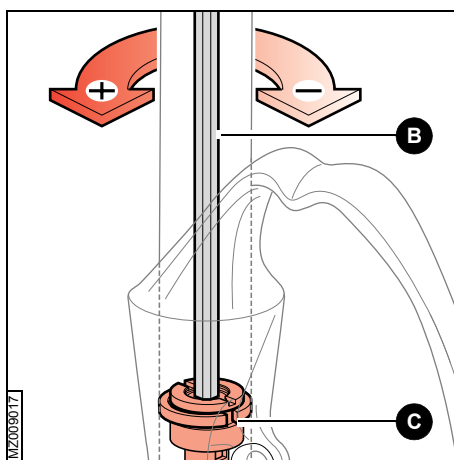
Sur certains modèles de tiges amortisseurs, la vis de réglage est positionnée à l'intérieur du plongeur.

Pour le réglage, il est nécessaire de :

- Enlever le bouchon supérieur du jambage (A).
- Introduire la tige hexagonale (B) fournie, à l'intérieur du plongeur, en ayant soin de bien centrer le logement du réglage (C).
- Tourner la tige dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour augmenter l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.
- Tourner la tige dans le sens des aiguilles d'une montre pour réduire l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente.



MZ09016



MZ09017

#### ATTENTION

**Ne pas forcer la vis de réglage (C) au-delà des butées.**

## 5.6 Réglage compression

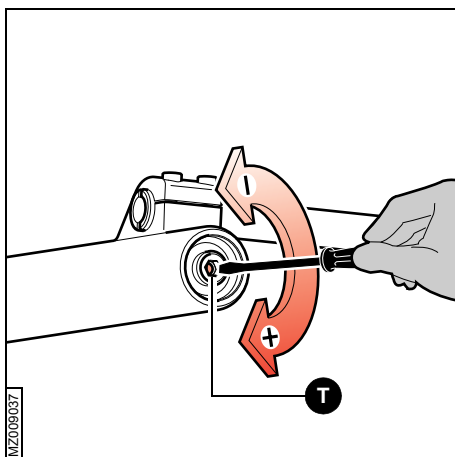
Au moyen de la vis de réglage (T) située au fond du fourreau droit, il est possible de régler l'amortissement en phase de compression de la fourche.

En intervenant sur la vis de réglage à l'aide d'un tournevis plat de forme adaptée, on modifie la configuration hydraulique des clapets internes, qui contrôlent la compression.

- Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en compression: de cette façon, l'on réduit le débattement fait par la fourche, à égalité de sollicitation
- Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en compression: de cette façon, la fourche sera plus souple face aux aspérités du sol.

### ⚠ ATTENTION

**Ne pas forcer la vis de réglage (T) au-delà des butées.**



## 5.7 Réglage compression en fin de débattement

Le réglage de l'amortissement en compression de la fourche peut être effectué selon les modèles directement à travers le bouton de réglage (A), ou bien sur la vis de réglage (B), à l'aide d'un tournevis plat de forme adaptée.

Dans les deux cas, l'on modifie la configuration hydraulique des clapets internes à la cartouche qui régle la détente.

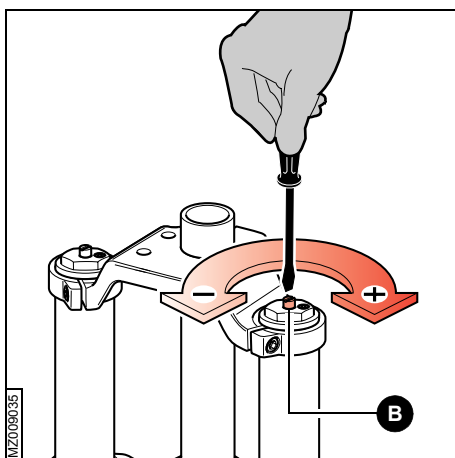
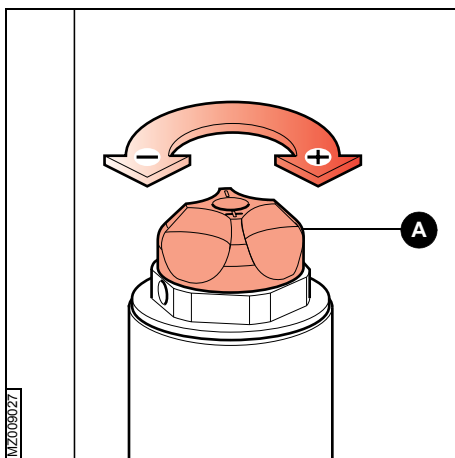
### 📄 NOTE

*Le réglage du freinage en compression en fin du débattement peut être reconnu grâce à la lettre « C » gravée sur le bouton ou sur le bouchon supérieur.*

- Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en empêchant l'arrivée à fin de course.
- Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique.

### ⚠ ATTENTION

**Ne pas forcer les vis de réglage (A, B) au-delà des butées.**





### 5.8 ECC5

La cartouche ECC5 permet le réglage « en marche » de l'amortissement en détente. En intervenant sur le bouton (A), on modifie la configuration hydraulique des clapets internes, laissant passer une quantité plus ou moins importante d'huile, jusqu'à la position du « LOCK OUT » qui empêche tout passage d'huile. Le réglage est fait au moyen d'un bouton à 5 positions.

#### Position 1 « LOCK OUT »

Si le bouton est complètement tourné dans le sens des aiguilles d'une montre, on obtient le maximum de « freinage » en détente. Dans cette position, si l'on rencontre des aspérités du sol, les jambages restent baissés et toute aspérité successive contribuera à baisser encore l'assiette du vélo. Cette position est souhaitable en cas de montées difficiles.

#### Position « 2-3-4 »

En tournant le bouton de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, on obtient une résistance inférieure à la détente.

#### Position 5 « FREINAGE EXTENSION MINIMUM »

Si le bouton est complètement tourné dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, on obtient une détente plus rapide, donc la réactivité maximale de la fourche.



#### ATTENTION

**En aucun cas, il ne faut utiliser la position 1 de LOCK OUT dans les descentes difficiles, car la fourche ne pourrait réagir face aux aspérités du parcours dans des conditions de sécurité suffisantes.**

### 5.9 ETA

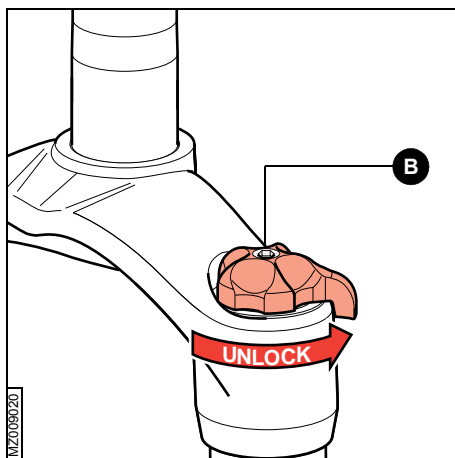
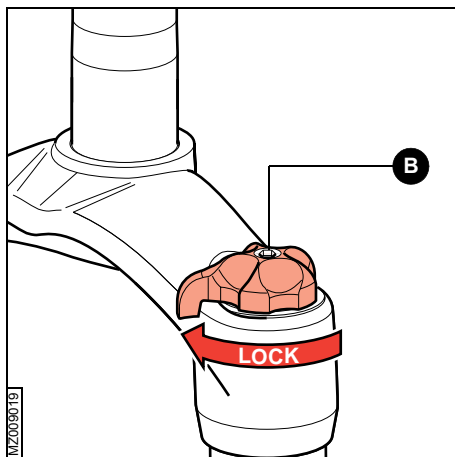
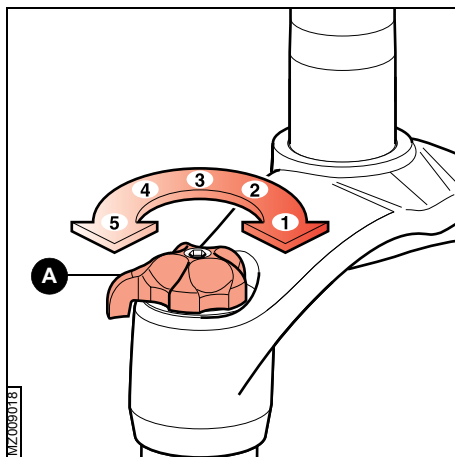
La cartouche ETA permet le réglage « en marche » de l'extension de la fourche en limitant le débattement à 30 mm. Tourner la commande (B) dans le sens des aiguilles d'une montre pour activer le fonctionnement de la cartouche ETA.

Tourner la commande (B) dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour revenir au fonctionnement normal de la fourche.



#### ATTENTION

**En aucun cas, il ne faut utiliser le dispositif ETA dans les descentes difficiles, car la fourche ne pourrait réagir face aux aspérités du parcours dans des conditions de sécurité suffisantes.**



## 6 TABLEAUX

**Tab 19:** Couples de serrage

Composant à serrer	Couple de serrage (Nm)
Vis axe roue	15 ± 1
Vis Allen fixation axe roue	10 ± 1
Bouchons supérieurs fourche (tous les modèles sauf 888 Series)	20 ± 1
Bouchons supérieurs fourche (888 Series)	15 ± 1
Vis fixation té supérieur	6 ± 1
Vis fixation té inférieur	6 ± 1
Vis fixation garde-boue	6 ± 1
Vis fixation support guidon (tous les modèles à double té sauf 888 Series)	10 ± 1
Vis fixation support guidon (888 Series)	6 ± 1
Vis fixation boutons ECC5 et ETA	2 ± 0,5
Écrous de fond serrage tiges amortisseurs et cartouches	11 ± 1
Vis de fond serrage cartouches	25 ± 1
Vis fixation pivots Cantilever	11 ± 1
Vis serrage boutons tiges amortisseurs avec réglage inférieur extérieur	2 ± 0,5
Goupilles serrage boutons précharge	1,5 ± 0,5
Vis purge air	3 ± 0,5
Vis arceau (Monster Series)	6 ± 1

**Tab 20:** Pression air positif conseillée pour les fourches avec ressort

Pression air positif	
0 ÷ 15 psi	0 ÷ 1 bar

**Tab 21:** Pression air positif conseillée pour les fourches avec air

Poids du cycliste		Pression air positif	
120 ÷ 155 lbs	55 ÷ 70 kg	30 ÷ 40 psi	2.0 ÷ 2.75 bar
155 ÷ 180 lbs	70 ÷ 80 kg	35 ÷ 45 psi	2.40 ÷ 3.10 bar
180 ÷ 210 lbs	80 ÷ 95 kg	42 ÷ 52 psi	2.90 ÷ 3.80 bar
210 ÷ 220+ lbs	95 ÷ 100+ kg	52 ÷ 65 psi	3.60 ÷ 4.5 bar

**Tab 22:** Pression air négatif conseillée

Pression air négatif	
0 ÷ 150 psi	0 ÷ 10,3 bar

## 7 GARANTIE

Au cas où l'un des composants du Système de Suspension Marzocchi présenterait des défauts matériels ou de fabrication dans les termes indiqués par la présente Garantie Limitée Biennale (ci-après dénommée « Contrat »), Marzocchi s'engage, à sa discrétion, à le réparer ou à le remplacer gratuitement, dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception par un revendeur autorisé Marzocchi (pour les États Unis, Marzocchi USA), en port prépayé, de la pièce défectueuse ainsi que de la facture originale d'achat ou de tout autre document attestant la date d'achat.

**1. EXCLUSIONS:** La présente garantie ne couvre pas les dommages dus à des accidents, à des modifications, à la négligence, à un emploi impropre ou incorrect ou abusif, au manque d'entretien rationnel et adéquat, à un montage incorrect, à toute réparation effectuée de façon incorrecte ou au remplacement de pièces et accessoires par d'autres non conformes aux spécifications fournies par Marzocchi S.p.A., à toute modification non conseillée ni approuvée par écrit par Marzocchi S.p.a., à toute activité "acrobatique", sauts acrobatiques, ascensions, compétitions, utilisation commerciale et/ou à l'usure et à la détérioration normale dérivant de l'utilisation du système de suspension. Les composants sujets à l'usure et à la détérioration normale incluent, mais non limités à ceux-ci, l'huile, les joints d'étanchéité, les cache-poussière et les bagues. La présente garantie est caduque si le système de suspension est monté sur des vélos destinés à la location sauf autorisation écrite préalable de Marzocchi S.p.a.. La présente garantie ne couvre pas les frais de transport du système de suspension Marzocchi pour le retour à d'un revendeur autorisé Marzocchi (pour les États Unis, Marzocchi USA), les coûts de main-d'œuvre nécessaires pour démonter le système de suspension Marzocchi du vélo ou le dédommagement pour la non-utilisation du système de suspension Marzocchi pendant la période de réparation. La garantie est caduque automatiquement si le numéro de série du système de

suspension Marzocchi est altéré, effacé, rendu illisible ou modifié de quelque façon que ce soit.

- 2. ACHETEUR.** La présente garantie est accordée uniquement à l'acheteur d'origine du Système de Suspension Marzocchi et ne s'applique pas aux tiers. Les droits de l'acheteur aux termes de la présente garantie ne sont pas transférables.
- 3. DURÉE.** La présente garantie débute à la date d'achat et reste valide pendant une période de deux (2) ans à compter du premier achat.
- 4. PROCÉDURE.** Au cas où l'acheteur constaterait un défaut couvert par la présente garantie, il devra contacter le Revendeur autorisé ou un centre d'assistance Marzocchi (pour les États Unis, Marzocchi USA).
- 5. CONTRAT INDIVISIBLE.** La présente garantie annule et remplace toute autre garantie implicite ou explicite, déclaration ou engagement précédent et représente l'accord total entre les parties en référence à la garantie de ce système de suspension Marzocchi. Toute garantie implicite ou explicite non contenue dans le présent document est expressément exclue.
- 6. DOMMAGES.** Sauf disposition contraire expressément prévue par la présente garantie, Marzocchi S.p.A. DÉCLINE TOUTE RESPONSABILITÉ POUR D'EVENTUELS DOMMAGES INDIRECTS, ACCIDENTELS OU CONSÉCUTIFS DÉRIVANTS DE L'UTILISATION DU SYSTÈME DE SUSPENSION OU POUR DES RÉCLAMATIONS AUX TERMES DU PRÉSENT CONTRAT, QUE LA RÉCLAMATION SE REFÈRE AU CONTRAT, A UN DÉLIT OU AUTRE. Les déclarations de garantie susmentionnées sont exclusives et annulent et remplacent tout autre accord. Certains états ne permettent pas d'exclure ni de limiter les dommages indirects ou consécutifs, par conséquent la limitation ou exclusion indiquée ci-dessus pourrait ne pas être pertinente.
- 7. RENONCIATION.** TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'UTILISATION DANS UN BUT

PARTICULIER ET TOUTE AUTRE GARANTIE IMPLICITE DÉRIVANT DE NEGOCIATIONS, COUTUMES COMMERCIALES, PAR STATUT OU AUTRE, SONT RIGOREUSEMENT LIMITÉES AUX TERMES DE LA PRESENTE GARANTIE ÉCRITE. La présente garantie constitue le seul et unique recours exclusif de l'acheteur par rapport à son achat. En cas de violation présumée de toute clause de garantie ou d'action légale intentée par l'acheteur sur la base d'une négligence présumée ou de tout autre comportement illicite de la part de Marzocchi S.p.A., le seul et unique recours exclusif pour l'acheteur se limite à la réparation ou au remplacement des composants défectueux, sur la base des conditions précédemment établies. Aucun revendeur ou agent ou employé de Marzocchi S.p.A. n'est autorisé à modifier ou étendre la présente garantie.

8. **AVERTISSEMENT.** Toujours installer, réparer et utiliser le Système de Suspension Marzocchi conformément aux indications contenues dans le « Manuel d'instructions ».
9. **AUTRES DROITS.** Cette garantie donne à l'acquéreur des droits spécifiques. D'autres droits éventuellement applicables peuvent varier en fonction des juridictions de l'Etat d'appartenance (seulement pour les États Unis).
10. **LOI APPLICABLE.** Tout litige relatif au présent accord ou dérivant de l'utilisation du Système de Suspension Marzocchi sera réglé par les lois italiennes auprès du Tribunal de Bologne en Italie.

**NOTE**

*Nous souhaitons vous remercier d'avoir acheter ce système de suspension Marzocchi.*

*Pendant la durée prévue par la présente garantie, si un défaut couvert selon les termes de celle-ci est constaté, veuillez renvoyer en port prépayé le système de suspension Marzocchi à un revendeur autorisé ou à un Centre d'assistance Marzocchi (pour les États Unis, Marzocchi USA), en joignant une copie de la facture ou du ticket de caisse. Dans ce cas, nous vous prions également de bien vouloir indiquer le nom, le prénom, l'adresse et la date de l'achat en précisant également le type de problème ou le défaut constaté.*

*La philosophie de Marzocchi S.p.A. consiste à offrir un service courtois et efficace, en référence aux réclamations qui nous sont soumis au pendant la période de validité de la garantie. Traitez le système de suspension Marzocchi avec soin. Si vous pensez que ce système est endommagé, nous vous conseillons de contacter votre Revendeur ou un Centre d'assistance Marzocchi (pour les États Unis, Marzocchi USA).*

**Les marques MARZOCCHI et BOMBER sont des marques déposées concédées sous licence par Marzocchi SpA**



***MARZOCCHI distributors  
and  
service centers***

**MARZOCCHI DISTRIBUTORS AND SERVICE CENTERS****EUROPE**

<b>COUNTRY</b>	<b>COMPANY</b>
<b>AUSTRIA</b>	TRENDSPOORT GmbH Südtirolerstr., 1 - A6911 LOCHAU – Austria Contact: Mr. Klaus Froeis Tel.: +43 (0)5574 47147 • Fax: +43 (0)5574 52334 <a href="mailto:Info@trendsport.co.at">Info@trendsport.co.at</a>
<b>BELGIUM</b>	RAKBIKE S.A. Avenue Jeanne 13 – 1050 IXELLES - Belgium Contact: Rafi Kasparian Tel. +32 (0)2 6466682 • Fax +32 (0)2 6466682 <a href="mailto:Rakbike@wanadoo.be">Rakbike@wanadoo.be</a> • <a href="http://www.rakbike.nethings.net">www.rakbike.nethings.net</a>
<b>DENMARK</b>	SCAN BIKE Fricksvej 17 – DK-8600 SILKEBORG - Denmark Contact: Lars Munsø Tel.: +45 (0)86 80 54 88 • Fax: +45 (0)86 80 54 75 <a href="mailto:scan-bike@email.dk">scan-bike@email.dk</a>
<b>FINLAND</b>	OY DUELL BIKE-CENTER AB Juhanilantie 4a - 01740 VANTAA – Finland Contact: Jussi Laurikainen Tel.: +358 (0)6 322 7500 • Fax: +358 (0)6 322 2231 <a href="mailto:info@duellbike.fi">info@duellbike.fi</a> • <a href="http://www.duellbike.fi">www.duellbike.fi</a>
<b>FRANCE</b>	PHILAMY S.A. 1384, Parc Industriel Saint-Maurice - F 04100 Manosque – France Contact: Derrick Coetzer Tel. +33 (0) 4 92 70 97 00 • Fax: +33 (0) 4 92 72 60 70 <a href="mailto:Info@philamy.com">Info@philamy.com</a> • <a href="http://www.philamy.com">www.philamy.com</a>
<b>GERMANY</b>	COSMIC SPORTS GmbH Ipsheimerstr. 15-17 - D-90431 NÜRNBERG – Germany Tel. +49 911 31 07 55 0 • Fax: +49 911 3107 55 55 <a href="mailto:Info@cosmicsports.de">Info@cosmicsports.de</a> • <a href="http://www.cosmicsports.de">www.cosmicsports.de</a>
<b>ITALY</b>	LARM SPA Via Cà dell'Orbo, 36 – 40055 Villanova di Castenaso (BOLOGNA) - Italy Tel. +39 0516053460 • Fax +39 0516053411 <a href="mailto:Sales@larm.it">Sales@larm.it</a>
<b>OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR:</b> ALBANIA – TURKEY – GREECE – BOSNIA HERZEGOVINA – CROATIA – YUGOSLAVIA – SLOVENIA – MACEDONIAN – BULGARIA – HUNGARY – ROMANIA – POLAND - CZECH REPUBLIC – SLOVAKIA – MOLDAVIA – UKRAINE – BELARUS – LITHUANIA – LITTON – ESTONIA – RUSSIA – ASIA – OCEANIA – JAPAN - SOUTH AFRICA	
<b>NORWAY</b>	SPORTPARTNER AS POSTBOKS 555, BERGEN 5884 – Norway Tel. +47 55 50 6464 • Fax +47 55 50 6465 <a href="mailto:post@sportpartner.no">post@sportpartner.no</a> • <a href="http://www.sportpartner.no">www.sportpartner.no</a>

<b>PORTUGAL</b>	TAVARES & TIMMERMANS, Lda. Bike Center Condomínio Industrial de Alcofombal – Estrada de Alcofombal, Armazém 1 2705-833 TERRUGEM-SINTRA – Portugal Contact: Hans Timmermans Tel. +351 (0)21 961 06 21 • Fax +351 (0)21 961 06 38 <a href="mailto:bkecenter@mail.telepac.pt">bkecenter@mail.telepac.pt</a> • <a href="http://www.bikecenter-pt.com">www.bikecenter-pt.com</a>
<b>SPAIN</b>	TEAM BIKE S.L. Elche Parque Industrial c/ Juan de la Cierva, 87 03203 Torrellano-Elche Alicante Spain Contact : Simon Tel.: +34 965 68 35 34 • Fax: +34 965 68 05 10 <a href="mailto:Info@teambike.es">Info@teambike.es</a>
<b>SWEDEN</b>	AVENIX AB Importgatan 17 – 422 46 HISINGS BACKA - Sweden Tel. +46 (0)31 52 20 00 • Fax +46 (0)31 52 20 10 <a href="mailto:Info@derbysweden.se">Info@derbysweden.se</a> • <a href="http://www.derbysweden.se">www.derbysweden.se</a>
<b>SWITZERLAND LIECHTENSTEIN</b>	INTERCYCLE Haldenmattstr. 3 – CH-6210 SURSEE – Switzerland Tel.: +41 (0)41 9266511 • Fax: +41 (0)41 9266352 <a href="mailto:Info@intercycle.com">Info@intercycle.com</a> • <a href="http://www.intercycle.com">www.intercycle.com</a>
<b>THE NETHERLANDS LUXEMBURG</b>	AUGUSTA BENELUX BV Roosveltstraat 46 – NL 2321 BM LEIDEN – The Netherlands Contact: Mr. Koeman • Tel. +31 (0) 71 5791580 • Fax +31 (0) 71 5323201 <a href="mailto:Marzocchi@augustabenelux.nl">Marzocchi@augustabenelux.nl</a>
<b>UNITED KINGDOM IRELAND</b>	<b>SOLENT UK Ltd.</b> t/a Windwave Unit 9 Clarence Wharf Industrial Estate – Mumby Road - GOSPORT Hants PO12 1AJ - UK Tel. +44 (0)23 92521912 • Fax +44 (0)23 92522625 <a href="mailto:Office@windwave.co.uk">Office@windwave.co.uk</a> • <a href="http://www.windwave.co.uk">www.windwave.co.uk</a>



**OTHER COUNTRIES**

<b>COUNTRY</b>	<b>COMPANY</b>
<b>AUSTRALIA</b>	GROUPE SPORTIF PTY. LTD. 20 Harker Street, BURWOOD, Victoria 3125 – Australia Tel.: +61 3 9888 9882 • Fax: +61 3 9888 9902 <a href="mailto:help@groupeportif.com">help@groupeportif.com</a> • <a href="http://www.groupeportif.com">www.groupeportif.com</a>
<b>BRAZIL</b>	PLINIO CURI IMP. EXP.LTDS Rwa Pamplona 8185 Andar - 01405-030 SAO PAULO – Brasil Tel.: +55 11 2510633 • Fax: +55 11 2515069 <a href="mailto:pcuri@ibm.net">pcuri@ibm.net</a>
<b>CANADA</b>	NORCO PRODUCTS LTD. 1465 Kebet Way PORT COQUITLAM, B.C. V3C 6L3 Canada Tel.: +1 604 552 2930 • Fax: +1 604 552 2948 <a href="mailto:Sales@norco.com">Sales@norco.com</a> • <a href="http://www.norco.com">www.norco.com</a>
<b>PHILIPPINES</b>	FAREN ENTERPRISES #59_E Bansalagin St., Project 7 - 1105 Quezon City – Philippines Tel. +632 372 2541 • Fax +632 372 2311 <a href="mailto:hansgee@mydestiny.net">hansgee@mydestiny.net</a>
<b>ISRAEL</b>	CYCLE TRADING COMPANY LTD. Hapardes Rd. RISHPON, Israel Tel.: +972 9 9513010 • Fax: +972 9 9509783 <a href="mailto:sales@ctc.co.il">sales@ctc.co.il</a> • <a href="http://www.ctc.co.il">www.ctc.co.il</a>
<b>KOREA</b>	FOURS 69-6 Jeongja-Dong Bundang-Gu Seongnam-Si, KYONGGI-DO, Korea Tel.: +82 (0)31 719 6520/21 • Fax: +82 (0)31 719 6519 <a href="mailto:Fours1@yahoo.co.kr">Fours1@yahoo.co.kr</a>
<b>SINGAPORE</b>	CAPPA TRADING PTE. LTD. 85 Kaki Bukit Avenue , Shun Li Industrial Park SINGAPORE 417955 - Singapore Tel.: +65 8415151 • Fax: +65 8425133 <a href="mailto:cappa@pacific.net.sg">cappa@pacific.net.sg</a>
<b>OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR:</b>	
MALAYSIA - INDONESIA - BRUNEI - THAILAND	
<b>USA SOUTH AMERICA</b>	MARZOCCHI USA 25213 Anza Drive – VALENCIA - CA 91355 USA Tel.: +1 661 257 6630 • Fax: +1 661 257 6636 <a href="mailto:Marzmail@marzocchiusa.com">Marzmail@marzocchiusa.com</a> • <a href="http://www.marzocchi.com">www.marzocchi.com</a>

