



MARZOCCHI

2005

BOMBER[®]

OWNERS MANUAL

DEVELOPED IN ITALY

www.marzocchi.com



I. USAGE DU MANUEL

- Lisez attentivement, comprenez et suivez les instructions du manuel. Ce manuel fait partie intégrante du produit et doit être conservé à portée de main pour être consulté¹.
- Le fait de ne pas suivre scrupuleusement les instructions d'usage, d'entretien ou toutes autres indications du manuel peut entraîner des accidents, des lésions graves ou la mort.
- Ce manuel n'a pas pour objectif d'expliquer le montage / démontage de la fourche du vélo, de la roue, des composants de direction, ni d'aucun autre composant directement ou indirectement lié à la fourche mais ne faisant pas partie de celle-ci.
- 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 peuvent ne pas être suffisantes pour installer ou réparer le système de suspension de façon correcte. Toutes les opérations d'installation et/ou d'entretien doivent être effectuées seulement dans un centre Marzocchi agréé.
- Vous ne devez jamais effectuer vous-mêmes une opération de modification d'aucun composant de la fourche.
- En cas de doute concernant les soins, l'entretien ou l'usage de votre système de suspension, contactez directement le service d'assistance Marzocchi le plus proche. Vous trouvez une liste des centres d'assistance au fond du présent manuel ou à l'adresse Internet www.marzocchi.com.

A. RECOMMANDATIONS GENERALES DE SECURITE

- Assurez-vous que votre fourche est prévue pour votre style d'usage. Pour ce faire vérifiez les "instructions pour l'usage approprié" contenues 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 certaines de ces pratiques vous pouvez souffrir de lésions graves ou perdre la vie. Apprenez comment pédaler et ne dépassez jamais vos habilités et 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 du sol. Les coups, les chutes, l'usage inadéquat ou extrême en général peuvent compromettre la solidité de la structure, en réduisant sa durée de vie de façon importante. Faites réviser votre fourche régulièrement par un mécanicien qualifié si elle présente des fuites d'huile, des fissures, des ébrèchements, des déformations, ou tout autre forme de détérioration. La fréquence des révisions dépend de nombreux facteurs. Un centre Marzocchi agréé peut vous recommander une fréquence d'entretien qui convient à vos nécessités. Si la révision révèle quelques déformations, ruptures ou bien des rayures dues à un impact ou à un effort, ou encore des composants pliés, faites contrôler immédiatement la fourche dans un centre technique Marzocchi avant de la réutiliser.
- Ne jamais apporter de modifications à aucun composant de la fourche.
- Si vous mettez ou enlevez votre VTT du porte-vélos de la voiture (sur le toit ou derrière), assurez-vous que le système de fixation du serrage rapide de la roue est complètement décroché. En outre, le vélo doit être soulevé ou bien placé sur le support à la verticale. Si le système de fixation du serrage rapide n'est pas entièrement décroché ou bien s'il y a de la résistance pendant que l'on met ou l'on enlève le vélo, vous risquez de rayer, plier ou endommager la fourche de quelque façon.
- Si vous cognez, à quelque vitesse que ce soit, un garage, un pont, une branche d'arbre ou d'autres obstacles, pendant que le VTT est fixé au porte-vélos, vous pouvez endommager votre fourche. En ce cas, avant de sortir à nouveau faites vérifier la fourche dans un centre Marzocchi agréé.
- Vous devez toujours porter un casque de votre taille 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 ne présente de perte d'huile, n'est plié, déformé, fêlé, ébréché ou endommagé de quelque façon.

1. MARZOCCHI se réserve le droit, à sa propre discrétion, d'apporter des modifications aux produits, à tout moment et sans préavis.

- Assurez-vous que tous les serrages rapides, les écrous et les vis sont bien serrés et ajustés. Tapez le vélo contre le sol pour écouter et vérifier qu'il n'y a pas de composants dévissés.
- Assurez-vous que les roues sont parfaitement centrées. Faites tourner les roues pour vous assurer qu'elles ne touchent pas du haut en bas ou d'un côté à l'autre et qu'il n'y a pas de contact avec les fourreaux de la fourche ou avec les patins de freins.
- Assurez-vous que tous les câbles et les autres composants du système de freinage se trouvent dans la position correcte et que le système de freinage marche correctement.
- Apprenez à respecter les lois et les réglementations locales et obéissez à tous les signaux du code de la route, les enseignes et les normes pendant l'usage du vélo.

N'UTILISEZ PAS VOTRE VTT S'IL N'A PAS RÉUSSI CES CONTRÔLES PRÉLIMINAIRES. CORRIGEZ TOUTE ANOMALIE AVANT DE SORTIR EN VTT.

II. INSTRUCTIONS POUR L'USAGE APPROPRIÉ

A. SÉLECTIONNEZ LA FOURCHE SPÉCIFIQUE POUR VOTRE PRATIQUE ET PÉDALEZ CORRECTEMENT

Les suspensions Marzocchi font partie 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, même après une brève période, quand l'on ne s'attend pas.

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



ATTENTION!

L'accouplement incorrect de la fourche au cadre pourrait endommager la fourche, en provoquant la perte de contrôle du vélo et des dommages sérieux ou bien la mort du cycliste. En outre, un accouplement incorrect rendrait nulle la garantie.

1. Choisir sa pratique:

Cross country (XC)/Marathon: Pédalage en

sentiers de colline avec de petits obstacles comme des cailloux, des racines ou des dépressions. Le cross country n'inclut pas de sauts ou de "chutes" (sauter à partir de rochers, d'arbres couchés ou de saillies) de n'importe quelle hauteur. Les fourches destinées au cross country doivent être utilisées avec des pneus dessinés spécifiquement pour ce style, ou bien avec des disques, des jantes ou des freins linéaires à levier.

All Mountain (AM): pratique basée sur le cross country agressif avec plus d'accentuation et grands obstacles. **LA PRATIQUE AM N'INCLUT PAS DE SAUTS OU DE CHUTES.** Ces fourches 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 disque doivent être montés sur les supports prévus à cet effet sur la fourche. Aucune modification ne doit être faite sur la fourche pour installer d'autres accessoires.

Trekking: La pratique du trekking est similaire au cross country mais moins agressive. Elle correspond à un pédalage plus fluide et n'inclut pas le franchissement d'obstacles comme des rochers, des racines ou des descentes. Il suffit de connecter la dynamo et le porte-sacs aux points de fixation prévus sur la fourche. Ne jamais faire de modification sur la fourche pour installer d'autres équipements.

Freeride (FR): Cette pratique est réservée aux pilotes experts car elle inclut des descentes agressives, de gros obstacles et des sauts assez importants. Les fourches de Freeride 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 disque doivent être montés sur les supports prévus à cet effet sur la fourche. Aucune modification ne doit être faite sur la fourche pour installer d'autres accessoires.

Dirt jump (DJ) / Street: Cette pratique de type "BMX" ou "motocross" est réservée aux pilotes experts 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 disque doivent être montés sur les supports prévus à cet effet sur la fourche. Aucune modification ne doit être faite sur la fourche pour installer d'autres accessoires.

Downhill (DH) / Extrême Freeride: Cette discipline est exclusivement réservée aux pilotes professionnels ou vraiment experts. Cette pratique inclut des sauts et des chutes à partir de hauteurs importantes ainsi que des

passages de rochers, d'arbres couchés ou 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 disque doivent être montés sur les supports prévus à cet effet sur la fourche. Aucune modification ne doit être faite sur la fourche pour installer d'autres accessoires.



ATTENTION!

Ne roulez que dans des zones destinées à 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 adéquate.

Tab 1: Catégories et pratiques spécifiques 2005

Trekking	XC / Marathon	All Mountain	Urban Riding Dirt Jumping	Freeriding	Extreme Freeriding Downhill
TXC	EXR	All Mountain SL	Dirt Jam Comp	Drop Off	66 RC
TXC ECC	EXR Pro	All Mountain 1	Dirt Jam Pro	Shiver SC	66 R
	EXR Race	All Mountain 2	Dirt Jumper 1	Z.1 FR SL	66 VF
	Marathon RACE	All Mountain 3	Dirt Jumper 2	Z.1 FR 1	888 RC
	Marathon SL		Dirt Jumper 3	Z.1 FR 2	888 R
	Marathon XC		D-Street Comp 24"	Z.1 FR 3	888 VF
	MX Comp		D-Street 24"		Drop-Off Triple
	MX Pro		Shiver SC		Junior T
	MZ Comp				Monster T
	MZ Race				Shiver DC

⚠ WARNING
USE ONLY FOR:
 • CROSS COUNTRY
 • ALL MOUNTAIN
DO NOT USE FOR:
 • FREERIDE
 • DIRT JUMPER
 • FREERIDE EXTREME
 • DOWNHILL
 Improper use of this fork can result in fork failure and personal injury
 FOR MORE DETAILS SEE OWNERS MANUAL OR WWW.MARZOCCHI.COM

⚠ WARNING
USE ONLY FOR:
 • CROSS COUNTRY
 • ALL MOUNTAIN
 • FREERIDE
 • DIRT JUMPER
DO NOT USE FOR:
 • FREERIDE EXTREME
 • DOWNHILL
 Improper use of this fork can result in fork failure and personal injury
 FOR MORE DETAILS SEE OWNERS MANUAL OR WWW.MARZOCCHI.COM

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

Ne faites pas une mauvaise utilisation de votre fourche. Apprenez à rouler en fonction de vos capacités. Un pilotage abusif a les même conséquences sur votre fourche que plusieurs années d'utilisation très intensive, après seulement quelques sorties.

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

Une mauvaise réception de saut 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 faite sur des passerelles ou des rampes afin d'aider votre vélo à absorber les forces engendrées par le coup. Lors de la réception vos roues doivent, en douceur, rentrer en contact en même temps avec la passerelle ou la rampe. Tout autre type de réception est dangereuse et peut entraîner une défaillance du produit ou un accident. Vérifiez que l'inclinaison et la longueur de la passerelle ou de la rampe sont adéquates à 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.



ATTENTION!

Votre fourche requiert des opérations d'entretien et de réparation régulières. Plus votre pratique est agressive, plus l'inspection et l'entretien de votre fourche devront être fréquents. Si votre fourche perd de l'huile, est pliée, déformée, si elle craque ou si elle est cassée même légèrement, rendez-vous immédiatement dans un centre de réparation Marzocchi agréé avant toute nouvelle utilisation.



NOTE

Souvenez-vous que, même si les fourches sont fabriquées à partir de matériaux les plus solides, 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”

INDEX

1	Introduction - Recommandations générales de sécurité	144	5	Réglages.....	162
1.1	Conventions.....	144	5.1	Kits réglage et ressorts	162
1.1.1	Orientation de la fourche	144	5.2	Précharge du ressort	162
1.1.2	Pictogrammes rédactionnels	144	5.3	Air Positif.....	162
2	Technical information	145	SAG	163	
2.1	Renseignements techniques	145	5.4	Air négatif.....	164
2.2	Système d'amortissement	146	5.5	PAR – Air progressif en fin de débattement	164
2.3	Lubrification et refroidissement.....	148	5.6	Réglage détente.....	164
2.4	Bague de glissement et joints d'étanchéité	148	5.7	Réglage compression	164
3	Installation	149	5.8	ETA (Extension Travel Adjust)	164
3.1	Installation sur le cadre.....	149	5.9	TAS (Travel Adjustment System) ...	165
3.2	Installation du système de freinage	150	5.10	TST (Terrain Selection Technology)	165
3.3	Montage de la roue.....	151	6	Tableaux de récapitulation	167
3.4	Système retenue de l'axe de roue .	151	7	Garantie	186
3.4.1	Montage de la roue sur fourche avec bas de fourche standard.....	152		Marzocchi distributors and service centers.....	281
3.4.2	Montage de la roue sur fourches ø 32 mm avec axe de roue débouchant ø 20 mm ..	152			
3.4.3	Montage de la roue sur fourches 66 Series et 888 Series	153			
3.4.4	Montage de la roue sur fourches Shiver Series	154			
3.4.5	Montage de la roue sur fourches MONSTER Series.....	155			
3.5	Installation garde-boue	156			
3.6	Installation support guidon.....	156			
3.6.1	Installation support guidon pour tous les modèles avec double té sauf 888 Series.....	156			
3.6.2	Installation support guidon 888 Series	157			
4	Entretien.....	158			
4.1	Inconvénients - causes - remèdes .	158			
4.2	Normes générales de sécurité.....	160			
4.3	Nettoyage des jambages	161			
4.4	Purge de l'air Monster T	161			

INDEX DES TABLEAUX

Tab. 2.1: Système ressort..... 145

Tab. 2.2: Système d'amortissement 146

Tab. 3.1: Longueur maximale tube de direction entre les deux tés..... 149

Tab. 3.2: Prédispositions système de freinage..... 150

Tab. 3.3: Dimension maximale de la roue 151

Tab. 4.1: Inconvénients - Causes - Remèdes 158

Tab. 4.2: Tableau d'entretien périodique .. 159

Tab. 5.1: Tableau positions commande TST 165

Tab. 5.2: Réglages présents sur les fourches..... 166

Tab. 5.3: Explication 166

Tab. 6.1: Lecture des tableaux de récapitulation 167

Tab. 6.2: Mx Series..... 168

Tab. 6.3: Marathon Series 170

Tab. 6.4: All Mountain Series..... 172

Tab. 6.5: Dirt Jumper Series..... 176

Tab. 6.6: D-Street 24"[™] 177

Tab. 6.7: Z1 FR Series 178

Tab. 6.8: 66 Series 181

Tab. 6.9: 888 Series 182

Tab. 6.10: Junior T..... 183

Tab. 6.11: Moster T 183

Tab. 6.12: Shiver SC 184

Tab. 6.13: Shiver DC 184

Tab. 6.14: Couples de serrage 185

1 INTRODUCTION - RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ

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.

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 nécessaires.

1.1 Conventions

1.1.1 Orientation de la fourche

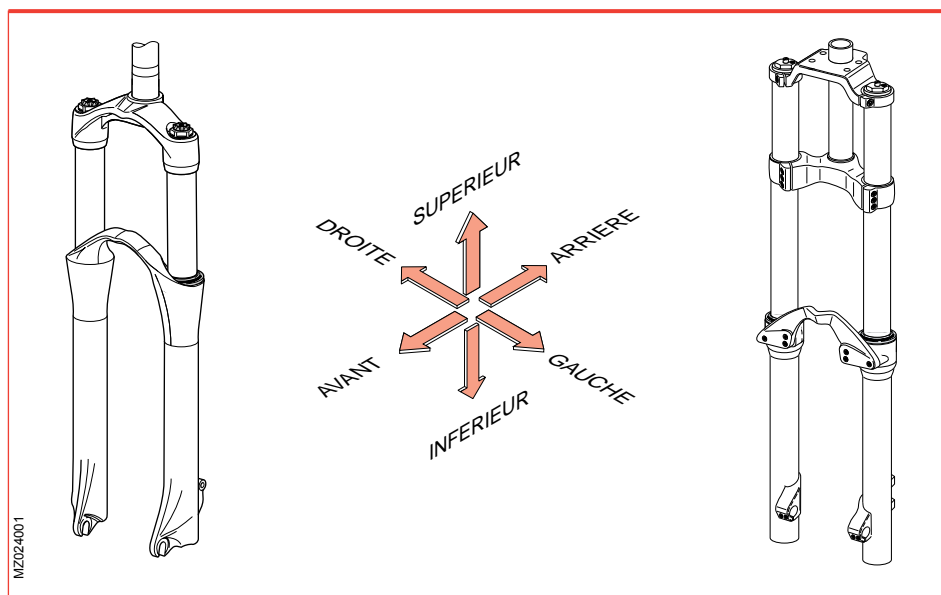


Fig. 1 - Orientation conventionnelle de la fourche

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.

2 TECHNICAL INFORMATION

2.1 Renseignements techniques

Les fourches MARZOCCHI sont équipées, en fonction d'amortisseur, de ressorts hélicoïdaux ou d'air.

Tab. 2.1: Système ressort

	Système ressort	
	Jambage droit	Jambage gauche
MX Comp Air	Air	
MX Comp Coil	Ressort hélicoïdal	
Mx Comp ETA	Air	Coil spring
MX Pro Air	Air	
MX Pro Coil	Ressort hélicoïdal	
MX Pro ETA	Air	Coil spring
Marathon RACE	Air	
Marathon SL	Air	
Marathon XC	Air	Coil spring
All Mountain SL	Air	
All Mountain 1	Air	Coil spring
All Mountain 2	Air	
	Ressort hélicoïdal *	
	Air	Coil spring *
All Mountain 3	Air	
	Ressort hélicoïdal *	
	Air	Coil spring *
Dirt Jumper I	Ressort hélicoïdal	
Dirt Jumper II	Ressort hélicoïdal	
Dirt Jumper III	Ressort hélicoïdal	
D-Street 24"	Ressort hélicoïdal	
Z1 FR SL	Air	
Z1 FR 1	Ressort hélicoïdal	
Z1 FR 2	Ressort hélicoïdal	
Z1 FR 3	Ressort hélicoïdal	
66 RC	Ressort hélicoïdal	
66 R	Ressort hélicoïdal	
66 VF	Ressort hélicoïdal	
888 RC	Ressort hélicoïdal	
888 R	Ressort hélicoïdal	
888 VF	Ressort hélicoïdal	
Junior T	Ressort hélicoïdal	
Monster	Ressort hélicoïdal	
Shiver SC	Ressort hélicoïdal	
Shiver DC	Ressort hélicoïdal	

* Configuration en option

2.2 Système d'amortissement

Les charges générées pendant les phases de compression et détente peuvent être amorties par des pistons à clapets hydrauliques ou par des cartouches spéciales.

Tab. 2.2: *Système d'amortissement*

	Système ressort	
	Jambage droit	Jambage gauche
MX Comp Air	Tige amortisseur SSV avec réglage intérieur détente	Tige amortisseur SSV non réglable
MX Comp Coil	Tige amortisseur SSV avec réglage intérieur détente	Tige amortisseur SSV non réglable
MX Comp ETA	Tige amortisseur SSV avec réglage intérieur détente	Cartouche ETA
MX Pro Air	Tige amortisseur SSVF avec réglage extérieur détente	Tige amortisseur SSV non réglable
MX Pro Coil	Tige amortisseur SSVF avec réglage extérieur détente	Tige amortisseur SSV non réglable
MX Pro ETA	Tige amortisseur SSVF avec réglage extérieur détente	Cartouche ETA
Marathon RACE	Cartouche DOPPIO AIR	
Marathon SL	Cartouche TST	Cartouche DOPPIO AIR
Marathon XC	Cartouche TST	TAS Cartridge
All Mountain SL	Cartouche TST	Cartouche DOPPIO AIR
All Mountain 1	Cartouche TST	TAS Cartridge
All Mountain 2	Tige amortisseur SSV avec réglage intérieur détente	Tige amortisseur SSV non réglable
	Cartouche HSCV avec réglage extérieur détente *	Cartouche ETA
	Tige amortisseur SSVF avec réglage extérieur détente*	
All Mountain 3	Tige amortisseur SSV non réglable	
	Tige amortisseur SSV non réglable *	Cartouche ETA *
Dirt Jumper I	Tige amortisseur SSV avec réglage extérieur détente	Tige amortisseur SSV non réglable
Dirt Jumper II	Tige amortisseur SSV avec réglage intérieur détente	Tige amortisseur SSV non réglable
Dirt Jumper III	Tige amortisseur SSV non réglable	Tige amortisseur SSV non réglable
D-Street 24"	Tige amortisseur SSV non réglable	Tige amortisseur SSV non réglable
Z1 FR SL	Cartouche TST	Cartouche DOPPIO
Z1 FR 1	Cartouche TST	Cartouche ETA
Z1 FR 2	Cartouche HSCV avec réglage extérieur détente	Tige amortisseur non réglable
Z1 FR 3	Tige amortisseur SSV non réglable	

	Système ressort	
	Jambage droit	Jambage gauche
66 RC	Cartouche HSCV avec réglage extérieur détente	Cartouche HSCV avec réglage extérieur compression en fin de débattement
66 R	Cartouche HSCV avec réglage extérieur détente	Tige amortisseur SSVF non réglable
66 VF	Tige amortisseur SSVF non réglable	
888 RC	Cartouche HSCV avec réglage extérieur détente	Cartouche HSCV avec réglage extérieur compression en fin de débattement
888 R	Cartouche HSCV avec réglage extérieur détente	Tige amortisseur SSVF non réglable
888 VF	Tige amortisseur SSVF non réglable	
Junior T	Tige amortisseur SSV non réglable	
Monster	Cartouche HSCV avec réglage extérieur détente et réglage extérieur compression en fin de débattement	Cartouche HSCV avec réglage extérieur compression
Shiver SC	Cartouche HSCV avec réglage extérieur détente	
Shiver DC	Cartouche HSCV avec réglage extérieur détente	

* Configuration en option

SSV: le système SSV grâce au clapet sensible à la vitesse permet de 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. Les pistons SSV peuvent être fixes ou réglables dans la détente au moyen de réglages localisés à l'intérieur.

SSVF: dans le système SSVF, l'évolution du système SSV, la sensibilité de la fourche est encore améliorée, grâce au clapet préchargé à ressort.

Les pistons SSVF peuvent être fixes ou réglables dans la détente au moyen de réglages localisés à l'extérieur.

HSCV: le système HSCV permet un amortissement plus contrôlé, en adaptant la sensibilité de la fourche au type de terrain et en offrant une résistance au talonnement en fin de course. Le système HSCV peut absorber les chocs les plus violents, en aidant le cycliste à garder le contrôle du vélo.

Les cartouches HSCV peuvent être équipées de réglage extérieur de la détente ou de la compression.

ETA : le système ETA permet le réglage « en marche » du débattement en détente, en bloquant la fourche tout en gardant 25 + 30 mm de débattement.

TAS: le système TAS non seulement permet, comme le système ETA, le réglage du débattement en détente, mais aussi la variation du débattement total et donc une augmentation de la longueur maximale de la fourche de 20 mm.

TST: le système TST utilise une cartouche sillée avec poumon en caoutchouc pour le ramassage de l'huile. La cartouche TST est douée dans la partie inférieure d'un registre en détente et dans la partie supérieure d'un registre en compression à 5 positions.

DOPPIO AIR: le système DOPPIO AIR est équipé de trois chambres à air indépendantes qui permettent de personnaliser le réglage en fonction des nécessités du cycliste.

2.3 Lubrification et refroidissement

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.

Dans les fourches équipées d'élastomères, la lubrification des éléments internes sujets à frottement est réalisée par l'emploi de graisse.

2.4 Bague de glissement et joints d'étanchéité

Le glissement des plongeurs à l'intérieur des fourreaux s'effectue au moyen de deux 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 fourreau.

3 INSTALLATION

3.1 Installation sur le cadre

Fig. 2

La fourche est livrée avec un tube de direction du type « A-Head-Set » 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 expérimenté, instruit et spécialisé.

ATTENTION!

Le montage du système de suspension nécessite de connaissances spécialisées, d'équipement et d'expérience. Une aptitude mécanique générique peut ne pas être suffisante pour une installation correcte. Nous vous prions de faire exécuter l'installation de votre système de suspension exclusivement par un Marzocchi Suspension Center autorisé. Une installation incorrecte peut causer des dommages à votre système de suspension Marzocchi, peut occasionner un accident, des lésions au cycliste ou la mort.

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!

Sur tous les modèles à double té de la série Bomber MY 2005 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 la zone ombragée indiquée dans l'Fig. 2A.*
- *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.*
- *La distance entre le pneu gonflé et la partie inférieure du té inférieur, avec la fourche en fin de débattement doit être au moins de 4 mm.*

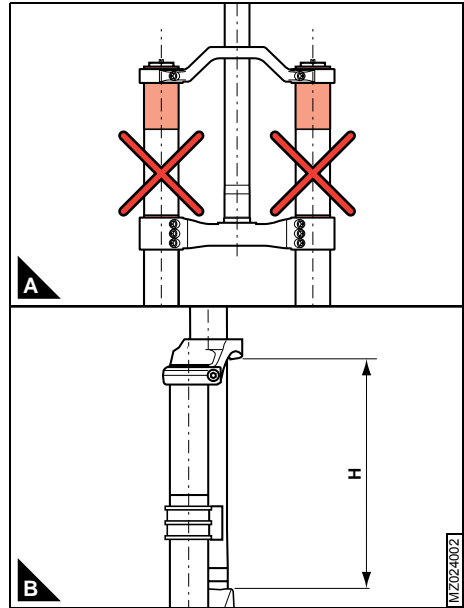


Fig. 2 - Installation sur le cadre fourches à double té: (2A) Fixation tés de direction, (2B) Longueur maximale tube de direction entre les deux tés.

- *Sur les modèles Monster la distance entre la partie inférieure du té inférieur et le cache-poussière, avec la fourche en fin de débattement doit être au moins de 4 mm.*
- *Sur les modèles à double té la longueur maximale du tube de direction comprise entre les deux tés (voir Fig. 2B) doit être inférieure aux valeurs (H) indiquées dans le Tab. 3.1.*

Tab. 3.1: Longueur maximale tube de direction entre les deux tés.

Fourche	Longueur maximale tube de direction entre les deux tés.
888 Series	164 mm
888 Series (avec té de direction sup. haut)	184 mm
Junior T	184 mm
Shiver DC (avec té de direction sup. standard)	145 mm
Shiver DC (avec té de direction sup. haut)	163 mm
Monster T	190 mm

3.2 Installation du système de freinage

Fig. 3

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

ATTENTION!

Le montage du système de freinage nécessite de connaissances spécialisées, d'équipement et d'expérience. Une aptitude mécanique générique peut ne pas être suffisante pour une installation correcte. Nous vous prions de faire exécuter l'installation de votre système de freinage exclusivement par un Marzocchi Suspension Center autorisé. En particulier, une

installation incorrecte du système de frein à disque peut engendrer des contraintes et occasionner la rupture des supports d'étrier, en occasionnant par conséquent la perte de contrôle du vélo, un accident, des lésions au cycliste ou la mort.

Assurez-vous que le montage du système de freinage est effectué suivant les indications du fabricant du système même.

Assemblez exclusivement des systèmes de freinages qui soient conformes aux spécifications de la fourche, en suivant les indications données dans les tableaux de récapitulation contenues dans ce manuel.

Tab. 3.2: Prédispositions système de freinage

Fourche	Prédisposition V-Brake	Dimensions maximales du disque
Marathon (except Marathon Race) - MX	Prédisposition amovible V-Brake	XC INTL STD 6"
Marathon Race	Prédisposition fixe V-Brake	XC INTL STD 6"
66 - 888 - All Mountain - Dirt Jumper - Shiver SC - Shiver DC - Z1 FR - Junior T	/	XC INTL STD 8" #
D-Street	Prédisposition amovible V-Brake	XC INTL STD 8" #
Monster T	/	8" Post Mount

L'installation du disque de 8" est possible avec adaptateur spécifique qui devra être fourni du constructeur du système de freinage.

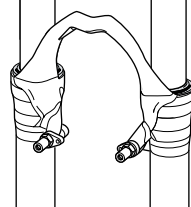
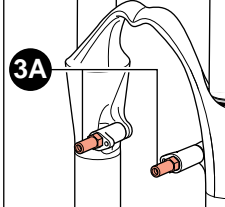
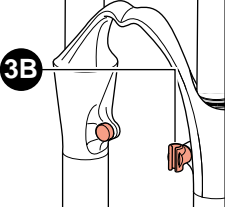
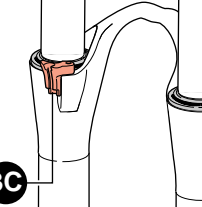
			
Prédisposition fixe système V-Brake	Prédisposition amovible système V-Brake	Prédisposition supports gaines système frein à disque	Prédisposition supports gaines système frein à disque
Marathon Race	D-Street 24" MX Series Marathon Series (escluso Marathon Race)	66 Series 888 Series All Mountain Series D-Street 24" Dirt Jumper Series Z1 FR Series	

Fig. 3 - Prédispositions système de freinage

⚠ ATTENTION!

Il faut considérer que le filetage des tasseaux (3A) est traité avec un revêtement évitant le dévissage ; les tasseaux enlevés ne doivent plus être réutilisés, car ils perdent ce type de traitement.

Vérifier avant toute utilisation que le tube du système de freinage à disque est bien serré au support approprié (3B, 3C).

⚠ ATTENTION!

Le câble de frein ne doit jamais toucher le té et les tubes plongeurs.

3.3 Montage de la roue

Tab. 3.3: Dimension maximale de la roue

Fourche	Dimension maximale roue
D-Street	2,5" x 24"
All Mountain - Dirt Jumper - Z1 FR - Shiver SC - Shiver DC - Junior T	2,8" x 26"
Marathon - MX	2,2" x 26"
66 - 888 - Monster T	3,0" x 26"

Au cas où il s'avérerait nécessaire d'installer des roues ayant des dimensions supérieures, il faudra s'assurer que:

- Le pneu tourne librement, sans interférences avec l'arceau ou le système de freinage V-Brake.
- La distance entre le pneu gonflé et la partie inférieure du té inférieur, avec les jambages entièrement comprimés jusqu'à la fin de débattement, est au moins de 4 mm.

3.4 Système retenue de l'axe de roue

Fig. 4

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 avec axe débouchant de \varnothing 20 mm.

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.

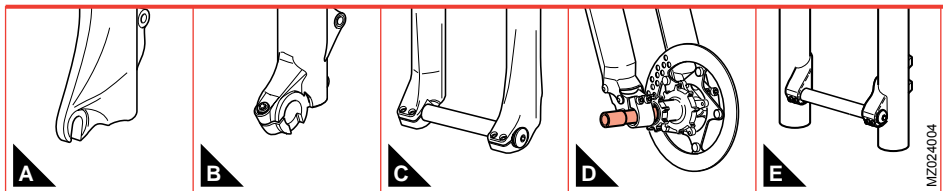


Fig. 4 - Systèmes retenue de l'axe de roue: (4A) bas de fourche standard, (4B) axe de roue débouchant \varnothing 20 mm (fourches avec plongeurs de \varnothing 32 mm), (4C) axe de roue débouchant \varnothing 20 mm (fourches 66 Series et 888 Serie), (4D) axe de roue débouchant \varnothing 20 mm (Shiver Series), (4E) axe de roue débouchant \varnothing 20 mm (Monster T).

3.4.1 Montage de la roue sur fourche avec bas de fourche standard

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

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; la roue ne devrait entrer en contact ni s'approcher à aucune partie de la fourche
- Soulever la roue avant, la faire tourner quelques fois pour vérifier l'alignement avec le frein à disque et la distance par rapport au frein à disque ou aux patins de frein V-Brake. Contrôler le manuel d'instructions du système de freinage pour les renseignements corrects.

3.4.2 Montage de la roue sur fourches \varnothing 32 mm avec axe de roue débouchant \varnothing 20 mm

Fig. 5

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

- Introduire l'axe (5A) à travers le support de la roue côté droit, la roue et le support de la roue côté gauche.
- Avec une clé Allen de 6 mm serrer l'axe de roue au couple de serrage prévu (15 ± 1 Nm), en intervenant sur le bouchon (5B).
- Contrôler l'alignement correct fourche / roue en comprimant quelques fois la fourche ; la roue ne devrait entrer en contact ni s'approcher à aucune partie de la fourche. Soulever la roue avant, la faire tourner quelques fois pour vérifier l'alignement avec le frein à disque. Contrôler le manuel d'instructions du système de freinage pour les renseignements corrects.
- Serrer les vis (5C) positionnées sur les deux bas de fourche au couple prescrit (6 ± 1 Nm (10 ± 1 Nm pour D-Street 24")), à l'aide d'une clé Allen de 4 mm (5 mm pour D-Street 24").

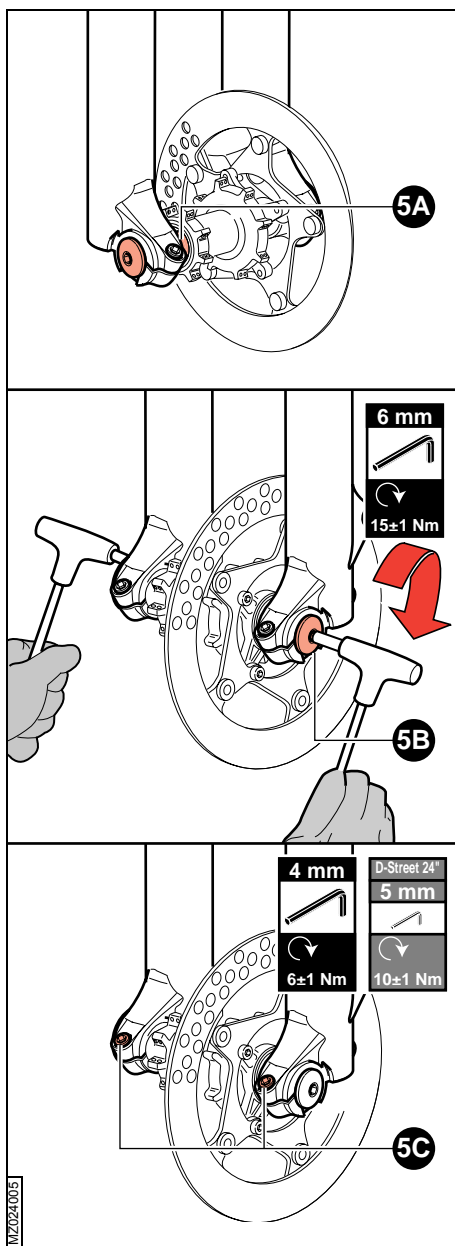


Fig. 5 - Montage de la roue sur fourches \varnothing 32 mm avec axe de roue débouchant \varnothing 20 mm

3.4.3 Montage de la roue sur fourches 66 Series et 888 Series

Fig. 6

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

- Introduire l'axe (6A) à travers le support de la roue côté droit, la roue et le support de la roue côté gauche.
- Avec une clé Allen de 6 mm serrer l'axe de roue au couple de serrage prévu (15 ± 1 Nm), en intervenant sur le bouchon (6B)
- Contrôler l'alignement correct fourche / roue en comprimant quelques fois la fourche ; la roue ne devrait entrer en contact ni s'approcher à aucune partie de la fourche. Soulever la roue avant, la faire tourner quelques fois pour vérifier l'alignement avec le frein à disque. Contrôler le manuel d'instructions du système de freinage pour les renseignements corrects.
- Serrer les vis (6C) positionnées sur les deux bas de fourche au couple prescrit (6 ± 1 Nm), à l'aide d'une clé Allen de 4 mm, en suivant la séquence 1-2-1.

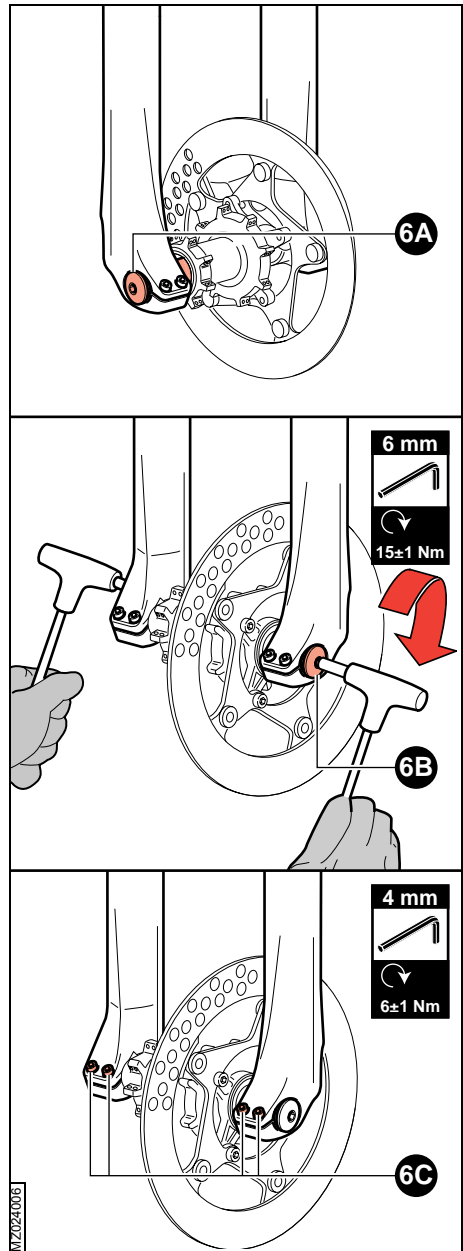


Fig. 6 - Montage de la roue sur fourches 66 Series et 888 Series

3.4.4 Montage de la roue sur fourches Shiver Series

Fig. 7

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

- Introduire l'axe (7A) à travers le support de la roue côté droit, la roue et le support de la roue côté gauche.
- Avec une clé Allen de 6 mm serrer la vis (7B) sur le côté gauche au couple de serrage prévu (15 ± 1 Nm)
- Contrôler l'alignement correct fourche / roue en comprimant quelques fois la fourche ; la roue ne devrait entrer en contact ni s'approcher à aucune partie de la fourche. Soulever la roue avant, la faire tourner quelques fois pour vérifier l'alignement avec le frein à disque. Contrôler le manuel d'instructions du système de freinage pour les renseignements corrects.
- Serrer les vis (7C) positionnées sur les deux bas de fourche au couple prescrit (10 ± 1 Nm), à l'aide d'une clé Allen de 5 mm, en suivant la séquence 1-2-1.

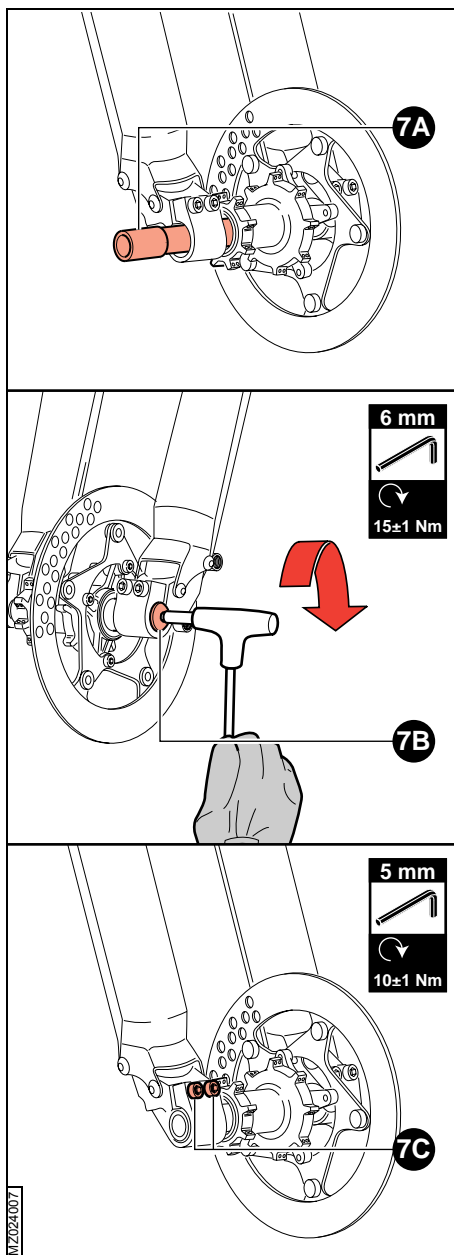


Fig. 7 - Montage de la roue sur fourches Shiver Series

3.4.5 Montage de la roue sur fourches MONSTER Series

Fig. 8

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 (8A) qui bloquent l'arceau (8B) par le biais d'une clé Allen de 4 mm
- Introduire l'axe (8C) à travers le support de roue droit, la roue et le support de roue gauche.
- Visser la vis (8D) de l'axe sur le côté gauche au moyen d'une clé Allen de 6 mm et serrer au couple prescrit (15 ± 1 Nm).
- Contrôler l'alignement correct fourche / roue en comprimant quelques fois la fourche ; la roue ne devrait entrer en contact ni s'approcher à aucune partie de la fourche. Soulever la roue avant, la faire tourner quelques fois pour vérifier l'alignement avec le frein à disque. Contrôler le manuel d'instructions du système de freinage pour les renseignements corrects.
- Au moyen d'une clé Allen de 5 mm serrer les vis (8E) positionnées sur les deux bas de fourche au couple prescrit (10 ± 1 Nm), en suivant la séquence 1-2-1.
- Au moyen d'une clé Allen de 4 mm serrer les vis (8A) au couple prescrit (6 ± 1 Nm), en suivant la séquence 1-2-3-2-1.

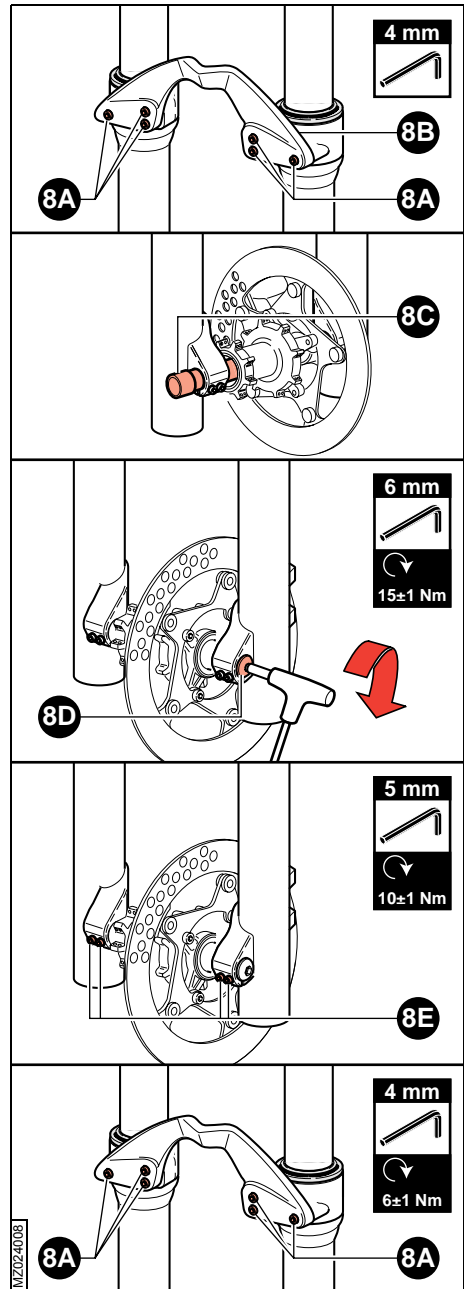


Fig. 8 - Montage de la roue sur fourches Monster Series

3.5 Installation garde-boue

Fig. 9

Les modèles 66, 888, All Mountain, Junior T, Z1 FR peuvent être équipés avec un garde-boue.

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

Le montage du garde-boue (**9A**) doit être effectué en interposant la petite bague de renforcement (**9B**) entre vis et garde-boue, comme il est indiqué dans l'illustration, et en serrant les vis (**9C**) avec une clé fixe de 8 mm jusqu'au couple prévu (6 ± 1 Nm).

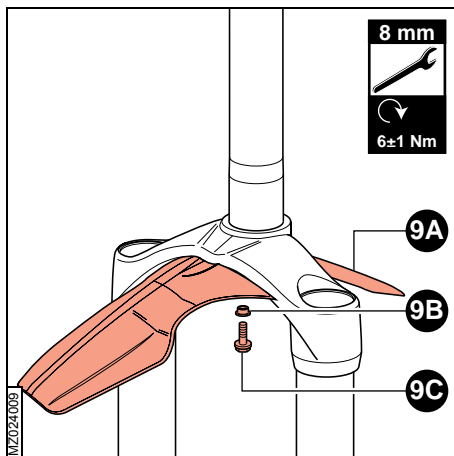


Fig. 9 - Installation garde-boue

3.6 Installation support guidon

Les fourches avec double té peuvent être équipées de support guidon (le support guidon peut être fourni avec la fourche ou acheté séparément)

3.6.1 Installation support guidon pour tous les modèles avec double té sauf 888 Series

Fig. 10

Pour l'installation suivre avec attention le procédé suivant.

- Installer le support inférieur (**10A**) du guidon sur le té supérieur en faisant correspondre les trous.
- Bloquer le support guidon en serrant les vis (**10B**) au couple prévu (10 ± 1 Nm), en utilisant une clé Allen de 5 mm.
- Installer le guidon, en position centrale par rapport au support.
- Bloquer le guidon avec le cavalier approprié (**10C**).
- Serrer les vis (**10D**) au couple prévu (10 ± 1 Nm) en utilisant une clé Allen de 5 mm.

Si nécessaire, il est possible d'acheter comme pièce détachée des coquilles de réduction (**10E**) qui permettent l'installation de guidons avec diamètre différent.

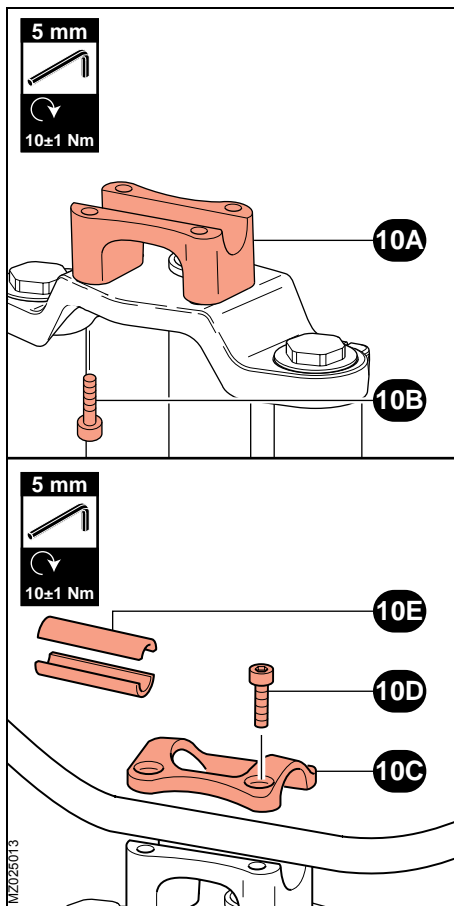


Fig. 10 - Installation support guidon

3.6.2 Installation support guidon 888 Series

Fig. 11

Pour l'installation suivre avec attention le procédé suivant.

- Installer le support inférieur (**11A**) du guidon sur le té supérieur en faisant correspondre les trous.
- Bloquer le support guidon en serrant les vis (**11B**) au couple prévu (**6±1 Nm**), en utilisant une clé Allen de 4 mm.
- Installer le guidon, en position centrale par rapport au support.
- Bloquer le guidon avec les cavaliers appropriés (**11C**).
- Serrer les vis (**11D**) au couple prévu (**6±1 Nm**) en utilisant une clé Allen de 4 mm.

Si nécessaire, il est possible d'acheter comme pièce détachée des coquilles de réduction (**11E**) qui permettent l'installation de guidons avec diamètre différent.

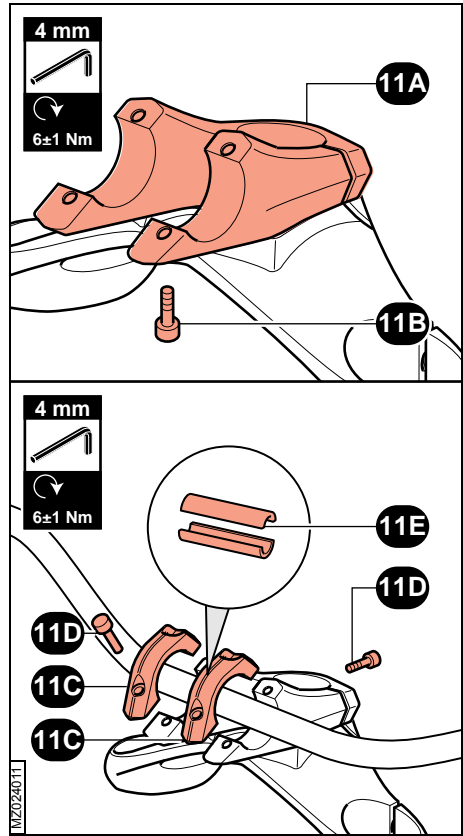


Fig. 11 - Installation support guidon 888 Series

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.










ATTENTION!

Les opérations accompagnées de ce symbole  doivent être exécutées exclusivement auprès d'un centre agréé MARZOCCHI.

Tab. 4.1: Inconvénients - Causes - Remèdes





Inconvénient	Cause	Remède
La fourche présente trop d'enfoncement initial	Ressort trop souple ou huile trop fluide	Augmenter la pré-charge du ressort
		 Augmenter la pré-charge du ressort 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)

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
Bruit anormal provenant de la cartouche TAS	Cartouche TAS endommagée		Contacter un centre d’assistance pour vérifier le fonctionnement correct de la fourche
Le bouton de la commande TAS tourne pendant l’usage			

 **ATTENTION!**

Les opérations accompagnées de ce symbole  doivent être exécutées exclusivement auprès d’un centre agréé MARZOCCHI.

Tab. 4.2: Tableau d’entretien périodique

Opérations d’entretien général	Utilisation	
	Intensive	Normale
Vérification du serrage des vis au couple prévu	Avant chaque utilisation	
Nettoyage jambages	Après chaque utilisation	
Contrôle pression de l’air	Avant chaque utilisation	10 heures
Purge de l’air (Monster T)	Avant chaque utilisation	10 heures
Contrôle joints 	25 heures	50 heures
Vidange de l’huile fourche 	50 heures	100 heures
Vidange de l’huile cartouche TST 	25 heures	50 heures
Remplacement joints fourche / Cartouche TST / Cartouche DOPPIO AIR 	50 heures	100 heures

4.2 Normes générales de sécurité

- Après un démontage complet, toujours utiliser des joints neufs originels 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 **Tab. 6.14: 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.
- 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.
- Tous les composants des fourches Marzocchi sont métriques. 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.
- 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.
- Ce manuel n'a pas pour objectif d'expliquer le montage / démontage de la fourche du vélo, de la roue, 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 nécessaires.
- Utiliser uniquement des pièces détachées d'origine Marzocchi.
- 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 jambages

Le cache-poussière des fourches est graissé par le constructeur, cela aidant le coulissement du plongeur, surtout après une longue période d'inactivité de la fourche.

Cette graisse, suite à l'utilisation de la suspension, peut fondre et adhérer aux plongeurs en donnant l'impression erronée d'une fuite d'huile.

Nettoyer avec soin les surfaces extérieures de la fourche après chaque utilisation, avec une attention particulière aux plongeurs et aux cache-poussière.



ATTENTION!

Les dépôts de boue ou de poussière peuvent causer des dommages sérieux au système de suspension, s'ils ne sont pas enlevés immédiatement.

4.4 Purge de l'air Monster T

Fig. 12

Cette opération doit être exécutée sur la fourche installée sur le vélo en position d'extension complète (roue avant soulevée du sol).

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 ($2\pm 0,5$ Nm), en faisant attention à ne pas endommager le joint d'étanchéité (B).

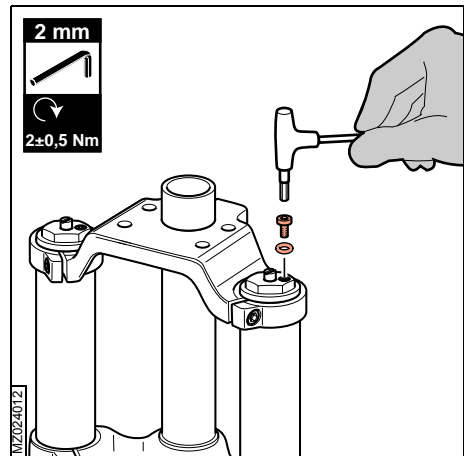


Fig. 12 - Purge de l'air Monster T

5 RÉGLAGES

Grâce à un réglage correct, il est possible d'obtenir les meilleures performances du système de suspension.

Dans ce paragraphe vous trouverez comment faire pour réaliser une correcte mise au point des fourches Marzocchi.

Pour obtenir le réglage optimal il est nécessaire d'exécuter plusieurs tests pour mieux comprendre comment opérer.

Le réglage optimal est influencé par la géométrie du cadre du VTT, le poids du cycliste, le type de terrain et d'obstacles, mais aussi par des facteurs personnels liés au style de conduite ; il est donc impossible de fournir des données objectives concernant le réglage désiré.

Néanmoins, si vous suivez les instructions ci-dessous avec attention, vous pourrez trouver le réglage optimal dans un bref délai.

Le réglage de la fourche doit être fait en intervenant sur un seul registre à la fois, en prenant des notes sur les opérations exécutées et les améliorations obtenues.



ATTENTION!

Pendant les opérations de réglage ne pas forcer les registres au-delà des butées et ne pas gonfler d'air au-delà de la pression maximale conseillée.



ATTENTION!

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



ATTENTION!

L'utilisation d'autres pompes peut être préjudiciable à l'opération de gonflage et peut causer des dysfonctionnements de la fourche ou l'endommager de quelque façon.



NOTE

Une fois obtenu le réglage idéal, il est conseillé de prendre note du numéro de « clics » ou de rotations du registre par rapport à la position de complètement serré (registre complètement tourné dans le sens des aiguilles d'une montre), afin que le rétablissement du réglage original soit plus rapide au cas de variations.

5.1 Kits réglage et ressorts

Pour tout renseignement concernant le kit d'augmentation du débattement, les kits de réglage et les ressorts avec dureté (K) différente, consultez le site web www.marzocchi.com.

5.2 Précharge du ressort

La précharge du ressort optimale est celle qui permet d'obtenir l'enfoncement dû au poids du cycliste (SAG) désiré (voir par. SAG page 163). La précharge du ressort peut être faite, selon les modèles, par des registres mécaniques ou bien par la pression de l'air qui se trouve à l'intérieur du jambage.

Sur les modèles équipés avec réglage mécanique chaque rotation du registre correspond à une compression du ressort de 1 mm.



ATTENTION!

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.

5.3 Air Positif

L'air positif est le système ressort des fourches avec air.

La pression optimale de l'air positif permet d'obtenir le SAG désiré (voir par. SAG page 163).

SAG

Le SAG correspond à l'enfoncement de la fourche dû au poids du cycliste.

Comment le mesurer

Fig. 13

Pour mesurer le SAG il est suffisant de procéder comme il suit.

Mesurer la partie du jambage comprise entre le té inférieur et le cache-poussière, en prenant note de la valeur (A).

Répéter la mesure, en s'asseyant sur le vélo et prendre note de la valeur (B).

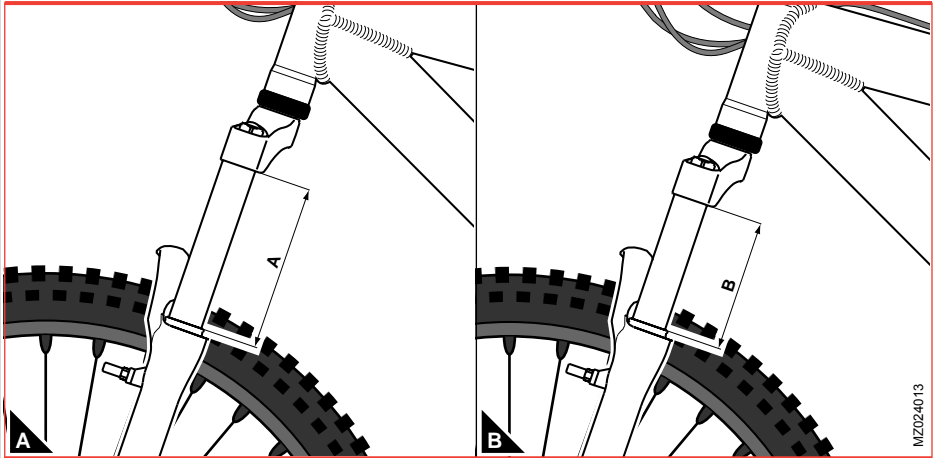


Fig. 13 - Mesurer le SAG

$$\text{SAG} = A - B$$

Comment trouver le SAG optimal

Le sag optimal correspond au 15-20% pour les fourches de Cross-Country et All Mountain et au 25-30% pour les fourches de Freeride et Downhill.

Afin de pouvoir calculer le SAG pour sa propre fourche il suffit de faire ce calcul :

$$\text{SAG} = T \times S \quad (T = \text{débattement total} ; S = \text{pourcentage d'enfoncement conseillé})$$

5.4 Air négatif

En introduisant de l'air pressurisé par le biais de la valve, il est possible de diminuer le frottement de premier départ de la fourche.

En augmentant la pression à l'intérieur du jambage, on augmente la force aidant la fourche à commencer son coulissement.

En outre, l'air négatif permet de régler la valeur maximale de débattement jusqu'à 20 mm.

En augmentant la pression à l'intérieur du jambage, on réduit le débattement.

5.5 PAR – Air progressif en fin de débattement

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 compression en fin de débattement des jambages.

En augmentant la pression à l'intérieur du jambage, on augmente le freinage exercé dans la phase finale de la compression.

5.6 Réglage détente

À travers le réglage de la détente il est possible de contrôler la vitesse de détente de la fourche suite à une compression.

Un réglage correct de la vitesse de détente permet d'obtenir un vélo stable dont la roue est à même de copier fidèlement les obstacles du terrain.

Un réglage trop réactif de la fourche peut engendrer l'insécurité de l'avant-train et le basculement du VTT. Au contraire, un réglage trop lent peut causer des problèmes dans l'impact avec des obstacles multiples, où la suspension n'arrive pas à revenir en position de détente complète entre un obstacle et l'autre. Le réglage de la vitesse de détente est possible à travers des registres internes ou externes.

5.7 Réglage compression

À travers le réglage de la compression il est possible de contrôler la vitesse de compression. Le réglage de la compression peut être fait selon les nécessités du cycliste et il doit prévenir l'enfoncement de la fourche jusqu'à la fin de débattement.

Un réglage « dur » de la compression permet une meilleure stabilité et donc une conduite plus agressive en rendant le VTT plus réactive, tandis qu'un réglage plus « souple » implique moins de stabilité mais une conduite moins « nerveuse ». Les réglages de la compression, selon les modèles, peuvent contrôler l'amortissement en compression sur tout le débattement ou bien intervenir de façon progressive seulement dans la partie terminale du débattement.

5.8 ETA (Extension Travel Adjust)

La cartouche ETA permet le réglage « en marche » de l'amortissement en détente, en réduisant la longueur de la fourche, tout en gardant 30 mm de débattement.

Le réglage prévoit deux positions.

Position LOCK

En tournant le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre, l'on active le fonctionnement de la cartouche ETA.

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 UNLOCK

En tournant le bouton dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, l'on rétablit le fonctionnement normal de la fourche, en désactivant la fonction de la cartouche ETA.



ATTENTION!

En aucun cas, il ne faut utiliser la position de « LOCK » dans les descentes difficiles, car la fourche ne pourrait réagir face aux aspérités du parcours dans des conditions de sécurité suffisantes, en causant la perte de contrôle du vélo, un accident, des lésions au cycliste ou la mort.

5.9 TAS (Travel Adjustment System)

La cartouche TAS offre, outre la possibilité de régler « en marche » l'amortissement en détente en réduisant la longueur de la fourche mais en gardant 30 mm de débattement (voir par. 5.8 ETA (Extension Travel Adjust)), la possibilité de modifier le débattement maximale et la longueur de la fourche pour l'adapter aux exigences spécifiques du cycliste et à la géométrie du cadre.



ATTENTION!

Avant de procéder au réglage de la cartouche TAS il est nécessaire de dégonfler complètement la chambre à air positif située sur le jambage droit et ensuite rétablir la pression correcte.

- En tournant le bouton situé dans la partie inférieure du jambage dans le sens des aiguilles d'une montre, on réduit le débattement maximale et la longueur de la fourche.
- En tournant le bouton situé dans la partie inférieure du jambage dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, on augmente le débattement maximale et la longueur de la fourche.



ATTENTION!

Ne JAMAIS forcer le bouton au-delà des butées, car la fourche pourrait être endommagée et devenir dangereuse pour le cycliste.

5.10 TST (Terrain Selection Technology)

Le système TST permet le réglage de l'amortissement de la fourche.

La cartouche TST est équipée, dans la partie inférieure, d'un registre en détente (voir par. 5.6 Réglage détente) et dans la partie supérieure d'un registre en compression à 5 positions.

Elle permet au cycliste d'obtenir le réglage idéal pour tout type de terrain.

Le registre, située dans la partie supérieure, dispose de cinq positions principales (CL, +, AM, -, DS).

Grâce aux 5 positions offertes par le registre, le cycliste peut obtenir rapidement le réglage idéal pour tout type de terrain.

Tab. 5.1: Tableau positions commande TST

DS	Réglage idéal pour la descente
- AM +	Réglage idéal pour All Mountain
CL	Réglage idéale pour la montée, fourche bloquée



ATTENTION!

En aucun cas, il ne faut utiliser la position de « CL » dans les descentes difficiles, car la fourche ne pourrait réagir face aux aspérités du parcours dans des conditions de sécurité suffisantes, en causant la perte de contrôle du vélo, un accident, des lésions au cycliste ou la mort.

Tab. 5.2: Réglages présents sur les fourches

	Adjustments													
	Précharge du ressort avec bouton de réglage	Précharge du ressort	Précharge du ressort avec air	Air positif (système ressort)	Air négatif	Air « progressif	Réglage détente intérieur	Réglage détente extérieur	Réglage compression	Réglage compression en fin de débattement	ETA (Extension Travel Adjust)		TAS (Travel Adjustment System)	TST (Terrain Selection Technology)
MX Comp			X2°	X2			DR.				GAU.°			Tab. 6.2
MX Pro			X2°	X2				DR.			GAU.°			
Marathon RACE				X2	DR.	DR.		GAU.					GAU.	Tab. 6.3
Marathon SL				X2	GAU.	GAU.		DR.					DR.	
Marathon XC				DR.				DR.			GAU.	GAU.	DR.	
All Mountain SL				X2	GAU.	GAU.		DR.					DR.	Tab. 6.4
All Mountain 1				DR.				DR.			GAU.	GAU.	DR.	
All Mountain 2			X2°	X2			DR.	DR.°			GAU.°			
All Mountain 3			X2°	X2							GAU.°			
Dirt Jumper I			X2					DR.						Tab. 6.5
Dirt Jumper II			X2				DR.							
Dirt Jumper III			X2											
D-Street 24"			X2											Tab. 6.6
Z1 FR SL				X2	GAU.	GAU.		DR.					DR.	Tab. 6.7
Z1 FR 1			DR.					DR.			GAU.			
Z1 FR 2			DR.					DR.						
Z1 FR 3			X2								GAU.°			
66 RC			X2					DR.		GAU.				Tab. 6.8
66 R			X2					DR.						
66 VF			X2											
888 RC		X2						DR.		GAU.				Tab. 6.9
888 R		DR.						DR.						
888 VF														
Junior T	X2													Tab. 6.10
Monster								DR.	GAU.	DR.				Tab. 6.11
Shiver SC	X2							X2						Tab. 6.12
Shiver DC	X2							X2						Tab. 6.13

° Configuration en option

Tab. 5.3: Explication

X2	Réglage sur les deux jambages
DR.	Réglage sur le jambage droit
GAU.	Réglage sur le jambage gauche

 **ATTENTION!**

Les références « droit » et « gauche » suivent la convention indiquée au par. 1.1.1.

6 TABLEAUX DE RÉCAPITULATION

Les tableaux qui suivent résument les caractéristiques principales des modèles de la collection Marzocchi Bomber, en indiquant les réglages possibles et leur exécution.

Tab. 6.1: Lecture des tableaux de récapitulation

Catégorie fourche

Modèle fourche

Notes

Débâtements disponibles





Prédisposition frein V-Brake

Dimensions maximales roue

Prédisposition frein à disque

Diamètre jambages

Type bas de fourche

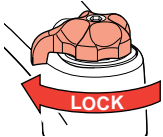
All Mountain				
All Mountain SL	110 - 130 ** / 130 - 150 **	STD	INTL STD 6" *	NON
All Mountain 1	110 - 130 *** / 130 - 150 ***	STD	INTL STD 6" *	NON
All Mountain 2	110 - 130 -150	STD	INTL STD 6" *	NON
All Mountain 3	110 - 130 -150	STD	INTL STD 6" *	NON

* L'installatiòn du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage

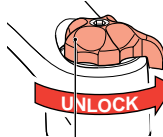
** réglable à travers air négatif

*** réglable à travers TAS

All Mountain 1



All Mountain 2



All Mountain 3

ETA – Jambage gauche

En tournant le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre, l'on active le fonctionnement de la cartouche ETA.

En tournant le bouton dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, l'on rétablit le fonctionnement normal de la suspension.

Poids du cycliste	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pression air positif	bar	2,00 - 2,75	2,40 - 3,10	2,90 - 3,80	3,60 - 4,50
	lbs	30 - 40	35 - 45	42 - 52	52 - 65
Pression air positif (jambage TST)	bar	<= 2,00	2,00 - 2,75	2,75 - 3,40	>= 4,20
	psi	<= 30	30 - 40	40 - 50	>= 60
Pression air négatif	bar		5,00 - 15,00		
	psi		73 - 217		
Pression air PAR	bar		0 - 2,00		
	psi		0 - 30		
Pression air de précharge	bar		0 - 1,00		
	psi		0 - 15		

Opérations de réglage

Tableau récapitulatif pressions de l'air







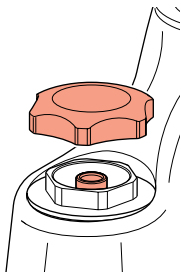
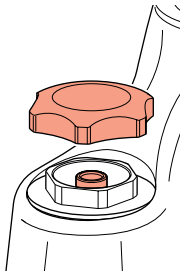
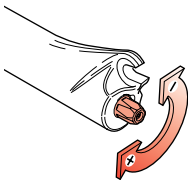
Option

Modèles intéressés







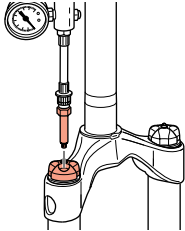
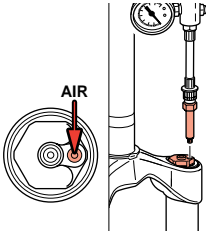
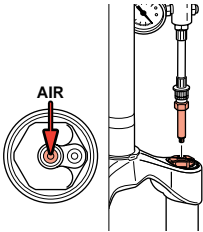
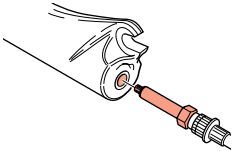
⚠ ATTENTION!

ME2024 **Marzocchi se réserve le droit de modifier les données et les caractéristiques contenues dans les tableaux avec ou sans préavis.**

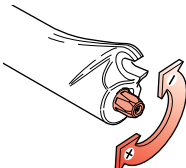
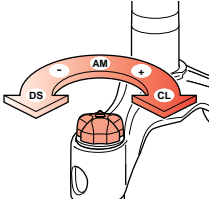
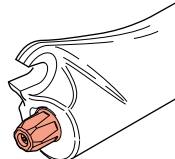
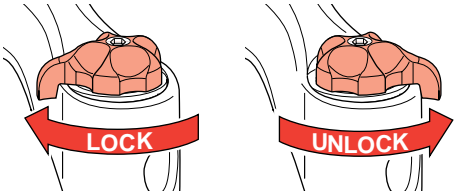
Tab. 6.2: Mx Series

MX				
MX Comp Air	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	Prédisposition amovible V-Brake
MX Comp Coil	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	Prédisposition amovible V-Brake
MX Comp + ETA	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	Prédisposition amovible V-Brake
MX Pro Air	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	Prédisposition amovible V-Brake
MX Pro Coil	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	Prédisposition amovible V-Brake
MX Pro + ETA	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	Prédisposition amovible V-Brake
			 30 mm	 2,2" x 26"
MX Comp Air		MX Comp +ETA	MX Pro Air	MX Pro + ETA
		<p>Air Positif – les deux jambages (seulement jambage droit pour versions +ETA)</p> <p>Enlever le bouchon de protection.</p> <p>Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.</p> <p>Remonter le bouchon de protection.</p>		
MX Comp Coil		MX Pro Coil		
		<p>Précharge du ressort avec air – les deux jambages</p> <p>Enlever le bouchon de protection.</p> <p>Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.</p> <p>Remonter le bouchon de protection.</p>		
		MX Pro Air	MX Pro Coil	MX Pro + ETA
		<p>Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit</p> <p>Tourner le registre 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.</p> <p>Tourner le registre 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.</p>		







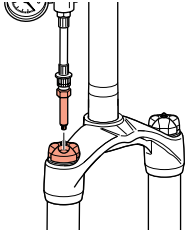
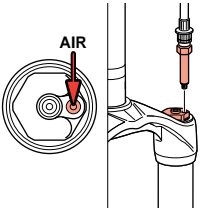
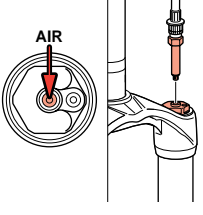
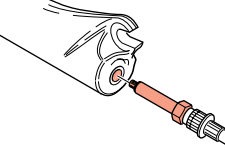
Tab. 6.3: Marathon Series

Marathon				
Marathon Race	80	STD	INTL STD 6"	prédisposition fixe V-Brake
Marathon SL	100 - 120*	STD	INTL STD 6"	prédisposition fixe V-Brake
Marathon XC	100 - 120**	STD	INTL STD 6"	prédisposition fixe V-Brake
* réglable à travers TAS ** réglable à travers air négatif			 30 mm	 2,2" x 26"
Marathon Race		Marathon SL		Marathon XC
	Air positif cartouche TST – Jambage droit (Jambage gauche sur Marathon Race)			
Enlever le bouchon de protection en caoutchouc marqué par « AIR » et tourner le bouton TST jusqu'à découvrir la valve de l'air.				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Remonter le bouchon de protection en caoutchouc et rétablir la réglage correct au moyen du bouton TST.				
Marathon Race		Marathon SL		
	Air positif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche (Jambage droit sur Marathon Race)			
Enlever le bouchon de protection.				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve positionnée à l'extérieur et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Serrer à fond le bouchon de protection.				
Marathon Race		Marathon SL		
	Air négatif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche (Jambage droit sur Marathon Race)			
Enlever le bouchon de protection.				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve positionnée à l'intérieur et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Serrer à fond le bouchon de protection.				
Marathon Race		Marathon SL		
	Air PAR cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche (Jambage droit sur Marathon Race)			
Enlever le bouchon de protection en caoutchouc (Marathon SL seulement).				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Remonter le bouchon de protection en caoutchouc (Marathon SL seulement).				

Marathon Series

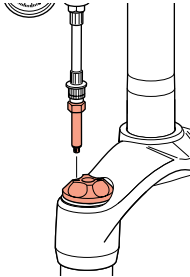
Marathon Race		Marathon SL		Marathon XC	
	Registre détente avec réglage de l'extérieur – Jambage droit (Jambage gauche sur Marathon Race) Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente. When turning the adjuster counterclockwise, you decrease the rebound hydraulic braking, making the fork more responsive during the rebound phase.				
	Marathon Race Marathon SL				
	TST – Jambage droit (Jambage gauche sur Marathon Race) En tournant le bouton il est possible de régler l'amortissement en compression pour adapter la conduite de la fourche au type de terrain. DS Réglage idéal pour la descente - , AM , + Réglage idéal pour All Mountain CL Réglage idéale pour la montée, fourche bloquée				
	Marathon XC				
	TAS – Jambage gauche En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on réduit le débattement maximal et la longueur de la fourche. En tournant dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, on augmente le débattement maximale et la longueur de la fourche. <i>Avant de procéder au réglage de la cartouche TAS il est nécessaire de dégonfler complètement la chambre à air positif située sur le jambage droit et ensuite rétablir la pression correcte.</i>				
	Marathon XC				
	ETA – Jambage gauche En tournant le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre, l'on active le fonctionnement de la cartouche ETA. En tournant le bouton dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, l'on rétablit le fonctionnement normal de la suspension.				
Poids du cycliste	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pression air positif	bar	2,00 - 2,75	2,40 - 3,10	2,90 - 3,80	3,60 - 4,50
	lbs	30 - 40	35 - 45	42 - 52	52 - 65
Pression air positif (jambage TST)	bar	<= 2,00	2,00 - 2,75	2,75 - 3,40	>= 4,20
	psi	<= 30	30 - 40	40 - 50	>= 60
Pression air négatif	bar	5,00 - 15,00			
	psi	73 - 217			
Pression air PAR	bar	0 - 2,00			
	psi	0 - 30			

Tab. 6.4: All Mountain Series

All Mountain				
All Mountain SL	110 - 130 ** / 130 - 150 **	STD	INTL STD 6" *	NON
All Mountain 1	110 - 130 *** / 130 - 150 ***	STD	INTL STD 6" *	NON
All Mountain 2	110 - 130 -150	STD	INTL STD 6" *	NON
All Mountain 3	110 - 130 -150	STD	INTL STD 6" *	NON
* L'installation du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage ** réglable à travers air négatif *** réglable à travers TAS			 32 mm	 2,8" x 26"
All Mountain SL		All Mountain 1		
		Air positif cartouche TST – Jambage droit		
Enlever le bouchon de protection en caoutchouc marqué par « AIR » et tourner le bouton TST jusqu'à découvrir la valve de l'air.				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Remonter le bouchon de protection en caoutchouc et rétablir la réglage correct au moyen du bouton TST.				
All Mountain SL		All Mountain 1		
		Air positif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche		
Enlever le bouchon de protection.				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve positionnée à l'extérieur et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Serrer à fond le bouchon de protection.				
All Mountain SL		All Mountain 1		
		Air négatif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche		
Enlever le bouchon de protection.				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve positionnée à l'intérieur et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Serrer à fond le bouchon de protection.				
All Mountain SL		All Mountain 1		
		Air PAR cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche		
Enlever le bouchon de protection en caoutchouc (seulement modèle 150 mm débattement).				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Remonter le bouchon de protection en caoutchouc (seulement modèle 150 mm débattement).				

All Mountain Series

All Mountain 2 ■



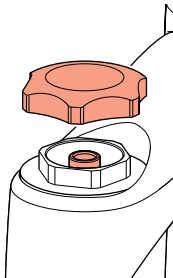
Air positif – Cartouche HSCV

Enlever le bouchon de protection en caoutchouc marqué par « AIR » et tourner le bouton de réglage de la détente jusqu'à découvrir la valve de l'air.

Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.

Remonter le bouchon de protection en caoutchouc et rétablir la réglage correct au moyen du bouton de réglage de la détente.

All Mountain 2 All Mountain 3



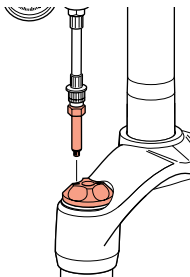
Air positif

Enlever le bouchon de protection.

Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.

Remonter le bouchon de protection.

All Mountain 2 ■



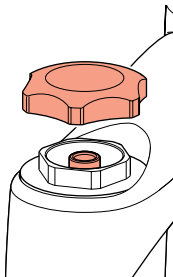
Précharge du ressort avec air – Cartouche HSCV

Enlever le bouchon de protection en caoutchouc marqué par « AIR » et tourner le bouton de réglage de la détente jusqu'à découvrir la valve de l'air.

Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.

Remonter le bouchon de protection en caoutchouc et rétablir la réglage correct au moyen du bouton de réglage de la détente.

All Mountain 2 ■ All Mountain 3 ■



Précharge du ressort avec air

Enlever le bouchon de protection.

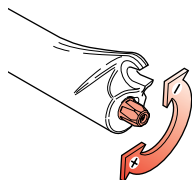
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.

Remonter le bouchon de protection.

All Mountain Series

All Mountain SL

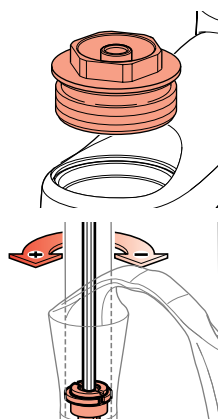
All Mountain 2 ■ (débattement 130 mm)

**Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit**

Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.

Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente.

All Mountain 2

**Registre détente avec réglage de l'intérieur – Jambage droit**

Décompresser complètement la pression du jambage droit au moyen d'une pointe.

Dévisser complètement et ôter le bouchon, à l'aide d'une clé à tube de 21 mm.

Introduire la tige hexagonale fournie, à l'intérieur du plongeur, en ayant soin de bien centrer le logement du réglage.

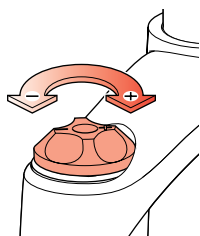
Tourner la tige dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour augmenter l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.

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.

Une fois terminé, remonter le bouchon de protection et le serrer au couple prévu (10 ± 1 Nm).

Rétablir la pression de l'air recommandée.

All Mountain 2 ■ (débattement 150 mm)

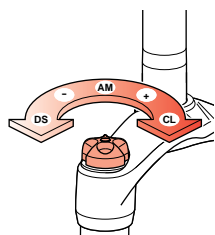
**Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit**

Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.

Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente.

All Mountain SL

All Mountain 1

**TST – Jambage droit**

En tournant le bouton il est possible de régler l'amortissement en compression pour adapter la conduite de la fourche au type de terrain.

DS Réglage idéal pour la descente

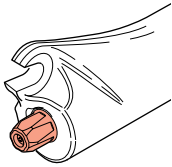
- , AM , + Réglage idéal pour All Mountain

CL Réglage idéale pour la montée, fourche bloquée

All Mountain Series

All Mountain 1

TAS – Jambage gauche



En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on réduit le débattement maximal et la longueur de la fourche.

En tournant dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, on augmente le débattement maximale et la longueur de la fourche.

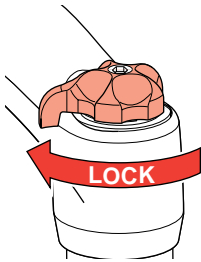
Avant de procéder au réglage de la cartouche TAS il est nécessaire de dégonfler complètement la chambre à air positif située sur le jambage droit et ensuite rétablir la pression correcte.

All Mountain 1

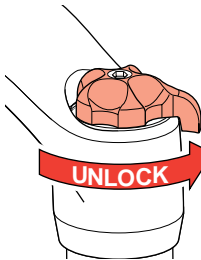
All Mountain 2 ■

All Mountain 3 ■

ETA – Jambage gauche









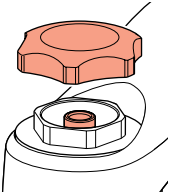
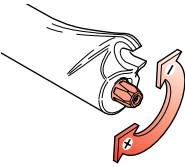
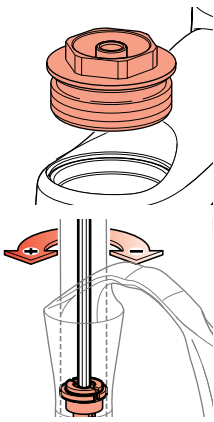
En tournant le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre, l'on active le fonctionnement de la cartouche ETA.









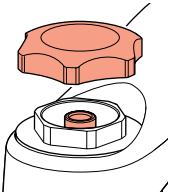
En tournant le bouton dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, l'on rétablit le fonctionnement normal de la suspension.

Poids du cycliste	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pression air positif	bar	2,00 - 2,75	2,40 - 3,10	2,90 - 3,80	3,60 - 4,50
	lbs	30 - 40	35 - 45	42 - 52	52 - 65
Pression air positif (jambage TST)	bar	<= 2,00	2,00 - 2,75	2,75 - 3,40	>= 4,20
	psi	<= 30	30 - 40	40 - 50	>= 60
Pression air négatif	bar	5,00 - 15,00			
	psi	73 - 217			
Pression air PAR	bar	0 - 2,00			
	psi	0 - 30			
Pression air de précharge	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			







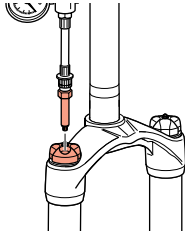
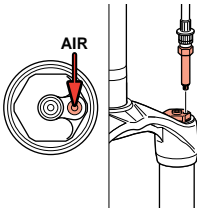
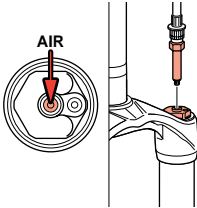
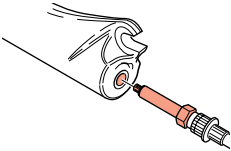
Tab. 6.5: Dirt Jumper Series

Dirt Jumper					
Dirt Jumper 1	100 - 120	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	NON	
Dirt Jumper 2	100	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	NON	
Dirt Jumper 3	100 - 130	STD **	INTL STD 6" *	NON	
* L'installation du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage			 32 mm	 2,8" x 26"	
** axe de roue débouchant ø20 mm disponible en option					
Dirt Jumper 1		Dirt Jumper 2		Dirt Jumper 3	
 <p>Précharge du ressort avec air – les deux jambages</p> <p>Enlever le bouchon de protection.</p> <p>Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.</p> <p>Remonter le bouchon de protection</p>					
<p>Dirt Jumper 1</p>  <p>Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit</p> <p>Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.</p> <p>Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente.</p>					
<p>Dirt Jumper 2</p>  <p>Registre détente avec réglage de l'intérieur – Jambage droit</p> <p>Décompresser complètement la pression du jambage droit au moyen d'une pointe.</p> <p>Dévisser complètement et ôter le bouchon, à l'aide d'une clé à tube de 21 mm.</p> <p>Introduire la tige hexagonale fournie, à l'intérieur du plongeur, en ayant soin de bien centrer le logement du réglage.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Une fois terminé, remonter le bouchon de protection et le serrer au couple prévu (10±1 Nm).</p> <p>Rétablir la pression de l'air recommandée.</p>					
Poids du cycliste	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pression air de précharge (les deux jambages)	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

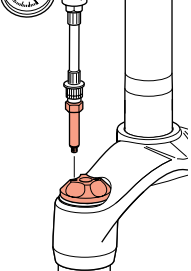
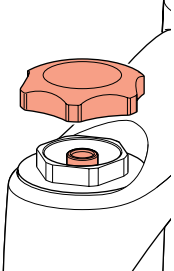
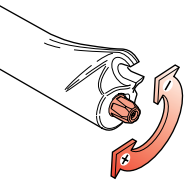
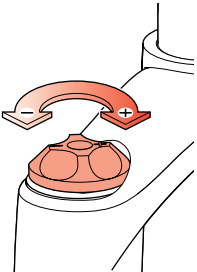
Tab. 6.6: D-Street 24"

D-Street 24"					
	80	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	V-Brake **	
* L'installation du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage ** prédisposition amovible			 32 mm	 2,5" x 24"	
<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2;"> <p>Précharge du ressort avec air (les deux jambages)</p> <p>Enlever le bouchon de protection.</p> <p>Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.</p> <p>Remonter le bouchon de protection.</p> </div> </div>					
Poids du cycliste	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pression air de précharge (les deux jambages)	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

Tab. 6.7: Z1 FR Series

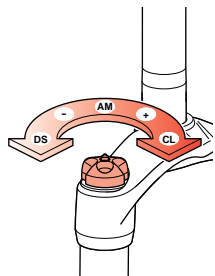
Z1 FR				
Z1 FR SL	130 -150 **	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	NON
Z1 FR 1	130 -150	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	NON
Z1 FR 2	130 -150	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	NON
Z1 FR 3	130 -150	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	NON
* L'installation du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage réglable à travers air négatif			 32 mm	 2,8" x 26"
Z1 FR SL				
	Air positif cartouche TST – Jambage droit			
Enlever le bouchon de protection en caoutchouc marqué par « AIR » et tourner le bouton TST jusqu'à découvrir la valve de l'air.				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Remonter le bouchon de protection en caoutchouc et rétablir la réglage correct au moyen du bouton TST.				
Z1 FR SL				
	Air positif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche			
Enlever le bouchon de protection.				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve positionnée à l'extérieur et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Serrer à fond le bouchon de protection.				
Z1 FR SL				
	Air négatif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche			
Enlever le bouchon de protection.				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve positionnée à l'intérieur et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Serrer à fond le bouchon de protection.				
Z1 FR SL				
	Air PAR cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche			
Enlever le bouchon de protection en caoutchouc.				
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.				
Remonter le bouchon de protection en caoutchouc.				

Z1 FR Series

Z1 FR 1	Z1 FR 2
	<p>Précharge du ressort avec air – Cartouche HSCV</p> <p>Enlever le bouchon de protection en caoutchouc marqué par « AIR » et tourner le bouton de réglage de la détente jusqu'à découvrir la valve de l'air.</p> <p>Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.</p> <p>Remonter le bouchon de protection en caoutchouc et rétablir la réglage correct au moyen du bouton de réglage de la détente.</p>
Z1 FR 2	Z1 FR 3
	<p>Précharge du ressort avec air</p> <p>Enlever le bouchon de protection.</p> <p>Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.</p> <p>Remonter le bouchon de protection.</p>
Z1 FR SL	
	<p>Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit</p> <p>Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.</p> <p>Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente.</p>
Z1 FR 1	Z1 FR 2
	<p>Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit</p> <p>Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.</p> <p>Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente.</p>

Z1 FR Series

Z1 FR SL



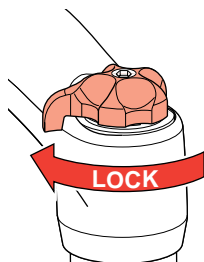
TST – Jambage droit

En tournant le bouton il est possible de régler l'amortissement en compression pour adapter la conduite de la fourche au type de terrain.

- DS** Réglage idéal pour la descente
- , AM , + Réglage idéal pour All Mountain
CL Réglage idéale pour la montée, fourche bloquée

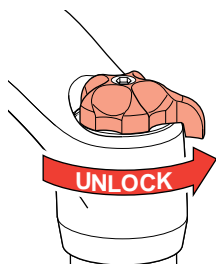
Z1 FR 1

Z1 FR 3 ■



ETA – Jambage gauche







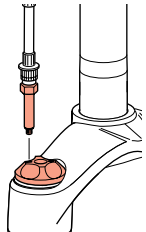
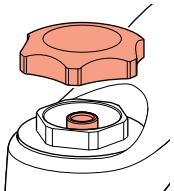
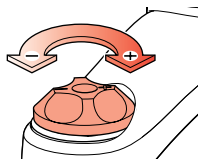
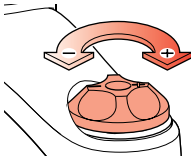
En tournant le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre, l'on active le fonctionnement de la cartouche ETA.









En tournant le bouton dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre, l'on rétablit le fonctionnement normal de la suspension.

Poids du cycliste	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pression air positif	bar	2,00 - 2,75	2,40 - 3,10	2,90 - 3,80	3,60 - 4,50
	lbs	30 - 40	35 - 45	42 - 52	52 - 65
Pression air positif (jambage TST)	bar	$\leq 2,00$	2,00 - 2,75	2,75 - 3,40	$\geq 4,20$
	psi	≤ 30	30 - 40	40 - 50	≥ 60
Pression air négatif	bar	5,00 - 15,00			
	psi	73 - 217			
Pression air PAR	bar	0 - 2,00			
	psi	0 - 30			
Pression air de précharge	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

Tab. 6.8: 66 Series

66					
66 RC	150 - 170	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	NON	
66 R	150 - 170	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	NON	
66 VF	150 - 170	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	NON	
* L'installation du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage			 35 mm	 2,8" x 26"	
66 RC		66 R			
 <p>Précharge du ressort avec air – Cartouche HSCV</p> <p>Enlever le bouchon de protection en caoutchouc marqué par « AIR » et tourner le bouton jusqu'à découvrir la valve de l'air.</p> <p>Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.</p> <p>Remonter le bouchon de protection en caoutchouc et rétablir la réglage correct au moyen du bouton de réglage.</p>					
66 RC		66 VF			
 <p>Précharge du ressort avec air</p> <p>Enlever le bouchon de protection.</p> <p>Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.</p> <p>Remonter le bouchon de protection.</p>					
66 RC		66 R			
 <p>Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit</p> <p>Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.</p> <p>Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente.</p>					
66 RC		66 R			
 <p>Réglage compression en fin de débattement</p> <p>Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en compression en fin de débattement.</p> <p>Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en compression en fin de débattement.</p>					
Poids du cycliste	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pression air de précharge (les deux jambages)	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

Tab. 6.9: 888 Series

888				
888 RC	170 -200	axe de roue débouchant \varnothing 20 mm	INTL STD 6" *	NON
888 R	170 -200	axe de roue débouchant \varnothing 20 mm	INTL STD 6" *	NON
888 VF	170 -200	axe de roue débouchant \varnothing 20 mm	INTL STD 6" *	NON
* L'installation du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage			 35 mm	 2,8" x 26"

888 RC

888 R

Précharge du ressort

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.

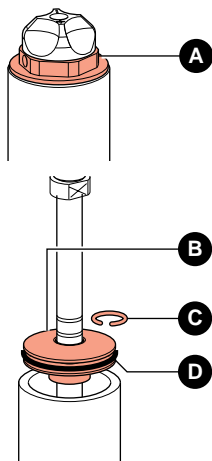
A l'aide d'un petit tournevis, ôter de son logement le fil métallique (C) qui bloque la rondelle (B) sur laquelle s'appuie le ressort.

Continuer à presser la rondelle et positionner le fil métallique dans un cran inférieur pour augmenter la précharge, ou bien dans un cran supérieur pour la réduire.

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 (10 ± 1 Nm) le bouchon supérieur de la fourche (A), en utilisant une clé de 26 mm.

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



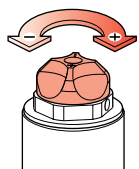
888 RC

888 R

Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit

Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.

Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente.

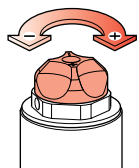


888 RC







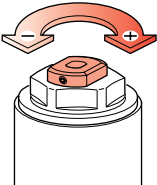
Réglage compression en fin de débattement

Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en compression en fin de débattement.







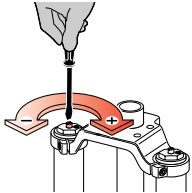
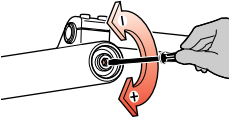
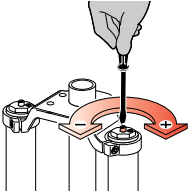
Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en compression en fin de débattement.









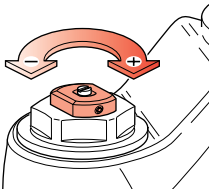
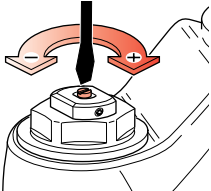
Tab. 6.10: Junior T

Junior T				
	170	STD **	INTL STD 6" *	NON
<p>* L'installation du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage ** axe de roue débouchant ø20 mm disponible en option</p>			 32 mm	 2,8" x 26"
		<p>Précharge du ressort avec réglage de l'extérieur – les deux jambages</p> <p>En tournant le bouton de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre l'on augmente la valeur de précharge.</p> <p>En tournant le bouton de réglage dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre l'on réduit la valeur de précharge.</p>		







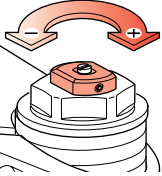
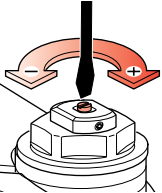
Tab. 6.11: Moster T

Monster T				
	200	axe de roue débouchant ø 20 mm	8" Post mount	NON
			 40 mm	 3,0" x 26"
		<p>Registre détente avec réglage de l'extérieur – Jambage droit</p> <p>Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.</p> <p>Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente</p>		
		<p>Réglage compression – Jambage droit</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
		<p>Réglage compression en fin de débattement – Jambage gauche</p> <p>Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en compression en fin de débattement.</p> <p>Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en compression en fin de débattement.</p>		

Tab. 6.12: Shiver SC

Shiver SC				
	100	axe de roue débouchant \varnothing 20	INTL STD 6" *	NON
* L'installation du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage			 30mm	 2,8" x 26"
 <p>Précharge du ressort avec réglage de l'extérieur – les deux jambages</p> <p>En tournant le bouton de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre l'on augmente la valeur de précharge.</p> <p>En tournant le bouton de réglage dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre l'on réduit la valeur de précharge.</p>				
 <p>Registre détente avec réglage de l'extérieur – les deux jambages</p> <p>Tourner le registre 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.</p> <p>Tourner le registre 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.</p>				

Tab. 6.13: Shiver DC

Shiver DC				
	190	axe de roue débouchant \varnothing 20	INTL STD 6" *	NON
* L'installation du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage			 35mm	 2,8" x 26"
 <p>Précharge du ressort avec réglage de l'extérieur – les deux jambages</p> <p>En tournant le bouton de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre l'on augmente la valeur de précharge.</p> <p>En tournant le bouton de réglage dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre l'on réduit la valeur de précharge.</p>				
 <p>Registre détente avec réglage de l'extérieur – les deux jambages</p> <p>Tourner le registre 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.</p> <p>Tourner le registre 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.</p>				

Tab. 6.14: *Couples de serrage*

Couples de serrage	Couple de serrage (Nm)
Vis axe roue	15 ± 1
Vis Allen fixation axe roue	6 ± 1
Vis Allen fixation axe roue (D-Street – Shiver Series – Monster T)	10 ± 1
Bouchons supérieurs fourche	10 ± 1
Vis fixation té inférieur	6 ± 1
Vis fixation té inférieur (Monster T – Shiver DC)	10 ± 1
Vix fixation té supérieur	6 ± 1
Vix fixation té supérieur (Monster T – Shiver DC)	10 ± 1
Vis fixation garde-boue	6 ± 1
Vis fixation support guidon (toutes les fourches double té sauf 888 Series)	10 ± 1
Vis fixation support guidon (888 Series)	6 ± 1
Vis fixation boutons ETA	2 ± 0,5
Vis fixation boutons TAS	2 ± 0,5
Vis fixation boutons réglage détente	2 ± 0,5
Vis fixation boutons réglage compression	2 ± 0,5
Vis serrage boutons tiges amortisseurs avec réglage inférieur extérieur	2 ± 0,5
Écrous de fond serrage tiges amortisseurs / cartouches	10 ± 1
Vis de fond serrage cartouches (Monster T)	25 ± 1
Vis fixation V-Brake	9 ± 1
Goupilles serrage boutons précharge	1,5 ± 0,2
Vis purge de l'air	2 ± 0,5
Vis arceau (Monster T – D-Street)	6 ± 1

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.p.A. 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 (ou Marzocchi USA pour les États Unis), 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.

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, de compétition, utilisation dans des parcs de VTT ou BMX, sur des parcours BMX et/ou à l'usage et à la détérioration normale dérivant de l'utilisation du système de suspension. La présente garantie ne couvre pas les composants sujets à l'usure normale dérivante de l'utilisation. Ces composants sont : l'huile, les joints d'étanchéité, les cache-poussière et les bagues de glissement ; nous vous prions donc de contrôler (ou de faire contrôler par le revendeur) leur état lors de l'achat de la fourche, car ce n'est qu'à ce moment qu'il sera possible de vous faire remplacer les composants sur mentionnés. 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 (ou Marzocchi USA pour les États Unis), 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.

ACHETEUR. La présente garantie est accordée par Marzocchi S.p.A. 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.

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. Les composants remplacés ont une garantie de six (6) mois.

PROCÉDURE. Au cas où l'acheteur constaterait un défaut couvert par la présente garantie, il devra contacter le Revendeur autorisé Marzocchi (ou Marzocchi USA pour les États Unis).

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.

DOMMAGES. Sauf disposition contraire expressément prévue par la présente garantie, Marzocchi S.p.A. et Marzocchi USA, Inc. **DÉCLINENT TOUTE RESPONSABILITÉ POUR D'ÉVENTUELS DOMMAGES INDIRECTS OU ACCIDENTELS DÉRIVANTS DE L'UTILISATION DU SYSTÈME DE SUSPENSION MARZOCCHI OU POUR DES RÉCLAMATIONS AUX TERMES DU PRÉSENT CONTRAT, QUE LA RÉCLAMATION SE RÉFÈRE 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.

RENONCIATION. TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'UTILISATION DANS UN BUT PARTICULIER ET TOUTE AUTRE GARANTIE IMPLICITE DÉRIVANT DE NÉGOCIATIONS, COUTUMES COMMERCIALES, PAR STATUT OU AUTRE, SONT RIGOREUSEMENT LIMITÉES AUX TERMES DE LA PRÉSENTE 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. ou Marzocchi USA, Inc., 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. ou Marzocchi USA, Inc. n'est autorisé à modifier ou étendre la présente garantie.

AVERTISSEMENT. Toujours installer, réparer et utiliser le Système de Suspension Marzocchi conformément aux indications contenues dans le " Manuel d'instructions ".

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).

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.

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

***MARZOCCHI distributors
and
service centers***



Vous trouvez la liste des distributeurs mise à jour à l'adresse Internet www.marzocchi.com

MARZOCCHI DISTRIBUTORS AND SERVICE CENTERS**EUROPE**

COUNTRY	COMPANY
AUSTRIA	TRENDSPORT GmbH Südtirolerstr., 1 - A6911 LOCHAU – Austria Contact: Mr. Klaus Froeis Tel.: +43 (0)5574 47147 • Fax: +43 (0)5574 52334 Info@trendsport.co.at
DENMARK	SCAN BIKE Fricksvej 17 – DK-8600 SILKEBORG - Denmark Contact: Lars Munkø Tel.: +45 (0)86 80 54 88 • Fax: +45 (0)86 80 54 75 scan-bike@email.dk
FINLAND	OY DUELL BIKE-CENTER AB Porraskuja 3, - 01740 VANTAA – Finland Contact: Jussi Laurikainen Tel.: +358 (0)6 322 7500 • Fax: +358 (0)6 322 2231 info@duellbike.fi • www.duellbike.fi
FRANCE	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 Info@philamy.com • www.philamy.com
GERMANY	COSMIC SPORTS GmbH Ipsheimerstr. 15-17 - D-90431 NÜRNBERG – Germany Tel. +49 911 31 07 55 0 • Fax: +49 911 3107 55 55 Info@cosmicsports.de • www.cosmicsports.de
ITALY	LARM SPA Via Cà dell'Orbo, 36 – 40055 Villanova di Castenaso (BOLOGNA) - Italy Tel. +39 0516053460 • Fax +39 0516053411 Sales@larm.it
OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR: ALBANIA – TURKEY – BULGARIA – ROMANIA – MOLDAVIA – UKRAINE – BELARUS –RUSSIA – ASIA – JAPAN - SOUTH AFRICA	
NORWAY	SPORTPARTNER AS POSTBOKS 555, BERGEN 5884 – Norway Tel. +47 55 50 6464 • Fax +47 55 50 6465 post@sportpartner.no • www.sportpartner.no

<p>PORTUGAL</p>	<p>TAVARES & TIMMERMANS, Lda. Bike Center Condomínio Industrial de Alcolombal – Estrada de Alcolombal, Armazém 1 2705-833 TERRUGEM-SINTRA – Portugal Contact: Hans Timmermans Tel. +351 (0)21 961 06 21 • Fax +351 (0)21 961 06 38 bikecenter@mail.telepac.pt • www.bikecenter-pt.com</p>
<p>SLOVENIA</p>	<p>ELAN BIKES d.d. Letalika 29, 1000 Ljubljana Slovenija Tel.: +386 (0) 1 52 00 300 • Fax: +386 (0) 1 52 00 340 elanbikes@elan.si • www.elanbikes.com</p>
<p>OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR: CROATIA, SERBIA, MONTENEGRO, BOSNIA HERZEGOVINA, MACEDONIA</p>	
<p>SPAIN</p>	<p>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 Info@teambike.es</p>
<p>SWEDEN</p>	<p>MOTORFIRMAN HOLGER AB P.O Box 6093 - SE-400 60 Göteborg - Sweden Phone: +46 31 7276320 • Fax: +46 31 582234 info@duells.se • www.duells.se</p>
<p>SWITZERLAND LIECHTENSTEIN</p>	<p>INTERCYCLE Haldenmattstr. 3 – CH-6210 SURSEE – Switzerland Tel.: +41 (0)41 9266511 • Fax: +41 (0)41 9266352 Info@intercycle.com (www.intercycle.com</p>
<p>THE NETHERLANDS LUXEMBURG</p>	<p>AUGUSTA BENELUX BV Roosveltstraat 46 – NL 2321 BM LEIDEN – The Netherlands Contact: Mr. Koeman • Tel. +31 (0) 71 5791580 • Fax +31 (0) 71 5323201 Marzocchi@augustabenelux.nl</p>
<p>UNITED KINGDOM IRELAND</p>	<p>SOLENT UK Ltd. t/a Windwave Unit D2- D3 – Heritage Business Park – Heritage Way - GOSPORT Hants PO12 4BG - UK Tel. +44 (0)23 92521912 • Fax +44 (0)23 92522625 Office@windwave.co.uk • www.windwave.co.uk</p>

OTHER COUNTRIES

COUNTRY	COMPANY
AUSTRALIA	GROUPE SPORTIF PTY. LTD. 27 Ceylon Street, NUNAWADING 3131, Victoria – Australia Tel.: +61 3 9888 9882 • Fax: +61 3 9888 9902 help@groupesportif.com • www.groupesportif.com
BRAZIL	PLINIO CURI IMP. EXP.LTDS Rwa Pamplona 8185 Andar - 01405-030 SAO PAULO – Brasil Tel.: +55 11 2510633 • Fax: +55 11 2515069 pcuri@ibm.net
CANADA	NORCO PRODUCTS LTD. 1465 Kebet Way PORT COQUITLAM, B.C. V3C 6L3 Canada Tel.: +1 604 552 2930 • Fax: +1 604 552 2948 Sales@norco.com • www.norco.com
ISRAEL	CYCLE TRADING COMPANY LTD. Hapardes Rd. RISHPON, Israel Tel.: +972 9 9513010 • Fax: +972 9 9509783 sales@ctc.co.il • www.ctc.co.il
KOREA	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 Fours1@yahoo.co.kr
PHILIPPINES	FAREN ENTERPRISES #59_E Bansalangan St., Project 7 - 1105 Quezon City – Philippines Tel. +632 372 2541 • Fax +632 372 2311 hansgee@mydestiny.net
SINGAPORE	CAPPA TRADING PTE. LTD. 85 Kaki Bukit Avenue , Shun Li Industrial Park SINGAPORE 417955 - Singapore Tel.: +65 8415151 • Fax: +65 8425133 cappa@pacific.net.sg
OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR:	
MALAYSIA - INDONESIA - BRUNEI - THAILAND	
USA SOUTH AMERICA	MARZOCCHI USA 25213 Anza Drive – VALENCIA - CA 91355 USA Tel.: +1 661 257 6630 • Fax: +1 661 257 6636 Marzmail@marzocchiusa.com • www.marzocchi.com

marzocchi

www.marzocchi.com



MARZOCCHI S.p.A

Via Grazia, 2
40069 Lavino di Zola Predosa
BOLOGNA, ITALY
Telefono - +39 - (0)51-61 68 711
Telefax - +39 - (0)51-75 88 57
marzocchi@marzocchi.it

MARZOCCHI USA

25213 Anza Drive
Valencia, CA 91355
Telephone 011-661-257-6630
Fax 011-661-257-6636
techinfo@marzocchiusa.com

MARZOCCHI ASIA

36F-A2, No 760
Chung Ming South Road
Taichung, Taiwan, R.O.C.
info@marzocchiasia.com

Cod. 9001060