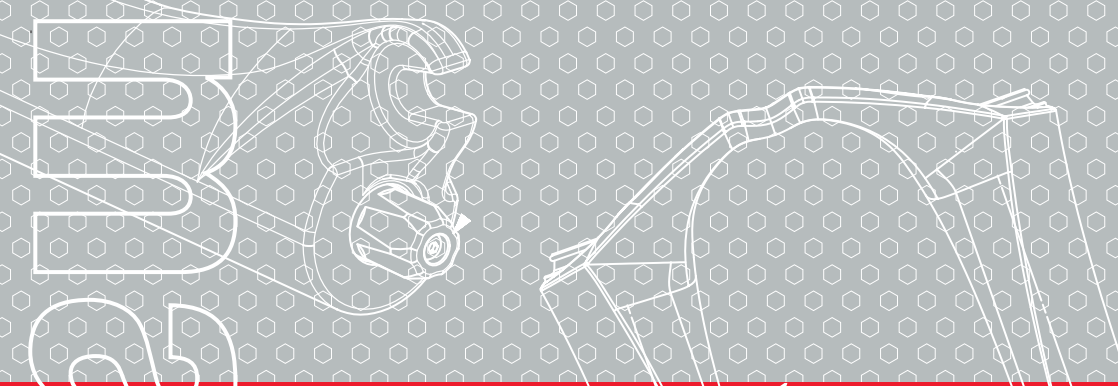


marzocchi

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 consulté[1].
- 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 agrée.
- Vous ne devez jamais effectuer vous-mêmes une opération de modification d'aucun compostant 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 agrée 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 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.

English translation of page 3 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ0024
12
I. MANUAL USE
? Read carefully, understand and follow the instructions in the manual. This manual is an integral part of the product and must be kept within reach for consultation.
? Failure to strictly follow the usage, maintenance or any other instructions in the manual may result in accidents, serious injury or death.
? This manual is not intended to explain the assembly / disassembly of the fork from the bike, the wheel, steering components, or any other component directly or indirectly related to the fork but not part of it.
? Please note that installation and repair of any suspension system require specific knowledge, appropriate tools and experience. General mechanical knowledge may not be sufficient to install or repair the suspension system correctly. All installation and/or maintenance operations must be performed only at an authorized Marzocchi service center.
? You must never perform any modification operation on any fork component yourself.
? If you have any doubts about the care, maintenance or use of your suspension system, contact the nearest Marzocchi support service directly. You will find a list of support centers at the end of this manual or at the Internet address www.marzocchi.com.
A. GENERAL SAFETY RECOMMENDATIONS
? Make sure your fork is intended for your usage style. To do this check the "instructions for appropriate use" contained in this manual.
? Bear in mind that there are inherent risks associated with downhill, freeride, cross country, marathon, trekking, dirt or street riding. With some of these practices you may suffer serious injury or lose your life. Learn how to ride and never exceed your abilities and limits. Make sure you use appropriate safety equipment and check that it is in perfect condition.
? The lifespan of Marzocchi products depends on many factors, such as riding style and ground conditions. Impacts, falls, improper or extreme use in general can compromise the structural integrity, significantly reducing its lifespan. Have your fork regularly inspected by a qualified mechanic if it shows oil leaks, cracks, chips, deformations, or any other form of deterioration. The frequency of inspections depends on many factors. An authorized Marzocchi center can recommend an maintenance frequency that suits your needs. If inspection reveals any deformations, breakages or scratches due to impact or stress,

or bent components, have the fork immediately checked at a Marzocchi technical center before using it again.
? Never make modifications to any fork component.
? If you are placing or removing your mountain bike from the car bike rack (on the roof or rear), make sure that the quick-release wheel clamping system is completely disengaged. Also, the bike should be lifted or placed on the stand vertically. If the quick-release clamping system is not fully disengaged or if there is resistance while placing or removing the bike, you risk scratching, bending or damaging the fork in some way.
? If you hit, at any speed, a garage, bridge, tree branch or other obstacles, while the mountain bike is attached to the bike rack, you can damage your fork. In this case, have the fork checked at an authorized Marzocchi center before going out again.
? You must always wear a helmet of your size and fastened correctly that has been approved by ANSI or SNELL and the rest of the safety equipment appropriate to your practice.
B. BEFORE EACH RIDE
? Check that no element of the suspension or the rest of the bike shows oil loss, is bent, deformed, cracked, chipped or damaged in any way.

- Assurez-vous que tous les serrages rapides, les écrous et les vis sont biens 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 coté 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

English translation of page 4 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

? Make sure all quick releases, nuts and bolts are properly tightened and adjusted. Tap the bike against the ground to listen and verify that there are no loose components.
? Make sure the wheels are perfectly centered. Spin the wheels to ensure they do not touch top to bottom or side to side and that there is no contact with the fork sliders or brake pads.
? Make sure all cables and other braking system components are in the correct position and that the braking system works properly.
? Learn to respect local laws and regulations and obey all traffic code signals, signs and standards when using the bike.
DO NOT USE YOUR MOUNTAIN BIKE IF IT HAS NOT PASSED THESE PRELIMINARY CHECKS.
CORRECT ANY PROBLEMS BEFORE GOING OUT ON YOUR MOUNTAIN BIKE.
II. INSTRUCTIONS FOR PROPER USE
A. SELECT THE FORK SPECIFIC TO YOUR RIDING AND PEDAL CORRECTLY
Marzocchi suspensions are among the most advanced and reliable forks on the market. However, no fork can withstand improper or abusive use without risk of significant damage or even breakage, even after a short period, when least expected.
It is essential to choose the fork appropriate to your riding and use it correctly.
WARNING!
Incorrect coupling of the fork to the frame could damage the fork, causing loss of bike control and serious injury or death to the rider. Furthermore, incorrect coupling would void the warranty.
1.
Choose your riding:
Cross country (XC)/Marathon: Trail riding on hills with small obstacles such as rocks, roots or ruts. Cross country does not include jumps or "drops" (jumping from rocks, fallen trees or ledges) of any height. Cross country forks must be used with tires designed specifically for this style, or with disc, rim or linear lever brakes.
All Mountain (AM): riding based on aggressive cross country with more emphasis and large obstacles. AM RIDING DOES NOT INCLUDE JUMPS OR DROPS. These forks can only receive disc brake systems and the frame, wheels and other components must be exclusively designed for this riding. Disc brakes must be mounted on the supports provided for this purpose on the fork. No modifications should be made to the fork to install other accessories.

Trekking: Trekking riding is similar to cross country but less aggressive. It corresponds to smoother pedaling and does not include obstacle crossing such as rocks, roots or descents. Simply connect the dynamo and cargo racks to the attachment points provided on the fork. Never modify the fork to install other equipment.
Freeride (FR): This riding is reserved for expert riders as it includes aggressive descents, large obstacles and fairly large jumps. Freeride forks can only receive disc brake systems and the frame, wheels and other components must be exclusively designed for this riding. Disc brakes must be mounted on the supports provided for this purpose on the fork. No modifications should be made to the fork to install other accessories.
Dirt jump (DJ) / Street: This "BMX" or "motocross" style riding is reserved for expert riders as it includes jumps in bump fields as well as urban obstacles, meaning any man-made structure in the city. The forks

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 vraiement 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
					

English translation of page 5 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ0024
14
intended for this practice can only receive disc brake systems, and likewise the frame, wheels and other components must be exclusively intended for this practice. Disc brakes must be mounted on the supports provided for this purpose on the fork. No modifications must be made to the fork to install other accessories.
Downhill (DH) / Extreme Freeride: This discipline is exclusively reserved for professional or truly expert riders. This practice includes jumps and falls from significant heights as well as passages over rocks, fallen trees or holes. Forks intended for this practice can only receive disc brake systems, and likewise the frame, wheels and other components must be exclusively intended for this practice. Disc brakes must be mounted on the supports provided for this purpose on the fork. No modifications must be made to the fork to install other accessories.
WARNING!
Ride only in areas intended for your practice.
2.
Select the fork adapted to your practice in the following table
Thank you for visiting your Marzocchi store or contacting Marzocchi directly if you need help choosing the appropriate fork.
Tab 1:
Categories and specific practices 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
USE ONLY FOR:
FOR MORE DETAILS SEE
OWNERS MANUAL OR
WWW.MARZOCCHI.COM
? CROSS COUNTRY
? ALL MOUNTAIN
? FREERIDE
? DIRT JUMPER
? FREERIDE EXTREME
? DOWNHILL
WARNING
DO NOT USE FOR:
Improper use of this fork
can result in fork failure
and personal injury
DO NOT USE FOR:
USE ONLY FOR:
FOR MORE DETAILS SEE
OWNERS MANUAL OR
WWW.MARZOCCHI.COM
? CROSS COUNTRY
? ALL MOUNTAIN
? FREERIDE
? DIRT JUMPER
? FREERIDE EXTREME
? DOWNHILL
WARNING
Improper use of this fork
can result in fork failure
and personal injury

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 a 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 a 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 meme 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"

English translation of page 6 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3.
Do not misuse or abuse your fork
Do not misuse your fork. Learn to ride within your abilities. Abusive riding has the same consequences on your fork as several years of very intensive use, after only a few outings. Learn HOW to avoid terrain obstacles. Hitting obstacles such as rocks, trees or large holes subjects your fork to stresses that are not intended in its use.
Poor landing technique from jumps also subjects your fork to inappropriate forces and stresses. You should only perform a jump or jump a step if the landing is done on ramps or bridges to help your bike absorb the forces generated by the impact. During landing your wheels must smoothly come into contact at the same time with the ramp or bridge. Any other type of landing is dangerous and can lead to product failure or an accident. Check that the slope and length of the ramp or bridge are adequate for the height from which you are jumping. Each situation is different for each person, consult an experienced rider before attempting a jump or step.
WARNING!
Damage due to poor obstacle passage as well as poor jump landing can cause your fork to fail, leading to loss of control and serious injury or even death.
WARNING!
Your fork requires regular maintenance and repair operations. The more aggressive your practice, the more frequent the inspection and maintenance of your fork should be. If your fork leaks oil, is bent, deformed, if it cracks or is broken even slightly, go immediately to an authorized Marzocchi repair center before any further use.
NOTE
Remember that, even though forks are manufactured from the strongest materials, misuse or abuse can cause damage. Extreme use can potentially overcome even the most resistant materials.
"Ride Fast, But Ride Smart"

INDEX

1 Introduction - Recommandations générales de sécurité 144
1.1 Conventions..... 144
1.1.1 Orientation de la fourche 144
1.1.2 Pictogrammes rédactionnels 144

2 Technical information 145
2.1 Renseignements techniques 145
2.2 Système d'amortissement 146
2.3 Lubrification et refroidissement..... 148
2.4 Bague de glissement et joints d'étanchéité 148

3 Installation 149
3.1 Installation sur le cadre..... 149
3.2 Installation du système de freinage 150
3.3 Montage de la roue..... 151
3.4 Système retenue de l'axe de roue. 151
3.4.1 Montage de la roue sur fourche avec bas de fourche standard..... 152
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

5 Réglages..... 162
5.1 Kits réglage et ressorts 162
5.2 Précharge du ressort 162
5.3 Air Positif..... 162
SAG 163
5.4 Air négatif..... 164
5.5 PAR – Air progressif en fin de débattement 164
5.6 Réglage détente..... 164
5.7 Réglage compression 164
5.8 ETA (Extension Travel Adjust) 164
5.9 TAS (Travel Adjustment System)... 165
5.10 TST (Terrain Selection Technology) 165

6 Tableaux de récapitulation 167

7 Garantie 186

Marzocchi distributors and service centers.....281

English translation of page 7 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Index
MZ024
English
142
INDEX
1
Introduction - General Safety
Recommendations 144
1.1
Conventions..... 144
1.1.1 Fork Orientation 144
1.1.2
Editorial Pictograms 144
2
Technical information 145
2.1
Technical Information 145
2.2
Damping System 146
2.3
Lubrication and Cooling 148
2.4
Sliding Ring and Seals 148
3
Installation 149
3.1
Installation on the Frame 149
3.2
Installation of the Brake System 150
3.3
Wheel Installation..... 151
3.4
Wheel Axle Retention System 151
3.4.1
Wheel Installation on Fork
with Standard Lower Leg 152
3.4.2
Wheel Installation on ø 32 mm
Forks with ø 20 mm Through
Wheel Axle 152
3.4.3
Wheel Installation on 66 Series
and 888 Series Forks 153
3.4.4
Wheel Installation on Shiver
Series Forks 154
3.4.5
Wheel Installation on
MONSTER Series Forks 155
3.5
Mudguard Installation 156
3.6
Handlebar Support Installation 156
3.6.1
Handlebar Support Installation
for All Models with Double
Top Clamp except 888 Series .. 156
3.6.2

Handlebar Support Installation
888 Series 157
4
Maintenance 158
4.1
Problems - Causes - Remedies ... 158
4.2
General Safety Standards 160
4.3
Cleaning the Legs 161
4.4
Air Purge Monster T 161
Adjustments 162
5.1
Adjustment Kits and Springs 162
5.2
Spring Preload 162
5.3
Positive Air 162
SAG 163
5.4
Negative Air 164
5.5
PAR ? Progressive Air End of
Travel 164
5.6
Rebound Adjustment 164
5.7
Compression Adjustment 164
5.8
ETA (Extension Travel Adjust) 164
5.9
TAS (Travel Adjustment System)... 165
5.10
TST (Terrain Selection Technology) 165
6
Summary Tables 167
7
Warranty 186
Marzocchi distributors and service
centers.....281
1
2
3
4
6
7
5
I

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

English translation of page 8 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

INDEX OF TABLES
MZ024
English
143
INDEX OF TABLES
Tab. 2.1: Spring system..... 145
Tab. 2.2: Damping system 146
Tab. 3.1: Maximum length steering tube between the two crowns..... 149
Tab. 3.2: Brake system predispositions..... 150
Tab. 3.3: Maximum wheel dimension 151
Tab. 4.1: Drawbacks - Causes - Remedies 158
Tab. 4.2: Periodic maintenance table .. 159
Tab. 5.1: TST control positions table 165
Tab. 5.2: Settings available on the forks..... 166
Tab. 5.3: Explanation 166
Tab. 6.1: Reading the summary tables 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: Torque specifications 185
I

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 révèleraient nécessaires.

1.1 Conventions

1.1.1 Orientation de la fourche

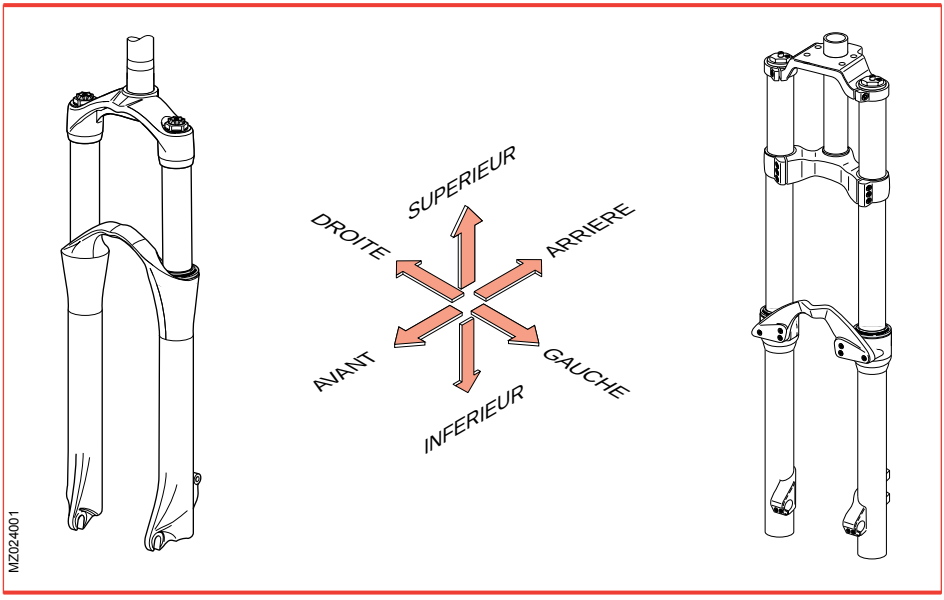


Fig. 1 - *Orientation conventionnelle de la fourche*

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.

English translation of page 9 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Introduction - General Safety Recommendations
MZ024
English
1
144
1
INTRODUCTION -
GENERAL SAFETY
RECOMMENDATIONS
If you have any doubts concerning the care and maintenance of your suspension system, please contact directly the nearest assistance service that you can locate by consulting the list of distributors included at the back of this manual or at the Internet address www.marzocchi.com.
This manual is not intended to explain the assembly / disassembly of the bike fork, the wheel, the braking system, steering components, or any other component directly or indirectly related to the fork but not part of it.
MARZOCCHI reserves the right to make any modifications to its products at any time and without notice, should these prove necessary.
1.1
Conventions
1.1.1 Fork Orientation
Fig. 1 - Conventional fork orientation
TOP
BOTTOM
REAR
FRONT
LEFT
RIGHT
MZ024001
1.1.2 Editorial Pictograms
WARNING!
Descriptions preceded by this symbol contain information, instructions or procedures which, if not followed, may damage the fork or cause its malfunction, create accidents (even fatal) for the user or harm the environment.
NOTE
Descriptions preceded by this symbol contain information, instructions or procedures recommended by MARZOCCHI for better use of the fork.

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

English translation of page 10 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Technical information
MZ024
English
2
145
2
TECHNICAL INFORMATION
2.1
Technical Information
MARZOCCHI forks are equipped, depending on the damper, with coil springs or air springs.
Tab. 2.1: Spring system
* Optional configuration
Spring system
Right leg
Left leg
MX Comp Air
Air
MX Comp Coil
Coil spring
Mx Comp ETA
Air
Coil spring
MX Pro Air
Air
MX Pro Coil
Coil spring
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
Coil spring *
Air
Coil spring *
All Mountain 3
Air
Coil spring *
Air
Coil spring *
Dirt Jumper I
Coil spring
Dirt Jumper II
Coil spring
Dirt Jumper III
Coil spring

D-Street 24"
Coil spring
Z1 FR SL
Air
Z1 FR 1
Coil spring
Z1 FR 2
Coil spring
Z1 FR 3
Coil spring
66 RC
Coil spring
66 R
Coil spring
66 VF
Coil spring
888 RC
Coil spring
888 R
Coil spring
888 VF
Coil spring
Junior T
Coil spring
Monster
Coil spring
Shiver SC
Coil spring
Shiver DC
Coil spring
2

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	Cartouche TST
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	

English translation of page 11 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Technical information
MZ024
English
2
146
2.2
Damping System
The loads generated during compression and rebound phases can be dampened by hydraulic piston valves or by special cartridges.

Tab. 2.2: Damping System
Spring System
Right Leg
Left Leg
MX Comp Air
SSV damper rod with internal rebound adjustment
Non-adjustable SSV damper rod
MX Comp Coil
SSV damper rod with internal rebound adjustment
Non-adjustable SSV damper rod
MX Comp ETA
SSV damper rod with internal rebound adjustment
ETA Cartridge
MX Pro Air
SSVF damper rod with external rebound adjustment
Non-adjustable SSV damper rod
MX Pro Coil
SSVF damper rod with external rebound adjustment
Non-adjustable SSV damper rod
MX Pro ETA
SSVF damper rod with external rebound adjustment
ETA Cartridge
Marathon RACE
DOPPIO AIR Cartridge
TST Cartridge
Marathon SL
TST Cartridge
DOPPIO AIR Cartridge
Marathon XC
TST Cartridge
TAS Cartridge
All Mountain SL
TST Cartridge
DOPPIO AIR Cartridge
All Mountain 1
TST Cartridge
TAS Cartridge
All Mountain 2
SSV damper rod with internal rebound adjustment
Non-adjustable SSV damper rod
HSCV Cartridge with external rebound adjustment *
ETA Cartridge
SSVF damper rod with external rebound adjustment*
All Mountain 3
Non-adjustable SSV damper rod
Non-adjustable SSV damper rod *
ETA Cartridge *
Dirt Jumper I

SSV damper rod with external rebound adjustment
Non-adjustable SSV damper rod
Dirt Jumper II
SSV damper rod with internal rebound adjustment
Non-adjustable SSV damper rod
Dirt Jumper III
Non-adjustable SSV damper rod
Non-adjustable SSV damper rod
D-Street 24"
Non-adjustable SSV damper rod
Non-adjustable SSV damper rod
Z1 FR SL
TST Cartridge
DOPPIO Cartridge
Z1 FR 1
TST Cartridge
ETA Cartridge
Z1 FR 2
HSCV Cartridge with external rebound adjustment
Non-adjustable damper rod
Z1 FR 3
Non-adjustable SSV damper rod

	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.

English translation of page 12 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Technical information
MZ024
English
2
147
Spring system
Right leg
Left leg
66 RC
HSCV cartridge with external rebound adjustment
HSCV cartridge with external compression adjustment at end of stroke
66 R
HSCV cartridge with external rebound adjustment
SSVF damper rod non-adjustable
66 VF
SSVF damper rod non-adjustable
888 RC
HSCV cartridge with external rebound adjustment
HSCV cartridge with external compression adjustment at end of stroke
888 R
HSCV cartridge with external rebound adjustment
SSVF damper rod non-adjustable
888 VF
SSVF damper rod non-adjustable
Junior T
SSV damper rod non-adjustable
Monster
HSCV cartridge with external rebound adjustment and external compression adjustment at end of stroke
HSCV cartridge with external compression adjustment
Shiver SC
HSCV cartridge with external rebound adjustment
Shiver DC
HSCV cartridge with external rebound adjustment
* Optional configuration
SSV: the SSV system thanks to the speed-sensitive valve allows control of the damping rate based on the compression and rebound speed of the fork, and the position of the fork in its stroke.
SSV pistons can be fixed or adjustable in rebound by means of adjustments located inside.
SSVF: in the SSVF system, an evolution of the SSV system, the fork sensitivity is further improved, thanks to the spring-preloaded valve.
SSVF pistons can be fixed or adjustable in rebound by means of adjustments located outside.
HSCV: the HSCV system allows more controlled damping, by adapting the fork sensitivity to the terrain type and by offering resistance to bottoming out at end of stroke. The HSCV system can absorb the most violent impacts, helping the rider maintain control of the bike.
HSCV cartridges can be equipped with external rebound or compression adjustment.
ETA: the ETA system allows "on the fly" adjustment of rebound stroke, by locking the fork while maintaining 25 - 30 mm of travel.
TAS: the TAS system not only allows, like the ETA system, adjustment of rebound stroke, but also variation of total travel and therefore an increase of the maximum fork length of 20 mm.
TST: the TST system uses a grooved cartridge with rubber bladder for oil intake. The TST cartridge is equipped in the lower part with a rebound register and in the upper part with a compression register at 5 positions.
DOPPIO AIR: the DOPPIO AIR system is equipped with three independent air chambers which allow customization of adjustment according to the cyclist's needs.

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.

English translation of page 13 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Technical information
MZ024
English
2
148
2.3
Lubrication and cooling
The cartridges and pistons are completely immersed in oil (Open Bath system). This system meets all the lubrication and cooling requirements of the internal sliding parts; moreover, the volume of oil constitutes a damping and adjustment element.
The Open Bath system also makes it possible to considerably reduce the frequency of maintenance interventions, compared to other sealed cartridge systems.
In forks equipped with elastomers, the lubrication of internal elements subject to friction is achieved through the use of grease.
2.4
Sliding ring and seals
The sliding of the plungers inside the sliders is effected by means of two long rings with internal Teflon coating, without friction initially. The seal group against oil leaks and the introduction of external particles, consists of a special double-lip seal and a dust cover, positioned at the top of each slider.

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. 2*A.***
- ***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.***

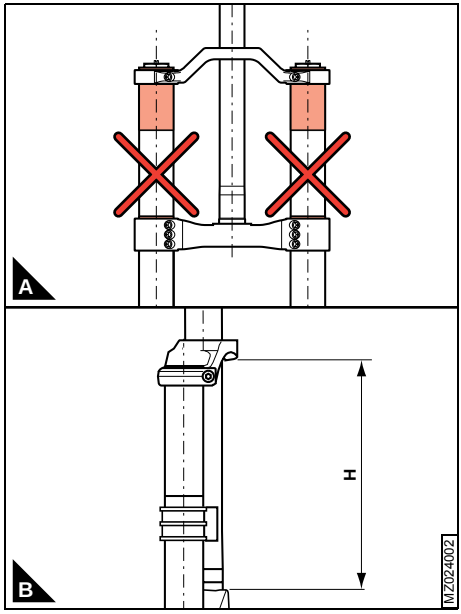


Fig. 2 - *Installation sur le cadre fourches à double té: (**2A**) Fixation tés de direction, (**2B**) Longueur maximale tube de direction entre les deux tés.*

- ***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. 2*B) 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

English translation of page 14 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ024
English
3
149
3
INSTALLATION
3.1
Installation on the frame
Fig. 2
The fork is supplied with a steering tube of the "A-Head-Set" type which must be cut to adapt it to the frame on which it must be mounted. The installation of the fork on the frame is a very delicate operation which must therefore be carried out by experienced, trained and specialized personnel.
WARNING!
The installation of the suspension system requires specialized knowledge, equipment and experience. Generic mechanical ability may not be sufficient for correct installation. We ask you to have your suspension system installation performed exclusively by an authorized Marzocchi Suspension Center. Incorrect installation can cause damage to your Marzocchi suspension system, may cause an accident, injury to the cyclist or death.
The steering tube must be crimped onto the lower crown; its replacement must be carried out only at one of our technical assistance centers which have the necessary equipment.
WARNING!
On all dual crown models of the Bomber MY 2005 series the lower crown is fixed to the stanchions (or to the sliders in inverted models) by means of bolts.
This type of fastening requires, during the installation phase, compliance with the following precautions:
? In case there are zones with oversized diameter on the stanchions or on the sliders, the fastening of the steering crowns can only be performed in the shaded area indicated in Fig. 2A.
? In case there are reference notches on the stanchions or on the sliders, the lower part of the lower crown must be positioned above the notch.
? The distance between the inflated tire and the lower part of the lower crown, with the fork at the end of its travel must be at least 4 mm.
Fig. 2 - Installation on the frame dual crown forks: (2A) Fastening steering crowns, (2B) Maximum length of steering tube between the two crowns.
A
B
H
MZ024002
? On Monster models the distance between

the lower part of the lower crown and the dust seal, with the fork at the end of its travel must be at least 4 mm.

? On dual crown models the maximum length of the steering tube between the two crowns (see Fig. 2B) must be less than the values (H) indicated in Tab. 3.1.

Tab. 3.1: Maximum length of steering tube between the two crowns.

Fork	Maximum length of steering tube between the two crowns.
888 Series	164 mm
888 Series (with high upper steering crown)	184 mm
Junior T	184 mm
Shiver DC (with standard upper steering crown)	145 mm
Shiver DC (with high upper steering crown)	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.

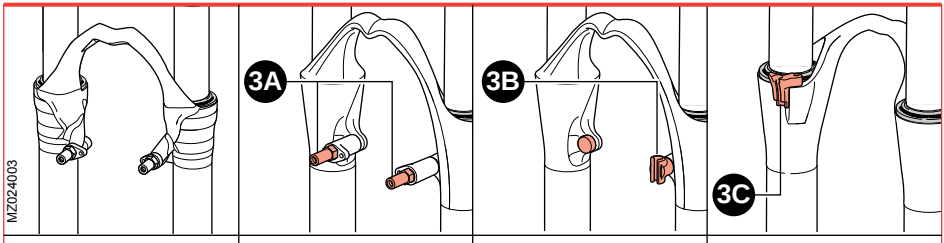
Assurez-vous que le montage du système de freinage est effectué suivant les indications du fabricant du système même.

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*

MZ024

English translation of page 15 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ024
English
3
150
3.2
Installation of the braking system
Fig. 3
The installation of the braking system is a very delicate operation that must therefore be carried out by specialized personnel.

WARNING!
The installation of the braking system requires specialized knowledge, equipment and experience. Generic mechanical ability may not be sufficient for correct installation. We ask you to have the installation of your braking system carried out exclusively by an authorized Marzocchi Suspension Center. In particular, incorrect installation of the disc brake system can create stresses and cause brake caliper bracket breakage, thereby resulting in loss of control of the bicycle, an accident, injury to the cyclist or death.

Ensure that the installation of the braking system is carried out according to the instructions of the system manufacturer itself.
Assemble exclusively braking systems that are in compliance with the specifications of the fork, following the indications given in the summary tables contained in this manual.

Tab. 3.2: Braking system predispositions
Fig. 3 - Braking system predispositions

Fork
V-Brake predisposition
Maximum disc dimensions
Marathon (except Marathon Race) - MX

Removable V-Brake predisposition
XC INTL STD 6"

Marathon Race

Fixed V-Brake predisposition
XC INTL STD 6"

66 - 888 - All Mountain - Dirt Jumper - Shiver SC - Shiver DC - Z1 FR - Junior T /

XC INTL STD 8" #

D-Street

Removable V-Brake
predisposition
XC INTL STD 8" #

Monster T
/
8" Post Mount
#

Installation of the 8" disc is possible with specific adapter which must be supplied by the braking system manufacturer.

Removable V-Brake
system predisposition
D-Street 24"

MX Series

Marathon Series (except Marathon Race)

Disc brake system cable
support predisposition

Disc brake system cable
support predisposition

66 Series

888 Series

All Mountain Series

D-Street 24"

Dirt Jumper Series

Z1 FR Series

Fixed V-Brake
system predisposition

Marathon Race

3A

3B

3C

MZ024003

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 cable 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 ø 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.

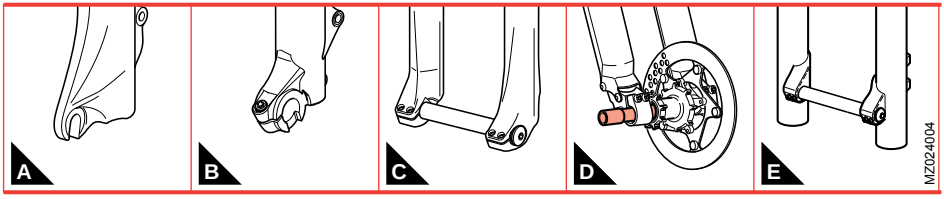


Fig. 4 - *Systèmes retenue de l’axe de roue: (**4A**) bas de fourche standard, (**4B**) axe de roue débouchant ø 20 mm (fourches avec plongeurs de ø 32 mm), (**4C**) axe de roue débouchant ø 20 mm (fourches 66 Series et 888 Serie), (**4D**) axe de roue débouchant ø 20 mm (Shiver Series), (**4E**) axe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

English translation of page 16 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ024
English
3
151
WARNING!
The threading of the studs (3A) is treated with a coating that prevents loosening; removed studs must not be reused, as they lose this type of coating.
Before any use, verify that the disc brake system tube is properly tightened to the appropriate support (3B, 3C).
WARNING!
The brake cable must never touch the crown and the stanchions.
3.3
Wheel Installation
Tab. 3.3: Maximum wheel dimension
Fork
Maximum wheel dimension
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"
In the event that it becomes necessary to install wheels with larger dimensions, ensure that:
? The tire rotates freely, without interference with the crown or V-Brake system.
? The distance between the inflated tire and the lower part of the lower crown, with the stanchions fully compressed to the end of travel, is at least 4 mm.
3.4
Wheel Axle Retention System
Fig. 4
The wheel axle retention system on the sliders may be of standard type, with traditional fork lowers with offset axle or with ø 20 mm through axle.
Models developed for more demanding uses feature a wheel fixation system derived from motocross, with a 20 mm through wheel axle.
Fig. 4 - Wheel axle retention systems: (4A) standard fork lower, (4B) ø 20 mm through axle (forks with ø 32 mm stanchions), (4C) ø 20 mm through axle (66 Series and 888 Series forks), (4D) ø 20 mm through axle (Shiver Series), (4E) ø 20 mm through axle (Monster T).
A
B
C
D
E

MZ024004

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 ø 32 mm avec axe de roue débouchant ø 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"**).

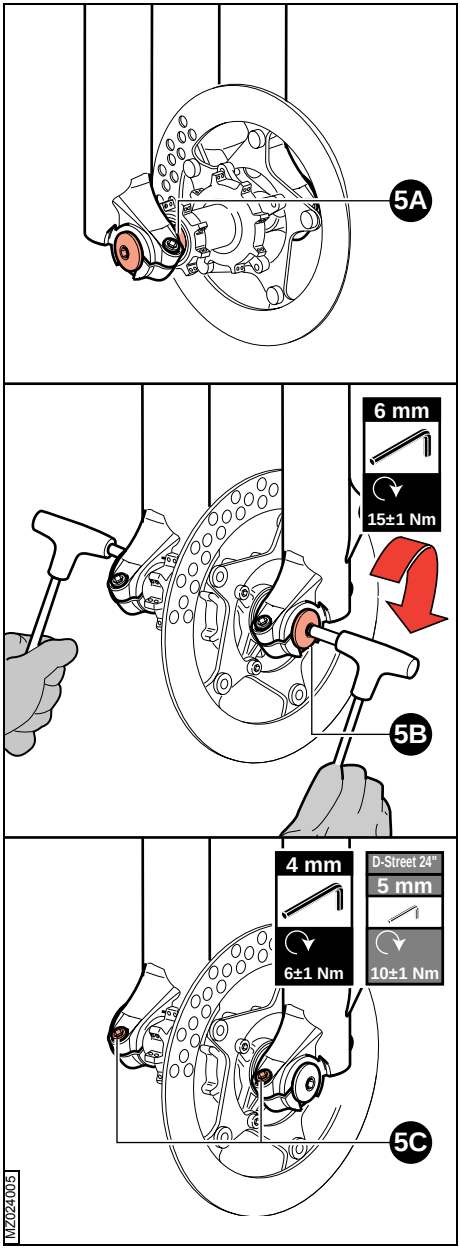


Fig. 5 - *Montage de la roue sur fourches ø 32 mm avec axe de roue débouchant ø 20 mm*

English translation of page 17 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ024
English
3
152
3.4.1 Wheel mounting on fork with standard fork lowers
Mount the wheel following the instructions provided by the manufacturer.
For correct fork operation after wheel mounting, you must:
? Check correct fork / wheel alignment by compressing the fork several times; the wheel should not make contact with or approach any part of the fork
? Lift the front wheel, rotate it several times to check alignment with the disc brake and the distance from the disc brake or V-Brake pads. Check the brake system instruction manual for correct information.
3.4.2 Wheel mounting on ø 32 mm forks with protruding ø 20 mm wheel axle
Fig. 5
For correct fork operation the wheel must be mounted as follows:
? Insert the axle (5A) through the wheel support on the right side, the wheel and the wheel support on the left side.
? Using a 6 mm Allen key tighten the wheel axle to the specified torque (15+/-1 Nm), by acting on the cap (5B).
? Check correct fork / wheel alignment by compressing the fork several times; the wheel should not make contact with or approach any part of the fork.
Lift the front wheel, rotate it several times to check alignment with the disc brake. Check the brake system instruction manual for correct information.
? Tighten the screws (5C) positioned on both fork lowers to the prescribed torque (6+/-1 Nm (10+/-1 Nm for D-Street 24"), using a 4 mm Allen key (5 mm for D-Street 24").
Fig. 5 - Wheel mounting on ø 32 mm forks with protruding ø 20 mm wheel axle
6 mm
15+/-1 Nm
4 mm
6+/-1 Nm
5 mm
10+/-1 Nm
D-Street 24"
5A
5C
5B
MZ024005

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.

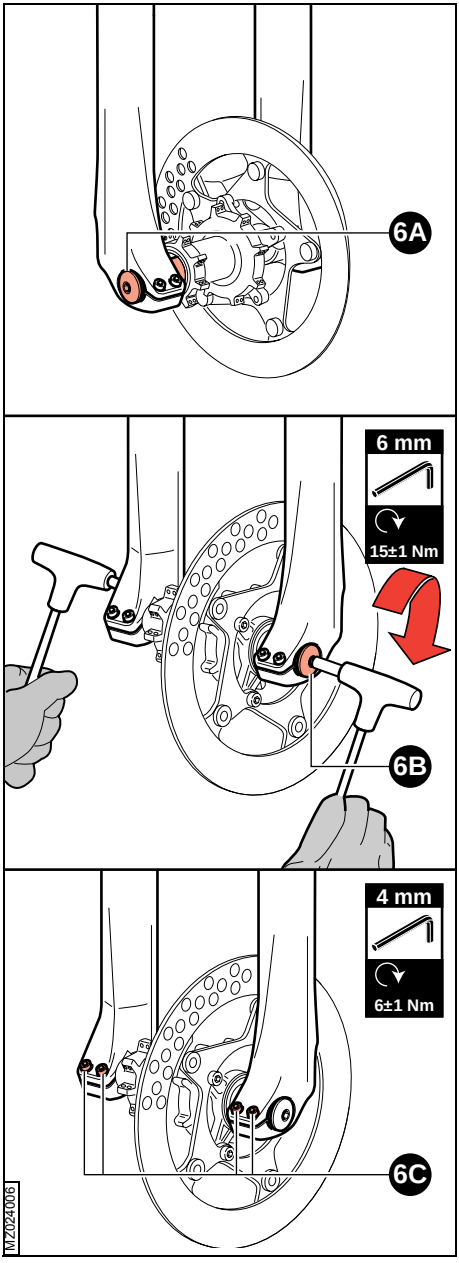


Fig. 6 - *Montage de la roue sur fourches 66 Series et 888 Series*

English translation of page 18 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ024
English
3
153
3.4.3 Wheel installation on 66 Series and 888 Series forks
Fig. 6
For correct fork operation the wheel must be installed as follows:
? Insert the axle (6A) through the right side wheel support, the wheel and the left side wheel support.
? Using a 6 mm Allen key tighten the wheel axle to the specified torque (15+/-1 Nm), by acting on the cap (6B)
? Check correct alignment fork / wheel by compressing the fork several times; the wheel should not come into contact with or approach any part of the fork. Lift the front wheel, rotate it several times to verify alignment with the disc brake. Check the braking system instruction manual for correct information.
? Tighten the bolts (6C) positioned on both fork lowers to the prescribed torque (6+/-1 Nm), using a 4 mm Allen key, following the sequence 1-2-1.
Fig. 6 - Wheel installation on 66 Series and 888 Series forks
6 mm
15+/-1 Nm
4 mm
6+/-1 Nm
6A
6C
6B
MZ024006

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.

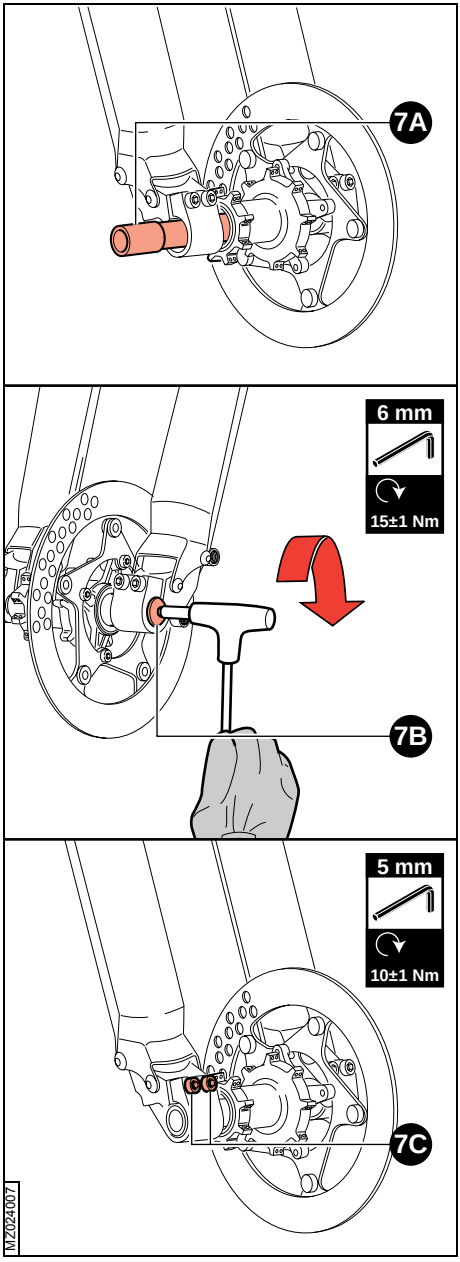


Fig. 7 - *Montage de la roue sur fourches Shiver Series*

English translation of page 19 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ024
English
3
154
3.4.4 Wheel mounting on Shiver Series forks
Fig. 7
For correct fork operation the wheel must be mounted as follows:
? Insert the axle (7A) through the right side wheel support, the wheel and the left side wheel support.
? Using a 6 mm Allen key tighten the screw (7B) on the left side to the specified torque (15+/-1 Nm)
? Check correct fork / wheel alignment by compressing the fork several times; the wheel should not contact or approach any part of the fork. Lift the front wheel, rotate it several times to verify alignment with the disc brake. Check the brake system instruction manual for correct information.
? Tighten the screws (7C) positioned on both fork lowers to the prescribed torque (10+/-1 Nm), using a 5 mm Allen key, following the sequence 1-2-1.
Fig. 7 - Wheel mounting on Shiver Series forks
6 mm
15+/-1 Nm
5 mm
10+/-1 Nm
7A
7C
7B
MZ024007

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±1Nm**), en suivant la séquence 1-2-1.
- Au moyen d'une clé Allen de 4 mm serrer les vis (**8A**) au couple prescrit (**6±1Nm**), en suivant la séquence 1-2-3-2-1.

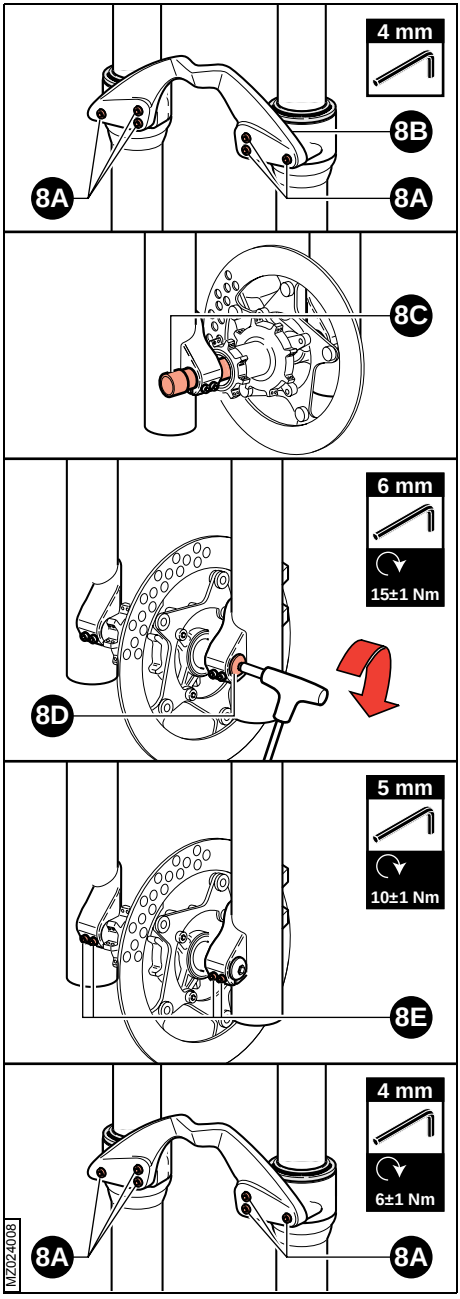


Fig. 8 - *Montage de la roue sur fourches Monster Series*

English translation of page 20 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ024
English
3
155
3.4.5 Wheel installation on forks
MONSTER Series
Fig. 8
For correct fork operation the wheel must be installed as follows:
? If the fork has been removed from the bicycle frame or if the position of the fork legs has been modified with respect to the crown, slightly unscrew the 6 screws (8A) that lock the arch (8B) using a 4 mm Allen key
? Insert the axle (8C) through the right wheel support, the wheel and the left wheel support.
? Screw the axle screw (8D) on the left side using a 6 mm Allen key and tighten to the prescribed torque (15+/-1 Nm).
? Check correct alignment fork / wheel by compressing the fork a few times; the wheel should not come into contact with or approach any part of the fork.
Lift the front wheel, rotate it a few times to verify alignment with the disc brake. Check the brake system instruction manual for correct information.
? Using a 5 mm Allen key tighten the screws (8E) positioned on the two fork lowers to the prescribed torque (10+/-1Nm), following the sequence 1-2-1.
? Using a 4 mm Allen key tighten the screws (8A) to the prescribed torque (6+/-1Nm), following the sequence 1-2-3-2-1.
Fig. 8 - Wheel installation on Monster Series forks
4 mm
6 mm
15+/-1 Nm
5 mm
10+/-1 Nm
4 mm
6+/-1 Nm
8A
8B
8A
8E
8D
8C
8A
8A
MZ024008

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**).

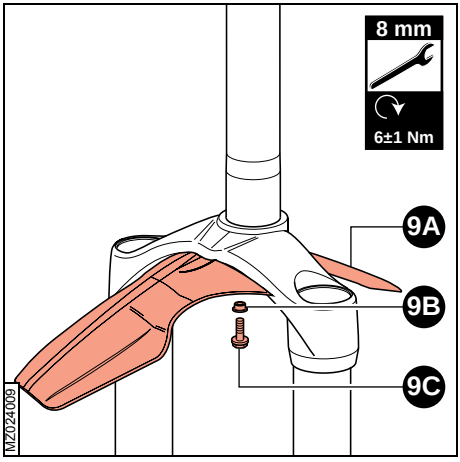


Fig. 9 - *Installation garde-boue*

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.

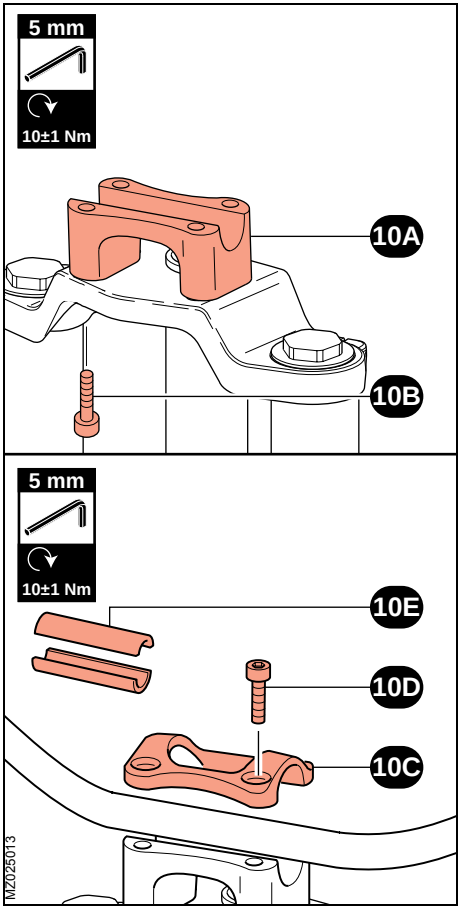


Fig. 10 - *Installation support guidon*

English translation of page 21 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ024
English
3
156
3.5
Fender Installation
Fig. 9
Models 66, 888, All Mountain, Junior T, Z1
FR can be equipped with a fender.
The fender can be supplied with the fork or
it can be purchased separately.
The fender (9A) installation must be
performed by inserting the small reinforcement
ring (9B) between screw and fender,
as shown in the illustration, and tightening
the screws (9C) with an 8 mm wrench
to the specified torque (6+/-1 Nm).
3.6
Handlebar Support Installation
Forks with double crown can be
equipped with handlebar support (the handlebar support
can be supplied with the fork or purchased
separately)
3.6.1 Handlebar support installation for
all models with double crown
except 888 Series
Fig. 10
For installation follow the following
procedure carefully.
? Install the lower handlebar support (10A)
on the upper crown by matching the holes.
? Lock the handlebar support by tightening
the screws (10B) to the specified torque (10+/-1 Nm), using
a 5 mm Allen key.
? Install the handlebar, in central position relative
to the support.
? Lock the handlebar with the appropriate
clamp (10C).
? Tighten the screws (10D) to the specified torque (10+/-1
Nm) using a 5 mm Allen key.
If necessary, it is possible to purchase as
spare part reduction shells (10E)
which allow installation of handlebars with
different diameter.
Fig. 9 - Fender installation
Fig. 10 - Handlebar support installation
9B
9A
9C
6+/-1 Nm
8 mm
MZ024009
5 mm
10+/-1 Nm
5 mm
10+/-1 Nm
10A

10B
10E
10D
10C
MZ025013

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 diffèrent.

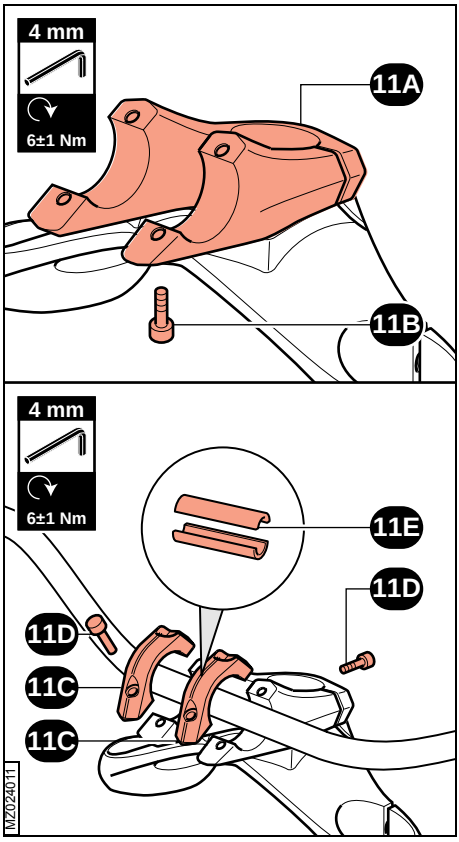


Fig. 11 - *Installation support guidon 888 Series*

English translation of page 22 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ024
English
3
157
3.6.2 Installation handlebar support 888 Series
Fig. 11
To install, carefully follow the procedure below.
? Install the lower handlebar support (11A) on the upper triple clamp by aligning the holes.
? Secure the handlebar support by tightening the bolts (11B) to the specified torque (6+/-1 Nm), using a 4 mm Allen key.
? Install the handlebar in the center position relative to the support.
? Secure the handlebar with the appropriate clamps (11C).
? Tighten the bolts (11D) to the specified torque (6+/-1 Nm) using a 4 mm Allen key.
If necessary, it is possible to purchase reduction shells (11E) as a spare part which allow the installation of handlebars with different diameters.
Fig. 11 - Installation handlebar support 888 Series
4 mm
6+/-1 Nm
4 mm
6+/-1 Nm
11A
11B
11E
11D
11C
11D
11C
MZ024011

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)

English translation of page 23 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Maintenance
MZ024
English
4
158
4
MAINTENANCE
4.1
Drawbacks - causes - remedies
This section indicates some drawbacks that may occur during the use of the fork, as well as their possible causes and solutions.
Always consult this table before any work on the fork.
WARNING!
Operations accompanied by this symbol must be carried out exclusively at an authorized MARZOCCHI service centre.
Tab. 4.1: Drawbacks - Causes - Remedies

Drawback	Cause	Remedy
The fork has too much initial sag	Spring too soft or oil too thin	Increase the spring preload
		Increase the spring preload by replacing the small preload tube
		Check the oil level
		Replace the spring (stiffer)
		Increase the air pressure
The fork compresses too fast, even if the SAG is as recommended	Compression damping is not sufficient	Increase compression damping by adjusting the oil level
		Increase compression damping through the provided adjustment screw
The fork compresses too fast; maximum preload is not sufficient	Spring too soft or oil too thin	Check the oil level
		Replace the spring (stiffer)
		Increase the air pressure
The fork does not use its full travel	Spring too stiff or oil level too high	Check the oil level
		Replace the spring (softer)
		Reduce the air pressure
The fork's rebound is too fast, too violent after each impact	Rebound damping is not sufficient	Increase the rebound damping
		Replace the oil (SAE 7.5) with oil

of higher viscosity

The fork reaches end of travel too quickly

Compression damping is not sufficient

Increase compression damping at end of travel through the provided adjustment screw

The steering tends to "close" during cornering

Too much rebound damping; spring too soft

Reduce the rebound damping

Replace the spring (stiffer)

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

English translation of page 24 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

WARNING!
Operations accompanied by this symbol must be performed exclusively at an authorized MARZOCCHI service center.

Tab. 4.2: Periodic maintenance table

Problem	Cause	Remedy
Fork tends to "lock up" in rebound or remains compressed in case of multiple impacts	Excessive rebound damping	Reduce rebound damping
"Collision" noise in rebound, but without violent rebound	Excessive rebound damping	Reduce rebound damping
"Ring" of oil on the sliders	Damaged seals	Replace all seals
Large amount of oil on the sliders or oil leak along the stanchions	Damaged seals; the sliders may also be damaged	Replace all seals and have the sliders inspected
Fork is "sticky", it does not work as well as at the beginning	Seals are damaged, fork needs maintenance	Replace all seals
Oil leak from the bottom of the fork	Bottom nut/screw unscrewed	Tighten the bottom nut or screw
	O-ring seal is damaged	Replace the O-ring seal
Loss of sensitivity	Worn sliding bushings	Replace the sliding bushings
	Oil is worn	Drain the oil
Abnormal noise from the TAS cartridge	Damaged TAS cartridge	Contact a service center to verify

proper fork operation
TAS control knob rotates during use
General maintenance operations
Usage
Intensive
Normal
Verification of bolt tightening to specified torque
Before each use
Air pressure check
Before each use
Air purge (Monster T)
Before each use
10 hours
Seal inspection
25 hours
50 hours
Fork oil drain
50 hours
100 hours
TST cartridge oil drain
25 hours
50 hours
Replacement of fork seals / TST cartridge / DOPPIO AIR cartridge
50 hours
100 hours
Stanchion cleaning
After each use
Before each use
10 hours

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 opération 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 révèleraient 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.

English translation of page 25 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Maintenance
MZ024
English
4
160
4.2
General Safety Standards
? After complete disassembly, always use original Marzocchi seals when reassembling.
? When tightening two screws or two nuts close to each other, always follow the 1-2-1 sequence using torque wrenches. Respect the specified tightening torques (see Tab. 6.14: Tightening Torques).
? Absolutely avoid using flammable or corrosive solvents for cleaning: these could damage the seals. Use possibly specific non-corrosive detergents, non-flammable or with high flammability threshold.
? In anticipation of a long period of inactivity, always lubricate the contact areas using fork oil.
? Never dispose of lubricants or detergents that are not fully biodegradable into nature: these must be collected and stored in specific containers, then disposed of in accordance with current regulations.
? All components of Marzocchi forks are metric. Use only metric wrenches and not inch wrenches. Inch wrenches may have dimensions similar to millimeter ones, but they can damage the screws and make them impossible to unscrew.
? To unscrew slotted or Phillips screws, use a screwdriver of appropriate size and shape.
? In steps where the screwdriver is used to install or remove metal retaining rings, O-rings, slider bushings and other seals, avoid scratching or notching the components being handled with the screwdriver tip.
? Never perform maintenance or adjustment operations that are not explained in this manual.
? If you have any doubts about the care and maintenance of your suspension system, contact the closest support service you can locate by consulting the list of distributors attached at the end of this manual or at www.marzocchi.com.
? This manual is not intended to explain the installation / removal of the fork from the bike, the wheel, steering components, or any other component directly or indirectly linked to the fork but not part of it. MARZOCCHI therefore reserves the right to make any modifications to its products at any time and without notice that may be necessary.
? Use only original Marzocchi spare parts.

? Work in a clean, tidy and well-lit environment. Avoid performing maintenance outdoors as much as possible.
? To retain their original shine, forks with polished surfaces should be periodically treated with body polish.
? Strictly verify that there are no metal shavings or dust in the work area.
? Do not modify fork components.

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±0,5 Nm**), en faisant attention à ne pas endommager le joint d'étanchéité (**B**).

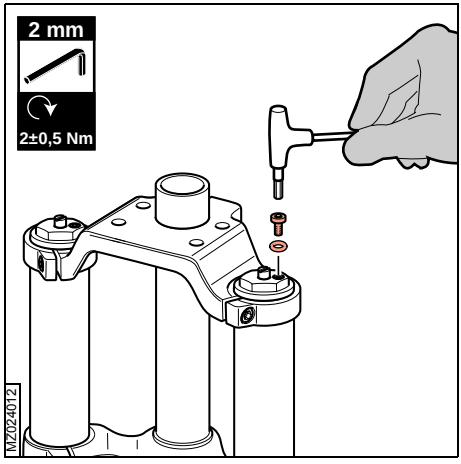


Fig. 12 - *Purge de l'air Monster T*

English translation of page 26 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Maintenance
MZ024
English
4
161
4.3
Cleaning the Stanchions
The fork dust wiper is greased by the manufacturer, which aids the slider movement, especially after a long period of fork inactivity. This grease, as a result of suspension use, can melt and adhere to the sliders, giving the erroneous impression of an oil leak.
Carefully clean the external surfaces of the fork after each use, with particular attention to the sliders and dust wipers.
ATTENTION!
Deposits of mud or dust can cause serious damage to the suspension system if they are not removed immediately.
4.4
Air Purge Monster T
Fig. 12
This operation must be performed on the fork installed on the bike in full extension position (front wheel lifted off the ground).
The pressure generated by air that may enter the sliders during use and which cannot escape due to the particular configuration of the seals, can lead to incorrect fork operation.
In case of incorrect operation or loss of stanchion movement, the following procedure must be followed on both stanchions:
? Unscrew the air purge screw (A) using a 2 mm Allen key, loosening it enough to let the accumulated air escape from inside the stanchion.
? Check the condition of the seal (B); replace if necessary.
? Tighten the air purge screw (A) to the recommended torque (2+/-0,5 Nm), being careful not to damage the seal (B).
Fig. 12 - Air Purge Monster T
2+/-0,5 Nm
2 mm
MZ024012

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 donnés objectifs 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 disfonctionnements 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**).

English translation of page 27 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

SETTINGS
MZ024
English
5
162
5
SETTINGS
Through correct adjustment, it is possible to obtain the best performance from the suspension system. In this section you will find how to correctly set up Marzocchi forks.
To obtain optimal adjustment it is necessary to perform several tests to better understand how to proceed.
Optimal adjustment is influenced by the geometry of the MTB frame, the weight of the cyclist, the type of terrain and obstacles, but also by personal factors related to riding style; it is therefore impossible to provide objective data concerning the desired adjustment. Nevertheless, if you follow the instructions below carefully, you will be able to find the optimal adjustment in a short time.
Fork adjustment must be done by acting on one adjustment only at a time, taking notes on the operations performed and the improvements obtained.
WARNING!
During adjustment operations do not force the adjusters beyond the stops and do not inflate air beyond the maximum recommended pressure.
WARNING!
To inflate the fork, use only the specific MARZOCCHI pump equipped with a pressure gauge, which you can purchase from authorized centers.
WARNING!
The use of other pumps may be detrimental to the inflation operation and may cause fork malfunctions or damage it in any way.
NOTE
Once the ideal adjustment is obtained, it is recommended to note the number of "clicks" or rotations of the adjuster with respect to the fully tightened position (adjuster fully turned clockwise), so that restoration of the original adjustment is faster in case of variations.
5.1
Adjustment kits and springs
For any information concerning the travel increase kit, adjustment kits and springs with different stiffness (K), consult the website www.marzocchi.com.
5.2
Spring preload
The optimal spring preload is the one that

allows you to obtain the desired sag due to cyclist weight (SAG) (see par. SAG page 163)
Spring preload can be done, depending on models, by mechanical adjusters or by the air pressure found inside the slider.
On models equipped with mechanical adjustment each rotation of the adjuster corresponds to a spring compression of 1 mm.
WARNING!
The fork leaves the factory with a minimum pre-load value, corresponding to the adjustment knob fully unscrewed counterclockwise. Even in this configuration the spring is slightly pre-loaded, to oppose initial load forces.

5.3 Positive Air

Positive air is the spring system of air forks. The optimal positive air pressure allows you to obtain the desired SAG (see 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**).

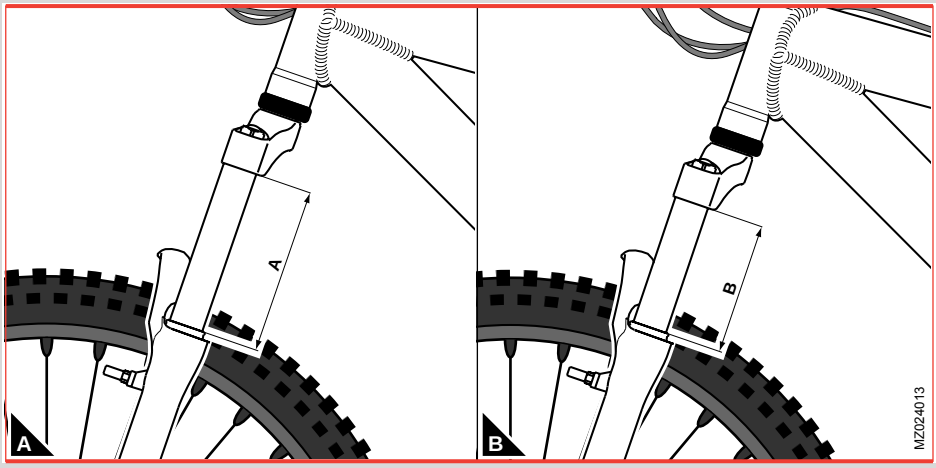


Fig. 13 - *Mesurer le SAG*

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 :
SAG=TxS (T=débattement total ; S=pourcentage d'enfoncement conseillé)

English translation of page 28 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Settings
MZ024
English
5
163
SAG
SAG corresponds to the fork compression caused by the weight of the cyclist.
How to measure it
Fig. 13
To measure SAG it is sufficient to proceed as follows.
Measure the part of the leg comprised between the lower crown and the dust seal, taking note of
the value (A).
Repeat the measurement, sitting on the bike and take note of the value (B).
Fig. 13 - Measuring SAG
SAG= A - B
How to find optimal SAG
Optimal sag corresponds to 15-20% for Cross-Country and All Mountain forks and to 25-
30% for Freeride and Downhill forks.
In order to calculate SAG for your own fork it is sufficient to do this calculation:
SAG=TxS (T=total travel ; S=recommended compression percentage)
B
A
A
B
MZ024013

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 a 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 basculage 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 rétabli 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.

English translation of page 29 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Settings
MZ024
English
5
164
5.4
Negative air
By introducing pressurized air through the valve, it is possible to reduce the initial stiction of the fork.
By increasing the pressure inside the leg, you increase the force helping the fork to begin its compression stroke.
Furthermore, negative air allows you to adjust the maximum travel value up to 20 mm.
By increasing the pressure inside the leg, you reduce the travel.
5.5
PAR ? Progressive air at end of travel
By introducing pressurized air through the valve, it is possible to modify the damping of forces generated in compression phase at end of travel of the legs.
By increasing the pressure inside the leg, you increase the braking exerted in the final phase of compression.
5.6
Rebound adjustment
Through rebound adjustment it is possible to control the speed of fork rebound following a compression.
Correct adjustment of rebound speed allows you to obtain a stable bike where the wheel is able to faithfully follow the terrain obstacles.
An adjustment that is too responsive on the fork can cause instability of the front end and the bike to flip. Conversely, an adjustment that is too slow can cause problems when impacting multiple obstacles, where the suspension cannot return to full rebound position between one obstacle and another. Adjustment of rebound speed is possible through internal or external controls.
5.7
Compression adjustment
Through compression adjustment it is possible to control compression speed.
Compression adjustment can be made according to the cyclist's needs and it should prevent the fork from bottoming out at full travel.
A "firm" compression adjustment allows better stability and thus more aggressive riding by making the bike more responsive, while a "softer" adjustment implies less stability but less "nervous" riding.
Compression adjustments, depending on

the models, can control compression damping
over the full travel or else
intervene progressively only in
the final part of travel.

5.8

ETA (Extension Travel Adjust)

The ETA cartridge allows "on the fly"
adjustment of rebound damping, by
reducing the fork length, while maintaining 30 mm of travel.
The adjustment provides two positions.

LOCK position

By turning the knob clockwise,
you activate the ETA cartridge function.
In this position, if you encounter
ground irregularities, the legs remain lowered and
each successive irregularity will contribute to lower
the bike's attitude further.
This position is desirable in case of
difficult climbs.

UNLOCK position

By turning the knob counterclockwise,
you restore normal fork operation, by
deactivating the ETA cartridge function.

WARNING!

Under no circumstances should you use the
"LOCK" position on difficult descents, as the
fork could not react to ground irregularities
in the course under sufficiently safe conditions,
causing loss of bike control, an accident,
cyclist injury or death.

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.

English translation of page 30 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Settings
MZ024
English
5
165
5.9
TAS (Travel Adjustment System)
The TAS cartridge offers, in addition to the possibility of adjusting "on the fly" the rebound damping by reducing the fork length while maintaining 30 mm of travel (see par. 5.8 ETA (Extension Travel Adjust)), the possibility of modifying the maximum travel and fork length to adapt to the specific requirements of the cyclist and frame geometry.
WARNING!
Before proceeding with the adjustment of the TAS cartridge it is necessary to completely deflate the positive air chamber located on the right leg and then re-establish the correct pressure.
? By turning the button located in the lower part of the leg clockwise, the maximum travel and fork length are reduced.
? By turning the button located in the lower part of the leg counterclockwise, the maximum travel and fork length are increased.
WARNING!
NEVER force the button beyond the stops, as the fork could be damaged and become dangerous for the cyclist.
5.10 TST (Terrain Selection Technology)
The TST system allows adjustment of the fork damping.
The TST cartridge is equipped, in the lower part, with a rebound adjuster (see par. 5.6 Rebound Setting) and in the upper part with a 5-position compression adjuster.
It allows the cyclist to obtain the ideal setting for any type of terrain.
The adjuster, located in the upper part, has five main positions (CL, +, AM, -, DS).
Thanks to the 5 positions offered by the adjuster, the cyclist can quickly obtain the ideal setting for any type of terrain.
Tab. 5.1: TST control positions table
WARNING!
In no case should the "CL" position be used in difficult descents, as the fork may not respond adequately to trail irregularities under sufficiently safe conditions, causing loss of bike control, an accident, injury to the cyclist or death.
DS
Ideal setting for descent
- AM + Ideal setting for All Mountain
CL
Ideal setting for climbing, fork locked

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.**

English translation of page 31 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Adjustments
MZ024
English
5
166
Tab. 5.2: Adjustments available on forks
° Configuration optional
Tab. 5.3: Explanation

CAUTION!
The references "right" and "left" follow the convention indicated in par. 1.1.1.
Adjustments
Spring preload with
adjustment knob
Spring preload
Spring preload with air
Positive air (spring system)
Negative air
Progressive air
Internal rebound adjustment
External rebound adjustment
Compression adjustment
Compression adjustment at end
of travel
ETA (Extension Travel
Adjust)
TAS (Travel Adjustment
System)
TST (Terrain Selection
Technology)
MX Comp
X2°
X2
R.
L.°
Tab. 6.2
MX Pro
X2°
X2
R.
L.°
Marathon RACE
X2
R.
R.
L.
L.
Tab. 6.3
Marathon SL
X2
L.
L.
R.
R.
Marathon XC
R.
R.
L.

L.
R.
All Mountain SL
X2
L.
L.
R.
R.
Tab. 6.4
All Mountain 1
R.
R.
L.
L.
R.
All Mountain 2
X2°
X2
R.
R.°
L.°
All Mountain 3
X2°
X2
L.°
Dirt Jumper I
X2
R.
Tab. 6.5
Dirt Jumper II
X2
R.
Dirt Jumper III
X2
D-Street 24"
X2
Tab. 6.6
Z1 FR SL
X2
L.
L.
R.
R.
Tab. 6.7
Z1 FR 1
R.
R.
L.
Z1 FR 2
R.
R.
Z1 FR 3
X2
L.°
66 RC
X2
R.
L.
Tab. 6.8
66 R
X2
R.
66 VF

X2
888 RC
X2
R.
L.
Tab. 6.9
888 R
R.
R.
888 VF
Junior T
X2
Tab. 6.10
Monster
R.
L.
R.
Tab. 6.11
Shiver SC
X2
X2
Tab. 6.12
Shiver DC
X2
X2
Tab. 6.13
X2
Adjustment on both legs
R.
Adjustment on right leg
L.
Adjustment on left leg

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*

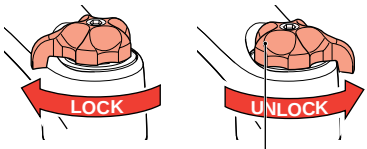
Catégorie fourche
Modèle fourche
Notes
Débattements disponibles
Prédisposition frein V-Brake
Dimensions maximales roue
Prédisposition frein à disque
Diamètre jambages
Type bas de fourche

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'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 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!

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

MZ024

English translation of page 32 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

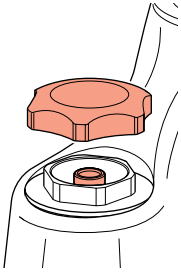
Summary tables
MZ024
English
6
167
6
SUMMARY TABLES
The following tables summarize the main characteristics of the models in the Marzocchi Bomber collection, indicating the possible adjustments and their execution.
Tab. 6.1: Reading the summary tables
WARNING!
Marzocchi reserves the right to modify the data and characteristics contained in the tables with or without notice.
Rider weight
Positive air pressure
Negative air pressure
PAR air pressure
kg
lbs
lbs
bar
psi
55 - 70
120 - 155
2.00 - 2.75
30 - 40
70 - 80
155 - 180
2.40 - 3.10
35 - 45
bar
psi
5.00 - 15.00
73 - 217
bar
psi
0 - 2.00
0 - 30
Precharge air pressure
bar
psi
0 - 1.00
0 - 15
80 - 95
180 - 210
2.90 - 3.80
42 - 52
95 - 110+
210 - 220+
3.60 - 4.50
52 - 65
bar
<= 2.00
<= 30
2.00 - 2.75
30 - 40
2.75 - 3.40
40 - 50
>= 4.20

>= 60
Positive air pressure
(TST slider)
UNLOCK
LOCK
ETA ? Left slider
By turning the knob clockwise, the ETA cartridge
function is activated.
By turning the knob counterclockwise, normal
suspension function is restored.
All Mountain 1
All Mountain 2
All Mountain 3
All Mountain SL
All Mountain 1
All Mountain 2
110 - 130 *** / 130 - 150 ***
110 - 130 ** / 130 - 150 **
** adjustable through negative air
* Installation of the 8" braking system is possible with specific adapter supplied by the braking system manufacturer
*** adjustable through TAS
110 - 130 -150
STD
STD
STD
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
NO
NO
NO
All Mountain 3
110 - 130 -150
STD
INTL STD 6" *
NO
T
V
All Mountain
32 mm
2.8" x 26"
Slider diameter
Available travel
Fork lower type
Air pressure summary table
Adjustment operations
Disc brake predisposition
Maximum wheel dimensions
V-Brake predisposition
Fork category
Models concerned
Option
Notes
Fork model

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**



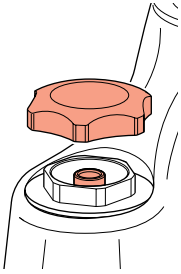
Air Positif – les deux jambages (seulement jambage droit pour versions +ETA)

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.

MX Comp Coil **MX Pro Coil**



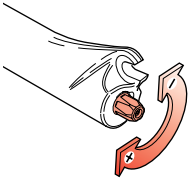
Précharge du ressort avec air – les deux jambages

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.

MX Pro Air **MX Pro Coil** **MX Pro + ETA**



Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit

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.

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.

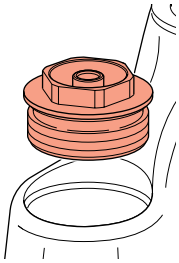
English translation of page 33 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

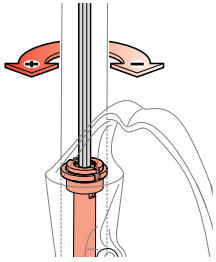
Summary Tables
MZ024
English
6
168
Tab. 6.2: Mx Series
MX Comp Air
MX Comp +ETA
MX Pro Air
MX Pro + ETA
MX Pro Air
MX Pro Coil
MX Pro + ETA
MX Comp Coil
MX Pro Coil
Rebound adjuster with external adjustment ? right leg
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic damping in rebound: in this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic damping in rebound: in this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
Positive Air ? both legs (right leg only for +ETA versions)
Remove the protective cap.
Fully tighten the inflation fitting onto the valve and inflate to the desired pressure.
Replace the protective cap.
Spring preload with air ? both legs
Remove the protective cap.
Fully tighten the inflation fitting onto the valve and inflate to the desired pressure.
Replace the protective cap.
85 - 105 - 120
MX Comp Air
MX Comp Coil
MX Comp + ETA
85 - 105 - 120
85 - 105 - 120
STD
STD
STD
INTL STD 6"
INTL STD 6"
INTL STD 6"
Removable V-Brake preload
Removable V-Brake preload
Removable V-Brake preload
85 - 105 - 120
MX Pro Air
MX Pro Coil
MX Pro + ETA
85 - 105 - 120
85 - 105 - 120
STD
STD
STD
INTL STD 6"
INTL STD 6"
INTL STD 6"
Removable V-Brake preload

Removable V-Brake preload
Removable V-Brake preload
T
V
MX
30 mm
2.2" x 26"

Mx Series

MX Comp Air MX Comp Coil MX Comp +ETA





Registre détente avec réglage de l'intérieur – Jambage droit

Décomprimer 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.

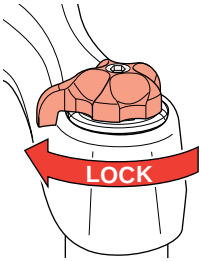
Tourner la tige dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour augmenter l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.

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).

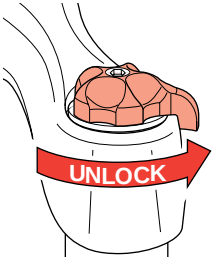
Rétablir la pression de l'air recommandée.

MX Comp +ETA MX Pro + ETA



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 de précharge	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

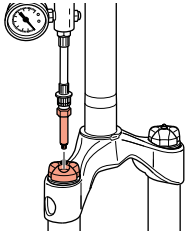
English translation of page 34 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
169
Mx Series
MX Comp Air
MX Comp Coil
MX Comp +ETA
MX Comp +ETA
MX Pro + ETA
Rebound Adjustment Register with Internal Adjustment ? Right Leg
Completely decompress the air pressure of the right leg using a pointed tool.
Completely unscrew and remove the cap, using a 21 mm socket wrench.
Insert the supplied hex rod inside the piston, taking care to properly center the adjustment seat.
Turn the rod counterclockwise to increase hydraulic damping in rebound: in this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the rod clockwise to reduce hydraulic damping in rebound: in this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
Once finished, reinstall the protective cap and tighten it to the specified torque (10+/-1 Nm).
Restore the recommended air pressure.
LOCK
UNLOCK
ETA ? Left Leg
By turning the knob clockwise, the ETA cartridge function is activated.
By turning the knob counterclockwise, the normal suspension function is restored.
Rider Weight
Positive Air Pressure
Air Preload Pressure
kg
lbs
lbs
bar
55 - 70
120 - 155
2.00 - 2.75
30 - 40
70 - 80
155 - 180
2.40 - 3.10
35 - 45
bar
psi
0 - 1.00
0 - 15
80 - 95
180 - 210
2.90 - 3.80
42 - 52
95 - 110+
210 - 220+
3.60 - 4.50
52 - 65

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**



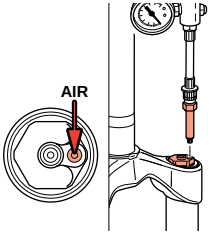
Air positif cartouche TST – Jambage droit (Jambage gauche sur Marathon Race)

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**



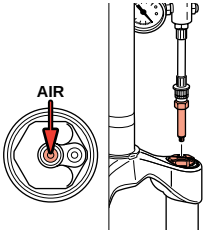
Air positif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche (Jambage droit sur Marathon Race)

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**



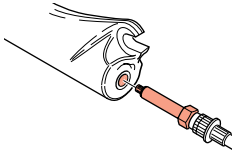
Air négatif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche (Jambage droit sur Marathon Race)

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.

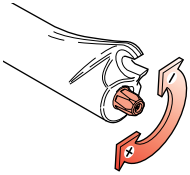
Remonter le bouchon de protection en caoutchouc (Marathon SL seulement).

English translation of page 35 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
170
Tab. 6.3: Marathon Series
Air PER DOPPIO AIR cartridge ? Left leg (Right leg on Marathon Race)
Remove the rubber protective cap (Marathon SL only).
Tighten the inflation fitting fully onto the valve and inflate to the desired pressure.
Reinstall the rubber protective cap (Marathon SL only).
Marathon Race
Marathon SL
Marathon XC
Marathon Race
Marathon SL
Marathon Race
Marathon SL
Marathon Race
Marathon SL
Positive air TST cartridge ? Right leg (Left leg on Marathon Race)
Remove the rubber protective cap marked "AIR" and turn the TST knob until the air valve is exposed.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve and inflate to the desired pressure.
Reinstall the rubber protective cap and restore the correct setting by means of the TST knob.
Positive air DOPPIO AIR cartridge ? Left leg (Right leg on Marathon Race)
Remove the protective cap.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve positioned on the outside and inflate to the desired pressure.
Tighten the protective cap fully.
Negative air DOPPIO AIR cartridge ? Left leg (Right leg on Marathon Race)
Remove the protective cap.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve positioned on the inside and inflate to the desired pressure.
Tighten the protective cap fully.
AIR
AIR
80
Marathon Race
Marathon SL
Marathon XC
100 - 120*
** adjustable through negative air
* adjustable through TAS
100 - 120**
STD
STD
STD
INTL STD 6"
INTL STD 6"
INTL STD 6"
fixed V-Brake setting
fixed V-Brake setting
fixed V-Brake setting
T
V
Marathon
30 mm
2.2" x 26"

Marathon Series

Marathon Race **Marathon SL** **Marathon XC**

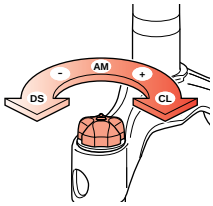


Registre détente avec réglage de l'extérieur – Jambage droit (Jambage gauche sur Marathon Race)

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**

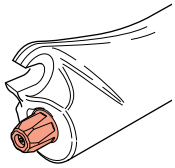


TST – Jambage droit (Jambage gauche sur Marathon Race)

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



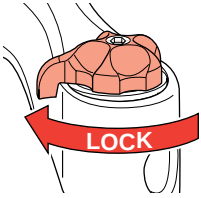
TAS – Jambage gauche

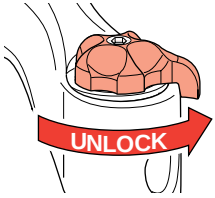
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on réduit le débattement maximal et la longueur de la fourche.

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

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.

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			

English translation of page 36 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

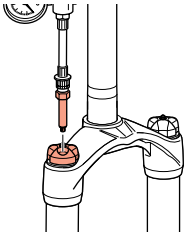
Summary Tables
MZ024
English
6
171
Marathon Series
CL
+
AM
-
DS
TST ? Right leg (Left leg on Marathon Race)
By turning the knob it is possible to adjust the compression damping
to adapt the fork's performance to the terrain type.
DS
Ideal setting for downhill
- , AM , +
Ideal setting for All Mountain
CL
Ideal setting for climbing, fork locked
LOCK
UNLOCK
ETA ? Left leg
By turning the knob clockwise,
you activate the ETA cartridge
function.
By turning the knob counterclockwise,
you restore normal suspension
function.
TAS ? Left leg
By turning clockwise, you reduce the maximum travel
and the fork length.
By turning counterclockwise, you increase the maximum travel and the fork length.
Before adjusting the TAS cartridge it is necessary to
completely deflate the positive air chamber located on the right leg and
then restore the correct pressure.
Marathon Race
Marathon SL
Marathon XC
Marathon Race
Marathon SL
Marathon XC
Marathon XC
Rebound adjuster with external adjustment ? Right leg (Left leg on Marathon Race)
Turn the adjuster clockwise to increase
hydraulic rebound damping: in this way, the fork will be slower during the rebound phase.
When turning the adjuster counterclockwise, you decrease the rebound
hydraulic braking, making the fork more responsive during the rebound phase.
Rider weight
Positive air pressure
Negative air pressure
PAR air pressure
kg
lbs
lbs
bar
psi
55 - 70

120 - 155
2,00 - 2,75
30 - 40
70 - 80
155 - 180
2,40 - 3,10
35 - 45
bar
psi
5,00 - 15,00
73 - 217
bar
psi
0 - 2,00
0 - 30
80 - 95
180 - 210
2,90 - 3,80
42 - 52
95 - 110+
210 - 220+
3,60 - 4,50
52 - 65
bar
<= 2,00
<= 30
2,00 - 2,75
30 - 40
2,75 - 3,40
40 - 50
>= 4,20
>= 60
Positive air pressure
(TST leg)

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 freinag ** réglable à travers air négatif *** réglable à travers TAS			32 mm	2,8" x 26"

All Mountain SL **All Mountain 1**



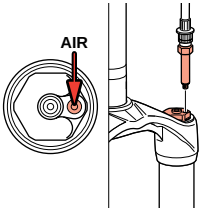
Air positif cartouche TST – Jambage droit

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



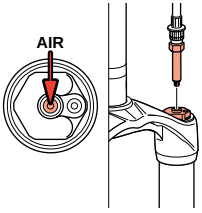
Air positif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche

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



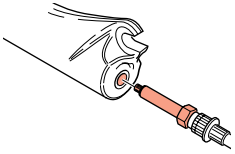
Air négatif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche

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



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.

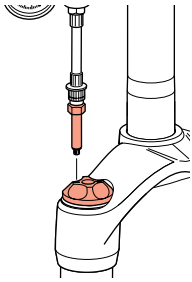
Remonter le bouchon de protection en caoutchouc (seulement modèle 150 mm débattement).

English translation of page 37 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
172
Tab. 6.4: All Mountain Series
All Mountain SL
All Mountain 1
All Mountain SL
All Mountain SL
All Mountain SL
Air DOPPIO AIR cartridge ? Left leg
Remove the rubber protection cap (150 mm travel model only).
Fully tighten the inflation fitting onto the valve and inflate to the desired pressure.
Reinstall the rubber protection cap (150 mm travel model only).
Positive air TST cartridge ? Right leg
Remove the rubber protection cap marked with "AIR" and turn the TST knob until the air valve is exposed.
Fully tighten the inflation fitting onto the valve and inflate to the desired pressure.
Reinstall the rubber protection cap and restore the correct setting using the TST knob.
Positive air DOPPIO AIR cartridge ? Left leg
Remove the protection cap.
Fully tighten the inflation fitting onto the valve positioned on the outside and inflate to the desired pressure.
Fully tighten the protection cap.
Negative air DOPPIO AIR cartridge ? Left leg
Remove the protection cap.
Fully tighten the inflation fitting onto the valve positioned on the inside and inflate to the desired pressure.
Fully tighten the protection cap.
AIR
AIR
All Mountain SL
All Mountain 1
All Mountain 2
110 - 130 *** / 130 - 150 ***
110 - 130 ** / 130 - 150 **
** adjustable through negative air
* Installation of 8" brake system is possible with specific adapter supplied by the brake system manufacturer
*** adjustable through TAS
110 - 130 -150
STD
STD
STD
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
NO
NO
NO
All Mountain 3
110 - 130 -150
STD
INTL STD 6" *
NO
T
V
All Mountain
32 mm
2.8" x 26"

All Mountain Series

All Mountain 2 ■



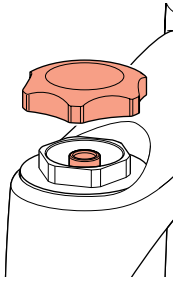
Air positif – Cartouche HSCV

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



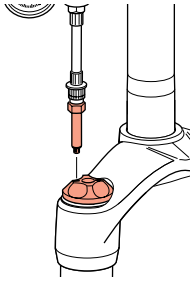
Air positif

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 ■



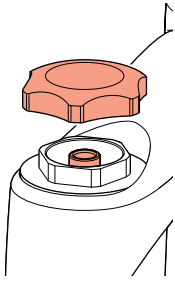
Précharge du ressort avec air – Cartouche HSCV

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.

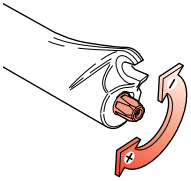
Serrer à fond le raccord pour le gonflage sur la valve et gonfler jusqu'à la pression désirée.

Remonter le bouchon de protection.

English translation of page 38 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
173
All Mountain Series
Positive air ? HSCV Cartridge
Remove the rubber protection cap marked "AIR" and turn the rebound adjustment knob until the air valve is uncovered.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve and inflate to the desired pressure.
Replace the rubber protection cap and restore the correct adjustment using the rebound adjustment knob.
Positive air
Remove the protection cap.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve and inflate to the desired pressure.
Replace the protection cap.
All Mountain 2
All Mountain 3
All Mountain 2
All Mountain 2
All Mountain 2
All Mountain 3
Spring preload with air ? HSCV Cartridge
Remove the rubber protection cap marked "AIR" and turn the rebound adjustment knob until the air valve is uncovered.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve and inflate to the desired pressure.
Replace the rubber protection cap and restore the correct adjustment using the rebound adjustment knob.
Spring preload with air
Remove the protection cap.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve and inflate to the desired pressure.
Replace the protection cap.

All Mountain SL — All Mountain 2 ■ (débattement 130 mm)

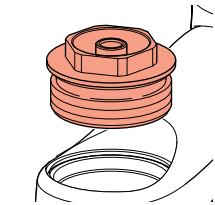


Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit

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

Décomprimer 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.

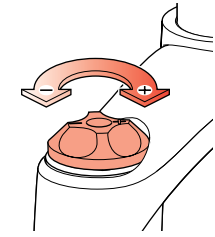
Tourner la tige dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour augmenter l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.

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)

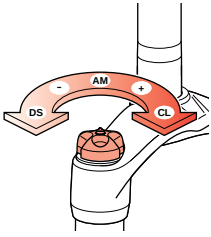


Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit

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

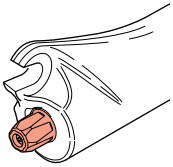
MZ024

English translation of page 39 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
174
All Mountain Series
Rebound adjuster with external adjustment ? right leg
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic rebound damping: this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic rebound damping: this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
All Mountain 2
(travel 150 mm)
Rebound adjuster with external adjustment ? right leg
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic rebound damping: this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic rebound damping: this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
All Mountain SL
All Mountain 2
(travel 130 mm)
All Mountain 2
Rebound adjuster with internal adjustment ? right leg
Completely decompress the air pressure of the right leg using a pointed tool.
Completely unscrew and remove the cap, using a 21 mm socket wrench.
Insert the supplied hex rod inside the piston, taking care to center the adjustment seat properly.
Turn the rod counterclockwise to increase hydraulic rebound damping: this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the rod clockwise to reduce hydraulic rebound damping: this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
Once finished, reinstall the protective cap and tighten it to the specified torque (10+/-1 Nm).
Restore the recommended air pressure.
CL
+
AM
-
DS
TST ? right leg
By turning the knob it is possible to adjust compression damping to adapt the fork's performance to the terrain type.
DS
Ideal setting for downhill
- , AM , +
Ideal setting for All Mountain
CL
Ideal setting for climbing, fork locked
All Mountain SL
All Mountain 1

All Mountain Series

All Mountain 1



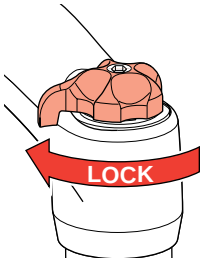
TAS – Jambage gauche

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.

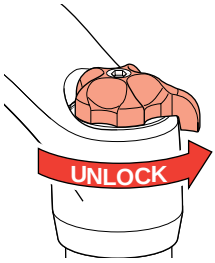
Avant de procéder au réglage de la cartouche TAS il est nécessaire de dégonfler complètement la chambre à air positif située sur le jambage droit et ensuite rétablir la pression correcte.

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			

English translation of page 40 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

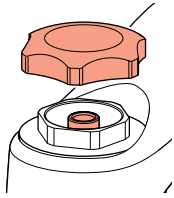
Summary Tables
MZ024
English
6
175
All Mountain Series
All Mountain 1
All Mountain 1
All Mountain 2
All Mountain 3
UNLOCK
LOCK
ETA ? Left Leg
By turning the knob clockwise, the ETA cartridge function is activated.
By turning the knob counterclockwise, the normal suspension function is restored.
TAS ? Left Leg
By turning clockwise, the maximum travel and fork length are reduced.
By turning counterclockwise, the maximum travel and fork length are increased.
Before proceeding with the TAS cartridge adjustment, it is necessary to completely deflate the positive air chamber located on the right leg and then restore the correct pressure.
Rider Weight
Positive air pressure
Negative air pressure
PAR air pressure
kg
lbs
lbs
bar
psi
55 - 70
120 - 155
2.00 - 2.75
30 - 40
70 - 80
155 - 180
2.40 - 3.10
35 - 45
bar
psi
5.00 - 15.00
73 - 217
bar
psi
0 - 2.00
0 - 30
Air precharge pressure
bar
psi
0 - 1.00
0 - 15
80 - 95
180 - 210
2.90 - 3.80
42 - 52
95 - 110+
210 - 220+
3.60 - 4.50
52 - 65

bar
<= 2.00
<= 30
2.00 - 2.75
30 - 40
2.75 - 3.40
40 - 50
>= 4.20
>= 60
Positive air pressure
(TST leg)

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 ** axe de roue débouchant ø20 mm disponible en option			32 mm	2,8" x 26"

Dirt Jumper 1 **Dirt Jumper 2** **Dirt Jumper 3**



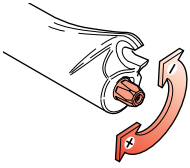
Précharge du ressort avec air – les deux jambages

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

Dirt Jumper 1

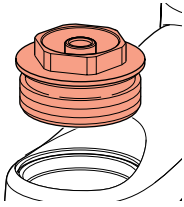


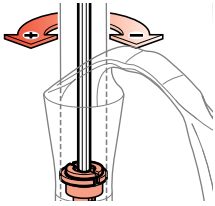
Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit

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.

Dirt Jumper 2





Registre détente avec réglage de l'intérieur – Jambage droit

Décomprimer 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.

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			

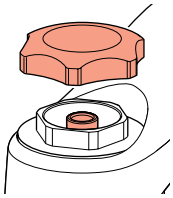
English translation of page 41 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
176
Tab. 6.5: Dirt Jumper Series
Rider weight
kg
lbs
55 - 70
120 - 155
70 - 80
155 - 180
bar
psi
Air preload pressure
0 - 1,00
0 - 15
80 - 95
180 - 210
95 - 110+
210 - 220+
(both legs)
Dirt Jumper 1
Dirt Jumper 2
Dirt Jumper 3
Dirt Jumper 1
Spring preload with air ? both legs
Remove the protective cap.
Tighten the inflation fitting firmly onto the valve and inflate to the desired pressure.
Reinstall the protective cap.
Dirt Jumper 2
Rebound adjuster with internal adjustment ? Right leg
Completely decompress the right leg air pressure using a pointed tool.
Completely unscrew and remove the cap using a 21 mm tube wrench.
Insert the supplied hex rod inside the piston, taking care to center the adjustment seat properly.
Turn the rod counterclockwise to increase hydraulic rebound damping: this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the rod clockwise to reduce hydraulic rebound damping: this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
Once finished, reinstall the protective cap and tighten it to the specified torque (10+/-1 Nm).
Restore the recommended air pressure.
Rebound adjuster with external adjustment ? right leg
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic rebound braking: this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic rebound braking: this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
100 - 120
Dirt Jumper 1
Dirt Jumper 2
Dirt Jumper 3
100
** 20 mm through axle available as option
* Installation of the 8" braking system is possible with specific adapter supplied by the brake system manufacturer
100 - 130

20 mm through axle
20 mm through axle
STD **
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
NO
NO
NO
T
V
Dirt Jumper
32 mm
2.8" x 26"

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"



Précharge du ressort avec air (les deux jambages)

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.

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			

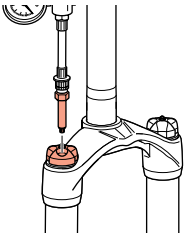
English translation of page 42 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
177
Tab. 6.6: D-Street 24""
Rider weight
kg
lbs
55 - 70
120 -155
70 - 80
155 - 180
bar
psi
Air preload pressure
0 - 1,00
0 - 15
80 - 95
180 - 210
95 - 110+
210 - 220+
(both legs)
Spring preload with air (both legs)
Remove the protection cap.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve and inflate to the
desired pressure.
Reinstall the protection cap.
80
** removable predisposition
* Installation of the 8" braking system is possible with specific adapter supplied by the brake system manufacturer
through axle wheel hub ø 20 mm INTL STD 6" *
V-Brake **
T
V
D-Street 24"
32 mm
2,5" x 24"

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



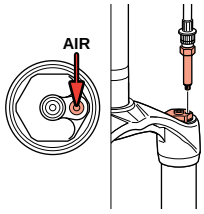
Air positif cartouche TST – Jambage droit

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



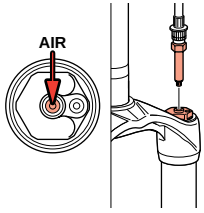
Air positif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche

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



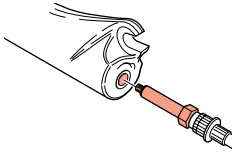
Air négatif cartouche DOPPIO AIR – Jambage gauche

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.

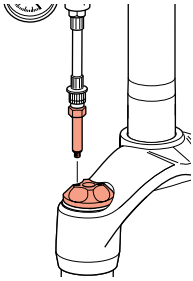
MZ024

English translation of page 43 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
178
Tab. 6.7: Z1 FR Series
Positive air DOPPIO AIR cartridge ? Left leg
Remove the rubber protective cap.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve and inflate to the desired pressure.
Reinstall the rubber protective cap.
Positive air TST cartridge ? Right leg
Remove the rubber protective cap marked « AIR » and turn the TST knob until the air valve is exposed.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve and inflate to the desired pressure.
Reinstall the rubber protective cap and restore the correct setting by means of the TST knob.
Positive air DOPPIO AIR cartridge ? Left leg
Remove the protective cap.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve positioned on the outside and inflate to the desired pressure.
Tighten the protective cap fully.
Negative air DOPPIO AIR cartridge ? Left leg
Remove the protective cap.
Tighten the inflation fitting fully onto the valve positioned on the inside and inflate to the desired pressure.
Tighten the protective cap fully.
Z1 FR SL
Z1 FR SL
Z1 FR SL
Z1 FR SL
AIR
AIR
130 -150 **
Z1 FR SL
Z1 FR 1
Z1 FR 2
130 -150
** adjustable through negative air
* Installation of the 8" braking system is possible with specific adapter supplied by the braking system manufacturer
130 -150
axle through ø 20 mm
axle through ø 20 mm
axle through ø 20 mm
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
NO
NO
NO
Z1 FR 3
130 -150
axle through ø 20 mm
INTL STD 6" *
NO
T
V
Z1 FR
32 mm
2.8" x 26"

Z1 FR Series

Z1 FR 1 **Z1 FR 2**



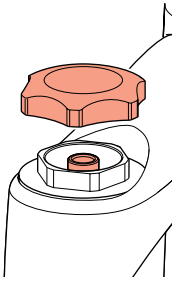
Précharge du ressort avec air – Cartouche HSCV

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.

Z1 FR 2 **Z1 FR 3**



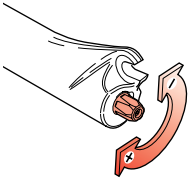
Précharge du ressort avec air

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.

Z1 FR SL

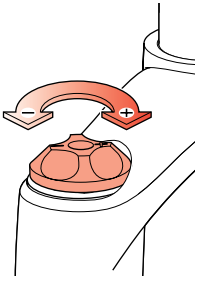


Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit

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.

Z1 FR 1 **Z1 FR 2**



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.

English translation of page 44 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

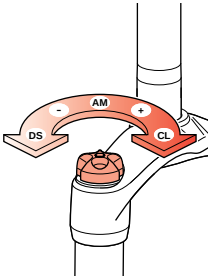
Summary Tables
MZ024
English
6
179
Z1 FR Series
Spring Preload with Air ? HSCV Cartridge
Remove the rubber protection cap marked "AIR" and turn the rebound adjustment knob until the air valve is exposed.
Firmly tighten the inflation fitting onto the valve and inflate to the desired pressure.
Reinstall the rubber protection cap and restore the correct adjustment using the rebound adjustment knob.

Spring Preload with Air
Remove the protection cap.
Firmly tighten the inflation fitting onto the valve and inflate to the desired pressure.
Reinstall the protection cap.

Z1 FR 1
Z1 FR 2
Z1 FR 2
Z1 FR 3
Z1 FR SL
Z1 FR 1
Z1 FR 2
Rebound Adjuster with External Adjustment ? Right Leg
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic braking in rebound: in this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic braking in rebound: in this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.

Rebound Adjuster with External Adjustment ? Right Leg
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic braking in rebound: in this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic braking in rebound: in this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.

Z1 FR SL

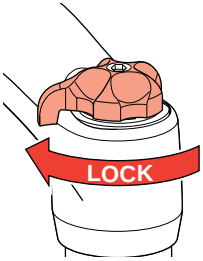


TST – Jambage droit

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

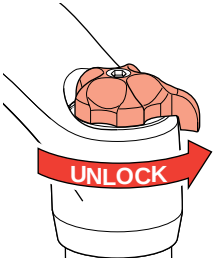
DS Réglage idéal pour la descente
- , AM , + Réglage idéal pour All Mountain
CL Réglage idéale pour la montée, fourche bloquée

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	<= 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			

MZ024

English translation of page 45 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

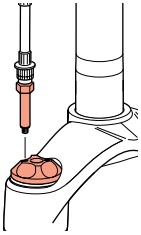
Summary Tables
MZ024
English
6
180
Z1 FR Series
CL
+
AM
-
DS
TST ? Right Leg
By turning the knob it is possible to adjust compression damping
to adapt the fork's handling to the type of terrain.
DS
Ideal setting for downhill
- , AM , +
Ideal setting for All Mountain
CL
Ideal setting for climbing, fork locked
Z1 FR SL
UNLOCK
LOCK
ETA ? Left Leg
By turning the knob clockwise, the ETA cartridge function is activated.
By turning the knob counterclockwise, normal suspension operation is restored.
Z1 FR 1
Z1 FR 3
Rider Weight
Positive air pressure
Negative air pressure
PAR air pressure
kg
lbs
lbs
bar
psi
55 - 70
120 - 155
2.00 - 2.75
30 - 40
70 - 80
155 - 180
2.40 - 3.10
35 - 45
bar
psi
5.00 - 15.00
73 - 217
bar
psi
0 - 2.00
0 - 30
Preload air pressure
bar
psi
0 - 1.00
0 - 15

80 - 95
180 - 210
2.90 - 3.80
42 - 52
95 - 110+
210 - 220+
3.60 - 4.50
52 - 65
bar
<= 2.00
<= 30
2.00 - 2.75
30 - 40
2.75 - 3.40
40 - 50
>= 4.20
>= 60
Positive air pressure
(TST leg)

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**



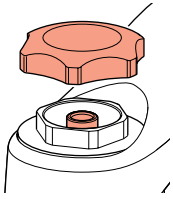
Précharge du ressort avec air – Cartouche HSCV

Enlever le bouchon de protection en caoutchouc marqué par « AIR » et tourner le bouton 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.

66 R **66 VF**



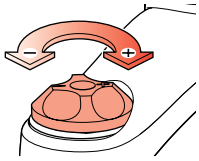
Précharge du ressort avec air

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.

66 RC **66 R**

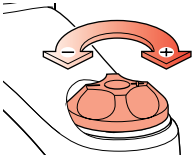


Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit

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.

66 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.

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			

English translation of page 46 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

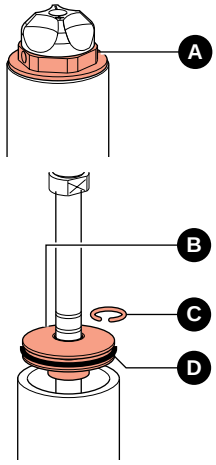
Summary Tables
MZ024
English
6
181
Tab. 6.8: 66 Series
Rider weight
kg
lbs
55 - 70
120 - 155
70 - 80
155 - 180
bar
psi
Air preload pressure
0 - 1,00
0 - 15
80 - 95
180 - 210
95 - 110+
210 - 220+
(both legs)
66 RC
66 R
66 R
66 VF
66 RC
66 R
66 RC
Rebound damping adjuster with external adjustment ? right leg
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic braking in rebound: this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic braking in rebound: this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
Compression adjustment at end of travel
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic braking in compression at end of travel.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic braking in compression at end of travel.
Spring preload with air ? HSCV Cartridge
Remove the rubber protective cap marked "AIR" and turn the button until the air valve is exposed.
Tighten the inflation connector fully onto the valve and inflate to the desired pressure.
Replace the rubber protective cap and restore the correct adjustment using the adjustment button.
Spring preload with air
Remove the protective cap.
Tighten the inflation connector fully onto the valve and inflate to the desired pressure.
Replace the protective cap.
150 - 170
66 RC
66 R
66 VF
150 - 170
* Installation of the 8" braking system is possible with specific adapter

supplied by the braking system manufacturer
150 - 170
wheel axle through ø 20 mm
wheel axle through ø 20 mm
wheel axle through ø 20 mm
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
NO
NO
NO
T
V
66
35 mm
2.8" x 26"

Tab. 6.9: *888 Series*

888				
888 RC	170 -200	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	NON
888 R	170 -200	axe de roue débouchant ø 20 mm	INTL STD 6" *	NON
888 VF	170 -200	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"

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.

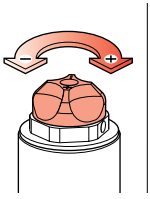
Continuer a presser la rondelle et positionner le fil métallique dans un cran inférieur pour augmenter la précharge, ou bien dans un cran supérieur pour la réduire.

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**

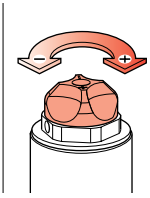


Registre détente avec réglage de l'extérieur – jambage droit

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.

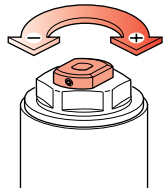
English translation of page 47 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
182
Tab. 6.9: 888 Series
888 RC
888 R
888 RC
888 R
888 RC
Rebound adjuster with external adjustment ? right leg
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic braking in rebound: this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic braking in rebound: this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
Compression adjustment at end of travel
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic braking in compression at end of travel.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic braking in compression at end of travel.
A
B
C
D
Spring preload
Using a 26 mm wrench, unscrew the two upper caps (A) of the fork.
Lower the stanchions so that the rod emerges from the cartridge.
Press and continue pressing downward on the washer (B) on which the spring rests.
Using a small screwdriver, remove from its seat the retaining wire (C) that locks the washer (B) on which the spring rests.
Continue pressing the washer and position the retaining wire in a lower notch to increase preload, or in an upper notch to reduce it.
During extraction and insertion of the retaining wire, take care not to damage the components. If the damper rod, and more specifically, the retaining wire seat, should be damaged, even slightly, do not use the fork for any reason and immediately contact an authorized Marzocchi service center. Do not bend the retaining wire.
Raise the stanchions and tighten the upper cap (A) of the fork to the specified torque (10+/-1 Nm), using a 26 mm wrench.
During insertion of the cartridge inside the stanchion, take care not to damage the O-ring (D).
170 -200
888 RC
888 R
888 VF
170 -200
* Installation of the 8” braking system is possible with specific adapter supplied by the brake system manufacturer
170 -200
through axle ø 20 mm
through axle ø 20 mm
through axle ø 20 mm
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
NO

NO
NO
T
V
888
35 mm
2.8" x 26"

Tab. 6.10: *Junior T*

Junior T				
	170	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 ** axe de roue débouchant ø20 mm disponible en option			32 mm	2,8" x 26"



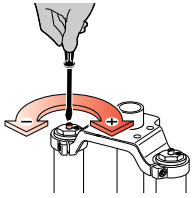
Précharge du ressort avec réglage de l'extérieur – les deux jambages

En tournant le bouton de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre l'on augmente la valeur de précharge.

En tournant le bouton de réglage dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre l'on réduit la valeur de précharge.

Tab. 6.11: *Moster T*

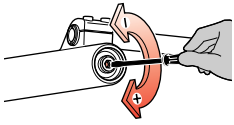
Monster T				
	200	axe de roue débouchant ø 20 mm	8" Post mount	NON
			40 mm	3,0" x 26"



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.

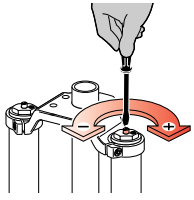
Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente



Réglage compression – Jambage droit

Tourner le registre dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le freinage hydraulique en compression: de cette façon, l'on réduit le débattement fait par la fourche, à égalité de sollicitation.

Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en compression: de cette façon, la fourche sera plus souple face aux aspérités du sol.



Réglage compression en fin de débattement – Jambage gauche

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

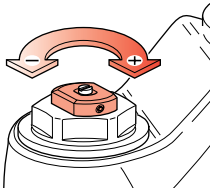
Tourner le registre dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire le freinage hydraulique en compression en fin de débattement.

English translation of page 48 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
183
Tab. 6.10: Junior T
Tab. 6.11: Monster T
Spring preload with external adjustment ? both legs
By turning the adjustment knob clockwise you increase the preload value.
By turning the adjustment knob counterclockwise you reduce the preload value.
170
*Installation of the 8" braking system is possible with specific adapter supplied by the braking system manufacturer
STD **
INTL STD 6" *
NO
T
V
** through axle ø20 mm available as option
Junior T
32 mm
2.8" x 26"
Rebound damping adjustment with external adjustment ? Right leg
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic rebound damping: in this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic rebound damping: in this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
Compression adjustment ? Right leg
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic compression damping: in this way, you reduce the fork travel for equal stress.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic compression damping: in this way, the fork will be more compliant to ground irregularities.
End stroke compression adjustment ? Left leg
Turn the adjuster clockwise to increase hydraulic compression damping at end stroke.
Turn the adjuster counterclockwise to reduce hydraulic compression damping at end stroke.
200
through axle ø 20 mm
8" Post mount
NO
T
V
Monster T
40 mm
3.0" x 26"

Tab. 6.12: *Shiver SC*

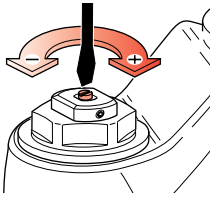
Shiver SC				
	100	axe de roue débouchant ø 20	INTL STD 6" *	NON
* L'installation du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage			30mm	2,8" x 26"



Précharge du ressort avec réglage de l'extérieur – les deux jambages

En tournant le bouton de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre l'on augmente la valeur de précharge.

En tournant le bouton de réglage dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre l'on réduit la valeur de précharge.



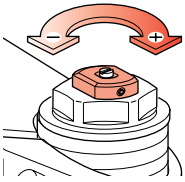
Registre détente avec réglage de l'extérieur – les deux jambages

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.

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.

Tab. 6.13: *Shiver DC*

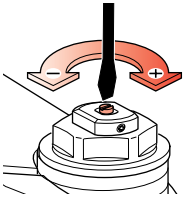
Shiver DC				
	190	axe de roue débouchant ø 20	INTL STD 6" *	NON
* L'installation du système de freinage de 8" est possible avec adaptateur spécifique fourni par le constructeur du système de freinage			35mm	2,8" x 26"



Précharge du ressort avec réglage de l'extérieur – les deux jambages

En tournant le bouton de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre l'on augmente la valeur de précharge.

En tournant le bouton de réglage dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre l'on réduit la valeur de précharge.



Registre détente avec réglage de l'extérieur – les deux jambages

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.

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.

English translation of page 49 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
184
Tab. 6.12: Shiver SC
Tab. 6.13: Shiver DC
Spring preload with external adjustment ? both legs
By turning the adjustment knob clockwise you increase the preload value.
By turning the adjustment knob counterclockwise you reduce the preload value.
Rebound damping with external adjustment ? both legs
Turn the damping adjuster clockwise to increase hydraulic damping on rebound: in this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the damping adjuster counterclockwise to reduce hydraulic damping on rebound: in this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
100
* Installation of the 8" braking system is possible with specific adapter supplied by the braking system manufacturer
through axle ø 20 INTL STD 6" *
NO
T
V
Shiver SC
30mm
2.8" x 26"
Spring preload with external adjustment ? both legs
By turning the adjustment knob clockwise you increase the preload value.
By turning the adjustment knob counterclockwise you reduce the preload value.
Rebound damping with external adjustment ? both legs
Turn the damping adjuster clockwise to increase hydraulic damping on rebound: in this way, the fork will be slower in the rebound phase.
Turn the damping adjuster counterclockwise to reduce hydraulic damping on rebound: in this way, the fork will be more responsive in the rebound phase.
190
* Installation of the 8" braking system is possible with specific adapter supplied by the braking system manufacturer
through axle ø 20 INTL STD 6" *
NO
T
V
Shiver DC
35mm
2.8" x 26"

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

English translation of page 50 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
English
6
185
Tab. 6.14: Torque Specifications
Torque Specifications
Torque
(Nm)
Wheel axle bolt
15 +/- 1
Allen bolt wheel axle fastening
6 +/- 1
Allen bolt wheel axle fastening (D-Street ? Shiver Series ? Monster T)
10 +/- 1
Fork upper caps
10 +/- 1
Lower triple clamp fastening bolt
6 +/- 1
Lower triple clamp fastening bolt (Monster T ? Shiver DC)
10 +/- 1
Upper triple clamp fastening bolt
6 +/- 1
Upper triple clamp fastening bolt (Monster T ? Shiver DC)
10 +/- 1
Fender fastening bolt
6 +/- 1
Handlebar support fastening bolt (all double-crown forks except 888 Series)
10 +/- 1
Handlebar support fastening bolt (888 Series)
6 +/- 1
ETA button fastening bolt
2 +/- 0,5
TAS button fastening bolt
2 +/- 0,5
Rebound adjustment button fastening bolt
2 +/- 0,5
Compression adjustment button fastening bolt
2 +/- 0,5
Shock rod button fastening bolt with external lower adjustment
2 +/- 0,5
Shock rod / cartridge bottom locknut
10 +/- 1
Cartridge bottom fastening bolt (Monster T)
25 +/- 1
V-Brake fastening bolt
9 +/- 1
Preload button locking pin
1,5 +/- 0,2
Air bleed bolt
2 +/- 0,5
Arch bolt (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'usure 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.

English translation of page 51 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

WARRANTY
MZ024
English
7
186
7
WARRANTY
In the event that any component of the Marzocchi Suspension System presents material or manufacturing defects within the terms indicated by this Limited Two-Year Warranty (hereinafter called "Contract"), Marzocchi S.p.A. undertakes, at its discretion, to repair or replace it free of charge, within thirty (30) days from receipt by an authorized Marzocchi dealer (or Marzocchi USA for the United States), prepaid shipping, of the defective part as well as the original purchase invoice or any other document attesting to the date of purchase.

EXCLUSIONS: This warranty does not cover damage due to accidents, modifications, negligence, improper, incorrect or abusive use, lack of rational and adequate maintenance, incorrect assembly, any repair performed incorrectly or replacement of parts and accessories with others not conforming to the specifications provided by Marzocchi S.p.A., any modification not advised or approved in writing by Marzocchi S.p.A., any "acrobatic" activity, acrobatic jumps, climbing, competitions, commercial use, competition use, use in MTB or BMX parks, on BMX courses and/or normal wear and deterioration resulting from use of the suspension system. This warranty does not cover components subject to normal wear resulting from use. These components are: oil, seals, dust covers and sliding bushings; we therefore ask you to check (or have checked by the dealer) their condition when purchasing the fork, as it is only at that time that it will be possible to have the aforementioned components replaced. This warranty becomes void if the suspension system is mounted on bicycles intended for rental without prior written authorization from Marzocchi S.p.A.. This warranty does not cover transportation costs of the Marzocchi Suspension System for return to/from an authorized Marzocchi dealer (or Marzocchi USA for the United States), labor costs necessary to disassemble the Marzocchi Suspension System from the bicycle or compensation for non-use of the Marzocchi Suspension System during the repair period. The warranty becomes automatically void if the serial number of the Marzocchi Suspension System is altered, erased, made illegible or modified in any way.

PURCHASER. This warranty is granted by Marzocchi S.p.A. only to the original purchaser of the Marzocchi Suspension System and does not apply to third parties. The purchaser's rights under this warranty are not transferable.

DURATION. This warranty begins on the date of purchase and remains valid for a period of two (2) years from the first purchase. Replaced components have a warranty of six (6) months.

PROCEDURE. In the event the purchaser finds a defect covered by this warranty, he must contact the authorized Marzocchi Dealer (or Marzocchi USA for the United States).

ENTIRE AGREEMENT. This warranty cancels and replaces any other implied or explicit warranty, prior declaration or commitment and represents the entire agreement between the parties regarding the warranty of this Marzocchi Suspension System. Any implied or explicit warranty not contained in this document is expressly excluded.

DAMAGES. Except as otherwise expressly provided by this warranty, Marzocchi S.p.A. and Marzocchi USA, Inc. DISCLAIM ALL LIABILITY FOR ANY INDIRECT OR INCIDENTAL DAMAGES RESULTING FROM USE OF THE MARZOCCHI SUSPENSION SYSTEM OR FOR CLAIMS UNDER THIS CONTRACT, WHETHER THE CLAIM REFERS TO CONTRACT, TORT OR OTHERWISE. The warranty statements mentioned above are exclusive and cancel and replace any other agreement.
Certain states do not permit the exclusion or limitation of indirect or consequential damages, therefore the limitation or exclusion indicated above may not be applicable.

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 RIGOUREUSEMENT 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

English translation of page 52 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Warranty
MZ024
English
7
187
DISCLAIMER.
ANY
IMPLIED WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR
FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE
AND ANY OTHER IMPLIED WARRANTY
ARISING FROM NEGOTIATION, TRADE
CUSTOM, BY STATUTE OR OTHERWISE,
ARE STRICTLY LIMITED TO THE TERMS OF
THIS WRITTEN WARRANTY. This warranty
constitutes the sole and exclusive remedy of the
buyer with respect to the purchase. In the event
of any alleged breach of any warranty clause or
legal action brought by the buyer based on
alleged negligence or any other unlawful
conduct on the part of Marzocchi S.p.A. or
Marzocchi USA, Inc., the sole and exclusive
remedy for the buyer is limited to repair or
replacement of the defective components, on
the basis of the conditions previously
established. No reseller or agent or employee
of Marzocchi S.p.A. or Marzocchi USA, Inc. is
authorized to modify or extend this warranty.
WARNING. Always install, repair and use the
Marzocchi Suspension System in accordance
with the instructions contained in the
"Instruction Manual".
OTHER RIGHTS. This warranty gives the
purchaser specific rights. Other rights that may
be applicable may vary depending on the
jurisdictions of the State of origin (United
States only).
APPLICABLE LAW. Any dispute relating to this
agreement or arising from the use of the
Marzocchi Suspension System shall be settled
by Italian law before the Court of Bologna in
Italy.
The MARZOCCHI and BOMBER trademarks
are registered trademarks licensed by
Marzocchi SpA

MARZOCCHI distributors and service centers

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

English translation of page 53 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
281
MARZOCCHI distributors
and
service centers
EN
You will find the updated list of distributors at the Internet address
www.marzocchi.com

MARZOCCHI DISTRIBUTORS AND SERVICE CENTERS

EUROPE

COUNTRY	*C O M P A N Y*
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 Frichsvej 17 – DK-8600 SILKEBORG - Denmark Contact: Lars Munskø 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

English translation of page 54 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Marzocchi distributors and service centers
MZ024
282
MARZOCCHI DISTRIBUTORS AND SERVICE CENTERS
EUROPE
COUNTRY
C O M P A N Y
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
Frichsvej 17 ? DK-8600 SILKEBORG - Denmark
Contact: Lars Munskø
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

PORTUGAL	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
SLOVENIA	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
OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR: CROATIA, SERBIA, MONTENEGRO, BOSNIA HERZEGOVINA, MACEDONIA	
SPAIN	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
SWEDEN	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
SWITZERLAND ***LIECHTENSTEIN***	INTERCYCLE Haldenmattstr. 3 – CH-6210 SURSEE – Switzerland Tel.: +41 (0)41 9266511 • Fax: +41 (0)41 9266352 Info@intercycle.com (www.intercycle.com
THE NETHERLANDS ***LUXEMBURG***	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
UNITED KINGDOM ***IRELAND***	***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

English translation of page 55 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Marzocchi distributors and service centers
MZ024
283
PORTUGAL
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
SLOVENIA
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
OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR:
CROATIA, SERBIA, MONTENEGRO, BOSNIA HERZEGOVINA, MACEDONIA
SPAIN
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
SWEDEN
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
SWITZERLAND
LIECHTENSTEIN
INTERCYCLE
Haldenmattstr. 3 ? CH-6210 SURSEE ? Switzerland
Tel.: +41 (0)41 9266511 ? Fax: +41 (0)41 9266352
Info@intercycle.com (www.intercycle.com
THE NETHERLANDS
LUXEMBURG
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
UNITED KINGDOM
IRELAND
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

OTHER COUNTRIES

COUNTRY	*C O M P A N Y*
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 PAOLO – 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 Bansalangin 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

English translation of page 56 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Marzocchi distributors and service centers
MZ024
284
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 PAOLO ? 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 Bansalangin 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

Agosto - 2004 - Ed. 01



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

www.marzocchi.com

Cod. 9001060

English translation of page 58 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20130418095626/http://www.marzocchi.com:80/system/8369/2005-bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Cod. 9001060
August - 2004 - Ed. 01