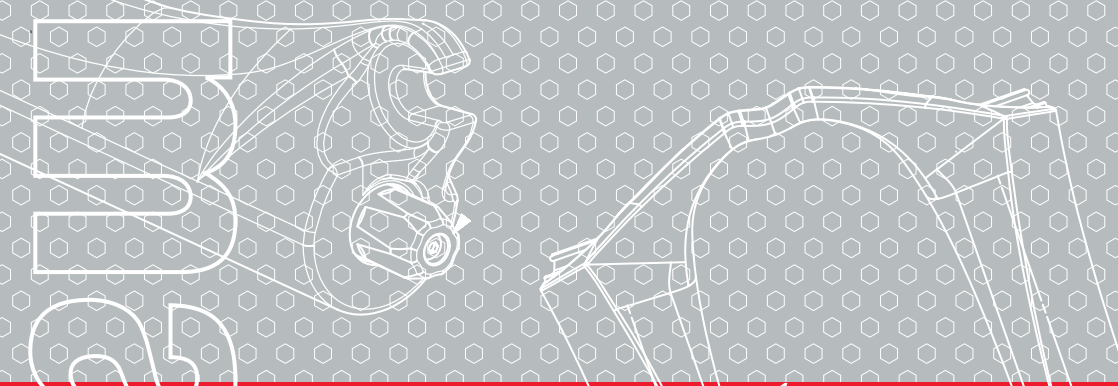


marzocchi

2005

BOMBER®

OWNERS MANUAL

DEVELOPED IN ITALY

www.marzocchi.com

I. USO DEL MANUALE

- Leggere attentamente, comprendere e seguire scrupolosamente le istruzioni presenti in questo manuale. Questo manuale è una parte essenziale del prodotto, e bisogna conservarlo in un posto sicuro in modo da poterlo consultare in futuro[1].
- Se le istruzioni di uso e manutenzione fornite in questo manuale non sono seguite diligentemente, o se le altre istruzioni contenute in questo manuale non vengono seguite, può verificarsi un incidente, arrecante gravi danni o morte.
- Il presente manuale non ha il compito di spiegare il montaggio/smontaggio della forcella dalla bicicletta, della ruota, degli organi di sterzo e di qualunque altro componente direttamente o indirettamente connesso alla forcella ma non facente parte della stessa.
- Ricordarsi che l'installazione e la riparazione della forcella richiedono una conoscenza molto approfondita, strumenti adeguati ed esperienza. Una semplice e generica attitudine alla meccanica può non essere sufficiente ad installare o riparare il sistema di sospensione correttamente. Siete pregati di far eseguire l'installazione e/o la manutenzione della forcella solo presso un centro di assistenza autorizzato Marzocchi.
- Non apportare mai alcuna modifica a nessun elemento della forcella.
- In caso di domande in merito alla cura, alla manutenzione o all'uso del vostro sistema di sospensione, contattate direttamente il servizio di assistenza Marzocchi più vicino. Potrete trovare un elenco dei centri di assistenza in fondo a questo manuale o all'indirizzo internet www.marzocchi.com.

A. AVVERTENZE GENERALI DI SICUREZZA

- Dovete scegliere ed utilizzare la forcella adatta al vostro stile di pedalata. Controllate e seguite le "Istruzioni sull'utilizzo appropriato" contenute in questo manuale.
- Non dimenticate che esistono rischi associati a downhill, freeride, cross country, marathon, trekking, dirt jumping e urban style. Praticando alcuni di questi stili si rischia l'infortunio o la morte. Imparate come andare in bicicletta, non andate oltre le vostre abilità e i vostri limiti, usate l'equipaggiamento di sicurezza appropriato, e assicuratevi che esso sia in perfette condizioni.
- La vita dei prodotti Marzocchi dipende da una serie di fattori, tipo lo stile di pedalata e le condizioni del terreno. Impatti, cadute, uso improprio o troppo aggressivo del mezzo possono compromettere l'integrità strutturale della forcella, e ridurre in modo significativo la sua durata. In caso di perdite d'olio, crepe, scheggiature, deformazioni o altri segni di usura, è consigliabile far controllare regolarmente la forcella presso un meccanico specializzato. La frequenza dei controlli dipende da vari fattori; concordare con un rappresentante autorizzato Marzocchi il programma migliore adatto alle proprie esigenze. Se l'ispezione rivela una qualche deformazione, rottura o segni conseguenti ad un urto, ad uno sforzo o particolare piegati, di qualunque entità si tratti, rivolgersi immediatamente ad centro di riparazione certificato Marzocchi prima di uscire nuovamente in bicicletta.
- Non apportare mai alcuna modifica a nessun elemento della forcella.
- Mettendo o togliendo la MTB dal portabiciclette dell'autoveicolo (sul tetto o sul retro), bisogna assicurarsi che il sistema di fissaggio del quick release sia completamente sganciato. Bisogna inoltre assicurarsi che la MTB sia sollevata o messa sul supporto in posizione perfettamente verticale. Se il sistema di fissaggio del quick release non è sganciato completamente, o se si incontra resistenza nel mettere e togliere la bici, si rischia di graffiare, piegare, o comunque danneggiare la forcella.
- Un urto della MTB contro garage, ponti, alberi o altri ostacoli mentre questa è fissata al portabiciclette di un autoveicolo, potrebbe provocare danni alla forcella. In questo caso è necessario farla ispezionare in un centro di assistenza Marzocchi autorizzato prima di usarla nuovamente.
- Indossare sempre un casco protettivo da bicicletta certificato ANSI o SNELL di misura appropriata e fissato saldamente; usare inoltre tutto l'equipaggiamento di sicurezza necessario al vostro stile di pedalata.

1. MARZOCCHI si riserva il diritto, a sua unica discrezione, di apportare modifiche ai prodotti, in qualsiasi momento e senza preavviso.

English translation of page 3 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

I. USE OF THE MANUAL

? Read carefully, understand and scrupulously follow the instructions contained in this manual. This manual is an essential part of the product, and must be kept in a safe place so that you can consult it in the future1.

? If the instructions for use and maintenance provided in this manual are not followed diligently, or if the other instructions contained in this manual are not followed, an accident may occur, causing serious injury or death.

? This manual does not aim to explain the assembly/disassembly of the fork from the bicycle, the wheel, the steering components and any other component directly or indirectly connected to the fork but not part of it.

? Remember that fork installation and repair require very thorough knowledge, adequate tools and experience. A simple and generic mechanical aptitude may not be sufficient to correctly install or repair the suspension system. You are requested to have fork installation and/or maintenance performed only at an authorized Marzocchi service center.

? Never make any modifications to any element of the fork.

? If you have any questions regarding the care, maintenance or use of your suspension system, contact the nearest Marzocchi service center directly. You can find a list of service centers at the end of this manual or at the internet address www.marzocchi.com.

A. GENERAL SAFETY WARNINGS

? You must choose and use a fork suitable for your riding style. Check and follow the "Instructions for Appropriate Use" contained in this manual.

? Do not forget that there are risks associated with downhill, freeride, cross country, marathon, trekking, dirt jumping and urban style. Practicing some of these styles risks injury or death. Learn how to ride a bicycle, do not go beyond your abilities and limits, use appropriate safety equipment, and make sure it is in perfect condition.

? The life of Marzocchi products depends on a series of factors, such as riding style and terrain conditions. Impacts, falls, improper or overly aggressive use of the bike can compromise the structural integrity of the fork, and significantly reduce its lifespan. In case of oil leaks, cracks, chips, deformations or other signs of wear, it is advisable to have the fork

regularly inspected by a specialized mechanic. The frequency of inspections depends on various factors; agree with an authorized Marzocchi representative the best schedule suited to your needs. If the inspection reveals any deformation, breakage or signs resulting from an impact, stress or particular bending, of any extent, contact immediately a certified Marzocchi repair center before riding the bicycle again.

? Never make any modifications to any element of the fork.

? When putting or taking the MTB on the vehicle's bike rack (on the roof or at the rear), make sure that the quick release fixing system is completely disengaged. You must also ensure that the MTB is lifted or placed on the support in a perfectly vertical position. If the quick release fixing system is not completely disengaged, or if you encounter resistance when putting on and taking off the bike, you risk scratching, bending, or otherwise damaging the fork.

? An impact of the MTB against a garage, bridge, trees or other obstacles while it is fixed to the bike rack of a vehicle could cause damage to the fork. In this case it is necessary to have it inspected at an authorized Marzocchi service center before using it again.

? Always wear a helmet certified by ANSI or SNELL of appropriate size and fastened securely; also use all the safety equipment necessary for your riding style.

B. PRIMA DI OGNI UTILIZZO

- Controllare che nessun componente della sospensione o del resto della bicicletta perda olio, sia piegato, deformato, crepato, scheggiato o in qualche modo danneggiato.
- Assicurarsi che tutti i dispositivi di fissaggio a sgancio rapido, i dadi e le viti siano regolati correttamente. Far rimbalzare la MTB sul terreno per ascoltare ed accertarsi che nessun particolare sia allentato o svitato.
- Assicurarsi che le ruote siano centrate perfettamente. Girare le ruote per essere sicuri che non oscillino dall'alto al basso o da un lato all'altro, e non vi sia alcun contatto con gli steli della forcella o con i pattini freno durante la rotazione.
- Assicurarsi che tutti i cavi e gli altri componenti dell'impianto freno si trovino nella posizione corretta e che l'impianto freno funzioni correttamente.
- Imparare e rispettare le leggi e le disposizioni in vigore nel paese di utilizzo della bicicletta; osservare sempre tutti i segnali stradali, le insegne e le disposizioni durante l'uso della bicicletta.

NON UTILIZZARE LA MTB SE NON HA SUPERATO QUESTI CONTROLLI PRELIMINARI. CORREGGERE QUALSIASI NON CONFORMITA' PRIMA DI UTILIZZARE LA BICICLETTA.

II. ISTRUZIONI SULL'UTILIZZO APPROPRIATO

A. SCEGLIERE LA FORCELLA ADATTA AL PROPRIO STILE E PEDALARE CON PRUDENZA

Le forcelle Marzocchi sono tra le più durature ed tecnologicamente avanzate sul mercato. Tuttavia non è possibile abusare od utilizzare in maniera impropria nessun tipo di sospensione, in quanto questo può provocare danni, anche dopo un breve utilizzo, quando meno ce lo si aspetta.

È importante che si scelga ed utilizzi la forcella più adatta al proprio stile di pedalata e che questa venga utilizzata nel modo appropriato.

⚠ **ATTENZIONE!**

L'accoppiamento non corretto della forcella al telaio potrebbe provocare danni alla forcella, portando alla perdita di controllo della bicicletta e causare danni seri o morte al ciclista. Inoltre, un accoppiamento improprio farebbe decadere la garanzia.

1. Identificazione dello stile di pedalata

Cross country (XC)/Marathon: Percorsi lungo piste collinose, dove si possono incontrare piccoli ostacoli, come per esempio sassi, radici o avvallamenti. Il Cross Country non prevede salti o "lanci" (saltare da rocce, alberi caduti o sporgenze) da nessuna altezza. Le forcelle XC possono essere usate soltanto con gomme progettate appositamente per questo stile oppure con dischi, cerchioni o freni lineari a leva.

All Mountain (AM): stile basato sul cross country aggressivo con maggiore enfasi ed ostacoli più importanti. LO STILE AM NON PREVEDE GRANDI SALTI O LANCI. Queste forcelle devono essere utilizzate solo con freni a disco, telai, ruote ed altri componenti progettati appositamente per questo stile. I freni a disco devono essere fissati ai punti di montaggio appositamente predisposti sulla forcella. Non fare modifiche sulla forcella per collegare altri elementi.

Trekking: Il trekking è simile allo stile XC ma non è così aggressivo. Prevede un'andatura più lenta e nessun superamento di ostacoli quali rocce, radici, o zone degradanti. Bisogna soltanto collegare dinamo e portaborse ai punti di montaggio predisposti sulla forcella. Non fare modifiche sulla forcella per collegare altri elementi.

Freeride (FR): Lo possono praticare solo ciclisti esperti, poiché prevede discese ripide, grandi ostacoli e salti di media portata. Le forcelle Freeride possono essere usate **solo** con freni a disco, telai, ruote e componenti progettati appositamente per il Freeride. I freni a disco devono essere correttamente fissati ai punti di montaggio predisposti sulla forcella. Non fare modifiche sulla forcella per collegare altri componenti.

Dirt Jumper (DJ)/ Urban Riding: Questo stile di guida tipo " BMX" o "motocross" è solo per i più esperti, per chi fa salti su una serie di dossi. Prevede inoltre il "superamento" di "ostacoli urbani", cioè costruiti dall'uomo o di altre

English translation of page 4 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

B. BEFORE EVERY USE
? Check that no suspension component or other bicycle part is leaking oil, bent, deformed, cracked, chipped or damaged in any way.
? Make sure all quick-release fastening devices, nuts and screws are adjusted correctly. Bounce the MTB on the ground to listen and ensure that no component is loose or unscrewed.
? Make sure the wheels are perfectly centered. Spin the wheels to be sure they do not wobble up and down or side to side, and there is no contact with the fork stanchions or brake pads during rotation.
? Make sure all cables and other brake system components are in the correct position and that the brake system works correctly.
? Learn and respect the laws and regulations in force in the country where the bicycle is used; always observe all road signs, markings and regulations while riding the bicycle.
DO NOT USE THE MTB IF IT HAS NOT PASSED THESE PRELIMINARY CHECKS. CORRECT ANY NON-CONFORMITY BEFORE USING THE BICYCLE.
II. INSTRUCTIONS ON APPROPRIATE USE
A. CHOOSE THE FORK SUITABLE FOR YOUR RIDING STYLE AND RIDE WITH CAUTION
Marzocchi forks are among the most durable and technologically advanced on the market. However, it is not possible to abuse or use any type of suspension improperly, as this can cause damage, even after brief use, when least expected.
It is important that you choose and use the fork most suitable for your riding style and that it is used in the appropriate manner.
WARNING!
Incorrect matching of the fork to the frame could cause damage to the fork, leading to loss of control of the bicycle and cause serious injury or death to the cyclist. Furthermore, improper matching would void the warranty.
1.
Identification of riding style
Cross country (XC)/Marathon: Routes along hilly trails, where you may encounter small obstacles, such as rocks, roots or ruts. Cross Country does not involve jumps or "drops" (jumping from rocks, fallen trees or overhangs) from any height. XC forks can only be used with tyres specially designed for this style or with disc, rim or linear lever brakes.
All Mountain (AM): style based on aggressive cross country with greater emphasis and larger obstacles. AM STYLE DOES NOT INVOLVE

LARGE JUMPS OR DROPS. These forks must be used only with disc brakes, frames, wheels and other components specifically designed for this style. Disc brakes must be fastened to the mounting points specifically provided on the fork. Do not make modifications to the fork to connect other elements.

Trekking: Trekking is similar to XC style but not as aggressive. It involves slower speeds and no negotiation of obstacles such as rocks, roots, or degraded areas. You should only connect dynamos and racks to the mounting points provided on the fork. Do not make modifications to the fork to connect other elements.

Freeride (FR): Can only be practiced by experienced cyclists, as it involves steep descents, large obstacles and medium-range jumps. Freeride forks can only be used with disc brakes, frames, wheels and components specifically designed for Freeride. Disc brakes must be correctly fastened to the mounting points provided on the fork. Do not make modifications to the fork to connect other components.

Dirt Jumper (DJ)/ Urban Riding: This "BMX" or "motocross" style of riding is only for the most experienced, for those who do jumps over a series of bumps. It also involves "negotiating" "urban obstacles", that is, man-made or other

strutture fisse. Le forcelle adatte al Dirt Jumping devono essere usate SOLO con freni a disco, telai, ruote e componenti progettati appositamente per questo stile. I freni a disco devono essere attaccati ai punti di montaggio predisposti sulla forcella. Non fare modifiche sulla forcella per collegare altri elementi.

Downhill (DH)/ Extreme Freeride: Questa disciplina è esclusivamente per ciclisti professionisti o veramente esperti. Prevede salti relativamente alti o "lanci" e il superamento di grandi ostacoli come massi, alberi caduti o buche. Queste forcelle devono essere usate SOLO con freni a disco, telai, ruote e componenti progettati appositamente per questo stile. I freni a disco devono essere collegati agli appositi punti di montaggio sulla forcella.. Non fare modifiche sulla forcella per collegare altri elementi.

ATTENZIONE!

Pedalare SOLO su percorsi specificatamente designati al proprio stile di guida.

2. Tabella guida per la scelta della forcella più adatta al proprio stile

Consigliamo di rivolgersi al distributore Marzocchi o direttamente alla Marzocchi se necessitate di assistenza per la scelta della forcella appropriata.

Tab 1: *Forcelle 2005 Categorie ed usi appropriati*

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 Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ0024
6
fixed structures. Forks suitable for Dirt Jumping must be used ONLY with disc brakes, frames, wheels and components specifically designed for this style. Disc brakes must be attached to the mounting points provided on the fork. Do not make modifications to the fork to connect other elements.
Downhill (DH)/ Extreme Freeride: This discipline is exclusively for professional or truly experienced cyclists. It involves relatively high jumps or "launches" and overcoming large obstacles such as boulders, fallen trees or holes. These forks must be used ONLY with disc brakes, frames, wheels and components specifically designed for this style. Disc brakes must be connected to the appropriate mounting points on the fork. Do not make modifications to the fork to connect other elements.
WARNING!
Ride ONLY on routes specifically designated for your riding style.
2.
Guide table for choosing the fork most suitable for your style
We recommend contacting a Marzocchi distributor or Marzocchi directly if you need assistance in choosing the appropriate fork.
Tab 1:
2005 Forks Categories and appropriate uses
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. Evitare usi impropri della forcella

Non si deve utilizzare la forcella in modo improprio. Bisogna imparare come pedalare compatibilmente con le proprie capacità. Anche solo poche ore di utilizzo inappropriato possono portare la forcella ad un grado di usura equivalente a quello di anni di normale utilizzo.

Bisogna imparare COME superare gli ostacoli nel percorso. L'urto di ostacoli come rocce, alberi e concavità provoca alla forcella stress per i quali non è stata progettata.

Anche l'atterrare impropriamente dopo un salto sottopone la forcella a stress per assorbire i quali non è stata progettata. Salti o balzi sono consentiti solo nel caso in cui siano disponibili passerelle o rampe di discesa che aiutino la bicicletta ad assorbire le forze di impatto, e che entrambe le ruote tocchino dolcemente le passerelle o le rampe di discesa nello stesso momento. Qualunque altro tipo di atterraggio è pericoloso, e può provocare danneggiamento del prodotto o un incidente. Accertarsi che la pendenza e la lunghezza della passerella o della rampa di discesa siano adeguati all'altezza dalla quale si salta o ci si lancia. Ogni situazione è diversa per ciascun ciclista: consultatevi con un ciclista esperto prima di tentare qualsiasi salto o lancio.

⚠ **ATTENZIONE!**

Errori nel superamento di ostacoli durante il percorso, o errori di atterraggio dopo un salto o un lancio possono provocare la rottura della forcella, con conseguente perdita di controllo della bicicletta stessa e incidenti gravi, talvolta mortali.

⚠ **ATTENZIONE!**

Le forcelle richiedono costanti interventi di manutenzione e riparazione. Più aggressivo è lo stile, più frequenti devono essere i controlli e la manutenzione sulla forcella. Se la forcella perde, è piegata,deformata, crepata o scheggiata anche lievemente, bisogna IMMEDIATAMENTE rivolgersi ad un "Centro di Riparazione Autorizzato Marzocchi" per far revisionare la forcella prima di un nuovo utilizzo.

NOTA

Anche forcelle costruite con i più solidi materiali possono deteriorarsi se vengono sottoposte ad eccessivo sforzo o usate in modo improprio! L'uso estremo può logorare e portare a rottura anche i particolari più reistenti.

"Ride fast, yet ride Smart"

English translation of page 6 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf . Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3.
Avoid improper use of the fork
The fork must not be used improperly. You must learn how to ride in a way that is compatible with your abilities. Even just a few hours of improper use can bring the fork to a degree of wear equivalent to years of normal use.
You must learn HOW to overcome obstacles on the trail. Impact with obstacles such as rocks, trees and hollows causes stress to the fork for which it was not designed.
Improper landing after a jump also subjects the fork to stress that it was not designed to absorb.
Jumps or hops are permitted only when appropriate ramps or drop-off ramps are available to help the bicycle absorb impact forces, and both wheels touch the ramps or drop-off ramps gently at the same time. Any other type of landing is dangerous and can cause product damage or an accident. Make sure that the slope and length of the ramp or drop-off ramp are adequate to the height from which you jump or launch. Each situation is different for each rider: consult with an experienced rider before attempting any jump or launch.
WARNING!
Errors in overcoming obstacles during the trail, or landing errors after a jump or launch can cause fork breakage, resulting in loss of control of the bicycle and serious accidents, sometimes fatal.
WARNING!
Forks require constant maintenance and repair interventions. The more aggressive your style, the more frequent the checks and maintenance on the fork must be. If the fork leaks, is bent, deformed, cracked or chipped even slightly, you must IMMEDIATELY contact an "Authorized Marzocchi Repair Center" to have the fork inspected before further use.
NOTE
Even forks built with the most solid materials can deteriorate if subjected to excessive stress or used improperly!
Extreme use can wear and lead to breakage even of the most resistant parts.
"Ride fast, yet ride Smart"

Istruzioni per l'uso e la manutenzione

English translation of page 7 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
49
Instructions for use and maintenance
English

INDICE GENERALE

1 Premessa - avvertenze generali di sicurezza 52

1.1 Convenzioni 52

1.1.1 Orientamento forcella 52

Pittogrammi redazionali 52

2 Informazioni tecniche 53

2.1 Elemento elastico 53

2.2 Sistema di smorzamento 54

2.3 Lubrificazione e raffreddamento 56

2.4 Boccole guida e anelli di tenuta 56

3 Installazione 57

3.1 Installazione sul telaio 57

3.2 Installazione dell'impianto freno 58

3.3 Montaggio ruota 59

3.4 Sistema ritegno perno ruota 59

3.4.1 Montaggio ruota su forcelle con attacco standard 60

3.4.2 Montaggio ruota su forcelle ø 32 mm con perno passante ø20 mm 60

3.4.3 Montaggio ruota su forcelle 66 series e 888 series 61

3.4.4 Montaggio ruota su forcelle Shiver series 62

3.4.5 Montaggio ruota su forcelle Monster series 63

3.5 Installazione parafango 64

3.6 Installazione attacco manubrio 64

3.6.1 Installazione attacco manubrio tutti i modelli doppi piastra escluso 888 series 64

3.6.2 Installazione attacco manubrio 888 series 65

4 Manutenzione 66

4.1 Inconvenienti - cause - rimedi 66

4.2 Raccomandazioni generali di manutenzione 68

4.3 Pulizia steli 69

4.4 Spurgo aria Monster T 69

5 Tarature 70

5.1 Kit taratura e molle 70

5.2 Precarico molla 70

5.3 Aria positiva 70

SAG 71

5.4 Aria negativa 72

5.5 PAR - Aria progressione sul finecorsa 72

5.6 Registro estensione 72

5.7 Registro compressione 72

5.8 ETA (Extension Travel Adjust) 72

5.9 TAS (Travel Adjustment System) 73

5.10 TST (Terrain Selection Technology) . 73

6 Tabelle riassuntive 75

7 Garanzia 94

Marzocchi distributors and service centers 281

English translation of page 8 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

English
General Index
MZ024
50
GENERAL INDEX
1
Preamble - general safety warnings..... 52
1.1
Conventions..... 52
1.1.1
Fork orientation 52
Editorial pictograms
52
2
Technical information 53
2.1
Spring element 53
2.2
Damping system 54
2.3
Lubrication and cooling 56
2.4
Guide bushings and sealing rings 56
3
Installation..... 57
3.1
Installation on frame 57
3.2
Installation of brake system 58
3.3
Wheel installation 59
3.4
Wheel axle retention system 59
3.4.1
Wheel installation on forks with
standard attachment 60
3.4.2
Wheel installation on forks
ø 32 mm with through axle
ø20 mm 60
3.4.3
Wheel installation on forks 66
series and 888 series 61
3.4.4
Wheel installation on forks
Shiver series..... 62
3.4.5
Wheel installation on forks
Monster series..... 63
3.5
Fender installation 64
3.6
Handlebar attachment installation ... 64
3.6.1
Handlebar attachment installation
all dual plate models
excluding 888 series 64
3.6.2

Handlebar attachment installation
888 series..... 65
4
Maintenance 66
4.1
Problems - causes - remedies 66
4.2
General maintenance
recommendations 68
4.3
Stanchion cleaning 69
4.4
Air bleeding Monster T 69
5
Settings 70
5.1
Setting kit and springs 70
5.2
Spring preload 70
5.3
Positive air pressure 70
SAG 71
5.4
Negative air pressure 72
5.5
PAR - Air progression on
end stroke 72
5.6
Extension adjustment 72
5.7
Compression adjustment 72
5.8
ETA (Extension Travel Adjust) 72
5.9
TAS (Travel Adjustment System) 73
5.10
TST (Terrain Selection Technology) . 73
6
Summary tables 75
7
Warranty 94
Marzocchi distributors and service
centers.....281
1
2
3
4
I
6
7
5

Indice delle tabelle

Tab 2.1: Elemento elastico 53

Tab 2.2: Sistema di smorzamento 54

Tab 3.1: Massimo sfilamento piastre 57

Tab 3.2: Predisposizione impianto frenante 58

Tab 3.3: Dimensione massima ruota 59

Tab 4.1: Inconvenienti - cause - rimedi..... 66

Tab 4.2: Tabella manutenzione periodica .. 67

Tab 5.1: Tabella posizioni comando TST... 73

Tab 5.2: Registri presenti sulle forcelle..... 74

Tab 5.3: Legenda..... 74

Tab 6.1: Lettura tabelle riassuntive..... 75

Tab 6.2: Mx Series..... 76

Tab 6.3: Marathon Series 78

Tab 6.4: All Mountain Series..... 80

Tab 6.5: Dirt Jumper Series..... 84

Tab 6.6: D-Street 24”” 85

Tab 6.7: Z1 FR Series 86

Tab 6.8: 66 Series 89

Tab 6.9: 888 Series 90

Tab 6.10: Junior T..... 91

Tab 6.11: Moster T 91

Tab 6.12: Shiner SC 92

Tab 6.13: Shiner DC 92

Tab 6.14: Coppie di serraggio 93

English translation of page 9 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Table of Contents

Tab 2.1:
Elastic element 53
Tab 2.2:
Damping system..... 54
Tab 3.1:
Maximum piston pull-out..... 57
Tab 3.2:
Brake system setup
..... 58
Tab 3.3:
Maximum wheel size 59
Tab 4.1:
Problems - causes - solutions..... 66
Tab 4.2:
Periodic maintenance table.. 67
Tab 5.1:
TST command position table... 73
Tab 5.2:
Adjusters present on forks..... 74
Tab 5.3:
Legend..... 74
Tab 6.1:
Reading summary tables..... 75
Tab 6.2:
Mx Series..... 76
Tab 6.3:
Marathon Series 78
Tab 6.4:
All Mountain Series..... 80
Tab 6.5:
Dirt Jumper Series..... 84
Tab 6.6:
D-Street 24""..... 85
Tab 6.7:
Z1 FR Series 86
Tab 6.8:
66 Series 89
Tab 6.9:
888 Series 90
Tab 6.10: Junior T..... 91
Tab 6.11: Monster T 91
Tab 6.12: Shiner SC 92
Tab 6.13: Shiner DC..... 92
Tab 6.14: Tightening torques 93
I

1 PREMESSA - AVVERTENZE GENERALI DI SICUREZZA

In caso di domande in merito alla cura, alla manutenzione o l'uso del vostro sistema di sospensione, contattate direttamente il servizio di assistenza più vicino, che potrete individuare consultando l'elenco dei distributori allegato in fondo al manuale o all'indirizzo internet www.marzocchi.com.

Il presente manuale non ha il compito di spiegare il montaggio/smontaggio della forcella dalla bicicletta, della ruota, dell'impianto frenante, degli organi di sterzo e di qualunque altro componente direttamente o indirettamente connesso alla forcella ma non facente parte della stessa.
MARZOCCHI si riserva il diritto, a sua unica discrezione, di apportare modifiche ai prodotti, in qualsiasi momento e senza preavviso.

1.1 Convenzioni

1.1.1 Orientamento forcella

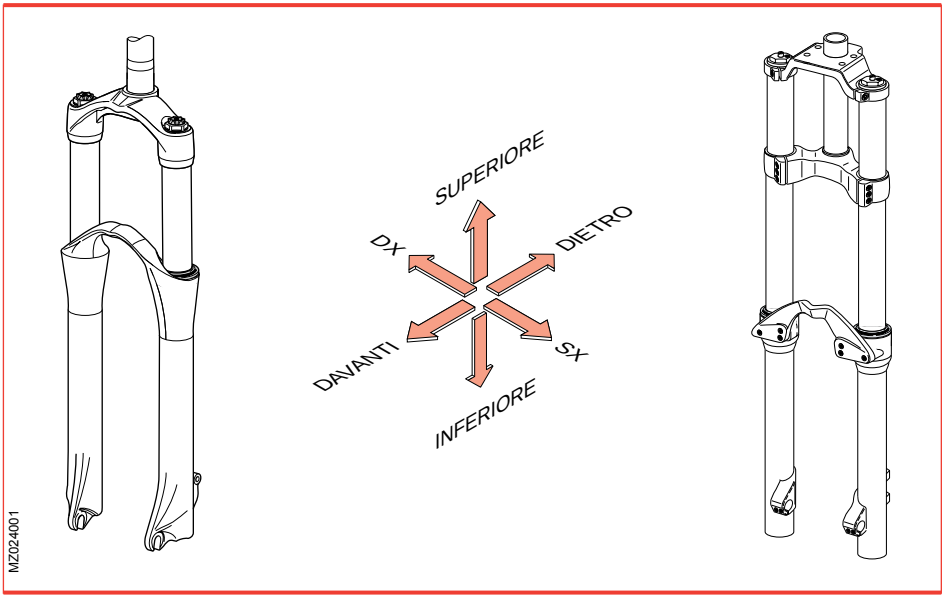


Fig. 1 - *Orientamento convenzionale della forcella*

1.1.2 Pittogrammi redazionali

ATTENZIONE!

Le descrizioni precedute da questo simbolo, contengono informazioni, prescrizioni o procedure che, se non seguite, possono avere come conseguenza danni o malfunzionamento della forcella, danni ambientali, un incidente, lesioni alla persona o morte.

NOTA

Le descrizioni precedute da questo simbolo, contengono informazioni o procedure consigliate da MARZOCCHI per il migliore utilizzo della forcella.

English translation of page 10 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf . Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Preamble - General Safety Warnings
MZ024
1
52
1
PREAMBLE - GENERAL
SAFETY WARNINGS
If you have any questions regarding the care, maintenance or use of your suspension system, contact the nearest service centre directly, which you can identify by consulting the list of distributors attached at the end of the manual or at the internet address www.marzocchi.com.
This manual does not aim to explain the assembly/disassembly of the fork from the bicycle, the wheel, the braking system, the steering components and any other component directly or indirectly connected to the fork but not part of it.
MARZOCCHI reserves the right, at its sole discretion, to make changes to products at any time and without notice.
1.1
Conventions
1.1.1 Fork Orientation
Fig. 1 - Conventional fork orientation
TOP
BOTTOM
REAR
FRONT
LH
RH
MZ024001
1.1.2 Editorial Pictograms
WARNING!
Descriptions preceded by this symbol contain information, prescriptions or procedures that, if not followed, may result in damage or malfunction of the fork, environmental damage, an accident, injury to persons or death.
NOTE
Descriptions preceded by this symbol contain information or procedures recommended by MARZOCCHI for the best use of the fork.

2 INFORMAZIONI TECNICHE

2.1 Elemento elastico

Le forcelle MARZOCCHI utilizzano, al loro interno, come elemento ammortizzante, molle elicoidali oppure aria.

Tab 2.1: *Elemento elastico*

	Elemento elastico	
	Stelo destro	**Stelo sinistro**
MX Comp Air	Aria	
MX Comp Coil	Molla elicoidale	
Mx Comp ETA	Aria	Molla elicoidale
MX Pro Air	Aria	
MX Pro Coil	Molla elicoidale	
MX Pro ETA	Aria	Molla elicoidale
Marathon RACE	Aria	
Marathon SL	Aria	
Marathon XC	Aria	Molla elicoidale
All Mountain SL	Aria	
All Mountain 1	Aria	Molla elicoidale
All Mountain 2	Aria	
	Molla elicoidale *	
	Aria	Molla elicoidale *
All Mountain 3	Aria	
	Molla elicoidale *	
	Aria	Molla elicoidale *
Dirt Jumper I	Molla elicoidale	
Dirt Jumper II	Molla elicoidale	
Dirt Jumper III	Molla elicoidale	
D-Street 24"	Molla elicoidale	
Z1 FR SL	Aria	
Z1 FR 1	Molla elicoidale	
Z1 FR 2	Molla elicoidale	
Z1 FR 3	Molla elicoidale	
66 RC	Molla elicoidale	
66 R	Molla elicoidale	
66 VF	Molla elicoidale	
888 RC	Molla elicoidale	
888 R	Molla elicoidale	
888 VF	Molla elicoidale	
Junior T	Molla elicoidale	
Monster	Molla elicoidale	
Shiver SC	Molla elicoidale	
Shiver DC	Molla elicoidale	

* Configurazione opzionale

English translation of page 11 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

TECHNICAL INFORMATION

2.1

Spring Element

MARZOCCHI forks use, internally, helical springs or air as a damping element.

Tab 2.1: Spring Element

* Optional Configuration

Spring Element	Right Stanchion	Left Stanchion
MX Comp Air	Air	
MX Comp Coil	Helical spring	
Mx Comp ETA	Air	Helical spring
MX Pro Air	Air	
MX Pro Coil	Helical spring	
MX Pro ETA	Air	Helical spring
Marathon RACE	Air	
Marathon SL	Air	
Marathon XC	Air	Helical spring
All Mountain SL	Air	
All Mountain 1	Air	Helical spring
All Mountain 2	Air	Helical spring *
	Air	Helical spring *
All Mountain 3	Air	Helical spring *
	Air	Helical spring *
Dirt Jumper I	Helical spring	
Dirt Jumper II	Helical spring	
Dirt Jumper III	Helical spring	
D-Street 24"	Helical spring	
Z1 FR SL	Air	
Z1 FR 1	Helical spring	
Z1 FR 2		

Helical spring
Z1 FR 3
Helical spring
66 RC
Helical spring
66 R
Helical spring
66 VF
Helical spring
888 RC
Helical spring
888 R
Helical spring
888 VF
Helical spring
Junior T
Helical spring
Monster
Helical spring
Shiver SC
Helical spring
Shiver DC
Helical spring

2.2 Sistema di smorzamento

I carichi generati nelle fasi di compressione ed estensione degli steli, possono essere smorzati da pompanti a valvole idrauliche o da speciali cartucce.

Tab 2.2: *Sistema di smorzamento*

	Sitema di smorzamento	
	Stelo destro	**Stelo sinistro**
MX Comp Air	Pompante SSV con regolazione interna ritorno	Pompante SSV non regolabile
MX Comp Coil	Pompante SSV con regolazione interna ritorno	Pompante SSV non regolabile
MX Comp ETA	Pompante SSV con regolazione interna ritorno	Cartuccia ETA
MX Pro Air	Pompante SSVF con regolazione esterna ritorno	Pompante SSV non regolabile
MX Pro Coil	Pompante SSVF con regolazione esterna ritorno	Pompante SSV non regolabile
MX Pro ETA	Pompante SSVF con regolazione esterna ritorno	Cartuccia ETA
Marathon RACE	Cartuccia DOPPIO AIR	Cartuccia TST
Marathon SL	Cartuccia TST	Cartuccia DOPPIO AIR
Marathon XC	Cartuccia TST	Cartuccia TAS
All Mountain SL	Cartuccia TST	Cartuccia DOPPIO AIR
All Mountain 1	Cartuccia TST	Cartuccia TAS
All Mountain 2	Pompante SSV con regolazione interna ritorno	Pompante SSV non regolabile
	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna ritorno *	Cartuccia ETA *
	Pompante SSVF con regolazione esterna ritorno *	
All Mountain 3	Pompante SSV non regolabile	
	Pompante SSV non regolabile *	Cartuccia ETA *
Dirt Jumper I	Pompante SSV con regolazione esterna ritorno	Pompante SSV non regolabile
Dirt Jumper II	Pompante SSV con regolazione interna ritorno	Pompante SSV non regolabile
Dirt Jumper III	Pompante SSV non regolabile	Pompante SSV non regolabile
D-Street 24"	Pompante SSV non regolabile	Pompante SSV non regolabile
Z1 FR SL	Cartuccia TST	Cartuccia DOPPIO AIR
Z1 FR 1	Cartuccia TST	Cartuccia ETA
Z1 FR 2	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna ritorno	Pompante non regolabile
Z1 FR 3	Pompante SSV non regolabile	

English translation of page 12 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

2.2 Damping System

The loads generated during the compression and extension phases of the stanchions can be damped by hydraulic valve pumps or by special cartridges.

Tab 2.2: Damping System

Damping System	Right Stanchion	Left Stanchion
MX Comp Air	SSV pump with internal return adjustment	Non-adjustable SSV pump
MX Comp Coil	SSV pump with internal return adjustment	Non-adjustable SSV pump
MX Comp ETA	SSV pump with internal return adjustment	ETA Cartridge
MX Pro Air	SSVF pump with external return adjustment	Non-adjustable SSV pump
MX Pro Coil	SSVF pump with external return adjustment	Non-adjustable SSV pump
MX Pro ETA	SSVF pump with external return adjustment	ETA Cartridge
Marathon RACE	DOUBLE AIR Cartridge	TST Cartridge
Marathon SL	TST Cartridge	DOUBLE AIR Cartridge
Marathon XC	TST Cartridge	TAS Cartridge
All Mountain SL	TST Cartridge	DOUBLE AIR Cartridge
All Mountain 1	TST Cartridge	TAS Cartridge
All Mountain 2	SSV pump with internal return adjustment	Non-adjustable SSV pump
HSCV Cartridge with external		

return adjustment *
ETA Cartridge *
SSVF pump with external
return adjustment *
All Mountain 3
Non-adjustable SSV pump
Non-adjustable SSV pump *
ETA Cartridge *
Dirt Jumper I
SSV pump with external
return adjustment
Non-adjustable SSV pump
Dirt Jumper II
SSV pump with internal
return adjustment
Non-adjustable SSV pump
Dirt Jumper III
Non-adjustable SSV pump
Non-adjustable SSV pump
D-Street 24"
Non-adjustable SSV pump
Non-adjustable SSV pump
Z1 FR SL
TST Cartridge
DOUBLE AIR Cartridge
Z1 FR 1
TST Cartridge
ETA Cartridge
Z1 FR 2
HSCV Cartridge with external
return adjustment
Non-adjustable pump
Z1 FR 3
Non-adjustable SSV pump

	Sitema di smorzamento	
	Stelo destro	**Stelo sinistro**
66 RC	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna ritorno	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna compressione sul finecorsa
66 R	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna ritorno	Pompante SSVF non regolabile
66 VF	Pompante SSVF non regolabile	
888 RC	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna ritorno	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna compressione sul finecorsa
888 R	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna ritorno	Pompante SSVF non regolabile
888 VF	Pompante SSVF non regolabile	
Junior T	Pompante SSV non regolabile	
Monster	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna ritorno e regolazione esterna compressione sul finecorsa	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna compressione
Shiver SC	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna ritorno	
Shiver DC	Cartuccia HSCVcon regolazione esterna ritorno	

* Configurazione opzionale

SSV: Il sistema SSV grazie alla valvola sensibile alla velocità permette di controllare lo smorzamento sia in base alla velocità di compressione e di ritorno della forcella che alla posizione della forcella nella corsa.
Il pompanti SSV, possono essere a taratura fissa oppure regolabili, nell'estensione, attraverso registri interni.

SSVF: Nel sistema SSVF, evoluzione del sistema SSV, viene ulteriormente migliorata la sensibilità della sospensione grazie alla valvola precaricata con molla.
Il pompanti SSVF, possono essere a taratura fissa oppure regolabili, nell'estensione, attraverso registri esterni.

HSCV: Il sistema HSCV permette di ottenere uno smorzamento più controllato adattando la sensibilità della sospensione al tipo di terreno e resistendo all'arrivo a fine corsa. Il sistema HSCV è in grado di assorbe gli urti violenti aiutando a mantenere il controllo della mountain bike.
Le cartucce HSCV possono essere dotate di regolazione esterna dell'estensione o della compressione.

ETA: Il sistema ETA permette la regolazione della corsa in estensione, permettendo il bloccaggio della forcella pur mantenendo 25 ÷ 30 mm di corsa.

TAS: Il sistema TAS, oltre a consentire, come il sistema ETA, la regolazione della corsa in estensione, permette la variazione della corsa totale e di conseguenza un aumento della lunghezza massima della forcella di 20 mm.

TST: Il sistema TST utilizza una cartuccia sigillata con polmone in gomma per il recupero dell'olio.
La cartuccia TST è dotata, nella parte inferiore, di un registro in estensione e nella parte superiore di registro in compressione a 5 posizioni.

DOPPIO AIR: Il sistema DOPPIO AIR è dotato di tre camere d'aria indipendenti, ciò consente la possibilità di personalizzazione di taratura alle esigenze del biker.

English translation of page 13 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
2
55
* Optional configuration
Damping system
Right stanchion
Left stanchion
66 RC
HSCV cartridge with external rebound adjustment
HSCV cartridge with external compression adjustment at end-stroke
66 R
HSCV cartridge with external rebound adjustment
Non-adjustable SSVF pump
66 VF
Non-adjustable SSVF pump
888 RC
HSCV cartridge with external rebound adjustment
HSCV cartridge with external compression adjustment at end-stroke
888 R
HSCV cartridge with external rebound adjustment
Non-adjustable SSVF pump
888 VF
Non-adjustable SSVF pump
Junior T
Non-adjustable SSV pump
Monster
HSCV cartridge with external rebound adjustment and external compression adjustment at end-stroke
HSCV cartridge with external compression adjustment
Shiver SC
HSCV cartridge with external rebound adjustment
Shiver DC
HSCV cartridge with external rebound adjustment
SSV: The SSV system, thanks to the velocity-sensitive valve, allows control of damping based both on the compression and rebound speed of the fork and on the fork's position in the stroke.
SSV pumps can be fixed-tune or adjustable in extension through internal adjusters.
SSVF: In the SSVF system, an evolution of the SSV system, the suspension sensitivity is further improved thanks to the spring-preloaded valve.
SSVF pumps can be fixed-tune or adjustable in extension through external adjusters.
HSCV: The HSCV system allows for more controlled damping by adapting suspension sensitivity to the type of terrain and resisting arrival at end-stroke. The HSCV system is capable of absorbing violent impacts while helping to maintain mountain bike control.
HSCV cartridges can be equipped with external adjustment of extension or compression.
ETA: The ETA system allows for regulation of the extension stroke, permitting fork lockout while maintaining 25 - 30 mm of travel.
TAS: The TAS system, in addition to allowing, like the ETA system, regulation of the extension stroke, permits variation of the total stroke and consequently an increase in maximum fork length of 20 mm.
TST: The TST system uses a sealed cartridge with rubber bladder for oil recovery.
The TST cartridge is equipped at the lower part with an extension adjuster and at the upper part with a 5-position compression adjuster.
DUAL AIR: The DUAL AIR system is equipped with three independent air chambers, which allows the possibility of customizing settings to the biker's needs.

2.3 Lubrificazione e raffreddamento

I pompanti sono immersi in olio (sistema **Open Bath**). Questo sistema assolve tutte le esigenze di lubrificazione e raffreddamento delle parti interne a scorrimento; inoltre, il volume d'olio, costituisce un ulteriore elemento ammortizzante e di taratura.
Il sistema Open Bath permette una consistente riduzione degli interventi di manutenzione rispetto a sistemi con cartucce sigillate.
Nelle forcelle dotate di elastomeri, la lubrificazione degli elementi interni soggetti a scorrimento è realizzata grazie all'impiego di grasso.

2.4 Boccole guida e anelli di tenuta

La guida dei tubi portanti all'interno dei foderi è realizzata mediante due boccole con riporto in teflon esenti da attrito di primo distacco.
Il gruppo di tenuta contro le fuoriuscite di olio e l'entrata di particelle esterne è formato da uno speciale anello di tenuta a doppio labbro e da un raschiapolvere, posizionati all'estremità di ogni fodero.

English translation of page 14 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

2.3

Lubrication and Cooling

The dampers are immersed in oil (Open Bath system). This system meets all lubrication and cooling requirements of the internal sliding parts; moreover, the oil volume constitutes an additional damping and tuning element.

The Open Bath system allows a substantial reduction in maintenance intervals compared to systems with sealed cartridges.

In forks equipped with elastomers, lubrication of the internal elements subject to sliding is achieved through the use of grease.

2.4

Guide Bushings and Sealing Rings

The guidance of the stanchions inside the sliders is achieved using two bushings with PTFE coating that are free from stick-slip friction.

The sealing group against oil leakage and entry of external particles is formed by a special double-lip sealing ring and a dust scraper, positioned at the end of each slider.

3 INSTALLAZIONE

3.1 Installazione sul telaio

Fig. 2

La forcella è fornita completa di cannotto di tipo **"A-Head Set"** che dovrà essere tagliato per adattarlo alla misura di telaio su cui dovrà essere installata.

L'installazione della forcella sul telaio della bicicletta rappresenta un'operazione molto delicata pertanto deve essere eseguita da personale esperto, addestrato e specializzato.

⚠ ATTENZIONE!

L'installazione del sistema di sospensione necessita di conoscenze specializzate, attrezzature ed esperienza. Un'attitudine meccanica generica può non essere sufficiente per installare correttamente il vostro sistema di sospensione. Vi preghiamo di far eseguire l'installazione della vostra sospensione esclusivamente da un Marzocchi Suspension Center autorizzato. Un montaggio non corretto può provocare danni al vostro sistema di sospensione Marzocchi, un incidente, danni alla persona o morte.

Il cannotto deve essere montato con interferenza sulla base; la sua sostituzione deve essere fatta esclusivamente presso uno dei nostri centri di assistenza tecnica che dispongono dell'attrezzatura specializzata.

⚠ ATTENZIONE!

In tutti i modelli a doppia piastra della gamma BOMBER MY 2005, la base di sterzo è fissata attraverso viti ai tubi portanti (o ai portasteli nei modelli a steli rovesciati).

Con questo tipo di fissaggio in fase di installazione dovete rispettare le seguenti precauzioni:

- ***Qualora nei tubi portanti o nei portasteli siano presenti zone a diametro maggiorato il fissaggio delle piastre di sterzo può essere effettuato solamente nella zona ombreggiata indicata nella Fig.2A.***
- ***Qualora nei tubi portanti o nei portasteli siano presenti tacche di riferimento la parte inferiore della base di sterzo deve essere posizionata superiormente al riferimento.***
- ***La distanza fra il pneumatico gonfio e la parte inferiore della base di sterzo, con la forcella a fondocorsa, deve essere almeno di 4 mm.***

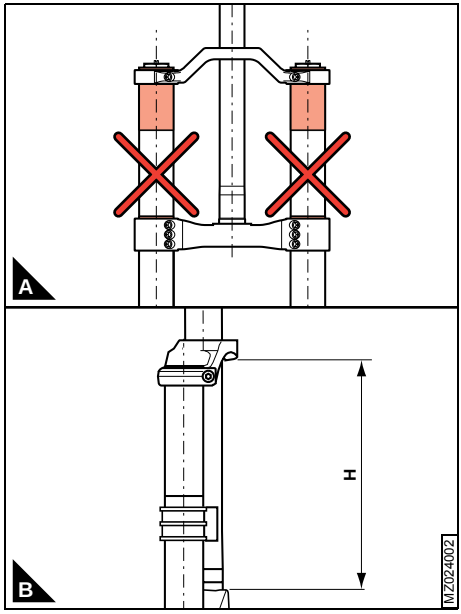


Fig. 2 - *Installazione sul telaio forcelle a doppia piastra: (**2A**) Fissaggio piastre sterzo, (**2B**) Massimo sfilamento piastre*

- ***Nelle forcelle Monster la distanza fra la parte inferiore della base di sterzo e il raschiapolvere, con la forcella a fondocorsa, deve essere almeno di 4 mm.***

- ***Nelle forcelle a doppia piastra la lunghezza massima del canotto di sterzo, compresa fra le due piastre di sterzo (vedi Fig. 2B), deve essere inferiore ai valori (H) indicati nella tabella 3.1.***

Tab 3.1: *Massimo sfilamento piastre*

Forcella	Massimo sfilamento piastre
888 Series	164 mm
888 Series (con testa di sterzo alta)	184 mm
Junior T	184 mm
Shiver DC (con testa di sterzo standard)	145 mm
Shiver DC (con testa di sterzo alta)	163 mm
Monster T	190 mm

English translation of page 15 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
3
57
3
INSTALLATION
3.1
Installation on the frame
Fig. 2
The fork is supplied complete with an "A-Head Set" steerer tube that must be cut to fit the size of the frame on which it is to be installed.
Installation of the fork on the bicycle frame represents a very delicate operation and must therefore be carried out by expert, trained and specialized personnel.
WARNING!
The installation of the suspension system requires specialized knowledge, equipment and experience. Generic mechanical aptitude may not be sufficient to correctly install your suspension system. We ask you to have your suspension installation carried out exclusively by an authorized Marzocchi Suspension Center. Incorrect installation can cause damage to your Marzocchi suspension system, an accident, injury or death.
The steerer tube must be mounted with interference on the base; its replacement must be done exclusively at one of our technical service centers that have specialized equipment.
WARNING!
In all dual-plate models of the BOMBER MY 2005 range, the steering base is fixed through bolts to the stanchion tubes (or to the stanchion carriers in models with inverted stanchions).
With this type of fastening, during installation you must observe the following precautions:
? If the stanchion tubes or stanchion carriers have zones with enlarged diameter, the fastening of the steering plates can be performed only in the shaded zone indicated in Fig. 2A.
? If the stanchion tubes or stanchion carriers have reference notches, the lower part of the steering base must be positioned above the reference.
? The distance between the inflated tire and the lower part of the steering base, with the fork at full travel, must be at least 4 mm.
Fig. 2 - Installation on the frame dual-plate forks: (2A) Steering plate fastening, (2B) Maximum steerer tube withdrawal from plates
A
B
H
MZ024002
? In Monster forks the distance between the lower part of the steering base and the dust wiper, with the fork at full travel, must be at

least 4 mm.
? In dual-plate forks the maximum length of the steerer tube, measured between the two steering plates (see Fig. 2B), must be less than the values (H) indicated in table 3.1.

Tab 3.1: Maximum steerer tube withdrawal from plates

Fork	Maximum steerer tube withdrawal from plates
888 Series	164 mm
888 Series (with high steering head)	184 mm
Junior T	184 mm
Shiver DC (with standard steering head)	145 mm
Shiver DC (with high steering head)	163 mm
Monster T	190 mm

3.2 Installazione dell'impianto freno

Fig. 3

L'installazione dell'impianto frenante rappresenta un'operazione molto delicata pertanto deve essere eseguita da personale specializzato.

⚠ ATTENZIONE!

L'installazione dell'impianto frenante necessita di conoscenze specializzate, attrezzature ed esperienza. Un'attitudine meccanica generica può non essere sufficiente per installare correttamente il vostro impianto freno. Vi preghiamo di far eseguire l'installazione del vostro impianto freno esclusivamente da un Marzocchi Suspension Center autorizzato. In particolare, un'installazione non corretta dell'impianto freno a disco può generare delle tensioni eccessive sui supporti pinza e provocarne la rottura, portando alla perdita di controllo della bicicletta, ad un incidente, danni alla persona o morte.

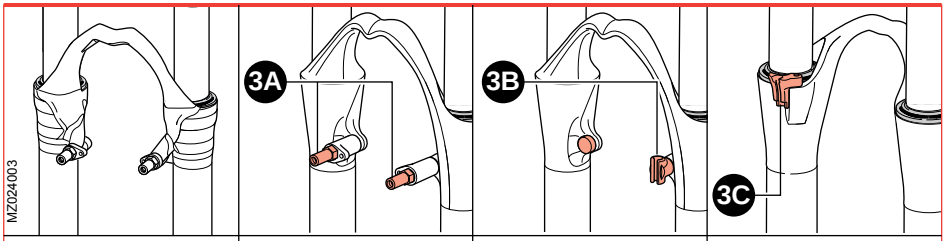
Assicuratevi che l'installazione dell'impianto freno avvenga inoltre in conformità alle istruzioni fornite dal costruttore dell'impianto freno stesso.

Utilizzare esclusivamente impianti freno conformi alle specifiche della forcella, tenendo conto di quanto indicato nelle schede riassuntive del presente manuale.

Tab 3.2: *Predisposizione impianto frenante*

Forcella	Predisposizione V-brake	Dimensioni massime del disco
Marathon (escluso Marathon Race) - MX	Predisposizione V-brake rimovibile	XC INTL STD 6"
Marathon Race	Predisposizione V-brake fissa	XC INTL STD 6"
66 - 888 - All Mountain - Dirt Jumper - Shiver SC - Shiver DC - Z1 FR - Junior T	/	XC INTL STD 8" #
D-Street	Predisposizione V-brake rimovibile	XC INTL STD 8" #
Monster T	/	8" Post Mount

#	L'installazione del disco da 8" è consentita con adattatore specifico che deve essere fornito dal costruttore dell'impianto frenante.



Predisposizione fissa impianto V-Brake	Predisposizione rimovibile impianto V-Brake	Predisposizione supporti guaine impianto freno a disco	Predisposizione supporti guaine impianto freno a disco
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 - *Predisposizioni impianto frenante*

MZ024

English translation of page 16 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ024
3
58
3.2
Brake system installation
Fig. 3
Brake system installation represents a very delicate operation and must therefore be performed by specialized personnel.
WARNING!
Brake system installation requires specialized knowledge, equipment and experience. Generic mechanical aptitude may not be sufficient to correctly install your brake system. Please have your brake system installation performed exclusively by an authorized Marzocchi Suspension Center. In particular, incorrect installation of a disc brake system can generate excessive stresses on the caliper mounts and cause breakage, leading to loss of control of the bicycle, an accident, injury or death.
Ensure that brake system installation also complies with the instructions provided by the brake system manufacturer.
Use only brake systems that conform to the fork specifications, taking into account what is indicated in the summary sheets of this manual.
Tab 3.2: Brake system configuration
Fig. 3 - Brake system configurations
Fork
V-brake configuration
Maximum disc sizes
Marathon (excluding Marathon Race) - MX
Removable V-brake configuration
XC INTL STD 6"
Marathon Race
Fixed V-brake configuration
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 configuration
XC INTL STD 8" #
Monster T
/
8" Post Mount
#
Installation of 8" disc is permitted with specific adapter that must be supplied by the brake system manufacturer.

Removable V-Brake
system configuration
D-Street 24"
MX Series
Marathon Series (excluding Marathon Race)
Brake hose guide support
configuration
disc brake system
Brake hose guide support
configuration
disc brake system
66 Series
888 Series
All Mountain Series
D-Street 24"
Dirt Jumper Series
Z1 FR Series
Fixed V-Brake
system configuration
Marathon Race
3A
3B
3C
MZ024003

ATTENZIONE!

Occorre inoltre tenere presente che sulla filettatura dei perni (3A) è applicato un trattamento speciale antisvitamento; i perni montati e poi rimossi perdono tale trattamento, quindi non possono per alcun motivo, essere riutilizzati.
Verificare prima di ogni utilizzo che il tubo dell'impianto freno a disco sia ben collegato all'apposito supporto (3B, 3C).

ATTENZIONE!

Il cavo freno non deve mai toccare crocera e canne.

3.3 Montaggio ruota

Tab 3.3: *Dimensione massima ruota*

Forcella	Dimensione massima ruota
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"

Qualora sia necessario installare ruote con dimensioni superiori occorre verificare che:

- Il pneumatico deve girare liberamente, senza che si verifichino interferenze con l'archetto o con l'impianto frenante V-Brake.
- La distanza fra il pneumatico gonfio e la parte inferiore della base di sterzo, con gli steli "schiacciati" a fine corsa, deve essere almeno di 4 mm.

3.4 Sistema ritegno perno ruota

Fig. 4
Il sistema di ritegno del perno ruota sui foderi può essere standard con forcellini avanzati o con perno passante ø 20 mm.

Le forcelle sviluppate per gli impieghi più gravosi adottano un sistema di fissaggio ruota di derivazione motocrossistica con perno da 20 mm.

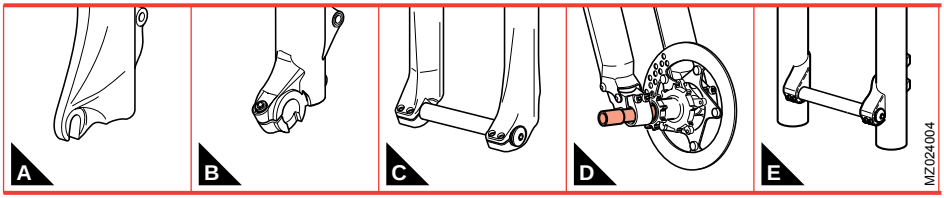


Fig. 4 - *Sistemi di fissaggio ruota: (**4A**) forcellino standard, (**4B**) perno passante ø 20 mm (forcelle con steli ø32 mm), (**4C**) perno passante ø 20 mm (forcelle 66 series e 888 series), (**4D**) perno passante ø 20 mm (Shiver series), (**4E**) perno passante ø 20 mm (Monster T).*

English translation of page 17 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
3
59
WARNING!
Please note that the axle pins (3A) have a special anti-loosening treatment applied to their threads; pins that have been installed and then removed lose this treatment, and therefore cannot be reused under any circumstances.
Before each use, verify that the disc brake hose is properly connected to the appropriate bracket (3B, 3C).
WARNING!
The brake cable must never touch the crown or the stanchions.
3.3
Wheel installation
Tab 3.3: Maximum wheel size
Fork
Maximum wheel size
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"
If it is necessary to install wheels with larger dimensions, verify that:
? The tire must rotate freely, without interference with the crown or the V-Brake system.
? The distance between the inflated tire and the lower part of the steering axis base, with the stanchions "compressed" at end of travel, must be at least 4 mm.
3.4
Wheel axle retention system
Fig. 4
The wheel axle retention system on the sliders can be standard with forward-facing dropouts or with a ø 20 mm through axle.
Forks developed for heavier duty applications adopt a motocross-derived wheel fixing system with a 20 mm axle.
Fig. 4 - Wheel fixing systems: (4A) standard dropout, (4B) ø 20 mm through axle (forks with ø32 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 Montaggio ruota su forcelle con attacco standard

Montare la ruota secondo le istruzioni previste dal costruttore.
Per il corretto funzionamento della forcella dopo il montaggio della ruota occorre:

- Verificare l'allineamento forcella-ruota facendo compiere alcune corse complete agli steli. La ruota non dovrebbe entrare in contatto né avvicinarsi a nessuna parte della forcella.
- Sollevare la parte anteriore della bicicletta da terra, fare compiere alcune rotazioni alla ruota per verificare l'allineamento corretto e la distanza rispetto al freno a disco o ai pattini dei freni V-Brake. Controllare il libretto di istruzioni dell'impianto freno per le specifiche corrette.

3.4.2 Montaggio ruota su forcelle ø 32 mm con perno passante ø20 mm

Fig. 5
Per un corretto funzionamento della forcella la ruota deve essere installata nella seguente maniera:

- Inserire il perno (**5A**) attraverso il portaruota destro, la ruota, e il portaruota sinistro.
- Con chiave a brugola da 6 mm, serrare, alla coppia prescritta (**15±1 Nm**) il pernoruota, agendo sul tappo (**5B**).
- Verificare il corretto allineamento forcella-ruota facendo compiere alcune corse complete agli steli. La ruota non dovrebbe entrare in contatto o avvicinarsi a nessuna parte della forcella. Sollevare la parte anteriore della bicicletta, compiere alcune rotazioni per verificare l'allineamento con il freno a disco. Controllare sul manuale d'istruzioni dell'impianto freno le specifiche corrette.
- Serrare con chiave a brugola da 4 mm (**5mm per D-Street 24"**), alla coppia prescritta (**6±1 Nm** (**10±1 Nm per D-Street 24")**), le viti (**5C**) poste su entrambi i piedini portaruota.

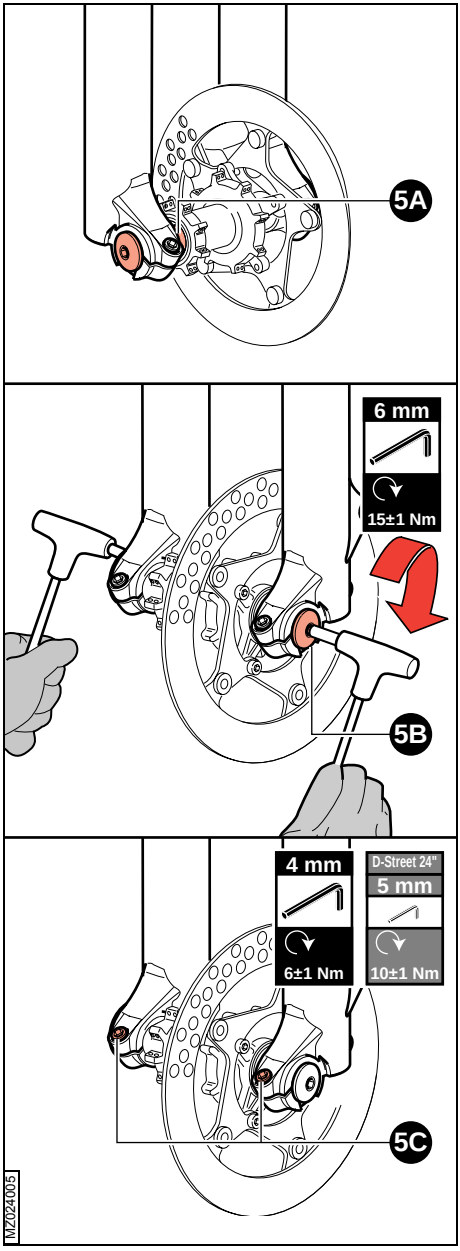


Fig. 5 - *Montaggio ruota forcelle ø32mm con perno passante ø20mm*

English translation of page 18 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3.4.1 Wheel installation on forks with standard attachment

Install the wheel according to the instructions provided by the manufacturer.

For correct fork operation after wheel installation:

? Verify fork-wheel alignment by performing several complete strokes of the stanchions. The wheel should not come into contact with or approach any part of the fork.

? Lift the front of the bicycle off the ground, perform several wheel rotations to verify correct alignment and distance from the disc brake or V-Brake pads. Check the brake system instruction manual for correct specifications.

3.4.2 Wheel installation on ø 32 mm forks with ø20 mm through axle

Fig. 5

For correct fork operation the wheel must be installed as follows:

? Insert the axle (5A) through the right dropout, the wheel, and the left dropout.

? Using a 6 mm hex key, tighten the wheel axle to the specified torque (15+/-1 Nm) by acting on the top cap (5B).

? Verify correct fork-wheel alignment by performing several complete strokes of the stanchions. The wheel should not come into contact with or approach any part of the fork. Lift the front of the bicycle, perform several rotations to verify alignment with the disc brake. Check the brake system instruction manual for correct specifications.

? Tighten with a 4 mm hex key (5 mm for D-Street 24"), to the specified torque (6+/-1 Nm (10+/-1 Nm for D-Street 24")), the screws (5C) located on both dropout feet.

Fig. 5 - Wheel installation forks ø32mm with through axle ø20mm

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 Montaggio ruota su forcelle 66 series e 888 series

Fig. 6

Per un corretto funzionamento della forcella la ruota deve essere installata nella seguente maniera:

- Inserire il perno (**6A**) attraverso il portaruota destro, la ruota, e il portaruota sinistro.
- Con una chiave a brugola da 6 mm serrare, alla coppia prescritta (**15±1 Nm**) il pernoruota, agendo sul tappo (**6B**).
- Verificare il corretto allineamento forcella-ruota facendo compiere alcune corse complete agli steli. La ruota non dovrebbe entrare in contatto o avvicinarsi a nessuna parte della forcella. Sollevare la parte anteriore della bicicletta, compiere alcune rotazioni per verificare l'allineamento con il freno a disco. Controllare sul manuale d'istruzioni dell'impianto freno le specifiche corrette.
- Serrare con chiave a brugola da 4 mm, alla coppia prescritta (**6±1 Nm**), le viti (**6C**) poste su entrambi i piedini portaruota, con sequenza 1-2-1.

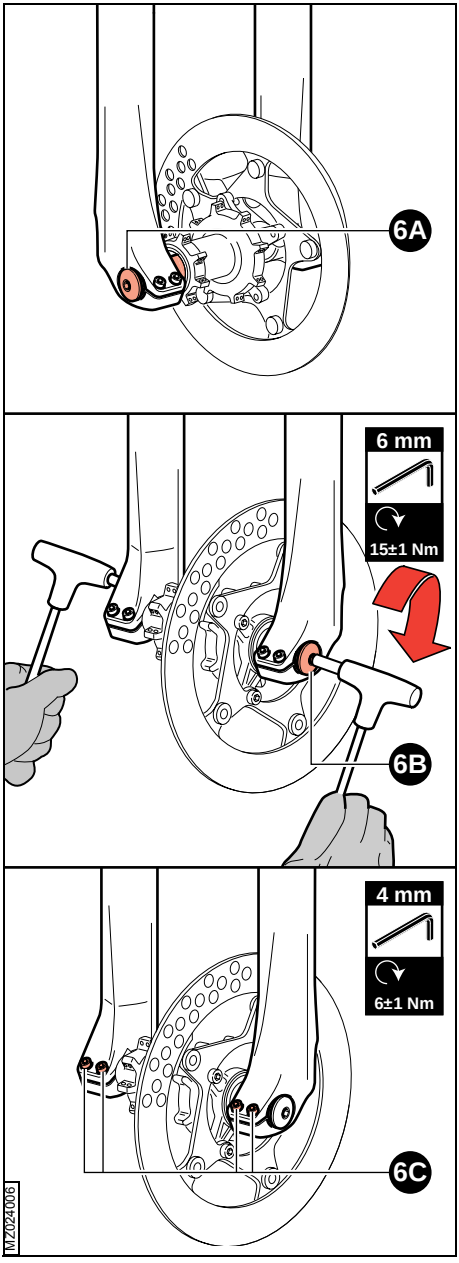


Fig. 6 - *Montaggio ruota su forcelle 66 series e 888 series*

English translation of page 19 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
3
61
3.4.3 Wheel installation on 66 series and 888 series forks
Fig. 6
For correct fork operation the wheel must be installed in the following manner:
? Insert the axle (6A) through the right drop-out, the wheel, and the left drop-out.
? Using a 6 mm Allen key, tighten the wheel axle to the prescribed torque (15+/-1 Nm), acting on the top cap (6B).
? Verify correct fork-wheel alignment by performing several complete stanchion strokes. The wheel should not contact or come close to any part of the fork. Lift the front of the bicycle and perform several rotations to verify alignment with the disc brake. Check the brake system instruction manual for correct specifications.
? Using a 4 mm Allen key, tighten to the prescribed torque (6+/-1 Nm) the bolts (6C) located on both drop-out feet, in 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 Montaggio ruota su forcelle Shiver series

Fig. 7

Per un corretto funzionamento della forcella la ruota deve essere installata nella seguente maniera:

- Inserire il perno (**7A**) attraverso il portaruota destro, la ruota e il portaruota sinistro.
- Avvitare, con chiave a brugola da 6 mm, la vite (**7B**) sul lato sinistro alla coppia prescritta (**15±1 Nm**).
- Verificare il corretto allineamento forcella-ruota facendo compiere alcune corse complete agli steli. La ruota non dovrebbe entrare in contatto o avvicinarsi a nessuna parte della forcella. Sollevare la parte anteriore della bicicletta, compiere alcune rotazioni per verificare l'allineamento con il freno a disco. Controllare sul manuale d'istruzioni dell'impianto freno le specifiche corrette.
- Serrare, con chiave a brugola da 5 mm, alla coppia prescritta (**10±1 Nm**), con sequenza 1-2-1, le viti (**7C**) poste su entrambi i piedini.

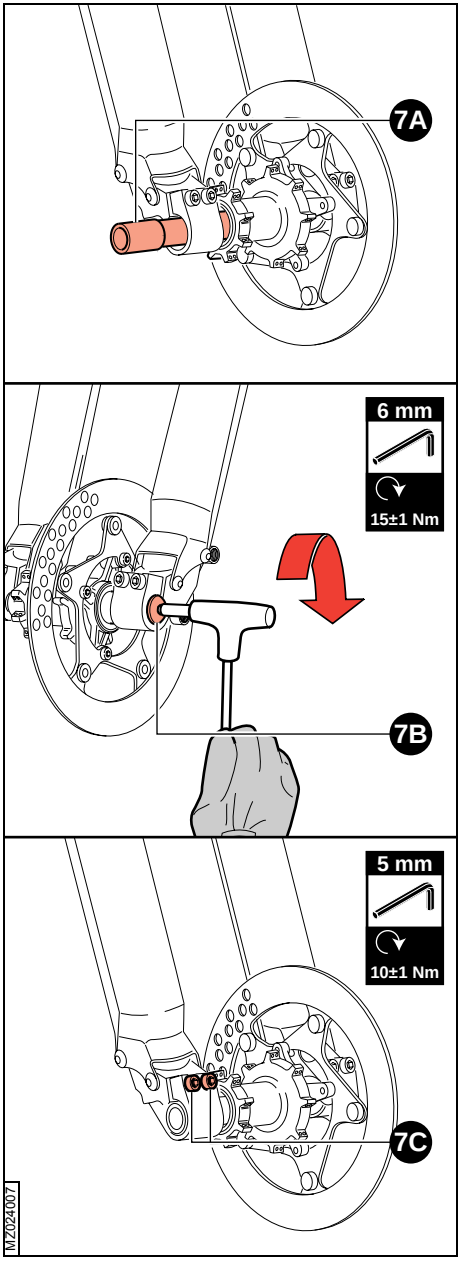


Fig. 7 - *Montaggio ruota su forcelle Shiver series*

English translation of page 20 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ024
3
62
3.4.4 Wheel installation on Shiver series forks
Fig. 7
For correct fork operation the wheel must be installed in the following manner:
? Insert the axle (7A) through the right dropout, the wheel and the left dropout.
? Tighten, with 6 mm hex key, the bolt (7B) on the left side to the prescribed torque (15+/-1 Nm).
? Verify correct fork-wheel alignment by performing several complete stanchion strokes. The wheel should not come into contact with or approach any part of the fork. Lift the front part of the bicycle, perform several rotations to verify alignment with the disc brake. Check the brake system instruction manual for the correct specifications.
? Tighten, with 5 mm hex key, to the prescribed torque (10+/-1 Nm), with sequence 1-2-1, the bolts (7C) located on both feet.
Fig. 7 - Wheel installation on Shiver series forks
6 mm
15+/-1 Nm
5 mm
10+/-1 Nm
7A
7C
7B
MZ024007

3.4.5 Montaggio ruota su forcelle Monster series

Fig. 8

Per un corretto funzionamento della forcella la ruota deve essere installata sulla forcella nella seguente maniera:

- Qualora sia stata smontata la forcella dal telaio della bicicletta o modificato il posizionamento degli steli della forcella rispetto alle piastre di sterzo, occorre svitare leggermente con chiave a brugola da 4 mm le 6 viti (**8A**) che fissano l'archetto (**8B**).
- Inserire il perno (**8C**) attraverso il portaruota destro, la ruota e il portaruota sinistro.
- Avvitare con chiave a brugola da 6 mm la vite (**8D**) del perno sul lato sinistro e serrare alla coppia prescritta (**15±1 Nm**).
- Verificare il corretto allineamento forcella-ruota facendo compiere alcune corse complete agli steli. La ruota non dovrebbe entrare in contatto o avvicinarsi a nessuna parte della forcella. Sollevare la parte anteriore della bicicletta, compiere alcune rotazioni per verificare l'allineamento con il freno a disco. Controllare sul manuale d'istruzioni dell'impianto freno le specifiche corrette.
- Serrare con chiave a brugola da 5 mm le viti (**8E**) poste su entrambi i piedini portaruota con sequenza 1-2-1 alla coppia prescritta (**10±1 Nm**).
- Serrare con chiave a brugola da 4 mm le viti (**8A**) con sequenza 1-2-3-2-1 alla coppia prescritta (**6±1 Nm**).

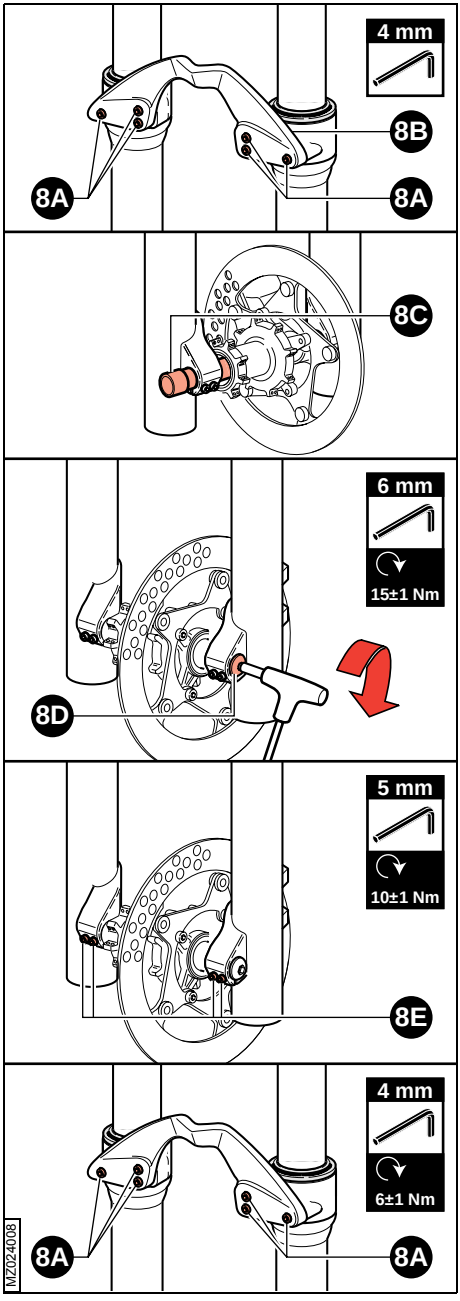


Fig. 8 - *Montaggio ruota su forcelle Monster series*

English translation of page 21 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
3
63
3.4.5 Wheel Installation on Monster Series Forks
Fig. 8
For correct fork operation, the wheel must be installed on the fork in the following manner:
? If the fork has been removed from the bicycle frame or the positioning of the fork stanchions relative to the steering plates has been modified, slightly loosen with a 4 mm Allen key the 6 bolts (8A) that secure the arch (8B).
? Insert the axle (8C) through the right dropout, the wheel and the left dropout.
? Tighten with a 6 mm Allen key the axle bolt (8D) on the left side and tighten to the prescribed torque (15+/-1 Nm).
? Check the correct fork-wheel alignment by performing several complete stanchion strokes. The wheel should not come into contact or approach any part of the fork. Lift the front of the bicycle, perform several rotations to verify alignment with the disc brake. Check the brake system instruction manual for the correct specifications.
? Tighten with a 5 mm Allen key the bolts (8E) placed on both dropout feet with sequence 1-2-1 to the prescribed torque (10+/-1 Nm).
? Tighten with a 4 mm Allen key the bolts (8A) with sequence 1-2-3-2-1 to the prescribed torque (6+/-1 Nm).
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 Installazione parafango

Fig. 9

Sui modelli 66, 888, All Mountain, Junior T, Z1 FR è possibile montare un parafango.

Il parafango può essere fornito con la forcella o acquistato separatamente.

Il montaggio del parafango (**9A**) deve essere effettuato interponendo la boccolina di rinforzo (**9B**) fra vite e parafango come illustrato in figura, e serrando le viti (**9C**) con chiave fissa da 8 mm alla coppia prescritta (**6±1 Nm**).

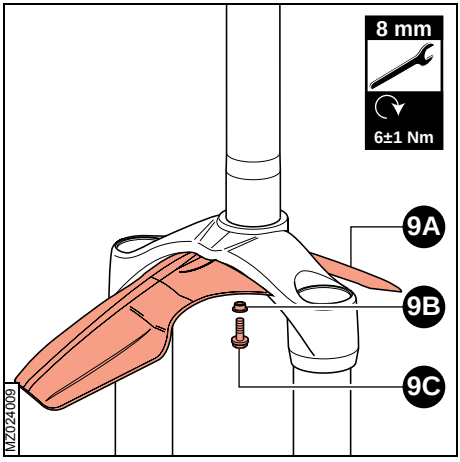


Fig. 9 - *Installazione parafango*

3.6 Installazione attacco manubrio

Le forcelle a doppia piastra possono essere dotate di supporto manubrio, (il supporto manubrio può essere fornito con la forcella o acquistato separatamente).

3.6.1 Installazione attacco manubrio tutti i modelli doppi piastra escluso 888 series

Fig. 10

Per l'installazione dell'attacco manubrio eseguire scrupolosamente la seguente procedura:

- Installare il supporto inferiore (**10A**) del manubrio sulla piastra superiore di sterzo facendo corrispondere le forature.
- Serrare, con chiave a brugola da 5 mm, il supporto manubrio serrando le viti (**10B**) alla coppia prescritta (**10±1 Nm**).
- Installare il manubrio, centrandolo nel supporto
- Bloccare il manubrio con l'apposito cavallotto (**10C**).
- Serrare, con chiave a brugola da 5 mm, le viti (**10D**) alla coppia prescritta (**10±1 Nm**).

Se necessario sono disponibili a ricambio gusci di riduzione (**10E**) per permettere l'installazione di manubri con differente diametro.

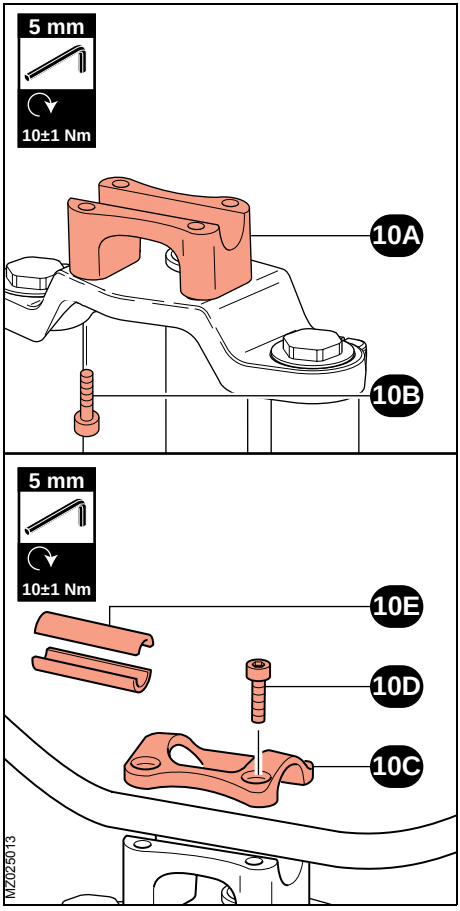


Fig. 10 - *Installazione attacco manubrio*

English translation of page 22 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3.5 Fender Installation

Fig. 9

On models 66, 888, All Mountain, Junior T, Z1 FR it is possible to mount a fender.
The fender can be supplied with the fork or purchased separately.
The fender installation (9A) must be performed by inserting the reinforcement bushing (9B) between the screw and fender as illustrated in the figure, and tightening the screws (9C) with an 8 mm wrench to the prescribed torque (6+/-1 Nm).

3.6 Handlebar Mount Installation

Double-plate forks can be equipped with a handlebar bracket (the handlebar bracket can be supplied with the fork or purchased separately).

3.6.1 Handlebar Mount Installation

all double-plate models
excluding 888 series

Fig. 10

For the handlebar mount installation perform the following procedure carefully:
? Install the lower handlebar bracket (10A) on the upper steering plate by aligning the holes.
? Tighten, with a 5 mm hex key, the handlebar bracket by tightening the screws (10B) to the prescribed torque (10+/-1 Nm).
? Install the handlebar, centering it in the bracket
? Lock the handlebar with the appropriate clip (10C).
? Tighten, with a 5 mm hex key, the screws (10D) to the prescribed torque (10+/-1 Nm).
If necessary, reducer sleeves (10E) are available as spare parts to allow installation of handlebars with different diameter.

Fig. 9 - Fender Installation
Fig. 10 - Handlebar Mount 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 Installazione attacco manubrio 888 series

Fig. 11
Per l'installazione dell'attacco manubrio eseguire scrupolosamente la seguente procedura:

- Installare il supporto inferiore (**11A**) del manubrio sulla piastra superiore di sterzo facendo corrispondere le forature.
- Serrare, con chiave a brugola da 4 mm, il supporto manubrio serrando le viti (**11B**) alla coppia prescritta (**6±1 Nm**).
- Installare il manubrio, centrandolo nel supporto
- Bloccare il manubrio con gli appositi cavallotti (**11C**).
- Serrare, con chiave a brugola da 4 mm, le viti (**11D**) alla coppia prescritta (**6±1 Nm**).

Se necessario sono disponibili a ricambio gusci di riduzione (**11E**) per permettere l'installazione di manubri con differente diametro.

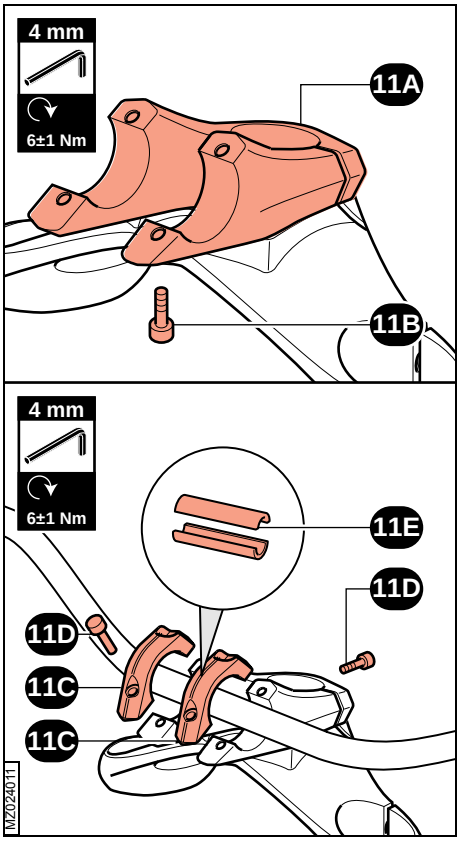


Fig. 11 - *Installazione attacco manubrio 888 Series*

English translation of page 23 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
3
65
3.6.2 Installation of handlebar stem 888 series
Fig. 11
For the installation of the handlebar stem, follow the procedure below scrupulously:
? Install the lower handlebar support (11A) on the steering top plate, matching the holes.
? Tighten, using a 4 mm hex key, the handlebar support by tightening the bolts (11B) to the prescribed torque (6+/-1 Nm).
? Install the handlebar, centering it in the support
? Lock the handlebar with the appropriate clamps (11C).
? Tighten, using a 4 mm hex key, the bolts (11D) to the prescribed torque (6+/-1 Nm).
If necessary, reduction sleeves (11E) are available as spare parts to allow installation of handlebars with different diameter.
Fig. 11 - Installation of handlebar stem 888 Series
4 mm
6+/-1 Nm
4 mm
6+/-1 Nm
11A
11B
11E
11D
11C
11D
11C
MZ024011

4 MANUTENZIONE

4.1 Inconvenienti - cause - rimedi

Questo paragrafo riporta alcuni inconvenienti che possono verificarsi nell'utilizzo della forcella, ne indica le cause che possono averli provocati e suggerisce l'eventuale rimedio.
Consultare sempre questa tabella prima di intervenire sulla forcella.

ATTENZIONE!

Le operazioni elencate qui sotto accompagnate da questo simbolo devono essere eseguite esclusivamente dal centri di assistenza autorizzati MARZOCCHI.

Tab 4.1: *Inconvenienti - cause - rimedi*

Problema	Probabile causa		Soluzione
La forcella ha troppo affondamento iniziale	La molla è troppo tenera o l'olio è troppo fluido		Aumentare il precarico della molla
			Precaricare maggiormente la molla sostituendo il tubetto di precarica
			Controllare i livelli d'olio
			Sostituire la molla con una a costante più alta
			Aumentare la pressione dell'aria
La forcella affonda troppo velocemente ma ha il valore di affondamento iniziale raccomandato	Non c'è sufficiente smorzamento in compressione		Aumentare lo smorzamento in compressione modificando i livelli d'olio
			Aumentare lo smorzamento in compressione attraverso l'apposito registro
La forcella affonda troppo velocemente, necessita di un precarico maggiore rispetto al massimo valore impostabile	La molla è troppo tenera o l'olio è troppo fluido		Controllare i livelli d'olio
			Sostituire la molla con una a costante più alta
			Aumentare la pressione dell'aria
La forcella non compie una corsa completa	La molla è troppo dura, il livello d'olio è troppo alto		Controllare i livelli d'olio
			Sostituire la molla con una a costante più bassa
			Ridurre la pressione dell'aria
La forcella si estende troppo velocemente, ritorno violento dopo gli urti	Lo smorzamento del ritorno non è sufficiente		Aumentare lo smorzamento del ritorno
			Sostituire l'olio (SAE 7,5) con altro avente viscosità maggiore
La forcella raggiunge facilmente il fondocorsa	Non c'è sufficiente smorzamento in compressione		Aumentare lo smorzamento in compressione a finecorsa attraverso l'apposito registro
Lo sterzo tende a "chiudersi" quando si curva	Troppo smorzamento del ritorno, molla troppo tenera		Diminuire lo smorzamento del ritorno
			Sostituire la molla con una a costante più alta

English translation of page 24 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Maintenance
MZ024
4
66
4
MAINTENANCE
4.1
Problems - causes - remedies
This section lists some problems that may occur during fork use, indicates the causes that may have caused them and suggests possible remedies.
Always consult this table before servicing the fork.
WARNING!
The operations listed below accompanied by this symbol must be performed exclusively by authorized MARZOCCHI service centers.
Tab 4.1: Problems - causes - remedies

Problem	Probable cause	Solution
The fork has too much initial sag	The spring is too soft or the oil is too fluid	Increase spring preload Preload the spring further by replacing the preload tube Check oil levels Replace the spring with one with a higher rate Increase air pressure
The fork sags too quickly but has the recommended sag value	Insufficient compression damping	Increase compression damping by modifying oil levels Increase compression damping through the appropriate adjuster
The fork sags too quickly, requires greater preload than the maximum adjustable value	The spring is too soft or the oil is too fluid	Check oil levels Replace the spring with one with a higher rate Increase air pressure
The fork does not complete a full stroke	The spring is too stiff, oil level is too high	Check oil levels Replace the spring with one with a lower rate Reduce air pressure
The fork extends too quickly, violent return after impacts	Rebound damping is	

insufficient
Increase rebound damping
Replace the oil (SAE 7.5) with oil having greater viscosity
The fork easily reaches bottom-out
Insufficient compression damping at end of stroke
Increase compression damping at end of stroke through the appropriate adjuster
The steering tends to "close" when turning
Excessive rebound damping, spring too soft
Decrease rebound damping
Replace the spring with one with a higher rate

Problema	Probabile causa		Soluzione
La forcella si blocca in estensione o resta “schiacciata” durante impatti multipli	Troppo smorzamento di ritorno		Diminuire lo smorzamento di ritorno
Rumore di urto durante il ritorno, ma senza ritorno violento	Troppo smorzamento di ritorno		Diminuire lo smorzamento di ritorno
“Anello” di olio sulle canne	Gli anelli di tenuta sono contaminati		Sostituire tutti gli anelli di tenuta
Grossa quantità di olio sulle canne o perdita d’olio dalle gambe	Gli anelli di tenuta sono danneggiati, le canne potrebbero essere danneggiate		Sostituire tutti gli anelli di tenuta e fare ispezionare le canne
La forcella è “appiccicosa”, non funziona come nuova	Gli anelli di tenuta sono contaminati, la forcella necessita di manutenzione		Sostituire tutti gli anelli di tenuta
Perdita d’olio dal fondo dello stelo	Dado/vite di fondo lento/a		Serrare il dado o la vite
	Guarnizione o-ring danneggiata		Sostituire l’o-ring
Perdita di sensibilità	Boccole di scorrimento usurate		Sostituire le boccole di scorrimento
	Olio esausto		Sostituire l’olio
Rumorosità anomale provenienti dalla cartuccia TAS Il pomello del comando TAS ruota durante l’uso	Cartuccia TAS danneggiata		Rivolgersi ad un centro assistenza per verificare il corretto funzionamento della forcella

⚠ ATTENZIONE!

Le operazioni elencate qui sotto accompagnate da questo simbolo  ***devono essere eseguite esclusivamente dal centri di assistenza autorizzati MARZOCCHI.***

Tab 4.2: *Tabella manutenzione periodica*

Operazioni di manutenzione generale		Utilizzo	
		Intenso	Normale
Verifica serraggio bulloneria alla coppia prescritta		Prima di ogni utilizzo	
Pulizia steli		Dopo ogni utilizzo	
Controllo pressione aria		Prima di ogni uscita	10 ore
Spurgo aria (Monster T)		Prima di ogni uscita	10 ore
Controllo anelli di tenuta		25 ore	50 ore
Sostituzione olio forcella		50 ore	100 ore
Sostituzione olio cartuccia TST		25 ore	50 ore
Sostituzione anelli di tenuta forcella / Cartuccia TST / Cartuccia DOPPIO AIR		50 ore	100 ore

English translation of page 25 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

WARNING!
The operations listed below accompanied by this symbol must be performed exclusively by authorized MARZOCCHI service centers.

Tab 4.2: Periodic maintenance table

Problem	Probable cause	Solution
Fork locks in extension or remains "compressed" during multiple impacts	Excessive return damping	Decrease return damping
Impact noise during return, but without violent return	Excessive return damping	Decrease return damping
"Ring" of oil on the stanchions	Sealing rings are contaminated	Replace all sealing rings
Large amount of oil on the stanchions or oil leakage from the legs	Sealing rings are damaged, the stanchions may be damaged	Replace all sealing rings and have the stanchions inspected
Fork is "sticky", does not work like new	Sealing rings are contaminated, fork needs maintenance	Replace all sealing rings
Oil leakage from the bottom of the stanchion	Loose bottom nut/screw	Tighten the nut or screw
	Damaged o-ring gasket	Replace the o-ring
Loss of sensitivity	Worn sliding bushings	Replace the sliding bushings
	Exhausted oil	Replace the oil
Abnormal noises coming from TAS cartridge	Damaged TAS cartridge	Contact a service center to verify the correct functioning of the fork
TAS control knob rotates during use		

General maintenance operations

Usage	
Intense	Normal
Check fastener tightening at prescribed torque	Before each use
Stanchion cleaning	After each use

Air pressure check
Before each outing
10 hours
Air bleeding (Monster T)
Before each outing
10 hours
Sealing ring check
25 hours
50 hours
Fork oil replacement
50 hours
100 hours
TST cartridge oil replacement
25 hours
50 hours
Fork sealing ring replacement / TST
Cartridge / DOPPIO AIR Cartridge
50 hours
100 hours

4.2 Raccomandazioni generali di manutenzione

- Dopo uno smontaggio, utilizzare sempre, per il rimontaggio, guarnizioni di tenuta nuove originali Marzocchi.
- Per il serraggio di due viti o dadi vicini, seguire sempre la sequenza 1-2-1 ed avvitare alla coppia di serraggio prevista (vedi **tabella 6.14 - Coppie di serraggio**).
- Evitare assolutamente di utilizzare solventi infiammabili o corrosivi per la pulizia che potrebbero danneggiare le guarnizioni di tenuta. E' necessario utilizzare un solvente, detergenti specifici non corrosivi, non infiammabili o ad alto punto di infiammabilità.
- In previsione di lunghi periodi di inattività, lubrificare sempre con olio per forcelle tutte le parti in contatto relativo.
- Non disperdere mai lubrificanti, solventi o detergenti non completamente biodegradabili nell'ambiente; essi devono essere raccolti e conservati in appositi contenitori, quindi smaltiti secondo le norme locali vigenti.
- Tutti i componenti delle forcelle Marzocchi sono metrici. Utilizzare solamente chiavi metriche, le chiavi con misure in pollici (US) possono avere dimensioni simili, ma possono danneggiare le viti e rendere poi impossibile la svitatura.
- Per svitare le viti con impronta a taglio o a croce (Phillips), usare un cacciavite con dimensione ed impronta adeguata.
- Nelle fasi in cui si utilizza il cacciavite per montare o smontare anelli metallici di fermo, guarnizioni o-ring, boccole guida, segmenti di tenuta, evitare di rigare o tagliare i componenti maneggiati con la punta del cacciavite.
- Non effettuare per alcun motivo operazioni di manutenzione e/o taratura non spiegate nel presente manuale.
- In caso di domande in merito alla cura, alla manutenzione o all'uso del vostro sistema di sospensione, contattate direttamente il servizio di assistenza più vicino. Un elenco dei centri di assistenza è disponibile in fondo al manuale o all'indirizzo internet www.marzocchi.com.
- Il presente manuale non ha il compito di spiegare il montaggio/smontaggio della forcella dalla bicicletta, della ruota, degli organi di sterzo e di qualunque altro componente direttamente o indirettamente connesso alla forcella ma non facente parte della stessa. MARZOCCHI si riserva il diritto, a sua unica discrezione, di apportare modifiche ai prodotti, in qualsiasi momento e senza preavviso.
- Utilizzare solamente parti di ricambio originali Marzocchi.
- Operare in ambienti puliti, ordinati e ben illuminati, per quanto possibile evitare di effettuare la manutenzione della forcella all'aperto.
- Per mantenere la brillantezza originale le superfici polished devono essere periodicamente trattate con "Polish" per carrozzieri.
- Verificare rigorosamente che nella zona di lavoro non vi sia presenza di trucioli metallici o polvere.
- Non modificare i componenti della forcella in nessun modo.

English translation of page 26 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Maintenance
MZ024
4
68
4.2
General maintenance recommendations

? After disassembly, always use new original Marzocchi sealing gaskets for reassembly.
? When tightening two adjacent screws or nuts, always follow the 1-2-1 sequence and tighten to the specified torque (see table 6.14 - Tightening torques).
? Absolutely avoid using flammable or corrosive solvents for cleaning that could damage the sealing gaskets. It is necessary to use a solvent, specific non-corrosive detergents, non-flammable or high flash point.
? In anticipation of long periods of inactivity, always lubricate with fork oil all parts in relative contact.
? Never dispose of lubricants, solvents or detergents that are not completely biodegradable into the environment; they must be collected and stored in appropriate containers, then disposed of according to current local regulations.
? All Marzocchi fork components are metric. Use only metric wrenches; wrenches with US inch measurements may have similar dimensions, but can damage the screws and make unscrewing impossible later.
? To unscrew screws with slot or Phillips head imprints, use a screwdriver with appropriate size and imprint.
? During phases when using a screwdriver to assemble or disassemble metal retaining rings, o-ring seals, guide bushings, seal segments, avoid scratching or cutting the components handled with the screwdriver tip.
? Do not perform any maintenance and/or adjustment operations not explained in this manual for any reason.
? If you have any questions regarding the care, maintenance or use of your suspension system, contact the nearest service center directly. A list of service centers is available at the end of the manual or at www.marzocchi.com.
? This manual is not intended to explain the assembly/disassembly of the fork from the bicycle, wheel, steering components and any other component directly or indirectly connected to the fork but not part of it. MARZOCCHI reserves the right, at its sole discretion, to make changes to products at any time and without notice.
? Use only original Marzocchi spare parts.
? Work in clean, orderly and well-lit environments; as much as possible avoid performing fork maintenance outdoors.

? To maintain the original shine, polished surfaces should be periodically treated with automotive polish.
? Strictly verify that there is no presence of metal chips or dust in the work area.
? Do not modify fork components in any way.

4.3 Pulizia steli

Il raschiapolvere delle forcelle è lubrificato dal costruttore con grasso che facilita lo scorrimento del tubo portante specialmente dopo un lungo periodo di inutilizzo della forcella.
Con l'utilizzo della sospensione, questo grasso può sciogliersi e aderire ai tubi portanti dando l'ingannevole impressione di una perdita di lubrificante.
Dopo ogni utilizzo pulire accuratamente le superfici esterne della forcella, prestando particolare cura ai tubi portanti ed agli anelli di raschiapolvere.

⚠ ATTENZIONE!

Depositi di fango e polvere se non rimossi prontamente possono causare gravi danni al sistema di sospensione.

4.4 Spurgo aria Monster T

Fig. 12
Questa operazione deve essere eseguita a forcella installata sulla bicicletta con steli completamente estesi (ruota anteriore sollevata da terra).
La pressione generata dall'aria che può entrare all'interno degli steli durante l'utilizzo, e che per la particolare conformazione degli anelli di tenuta non riesce a fuoriuscire, può causare malfunzionamenti alla forcella.

- Qualora si verificassero malfunzionamenti o perdita di scorrevolezza degli steli eseguire la seguente procedura su entrambi gli steli:
- Svitare con una chiave a brugola da 2 mm la vite di spurgo aria (**A**) posta sul tappo di chiusura, per scaricare l'aria accumulata all'interno dello stelo.
- Verificare lo stato dell'anello di tenuta (**B**); se necessario sostituirlo.
- Serrare la vite di spurgo aria (**A**) alla coppia prescritta (**2±0,5 Nm**), prestando attenzione a non danneggiare l'anello di tenuta (**B**).

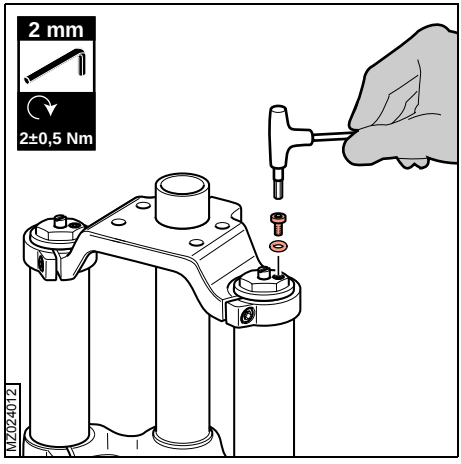


Fig. 12 - *Spurgo aria Monster T*

English translation of page 27 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf
. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
4
69
4.3
Cleaning stanchions
The dust wipers of the forks are lubricated by the manufacturer with grease that facilitates the sliding of the stanchion tube, especially after a long period of non-use of the fork.
With the use of the suspension, this grease can dissolve and adhere to the stanchion tubes giving the misleading impression of a loss of lubricant.
After each use, carefully clean the external surfaces of the fork, paying particular attention to the stanchion tubes and the dust wiper rings.
WARNING!
Deposits of mud and dust, if not removed promptly, can cause serious damage to the suspension system.
4.4
Air bleeding Monster T
Fig. 12
This operation must be performed with the fork installed on the bicycle with stanchions fully extended (front wheel lifted off the ground).
The pressure generated by air that can enter inside the stanchions during use, and which due to the particular shape of the sealing rings cannot escape, can cause malfunctions to the fork.
? If malfunctions or loss of smoothness of the stanchions occur, perform the following procedure on both stanchions:
? Unscrew with a 2 mm hex key the air bleeding screw (A) located on the top cap, to discharge the air accumulated inside the stanchion.
? Check the condition of the sealing ring (B); if necessary, replace it.
? Tighten the air bleeding screw (A) to the prescribed torque (2+/-0.5 Nm), being careful not to damage the sealing ring (B).
Fig. 12 - Air bleeding Monster T
2+/-0.5 Nm
2 mm
MZ024012

5 TARATURE

Grazie ad una attenta taratura è possibile ottenere le massime prestazioni dal sistema ammortizzante.
Nel presente paragrafo sono spiegate le operazioni da eseguire per una corretta messa a punto delle forcelle Marzocchi.
Per ottenere la taratura ottimale è necessario effettuare varie prove per capire su quale registro e come sia necessario intervenire.
La taratura ottimale è influenzata dalla geometria del telaio della mountainbike, dal peso del ciclista, dal tipo di terreno da percorrere e dal tipo di ostacoli da superare, ma anche da fattori soggettivi legati allo stile di guida; pertanto non è possibile fornire dati oggettivi sulla taratura desiderata.
Tuttavia seguendo attentamente le istruzioni indicate in seguito è possibile trovare in breve tempo la taratura ottimale.
La taratura della forcella deve essere eseguita agendo su un solo registro alla volta, annotando passo-passo gli interventi eseguiti ed i miglioramenti ottenuti.

ATTENZIONE!

Durante le operazioni di taratura non forzare i registri oltre i finecorsa e non pompare aria oltre la pressione massima consigliata.

ATTENZIONE!

Per mettere in pressione gli steli della forcella utilizzare solo la speciale pompa MARZOCCHI dotata di manometro, acquistabile presso i centri autorizzati.

ATTENZIONE!

L'uso di qualsiasi altra pompa, può pregiudicare l'operazione di gonfiaggio e provocare malfunzionamenti o danni alla forcella.

NOTA

Una volta ottenuta una taratura ottimale, si consiglia di annotare il numero di click o di giri fatti compiere al registro rispetto alla posizione di tutto chiuso (registro completamente girato in senso orario), per un più veloce ripristino dopo eventuali variazioni.

5.1 Kit taratura e molle

Per informazioni relative ai kit di incremento corsa, kit taraura e molle con costante (**K**) diversa consultare il sito web: **www.marzocchi.com.**

5.2 Precarico molla

Il precarico molla ottimale è quello che permette di ottenere l'abbassamento dovuto al peso del ciclista (**SAG**) desiderato (vedi **par. SAG pg. 71**).

Il precarico della molla può essere regolato a seconda dei modelli attraverso registri meccanici oppure con aria in pressione all'interno dello stelo.

Nei modelli dotati di regolazione meccanica ad ogni giro del registro corrisponde uno schiacciamento della molla di 1mm.

ATTENZIONE!

Le forcelle dotate di registro meccanico per il precarico escono dalla fabbrica con il valore di precarico minimo, corrispondente al pomello di registro completamente ruotato in senso antiorario. In questa configurazione la molla risulta lievemente precaricata per contrastare i carichi di primo distacco.

5.3 Aria positiva

L'aria positiva è l'elemento elastico delle forcelle ad aria.
La pressione ottimale dell'aria positiva permette di ottenere il **SAG** desiderato (vedi **par. SAG pg. 71**).

English translation of page 28 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Tuning
MZ024
5
70
5
TUNING
Thanks to careful tuning it is possible to obtain maximum performance from the suspension system.
This section explains the operations to be performed for correct adjustment of Marzocchi forks.
To obtain optimal tuning it is necessary to perform various tests to understand which adjustment and how it is necessary to intervene.
Optimal tuning is influenced by the geometry of the mountain bike frame, the weight of the cyclist, the type of terrain to be covered and the type of obstacles to overcome, but also by subjective factors related to riding style; therefore it is not possible to provide objective data on desired tuning.
However, by carefully following the instructions indicated below it is possible to find optimal tuning in a short time.
Fork tuning must be performed by acting on one adjustment at a time, noting step-by-step the interventions performed and the improvements obtained.
WARNING!
During tuning operations do not force the adjustments beyond the end stops and do not pump air beyond the recommended maximum pressure.
WARNING!
To pressurize the fork stanchions use only the special MARZOCCHI pump equipped with a pressure gauge, purchasable at authorized centers.
WARNING!
The use of any other pump may compromise the inflation operation and cause malfunctions or damage to the fork.
NOTE
Once optimal tuning has been obtained, it is recommended to note the number of clicks or rotations made to the adjustment relative to the fully closed position (adjustment completely rotated clockwise), for faster restoration after any variations.
5.1
Tuning kits and springs
For information regarding stroke increase kits, tuning kits and springs with different spring constant (K) consult the website: www.marzocchi.com.
5.2
Spring preload

Optimal spring preload is that which allows obtaining the desired drop due to cyclist weight (SAG) (see par. SAG pg. 71).
Spring preload can be adjusted depending on the models through mechanical adjustments or with pressurized air inside the stanchion.
In models equipped with mechanical adjustment, each rotation of the adjustment corresponds to a compression of the spring of 1mm.
WARNING!
Forks equipped with mechanical adjustment for preload leave the factory with the minimum preload value, corresponding to the adjustment knob completely rotated counterclockwise. In this configuration the spring is lightly preloaded to resist initial load deflection.

5.3 Positive air

Positive air is the elastic element of air forks.
Optimal positive air pressure allows obtaining the desired SAG (see par. SAG pg. 71).

SAG

Il SAG corrisponde allo schiacciamento della forcella dovuto al peso del ciclista.

Come si misura

Fig. 13

Per misurare il SAG sono sufficienti le seguenti operazioni.
Misurare la parte di stelo compresa fra la base di sterzo e il raschiapolvere, annotare il valore rilevato (**A**).
Ripetere la misura, stando seduti in posizione di guida, annotare il valore rilevato (**B**).

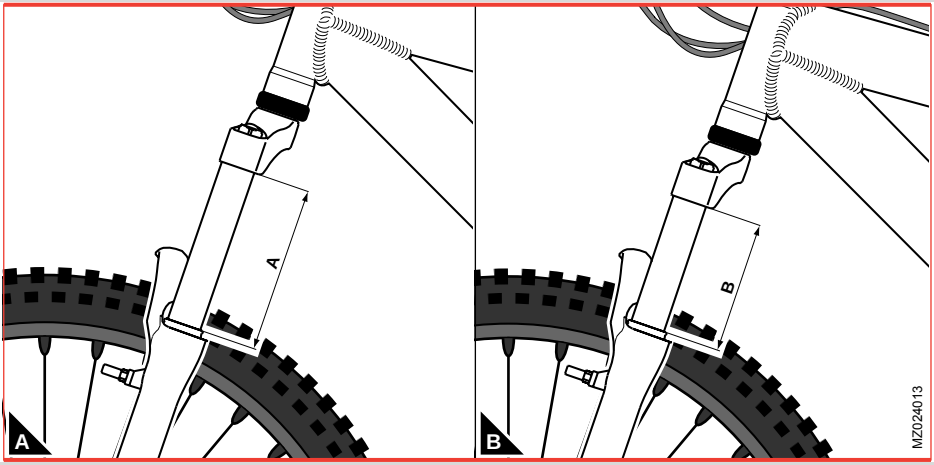


Fig. 13 - *Misurare il SAG*

SAG = A - B

Come si determina il SAG ottimale

Il SAG ottimale è pari al 15 - 20% per le forcelle da Cross-country ed All Mountain e pari al 25 - 30% per quelle da Freeride e Downhill.

Per calcolare il SAG ottimale per la propria forcelle è sufficiente il seguente calcolo:

SAG = T x S (T = corsa totale; S = percentuale abbassamento consigliato).

English translation of page 29 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
5
71
SAG
The SAG corresponds to the compression of the fork due to the rider's weight.
How to measure
Fig. 13
To measure the SAG, the following operations are sufficient.
Measure the part of the stanchion between the steering base and the dust wiper, note the measured value
(A).
Repeat the measurement while sitting in the riding position, note the measured value (B).
Fig. 13 - Measure the SAG
SAG = A - B
How to determine optimal SAG
The optimal SAG is equal to 15 - 20% for Cross-country and All Mountain forks and equal to 25 - 30%
for Freeride and Downhill forks.
To calculate the optimal SAG for your fork, the following calculation is sufficient:
SAG = T x S (T = total travel; S = recommended compression percentage).
B
A
A
B
MZ024013

5.4 Aria negativa

Introducendo aria pressurizzata attraverso la valvola, è possibile diminuire l'attrito di primo distacco della forcella.
Aumentando la pressione all'interno dello stelo si aumenta la forza che aiuta la forcella a partire nello scorrimento.
Inoltre l'aria negativa permette di regolare il valore massimo di corsa in un range pari a 20mm.
Aumentando la pressione all'interno dello stelo si riduce la corsa.

5.5 PAR - Aria progressione sul finecorsa

Introducendo aria pressurizzata attraverso la valvola, è possibile variare lo smorzamento delle forze generate nella fase di compressione sul finecorsa degli steli.
Aumentando la pressione all'interno dello stelo si aumenta il freno esercitato in fase finale della compressione.

5.6 Registro estensione

Attraverso il registro dell'estensione è possibile controllare la velocità di ritorno della forcella in seguito ad una compressione.
Una corretta taratura della velocità di estensione permette di ottenere un mezzo stabile in grado di copiare fedelmente con la ruota gli ostacoli del terreno.
Una taratura troppo reattiva della forcella provoca l'instabilità dell'avantreno e l'ondeggiamento della mountain bike. Una taratura troppo lenta invece provoca problemi nel superamento di ostacoli multipli dove la sospensione non riesce a tornare in posizione di completa estensione fra un ostacolo e l'altro.
La registrazione della velocità di estensione è possibile attraverso registri interni od esterni.

5.7 Registro compressione

Attraverso il registro della compressione è possibile controllare la velocità di compressione.
La taratura della compressione può essere fatta a discrezione dell'utilizzatore e deve essere tale da prevenire l'affondamento della sospensione fino al fondocorsa.
Una taratura "dura" della compressione consente una maggiore stabilità e di conseguenza una guida più aggressiva rendendo la mountain bike più reattiva, viceversa una taratura più morbida comporta una minore stabilità a vantaggio di una guida meno "nervosa".
I registri della compressione, secondo i modelli, possono controllare lo smorzamento in compressione su tutta la corsa oppure intervenire progressivamente solo nella parte terminale della corsa.

5.8 ETA (Extension Travel Adjust)

La cartuccia ETA consente la regolazione "in corsa" dello smorzamento in estensione, riducendo la lunghezza della forcella, pur mantenendo 30 mm di escursione.

Il comando ha due posizioni:

Pos: LOCK
Ruotando il pomello in senso orario, si attiva il funzionamento della cartuccia ETA.
In questa posizione, gli steli della forcella, incontrando un'asperità del terreno rimangono abbassati; ogni ulteriore asperità contribuisce ad abbassare ulteriormente la forcella.
Questa posizione offre un assetto favorevole solo per affrontare salite impegnative e ripide.

Pos: UNLOCK
Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della forcella disabilitando il funzionamento della cartuccia ETA.

⚠ **ATTENZIONE!**

Non usare MAI la posizione "LOCK" nei tratti di discesa impegnativa in quanto la sospensione non reagirà in modo appropriato all'impatto con ostacoli, provocando perdita di controllo della bicicletta, un incidente, danni alla persona o morte.

MZ024

English translation of page 30 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Settings
MZ024
5
72
5.4
Negative air
By introducing pressurized air through the valve, it is possible to reduce the friction of initial fork movement.
Increasing the pressure inside the stanchion increases the force that helps the fork start moving.
Furthermore, negative air allows you to adjust the maximum travel value within a range equal to 20mm.
Increasing the pressure inside the stanchion reduces the travel.
5.5
PAR - Progressive air at end of travel
By introducing pressurized air through the valve, it is possible to vary the damping of the forces generated during the compression phase at the end of travel of the stanchions.
Increasing the pressure inside the stanchion increases the braking effect in the final phase of compression.
5.6
Extension adjuster
Through the extension adjuster it is possible to control the return speed of the fork following a compression.
A correct adjustment of the extension speed allows you to obtain a stable bike capable of faithfully following ground obstacles with the wheel.
An overly reactive fork adjustment causes instability of the front end and oscillation of the mountain bike. An overly slow adjustment instead causes problems when overcoming multiple obstacles where the suspension fails to return to full extension between one obstacle and another.
The adjustment of the extension speed is possible through internal or external adjusters.
5.7
Compression adjuster
Through the compression adjuster it is possible to control the compression speed.
The compression adjustment can be made at the user's discretion and must be such as to prevent the suspension from bottoming out.
A "firm" compression adjustment allows greater stability and consequently more aggressive riding making the mountain bike more responsive, conversely a softer adjustment results in less stability in favour of less "nervous" riding.
The compression adjusters, according to the

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

5.8

ETA (Extension Travel Adjust)

The ETA cartridge allows "on-the-fly" adjustment of extension damping, reducing the fork length while maintaining 30 mm of travel.

The control has two positions:

Pos: LOCK

By turning the knob clockwise, the ETA cartridge operation is activated.

In this position, the fork stanchions, upon encountering a ground irregularity remain lowered; each further irregularity contributes to further lower the fork.

This position offers a favourable setup only for tackling demanding and steep climbs.

Pos: UNLOCK

By turning the knob counter-clockwise the normal fork operation is restored disabling the ETA cartridge operation.

WARNING!

Never use the "LOCK" position on demanding downhill sections as the suspension will not respond appropriately to impact with obstacles, causing loss of control of the bike, an accident, injury or death.

5.9 TAS (Travel Adjustment System)

La cartuccia TAS offre, oltre alla possibilità di regolare “in corsa” dello smorzamento in estensione, riducendo la lunghezza della forcella, pur mantenendo 30 mm di escursione (vedi **par. 5.8 ETA (Extension Travel Adjust) pg. 72**), la possibilità di variare la corsa massima e la lunghezza della forcella per adattare la sospensione sia alle esigenze specifiche del biker che alla geometria del telaio su cui è installata.

ATTENZIONE!

Prima di procedere alla regolazione della cartuccia TAS è necessario sgonfiare totalmente la camera aria positiva presente sullo stelo destro, ad operazione completata ripristinare la corretta pressione di esercizio.

- Ruotando in senso orario, il pomello posto nella parte inferiore dello stelo, si riduce la corsa massima e la lunghezza della forcella.
- Ruotando in senso antiorario, il pomello posto nella parte inferiore dello stelo, si aumenta la corsa massima e la lunghezza della forcella.

ATTENZIONE!

Non forzare MAI il pomello oltre i finecorsa, la forcella si potrebbe danneggiare e diventare pericolosa per il ciclista.

5.10 TST (Terrain Selection Technology)

Il sistema TST permette la regolazione dello smorzamento della sospensione .
La cartuccia TST è dotata, nella parte inferiore, di un registro in estensione (vedi par. **5.6 Registro estensione**) e nella parte superiore di registro in compressione a 5 posizioni.
consente al biker di ottenere il settaggio ottimale per il percorso da affrontare.
Il registro, posto nella parte superiore, ha cinque posizioni principali (**CL, + , AM, - , DS**).
Grazie alle 5 posizioni offerte dal registro il biker ha la possibilità di ottenere rapidamente il settaggio ottimale per il percorso da affrontare.

Tab 5.1: *Tabella posizioni comando TST*

DS	Settaggio ottimale per la discesa.
- AM +	Settaggi ottimali per percorsi di tipo all mountain.
CL	Settaggio ottimale per la salita, forcella bloccata.

ATTENZIONE!

Non usare MAI la posizione “CL” nei tratti di discesa impegnativa in quanto la sospensione non reagirà in modo appropriato all’impatto con ostacoli, provocando perdita di controllo della bicicletta, un incidente, danni alla persona o morte.

English translation of page 31 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
5
73
5.9
TAS (Travel Adjustment System)
The TAS cartridge offers, in addition to the possibility of adjusting "on the fly" the extension damping, reducing the fork length while maintaining 30 mm of travel (see par. 5.8 ETA (Extension Travel Adjust) pg. 72), the possibility of varying the maximum travel and fork length to adapt the suspension both to the specific needs of the biker and to the geometry of the frame on which it is installed.
WARNING!
Before proceeding with the adjustment of the TAS cartridge it is necessary to completely deflate the positive air chamber present on the right stanchion, once the operation is completed restore the correct operating pressure.
? By turning clockwise, the knob located at the lower part of the stanchion, the maximum travel and fork length are reduced.
? By turning counterclockwise, the knob located at the lower part of the stanchion, the maximum travel and fork length are increased.
WARNING!
Never force the knob beyond the end of travel, the fork could be damaged and become dangerous for the cyclist.
5.10 TST (Terrain Selection Technology)
The TST system allows adjustment of the suspension damping.
The TST cartridge is equipped, in the lower part, with an extension adjuster (see par. 5.6 Extension adjuster) and in the upper part with a 5-position compression adjuster.
It allows the biker to obtain the optimal setting for the route to be tackled.
The adjuster, located in the upper part, has five main positions (CL, +, AM, -, DS).
Thanks to the 5 positions offered by the adjuster the biker has the possibility to quickly obtain the optimal setting for the route to be tackled.
Tab 5.1: Table of TST control positions
WARNING!
Never use the "CL" position on demanding downhill sections as the suspension will not respond appropriately to impact with obstacles, causing loss of control of the bicycle, an accident, injury or death.
DS
Optimal setting for downhill.
- AM + Optimal settings for all mountain type routes.
CL
Optimal setting for climbing,

fork locked.

Tab 5.2: *Registri presenti sulle forcelle*

	Registri													
	Precarico molla con pomello di registro esterno	Precarico molla interno	Precarico molla con aria	Aria positiva (elemento elastico)	Aria negativa	Aria "progressiva"	Registro estensione interno	Registro estensione esterno	Registro compressione	Registro compressione sul finecorsa	ETA (Extension Travel Adjust)	TAS (Travel Adjustment System)	TST (Terrain Selection Tecnology)	
MX Comp			X2°	X2			DX				SX°			Tab.6.2
MX Pro			X2°	X2				DX			SX°			
Marathon RACE				X2	DX	DX		SX					SX	Tab.6.3
Marathon SL				X2	SX	SX		DX					DX	
Marathon XC				DX				DX			SX	SX	DX	
All Mountain SL				X2	SX	SX		DX					DX	Tab.6.4
All Mountain 1				DX				DX			SX	SX	DX	
All Mountain 2			X2°	X2			DX	DX°			SX°			
All Mountain 3			X2°	X2							SX°			
Dirt Jumper I			X2					DX						Tab.6.5
Dirt Jumper II			X2				DX							
Dirt Jumper III			X2											
D-Street 24"			X2											Tab.6.6
Z1 FR SL				X2	SX	SX		DX					DX	Tab.6.7
Z1 FR 1			DX					DX			SX			
Z1 FR 2			DX					DX						
Z1 FR 3			X2								SX°			
66 RC			X2					DX		SX				Tab.6.8
66 R			X2					DX						
66 VF			X2											
888 RC		X2						DX		SX				Tab.6.9
888 R		DX						DX						
888 VF														
Junior T	X2													Tab.6.10
Monster								DX	SX	DX				Tab.6.11
Shiver SC	X2							X2						Tab.6.12
Shiver DC	X2							X2						Tab.6.13

° configurazione opzionale

Tab 5.3: *Legenda*

X2	Registro presente in entrambi gli steli
DX	Registro presente sullo stelo destro
SX	Registro presente sullo stelo sinistro

⚠ **ATTENZIONE!**

I riferimenti destro e sinistro sono intesi secondo la convenzione indicata al *par. 1.1.1.*

English translation of page 32 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Tab 5.2: Adjustment knobs present on the forks
° optional configuration
Tab 5.3: Legend
ATTENTION!
Right and left references are intended according to the convention indicated in par. 1.1.1.
Adjustment knobs
Spring preload with external adjustment knob
Internal spring preload
Spring preload with air
Positive air (elastic element)
Negative air
"Progressive" air
Internal extension adjustment
External extension adjustment
Compression adjustment
Compression adjustment at end-stroke
ETA (Extension Travel Adjust)
TAS (Travel Adjustment System)
TST (Terrain Selection Technology)
MX Comp
X2°
X2
DX
SX°
Tab.6.2
MX Pro
X2°
X2
DX
SX°
Marathon RACE
X2
DX
DX
SX
SX
Tab.6.3
Marathon SL
X2
SX
SX
DX
DX
Marathon XC
DX
DX

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

66 VF
X2
888 RC
X2
DX
SX
Tab.6.9
888 R
DX
DX
888 VF
Junior T
X2
Tab.6.10
Monster
DX
SX
DX
Tab.6.11
Shiver SC
X2
X2
Tab.6.12
Shiver DC
X2
X2
Tab.6.13
X2
Adjustment knob present on both stanchions
DX
Adjustment knob present on right stanchion
SX
Adjustment knob present on left stanchion

6 TABELLE RIASSUNTIVE

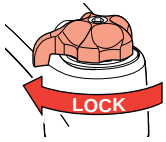
Le tabelle che seguono riassumo le caratteristiche principali dei modelli presenti nella gamma Marzocchi Bomber, indicano le tarature possibili e spigano come eseguirle.

Tab 6.1: *Lettura tabelle riassuntive.*

Famiglia forcella
Modello forcella
Note
Predisposizione freno V-Brake
Massime dimensioni ruota
Predisposizione freno a disco
Diametro steli
Tipo attacco ruota
Corse disponibili

All Mountain				
All Mountain SL	110 - 130 ** / 130 - 150 **	STD	INTL STD 6" *	NO
All Mountain 1	110 - 130 *** / 130 - 150 ***	STD	INTL STD 6" *	NO
All Mountain 2	110 - 130 -150	STD	INTL STD 6" *	NO
All Mountain 3	110 - 130 -150	STD	INTL STD 6" *	NO
* Consentita installazione impianto freno da 8" con adattatore fornito dal costruttore dell'impianto frenante ** regolabile con aria negativa *** regolabile con TAS			32 mm	2,8" x 26"

All Mountain 1 **All Mountain 2** **All Mountain 3**



ETA - Stelo sinistro

Ruotando il pomello in senso orario si attiva il funzionamento della cartuccia ETA.

Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della sospensione.

Peso del ciclista	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pressione aria positiva	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
Pressione aria positiva (stelo TST)	bar	<= 2,00	2,00 - 2,75	2,75 - 3,40	>= 4,20
	psi	<= 30	30 - 40	40 - 50	>= 60
Pressione aria negativa	bar	5,00 - 15,00			
	psi	73 - 217			
Pressione aria PAR	bar	0 - 2,00			
	psi	0 - 30			
Pressione aria di precarico	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

Operazioni di taratura
Tabella riassuntiva pressioni aria
Opzione
Modelli interessati

ATTENZIONE!

Marzocchi si riserva la facoltà di modificare i dati e le caratteristiche riportate nelle tabelle con o senza preavviso.

English translation of page 33 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

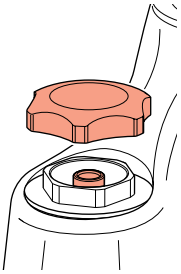
MZ024
English
6
75
6
SUMMARY TABLES
The tables that follow summarize the main characteristics of the models in the Marzocchi Bomber range, indicate the possible settings and explain how to perform them.
Tab 6.1: Reading summary tables.
WARNING!
Marzocchi reserves the right to modify the data and characteristics shown 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
Air preload 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 stanchion)
UNLOCK
LOCK
ETA - Left stanchion
Turning the knob clockwise activates the
ETA cartridge operation.
Turning the knob counterclockwise restores
normal suspension operation.
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 with negative air
* 8" brake system installation permitted with adapter supplied by brake system manufacturer
*** adjustable with 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"
Stanchion diameter
Available strokes
Wheel attachment type
Air pressure summary table
Tuning operations
Disc brake provision
Maximum wheel dimensions
V-Brake provision
Fork family
Models involved
Option
Notes
Fork model

Tab 6.2: *Mx Series*

MX				
MX Comp Air	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	V-Brake predisposizione rimovibile
MX Comp Coil	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	V-Brake predisposizione rimovibile
MX Comp + ETA	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	V-Brake predisposizione rimovibile
MX Pro Air	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	V-Brake predisposizione rimovibile
MX Pro Coil	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	V-Brake predisposizione rimovibile
MX Pro + ETA	85 - 105 - 120	STD	INTL STD 6"	V-Brake predisposizione rimovibile
			30 mm	2,2" x 26"

MX Comp Air **MX Comp +ETA** **MX Pro Air** **MX Pro + ETA**



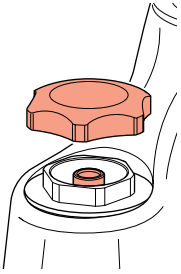
Aria positiva - Entrambi gli steli (solo stelo destro per versioni + ETA)

Rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo di protezione.

MX Comp Coil **MX Pro Coil**



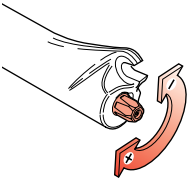
Precarico molla con aria - Entrambi gli steli

Rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo di protezione.

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



Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

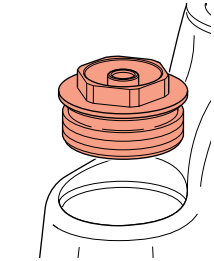
Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione , rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

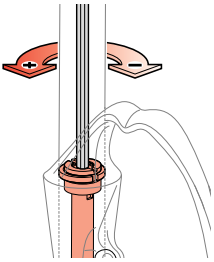
English translation of page 34 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
6
76
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
Extension adjustment knob with external adjustment - Right stanchion
Turning the knob clockwise increases hydraulic damping on extension, making the fork slower in the return phase.
Turning the knob counterclockwise reduces hydraulic damping on extension, making the fork more responsive in the return phase.
Positive air - Both stanchions (right stanchion only for +ETA versions)
Remove the protective cap.
Screw the pump fitting fully onto the valve and pump air until reaching the desired pressure.
Install the protective cap.
Spring preload with air - Both stanchions
Remove the protective cap.
Screw the pump fitting fully onto the valve and pump air until reaching the desired pressure.
Install 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"
V-Brake removable provision
V-Brake removable provision
V-Brake removable provision
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"
V-Brake removable provision
V-Brake removable provision
V-Brake removable provision
T
V
MX

30 mm
2.2" x 26"

MX Comp Air MX Comp Coil MX Comp +ETA





Registro in estensione con regolazione interna - Stelo destro

Aiutandosi con un piccolo cacciaspine scaricare completamente la pressione dello stelo destro.

Svitare completamente e rimuovere il tappo di chiusura , con la chiave a bussola da 21 mm.

Inserire all'interno del tubo portante l'asta esagonale in dotazione, avendo cura di centrare lo scasso del registro.

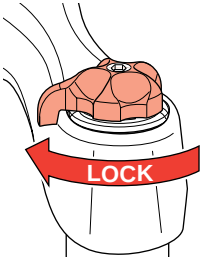
Ruotando il registro in senso antiorario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

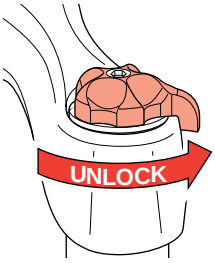
Ruotando il registro in senso orario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

Ad operazione ultimata rimontare il tappo di chiusura e serrarlo alla coppia prescritta (10±1 Nm).

Ripristinare la pressione aria consigliata.

MX Comp +ETA MX Pro + ETA





ETA - Stelo sinistro

Ruotando il pomello in senso orario si attiva il funzionamento della cartuccia ETA.

Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della sospensione.

Peso del ciclista	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pressione aria positiva	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
Pressione aria di precarico	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

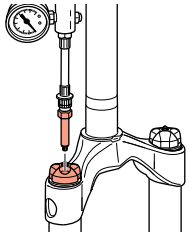
English translation of page 35 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
6
77
Mx Series
MX Comp Air
MX Comp Coil
MX Comp +ETA
MX Comp +ETA
MX Pro + ETA
Extension Adjuster with Internal Adjustment - Right Stanchion
Using a small pin punch, completely release the pressure from the right stanchion.
Completely unscrew and remove the top cap with a 21 mm socket wrench.
Insert the supplied hex rod inside the fork tube, taking care to center the adjuster slot.
Rotating the adjuster counterclockwise increases hydraulic braking in extension, making the fork slower in the return phase.
Rotating the adjuster clockwise reduces hydraulic braking in extension, making the fork more responsive in the return phase.
After completion, reinstall the top cap and tighten it to the prescribed torque (10+/-1 Nm).
Restore the recommended air pressure.
LOCK
UNLOCK
ETA - Left Stanchion
Rotating the knob clockwise activates the ETA cartridge function.
Rotating the knob counterclockwise restores normal suspension operation.
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"	V-Brake predisposizione fissa
Marathon SL	100 - 120*	STD	INTL STD 6"	V-Brake predisposizione rimovibile
Marathon XC	100 - 120**	STD	INTL STD 6"	V-Brake predisposizione rimovibile
* regolabile con aria negativa ** regolabile con TAS			30 mm	2,2" x 26"

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



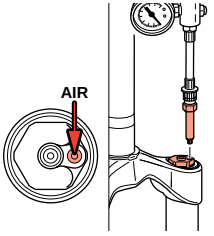
Aria positiva cartuccia TST - Stelo destro (Stelo sinistro su Marathon Race)

Rimuovere il tappo in gomma di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR" e ruotare il pomello TST fino a scoprire la valvola dell'aria.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo in gomma di protezione e ripristinare il corretto settaggio attraverso il pomello TST.

Marathon Race **Marathon SL**



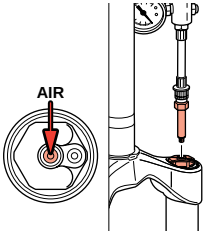
Aria positiva cartuccia DOPPIO AIR - Stelo sinistro (Stelo destro su Marathon Race)

Svitare e rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata esternamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Avvitare a fondo il tappo di protezione.

Marathon Race **Marathon SL**



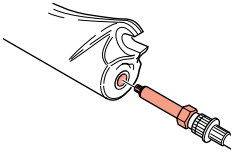
Aria negativa cartuccia DOPPIO AIR - Stelo sinistro (Stelo destro su Marathon Race)

Svitare e rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata internamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Avvitare a fondo il tappo di protezione.

Marathon Race **Marathon SL**



Aria PAR cartuccia DOPPIO AIR - Stelo sinistro (Stelo destro su Marathon Race)

Rimuovere il tappo in gomma di protezione (solo Marathon SL).

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Rimontare il tappo in gomma di protezione (solo Marathon SL).

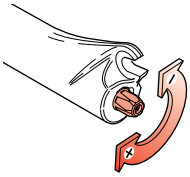
English translation of page 36 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
6
78
Tab 6.3: Marathon Series
Positive air DOUBLE AIR cartridge - Left stanchion (Right stanchion on Marathon Race)
Remove the rubber protection cap (Marathon SL only).
Screw the filling adapter completely onto the valve and pump air until the desired pressure is reached.
Reinstall the rubber protection 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 stanchion (Left stanchion on Marathon Race)
Remove the rubber protection cap marked with "AIR" and rotate the TST knob until the air valve is exposed.
Screw the filling adapter completely onto the valve and pump air until the desired pressure is reached.
Install the rubber protection cap and restore the correct setting through the TST knob.
Positive air DOUBLE AIR cartridge - Left stanchion (Right stanchion on Marathon Race)

Unscrew and remove the protection cap.
Screw the filling adapter completely onto the externally positioned valve and pump air until the desired pressure is reached.
Screw the protection cap in fully.
Negative air DOUBLE AIR cartridge - Left stanchion (Right stanchion on Marathon Race)
Unscrew and remove the protection cap.
Screw the filling adapter completely onto the internally positioned valve and pump air until the desired pressure is reached.
Screw the protection cap in fully.
AIR
AIR
80
Marathon Race
Marathon SL
Marathon XC
100 - 120*
** adjustable with TAS
* adjustable with negative air
100 - 120**
STD
STD
STD
INTL STD 6"
INTL STD 6"
INTL STD 6"
V-Brake fixed provision

V-Brake removable provision
V-Brake removable provision
T
V
Marathon
30 mm
2.2" x 26"

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

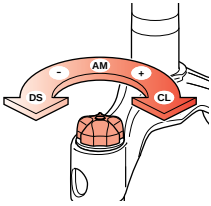


Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro (Stelo sinistro su Marathon Race)

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

Marathon Race **Marathon SL**

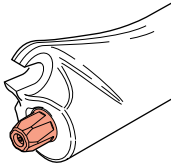


TST - Stelo destro (Stelo sinistro su Marathon Race)

Ruotando il pomello è possibile settare lo smorzamento in compressione per adattare il comportamento della forcella al tipo di percorso da affrontare.

DS	Settaggio ottimale per la discesa.
- , AM , +	Settaggi ottimali per percorsi di tipo all mountain.
CL	Settaggio ottimale per la salita, forcella bloccata.

Marathon XC



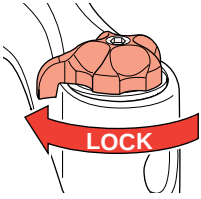
TAS - Stelo sinistro

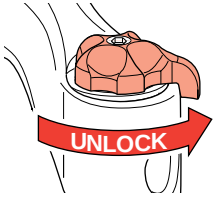
Ruotando in senso orario si riduce la corsa massima e la lunghezza della forcella.

Ruotando in senso antiorario si aumenta la corsa massima e la lunghezza della forcella.

Prima di procedere alla regolazione della cartuccia TAS è necessario sgonfiare totalmente la camera aria positiva presente sullo stelo destro, ad operazione completata ripristinare la corretta pressione di esercizio.

Marathon XC





ETA - Stelo sinistro

Ruotando il pomello in senso orario si attiva il funzionamento della cartuccia ETA.

Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della sospensione.

Peso del ciclista	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pressione aria positiva	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
Pressione aria positiva (stelo TST)	bar	<= 2,00	2,00 - 2,75	2,75 - 3,40	>= 4,20
	psi	<= 30	30 - 40	40 - 50	>= 60
Pressione aria negativa	bar	5,00 - 15,00			
	psi	73 - 217			
Pressione aria PAR	bar	0 - 2,00			
	psi	0 - 30			

English translation of page 37 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

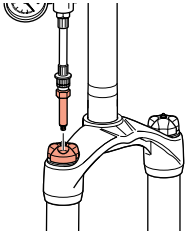
MZ024
English
6
79
Marathon Series
CL
+
AM
-
DS
TST - Right stanchion (Left stanchion on Marathon Race)
By turning the knob it is possible to set the compression damping to adapt the fork behaviour to the type of terrain to be faced.
DS
Optimal setting for downhill.
- , AM , +
Optimal settings for all mountain type terrain.
CL
Optimal setting for climbing, fork locked.
LOCK
UNLOCK
ETA - Left stanchion
By turning the knob clockwise the ETA cartridge operation is activated.
By turning the knob counterclockwise normal suspension operation is restored.
TAS - Left stanchion
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 adjustment of the TAS cartridge it is necessary to completely deflate the positive air chamber present on the right stanchion, once the operation is completed restore the correct operating pressure.
Marathon Race
Marathon SL
Marathon XC
Marathon Race
Marathon SL
Marathon XC
Marathon XC
Extension register with external adjustment - Right stanchion (Left stanchion on Marathon Race)
By turning the register clockwise the hydraulic damping in extension is increased, making the fork slower in the return phase.
By turning the register counterclockwise the hydraulic damping in extension is reduced, making the fork more reactive in the return phase.
Cyclist 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 stanchion)

Tab 6.4: *All Mountain Series*

All Mountain				
All Mountain SL	110 - 130 ** / 130 - 150 **	STD	INTL STD 6" *	NO
All Mountain 1	110 - 130 *** / 130 - 150 ***	STD	INTL STD 6" *	NO
All Mountain 2	110 - 130 -150	STD	INTL STD 6" *	NO
All Mountain 3	110 - 130 -150	STD	INTL STD 6" *	NO
* Consentita installazione impianto freno da 8" con adattatore fornito dal costruttore dell'impianto frenante ** regolabile con aria negativa *** regolabile con TAS			32 mm	2,8" x 26"

All Mountain SL — All Mountain 1



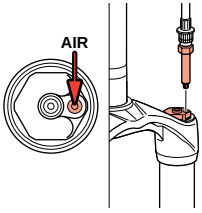
Aria positiva cartuccia TST - Stelo destro

Rimuovere il tappo in gomma di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR" e ruotare il pomello TST fino a scoprire la valvola dell'aria.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo in gomma di protezione e ripristinare il corretto settaggio attraverso il pomello TST.

All Mountain SL



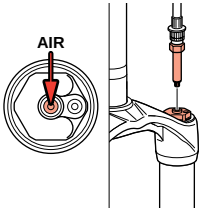
Aria positiva cartuccia DOPPIO AIR - Stelo sinistro

Svitare e rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata esternamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Avvitare a fondo il tappo di protezione.

All Mountain SL



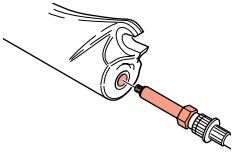
Aria negativa cartuccia DOPPIO AIR - Stelo sinistro

Svitare e rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata internamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Avvitare a fondo il tappo di protezione.

All Mountain SL



Aria PAR cartuccia DOPPIO AIR - Stelo sinistro

Rimuovere il tappo in gomma di protezione (solo nel modello corsa 150 mm).

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

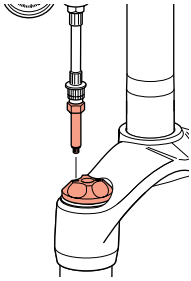
Rimontare il tappo in gomma di protezione (solo nel modello corsa 150 mm).

English translation of page 38 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
6
80
Tab 6.4: All Mountain Series
All Mountain SL
All Mountain 1
All Mountain SL
All Mountain SL
All Mountain SL
Air PAR DOUBLE AIR cartridge - Left stanchion
Remove the rubber protection cap (only on 150 mm travel model).
Screw the inflation adapter completely onto the valve and pump air until reaching the desired pressure.
Reinstall the rubber protection cap (only on 150 mm travel model).
Positive air TST cartridge - Right stanchion
Remove the rubber protection cap marked with "AIR"
and rotate the TST knob until the air valve is exposed.
Screw the inflation adapter completely onto the valve and pump air until reaching the desired pressure.
Install the rubber protection cap and restore the correct setting through the TST knob.
Positive air DOUBLE AIR cartridge - Left stanchion
Unscrew and remove the protection cap.
Screw the inflation adapter completely onto the valve positioned externally and pump air until reaching the desired pressure.
Screw the protection cap in fully.
Negative air DOUBLE AIR cartridge - Left stanchion
Unscrew and remove the protection cap.
Screw the inflation adapter completely onto the valve positioned internally and pump air until reaching the desired pressure.
Screw the protection cap in fully.
AIR
AIR
All Mountain SL
All Mountain 1
All Mountain 2
110 - 130 *** / 130 - 150 ***
110 - 130 ** / 130 - 150 **
** adjustable with negative air
* 8" brake system installation allowed with adapter supplied by brake system manufacturer
*** adjustable with 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 2 ■



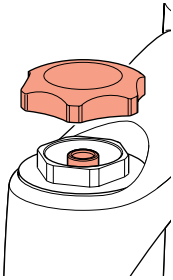
Aria positiva - Cartuccia HSCV

Rimuovere il tappo in gomma di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR" e ruotare il pomello del registro di ritorno fino a scoprire la valvola dell'aria.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo in gomma di protezione e ripristinare il corretto settaggio attraverso il pomello del registro di ritorno.

All Mountain 2 All Mountain 3



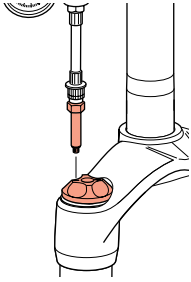
Aria positiva

Rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo di protezione.

All Mountain 2 ■



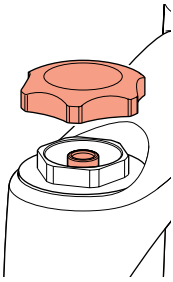
Precarico molla con aria - Cartuccia HSCV

Rimuovere il tappo in gomma di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR" e ruotare il pomello del registro di ritorno fino a scoprire la valvola dell'aria.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo in gomma di protezione e ripristinare il corretto settaggio attraverso il pomello del registro di ritorno.

All Mountain 2 ■ All Mountain 3 ■



Precarico molla con aria

Rimuovere il tappo di protezione.

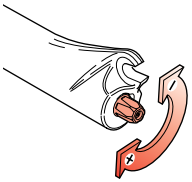
Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo di protezione.

English translation of page 39 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
6
81
All Mountain Series
Positive Air - HSCV Cartridge
Remove the rubber protection cap marked with "AIR"
and rotate the return damping knob until the air valve is exposed.
Screw the pump adapter fully onto the valve and pump air until
reaching the desired pressure.
Install the rubber protection cap and restore the correct setting
through the return damping knob.
Positive Air
Remove the protection cap.
Screw the pump fitting fully onto the valve and pump air until
reaching the desired pressure.
Install 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 with "AIR"
and rotate the return damping knob until the air valve is exposed.
Screw the pump adapter fully onto the valve and pump air until
reaching the desired pressure.
Install the rubber protection cap and restore the correct setting
through the return damping knob.
Spring Preload with Air
Remove the protection cap.
Screw the pump fitting fully onto the valve and pump air until
reaching the desired pressure.
Install the protection cap.

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

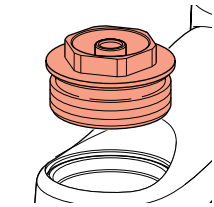


Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

All Mountain 2

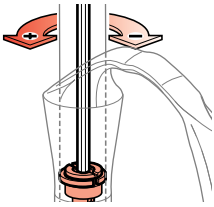


Registro in estensione con regolazione interna - Stelo destro

Aiutandosi con un piccolo cacciaspine scaricare completamente la pressione dello stelo destro.

Svitare completamente e rimuovere il tappo di chiusura , con la chiave a bussola da 21 mm.

Inserire all'interno del tubo portante l'asta esagonale in dotazione, avendo cura di centrare lo scasso del registro.



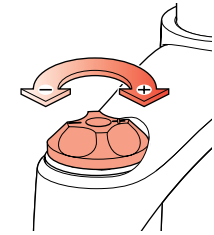
Ruotando il registro in senso antiorario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso orario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

Ad operazione ultimata rimontare il tappo di chiusura e serrarlo alla coppia prescritta (10±1 Nm).

Ripristinare la pressione aria consigliata.

All Mountain 2 ■ (Corsa 150 mm)

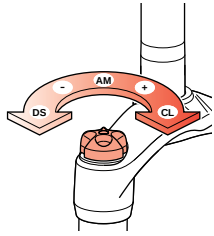


Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

All Mountain SL — All Mountain 1



TST - Stelo destro

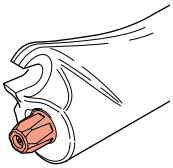
Ruotando il pomello è possibile settare lo smorzamento in compressione per adattare il comportamento della forcella al tipo di percorso da affrontare.

DS Settaggio ottimale per la discesa.
- , AM , + Settaggi ottimali per percorsi di tipo all mountain.
CL Settaggio ottimale per la salita, forcella bloccata.

English translation of page 40 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
6
82
All Mountain Series
Extension damping adjustment - Right stanchion (external adjustment)
Turning the adjustment knob clockwise increases hydraulic extension damping, making the fork slower in the return phase.
Turning the adjustment knob counterclockwise reduces hydraulic extension damping, making the fork more responsive in the return phase.
All Mountain 2
(Travel 150 mm)
Extension damping adjustment - Right stanchion (external adjustment)
Turning the adjustment knob clockwise increases hydraulic extension damping, making the fork slower in the return phase.
Turning the adjustment knob counterclockwise reduces hydraulic extension damping, making the fork more responsive in the return phase.
All Mountain SL
All Mountain 2
(Travel 130 mm)
All Mountain 2
Extension damping adjustment - Right stanchion (internal adjustment)
Using a small pin punch, completely release the air pressure from the right stanchion.
Completely unscrew and remove the top cap using a 21 mm socket wrench.
Insert the supplied hexagonal shaft into the stanchion tube, taking care to center the adjustment notch.
Turning the adjustment knob counterclockwise increases hydraulic extension damping, making the fork slower in the return phase.
Turning the adjustment knob clockwise reduces hydraulic extension damping, making the fork more responsive in the return phase.
Once the operation is complete, reinstall the top cap and tighten it to the specified torque (10+/-1 Nm).
Restore the recommended air pressure.
CL
+
AM
-
DS
TST - Right stanchion
By turning the knob you can adjust compression damping to adapt the fork's behavior to the type of terrain you will be riding.
DS
Optimal setting for downhill.
- , AM , +
Optimal settings for all mountain terrain.
CL
Optimal setting for climbing, fork locked.
All Mountain SL
All Mountain 1

All Mountain 1



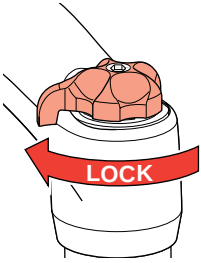
TAS - Stelo sinistro

Ruotando in senso orario si riduce la corsa massima e la lunghezza della forcella.

Ruotando in senso antiorario si aumenta la corsa massima e la lunghezza della forcella.

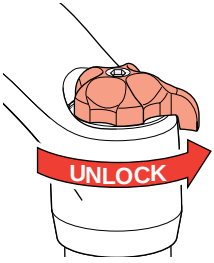
Prima di procedere alla regolazione della cartuccia TAS è necessario sgonfiare totalmente la camera aria positiva presente sullo stelo destro, ad operazione completata ripristinare la corretta pressione di esercizio.

All Mountain 1 **All Mountain 2** ■ **All Mountain 3** ■



ETA - Stelo sinistro

Ruotando il pomello in senso orario si attiva il funzionamento della cartuccia ETA.



Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della sospensione.

Peso del ciclista	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pressione aria positiva	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
Pressione aria positiva (stelo TST)	bar	<= 2,00	2,00 - 2,75	2,75 - 3,40	>= 4,20
	psi	<= 30	30 - 40	40 - 50	>= 60
Pressione aria negativa	bar	5,00 - 15,00			
	psi	73 - 217			
Pressione aria PAR	bar	0 - 2,00			
	psi	0 - 30			
Pressione aria di precarico	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

English translation of page 41 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

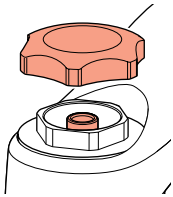
MZ024
English
6
83
All Mountain Series
All Mountain 1
All Mountain 1
All Mountain 2
All Mountain 3
UNLOCK
LOCK
ETA - Left stanchion
By turning the knob clockwise, the ETA cartridge function is activated.
By turning the knob counterclockwise, the normal suspension function is restored.
TAS - Left stanchion
By turning clockwise, the maximum stroke and fork length are reduced.
By turning counterclockwise, the maximum stroke and fork length are increased.
Before proceeding with the TAS cartridge adjustment, it is necessary to completely deflate the positive air chamber present on the right stanchion. Once the operation is completed, restore the correct operating 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
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 stanchion)

Tab 6.5: *Dirt Jumper Series*

Dirt Jumper				
Dirt Jumper 1	100 - 120	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
Dirt Jumper 2	100	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
Dirt Jumper 3	100 - 130	STD **	INTL STD 6" *	NO
* Consentita installazione impianto freno da 8" con adattatore fornito dal costruttore dell'impianto frenante ** Perno passante ø20 mm disponibile in opzione			32 mm	2,8" x 26"

Dirt Jumper 1 — Dirt Jumper 2 — Dirt Jumper 3



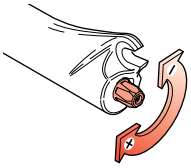
Precarico molla con aria - Entrambi gli steli

Rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo di protezione.

Dirt Jumper 1

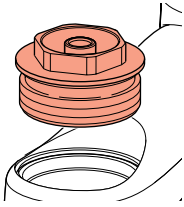


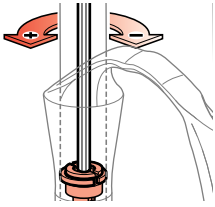
Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione , rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

Dirt Jumper 2





Registro in estensione con regolazione interna - Stelo destro

Aiutandosi con un piccolo cacciaspine scaricare completamente la pressione dello stelo destro.

Svitare completamente e rimuovere il tappo di chiusura , con la chiave a bussola da 21 mm.

Inserire all'interno del tubo portante l'asta esagonale in dotazione, avendo cura di centrare lo scasso del registro.

Ruotando il registro in senso antiorario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso orario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

Ad operazione ultimata rimontare il tappo di chiusura e serrarlo alla coppia prescritta (10±1 Nm).

Ripristinare la pressione aria consigliata.

Peso del ciclista	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pressione aria di precarico (entrambi gli steli)	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

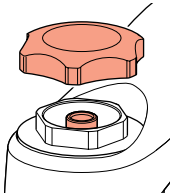
English translation of page 42 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
6
84
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+
Air preload pressure
(both stanchions)
Dirt Jumper 1
Dirt Jumper 2
Dirt Jumper 3
Dirt Jumper 1
Spring preload with air - Both stanchions
Remove the protective cap.
Screw the pump fitting fully onto the valve and pump air until reaching the desired pressure.
Mount the protective cap.
Dirt Jumper 2
Extension adjustment with internal regulation - Right stanchion
Using a small pin punch, completely discharge the pressure from the right stanchion.
Completely unscrew and remove the closure cap with the 21 mm socket wrench.
Insert the supplied hex rod inside the fork tube, taking care to center the adjustment slot.
Rotating the adjustment counterclockwise increases hydraulic extension damping, making the fork slower in the return phase.
Rotating the adjustment clockwise decreases hydraulic extension damping, making the fork more responsive in the return phase.
Once the operation is complete, remount the closure cap and tighten it to the prescribed torque (10+/-1 Nm).
Restore the recommended air pressure.
Extension adjustment with external regulation - Right stanchion
Rotating the adjustment clockwise increases hydraulic extension damping, making the fork slower in the return phase.
Rotating the adjustment counterclockwise decreases hydraulic extension damping, making the fork more responsive in the return phase.
100 - 120
Dirt Jumper 1
Dirt Jumper 2
Dirt Jumper 3
100
** ø20 mm thru axle available as option
* Installation of 8" brake system permitted with adapter provided by the brake system manufacturer

100 - 130
ø 20 mm thru axle
ø 20 mm thru 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	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	V-Brake **
* Consentita installazione impianto freno da 8" con adattatore fornito dal costruttore dell'impianto frenante ** Predisposizione rimovibile			32 mm	2,5" x 24"



Precarico molla con aria - Entrambi gli steli

Rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo di protezione.

Peso del ciclista	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 -155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pressione aria di precarico (entrambi gli steli)	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

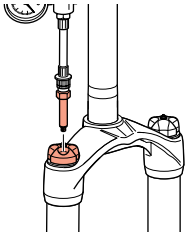
English translation of page 43 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
6
85
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+
Air preload pressure
(both stanchions)
Spring preload with air - Both stanchions
Remove the protective cap.
Fully screw the pump fitting onto the valve and pump air until reaching the desired pressure.
Install the protective cap.
80
** Removable provision
* Installation of 8" brake system permitted with adapter supplied by brake system manufacturer
Axle through pin 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 **	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
Z1 FR 1	130 -150	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
Z1 FR 2	130 -150	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
Z1 FR 3	130 -150	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
* Consentita installazione impianto freno da 8" con adattatore fornito dal costruttore dell'impianto frenante ** regolabile con aria negativa			32 mm	2,8" x 26"

Z1 FR SL



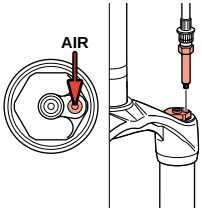
Aria positiva cartuccia TST - Stelo destro

Rimuovere il tappo in gomma di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR" e ruotare il pomello TST fino a scoprire la valvola dell'aria.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo in gomma di protezione e ripristinare il corretto settaggio attraverso il pomello TST.

Z1 FR SL



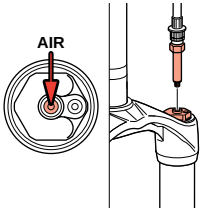
Aria positiva cartuccia DOPPIO AIR - Stelo sinistro

Svitare e rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata esternamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Avvitare a fondo il tappo di protezione.

Z1 FR SL



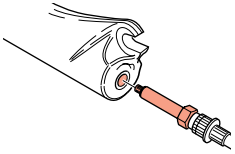
Aria negativa cartuccia DOPPIO AIR - Stelo sinistro

Svitare e rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola posizionata internamente e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Avvitare a fondo il tappo di protezione.

Z1 FR SL



Aria PAR cartuccia DOPPIO AIR - Stelo sinistro

Rimuovere il tappo in gomma di protezione.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

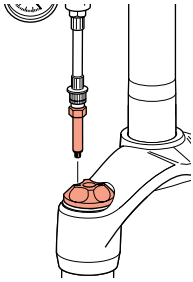
Rimontare il tappo in gomma di protezione.

English translation of page 44 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
6
86
Tab 6.7: Z1 FR Series
PAR Air DOUBLE AIR cartridge - Left stanchion
Remove the rubber protection cap.
Screw the inflation adapter completely onto the valve and pump air until reaching the desired pressure.
Remount the rubber protection cap.
Positive air TST cartridge - Right stanchion
Remove the rubber protection cap marked with the "AIR" inscription and rotate the TST knob until the air valve is exposed.
Screw the inflation adapter completely onto the valve and pump air until reaching the desired pressure.
Mount the rubber protection cap and restore the correct setting through the TST knob.
Positive air DOUBLE AIR cartridge - Left stanchion
Unscrew and remove the protection cap.
Screw the inflation adapter completely onto the valve positioned externally and pump air until reaching the desired pressure.
Screw the protection cap in completely.
Negative air DOUBLE AIR cartridge - Left stanchion
Unscrew and remove the protection cap.
Screw the inflation adapter completely onto the valve positioned internally and pump air until reaching the desired pressure.
Screw the protection cap in completely.
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 with negative air
* 8" brake system installation permitted with adapter supplied by brake system manufacturer
130 -150
20 mm through axle
20 mm through axle
20 mm through axle
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
INTL STD 6" *
NO
NO
NO
Z1 FR 3
130 -150
20 mm through axle
INTL STD 6" *
NO
T
V
Z1 FR

32 mm
2.8" x 26"

Z1 FR 1 Z1 FR 2



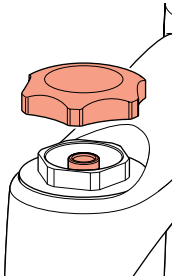
Precarico molla con aria - Cartuccia HSCV

Rimuovere il tappo in gomma di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR" e ruotare il pomello del registro di ritorno fino a scoprire la valvola dell'aria.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo in gomma di protezione e ripristinare il corretto settaggio attraverso il pomello del registro di ritorno.

Z1 FR 2 Z1 FR 3



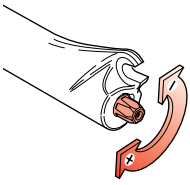
Precarico molla con aria

Rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo di protezione.

Z1 FR SL

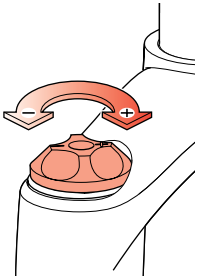


Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

Z1 FR 1 Z1 FR 2



Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

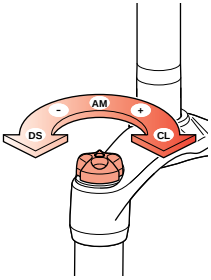
Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

English translation of page 45 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
6
87
Z1 FR Series
Spring preload with air - HSCV Cartridge
Remove the rubber protection cap marked with the "AIR" inscription and rotate the rebound damping knob until the air valve is exposed.
Screw the inflation adapter fully onto the valve and pump air until the desired pressure is reached.
Install the rubber protection cap and restore the correct setting through the rebound damping knob.
Spring preload with air
Remove the protection cap.
Screw the pump fitting fully onto the valve and pump air until the desired pressure is reached.
Install the protection cap.
Z1 FR 1
Z1 FR 2
Z1 FR 2
Z1 FR 3
Z1 FR SL
Z1 FR 1
Z1 FR 2
Extension damping with external adjustment - Right stanchion
Rotating the knob clockwise increases hydraulic damping in extension, making the fork slower in the return phase.
Rotating the knob counterclockwise reduces hydraulic damping in extension, making the fork more responsive in the return phase.
Extension damping with external adjustment - Right stanchion
Rotating the knob clockwise increases hydraulic damping in extension, making the fork slower in the return phase.
Rotating the knob counterclockwise reduces hydraulic damping in extension, making the fork more responsive in the return phase.

Z1 FR SL

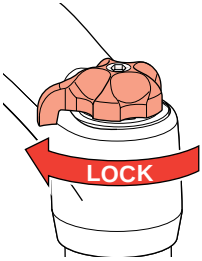


TST - Stelo destro

Ruotando il pomello è possibile settare lo smorzamento in compressione per adattare il comportamento della forcella al tipo di percorso da affrontare.

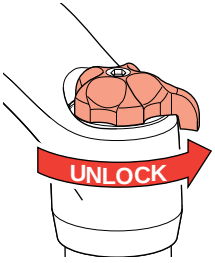
DS Settaggio ottimale per la discesa.
- , AM , + Settaggi ottimali per percorsi di tipo all mountain.
CL Settaggio ottimale per la salita, forcella bloccata.

Z1 FR 1 Z1 FR 3 ■



ETA - Stelo sinistro

Ruotando il pomello in senso orario si attiva il funzionamento della cartuccia ETA.



Ruotando il pomello in senso antiorario si ripristina il normale funzionamento della sospensione.

Peso del ciclista	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pressione aria positiva	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
Pressione aria positiva (stelo TST)	bar	<= 2,00	2,00 - 2,75	2,75 - 3,40	>= 4,20
	psi	<= 30	30 - 40	40 - 50	>= 60
Pressione aria negativa	bar	5,00 - 15,00			
	psi	73 - 217			
Pressione aria PAR	bar	0 - 2,00			
	psi	0 - 30			
Pressione aria di precarico	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

English translation of page 46 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

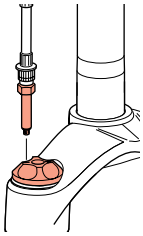
Summary Tables
MZ024
6
88
Z1 FR Series
CL
+
AM
-
DS
TST - Right Stanchion
By rotating the knob it is possible to set the compression damping to adapt the fork behavior to the type of terrain to be tackled.
DS
Optimal setting for descent.
- , AM , +
Optimal settings for all mountain type terrain.
CL
Optimal setting for climbing, fork locked.
Z1 FR SL
UNLOCK
LOCK
ETA - Left Stanchion
By rotating the knob clockwise the ETA cartridge operation is activated.
By rotating 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 stanchion)

Tab 6.8: 66 Series

66				
66 RC	150 - 170	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
66 R	150 - 170	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
66 VF	150 - 170	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
* Consentita installazione impianto freno da 8" con adattatore fornito dal costruttore dell'impianto frenante			35 mm	2,8" x 26"

66 RC **66 R**



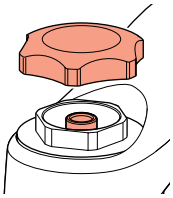
Precarico molla con aria - Cartuccia HSCV

Rimuovere il tappo in gomma di protezione contrassegnato dalla scritta "AIR" e ruotare il pomello fino a scoprire la valvola dell'aria.

Avvitare completamente l'adattatore per il gonfiaggio sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo in gomma di protezione e ripristinare il corretto settaggio attraverso il pomello del registro.

66 R **66 VF**



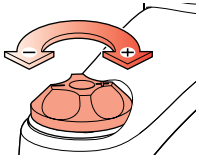
Precarico molla con aria

Rimuovere il tappo di protezione.

Avvitare a fondo il raccordo della pompa sulla valvola e pompare aria fino a raggiungere la pressione desiderata.

Montare il tappo di protezione.

66 RC **66 R**

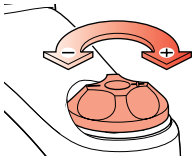


Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

66 RC



Registro in compressione sul finecorsa - Stelo sinistro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa.

Peso del ciclista	kg	55 - 70	70 - 80	80 - 95	95 - 110+
	lbs	120 - 155	155 - 180	180 - 210	210 - 220+
Pressione aria di precarico (entrambi gli steli)	bar	0 - 1,00			
	psi	0 - 15			

English translation of page 47 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

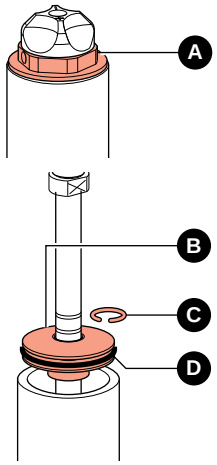
MZ024
English
6
89
Tab 6.8: 66 Series
Rider Weight
kg
lbs
55 - 70
120 - 155
70 - 80
155 - 180
bar
psi
Air Preload Pressure
0 - 1,00
0 - 15
80 - 95
180 - 210
95 - 110+
210 - 220+
Air Preload Pressure
(both stanchions)
66 RC
66 R
66 R
66 VF
66 RC
66 R
66 RC
Extension Damping Adjuster with External Adjustment - Right Stanchion
Turning the adjuster clockwise increases hydraulic damping in extension, making the fork slower in the return phase.
Turning the adjuster counterclockwise reduces hydraulic damping in extension, making the fork more responsive in the return phase.
Compression Damping Adjuster on End Stroke - Left Stanchion
Turning the adjuster clockwise increases hydraulic damping in compression on the end stroke.
Turning the adjuster counterclockwise reduces hydraulic damping in compression on the end stroke.
Spring Preload with Air - HSCV Cartridge
Remove the rubber protective cap marked with "AIR" and turn the knob until the air valve is exposed.
Screw the pump adapter onto the valve completely and pump air until the desired pressure is reached.
Install the rubber protective cap and restore the correct setting through the adjuster knob.
Spring Preload with Air
Remove the protective cap.
Screw the pump fitting fully onto the valve and pump air until the desired pressure is reached.
Install the protective cap.
150 - 170
66 RC
66 R
66 VF
150 - 170
* Installation of 8" brake system with adapter supplied by brake system manufacturer is permitted

150 - 170
Thru-axle ø 20 mm
Thru-axle ø 20 mm
Thru-axle 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	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
888 R	170 -200	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
888 VF	170 -200	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
* Consentita installazione impianto freno da 8" con adattatore fornito dal costruttore dell'impianto frenante			35 mm	2,8" x 26"

888 RC **888 R**



Precarico molla

Utilizzando una chiave da 26 mm svitare entrambi i tappi superiori (**A**) della forcella.

Abbassare i tubi portanti in maniera tale da permettere la fuoriuscita dell'asta della cartuccia.

Premere e mantenere premuto verso il basso il piattello (**B**) su cui agisce la molla.

Utilizzando un piccolo cacciavite, togliere dalla sede il filo metallico (**C**) che blocca il piattello (**B**) su cui appoggia la molla.

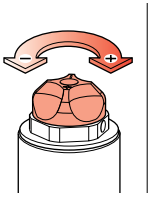
Mantenendo premuto il piattello posizionare il filo metallico in una tacca inferiore per aumentare il precarico, oppure in una tacca superiore per ridurlo.

Durante l'estrazione ed il reinserimento del filo metallico prestare la massima attenzione al fine di non segnare o danneggiare nessun componente. Qualora l'asta del pompante ed in particolare il filo metallico (C) presentino danneggiamenti anche di piccola entità, non utilizzare per alcun motivo la forcella e rivolgersi immediatamente ad un centro assistenza autorizzato Marzocchi. Non piegare o deformare il filo metallico.

Sollevare i tubi portanti e serrare, alla coppia prescritta (10±1 Nm) il tappo superiore della forcella (**A**) con chiave da 26 mm.

Durante il reinserimento della cartuccia all'interno del tubo portante prestare la massima attenzione a non danneggiare l'anello O-Ring (D).

888 RC **888 R**

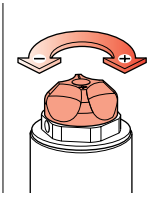


Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

888 RC



Registro in compressione sul finecorsa - Stelo sinistro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa.

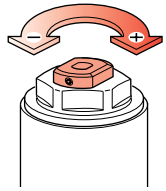
Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa.

English translation of page 48 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
6
90
Tab 6.9: 888 Series
888 RC
888 R
888 RC
888 R
888 RC
Extension damping adjustment with external control - Right stanchion
Turning the adjuster clockwise increases hydraulic damping in extension, making the fork slower in the return phase.
Turning the adjuster counterclockwise reduces hydraulic damping in extension, making the fork more responsive in the return phase.
Compression damping at end stroke - Left stanchion
Turning the adjuster clockwise increases hydraulic damping in compression at end stroke.
Turning the adjuster counterclockwise reduces hydraulic damping in compression at end stroke.
A
B
C
D
Spring preload
Using a 26 mm wrench, unscrew both top caps (A) from the fork.
Lower the stanchion tubes in such a way as to allow the cartridge rod to slide out.
Press and hold the spring plate (B) downward.
Using a small screwdriver, remove the retaining wire (C) from its seat that locks the spring plate (B).
While holding the spring plate pressed, position the retaining wire in a lower notch to increase preload, or in an upper notch to reduce it.
During extraction and reinsertion of the retaining wire, exercise maximum care to avoid marking or damaging any component. Should the pump rod and in particular the retaining wire (C) show damage of any kind, do not use the fork under any circumstances and contact an authorized Marzocchi service center immediately. Do not bend or deform the retaining wire.
Raise the stanchion tubes and tighten, to the prescribed torque (10+/-1 Nm), the top cap of the fork (A) with a 26 mm wrench.
During reinsertion of the cartridge inside the stanchion tube, exercise maximum care not to damage the O-Ring (D).
170 -200
888 RC
888 R
888 VF
170 -200
* Installation of 8" brake system with adapter supplied by the brake system manufacturer is permitted
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" *	NO
* Consentita installazione impianto freno da 8" con adattatore fornito dal costruttore dell'impianto frenante ** Perno passante ø20 mm disponibile in opzione			32 mm	2,8" x 26"



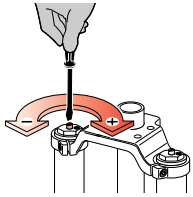
Precarico molla con registro esterno - Entrambi gli steli

Ruotando il pomello di registro in senso orario, si incrementa il valore di precarico.

Ruotando il pomello di registro in senso antiorario, si riduce il valore di precarico.

Tab 6.11: *Moster T*

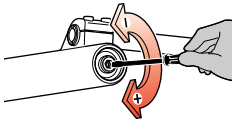
Monster T				
	200	Perno passante ø 20 mm	8" Post mount	NO
			40 mm	3,0" x 26"



Registro in estensione con regolazione esterna - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

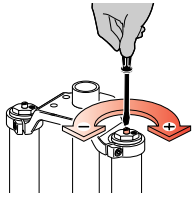
Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.



Registro in compressione - Stelo destro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione, riducendo a parità di sollecitazione la corsa compiuta dalla forcella.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione, rendendo la forcella più cedevole di fronte alle asperità del terreno.



Registro in compressione sul finecorsa - Stelo sinistro

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa.

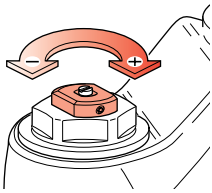
Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in compressione sul finecorsa.

English translation of page 49 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf . Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
6
91
Tab 6.10: Junior T
Tab 6.11: Monster T
Spring preload with external adjuster - Both stanchions
Turning the adjuster knob clockwise increases the preload value.
Turning the adjuster knob counterclockwise reduces the preload value.
170
* Installation of 8" brake system with adapter supplied by the brake system manufacturer is permitted
STD **
INTL STD 6" *
NO
T
V
** Through axle ø20 mm available as option
Junior T
32 mm
2.8" x 26"
Extension damping with external adjustment - Right stanchion
Turning the adjuster clockwise increases hydraulic damping in extension, making the fork slower in the return phase.
Turning the adjuster counterclockwise reduces hydraulic damping in extension, making the fork more responsive in the return phase.
Compression damping adjuster - Right stanchion
Turning the adjuster clockwise increases hydraulic damping in compression, reducing fork travel for the same load.
Turning the adjuster counterclockwise reduces hydraulic damping in compression, making the fork more compliant over terrain irregularities.
Compression damping adjuster at end-stroke - Left stanchion
Turning the adjuster clockwise increases hydraulic damping in compression at end-stroke.
Turning the adjuster counterclockwise reduces hydraulic damping in compression 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: *Shiner SC*

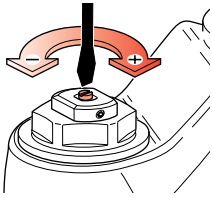
Shiver SC				
	100	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
* Consentita installazione impianto freno da 8" con adattatore fornito dal costruttore dell'impianto frenante			30mm	2,8" x 26"



Precarico molla con registro esterno - Entrambi gli steli

Ruotando il pomello di registro in senso orario, si incrementa il valore di precarico.

Ruotando il pomello di registro in senso antiorario, si riduce il valore di precarico.



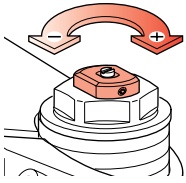
Registro in estensione con regolazione esterna - Entrambi gli steli

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

Tab 6.13: *Shiner DC*

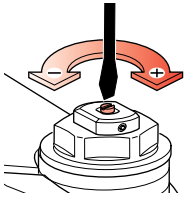
Shiver DC				
	190	Perno passante ø 20 mm	INTL STD 6" *	NO
* Consentita installazione impianto freno da 8" con adattatore fornito dal costruttore dell'impianto frenante			35mm	2,8" x 26"



Precarico molla con registro esterno - Entrambi gli steli

Ruotando il pomello di registro in senso orario, si incrementa il valore di precarico.

Ruotando il pomello di registro in senso antiorario, si riduce il valore di precarico.



Registro in estensione con regolazione esterna - Entrambi gli steli

Ruotando il registro in senso orario si aumenta la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più lenta nella fase di ritorno.

Ruotando il registro in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica in estensione, rendendo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.

English translation of page 50 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ024
6
92
Tab 6.12: Shiner SC
Tab 6.13: Shiner DC
Spring preload with external adjustment - Both stanchions
Turning the adjustment knob clockwise increases the preload value.
Turning the adjustment knob counterclockwise reduces the preload value.
Extension damping with external adjustment - Both stanchions
Turning the adjustment clockwise increases the hydraulic braking in extension, making the fork slower in the return phase.
Turning the adjustment counterclockwise reduces the hydraulic braking in extension, making the fork more responsive in the return phase.
100
* Installation of 8" brake system permitted with adapter supplied by brake system manufacturer
Through axle ø 20 mm
INTL STD 6" *
NO
T
V
Shiver SC
30mm
2.8" x 26"
Spring preload with external adjustment - Both stanchions
Turning the adjustment knob clockwise increases the preload value.
Turning the adjustment knob counterclockwise reduces the preload value.
Extension damping with external adjustment - Both stanchions
Turning the adjustment clockwise increases the hydraulic braking in extension, making the fork slower in the return phase.
Turning the adjustment counterclockwise reduces the hydraulic braking in extension, making the fork more responsive in the return phase.
190
* Installation of 8" brake system permitted with adapter supplied by brake system manufacturer
Through axle ø 20 mm
INTL STD 6" *
NO
T
V
Shiver DC
35mm
2.8" x 26"

Tab 6.14: *Coppie di serraggio*

Particolare da serrare	Coppia di serraggio (Nm)
Viti perno ruota	15 ± 1
Viti a brugola bloccaggio perni ruota	6 ± 1
Viti a brugola bloccaggio perni ruota (D-Street - Shiver Series - Monster T)	10 ± 1
Tappi superiori forcella	10 ± 1
Viti fissaggio base di sterzo	6 ± 1
Viti fissaggio base di sterzo (Monster T - Shiver DC)	10 ± 1
Viti fissaggio testa di sterzo	6 ± 1
Viti fissaggio testa di sterzo (Monster T - Shiver DC)	10 ± 1
Viti fissaggio parafango	6 ± 1
Viti fissaggio supporto manubrio (tutte doppia piastra tranne 888 Series)	10 ± 1
Viti fissaggio supporto manubrio (888 Series)	6 ± 1
Viti bloccaggio pomelli ETA	2 ± 0,5
Viti bloccaggio pomelli TAS	2 ± 0,5
Viti bloccaggio pomelli registro estensione	2 ± 0,5
Viti bloccaggio pomelli registro compressione	2 ± 0,5
Viti bloccaggio pomelli pompanti con regolazione inferiore esterna	2 ± 0,5
Dadi di fondo bloccaggio pompanti / cartucce	10 ± 1
Viti di fondo bloccaggio cartucce (Monster T)	25 ± 1
Perni bloccaggio V-brake	9 ± 1
Grani bloccaggio pomelli di precarico	1,5 ± 0,2
Vite spurgo aria	2 ± 0,5
Viti archetto (Monster T - D-Street)	6 ± 1

English translation of page 51 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
6
93
Tab 6.14: Tightening Torques
Part to be tightened
Tightening torque (Nm)
Wheel axle bolts
15 +/- 1
Allen bolts wheel axle locking
6 +/- 1
Allen bolts wheel axle locking (D-Street - Shiver Series - Monster T)
10 +/- 1
Fork top caps
10 +/- 1
Steering base fixing bolts
6 +/- 1
Steering base fixing bolts (Monster T - Shiver DC)
10 +/- 1
Steering head fixing bolts
6 +/- 1
Steering head fixing bolts (Monster T - Shiver DC)
10 +/- 1
Fender fixing bolts
6 +/- 1
Handlebar support fixing bolts (all double plate except 888 Series)
10 +/- 1
Handlebar support fixing bolts (888 Series)
6 +/- 1
ETA knob locking bolts
2 +/- 0,5
TAS knob locking bolts
2 +/- 0,5
Extension adjustment knob locking bolts
2 +/- 0,5
Compression adjustment knob locking bolts
2 +/- 0,5
Pump knob locking bolts with external lower adjustment
2 +/- 0,5
Pump/cartridge bottom locking nuts
10 +/- 1
Cartridge bottom locking bolts (Monster T)
25 +/- 1
V-brake pin locking
9 +/- 1
Preload knob locking grains
1,5 +/- 0,2
Air bleed screw
2 +/- 0,5
Arch bolt (Monster T - D-Street)
6 +/- 1

7 GARANZIA

Nel caso in cui vengano riscontrati difetti di materiale o lavorazione su uno qualsiasi dei componenti del Sistema di Sospensione Marzocchi entro i termini stabiliti dalla presente Garanzia Limitata Biennale (di seguito "Accordo"), Marzocchi S.p.A., a propria discrezione, provvederà alla riparazione o sostituzione gratuita del componente difettoso entro trenta (30) giorni dal ricevimento del sistema di sospensione da parte di un rivenditore autorizzato Marzocchi o Marzocchi USA per gli Stati Uniti d'America, trasporto prepagato, unitamente alla fattura di vendita al dettaglio in originale od altro documento attestante la data di acquisto.

ESCLUSIONI: La presente garanzia non copre danni derivanti da incidenti, modifiche, negligenza, uso incorretto o improprio od abuso, mancata esecuzione di una ragionevole ed adeguata manutenzione, montaggio incorretto, riparazioni non eseguite correttamente o sostituzione di parti ed accessori non conformi alle specifiche fornite da Marzocchi S.p.A., modifiche non consigliate od approvate per iscritto da Marzocchi S.p.A., svolgimento di attività quali virtuosismi acrobatici, salti acrobatici, arrampicate, gare, uso commerciale, uso competitivo, uso in parchi di mountain biking o BMX, uso su percorsi BMX e/o normale usura e deterioramento derivante dall'utilizzo del sistema di sospensione. La presente garanzia non copre componenti soggetti a normale usura per utilizzo. Questi sono: olio, anelli di tenuta, raschiapolvere e boccole di scorrimento vi preghiamo pertanto di verificare (o farvi verificare dal rivenditore) il loro stato al momento dell' acquisto della forcella perché solo in quel momento sarà possibile farvi sostituire i suddetti componenti. La presente garanzia decade inoltre nel caso in cui il sistema di sospensione venga montato su biciclette destinate al noleggio salvo previa autorizzazione scritta di Marzocchi S.p.A. per tale uso. La presente garanzia non copre eventuali spese sostenute per il trasporto del sistema di sospensione Marzocchi a/da un rivenditore autorizzato Marzocchi (o Marzocchi USA per gli Stati Uniti d'America), costi di manodopera sostenuti per rimuovere dal mezzo il Sistema di Sospensione Marzocchi o indennizzi per mancato utilizzo del Sistema di Sospensione Marzocchi durante il periodo di riparazione. La presente garanzia verrà invalidata automaticamente nel caso in cui il numero di serie del Sistema di Sospensione Marzocchi venga modificato, cancellato, reso illeggibile o comunque manomesso.

ACQUIRENTE. La presente garanzia viene concessa da Marzocchi S.p.A. unicamente all'acquirente originale del Sistema di Sospensione Marzocchi e non si estende a terzi. I diritti spettanti all'acquirente originale ai sensi della presente garanzia non possono essere ceduti.

DURATA. La presente garanzia decorre dalla data di acquisto e resta in vigore per un periodo di due (2) anni dalla data di acquisto iniziale. Sui particolari sostituiti la garanzia è di sei (6) mesi.

PROCEDURA. Nel caso in cui venga riscontrato un difetto coperto dalla presente garanzia, l'acquirente dovrà contattare un Rivenditore autorizzato Marzocchi (o Marzocchi USA per gli Stati Uniti d'America).

CONTRATTO INDIVISIBILE. La presente garanzia annulla e sostituisce tutte le garanzie implicite od esplicite, dichiarazioni o impegni assunti in precedenza e costituisce l'intero accordo tra le parti con riferimento alla garanzia del Sistema di Sospensione Marzocchi. È espressamente esclusa qualsiasi garanzia implicita od esplicita non contenuta nel presente documento.

DANNI. Salvo quanto espressamente previsto dalla presente garanzia, Marzocchi S.p.A. e Marzocchi USA, Inc. **NON SARANNO RESPONSABILI PER EVENTUALI DANNI INCIDENTALI O INDIRETTI DERIVANTI DALL'USO DEL SISTEMA DI SOSPENSIONE MARZOCCHI O RECLAMI IN VIRTÙ DEL PRESENTE ACCORDO, SIA CHE IL RECLAMO SIA RIFERITO AL CONTRATTO, AD ILLECITO OD ALTRO.** Le dichiarazioni di garanzia sopra menzionate sono esclusive e sostituiscono qualsiasi altro rimedio. Alcuni stati non permettono l'esclusione o la limitazione di danni incidentali ed indiretti, per cui la limitazione od esclusione di cui sopra potrebbe non essere rilevante.

RINUNCIA. EVENTUALI GARANZIE

English translation of page 52 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf . Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Warranty
MZ024
7
94
7
WARRANTY
In the event that defects in material or workmanship are found on any of the components of the Marzocchi Suspension System within the terms established by this Limited Two-Year Warranty (hereinafter "Agreement"), Marzocchi S.p.A., at its sole discretion, will provide free repair or replacement of the defective component within thirty (30) days from receipt of the suspension system by an authorized Marzocchi dealer or Marzocchi USA for the United States of America, with prepaid shipping, together with the original retail sales invoice or other document proving the date of purchase.
EXCLUSIONS: This warranty does not cover damage resulting from accidents, modifications, negligence, incorrect or improper use or misuse, failure to perform reasonable and adequate maintenance, incorrect installation, repairs not performed correctly or replacement of parts and accessories not in accordance with specifications provided by Marzocchi S.p.A., modifications not recommended or approved in writing by Marzocchi S.p.A., engagement in activities such as acrobatic tricks, acrobatic jumps, climbing, racing, commercial use, competitive use, use in mountain biking or BMX parks, use on BMX trails and/or normal wear and deterioration resulting from use of the suspension system. This warranty does not cover components subject to normal wear from use. These are: oil, sealing rings, dust wipers and sliding bushings ? we therefore ask you to verify (or have the dealer verify) their condition at the time of fork purchase because only at that moment will it be possible to have said components replaced. This warranty also expires if the suspension system is installed on bicycles intended for rental without prior written authorization from Marzocchi S.p.A. for such use. This warranty does not cover any expenses incurred for transport of the Marzocchi Suspension System to/from an authorized Marzocchi dealer (or Marzocchi USA for the United States of America), labor costs incurred to remove the Marzocchi Suspension System from the vehicle or compensation for non-use of the Marzocchi Suspension System during the repair period. This warranty will be automatically invalidated if the serial number of the Marzocchi Suspension System is modified, deleted, made illegible or otherwise tampered with.
PURCHASER. This warranty is granted by Marzocchi S.p.A. solely to the original purchaser of the Marzocchi Suspension System and does not extend to third parties. The rights pertaining to the original purchaser under this warranty cannot be transferred.
DURATION. This warranty commences from the date of purchase and remains in effect for a period of two (2) years from the initial date of purchase. On replaced parts the warranty is six (6) months.
PROCEDURE. In the event that a defect covered by this warranty is found, the purchaser must contact an authorized Marzocchi Dealer (or Marzocchi USA for the United States of America).
ENTIRE AGREEMENT. This warranty cancels and replaces all implied or explicit warranties, statements or commitments made previously and constitutes the entire agreement between the parties with reference to the warranty of the Marzocchi Suspension System. Any implied or explicit warranty not contained in this document is expressly excluded.
DAMAGES. Except as expressly provided by this warranty, Marzocchi S.p.A. and Marzocchi USA, Inc. WILL NOT BE RESPONSIBLE FOR ANY INCIDENTAL OR INDIRECT DAMAGES RESULTING FROM THE USE OF THE MARZOCCHI SUSPENSION SYSTEM OR CLAIMS UNDER THIS AGREEMENT, WHETHER THE CLAIM IS RELATED TO CONTRACT, TORT OR OTHER. The warranty statements mentioned above are exclusive and replace any other remedy. Some states do not permit the exclusion or limitation of incidental and indirect damages, so the limitation or exclusion above may not be applicable. WAIVER. ANY WARRANTIES

IMPLICITE DI COMMERCIABILITÀ OD IDONEITÀ AD UN PARTICOLARE USO E TUTTE LE GARANZIE IMPLICITE DERIVANTI DA TRATTATIVE, CONSUETUDINI COMMERCIALI, PER STATUTO OD ALTRO SONO STRETTAMENTE LIMITATE AI TERMINI DELLA PRESENTE GARANZIA SCRITTA. La presente garanzia costituirà l'unico ed esclusivo rimedio dell'acquirente relativamente al presente acquisto. In caso di una presunta violazione di qualsiasi garanzia od azione legale intentata dall'acquirente per una presunta negligenza od altro comportamento illecito da parte di Marzocchi S.p.A. o Marzocchi USA, Inc, il solo ed esclusivo rimedio dell'acquirente sarà costituito dalla riparazione o sostituzione dei materiali risultanti difettosi, sulla base di quanto precedentemente stabilito. Nessun rivenditore o agente o dipendente di Marzocchi S.p.A. o Marzocchi USA, Inc è autorizzato ad apportare variazioni, estensioni od ampliamenti alla presente garanzia.

AVVERTENZA. Installare, riparare ed utilizzare il Sistema di Sospensione Marzocchi in assoluta conformità con le indicazioni contenute nel suo "Manuale di istruzioni".

ALTRI DIRITTI. La presente garanzia garantisce all'acquirente specifici diritti legali; eventuali altri diritti possono variare a seconda dello stato di appartenenza (solo per gli USA).

LEGGE APPLICABILE. Qualsiasi controversia relativa al presente accordo o derivante dall'uso del Sistema di Sospensione Marzocchi sarà regolata dalle leggi Italiane, presso il Foro di Bologna, Italia.

MARZOCCHI e BOMBER sono marchi registrati concessi in licenza da Marzocchi S.p.A.

English translation of page 53 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf . Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
English
7
95
IMPLIED
WARRANTIES
OF
MERCHANTABILITY
OR
FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE AND
ALL IMPLIED WARRANTIES ARISING FROM
DEALINGS, TRADE CUSTOMS, STATUTE OR
OTHERWISE
ARE
STRICTLY
LIMITED
TO
THE TERMS OF THIS WRITTEN WARRANTY.
This warranty shall constitute the sole and exclusive remedy of the purchaser with respect to this purchase. In the event of an alleged breach of any warranty or legal action brought by the purchaser for alleged negligence or other unlawful conduct by Marzocchi S.p.A. or Marzocchi USA, Inc., the sole and exclusive remedy of the purchaser shall be the repair or replacement of materials found to be defective, on the basis of what was previously established. No dealer or agent or employee of Marzocchi S.p.A. or Marzocchi USA, Inc. is authorized to make variations, extensions or amendments to this warranty.
WARNING. Install, repair and use the Marzocchi Suspension System in strict compliance with the instructions contained in its "Instruction Manual".
OTHER RIGHTS. This warranty grants the purchaser specific legal rights; any other rights may vary depending on the state of belonging (USA only).
APPLICABLE LAW. Any dispute relating to this agreement or arising from the use of the Marzocchi Suspension System shall be governed by Italian law, at the Court of Bologna, Italy.
MARZOCCHI and BOMBER are registered trademarks licensed by Marzocchi S.p.A.

MARZOCCHI distributors and service centers

(IT) L'elenco aggiornato dei distributori è disponibile all'indirizzo internet www.marzocchi.com

English translation of page 54 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ024
281
MARZOCCHI distributors
and
service centers
IT

The updated list of distributors is available 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 55 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.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 56 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.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 Slovenia
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 57 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Marzocchi distributors and service centers
MZ024
284
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

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 59 (translated) - machine translation of the Italian original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160705213353/http://www.marzocchi.com:80/system2/18417/2005-bomber-it.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Cod. 9001060
August - 2004 - Ed. 01