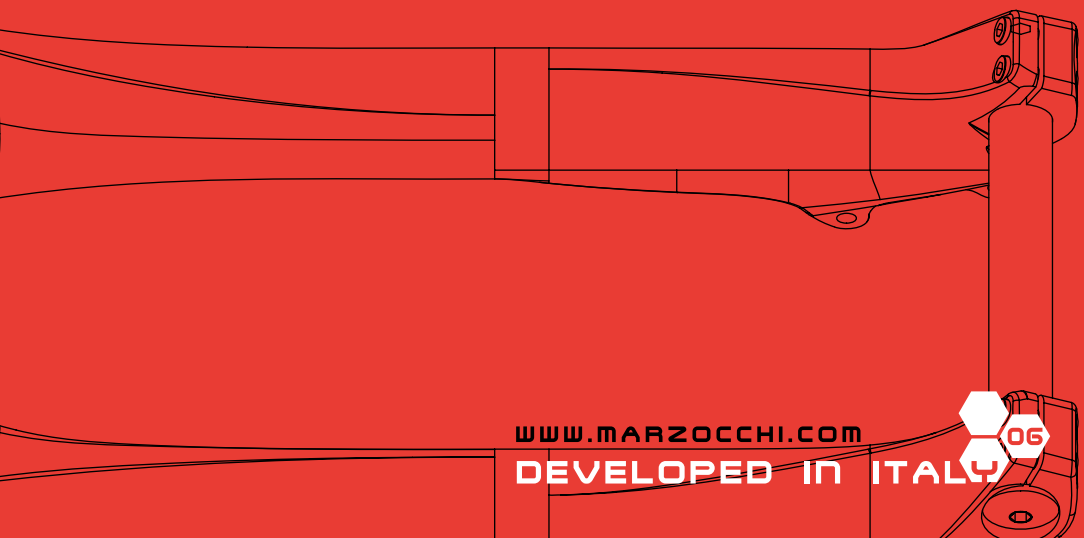
MY2006

# BOMBER

## SUSPENSION OWNER'S MANUAL



www.marzocchi.com

DEVELOPED IN ITALY

# I. EMPLOI DU PRESENT MANUEL

## AVERTISSEMENTS GENERAUX

**ATTENTION!**

***Le non-respect des procédures et des avertissements indiqués dans le présent manuel peut endommager le produit ou provoquer des accidents, des lésions graves voire la mort du cycliste.***

- Lisez attentivement, comprenez et suivez rigoureusement les instructions de ce manuel qui fait partie intégrante du produit et doit être conservé à portée de main, en sûreté, pour être consulté à tout moment[1].
- Rappelez-vous toujours que l'installation, l'entretien et la réparation du système de suspension requièrent des connaissances spécifiques, des outils adaptés et de l'expérience. De simples notions générales de mécanique peuvent s'avérer insuffisantes pour installer et réparer correctement le système de suspension. L'installation et/ou l'entretien du système de suspension doivent être effectués seulement par un Centre d'Assistance autorisé Marzocchi. L'installation, l'entretien et la réparation incorrects du système de suspension peuvent occasionner des accidents, des lésions graves ou mortelles.
- Le non-respect des instructions d'utilisation et d'entretien et des avertissements de sécurité contenus dans ce manuel peut occasionner des accidents, des lésions graves voire la mort.
- A l'intérieur de ce manuel, vous trouvez des références continues à la possibilité qui un « accident » se produit. Tout accident peut entraîner la perte de contrôle du vélo et provoquer l'endommagement de celui-ci ou de ses composants ou, pire que tout, des lésions graves ou mortelles pour le cycliste ou pour les passants.
- Ce manuel n'a pas pour objectif d'expliquer le montage et le démontage sur le cadre du vélo de la fourche, de la roue, des organes de direction ou de tout autre composant lié directement ou indirectement à la suspension sans, toutefois, faire partie de celle-ci.

**ATTENTION!**

***Les descriptions précédées de ce symbole contiennent des informations, des instructions ou des procédures qui, si elles ne sont pas respectées, peuvent endommager la fourche ou en causer un mauvais fonctionnement, nuire à l'environnement ou occasionner des accidents (même mortels).***

**NOTE**

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

- En cas de doute concernant les soins, l'entretien ou l'utilisation du système de suspension, il convient de contacter directement le Centre d'Assistance le plus proche. Vous pouvez localiser ce centre d'assistance en consultant la liste des revendeurs jointe à ce manuel ou à l'adresse Internet www.marzocchi.com.
- L'utilisateur de ce produit Marzocchi reconnaît avoir pris connaissance et accepté les risques liés à la conduction du vélo qui incluent, mais non limités à ceux-ci, le risque de rupture d'un composant du système de suspension qui pourrait provoquer des accidents, des lésions graves voire la mort. Avec l'achat et l'emploi de ce produit Marzocchi, l'utilisateur reconnaît avoir pris connaissance et qu'il accepte expressément, volontairement et sans conditions ces risques qui incluent, mais non limités à ceux-ci, le risque de négligence active ou passive de la société Marzocchi ou de vices cachés, latents ou apparents du produit. L'utilisateur accepte en outre de dégager la société Marzocchi et ses distributeurs et revendeurs de toute responsabilité pour d'éventuels dommages dans les limites prévues par la loi.

1. La société Marzocchi se réserve le droit d'apporter toute modification à ses produits, à tout moment et sans préavis.

## A. NORMES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ

Les systèmes de suspension Marzocchi sont conçus pour des styles de conduite différents. Quelques-uns sont projetés seulement pour absorber les chocs produits par un fond routier irrégulier et pour permettre au cycliste un meilleur contrôle du vélo. D'autres répondent à des exigences plus spécifiques. Choisissez et utilisez le système de suspension le plus adapté à votre style de conduite. Lisez et respectez les « Instructions pour l'emploi prévu » contenues dans ce manuel. Un choix incorrect ou un emploi impropre de la fourche peut provoquer des accidents, des lésions graves ou même la mort.

N'oubliez pas qu'il existe des risques intrinsèques associés à la pratique de chaque discipline : « downhill », « freeride », « cross-country », « marathon », « trekking », « dirt Jumper » ou « urban riding ». Chacune de ces pratiques peut provoquer des lésions graves ou mortelles. Apprenez comment pédaler et ne dépassez jamais vos capacités et vos limites. Portez toujours l'équipement de sécurité adéquat et vérifiez qu'il est en parfait état.

La durée de vie des produits Marzocchi dépend de nombreux facteurs tels que le style de conduite et les conditions du terrain. Les chocs, les chutes, une utilisation incorrecte ou extrême du vélo peuvent compromettre la solidité structurelle du système de suspension et réduire considérablement sa durée de vie. En outre, au cours du temps, le système de suspension peut se détériorer. Par conséquent, il est conseillé de faire vérifier régulièrement le vélo par un mécanicien qualifié pour repérer d'éventuelles fuites d'huile, fissures, déformations ou d'autres signes de détérioration (il est conseillé d'utiliser des liquides pénétrants ou d'autres agents visuels pour le repérage des ruptures). Si l'inspection révèle des déformations, des ruptures ou des signes dus à un choc de quelque violence que ce soit, il faut remplacer **immédiatement** le composant endommagé ; même une usure accentuée entraîne le remplacement **immédiat** du composant. La fréquence des contrôles dépend de nombreux facteurs : convenez avec un Représentant autorisé Marzocchi un programme d'entretien en fonction de vos exigences. Si votre poids est 82 kg (180 lbs) ou supérieur, vous devez prêter plus d'attention et faire vérifier votre vélo plus fréquemment que les cyclistes au poids inférieur pour repérer en temps utile toute fissure, fuite, déformation ou tout autre signe de détérioration. Vérifiez avec votre mécanicien de confiance si les fourches choisies sont adaptées à vos exigences et convenez avec votre mécanicien la fréquence des contrôles ordinaires.

Assurez-vous que le programme d'entretien périodique est respecté rigoureusement.

Rappelez-vous que le non-respect des instructions d'entretien et de réparation illustrées dans ce manuel peut provoquer un accident.

Le symbole ⚠ signale les actions à effectuer avec la plus grande prudence pour éviter un accident.

Ne modifiez jamais de composants du système de suspension.

Les composants du système de suspension Marzocchi ont été conçus comme un seul système intégré. Par conséquent, ne remplacez jamais les composants Marzocchi par d'autres non originaux pour ne pas risquer de compromettre la sécurité, les performances et le fonctionnement du produit et pour ne pas invalider la garantie du fabricant.

Tout composant plié ou endommagé dû à un accident ou à un choc de quelque violence que ce soit ne doit jamais être redressé mais remplacé immédiatement par des pièces de rechange originales Marzocchi.

Si vous installez votre vélo sur un porte vélo (monté sur le toit ou à l'arrière de la voiture), veillez à ce que le système de fixation à serrage rapide soit complètement desserré avant l'installation ou le démontage du vélo. Assurez-vous en outre d'installer le vélo en position parfaitement verticale. Si le système de fixation à serrage rapide n'est pas desserré ou que le vélo est incliné lors de l'installation ou du démontage du porte vélo, la suspension peut s'érafler, plier ou endommager.

Un choc, à n'importe quelle vitesse, contre des structures aériennes telles qu'un garage, un pont, des arbres ou d'autres obstacles avec le

vélo non fixé correctement sur le porte vélo de la voiture, pourrait endommager le système de suspension. Dans ce cas, faites contrôler la suspension auprès d'un Centre d'Assistance autorisé Marzocchi avant d'utiliser à nouveau le vélo.

N'utilisez jamais d'eau sous pression pour nettoyer votre vélo. Même le jet d'eau d'un petit tuyau d'arrosage pourrait traverser les joints d'étanchéité et pénétrer dans votre fourche. Lavez le vélo et la fourche Marzocchi avec de l'eau et du savon.

Portez toujours un casque de protection certifié ANSI, SNELL ou CE. Vérifiez qu'il est de taille adaptée et bien attaché. Utilisez en outre tout l'équipement nécessaire pour utiliser le vélo dans des conditions de sécurité maximales.

Rappelez-vous qu'un fond mouillé réduit considérablement la puissance de freinage et l'adhérence des pneus, ce qui rend plus difficiles le contrôle et l'arrêt du vélo. Pour éviter un accident, faites beaucoup d'attention quand vous pédalez sur un terrain mouillé.

Evitez d'utiliser le vélo la nuit car vous êtes moins visibles dans le trafic et qu'il est plus difficile de percevoir d'éventuels obstacles le long du parcours. En cas de conduite nocturne, dotez votre vélo de feux avant et arrière.

Portez toujours des vêtements confortables et qui vous rendent bien visibles comme, par exemple, des vêtements aux couleurs métallescentes, fluorescentes ou brillantes.

### B. AVANT TOUTE UTILISATION

**N'UTILISEZ VOTRE VÉLO QU'APRÈS AVOIR EFFECTUÉ LES CONTRÔLES PRÉLIMINAIRES CITÉS CI-APRÈS. ÉLIMINEZ TOUTE ANOMALIE AVANT D'UTILISER LE VÉLO.**

Vérifiez que la fourche ne présente pas de fuites ou de traces d'huile qui, dans la plupart des cas, indiquent un problème. Renversez le vélo et vérifiez s'il y a des fuites d'huile au niveau de la zone au-dessous du té supérieur.

Vérifiez que tous les éléments de la fourche et tous les composants du vélo y compris, par exemple, les freins, les pédales, les poignées, le cintre, le cadre et la selle, sont en conditions optimales et adaptés à l'emploi prévu.

Vérifiez qu'aucun élément du système de suspension ou du vélo n'est plié, endommagé ou déformé.

Vérifiez que tous les dispositifs à serrage rapide, les écrous et les vis sont bien ajustés. Faites rebondir le vélo au sol et assurez-vous qu'aucun composant n'est relâché ou desserré.

Vérifiez que les roues sont parfaitement centrées. Faites tourner les roues et vérifiez qu'elles n'oscillent pas d'un côté à l'autre et qu'elles n'entrent en contact avec aucune partie de la fourche ou les garnitures des freins pendant la rotation.

Assurez-vous que tous les câbles et les autres composants du système de freinage sont en position correcte et que le système fonctionne parfaitement.

Vérifiez que les pneus sont gonflés à la pression correcte et que la bande de roulement et les parois latérales de ceux-ci ne sont pas endommagées.

Assurez-vous que les catadioptres sont propres, en position correcte et bien fixés.

Lisez et respectez les instructions et les avertissements fournis avec le vélo.

Respectez les lois et les dispositions en vigueur dans le pays d'utilisation du vélo; respectez toujours **tous** les signaux routiers, les signes et les dispositions légales pendant la conduite.

## II. INSTRUCTIONS POUR L'EMPLOI PRÉVU

### A. CHOISISSEZ LA FOURCHE LA PLUS INDIQUÉE POUR VOTRE STYLE DE CONDUITE

Les fourches Marzocchi sont entre les systèmes de suspension les plus fiables et de pointe du marché. Cependant, aucune suspension ne peut être utilisée de manière incorrecte car ceci peut provoquer de graves dommages même après quelques heures d'utilisation.

Il est essentiel de choisir la fourche la plus indiquée pour chaque pratique et de l'utiliser de manière correcte.

**ATTENTION!**

***Le montage incorrect de la fourche sur le cadre du vélo peut compromettre son fonctionnement et entraîner une perte de contrôle du vélo, des accidents et des lésions graves ou mortelles pour le cycliste. En outre, le montage incorrect de la fourche peut invalider la garantie du constructeur.***

MZ034

**1. Identifiez votre style de conduite**

**Cross-country ("XC")/Marathon:** Pédalage en sentiers montagneux avec franchissement de petits obstacles comme des cailloux, des racines ou des cavités. La pratique « Cross-Country » ne prévoit pas de sauts ou de bonds (sauts de rochers, troncs d'arbre ou saillies) d'aucune hauteur. Les fourches XC doivent être utilisées seulement avec des pneus destinés à cette pratique ainsi qu'avec des freins à disque, sur jante ou linéaires avec levier.

**All Mountain ("AM"):** Pratique basée sur le « Cross-Country » agressif avec franchissement d'obstacles plus importants. Ces fourches doivent être utilisées seulement avec des freins à disques, des cadres, des roues et d'autres composants expressément conçus pour cette pratique. Les freins à disques doivent être fixés aux points expressément prévus sur la fourche. Aucune modification sur la fourche pour la fixation d'autres éléments ne doit être effectuée.

**Trekking:** Le « trekking » est semblable à la pratique « XC » tout en étant moins agressif. Il comporte un pédalage plus lent et ne prévoit aucun franchissement d'obstacle tels que rochers, racines ou cavités. La dynamo et la sacoche doivent être installées aux points expressément prévus sur la fourche.

**Freeride ("FR"):** Cette pratique est réservée aux cyclistes experts car elle prévoit des pentes raides, des obstacles et des sauts importants. Les fourches Freeride doivent être utilisées seulement avec des freins à disques, des cadres, des roues et d'autres composants expressément conçus pour cette pratique. Les freins à disques doivent être fixés aux points expressément prévus sur la fourche. Aucune modification sur la fourche pour la fixation d'autres éléments ne doit être effectuée.

**Dirt Jumper ("DJ")/ Urban riding:** Cette pratique sur piste de type " BMX" ou "motocross" est réservée aux cyclistes experts car elle comporte des sauts et le franchissement « d'obstacles artificiels » voire construits par l'homme ou d'autres structures fixes. Ce type de fourche doit être utilisé seulement avec des freins à disques, des cadres, des roues et d'autres composants expressément conçus pour cette pratique. Les freins à disques doivent être fixés aux points expressément prévus sur la fourche. Aucune modification sur la fourche pour la fixation d'autres éléments ne doit être effectuée.

**Downhill ("DH")/ Extreme Freeride:** Cette discipline est réservée exclusivement aux cyclistes professionnels ou aux coureurs. Elle comporte des sauts ou des « bonds » de hauteurs et le franchissement d'obstacles tels que rochers, troncs d'arbre, trous, …. Ce type de fourche doit être utilisé seulement avec des freins à disques, des cadres, des roues et d'autres composants expressément conçus pour cette pratique. Les freins à disques doivent être fixés aux points expressément prévus sur la fourche. Aucune modification sur la fourche pour la fixation d'autres éléments ne doit être effectuée.

⚠ **ATTENTION!**

***NE roulez que sur des pistes adaptées à votre style de conduite.***

**2. Choisissez la fourche la plus adaptée à votre style de conduite en utilisant le tableau ci-après.**

Choisissez la fourche la plus adaptée à votre style de conduite en utilisant ce tableau. Contactez votre revendeur Marzocchi ou adressez-vous directement au constructeur Marzocchi en cas de doutes sur le choix de la fourche correcte.

***Tab 1:*** *Catégories et pratiques spécifiques 2006*

| Trekking | XC / Marathon | All Mountain | Urban Riding Dirt Jumping | Freeriding | Extreme Freeriding Downhill | Downhill |
|---|---|---|---|---|---|---|
| TXC | Marathon RACE | All Mountain SL | Dirt Jumper 1 | Z1 SL Doppio Air | 66 SL | Junior T |
| TXC ECC | Marathon SL Doppio Air | All Mountain 1 | Dirt Jumper 2 | Z1 Light | 66 RC2X | 888 RC2X |
| | Marathon XC | All Mountain 1 ETA | Dirt Jumper 3 | Z1 Sport | 66 Light | 888 RC2 |
| | MX Pro Race | All Mountain 2 | Dirt Jam Pro | Drop-Off I | 66 VF | 888 VF2 |
| | MX Pro SL | All Mountain 3 | Dirt Jam Comp | Drop-Off II | 66 VF2 | 888 VF |
| | MX Pro | AM 1 / TW | D-Street 24” | Drop-Off III | 66 VF2 LT | Monster |
| | MX Comp | AM 2 / TW | | Drop-Off IV | 888 RC2X | Drop-Off Triple |
| | MZ I | AM 3 / TW | | | 888 RC2 | Super T |
| | MZ II | AM 4 / TW | | | 888 VF2 | |
| | MZ III | | | | 888 VF | |
| | Gran Fondo RC | | | | | |
| | Gran Fondo 1 | | | | | |
| | Gran Fondo 2 | | | | | |
| | Gran Fondo 3 | | | | | |
| |  | |  | | | |

**3. Conduisez de manière correcte - Évitez toute utilisation incorrecte de votre fourche**

N'utilisez jamais votre fourche de manière incorrecte. Apprenez à conduire en fonction de vos propres capacités. Même quelques heures d'utilisation incorrecte peuvent occasionner une détérioration de la suspension équivalente à plusieurs années d'utilisation normale.

Apprenez comment éviter les obstacles parsemés au sol. Les chocs contre des obstacles tels que des rochers, des troncs d'arbre, des trous et cavités présents le long du parcours provoquent des agressions et des tensions sur la fourche pour lesquelles elle n'a pas été conçue.
Même l'atterrissage incorrect après un saut soumet la fourche à des agressions et des tensions qu'elle n'est pas en mesure d'absorber. Les sauts et les bonds ne sont admis qu'en présence d'une passerelle ou d'une rampe de descente qui aide le vélo à absorber la force d'impact et à condition que les deux roues atterrent au même instant. Tout autre type d'atterrissage est dangereux et peut entraîner des accidents ou endommager le produit. Assurez-vous que l'inclinaison et la longueur de la passerelle ou de la rampe de descente sont adéquates à la hauteur de laquelle vous allez sauter et à vos propres capacités.

⚠ **ATTENTION!**

***Le choc contre des obstacles ou un atterrissage incorrect après un saut peut provoquer la rupture de la fourche et, par conséquent, la perte de contrôle du vélo et occasionner des accidents graves ou mortels.***

⚠ **ATTENTION!**

***Les fourches requièrent des contrôles et un entretien réguliers. Plus la conduite est agressive, plus les contrôles et l'entretien de la fourche doivent être fréquents. Si la fourche est endommagée, adressez-vous IMMÉDIATEMENT à un Centre de Réparation Autorisé Marzocchi et faites réviser votre fourche avant toute nouvelle utilisation.***

**NOTE**

*Même les fourches fabriquées avec les matériaux les plus robustes peuvent s'endommager si elles sont utilisées de manière incorrecte! Un emploi agressif peut occasionner la détérioration ou la rupture même des composants les plus résistants !*

# *"Roulez Vite, Mais Roulez Intelligent"*

# *Mode d'emploi et entretien*

**1 Introduction .....171**
1.1 Conventions .....171
1.1.1 Orientation de la fourche .....171

**2 Informations techniques .....172**
2.1 Élément élastique .....172
2.2 Système d'amortissement .....173
2.3 Lubrification et refroidissement .....175
2.4 Bagues de glissement et joints d'étanchéité .....175

**3 Installation .....176**
3.1 Installation sur le cadre .....176
3.2 Installation du système de freinage 177
3.3 Montage de la roue .....178
3.4 Système de fixation de l'axe de la roue .....178
3.4.1 Montage de la roue sur les fourches standard .....178
3.4.2 Montage de la roue sur fourches ø 32 avec axe passant ø 20 mm .....179
3.4.3 Montage de la roue sur fourches séries 66 et 888 .....180
3.4.4 Montage de la roue sur fourches série Monster .....181
3.5 Installation du garde-boue .....182
3.6 Installation du support du cintre .....182
3.6.1 Installation du support du cintre sur les modèles à double té (sauf série 888) .....182
3.6.2 Installation du support du cintre sur la série 888 .....183

**4 Entretien .....184**
4.1 Inconvénients - causes – solutions 184
4.2 Tableau d'entretien périodique .....185
4.3 Conseils généraux pour l'entretien 186
4.4 Nettoyage de la fourche .....187
4.5 Purge de l'air Monster .....187

**5 Réglages .....188**
5.1 Kits de réglage et ressorts .....188
5.2 Précharge du ressort .....188
5.3 Air Positif .....188
5.4 SAG .....189
5.5 Air Négatif .....190
5.6 PAR – Progression de l'air en fin de débattement .....190
5.7 Réglage de la détente .....190
5.8 Réglage de la compression .....190
5.9 ETA (Extension Travel Adjustment) 190
5.10 TAS (Système de réglage débattement) .....191
5.11 TST (Terrain Selection Technology) 191
5.12 Commande à distance pour cartouche TST .....191
5.13 RC2 .....192
5.14 RC2X .....192

**6 Tableaux récapitulatifs .....195**

**7 Garantie .....216**
7.1 Garantie pour les pays de l'Union europeenne .....216
7.2 Garantie reste du monde y compris Etats-Unis .....217

# 1 INTRODUCTION

## 1.1 Conventions

### 1.1.1 Orientation de la fourche

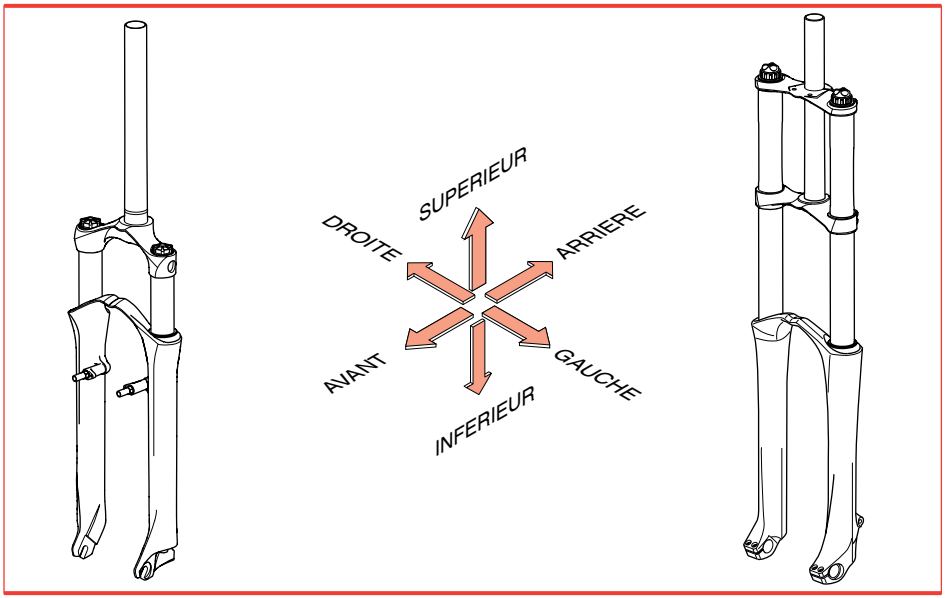



***Figure 1 -*** *Orientation conventionnelle de la fourche*

# 2 INFORMATIONS TECHNIQUES

## 2.1 Élément élastique

Les fourches MARZOCCHI utilisent des ressorts hélicoïdaux ou de l'air comme élément élastique.

***Tableau 1 -*** *Éléments élastiques*

| Fourche | Élément élastique | |
|---|---|---|
| | Plongeur droit | Plongeur gauche |
| Marathon Race | Air | Air |
| Marathon SL Doppio Air | Air | Air |
| Marathon XC | Air | Ressort hélicoïdal |
| MX Pro Race | Air | Air |
| MX Pro SL | Air | Air |
| MX Pro | Air | Air |
| MX Pro + ETA | Air | Ressort hélicoïdal |
| MX Pro + TAS | Air | Ressort hélicoïdal |
| MX Comp | Air | Air |
| MX Comp + ETA | Air | Ressort hélicoïdal |
| MX Comp + TAS | Air | Ressort hélicoïdal |
| All Mountain SL | Air | Air |
| All Mountain I | Air | Ressort hélicoïdal |
| All Mountain I ETA | Air | Ressort hélicoïdal |
| All Mountain II | Air | Air |
| All Mountain II + ETA | Air | Ressort hélicoïdal |
| All Mountain II + TAS | Air | Ressort hélicoïdal |
| All Mountain III | Air | Air |
| Z1 SL Doppio Air | Air | Air |
| Z1 Light | Air | Ressort hélicoïdal |
| Z1 Light + ETA | Air | Ressort hélicoïdal |
| Z1 Sport | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| Z1 Sport + ETA | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| 66 SL | Air | Air |
| 66 RC2X | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| 66 Light | Air | Ressort hélicoïdal |
| 66 Light + ETA | Air | Ressort hélicoïdal |
| 66 VF | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| 66 VF2 | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| 66 VF2 + ETA | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| 66VF2LT | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| Dirt Jumper 1 | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| Dirt Jumper 2 | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| Dirt Jumper 3 | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| D-Street 24" | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| 888 RC2X | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| 888 RC2 | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| 888 VF2 | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| 888 VF | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| Monster | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |
| Junior T | Ressort hélicoïdal | Ressort hélicoïdal |

## 2.2 Système d'amortissement

La charge produite pendant les phases de compression et de détente de la fourche peut être réduite par des groupes amortisseurs à clapets hydrauliques ou par des cartouches spéciales.

***Tableau 2 -*** *Système d'amortissement*

| Fourche | Systeme d'amortissement | |
|---|---|---|
| | Plongeur droit | Plongeur gauche |
| **Marathon Race** | Cartouche TST (avec commande à distance en option) | Cartouche DOPPIO AIR |
| **Marathon SL Doppio Air** | Cartouche TST (avec commande à distance en option) | Cartouche DOPPIO AIR |
| **Marathon XC** | Cartouche TST (avec commande à distance en option) | Cartouche TAS |
| **MX Pro Race** | Groupe amortisseur SSVF avec réglage externe de la détente | / |
| **MX Pro SL** | Cartouche TST (avec commande à distance en option) | / |
| **MX Pro** | Groupe amortisseur SSVF avec réglage externe de la détente | / |
| **MX Pro + ETA** | Groupe amortisseur SSVF avec réglage externe de la détente | Cartouche ETA |
| **MX Comp** | Groupe amortisseur SSV avec réglage interne de la détente | / |
| **MX Comp + ETA** | Groupe amortisseur SSV avec réglage interne de la détente | Cartouche ETA |
| **All Mountain SL** | Cartouche TST (avec commande à distance en option) | Cartouche DOPPIO AIR |
| **All Mountain I** | Cartouche TST (avec commande à distance en option) | Cartouche TAS |
| **All Mountain I ETA** | Cartouche TST (avec commande à distance en option) | Cartouche ETA |
| **All Mountain II** | Groupe amortisseur VF2 avec réglage externe de la détente | Groupe amortisseur avec réglage externe de la compression |
| **All Mountain II + ETA** | Groupe amortisseur VF2 avec réglage externe de la détente | Cartouche ETA |
| **All Mountain II + TAS** | Groupe amortisseur VF2 avec réglage externe de la détente | Cartouche TAS |
| **All Mountain III** | Groupe amortisseur VF2 avec réglage externe de la détente | / |
| **Z1 SL Doppio Air** | Cartouche RC2 avec réglage externe de la détente et de la compression | Cartouche DOPPIO AIR |
| **Z1 Light** | Cartouche RC2 avec réglage externe de la détente et de la compression | / |
| **Z1 Light + ETA** | Cartouche RC2 avec réglage externe de la détente et de la compression | Cartouche ETA |
| **Z1 Sport** | Groupe amortisseur VF2 avec réglage externe de la détente | Groupe amortisseur avec réglage externe de la compression |
| **Z1 Sport + ETA** | Groupe amortisseur VF2 avec réglage externe de la détente | Cartouche ETA |
| **66 SL** | Cartouche RC2 avec réglage externe de la détente et de la compression | Cartouche DOPPIO AIR |
| **66 RC2X** | Cartouche RC2 avec réglage externe de la détente et de la compression | Cartouche X avec réglage externe de la compression en fin de débattement |

| | | |
|---|---|---|
| **66 Light** | Cartouche RC2 avec réglage externe de la détente et de la compression | / |
| **66 Light + ETA** | Cartouche RC2 avec réglage externe de la détente et de la compression | Cartouche ETA |
| **66 VF** | Groupe amortisseur SSVF avec réglage interne de la détente | / |
| **66 VF2** | Groupe amortisseur SSVF avec réglage externe de la détente | Groupe amortisseur avec réglage externe de la compression |
| **66 VF2 + ETA** | Groupe amortisseur SSVF avec réglage externe de la détente | Cartouche ETA |
| **66VF2LT** | Groupe amortisseur SSVF avec réglage externe de la détente | Groupe amortisseur avec réglage externe de la compression |
| **Dirt Jumper 1** | Groupe amortisseur VF2 avec réglage externe de la détente | Groupe amortisseur avec réglage externe de la compression |
| **Dirt Jumper 2** | Groupe amortisseur VF2 avec réglage externe de la détente | / |
| **Dirt Jumper 3** | Groupe amortisseur VF2 avec réglage interne de la détente | / |
| **D-Street 24”** | Tige amortisseur SSV non réglable | Tige amortisseur SSV non réglable |
| **888 RC2X** | Cartouche RC2 avec réglage externe de la détente et de la compression | Cartouche X avec réglage externe de la compression en fin de débattement |
| **888 RC2** | Cartouche RC2 avec réglage externe de la détente et de la compression | / |
| **888 VF2** | Groupe amortisseur SSVF avec réglage externe de la détente | Groupe amortisseur avec réglage externe de la compression |
| **888 VF** | Groupe amortisseur SSVF avec réglage interne de la détente | / |
| **Monster** | Cartouche HSCV avec réglage externe de la détente et de la compression | Cartouche HSCV avec réglage externe de la compression en fin de débattement |
| **Junior T** | Groupe amortisseur SSV | Groupe amortisseur SSV |



**SSSV**: Grâce à la soupape du type « speed sensitive », le système SSV assure l’amortissement tant en fonction de la vitesse de compression et de détente de la fourche que de sa position le long du débattement. Les groupes amortisseurs SSV peuvent avoir un réglage fixe ou ils peuvent être réglés, en phase de détente, par des dispositifs de réglage internes ou externes.

**SSVF**: Le système SSVF représente l’évolution du système SSV ; il améliore ultérieurement la sensibilité de la fourche grâce à la soupape avec précharge à ressort. Les groupes amortisseurs SSVF peuvent avoir un réglage fixe ou ils peuvent être réglés, en phase de détente, par des dispositifs de réglage internes ou externes.

**VF2**: Le nouveau système VF2 représente l’évolution du système SSV qui améliore ultérieurement l’amortissement tant en fonction de la vitesse de détente de la fourche que de sa position le long du débattement. Les groupes amortisseurs VF2 peuvent être réglés, en phase de détente, par des dispositifs de réglage internes ou externes.

**HSCV**: Le système HSCV assure un amortissement plus précis et permet de régler la sensibilité de la fourche par rapport au type de terrain aussi bien que sa résistance contre un talonnement excessif. Le système HSCV permet d’amortir les impacts violents et, par conséquent, assure un meilleur contrôle du VTT.

Les cartouches HSCV peuvent avoir des dispositifs externes pour ajuster l’amortissement en détente ou en compression.

**ETA**: La cartouche ETA permet de régler la détente et le blocage de la fourche tout en maintenant un débattement minimum de 25-30 mm.

**TAS**: Outre la possibilité de régler « en marche » l’amortissement en détente, pareillement à la cartouche ETA, le système TAS permet de modifier le débattement maximum en augmentant de 20 mm la longueur de la fourche.

**TST**: Le système TST utilise une cartouche fermée en caoutchouc pour le stockage de l'huile. La cartouche TST est dotée d'un dispositif pour le réglage de l'amortissement en détente dans la zone inférieure et d'un dispositif de réglage de la compression à 5 positions dans la zone supérieure.

**Commande à distance pour cartouche TST**: Sur demande, la cartouche TST peut être fournie complète avec commande à distance ; cette commande permet de bloquer la fourche sans lever les mains du cintre.

**DOPPIO AIR**: Le système DOPPIO AIR est doté de trois chambres d'air indépendantes qui permettent au vététiste de régler la fourche en fonction de ses exigences spécifiques.

**RC2**: Ce système de nouvelle conception permet de régler tant l'amortissement en détente et en compression à l'aide des deux molettes de réglage à l'extérieur du fourreau droit, que la précharge du ressort.

**RC2X:** Ce système représente l'évolution du RC2 et se complète avec une cartouche X installée sur le fourreau gauche qui assure le contrôle du talonnement de la fourche en fin de débattement.

## 2.3 Lubrification et refroidissement

Les groupes amortisseurs sont du type « à bain d'huile » (système « Open Bath »). Ce système remplit toute exigence de lubrification et refroidissement des éléments glissant à l'intérieur de la fourche ; en outre, le volume d'huile représente un ultérieur élément d'amortissement et de réglage. Le système « Open Bath » réduit considérablement les opérations d'entretien par rapport aux systèmes avec cartouches scellées. Sur les fourches dotées d'élastomères, les éléments internes sujets à glissement sont lubrifiés à la graisse.

## 2.4 Bagues de glissement et joints d'étanchéité

Le glissement des plongeurs dans les fourreaux est assuré par deux bagues avec revêtement en Teflon® qui élimine tout frottement au départ. L'ensemble d'étanchéité qui évite les fuites d'huile et la pénétration des particules de l'extérieur se compose d'un joint spécial à double lèvre et d'un cache-poussière, situés sur l'extrémité supérieure de chaque fourreau.

# 3 INSTALLATION

## 3.1 Installation sur le cadre

La fourche est fournie complète avec un tube de direction de type “A-Head Set” qui doit être coupé afin d’être adapté au cadre sur lequel la suspension sera montée.
L’installation de la fourche sur le cadre est une opération assez délicate qui doit donc être effectuée par du personnel expert et qualifié.

**ATTENTION!**

***L’installation du système de suspension sur le cadre requiert des connaissances spécifiques, des outils adaptés et de l’expérience. De simples notions générales de mécanique peuvent s’avérer insuffisantes pour installer correctement la suspension. Il est conseillé de faire effectuer cette opération auprès d’un Centre Suspensions autorisé Marzocchi. Un montage incorrect peut endommager le système de suspension Marzocchi et, par conséquent, peut provoquer un accident, des lésions graves ou mortelles.***

Le tube de direction doit être installé par pression sur le té de direction inférieur et son remplacement doit être confié uniquement à l’un de nos centres d’assistance technique autorisés qui disposent d’outils spécifiques.

**ATTENTION!**

***Sur les modèles à double té MY 2006 BOMBER, le té inférieur est fixé aux plongeurs par des vis. Dans ce cas, il faut respecter les instructions suivantes pendant l’installation :***

- En présence de zones au diamètre surdimensionné sur les plongeurs, la fixation des tés de direction doit être effectuée seulement dans la zone sombre illustrée en **Figure 2A**.
- En présence d’une encoche de repérage sur les plongeurs, la partie supérieure du té inférieur doit être installée au-dessus de cette encoche.
- Sur les fourches Monster, la distance entre la partie inférieure du té inférieur et le cache-poussière, avec la fourche comprimée jusqu’en fin de course, doit être au moins 4 mm.
- Sur les fourches à double té, la longueur maximale du tube de direction entre les deux tés (voir **Figure 2B**) doit résulter inférieure aux valeurs (**H**) du **Tableau 3**.

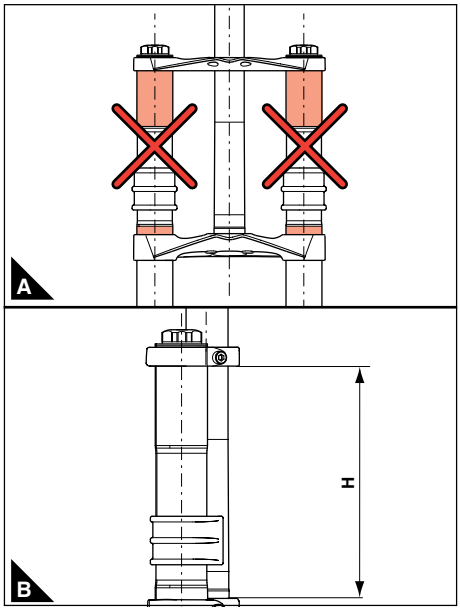



***Figure 2 -*** *Installation sur le cadre de fourches à double té : (**2A**) Fixation des tés de direction, (**2B**) Longueur maxi du tube de direction entre les deux tés*

***Tableau 3 -*** *Longueur maxi du tube de direction entre les deux tés*

| Modèle | Longueur maxi entre les deux tés de direction (H) |
|---|---|
| **Monster** | 190 mm |
| **888** | 158 mm |

## 3.2 Installation du système de freinage

L'installation du système de freinage est une opération assez délicate et critique qui doit donc être effectuée par du personnel qualifié.

**⚠ ATTENTION!**

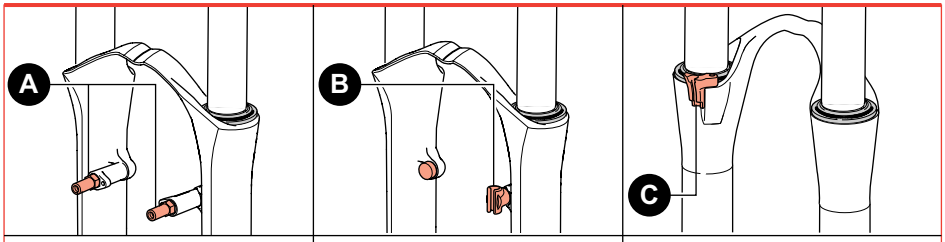
***L'installation du système de freinage requiert des connaissances spécifiques, des outils adaptés et de l'expérience. De simples notions générales de mécanique peuvent s'avérer insuffisantes pour installer correctement le système de freinage. Il est conseillé de faire effectuer cette opération auprès d'un Centre Suspensions autorisé Marzocchi. Un montage incorrect du frein à disque peut engendrer des tensions qui entraînent la rupture des supports de l'étrier du frein et, par conséquent, la perte de contrôle du vélo, des accidents et des lésions graves ou mortelles.***

***Veillez à ce que le montage du système de freinage soit effectué en respectant les instructions fournies par le fabricant du système de freinage.***

Utilisez uniquement des systèmes de freinage conformes aux spécifications de la fourche en tenant compte des indications contenues dans les tableaux récapitulatifs de ce manuel.

***Tableau 4 -*** *Prédisposition du système de freinage*

| Fourche | Dimensions maxi du disque et système de fixation | Prédisposition V-Brake |
|---|---|---|
| **Marathon** | Post Mount 6” | Type Amovible |
| **MX** | | |
| **D-Street 24”** | XC INTL STD 8” (L'installation du disque de 8" n'est permise qu'avec adaptateur spécifique fourni par le fabricant du système de freinage) | |
| **All Mountain** | Post Mount 6” (L'installation du disque de 8" n'est permise qu'avec adaptateur spécifique fourni par le fabricant du système de freinage) | Non |
| **66** | | |
| **Z1** | XC INTL STD 6” (L'installation du disque de 8" n'est permise qu'avec adaptateur spécifique fourni par le fabricant du système de freinage) | |
| **Dirt Jumper** | | |
| **888** | | |
| **Junior T** | | |
| **Monster** | Post Mount 8” | |




| Prédisposition amovible système V-Brake | Prédisposition supports gaines système frein à disque | Prédisposition supports gaines système frein à disque |
|---|---|---|
| Marathon<br>MX<br>D-Street 24" | | All Mountain<br>66<br>Z1<br>Dirt Jumper<br>888<br>Junior T<br>D-Street 24" |

MZ034

***Figure 3 -*** *Prédisposition du système de freinage*

**ATTENTION!**

***Le filetage des pivots (voir 3A - Figure 3) est traité avec un revêtement anti-dévissement. Les pivots montés, puis enlevés, ne doivent plus être utilisés car ils perdent ce type de traitement***

**ATTENTION!**

***Avant d'installer le système de freinage de type Post Mount, vérifier d'avoir enlevé le film de protection des surfaces d'appui de l'étrier de frein.***

**ATTENTION!**

***Vérifiez, avant tout emploi, que le câble de commande du frein à disque est bien fixé à son support (voir 3B et 3C - Figure 3).***

**ATTENTION!**

***Le câble du frein ne doit jamais entrer en contact avec le té de direction inférieur ou avec la fourche.***

## 3.3 Montage de la roue

***Tableau 5 -*** *Dimensions maxi de la roue*

| Forcella | Dimensione massima ruota |
|---|---|
| **Marathon** | 2.2" x 26" |
| **MX - All Mountain - Z1 - 66 - Dirt Jumper - 888 - Junior T** | 2.8" x 26" |
| **Monster** | 3.0" x 26" |
| **D-Street 24"** | 2.5" x 24" |

Si vous installez des roues aux dimensions supérieures à celles indiquées dans le **Tableau 5**, vérifiez que :

- le pneu tourne librement;
- il n'y a pas d'interférences avec l'arceau ou le système de freinage « V-brake » ;
- la distance entre le pneu gonflé et la partie inférieure du té de direction inférieur, avec la fourche « comprimée », est au moins quatre (4) mm.

## 3.4 Système de fixation de l'axe de la roue

La fixation de l'axe de la roue sur la fourche peut être réalisé de manière standard avec pattes de fixation avancées traditionnelles ou avec un axe passant de 20 mm de diamètre (voir **Figure 4** ci-dessous).

Les fourches projetées pour un emploi intensif sont dotées d'un système de fixation de l'axe de la roue issu du secteur « motocross » qui utilise un axe de roue de 20 mm.

### 3.4.1 Montage de la roue sur les fourches standard

Installez la roue selon les instructions fournies par le fabricant. Pour un fonctionnement correct de la fourche, procédez aux contrôles suivants après le montage de la roue :

- Vérifiez l'alignement correct fourche-roue en comprimant plusieurs fois la fourche. La roue ne doit pas entrer en contact ou s'approcher d'aucune partie de la fourche.
- Soulevez la partie avant du vélo et faites tourner plusieurs fois la roue pour vérifier qu'elle est bien alignée et espacée par rapport au frein à disque ou aux patins des freins « V-brake ». Pour les spécifications correctes, consultez le mode d'emploi du système de freinage.

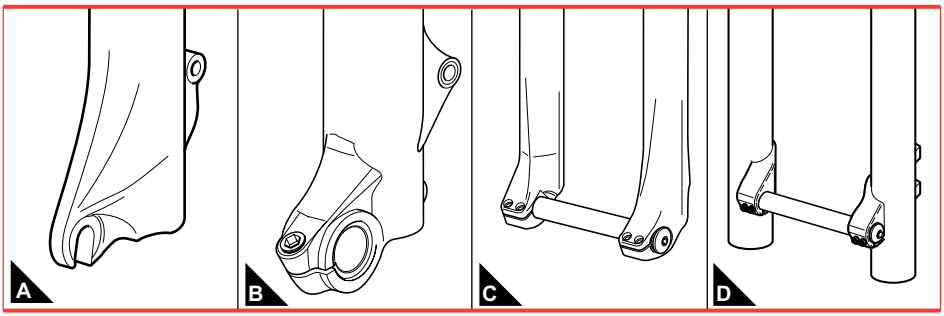



***Figure 4 -*** *Systèmes de fixation de la roue: (**4A**) patte de fixation standard, (**4B**) axe passant ø 20 mm (fourches ø 32 mm), (**4C**) axe passant ø 20 mm (fourches séries 66 et 888), (**4D**) axe passant ø 20 mm (fourches Monster).*

MZ034

### 3.4.2 Montage de la roue sur fourches ø 32 avec axe passant ø 20 mm

Pour un fonctionnement correct de la fourche, la roue doit être installée selon les instructions suivantes :

- Placez la roue entre les deux fourreaux.
- Alignez le centre de la roue avec les deux axes de la roue (voir **5A** - **Figure 5**).
- Introduisez l'axe à travers le bas de fourche droit, la roue et le bas de fourche gauche (voir **5A** - **Figure 5**).
- Serrez l'axe au couple prévu (**15±1 Nm**) en agissant sur le bouchon correspondant (voir **5B** - **Figure 5**) avec une clé Allen de 6 mm.
- Vérifiez l'alignement correct fourche-roue en comprimant plusieurs fois la fourche. La roue ne doit pas entrer en contact ou s'approcher d'aucune partie de la fourche. Ensuite soulevez la partie avant du vélo et faites tourner plusieurs fois la roue pour vérifier son alignement correct avec le frein à disque. La roue ne doit osciller ni latéralement ni verticalement. Pour les spécifications correctes, consultez le mode d'emploi du système de freinage.
- Serrez les vis situées sur les deux dispositifs de blocage au couple prévu (**6±1 Nm**) (**10±1 Nm pour D-Street 24")** avec une clé Allen de 4 mm (**5 mm pour D-Street 24")** (voir **5C** - **Figure 5**).

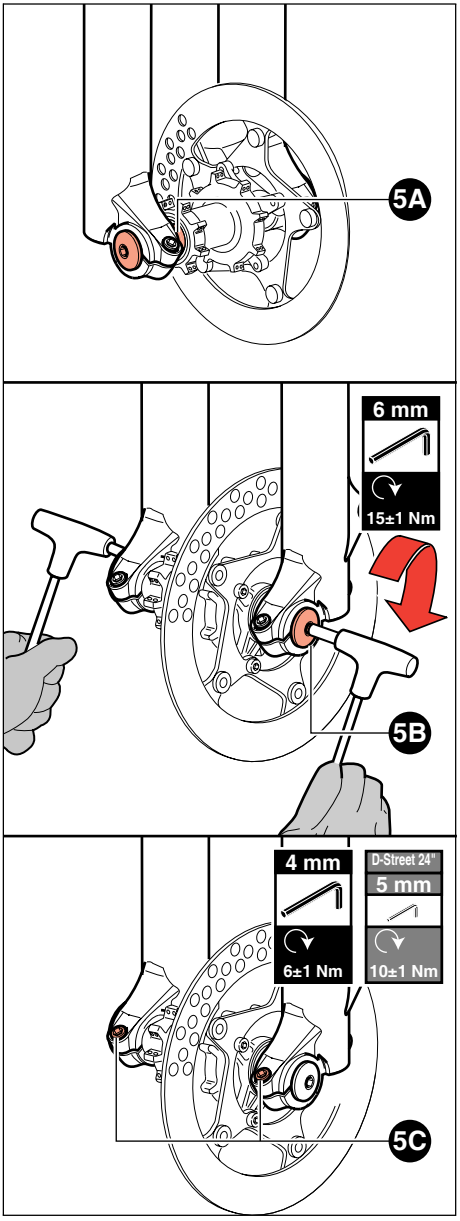



***Figure 5 -*** *Installation de la roue sur les fourches* ***ø*** *32 mm avec axe passant* ***ø*** *20 mm*

### 3.4.3 Montage de la roue sur fourches séries 66 et 888

Pour un fonctionnement correct de la fourche, la roue doit être installée selon les instructions suivantes :

- Placez la roue entre les deux fourreaux.
- Alignez le centre de la roue avec les deux axes de la roue (voir **6A** - **Figure 6**).
- Introduisez l'axe à travers le bas de fourche droit, la roue et le bas de fourche gauche (voir **6A** - **Figure 6**).
- Avec une clé Allen de 6 mm, serrez l'axe au couple prévu (**15±1 Nm**) en agissant sur le bouchon correspondant (voir **6B** - **Figure 6**).
- Vérifiez l'alignement correct fourche-roue en comprimant plusieurs fois la fourche. La roue ne doit pas entrer en contact ou s'approcher d'aucune partie de la fourche. Ensuite soulevez la partie avant du vélo et faites tourner plusieurs fois la roue pour vérifier son alignement correct avec le frein à disque. La roue ne doit osciller ni latéralement ni verticalement. Pour les spécifications correctes, consultez le mode d'emploi du système de freinage.
- Serrez les vis situées sur les deux bas de fourche au couple prévu (**6±1 Nm**) selon la séquence « 1-2-1 » avec une clé Allen de 4 mm (voir **6C** - **Figure 6**).

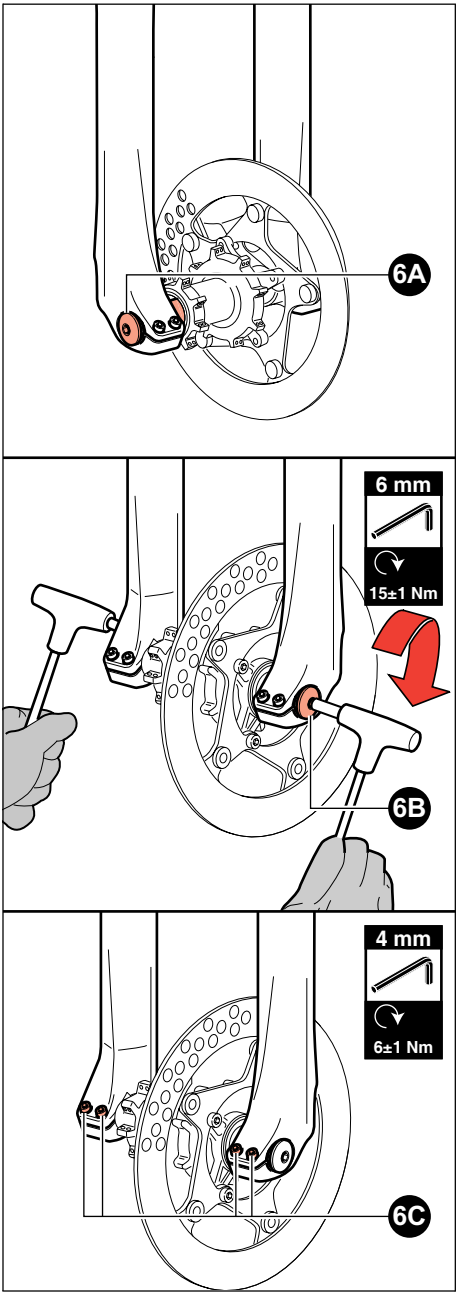



***Figure 6 -*** *Installation de la roue sur les fourches séries 66 et 888*



MZ034

### 3.4.4 Montage de la roue sur fourches série Monster

Pour un fonctionnement correct de la fourche, la roue doit être installée selon les instructions suivantes :

- Si la fourche a été démontée du cadre ou que la position des fourreaux par rapport aux tés de direction a été modifiée, desserrez légèrement les six (6) boulons de fixation de l'arceau avec une clé Allen de 4 mm (voir **7A** et **7B** – **Figure 7**).
- Placez la roue entre les deux fourreaux.
- Alignez le centre de la roue avec les deux axes de la roue (voir **7C** - **Figure 7**).
- Introduisez l'axe à travers le bas de fourche droit, la roue et le bas de fourche gauche (voir **7C** - **Figure 7**).
- Avec une clé Allen de 6 mm, serrez l'axe de gauche au couple prévu (**15±1 Nm**) (voir **7D** - **Figure 7**).
- Vérifiez l'alignement correct fourche-roue en comprimant plusieurs fois la fourche. La roue ne doit pas entrer en contact ou s'approcher d'aucune partie de la fourche. Ensuite soulevez la partie avant du vélo et faites tourner plusieurs fois la roue pour vérifier son alignement correct avec le frein à disque. La roue ne doit osciller ni latéralement ni verticalement. Pour les spécifications correctes, consultez le mode d'emploi du système de freinage.
- Serrez les vis situées sur les deux bas de fourche au couple prévu (**10±1 Nm**) selon la séquence « 1-2-1 » avec une clé Allen de 5 mm (voir **7E** - **Figure 7**).
- Serrez les six (6) boulons de l'arceau au couple prévu (**6±1 Nm**) selon la séquence « 1-2-3-2-1 » avec une clé Allen de 4 mm (voir **7A** - **Figure 7**).

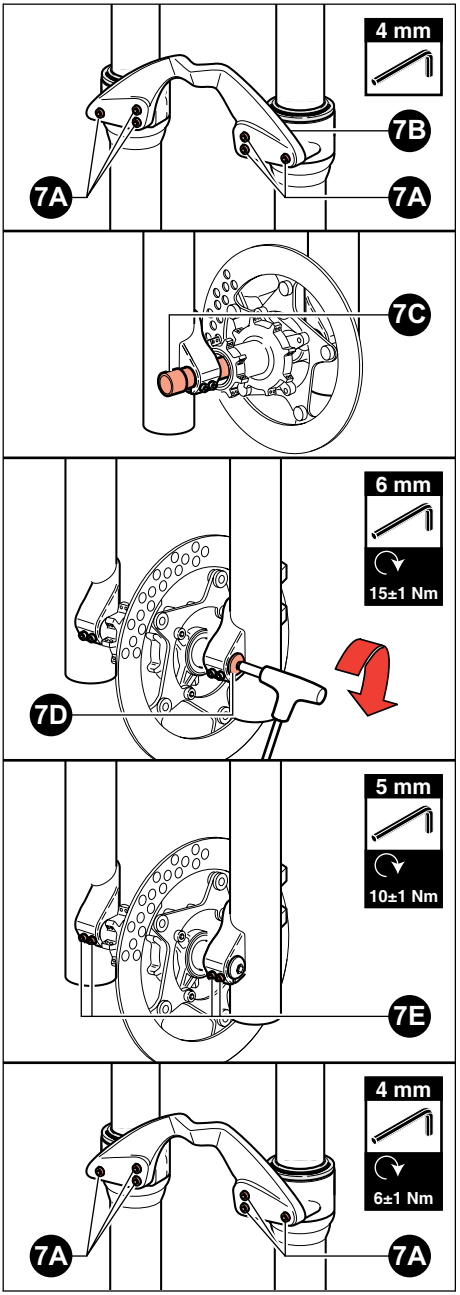



***Figure 7 -*** *Installation de la roue sur les fourches série Monster*

### 3.5 Installation du garde-boue

Il est possible d'installer un garde-boue sur les modèles suivants : 66, 888, All Mountain, Junior T et Z1. Le garde-boue peut être fourni avec la fourche ou acheté séparément.

Le montage du garde-boue doit être effectué en interposant la petite bague de renfort entre la vis et le garde-boue (voir **8A** - **Figure 8**) et en serrant la vis au couple prévu (**6±1 Nm**) avec une clé fixe de 8 mm (voir **8B** - **Figure 8**).

Trois types différents de garde-boue peuvent être fournis : le premier pour les modèles 66 et 888 (voir **A** - **Figure 8**), le second pour les modèles All Mountain (voir **B** - **Figure 8**) et le troisième pour les modèles Junior T et Z1 (voir **C** - **Figure 8**).

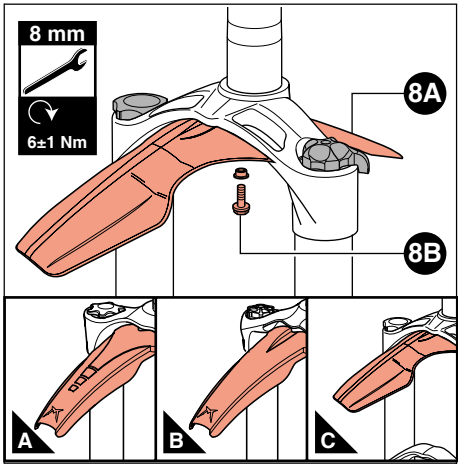



***Figure 8 -*** *Installation du garde-boue*

### 3.6 Installation du support du cintre

Les fourches à double té sont dotées de support pour le cintre. Le support du cintre peut être fourni avec la fourche ou acheté séparément.

#### 3.6.1 Installation du support du cintre sur les modèles à double té (sauf série 888)

Pour l'installation du support du cintre, respectez rigoureusement les instructions ci-après :

- Installez le segment de montage inférieur du support du cintre sur le té de direction supérieur (voir **9A** et **9B** - **Figure 9**).
- Veillez à centrer les trous de tous les éléments.
- Bloquez le segment de montage inférieur du support sur le té de direction supérieur en serrant les vis au couple de serrage prévu (**10±1 Nm**) avec une clé Allen de 5 mm (voir **9C** - **Figure 9**).
- Installez le cintre en le centrant dans le segment de montage inférieur du support (voir **9D** - **Figure 9**).
- Installez le segment de montage supérieur du support sur le cintre (voir **9E** - **Figure 9**).
- Veillez à centrer les trous des segments de montage supérieur et inférieur.
- Bloquez le cintre en serrant les vis au couple prévu (**10±1 Nm**) avec une clé Allen de 5 mm (voir **9F** - **Figure 9**).

Pour l'installation de cintres au diamètre différent, il est possible d'installer des « réductions » autour du cintre (entre le cintre et les deux segments de montage) pour maintenir celui-ci en position (voir **9G** – **Figure 9**).

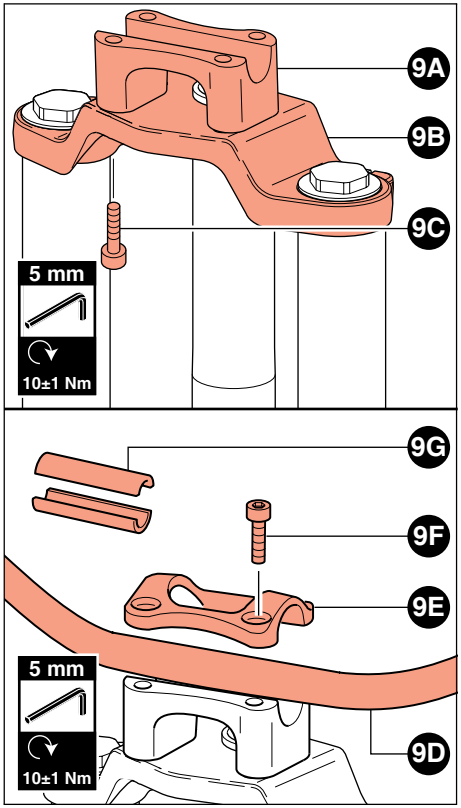



***Figure 9 -*** *Installation du support du cintre*

### 3.6.2 Installation du support du cintre sur la série 888

Pour l'installation du support du cintre, respectez rigoureusement les instructions ci-après :

- Installez le segment de montage inférieur du support du cintre sur le té de direction supérieur (voir **10A** et **10B** - **Figure 10**).
- Veillez à centrer les trous de tous les éléments.
- Bloquez le segment de montage inférieur du support sur le té de direction supérieur en serrant les vis au couple de serrage prévu (**6±1 Nm**) avec une clé Allen de 4 mm (voir **10C** - **Figure 10**).
- Installez le cintre en le centrant dans le segment de montage inférieur du support (voir **10D** - **Figure 10**).
- Installez le segment de montage supérieur du support sur le cintre (voir **10E** - **Figure 10**).
- Veillez à centrer les trous des segments de montage supérieur et inférieur.
- Bloquez le cintre en serrant les vis au couple prévu (**6±1 Nm**) avec une clé Allen de 4 mm (voir **10F** - **Figure 10**).

Pour l'installation de cintres au diamètre différent, il est possible d'installer des « réductions » autour du cintre (entre le cintre et les deux segments de montage) pour maintenir celui-ci en position (voir **10G** – **Figure 10**).

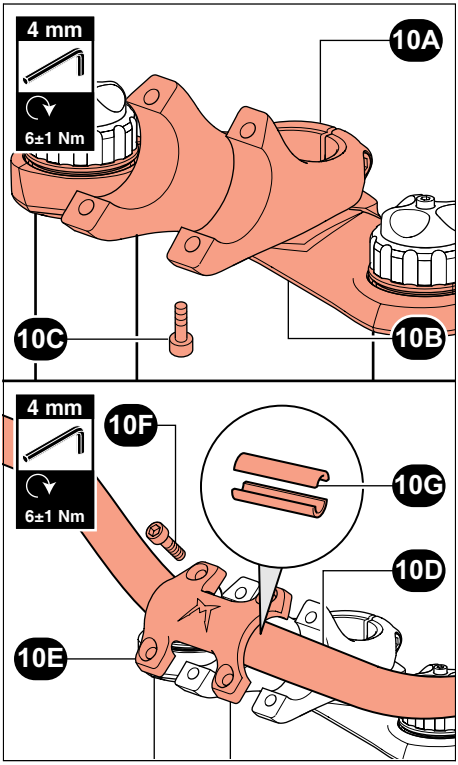



***Figure 10 -*** *Installation du support du cintre série 888*

**⚠ ATTENTION!**

***Quand l'aile est montée sur une 888 fourche, la position de la partie supérieure de la sommet doit être en correspondance à la ligne max sut la colonne.***

# 4 ENTRETIEN

## 4.1 Inconvénients - causes – solutions

Ce paragraphe indique quelques inconvénients qui peuvent se présenter lors de l'utilisation de la fourche ainsi que leur cause éventuelle et les solutions possibles.

Consultez toujours ce tableau avant toute intervention sur la fourche.

**ATTENTION!**

***Les opérations illustrées ci-après et marquées avec ce symbole***  ***doivent être effectuées uniquement auprès d'un centre d'assistance autorisé MARZOCCHI.***

***Tableau 6 -*** *Inconvénients - Causes - Solutions*

| Inconvénient | Cause probable | | Solutions |
|---|---|---|---|
| L'enfoncement initial de la fourche est trop élevé | Le ressort est trop souple ou l'huile est trop fluide | | Augmentez la précharge du ressort |
| | |  | Augmentez la précharge du ressort en remplaçant le tube de précharge |
| | |  | Vérifiez les niveaux de l'huile |
| | |  | Remplacez le ressort par un autre à constante plus élevée |
| | | | Augmentez la pression de l'air |
| La fourche arrive trop vite en fin de course même si l'enfoncement initial est celui conseillé | L'amortissement en compression est insuffisant |  | Augmentez l'amortissement en compression en modifiant les niveaux de l'huile |
| | | | Augmentez l'amortissement en compression à l'aide de la molette de réglage correspondante |
| La fourche arrive trop vite en fin de course ; la précharge maximale est insuffisante | Le ressort est trop souple ou l'huile est trop fluide |  | Vérifiez les niveaux de l'huile |
| | |  | Remplacez le ressort par un autre à constante plus élevée |
| | | | Augmentez la pression de l'air |
| La fourche n'effectue pas son débattement complet | Le ressort est trop dur, le niveau de l'huile est trop élevé |  | Vérifiez les niveaux de l'huile |
| | |  | Remplacez le ressort par un autre à constante plus basse |
| | | | Réduisez la pression de l'air |
| La détente de la fourche est trop rapide, trop violente après un impact | L'amortissement en détente est insuffisant | | Augmentez l'amortissement en détente |
| | |  | Changez l'huile (SAE 7,5) avec une autre de viscosité supérieure |
| La fourche talonne trop facilement | L'amortissement en compression est insuffisant | | Augmentez l'amortissement en compression en fin de débattement à l'aide de la molette de réglage correspondante |
| La direction tend à « survirer » pendant un virage | L'amortissement en détente est trop haut, le ressort est trop souple | | Réduisez l'amortissement en détente |
| | |  | Remplacez le ressort par un autre à constante plus élevée |

| Inconvénient | Cause probable | Solutions |
|---|---|---|
| La fourche se bloque en détente ou reste comprimée en cas d'impacts multiples | L'amortissement en détente est trop haut | Réduisez l'amortissement en détente |
| Bruit de collision en détente mais sans détente violente | L'amortissement en détente est trop haut | Réduisez l'amortissement en détente |
| « Anneau » d'huile sur les plongeurs | Les joints d'étanchéité sont sales | Remplacez tous les joints d'étanchéité |
| Grande quantité d'huile sur les plongeurs ou fuites d'huile des fourreaux | Les joints d'étanchéité sont endommagés, les plongeurs pourraient être endommagés | Remplacez les joints d'étanchéité et faites réviser les plongeurs |
| La fourche est « collante », elle ne marche pas aussi bien qu'au début | Les joints d'étanchéité sont sales, la fourche doit être entretenue | Remplacez tous les joints d'étanchéité |
| Fuite d'huile du fond de la fourche | L'écrou/la vis de fond est desserré/e | Serrez l'écrou ou la vis |
| | Le joint torique est endommagé | Remplacez le joint torique |
| Perte de sensibilité | Les bagues de glissement sont détériorées | Remplacez les bagues de glissement |
| | L'huile est usée | Vidangez l'huile |
| Bruit anormal provenant de la cartouche TAS | La cartouche TAS est endommagée | Adressez-vous à un centre d'assistance et faites vérifier le fonctionnement de la fourche |
| Le bouton de commande TAS tourne pendant l'emploi | | |

## 4.2 Tableau d'entretien périodique

Ce paragraphe décrit les opérations d'entretien périodique et en indique les intervalles correspondants.

**ATTENTION!**

***Les opérations illustrées ci-après et marquées avec ce symbole doivent être effectuées uniquement auprès d'un centre d'assistance autorisé MARZOCCHI.***

***Tableau 7 -*** *Tableau d'entretien périodique*

| Opérations d'entretien général | Emploi | |
|---|---|---|
| | Intensif | Normal |
| Vérification du serrage des boulons au couple prévu | Avant chaque emploi | |
| Nettoyage de la fourche | Après chaque emploi | |
| Contrôle de la pression de l'air | Avant chaque sortie | 10 heures |
| Purge de l'air (Monster) | Avant chaque sortie | 10 heures |
| Contrôle des joints d'étanchéité | 25 heures | 50 heures |
| Vidange de l'huile de la fourche | 50 heures | 100 heures |
| Vidange de l'huile de la cartouche TST | 25 heures | 50 heures |
| Remplacement des joints d'étanchéité de la fourche / de la cartouche TST / de la cartouche DOPPIO AIR | 50 heures | 100 heures |

MZ034

### 4.3 Conseils généraux pour l'entretien

L'installation, l'entretien et la réparation du système de suspension requièrent des connaissances spécifiques, des outils adaptés et de l'expérience. De simples notions générales de mécanique peuvent s'avérer insuffisantes pour installer et réparer correctement le système de suspension. Si vous méfiez de vos capacités, faites installer et/ou entretenir le système de suspension par un Centre d'Assistance autorisé Marzocchi. L'installation, l'entretien et la réparation incorrects du système de suspension peuvent occasionner des accidents, des lésions graves ou mortelles.

- Après un démontage, utilisez toujours des joints neufs originaux Marzocchi pour le remontage.
- Pour le serrage de deux vis ou de deux écrous proches l'un de l'autre, suivez toujours la séquence 1-2-1 et respectez les couples de serrage prévus (voir **Tableau 21 - Couple de serrage**).
- Pour le nettoyage de la fourche, n'utilisez en aucun cas de solvants inflammables ou corrosifs car ils pourraient endommager les joints d'étanchéité. Au besoin, utilisez des détergents spécifiques non corrosifs, ininflammables ou à seuil d'inflammabilité élevé.
- Si vous prévoyez une longue période d'inactivité du vélo, lubrifiez toutes les parties sujettes à des contacts, avec de l'huile pour fourches.
- Ne rejetez jamais dans la nature les lubrifiants, les solvants ou les détergents qui ne sont pas totalement biodégradables. Recueillez et conservez ces substances dans des conteneurs spécifiques puis éliminez-les conformément aux normes locales et nationales en vigueur.
- Tous les composants des fourches Marzocchi requièrent l'emploi d'outils métriques. Les outils en pouces (US) peuvent présenter des dimensions semblables à celles en millimètres mais peuvent endommager les vis et rendre impossible tout ultérieur vissage et dévissage.
- Utilisez toujours des tournevis de dimension et de forme adaptées aux types de vis à serrer et desserrer.
- Lorsque vous utilisez un tournevis pour monter ou démonter les joncs d'arrêt métalliques, les joints toriques, les bagues de glissement et les joints d'étanchéité, veillez à ne pas rayer ou entailler les composants manipulés avec la pointe du tournevis.
- N'effectuez aucune opération d'entretien et/ou de réglage si elle n'est pas expliquée dans ce manuel.
- En cas de doute concernant les soins, l'entretien ou l'utilisation du système de suspension, il convient de contacter directement le Centre d'Assistance le plus proche. Vous pouvez localiser ce centre d'assistance en consultant la liste des revendeurs jointe à ce manuel ou à l'adresse Internet www.marzocchi.com.
- Ce manuel n'a pas pour objectif d'expliquer le montage et le démontage sur le cadre du vélo de la fourche, de la roue, des organes de direction ou de tout autre composant lié directement ou indirectement à la suspension sans, toutefois, faire partie de celle-ci. Le constructeur Marzocchi se réserve le droit d'apporter toute modification à ses produits, à tout moment et sans préavis.
- Utilisez uniquement des pièces détachées originales Marzocchi.
- Opérez dans un lieu propre, rangé et bien éclairé. Évitez, si possible, d'entretenir la fourche en plein air.
- Pour conserver leur brillant d'origine, les fourches à surfaces polies doivent être traitées périodiquement avec de la pâte à polir pour carrosseries.
- Vérifiez rigoureusement qu'il n'y a pas de copeaux métalliques ou de poussière dans la zone de travail et sur les composants de la fourche.
- Ne modifiez en aucun cas les composants de la fourche.

## 4.4 Nettoyage de la fourche

Le cache-poussière est lubrifié par le constructeur avec de la graisse qui simplifie le glissement des plongeurs surtout après une longue période d'inactivité.
Avec l'emploi de la suspension, cette graisse peut fondre et adhérer aux plongeurs en donnant la sensation qu'il y a une fuite de lubrifiant. Vérifiez la suspension pour être sûrs qu'il ne s'agit pas d'une fuite d'huile effective.
Après chaque emploi du VTT, nettoyez avec soin les surfaces externes de la fourche en prêtant une attention particulière aux plongeurs et aux cache-poussière.

**⚠ ATTENTION!**

***En présence de fuites d'huile de la fourche, n'utilisez pas le VTT. Éliminez toute fuite d'huile avant d'utiliser à nouveau le vélo.***

**⚠ ATTENTION!**

***Des dépôts de boue et de poussières, s'ils ne sont pas éliminés immédiatement, peuvent endommager le système de suspension.***

## 4.5 Purge de l'air Monster

Cette opération doit être effectuée avec la fourche installée sur le vélo et complètement détendue (roue avant soulevée du sol).
La pression engendrée par l'air qui peut pénétrer dans les fourreaux lors de l'emploi peut produire un mal fonctionnement de la fourche du fait de la configuration particulière des joints d'étanchéité qui retiennent l'air à l'intérieur des fourreaux.

- Si la fourche ne fonctionne pas correctement ou que vous notez une perte de coulissement, procédez selon les instructions suivantes sur les deux fourreaux :
- À l'aide d'une clé Allen de 2 mm, dévissez la vis de purge située sur le bouchon afin d'éliminer l'air accumulé à l'intérieur du fourreau (voir **Figure 11**).
- Vérifiez l'état du joint d'étanchéité et, au besoin, remplacez-le.
- Serrez la vis de purge au couple prévu (**2±0,5 Nm**) en faisant attention à ne pas endommager le joint d'étanchéité.

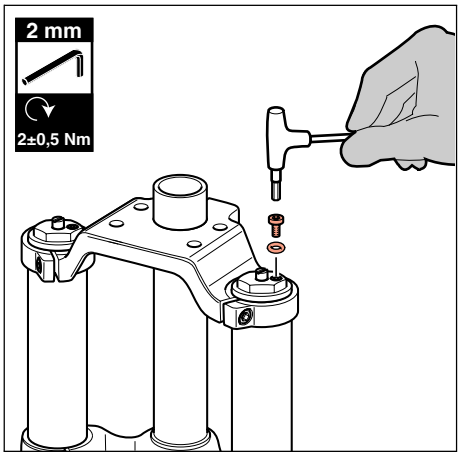



***Figure 11 -*** *Purge de l'air Monster*

# 5 RÉGLAGES

Un calibrage soigneux permet d'avoir un système de suspension très performant.
Ce paragraphe explique en séquence les opérations à effectuer pour une mise au point correcte des fourches Marzocchi.
Pour atteindre un calibrage optimal, il est nécessaire d'effectuer plusieurs essais afin de comprendre le dispositif de réglage à utiliser et le type d'intervention à effectuer. Effectuez cette opération en plein air, dans une zone sans trafic et libre de tout obstacle et d'autres dangers.
Le réglage optimal est influencé par la géométrie du cadre du VTT, le poids du cycliste, le type de terrain et les types d'obstacles sur ce terrain, mais aussi par des facteurs subjectifs liés au style de conduite; par conséquent, il n'est pas possible de fournir des données objectives sur le meilleur calibrage.
De toute façon, en suivant attentivement les instructions ci-après, vous pourrez obtenir dans peu de temps le calibrage le meilleur pour vos exigences.
Le calibrage de la fourche doit être effectué en agissant sur un seul dispositif à la fois selon l'ordre d'explication en prenant note de chaque opération effectuée et des résultats atteints.



**⚠ ATTENTION!**

***Pendant ces opérations, ne forcez jamais les dispositifs de réglage au-delà de leurs butées et ne pompez pas d'air au-delà de la pression conseillée.***

**⚠ ATTENTION!**

***Pour mettre sous pression la fourche, utilisez uniquement la pompe spéciale MARZOCCHI dotée de manomètre qui peut être achetée auprès de tout centre autorisé Marzocchi. L'emploi de toute autre pompe peut compromettre les opérations de gonflage et provoquer un fonctionnement incorrect ou des dommages à la fourche et, par conséquent, des accidents et des lésions graves ou mortelles.***

**NOTE**

*Une fois le résultat optimal atteint, il est conseillé de prendre note des « clicks » ou des tours effectués par le dispositif de réglage à partir de la position complètement fermée (dispositif tourné dans le sens horaire) afin de pouvoir rétablir ce réglage en cas d'éventuelles modifications.*

## 5.1 Kits de réglage et ressorts

Pour en savoir plus sur les kits d'augmentation du débattement, les kits de réglage et les ressorts à constante (**K**) différente, consultez le site web www.marzocchi.com.

## 5.2 Précharge du ressort

La précharge du ressort optimale est celle qui permet d'obtenir le SAG souhaité, c'est à dire l'enfoncement de la fourche dû au seul poids du cycliste (voir **par. 5.4 SAG**).

Selon le modèle de fourche choisi, la précharge du ressort peut être réglée avec des dispositifs de réglage mécaniques ou en modifiant la pression de l'air contenu dans le fourreau.
Sur les modèles à réglage mécanique, chaque tour de la molette de réglage correspond à une compression du ressort de 1 mm.

**NOTE**

*Les fourches avec réglage mécanique de la précharge sortent de l'usine avec une valeur de précharge minimum correspondant à la molette de réglage complètement tournée dans le sens antihoraire.* ***Le ressort est en tout cas légèrement préchargé pour contraster les frottements au départ.***

## 5.3 Air Positif

L'air positif est l'élément élastique des fourches à air. La pression optimale de l'air positif permet d'obtenir le SAG souhaité (voir **par. 5.4 SAG**).

## 5.4 SAG

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

**Comment se mesure-t-il SAG**
Pour mesurer le SAG, respectez ces simples opérations :

- Mesurez la partie de la fourche comprise entre le té inférieur et le cache-poussière (réf. **A** - **Figure 12**) et annotez cette valeur comme « **H1** ».
- Montez sur le vélo et répétez le mesurage (réf. **B** - **Figure 12**) en annotant cette valeur comme « **H2** ».

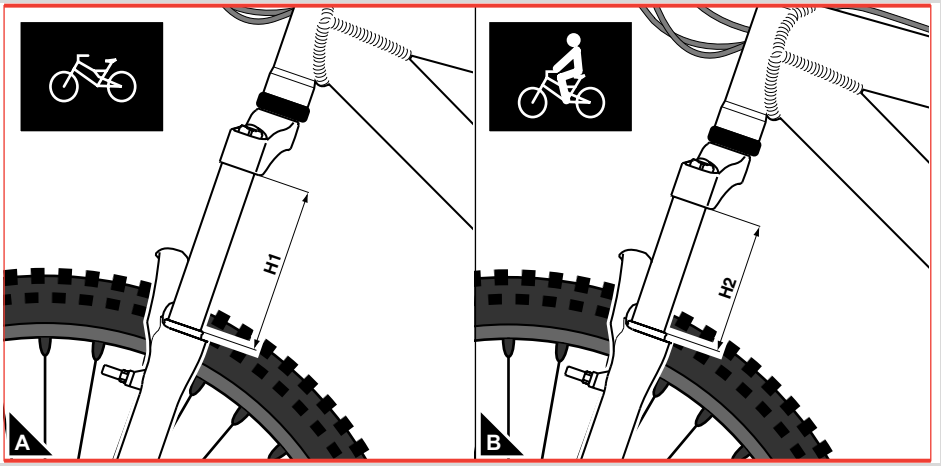



***Figure 12 -*** *Comment mesurer le SAG*

**SAG = H1 - H2**

**Comment obtenir le SAG optimal**

Le SAG optimal correspond à 15-20% pour les fourches « XC » et à 25-30% pour les fourches « Freeride ».

Pour calculer le SAG optimal de votre fourche, il suffit d'effectuer l'opération suivante :

**SAG = T x S** (T = débattement total; S = pourcentage d'enfoncement conseillé).

### 5.5 Air Négatif

L'introduction d'air sous pression par le biais du clapet permet de modifier l'amortissement des forces engendrées lors de la phase de détente de la fourche.
En augmentant la pression à l'intérieur de la fourche, la force nécessaire au coulissement de la fourche augmente.
En outre l'air négatif permet de régler la valeur de débattement maximal dans une plage de 20 mm.
En augmentant la pression à l'intérieur de la fourche, le débattement se réduit.

### 5.6 PAR – Progression de l'air en fin de débattement

L'introduction d'air sous pression par le biais du clapet permet de modifier l'amortissement des forces engendrées lors de la phase de compression en fin de débattement.
Une augmentation de la pression à l'intérieur de la fourche correspond à une augmentation du freinage hydraulique pendant la phase finale de compression.

### 5.7 Réglage de la détente

Le réglage de la détente permet de contrôler la vitesse d'extension de la fourche suite à une compression.
Un réglage correct de la vitesse de détente permet d'obtenir un vélo stable en mesure de copier fidèlement avec la roue les obstacles sur le terrain.
Un réglage trop réactif de la fourche produit une instabilité du train avant et un balancement du VTT. Un réglage trop lent, au contraire, peut entraîner des problèmes lorsque le cycliste rencontre des obstacles multiples car la suspension n'est pas en mesure de revenir à la position de détente complète entre un obstacle et l'autre.
Le réglage de la vitesse de détente s'effectue à l'aide de dispositifs de réglage internes ou externes.

### 5.8 Réglage de la compression

Le réglage de la compression permet d'en régler la vitesse correspondante.
Le réglage de la compression peut être effectué à la discrétion du vététiste et doit être tel à prévenir un enfoncement de la suspension jusqu'en fin de course.

**⚠ ATTENTION!**

***Si la fourche talonne, réglez immédiatement la compression ou vérifiez le niveau de l'huile. Un réglage incorrect de la compression peut endommager la fourche et occasionner des accidents et des lésions graves ou mortelles. Le réglage du niveau de l'huile doit être effectué uniquement par un centre suspensions autorisé ou un technicien qualifié.***

Un réglage "dur" de l'amortissement en compression assure une plus grande stabilité et, par conséquent, permet une conduite plus agressive en tournant le VTT plus réactif; vice versa, un réglage plus "souple" entraîne un degré de stabilité inférieur à l'avantage d'une conduite plus "tranquille".
Selon le modèle de fourche choisi, le réglage de la compression permet de contrôler l'amortissement en compression le long du débattement complet ou en fin de débattement.

### 5.9 ETA (Extension Travel Adjustment)

La cartouche ETA permet le réglage "en marche" de l'amortissement en détente en limitant le débattement de la fourche à 30 mm.

La commande a deux positions:
**Position LOCK**
En tournant le pommeau dans le sens horaire, la cartouche ETA est activée.
Dans cette position, la fourche reste comprimée lorsque le vélo roule sur des terrains cahoteux ; toute ultérieure aspérité rencontrée contribue à comprimer davantage la fourche.
Cette position est conseillée seulement pour affronter des côtes raides et difficiles.

**Position UNLOCK**
En tournant le pommeau dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, le fonctionnement normal de la fourche est rétabli et la cartouche ETA est désactivée.

**⚠ ATTENTION!**

***N'utilisez JAMAIS la position « LOCK » lorsque vous affrontez des descentes abruptes. La suspension ne réagirait pas de manière correcte en cas d'impacts contre des obstacles ce qui pourrait produire la perte du contrôle du vélo, un accident et des lésions graves ou même la mort.***



MZ034

## 5.10 TAS (Système de Réglage Débattement)

Outre la possibilité de régler « en marche » l'amortissement en détente en réduisant la longueur de la fourche tout en maintenant un débattement de 30 mm (voir **par. 5.9 ETA (Extension Travel Adjustment)**), la cartouche TAS permet de modifier le débattement maximum et la longueur de la fourche pour l'adapter aux exigences du vététiste et à la géométrie du cadre.

**⚠ ATTENTION!**

***Avant d'utiliser la cartouche TAS, éliminez complètement l'air de la chambre du fourreau droit et, par la suite, rétablissez la pression de fonctionnement correcte.***

- En tournant la molette située sur le fond du fourreau dans le sens des aiguilles d'une montre, le débattement maximum et la longueur de la fourche se réduisent.
- En tournant cette molette dans le sens contraire, le débattement maximum et la longueur de la fourche augmentent.

**⚠ ATTENTION!**

***Ne forcez jamais au-delà de la butée la molette de réglage. La fourche pourrait s'endommager et provoquer des accidents et des lésions graves ou mortelles.***

## 5.11 TST (Terrain Selection Technology)

Le système TST permet de régler l'amortissement de la suspension.
La cartouche TST est dotée d'un dispositif de réglage de l'amortissement en détente sur la partie inférieure et d'un dispositif de réglage de l'amortissement en compression à 5 positions sur la partie supérieure.
Ceci permet au vététiste d'atteindre le réglage optimal en fonction du terrain sur lequel il roule.
Le dispositif de réglage supérieur a cinq positions principales, voire (CL), (+), (AM), (-) et (DS), qui permet au cycliste de régler au mieux la fourche par rapport au terrain (voir **Tableau 8**).

***Tableau 8 -*** *Positions de réglage TST*

| | |
|---|---|
| **D S** | Réglage optimal pour la descente |
| **-** | Réglage optimal pour "All Mountain" |
| **A M** | |
| **+** | |
| **C L** | Réglage optimal pour les montées, fourche bloquée |

**⚠ ATTENTION!**

***N'utilisez JAMAIS la position « CL » lorsque vous affrontez des descentes abruptes. La suspension ne réagirait pas de manière correcte en cas d'impacts contre des obstacles ce qui pourrait produire la perte du contrôle du vélo, un accident et des lésions graves ou même la mort***

## 5.12 Commande à distance pour cartouche TST

La cartouche TST peut être dotée, sur demande, d'une commande à distance à installer sur le côté droit du cintre.
La commande à distance permet de bloquer la fourche sans enlever les mains du cintre.
La commande se compose essentiellement d'un levier d'actionnement et d'un bouton de relâchement.
En agissant sur le levier, la fourche se bloque, pareillement à la rotation de la molette de réglage TST sur la position « CL » ; le blocage est obtenu indépendamment de la position de la molette de réglage TST présente sur la fourche.
Après le blocage, en agissant sur le bouton de relâchement, il est possible de rétablir le réglage sélectionné auparavant avec la molette TST.

**⚠ ATTENTION!**

***N'utilisez JAMAIS la position « CL » lorsque vous affrontez des descentes abruptes. La suspension ne réagirait pas de manière correcte en cas d'impacts contre des obstacles ce qui pourrait produire la perte du contrôle du vélo, un accident et des lésions graves ou même la mort***

### 5.13 RC2

Ce système de nouvelle conception permet de régler tant l'amortissement en détente et en compression à l'aide des deux molettes de réglage à l'extérieur du fourreau droit, que la précharge du ressort.

- Le réglage de la **détente** permet de contrôler la vitesse d'extension de la fourche suite à une compression. En tournant la molette dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement en détente augmente et la fourche sera plus lente pendant la phase de détente. En tournant la molette dans le sens contraire, la détente de la fourche sera plus rapide.
- Le réglage de la **compression** s'effectue à l'aide d'une soupape du type « speed sensitive » située sur le fond du fourreau droit. En tournant la molette dans le sens des aiguilles d'une montre, la fourche sera plus sensible pendant la phase d'amortissement ; en tournant la molette dans le sens contraire, la sensibilité d'amortissement de la fourche se réduit.
- Sur les fourches Z1 et 66 la **précharge** se règle en modifiant la pression de l'air positif, alors que sur les modèles 888 ce réglage s'effectue en tournant la molette avec bague située au sommet de la fourche. En modifiant la précharge, la fourche devient plus résistante contre le talonnement, ce qui permet d'attendre le SAG initial souhaité (voir **par. 5.4 SAG**).

**NOTE**

*Quelquefois il peut s'avérer nécessaire de modifier le niveau de l'huile pour atteindre un réglage optimal. L'augmentation du niveau de l'huile est un réglage assez délicat qui devrait être confié uniquement à un Centre d'Assistance Marzocchi. Adressez-vous à un Centre d'assistance autorisé Marzocchi si vous devez modifier le niveau de l'huile.*

### 5.14 RC2X

Ce système représente l'évolution du RC2 et se complète avec une cartouche X installée sur le fourreau gauche qui assure le contrôle du talonnement de la fourche en fin de débattement.

- Le réglage de la **détente** permet de contrôler la vitesse d'extension de la fourche suite à une compression. En tournant la molette dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement en détente augmente et la fourche sera plus lente pendant la phase de détente. En tournant la molette dans le sens contraire, la détente de la fourche sera plus rapide.
- Le réglage de la **compression** s'effectue à l'aide d'une soupape du type « speed sensitive » située sur le fond du fourreau droit. En tournant la molette dans le sens des aiguilles d'une montre, la fourche sera plus sensible pendant la phase d'amortissement ; en tournant la molette dans le sens contraire, la sensibilité d'amortissement de la fourche se réduit.
- Sur les fourches 66 la **précharge** se règle en modifiant la pression de l'air positif, alors que sur les modèles 888 ce réglage s'effectue en tournant la molette avec bague située au sommet des deux fourreaux de la fourche. En modifiant la précharge, la fourche devient plus résistante contre le talonnement, ce qui permet d'attendre le SAG initial souhaité (voir **par. 5.4 SAG**).

**NOTE**

*Quelquefois il peut s'avérer nécessaire de modifier le niveau de l'huile pour atteindre un réglage optimal. L'augmentation du niveau de l'huile est un réglage assez délicat qui devrait être confié uniquement à un Centre d'Assistance Marzocchi. Adressez-vous à un Centre d'assistance autorisé Marzocchi si vous devez modifier le niveau de l'huile.*

***Tableau 9 -*** *Réglages de la fourche*

| | Réglages | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Précharge du ressort avec réglage extérieur | Précharge du ressort avec air | Air positif (système ressort) | Air négatif | PAR – Progression de l'air en fin de débattement | Réglage détente intérieur | Réglage détente extérieur | Molette de reglage compression externe | Réglage compression en fin de débattement | ETA (Extension Travel Adjust) | TAS (Travel Adjustement Technology) | TST (Terrain Selection Technology) | TST (Terrain Selection Technology) avec commande a distance * | Ref. Tableau |
| **Marathon Race** | | | X2 | Gau. | Gau. | | Dr. | | | | | Dr. | RC | Tab. 11 |
| **Marathon SL Doppio Air** | | | X2 | Gau. | Gau. | | Dr. | | | | | Dr. | RC | Tab. 11 |
| **Marathon XC** | | | Dr. | | | | Dr. | | | Gau. | Gau. | Dr. | RC | Tab. 11 |
| **MX Pro Race** | | | X2 | | | | Dr. | | | | | | | Tab. 12 |
| **MX Pro SL** | | | X2 | | | | Dr. | | | | | Dr. | RC | Tab. 12 |
| **MX Pro** | | | X2 | | | | Dr. | | | | | | | Tab. 12 |
| **MX Pro + ETA** | | | Dr. | | | | Dr. | | | Gau. | | | | Tab. 12 |
| **MX Pro + TAS** | | | Dr. | | | | Dr. | | | Gau. | Gau. | | | Tab. 12 |
| **MX Comp** | | | X2 | | | Dr. | | | | | | | | Tab. 12 |
| **MX Comp + ETA** | | | Dr. | | | Dr. | | | | Gau. | | | | Tab. 12 |
| **MX Comp + TAS** | | | Dr. | | | Dr. | | | | Gau. | Gau. | | | Tab. 12 |
| **All Mountain SL** | | | X2 | Gau. | Gau. | | Dr. | | | | | Dr. | RC | Tab. 13 |
| **All Mountain I** | | | Dr. | | | | Dr. | | | Gau. | Gau. | Dr. | RC | Tab. 13 |
| **All Mountain I + ETA** | | | Dr. | | | | Dr. | | | Gau. | | Dr. | RC | Tab. 13 |
| **All Mountain II** | | | X2 | | | | Dr. | Gau. | | | | | | Tab. 13 |
| **All Mountain II + ETA** | | | Dr. | | | | | | | Gau. | | | | Tab. 13 |
| **All Mountain II + TAS** | | | Dr. | | | | Dr. | | | Gau. | Gau. | | | Tab. 13 |
| **All Mountain III** | | | X2 | | | | Dr. | | | | | | | Tab. 13 |
| **Z1 SL Doppio Air** | | | X2 | Gau. | Gau. | | Dr. | Dr. | | | | | | Tab. 14 |
| **Z1 Light** | | Gau. | Dr. | | | | Dr. | Dr. | | | | | | Tab. 14 |
| **Z1 Light + ETA** | | | Dr. | | | | Dr. | Dr. | | Gau. | | | | Tab. 14 |
| **Z1 Sport** | | X2 | | | | | Dr. | Gau. | | | | | | Tab. 14 |
| **Z1 Sport + ETA** | | Dr. | | | | | Dr. | | | Gau. | | | | Tab. 14 |
| **66 SL** | | | X2 | Gau. | Gau. | | Dr. | Dr. | | | | | | Tab. 15 |
| **66 RC2X** | | X2 | | | | | Dr. | Dr. | Gau. | | | | | Tab. 15 |
| **66 Light** | | Gau. | Dr. | | | | Dr. | Dr. | | | | | | Tab. 15 |
| **66 Light + ETA** | | | Dr. | | | | Dr. | Dr. | | Gau. | | | | Tab. 15 |
| **66 VF** | | X2 | | | | Dr. | | | | | | | | Tab. 15 |
| **66 VF2** | | X2 | | | | | Dr. | Gau. | | | | | | Tab. 15 |
| **66 VF2 + ETA** | | Dr. | | | | | Dr. | | | Gau. | | | | Tab. 15 |
| **66 VF2LT** | | X2 | | | | | Dr. | Gau. | | | | | | Tab. 15 |
| **Dirt Jumper 1** | | X2 | | | | | Dr. | Gau. | | | | | | Tab. 16 |
| **Dirt Jumper 2** | | X2 | | | | | Dr. | | | | | | | Tab. 16 |
| **Dirt Jumper 3** | | X2 | | | | Dr. | | | | | | | | Tab. 16 |

| | Réglages | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Précharge du ressort avec réglage extérieur | Précharge du ressort avec air | Air positif (système ressort) | Air négatif | PAR – Progression de l'air en fin de débattement | Réglage détente intérieur | Réglage détente extérieur | Molette de reglage compression externe | Réglage compression en fin de débattement | ETA (Extension Travel Adjust) | TAS (Travel Adjustement Technology) | TST (Terrain Selection Technology) | TST (Terrain Selection Technology) avec commande a distance * | Ref. Tableau |
| **D-Street 24"** | | **X2** | | | | | | | | | | | | **Tab. 17** |
| **888 RC2X** | **X2** | | | | | | **Dr.** | **Dr.** | | | | | | **Tab. 18** |
| **888 RC2** | **Dr.** | | | | | | **Dr.** | **Dr.** | **Gau.** | | | | | **Tab. 18** |
| **888 VF2** | | | | | | | **Dr.** | **Gau.** | | | | | | **Tab. 18** |
| **888 VF** | | | | | | **Dr.** | | | | | | | | **Tab. 18** |
| **Monster** | | | | | | | **Dr.** | **Dr.** | **Gau.** | | | | | **Tab. 19** |
| **Junior T** | **X2** | | | | | | | | | | | | | **Tab. 20** |

* Configuration en option

***Tableau 10** - Légende Tableau*

| | |
|---|---|
| **X2** | Réglage sur les deux jambages |
| **Dr.** | Réglage sur le jambage droit |
| **Gau.** | Réglage sur le jambage gauche |
| **RC** | Commande a distance sur cintre |



⚠ **ATTENTION!**

***Les références droite et gauche se rapportent aux conventions citées dans le par. 1.1.1.***

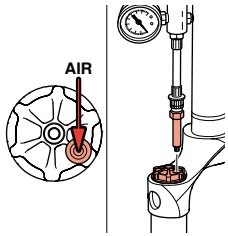
# 6 TABLEAUX RÉCAPITULATIFS

Les tableaux suivants résument les caractéristiques principales des modèles de la gamme « Marzocchi Bomber », indiquent les réglages possibles et expliquent comment ces réglages doivent être effectués.

***Tableau 11 -*** *Marathon*

| Marathon | | | |
|---|---|---|---|
| | **Marathon Race** | **Marathon SL Doppio Air** | **Marathon XC** |
| **Diamètre fourche** | ø 30 mm | | |
| **Débattements disponibles** | 80 mm | 100 mm - 120 mm (réglable par air négatif) | 100 mm - 120 mm (réglable par TAS) |
| **Type de bas de fourche** | Standard | | |
| **Dimension maxi disque** | Post Mount 6” | | |
| **Pattes frein V-brake** | Type démontable | | |
| **Dimensions maxi roue** | 2.2” x 26” | | |

**Marathon Race** **Marathon SL Doppio Air** **Marathon XC**

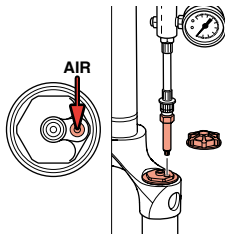



**Air positif cartouche TST - Plongeur droit**

Ôtez le bouchon de protection marqué « AIR » et tournez la molette de réglage de la cartouche TST jusqu’à découvrir la valve de l’air.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu’à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection et rétablissez le réglage correct à l’aide de la molette TST

**Marathon Race** **Marathon SL Doppio Air**



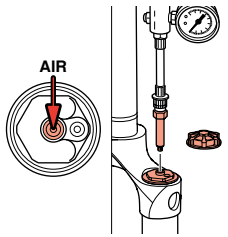

**Air positif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Plongeur gauche Dévissez et ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve située à l’extérieur et pompez jusqu’à atteindre la pression souhaitée.

Vissez à fond le bouchon de protection

**Marathon Race** **Marathon SL Doppio Air**



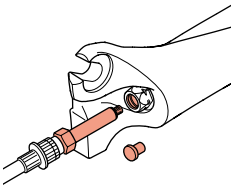

**Air négatif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Dévissez et ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve située à l’intérieur et pompez jusqu’à atteindre la pression souhaitée.

Vissez à fond le bouchon de protection

**Marathon Race** **Marathon SL Doppio Air**



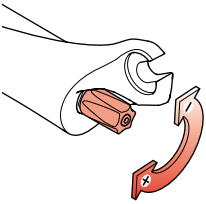
**Air PAR cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Ôtez le bouchon de protection en caoutchouc.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée.

Serrez à nouveau le bouchon de protection en caoutchouc

**Marathon Race** **Marathon SL Doppio Air** **Marathon XC**

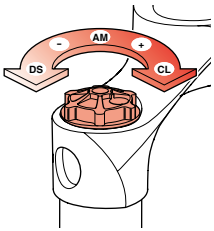


**Réglage de la détente par dispositif de réglage externe - Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente

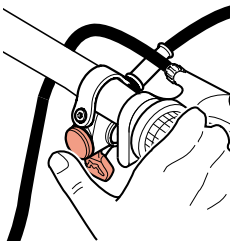
**Marathon Race** **Marathon SL Doppio Air** **Marathon XC**




**TST - Plongeur droit**

En tournant la molette il est possible de régler l'amortissement en phase de compression et, par conséquent, d'adapter le comportement de la fourche au type de terrain.
DSRéglage optimal pour la descente
- , AM , +Réglage optimal pour terrains "all mountain".
CLRéglage optimal pour les montées, fourche bloquée

**Marathon Race** **Marathon SL Doppio Air** **Marathon XC**

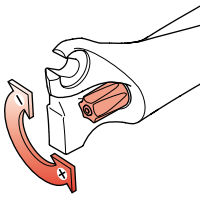


**TST avec commande à distance (Commande à distance installée sous le cintre à droite - Seulement sur version avec option TST avec commande à distance)**

En tirant sur le levier il est possible de modifier la configuration hydraulique de la fourche et d'atteindre un réglage plus favorable pour affronter la montée correspondant à la position "CL" de la cartouche TST, indépendamment de la position de la molette de réglage présente sur la fourche.

Après le blocage, en agissant sur le bouton de relâchement, il est possible de rétablir le réglage sélectionné auparavant avec la molette TST

**Marathon XC**



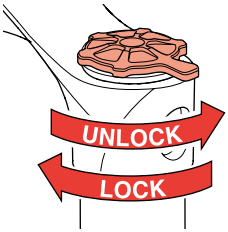
**TAS - Plongeur gauche**
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre le débattement maximum et la longueur de la fourche se réduisent. En tournant dans le sens contraire le débattement maximum et la longueur de la fourche augmentent.

Avant de régler la cartouche TAS, éliminez complètement l'air de la chambre d'air positif du fourreau droit et, par la suite, rétablissez la pression de fonctionnement correcte



MZ034

## Marathon XC




**ETA - Plongeur gauche**

Tournez la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour activer le fonctionnement de la cartouche ETA.

Tournez la molette dans le sens contraire pour rétablir le fonctionnement normal de la suspension

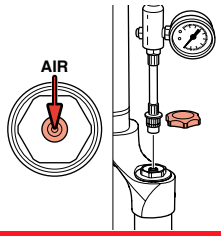
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Poids du cycliste** | Kg | 55 ÷ 70 | 70 ÷ 80 | 80 ÷ 95 | 95 ÷ 110+ |
| | lbs | 120 ÷ 155 | 155 ÷ 180 | 180 ÷ 210 | 210 ÷ 220+ |
| **Pression air positif** | bar | 2.00 ÷ 2.75 | 2.40 ÷ 3.10 | 2.90 ÷ 3.80 | 3.60 ÷ 4.50 |
| | psi | 30 ÷ 40 | 35 ÷ 45 | 42 ÷ 52 | 52 ÷ 65 |
| **Pression air positif (plongeur TST)** | bar | ≤ 2.00 | 2.00 ÷ 2.75 | 2.75 ÷ 3.40 | ≥ 4.20 |
| | psi | ≤ 30 | 30 ÷ 40 | 40 ÷ 50 | ≥ 60 |
| **Pression air négatif** | bar | 5.00 ÷ 15.00 | | | |
| | psi | 73 ÷ 217 | | | |
| **Pression air PAR** | bar | 0 ÷ 2.00 | | | |
| | psi | 0 ÷ 30 | | | |

*Tableau 12 - MX*

## MX

| | MX PRo Race | MX Pro SL | MX Pro | MX Comp |
|---|---|---|---|---|
| **Diamètre fourche** | ø 30 mm | | | |
| **Débattements disponibles** | 85 mm | 105 mm - 120 mm | 100 mm - 120 mm | 85 mm- 105 mm 120 mm |
| **Type de bas de fourche** | Standard | | | |
| **Dimension maxi disque** | Post Mount 6" | | | |
| **Pattes frein V-brake** | Type démontable | | | |
| **Dimensions maxi roue** | 2.2" x 26" | | | |

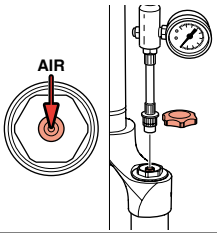
**MX Pro Race** **MX Pro** **MX Comp**




**Air positif - Sur les deux plongeurs**
**(Sur les deux plongeurs - Seulement à droite pour versions avec option + ETA)**

Ôtez le bouchon de protection.
Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection

**MX Pro SL**

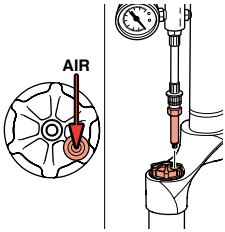



**Air positif - Plongeur gauche**

Ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection

**MX Pro SL**



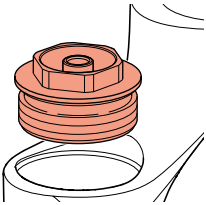

**Air positif cartouche TST - Plongeur droit**

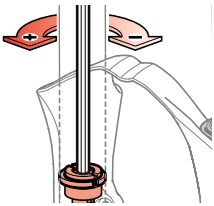
Ôtez le bouchon de protection en caoutchouc marqué « AIR » et tournez la molette TST jusqu'à découvrir la valve de l'air.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée.

Serrez à nouveau le bouchon de protection en caoutchouc et rétablissez le réglage correct à l'aide de la molette TST

**MX Comp**

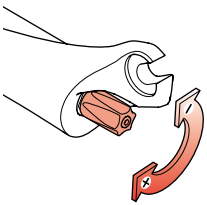




**Réglage de la détente par dispositif de réglage interne - Plongeur droit**

À l'aide d'un extracteur de chevilles, éliminez complètement la pression à l'intérieur du plongeur droit.
Dévissez et ôtez le bouchon de protection à l'aide d'une clé à pipe de 21 mm.
Introduisez dans le plongeur la barre hexagonale fournie en faisant attention à centrer la fente de la vis de réglage.
En tournant la vis de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.
En tournant la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente.
Après le réglage, replacez le bouchon de protection et serrez au couple prévu.
Rétablissez la pression de l'air correcte

**MX Pro Race** **MX Pro SL** **MX Pro**

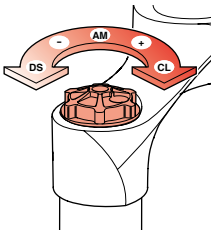


**Réglage de la détente par dispositif de réglage externe - Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente

**MX Pro SL**

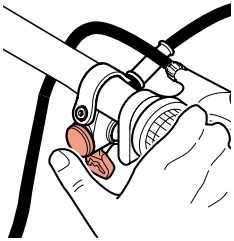



**TST - Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage il est possible de régler l'amortissement en phase de compression et, par conséquent, d'adapter le comportement de la fourche au type de terrain.

DSRéglage optimal pour la descente
- , AM , +Réglage optimal pour terrains "all mountain".
CLRéglage optimal pour les montées, fourche bloquée

**MX Pro SL**

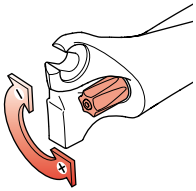


**TST avec commande à distance (Commande à distance installée sous le cintre à droite - Seulement sur version avec option TST avec commande à distance)**

En tirant sur le levier il est possible de modifier la configuration hydraulique de la fourche et d'atteindre un réglage plus favorable pour affronter la montée correspondant à la position "CL" de la cartouche TST, indépendamment de la position de la molette de réglage présente sur la fourche

Après le blocage, en agissant sur le bouton de relâchement, il est possible de rétablir le réglage sélectionné auparavant avec la molette TST

**MX Pro** **MX Comp**



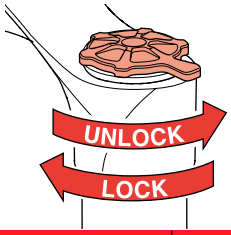
**TAS - Plongeur gauche (Seulement pour version avec option + TAS)**

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre le débattement maximum et la longueur de la fourche se réduisent.

En tournant dans le sens contraire le débattement maximum et la longueur de la fourche augmentent.

Avant de régler la cartouche TAS, éliminez complètement l'air de la chambre d'air positif du fourreau droit et, par la suite, rétablissez la pression de fonctionnement correcte

**MX Pro** **MX Comp**




**ETA - Plongeur gauche (Seulement pour version avec option + ETA / + TAS)**

Tournez la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour activer le fonctionnement de la cartouche ETA.

Tournez la molette dans le sens contraire pour rétablir le fonctionnement normal de la suspension

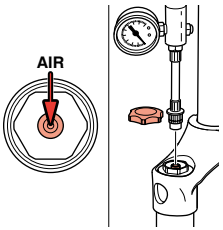
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Poids du cycliste** | Kg | 55 ÷ 70 | 70 ÷ 80 | 80 ÷ 95 | 95 ÷ 110+ |
| | lbs | 120 ÷ 155 | 155 ÷ 180 | 180 ÷ 210 | 210 ÷ 220+ |
| **Pression air positif** | bar | 2.00 ÷ 2.75 | 2.40 ÷ 3.10 | 2.90 ÷ 3.80 | 3.60 ÷ 4.50 |
| | psi | 30 ÷ 40 | 35 ÷ 45 | 42 ÷ 52 | 52 ÷ 65 |
| **Pression air positif (plongeur TST)** | bar | ≤ 2.00 | 2.00 ÷ 2.75 | 2.75 ÷ 3.40 | ≥ 4.20 |
| | psi | ≤ 30 | 30 ÷ 40 | 40 ÷ 50 | ≥ 60 |

***Tableau 13 -*** *All Mountain*

| All Mountain | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **All Mountain SL** | **All Mountain I All Mountain II** | **All Mountain I ETA** | **All Mountain III** |
| **Diamètre fourche** | ø 32 mm | | | |
| **Débattements disponibles** | 130 mm-150 mm* | 130 mm-150 mm*** | 150 mm | 130 mm |
| **Type de bas de fourche** | Standard | | | |
| **Dimension maxi disque** | Post Mount 6" ** | | | |
| **Pattes frein V-brake** | Non | | | |
| **Dimensions maxi roue** | 2.8" x 26" | | | |

* réglable par air négatif
** L'installation du disque de 8" n'est possible qu'avec adaptateur spécial fourni par le fabricant du système de freinage
*** réglable par TAS

**All Mountain II** **All Mountain III**

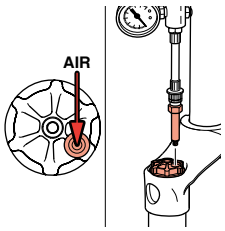



**Air positif - Sur les deux plongeurs (Seulement à droite pour versions avec option + ETA / + TAS)**

Ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection

**All Mountain SL** **All Mountain I** **All Mountain I ETA**

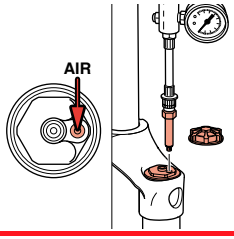



**Air positif cartouche TST - Plongeur droit**

Ôtez le bouchon de protection en caoutchouc marqué « AIR » et tournez la molette TST jusqu'à découvrir la valve de l'air.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection en caoutchouc et rétablissez le réglage correct à l'aide de la molette TST

**All Mountain SL**

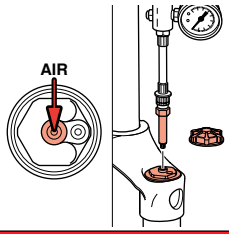



**Air positif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Dévissez et ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve située à l'extérieur et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée.
Vissez à fond le bouchon de protection

**All Mountain SL**

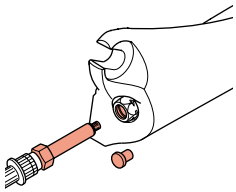



**Air négatif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Dévissez et ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve située à l'intérieur et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Vissez à fond le bouchon de protection

**All Mountain SL**

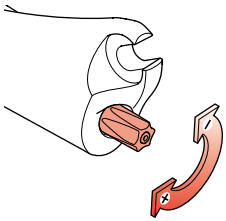


**Air PAR cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Ôtez le bouchon de protection en caoutchouc.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection en caoutchouc

**All Mountain SL All Mountain I All Mountain II All Mountain III All Mountain I ETA**

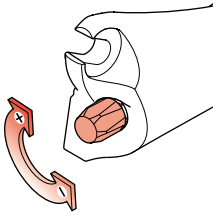


**Réglage de la détente par dispositif de réglage externe Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente

**All Mountain II**

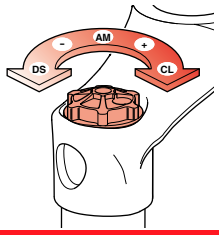


**Réglage de la compression par dispositif de réglage externe - Plongeur gauche (Pas présent sur les versions avec option + ETA / + TAS)**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression augmente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression se réduit

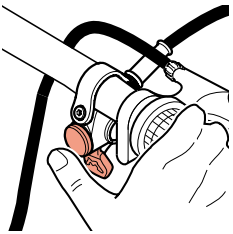
**All Mountain SL All Mountain I All Mountain I ETA**




**TST - Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage il est possible de régler l'amortissement en phase de compression et, par conséquent, d'adapter le comportement de la fourche au type de terrain.
DS Réglage optimal pour la descente
- , AM , + Réglage optimal pour terrains "all mountain".
CL Réglage optimal pour les montées, fourche bloquée

**All Mountain SL** **All Mountain I** **All Mountain I ETA**

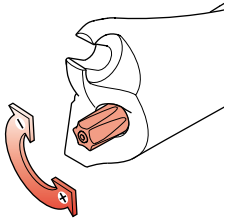


**TST avec commande à distance (Commande à distance installée sous le cintre à droite - Seulement sur version avec option TST avec commande à distance)**

En tirant sur le levier il est possible de modifier la configuration hydraulique de la fourche et d'atteindre un réglage plus favorable pour affronter la montée correspondant à la position "CL" de la cartouche TST, indépendamment de la position de la molette de réglage présente sur la fourche.

Après le blocage, en agissant sur le bouton de relâchement, il est possible de rétablir le réglage sélectionné auparavant avec la molette TST

**All Mountain I** **All Mountain II**

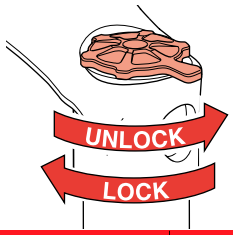


**TAS - Plongeur gauche (Seulement sur version avec option + TAS)**

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre le débattement maximum et la longueur de la fourche se réduisent.
En tournant dans le sens contraire le débattement maximum et la longueur de la fourche augmentent.

Avant de régler la cartouche TAS, éliminez complètement l'air de la chambre d'air positif du fourreau droit et, par la suite, rétablissez la pression de fonctionnement correcte

**All Mountain I** **All Mountain II** **All Mountain I ETA**




**ETA - Plongeur gauche (Seulement sur version avec option + ETA / + TAS)**

Tournez la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour activer le fonctionnement de la cartouche ETA.

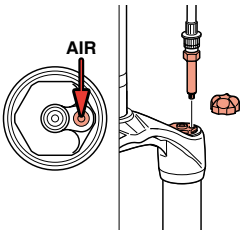
Tournez la molette dans le sens contraire pour rétablir le fonctionnement normal de la suspension

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Poids du cycliste** | Kg | 55 ÷ 70 | 70 ÷ 80 | 80 ÷ 95 | 95 ÷ 110+ |
| | lbs | 120 ÷ 155 | 155 ÷ 180 | 180 ÷ 210 | 210 ÷ 220+ |
| **Pression air positif** | bar | 2.00 ÷ 2.75 | 2.40 ÷ 3.10 | 2.90 ÷ 3.80 | 3.60 ÷ 4.50 |
| | psi | 30 ÷ 40 | 35 ÷ 45 | 42 ÷ 52 | 52 ÷ 65 |
| **Pression air positif (plongeur TST)** | bar | ≤ 2.00 | 2.00 ÷ 2.75 | 2.75 ÷ 3.40 | ≥ 4.20 |
| | psi | ≤ 30 | 30 ÷ 40 | 40 ÷ 50 | ≥ 60 |
| **Pression air négatif** | bar | 5.00 ÷ 15.00 | | | |
| | psi | 73 ÷ 217 | | | |
| **Pression air PAR** | bar | 0 ÷ 2.00 | | | |
| | psi | 0 ÷ 30 | | | |

***Tableau 14 -** Z1*

| Z1 | | | |
|---|---|---|---|
| | **Z1 SL Doppio Air** | **Z1 Light** | **Z1 Sport** |
| **Diamètre fourche** | ø 32 mm | | |
| **Débattements disponibles** | 130 mm - 150 mm* | | |
| **Type de bas de fourche** | Axe passant ø 20 mm | | |
| **Dimension maxi disque** | XC INTL STD 6" (L'installation du disque de 8" n'est possible qu'avec adaptateur spécial fourni par le fabricant du système de freinage) | | |
| **Pattes frein V-brake** | Non | | |
| **Dimensions maxi roue** | 2.8" x 26" | | |
| * réglable par air négatif | | | |

**Z SL Doppio Air**

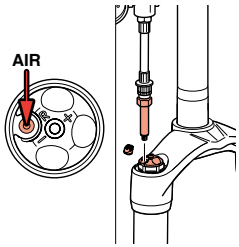



**Air positif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Dévissez et ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve située à l'extérieur et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Vissez à fond le bouchon de protection

**Z1 SL Doppio Air** **Z1 Light**

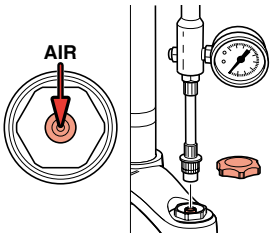



**Air positif cartouche RC2 - Plongeur droit**

Ôtez le bouchon de protection en caoutchouc marqué « AIR » et tournez la molette de réglage jusqu'à découvrir la valve de l'air.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection en caoutchouc et rétablissez le réglage correct à l'aide de la molette de réglage

**Z1 Light**

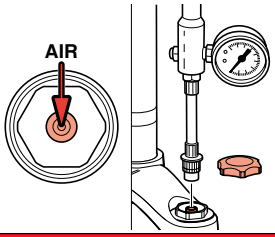



**Précharge ressort par air - Plongeur gauche**
**(Pas présent sur la version avec option + ETA)**

Ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée.
Serrez à nouveau le bouchon de protection

## Z1 Sport

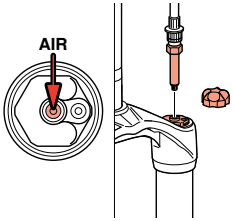



**Précharge ressort par air - Sur les deux plongeurs (Seulement à droite pour versions avec option + ETA)**

Ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée.
Serrez à nouveau le bouchon de protection

## Z1 SL Doppio Air

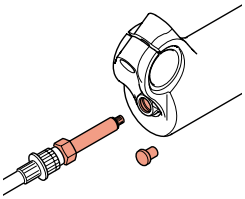



**Air négatif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Dévissez et ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve située à l'intérieur et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Vissez à fond le bouchon de protection

## Z1 SL Doppio Air

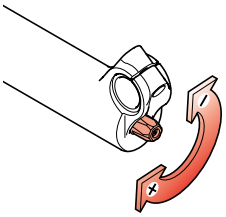


**Air PAR cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Ôtez le bouchon de protection en caoutchouc.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection en caoutchouc

## Z1 Sport

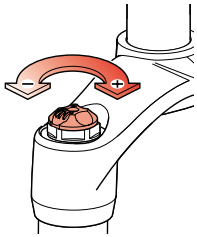


**Réglage de la détente par dispositif de réglage externe Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente

## Z1 SL Doppio Air Z1 Light



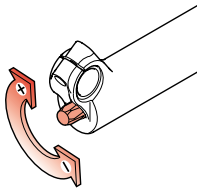
**Réglage de la détente par dispositif de réglage externe cartouche RC2 - Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente

MZ034

**Z1 Sport**

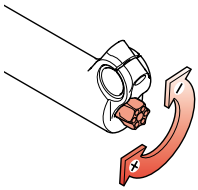


**Réglage de la compression par dispositif de réglage externe Plongeur gauche**
**(Pas présent sur la version avec option + ETA)**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression augmente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression se réduit

**Z1 SL Doppio Air** **Z1 Light**

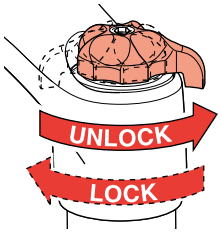


**Réglage de la compression par dispositif de réglage externe cartouche RC2 - Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression augmente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression se réduit

**Z1 Light** **Z1 Sport**




**ETA - Plongeur gauche (Seulement pour version avec option + ETA)**

Tournez la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour activer le fonctionnement de la cartouche ETA.

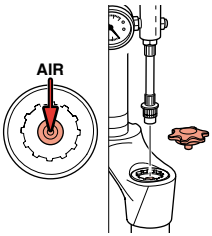
Tournez la molette dans le sens contraire pour rétablir le fonctionnement normal de la suspension

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Poids du cycliste** | Kg | 55 ÷ 70 | 70 ÷ 80 | 80 ÷ 95 | 95 ÷ 110+ |
| | lbs | 120 ÷ 155 | 155 ÷ 180 | 180 ÷ 210 | 210 ÷ 220+ |
| **Pression air positif** | bar | 2.00 ÷ 2.75 | 2.40 ÷ 3.10 | 2.90 ÷ 3.80 | 3.60 ÷ 4.50 |
| | psi | 30 ÷ 40 | 35 ÷ 45 | 42 ÷ 52 | 52 ÷ 65 |
| **Pression air négatif** | bar | 5.00 ÷ 15.00 | | | |
| | psi | 73 ÷ 217 | | | |
| **Pression air PAR** | bar | 0 ÷ 2.00 | | | |
| | psi | 0 ÷ 30 | | | |
| **Pression air de précharge** | bar | 0 ÷ 1.00 | | | |
| | psi | 0 ÷ 15 | | | |

***Tableau 15 -*** *66*

| 66 | | | |
|---|---|---|---|
| | 66 SL | 66 RC2X - 66 Light<br>66 VF - 66 VF2 | 66 VF2 LT |
| **Diamètre fourche** | ø 35mm | | |
| **Débattements disponibles** | 150 mm - 170 mm* | 150 mm - 170 mm | 190 mm |
| **Type de bas de fourche** | Axe passant ø 20 mm | | |
| **Dimension maxi disque** | Post Mount 6" (L'installation du disque de 8" n'est possible qu'avec adaptateur spécial fourni par le fabricant du système de freinage) | | |
| **Pattes frein V-brake** | Non | | |
| **Dimensions maxi roue** | 2.8" x 26" | | |
| * réglable par air négatif | | | |

**66 Light**

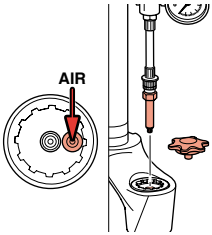



**Air positif - Plongeur gauche**

Ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection

**66 SL**

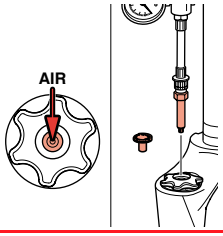



**Air positif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Dévissez et ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve située à l'extérieur et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée.
Vissez à fond le bouchon de protection

**66 SL** **66 Light**

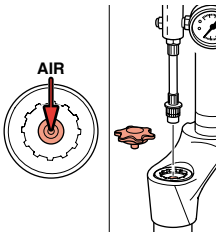



**Air positif cartouche RC2 - Plongeur droit**

Ôtez le bouchon de protection marqué « AIR ».

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection

**66 VF** **66 VF2** **66 VF2 LT**

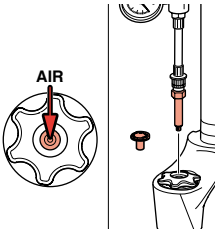



**Précharge du ressort par air - Sur les deux plongeurs (Seulement à droite pour versions avec option + ETA)**

Ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection

**66 RC2X**

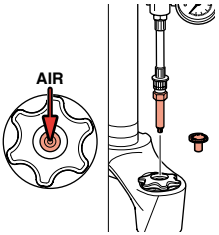



**Précharge du ressort par air cartouche RC2 - Plongeur droit**

Ôtez le bouchon de protection marqué « AIR »

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection

**66 RC2X**

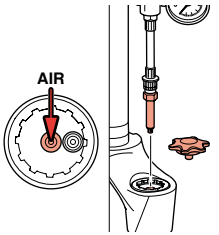



**Précharge du ressort par air cartouche X - Plongeur gauche**

Ôtez le bouchon de protection marqué « AIR ».

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection

**66 SL**



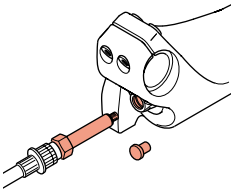

**Air négatif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Dévissez et ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve située à l'intérieur et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée.

Vissez à fond le bouchon de protection

**66 SL**



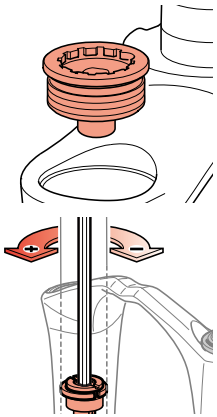
**Air PAR cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche**

Ôtez le bouchon de protection en caoutchouc.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée.

Serrez à nouveau le bouchon de protection en caoutchouc

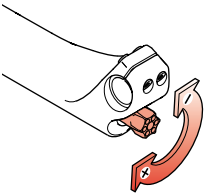
## 66 VF



**Réglage de la détente par dispositif de réglage interne - Plongeur droit**

À l'aide d'un extracteur de chevilles, éliminez complètement la pression à l'intérieur du plongeur droit.
Dévissez et ôtez le bouchon de protection à l'aide d'une clé Shimano pour roue libre.
Introduisez dans le plongeur la clé Allen de 3 mm fournie en faisant attention à centrer la fente de la vis de réglage.
En tournant la vis de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.
En tournant la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente.
Après le réglage, replacez le bouchon de protection et serrez au couple prévu.
Rétablissez la pression de l'air correcte

## 66 VF2

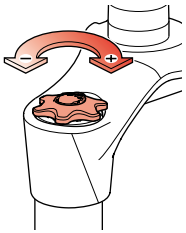


**Réglage de la détente par dispositif de réglage externe - Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente

## 66 SL — 66 RC2X — 66 Light

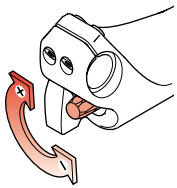


**Réglage de la détente par dispositif de réglage externe cartouche RC2 - Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente

## 66 VF2 — 66 VF2 LT

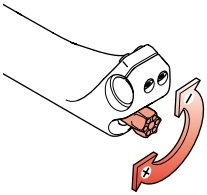


**Réglage de la compression par dispositif de réglage externe - Plongeur gauche**
**(Pas présent sur la version avec option + ETA)**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression augmente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression se réduit

**66 SL** **66 RC2X** **66 Light**

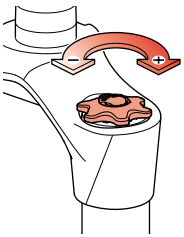


**Réglage de la compression par dispositif de réglage externe cartouche RC2 - Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression augmente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression se réduit

**66 RC2X**

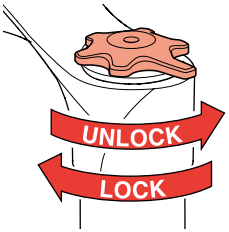



**Réglage de la compression en fin de débattement cartouche X Plongeur gauche**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression en fin de débattement augmente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression en fin de débattement se réduit

**66 Light** **66 VF2**




**ETA - Plongeur gauche**
**(Seulement pour version avec option + ETA)**

Tournez la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour activer le fonctionnement de la cartouche ETA.

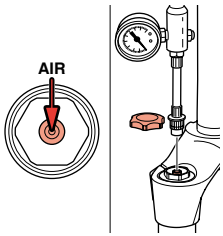
Tournez la molette dans le sens contraire pour rétablir le fonctionnement normal de la suspension

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Poids du cycliste** | Kg | 55 ÷ 70 | 70 ÷ 80 | 80 ÷ 95 | 95 ÷ 110+ |
| | lbs | 120 ÷ 155 | 155 ÷ 180 | 180 ÷ 210 | 210 ÷ 220+ |
| **Pression air positif** | bar | 2.00 ÷ 2.75 | 2.40 ÷ 3.10 | 2.90 ÷ 3.80 | 3.60 ÷ 4.50 |
| | psi | 30 ÷ 40 | 35 ÷ 45 | 42 ÷ 52 | 52 ÷ 65 |
| **Pression air négatif** | bar | 5.00 ÷ 15.00 | | | |
| | psi | 73 ÷ 217 | | | |
| **Pression air PAR** | bar | 0 ÷ 2.00 | | | |
| | psi | 0 ÷ 30 | | | |
| **Pression air de précharge** | bar | 0 ÷ 1.00 | | | |
| | psi | 0 ÷ 15 | | | |

***Tableau 16 -** Dirt Jumper*

| Dirt Jumper | | | |
|---|---|---|---|
| | Dirt Jumper I | Dirt Jumper II | **Dirt Jumper III** |
| **Diamètre fourche** | ø 32mm | | |
| **Débattements disponibles** | 80 mm - 100 mm | | |
| **Type de bas de fourche** | Axe passant ø 20 mm | Axe passant ø 20 mm | Standard (axe passant ø 20 mm en option) |
| **Dimension maxi disque** | XC INTL STD 6" (L'installation du disque de 8" n'est possible qu'avec adaptateur spécial fourni par le fabricant du système de freinage) | | |
| **Pattes frein V-brake** | Non | | |
| **Dimensions maxi roue** | 2.8" x 26" | | |

**Dirt Jumper I** **Dirt Jumper II** **Dirt Jumper III**

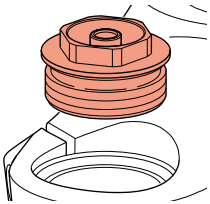


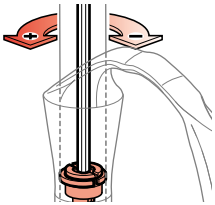

**Précharge du ressort con air - Sur les deux plongeurs**

Ôtez le bouchon de protection.

Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection

**Dirt Jumper III**

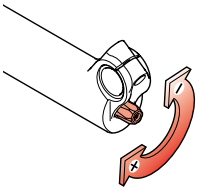




**Réglage de la détente par dispositif de réglage interne - Plongeur droit**

À l'aide d'un extracteur de chevilles, éliminez complètement la pression à l'intérieur du plongeur droit.
Dévissez et ôtez le bouchon de protection à l'aide d'une clé à pipe de 21 mm.
Introduisez dans le plongeur la clé en té de 12 mm fournie en faisant attention à centrer la fente de la vis de réglage.
En tournant la vis de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.
En tournant la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente.
Après le réglage, replacez le bouchon de protection et serrez au couple prévu.
Rétablissez la pression de l'air correcte

| Dirt Jumper I | Dirt Jumper II |
|---|---|

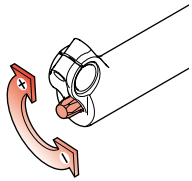


**Réglage de la détente par dispositif de réglage externe**
**Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente

**Dirt Jumper I**



**Réglage de la compression par dispositif de réglage externe**
**Plongeur gauche**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression augmente.

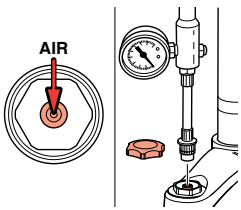
En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression se réduit

| | | |
|---|---|---|
| **Poids du cycliste** | Kg | 55 ÷ 110+ |
| | lbs | 120 ÷ 220+ |
| **Pression air de précharge** | bar | 0 ÷ 1.00 |
| | psi | 0 ÷ 15 |

***Tableau 17 -*** *D-Street 24"*

| D-Street 24" | |
|---|---|
| **Diamètre fourche** | ø 32mm |
| **Débattements disponibles** | 80 mm |
| **Type de bas de fourche** | Axe passant ø 20 mm |
| **Dimension maxi disque** | XC INTL STD 6" (L'installation du disque de 8" n'est possible qu'avec adaptateur spécial fourni par le fabricant du système de freinage) |
| **Pattes frein V-brake** | Type démontable |
| **Dimensions maxi roue** | 2.5" x 24" |

**D-Street 24"**




**Précharge du ressort con air - Sur les deux plongeurs**

Ôtez le bouchon de protection.

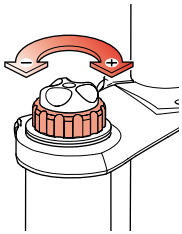
Serrez à fond le raccord de la pompe de gonflage sur la valve et pompez jusqu'à atteindre la pression souhaitée. Serrez à nouveau le bouchon de protection

| | | |
|---|---|---|
| **Poids du cycliste** | Kg | 55 ÷ 110+ |
| | lbs | 120 ÷ 220+ |
| **Pression air de précharge** | bar | 0 ÷ 1.00 |
| | psi | 0 ÷ 15 |

***Tableau 18 -** 888*

| 888 | |
|---|---|
| **888 RC2X - 888 RC2 - 888 VF2 - 888 VF** | |
| **Diamètre fourche** | ø 35 mm |
| **Débattements disponibles** | 170 mm - 200 mm |
| **Type de bas de fourche** | Axe passant ø 20 mm |
| **Dimension maxi disque** | XC INTL STD 6" (L'installation du disque de 8" n'est possible qu'avec adaptateur spécial fourni par le fabricant du système de freinage) |
| **Pattes frein V-brake** | Non |
| **Dimensions maxi roue** | 2.8" x 26" |

**888 RC2X** **888 RC2**

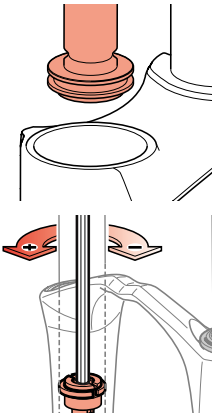


**Précharge du ressort par dispositif de réglage externe - Sur les deux plongeurs (RC2X)**
**Précharge du ressort par dispositif de réglage externe - Plongeur droit (RC2)**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, la précharge du ressort augmente et le volume d'air à l'intérieur du plongeur se réduit.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, la précharge du ressort diminue et le volume d'air à l'intérieur du plongeur augmente

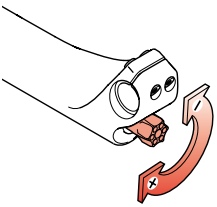
**888 VF**



**Réglage de la détente par dispositif de réglage interne - Plongeur droit**

Dévissez et ôtez le bouchon de fermeture à l'aide d'une clé à pipe de 26 mm.
Introduisez dans le plongeur une clé Allen de 3 mm en faisant attention à centrer la fente de la vis de réglage.
En tournant la vis de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.
En tournant la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente.
Après le réglage, replacez le bouchon de protection et serrez au couple prévu.
Rétablissez la pression de l'air correcte

**888 VF2**



**Réglage de la détente par dispositif de réglage externe - Plongeur droit**

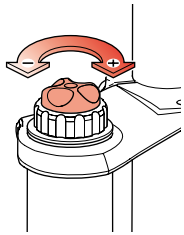
En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente.



MZ034

**888 RC2X** **888 RC2**

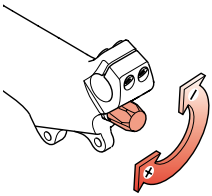


**Réglage de la détente par dispositif de réglage externe cartouche RC2 - Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente

**888 VF2**

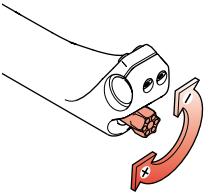


**Réglage de la compression par dispositif de réglage externe Plongeur gauche**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression augmente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression se réduit

**888 RC2X** **888 RC2**

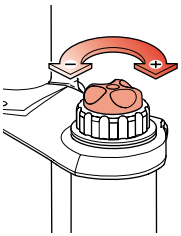


**Réglage de la compression par dispositif de réglage externe cartouche RC2 - Plongeur droit**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression augmente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression se réduit

**888 RC2X**



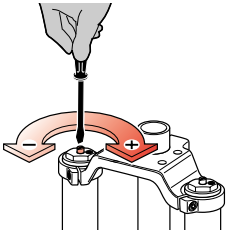
**Réglage de la compression en fin de débattement cartouche X Plongeur gauche**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression en fin de débattement augmente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression en fin de débattement se réduit

***Tableau 19 -*** *Monster*

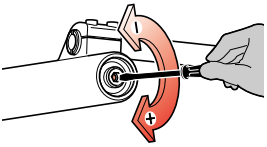
| Monster | |
|---|---|
| **Diamètre fourche** | ø 40 mm |
| **Débattements disponibles** | 200 mm |
| **Type de bas de fourche** | Axe passant ø 20 mm |
| **Dimension maxi disque** | Post Mount 8” |
| **Pattes frein V-brake** | Non |
| **Dimensions maxi roue** | 3.0” x 26” |



**Réglage de la détente par dispositif de réglage externe cartouche HSCV - Plongeur droit**

En tournant, à l’aide d’un tournevis, la molette de réglage dans le sens des aiguilles d’une montre, le freinage hydraulique augmente et la fourche sera plus lente en phase de détente.

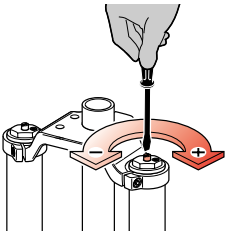
En tournant, à l’aide d’un tournevis, la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente



**Réglage de la compression par dispositif de réglage externe cartouche HSCV - Plongeur droit**

En tournant, à l’aide d’un tournevis, la molette de réglage dans le sens des aiguilles d’une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression augmente et, à égalité de sollicitation, le débattement de la fourche se réduit.

En tournant, à l’aide d’un tournevis, la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression se réduit et la fourche est plus réactive face aux aspérités du terrain



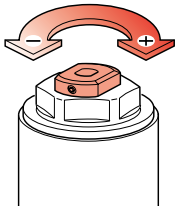
**Réglage de la compression en fin de débattement cartouche HSCV - Plongeur gauche**

En tournant, à l’aide d’un tournevis, la molette de réglage dans le sens des aiguilles d’une montre, le freinage hydraulique pendant la phase de compression en fin de débattement augmente.

En tournant, à l’aide d’un tournevis, la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression en fin de débattement se réduit.

***Tableau 20 -*** *Junior T*

| Junior T | |
|---|---|
| **Diamètre fourche** | ø 32 mm |
| **Débattements disponibles** | 170 mm |
| **Type de bas de fourche** | Standard (axe passant ø 20 mm en option) |
| **Dimension maxi disque** | XC INTL STD 6" (L'installation du disque de 8" n'est possible qu'avec adaptateur spécial fourni par le fabricant du système de freinage) |
| **Pattes frein V-brake** | Non |
| **Dimensions maxi roue** | 2.8" x 26" |




**Précharge du ressort par dispositif de réglage externe - Sur les deux plongeurs**

En tournant la molette de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, la précharge du ressort augmente.

En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, la précharge du ressort diminue

***Tableau 21 -*** *Couple de serrage*

| Elément à serrer | Couple de serrage (Nm) |
|---|---|
| Axes de blocage V-brake | 9 ± 1 |
| Bouchons supérieurs fourche | 10 ± 1 |
| Vis de purge de l'air (Monster) | 2 ± 0,5 |
| Vis de fixation molettes de réglage | 2 ± 0,5 |
| Vis de fond blocage cartouches (Monster) | 25 ± 1 |
| Ecrous de fond blocage groupes amortisseurs/cartouches | 10 ± 1 |
| Vis de fixation té de direction inférieur (888, Junior T) | 6 ± 1 |
| Vis de fixation té de direction inférieur (Monster, Dirt Jumper) | 10 ± 1 |
| Vis de fixation garde-boue | 6 ± 1 |
| Vis de fixation support cintre (Monster, Junior T) | 10 ± 1 |
| Vis de fixation support cintre (888) | 6 ± 1 |
| Vis de fixation té de direction supérieur (888, Junior T) | 6 ± 1 |
| Vis de fixation té de direction supérieur (Monster) | 10 ± 1 |
| Vis axe roue | 15 ± 1 |
| Vis Allen fixation axes roues | 6 ± 1 |
| Vis Allen fixation axes roues (Monster) | 10 ± 1 |

# 7 GARANTIE

## 7.1 GARANTIE POUR LES PAYS DE L'UNION EUROPEENNE

Marzocchi garantit que les Systèmes de Suspension nouveaux sont exempts de défauts de conformité originale pour une période de deux (2) années à compter de la date d'achat, en conformité avec les dispositions de la Directive Européenne 99/44/CE.
La facture originale d'achat ou, si présent, le certificat de garantie affichant la date et le timbre du Revendeur Marzocchi, joint au produit, font preuve de la date de début de la garantie.
Au cas où l'acheteur constaterait un défaut de conformité dans la période susvisée, il devra retourner le produit au Revendeur Marzocchi, en décrivant le défaut et les raisons de sa requête d'intervention sous garantie.
Le revendeur préviendra l'acheteur lorsque le produit a été réparé ou remplacé.

1. **EXCLUSIONS.** La présente garantie ne couvre pas les dommages intervenus après l'achat et dus à des accidents, à des modifications, à la négligence, à un emploi impropre ou incorrect ou abusif, à toute réparation effectuée de façon incorrecte ou au remplacement de pièces et accessoires par d'autres non conformes aux spécifications fournies par Marzocchi S.p.A., à toute modification non conseillée ni approuvée par écrit par Marzocchi S.p.a., à toute activité "acrobatique", sauts acrobatiques, ascensions, compétitions, utilisation commerciale, utilisation compétitive, utilisation en parcs pour VTT ou BMX, utilisation sur des pistes pour BMX et/ou à l'usure et à la détérioration normale dérivant de l'utilisation du système de suspension. La présente garantie ne couvre pas les composants sujets à l'usure et à la détérioration normale dues à l'utilisation du système de suspension qui incluent, mais non limités à ceux-ci, l'huile, les joints d'étanchéité, les cache-poussière et les bagues car celles-ci ne constituent pas de cas de non conformité originale. La présente garantie est caduque si le système de suspension est monté sur des vélos destinés à la location. La garantie est en outre caduque automatiquement si le numéro de série du système de suspension Marzocchi est altéré, effacé, rendu illisible ou modifié de quelque façon que ce soit. La présente garantie n'est pas valable pour les systèmes de suspension Marzocchi usagés ; dans ce cas, il incombe au revendeur d'offrir une garantie pour le produit usagé, avec exclusion de toute responsabilité, directe et indirecte, de Marzocchi S.p.a.
2. **LIMITE TERRITORIALE.** La présente garantie est valable pour les produits achetés dans l'un des Pays de l'Union Européenne, exception faite pour les produits achetés dans l'UE mais utilisés aux Etats-Unis, pour lesquels s'appliquent les clauses de la « garantie reste du monde y compris Etats-Unis ». La présente garantie est accordée sous réserve d'éventuelles dispositions impératives réglant la garantie des biens de consommation dans certains Pays de l'Union Européenne ; en cas d'incohérence, les règles impératives nationales prévalent sur les clauses de la présente garantie.

⚠ **ATTENTION!**

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

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

## 7.2 GARANTIE RESTE DU MONDE Y COMPRIS ETATS-UNIS

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

1. **EXCLUSIONS:** La présente garantie ne couvre pas les dommages dus à des accidents, à des modifications, à la négligence, à un emploi impropre ou incorrect ou abusif, au manque d'entretien rationnel et adéquat, à un montage incorrect, à toute réparation effectuée de façon incorrecte ou au remplacement de pièces et accessoires par d'autres non conformes aux spécifications fournies par Marzocchi S.p.A., à toute modification non conseillée ni approuvée par écrit par Marzocchi S.p.a., à toute activité "acrobatique", sauts acrobatiques, ascensions, compétitions, utilisation commerciale, utilisation en parcs pour VTT ou BMX, utilisation sur des pistes pour BMX et/ou à l'usure et à la détérioration normale dérivant de l'utilisation du système de suspension. La présente garantie ne couvre pas les composants sujets à l'usure et à la détérioration normale dues à l'utilisation de la suspension qui incluent, mais non limités à ceux-ci, l'huile, les joints d'étanchéité, les cache-poussière et les bagues. Par conséquent, il faut vérifier ou (faire vérifier au revendeur) l'état de ces composants et de la suspension au moment de l'achat étant celui-ci la seule occasion pour le remplacement de ces pièces. La présente garantie est caduque si le système de suspension est monté sur des vélos destinés à la location sauf autorisation écrite préalable de Marzocchi S.p.a. La présente garantie ne couvre pas les frais de transport du système de suspension Marzocchi pour le retour à/d'un revendeur autorisé Marzocchi (Marzocchi USA pour les Etats Unis), les coûts de main-d'œuvre nécessaires pour démonter le système de suspension Marzocchi du vélo ou le dédommagement pour la non-utilisation du système de suspension Marzocchi pendant la période de réparation. La garantie est caduque automatiquement si le numéro de série du système de suspension Marzocchi est altéré, effacé, rendu illisible ou modifié de quelque façon que ce soit.
2. **ACHETEUR.** La présente garantie est accordée uniquement à l'acheteur d'origine du Système de Suspension Marzocchi et ne s'applique pas aux tiers. Les droits de l'acheteur aux termes de la présente garantie ne sont pas transférables.
3. **DURÉE.** La présente garantie débute à la date d'achat et reste valide pendant une période de deux (2) ans à compter du premier achat. Les pièces remplacées sont couvertes par une garantie de six (6) mois.
4. **PROCÉDURE.** Au cas où l'acheteur constaterait un défaut couvert par la présente garantie, il devra contacter le Revendeur autorisé ou un centre d'assistance Marzocchi (Marzocchi USA pour les Etats Unis).
5. **CONTRAT INDIVISIBLE.** La présente garantie annule et remplace toute autre garantie implicite ou explicite, déclaration ou engagement précédent et représente l'accord total entre les parties en référence à la garantie de ce système de suspension Marzocchi. Toute garantie implicite ou explicite non contenue dans le présent document est expressément exclue.
6. **DOMMAGES.** Sauf disposition contraire expressément prévue par la présente garantie, Marzocchi S.p.A. **DÉCLINE TOUTE RESPONSABILITÉ POUR D'EVENTUELS DOMMAGES INDIRECTS, ACCIDENTELS OU CONSÉCUTIFS DÉRIVANTS DE L'UTILISATION DU SYSTÈME DE SUSPENSION OU POUR DES RÉCLAMATIONS AUX TERMES DU PRÉSENT CONTRAT, QUE LA RÉCLAMATION SE REFERE AU CONTRAT, A UN DÉLIT OU AUTRE**. Les déclarations de garantie susmentionnées sont exclusives et annulent et remplacent tout autre accord. Certains états ne permettent pas d'exclure ni de limiter les dommages indirects ou consécutifs, par conséquent la limitation ou exclusion indiquée ci-dessus pourrait ne pas être pertinente.

7. **RENONCIATION. TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'UTILISATION DANS UN BUT PARTICULIER ET TOUTE AUTRE GARANTIE IMPLICITE DÉRIVANT DE NEGOCIATIONS, COUTUMES COMMERCIALES, PAR STATUT OU AUTRE, SONT RIGOUREUSEMENT LIMITÉES AUX TERMES DE LA PRESENTE GARANTIE ÉCRITE.** La présente garantie constitue le seul et unique recours exclusif de l'acheteur par rapport à son achat. En cas de violation présumée de toute clause de garantie ou d'action légale intentée par l'acheteur sur la base d'une négligence présumée ou de tout autre comportement illicite de la part de Marzocchi S.p.A., le seul et unique recours exclusif pour l'acheteur se limite à la réparation ou au remplacement des composants défectueux, sur la base des conditions précédemment établies. Aucun revendeur ou agent ou employé de Marzocchi S.p.A. n'est autorisé à modifier ou étendre la présente garantie.
8. **AVERTISSEMENT.** Toujours installer, réparer et utiliser le Système de Suspension Marzocchi conformément aux indications contenues dans le « Manuel d'instructions ».
9. **AUTRES DROITS.** Cette garantie donne à l'acquéreur des droits spécifiques. D'autres droits éventuellement applicables peuvent varier en fonction des juridictions de l'Etat d'appartenance (seulement pour les États Unis).
10. **LOI APPLICABLE.** Tout litige relatif au présent accord ou dérivant de l'utilisation du Système de Suspension Marzocchi sera réglé par les lois italiennes auprès du Tribunal de Bologne en Italie.

## *Distributeurs et centres d'assistance MARZOCCHI*

## *EUROPE*

| *COUNTRY* | *C O M P A N Y* |
|---|---|
| AUSTRIA | **TRENDSPORT GmbH**<br>Südtirolerstr., 1 - A6911 LOCHAU – Austria<br>Contact: Mr. Klaus Froeis<br>Tel.: +43 (0)5574 47147 • Fax: +43 (0)5574 52334<br>Info@trendsport.co.at |
| BELGIUM<br>THE NETHERLANDS<br>LUXEMBURG | **AUGUSTA BENELUX BV**<br>Roosveltstraat 46 – NL 2321 BM LEIDEN – The Netherlands<br>Contact: Mr. Koeman • Tel. +31 (0) 71 5791580 • Fax +31 (0) 71 5323201<br>Marzocchi@augustabenelux.nl |
| CZECH REPUBLIC<br>SLOVAKIA | **ANTONIN BARTONICEK**<br>Skladova 20 – 32600 PLZEN – Czech Republic<br>Tel.: +420 (0)377 240 501 • Fax: +420 (0)377 448 548<br>bartonicek@mbox.vol.cz |
| DENMARK | **TOKIND**<br>Nydamsvej 49 - DK-8362 - Hoerning<br>Tel.: +45 8636 7800 • Fax: +45 8636 7377<br>Contact: Claus Hilmar<br>E-mail: info@tokind.dk • www.tokind.dk |
| FINLAND | **OY DUELL BIKE-CENTER AB**<br>Porraskuja 3, - 01740 VANTAA – Finland<br>Contact: Jussi Laurikainen<br>Tel.: +358 (0)6 322 7500 • Fax: +358 (0)6 322 2231<br>info@duellbike.fi • www.duellbike.fi |
| FRANCE | **PHILAMY S.A.**<br>1384, Parc Industriel Saint-Maurice - F 04100 Manosque – France<br>Contact: Derrick Coetzer<br>Tel. +33 (0) 4 92 70 97 00 • Fax: +33 (0) 4 92 72 60 70<br>Info@philamy.com • www.philamy.com |
| GERMANY | **COSMIC SPORTS GmbH**<br>Ipsheimerstr. 15-17 - D-90431 NÜRNBERG – Germany<br>Tel. +49 911 31 07 55 0 • Fax: +49 911 3107 55 55<br>Info@cosmicsports.de • www.cosmicsports.de |
| ITALY | **LARM SPA**<br>Via Cà dell'Orbo, 36 – 40055 Villanova di Castenaso (BOLOGNA) - Italy<br>Tel. +39 0516053460 • Fax +39 0516053411<br>Sales@larm.it |
| **OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR:**<br>ALBANIA – TURKEY – BULGARIA – ROMANIA – MOLDAVIA – UKRAINE – BELARUS –RUSSIA – ASIA | |
| NORWAY | **SPORTPARTNER AS**<br>POSTBOKS 555, BERGEN 5884 – Norway<br>Tel. +47 55 50 6464 • Fax +47 55 50 6465<br>post@sportpartner.no • www.sportpartner.no |
| POLAND | **F.H. GREGORIO**<br>43-450 USTRO - ul.3 Maja 24°<br>Poland<br>Tel./ Fax: +48 (0) 338544802<br>gregorio@post.pl • www.gregorio.pl |

| | |
|---|---|
| PORTUGAL | **TAVARES & TIMMERMANS, Lda. Bike Center**<br>Condomínio Industrial de Alcolombal – Estrada de Alcolombal, Armazém 1<br>2705-833 TERRUGEM-SINTRA – Portugal<br>Contact: Hans Timmermans<br>Tel. +351 (0)21 961 06 21 • Fax +351 (0)21 961 06 38<br>bikecenter@mail.telepac.pt • www.bikecenter-pt.com |
| SLOVENIA | **CULT d.o.o.**<br>Trzaska 77<br>1370 LOGATEC - Slovenia<br>Tel: +386 1 754 10 30 • Fax: +386 1 750 92 39 |
| **OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR:**<br>CROATIA, SERBIA, MONTENEGRO, BOSNIA HERZEGOVINA, MACEDONIA | |
| SPAIN | **TEAM BIKE S.L.**<br>Elche Parque Industrial c/ Juan de la Cierva, 87<br>03203 Torrellano-Elche Alicante Spain<br>Contact : Simon<br>Tel.: +34 965 68 35 34 • Fax: +34 965 68 05 10<br>Info@teambike.es |
| SWEDEN | **TOKIND**<br>Nydamsvej 49 DK-8362 Hoerning - Denmark<br>Contact: Claes Rehn<br>Tel. : +45 8636 7800 • Fax: +45 8636 7377<br>info@tokind.se • www.tokind.se |
| SWITZERLAND<br>LIECHTENSTEIN | **INTERCYCLE**<br>Prufundmatte 3 – CH-6210 SURSEE – Switzerland<br>Tel.: +41 (0)41 9266511 • Fax: +41 (0)41 9266352<br>Info@intercycle.com ( www.intercycle.com |
| UNITED KINGDOM<br>IRELAND | ***SOLENT UK Ltd***. t/a Windwave<br>Unit D2- D3 – Heritage Business Park – Heritage Way - GOSPORT<br>Hants PO12 4BG - UK<br>Tel. +44 (0)23 92521912 • Fax +44 (0)23 92522625<br>Office@windwave.co.uk • www.windwave.co.uk |

## *OTHER COUNTRIES*

| *COUNTRY* | *C O M P A N Y* |
|---|---|
| AUSTRALIA<br>NEW ZEALAND | **GROUPE SPORTIF PTY. LTD.**<br>27 Ceylon Street, NUNAWADING 3131, Victoria – Australia<br>Tel.: +61 3 9888 9882 • Fax: +61 3 9888 9902<br>help@groupesportif.com • www.groupesportif.com |
| BRAZIL | **PLINIO CURI IMP. EXP.LTDS**<br>Rwa Pamplona 8185 Andar - 01405-030 SAO PAOLO – Brasil<br>Tel.: +55 11 2510633 • Fax: +55 11 2515069 pcuri@ibm.net |
| CANADA | **NORCO PRODUCTS LTD.**<br>1465 Kebet Way - PORT COQUITLAM, B.C. V3C 6L3 - Canada<br>Tel.: +1 604 552 2930 • Fax: +1 604 552 2948<br><br>Sales@norco.com • www.norco.com |
| ISRAEL | **CYCLE TRADING COMPANY LTD.**<br>Hapardes Rd. - RISHPON, Israel<br>Tel.: +972 9 9513010 • Fax: +972 9 9509783<br><br>sales@ctc.co.il • www.ctc.co.il |
| KOREA | **FOURS**<br>69-6 Jeongja-Dong Bundang-Gu<br>Seongnam-Si, KYONGGI-DO, Korea<br>Tel.: +82 (0)31 719 6520/21 • Fax: +82 (0)31 719 6519 |
| PHILIPPINES | **FAREN ENTERPRISES**<br>#59_E Bansalangin St., Project 7 - 1105 Quezon City – Philippines<br>Tel. +632 372 2541 • Fax +632 372 2311<br>hansgee@mydestiny.net |
| SINGAPORE | **CAPPA TRADING PTE. LTD.**<br>85 Kaki Bukit Avenue , Shun Li Industrial Park<br>SINGAPORE 417955 - Singapore<br>Tel.: +65 8415151 • Fax: +65 8425133 cappa@pacific.net.sg |
| **OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR:**<br>MALAYSIA - INDONESIA - BRUNEI – THAILAND | |

## Note

## Note

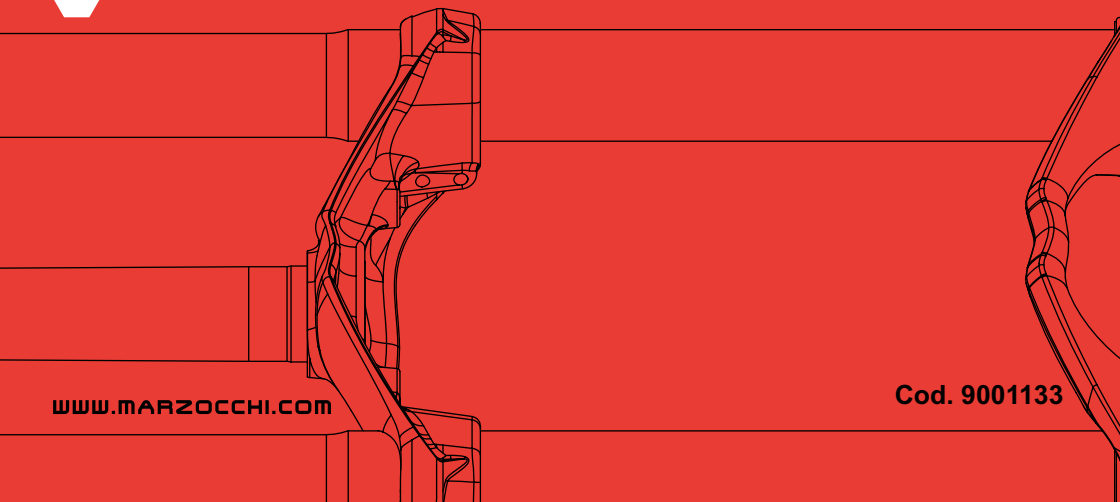
Luglio - 2005 - Ed. 01

**MARZOCCHI S.P.A.**
[PHYSICAL] VIA GRAZIA, 2
40069 ZOLA PREDOSA
BOLOGNA, ITALIA
[TEL] ++39 051 6168711
[FAX] ++39 051 758857

**MARZOCCHI USA**
[PHYSICAL] 25213 ANZA DRIVE
VALENCIA, CALIFORNIA 91355
[TEL] 661 257 6630
[FAX] 661 257 6636

**MARZOCCHI ASIA**
[PHYSICAL] 36F-A2, NO760
CHUNG MING SOUTH ROAD
TAICHUNG, TAIWAN, R.O.C.
[TEL] +866 4 22634382
[FAX] +866 4 22634380

06



www.marzocchi.com

Cod. 9001133