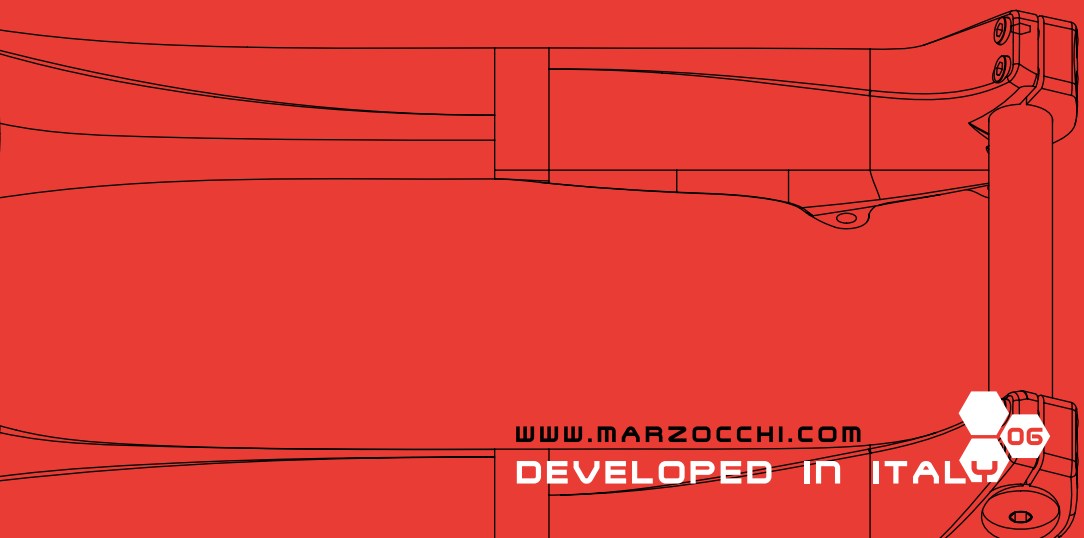
MY2006

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.

English translation of page 3 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

I. USE OF THIS MANUAL

GENERAL WARNINGS

CAUTION!
Failure to follow the procedures and warnings indicated in this manual may damage the product or cause accidents, serious injury or even death to the cyclist.

? Read carefully, understand and strictly follow the instructions in this manual which is an integral part of the product and must be kept within reach, in a safe place, to be consulted at any time1.

? Always remember that the installation, maintenance and repair of the suspension system require specific knowledge, suitable tools and experience. Basic general mechanical knowledge may prove insufficient to properly install and repair the suspension system. Installation and/or maintenance of the suspension system must be performed only by an authorized Marzocchi Service Center. Incorrect installation, maintenance and repair of the suspension system can cause accidents, serious or fatal injuries.

? Failure to follow the instructions for use and maintenance and the safety warnings contained in this manual may cause accidents, serious injury or even death.

? Throughout this manual, you will find continuous references to the possibility that an "accident" may occur. Any accident can result in loss of control of the bike and cause damage to it or its components or, worse than that, serious or fatal injury to the cyclist or to bystanders.

? This manual is not intended to explain the assembly and disassembly on the bike frame of the fork, wheel, steering components or any other component directly or indirectly related to the suspension without, however, being part of it.

CAUTION!
Descriptions preceded by this symbol contain information, instructions or procedures which, if not followed, may damage the fork or cause it to malfunction, harm the environment or cause accidents (even fatal).

NOTE
Descriptions preceded by this symbol contain information, instructions or procedures recommended by MARZOCCHI for better use of the fork.

? In case of doubt concerning the care, maintenance or use of the suspension system, you should contact the nearest

Service Center directly. You can locate this service center by consulting the list of dealers included with this manual or at the Internet address www.marzocchi.com.
? The user of this Marzocchi product acknowledges having read and accepted the risks associated with bike riding which include, but are not limited to, the risk of breakage of a suspension system component which could cause accidents, serious injury or even death. With the purchase and use of this Marzocchi product, the user acknowledges having read and expressly, voluntarily and unconditionally accepts these risks which include, but are not limited to, the risk of active or passive negligence of the Marzocchi company or of hidden, latent or apparent defects in the product. The user further agrees to release the Marzocchi company and its distributors and resellers from any liability for any damages within the limits provided by law.
1. The Marzocchi company reserves the right to make any modifications to its products at any time and without notice.

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

English translation of page 4 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

A. GENERAL SAFETY STANDARDS

Marzocchi suspension systems are designed for different riding styles. Some are designed only to absorb shocks produced by an irregular road surface and to allow the cyclist better control of the bike. Others meet more specific requirements. Choose and use the suspension system best suited to your riding style. Read and follow the "Instructions for Intended Use" contained in this manual. Incorrect choice or improper use of the fork can cause accidents, serious injury or even death.

Remember that there are inherent risks associated with practicing each discipline: "downhill", "freeride", "cross-country", "marathon", "trekking", "dirt jumper" or "urban riding". Each of these practices can cause serious or fatal injury. Learn how to pedal and never exceed your abilities and limits. Always wear adequate safety equipment and check that it is in perfect condition.

The service life of Marzocchi products depends on many factors such as riding style and terrain conditions. Impacts, falls, incorrect or extreme use of the bike can compromise the structural integrity of the suspension system and significantly reduce its service life. In addition, over time, the suspension system can deteriorate. Therefore, it is recommended to have your bike regularly inspected by a qualified mechanic to detect any oil leaks, cracks, deformations or other signs of deterioration (it is recommended to use penetrating fluids or other visual agents to detect breaks). If inspection reveals deformations, breaks or signs due to any impact whatsoever, the damaged component must be replaced immediately; even pronounced wear requires immediate replacement of the component. The frequency of inspections depends on many factors: agree with an authorized Marzocchi Representative a maintenance program according to your requirements. If your weight is 82 kg (180 lbs) or greater, you must pay more attention and have your bike inspected more frequently than lighter cyclists to detect in time any crack, leak, deformation or other sign of deterioration. Check with your trusted mechanic if the chosen forks are suitable for your requirements and agree with your mechanic the frequency of routine inspections. Ensure that the periodic maintenance program is strictly observed. Remember that failure to follow the maintenance and repair instructions illustrated in this manual can cause an

accident.
The symbol indicates actions to be performed with the greatest care to avoid an accident.
Never modify suspension system components. Marzocchi suspension system components have been designed as a single integrated system. Therefore, never replace Marzocchi components with non-original ones to avoid risking compromising safety, performance and product operation and to avoid invalidating the manufacturer's warranty.
Any component bent or damaged due to an accident or any impact whatsoever must never be straightened but replaced immediately with original Marzocchi spare parts.
If you install your bike on a bike rack (roof-mounted or on the back of the car), make sure that the quick-release fastening system is completely loosened before installation or removal of the bike. Also make sure to install the bike in a perfectly vertical position. If the quick-release fastening system is not loosened or the bike is tilted during installation or removal of the bike rack, the suspension can scratch, bend or be damaged.
An impact, at any speed, against aerial structures such as a garage, bridge, trees or other obstacles with the

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

English translation of page 5 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

bicycle not correctly fixed on the car bike rack, could damage the suspension system. In this case, have the suspension checked at an authorized Marzocchi Assistance Centre before using the bicycle again.
Never use pressurized water to clean your bicycle. Even the water jet from a small garden hose could penetrate the seals and enter your fork.
Wash the bicycle and Marzocchi fork with water and soap.
Always wear a helmet certified ANSI, SNELL or CE. Check that it is of appropriate size and properly fastened. Also use all necessary equipment to ride the bicycle under maximum safety conditions.
Remember that a wet surface considerably reduces braking power and tire grip, making it more difficult to control and stop the bicycle. To avoid an accident, be very careful when riding on wet terrain.
Avoid using the bicycle at night as you are less visible in traffic and it is more difficult to perceive any obstacles along the route. In case of night riding, equip your bicycle with front and rear lights.
Always wear comfortable clothing that makes you clearly visible, for example, clothing in metallic, fluorescent or bright colors.

B. BEFORE ANY USE
USE YOUR BICYCLE ONLY AFTER PERFORMING THE PRELIMINARY CHECKS LISTED BELOW. ELIMINATE ANY ABNORMALITY BEFORE USING THE BICYCLE.

Check that the fork does not leak or show traces of oil which, in most cases, indicate a problem. Turn the bicycle upside down and check for oil leaks in the area below the upper crown.
Check that all fork elements and all bicycle components including, for example, brakes, pedals, grips, handlebars, frame and saddle, are in optimal condition and suitable for the intended use.
Check that no element of the suspension system or bicycle is bent, damaged or deformed.
Check that all quick-release devices, nuts and bolts are properly tightened. Bounce the bicycle on the ground and ensure that no component is loose or loosened.
Check that the wheels are perfectly centered. Spin the wheels and check that they do not wobble side to side and do not come into contact with any part of the fork or brake pads during rotation.
Make sure that all cables and other brake system components are in the correct position and that the system functions perfectly.
Check that the tires are inflated to the correct pressure and that the tread and sidewalls are not damaged.
Make sure that the reflectors are clean, in the correct position and firmly fixed.
Read and follow the instructions and warnings provided with the bicycle.
Comply with the laws and provisions in force in the country where the bicycle is used; always respect all traffic signals, signs and legal provisions while riding.

II. INSTRUCTIONS FOR INTENDED USE
A. CHOOSE THE FORK MOST SUITABLE FOR YOUR RIDING STYLE
Marzocchi forks are among the most reliable and advanced suspension systems on the market. However, no suspension can be used incorrectly as this can cause serious damage even after a few hours of use.
It is essential to choose the fork most suitable for each practice and to use it correctly.

WARNING!
Incorrect installation of the fork on the bicycle frame can compromise its operation and result in loss of control of the bicycle, accidents and serious or fatal injury to the rider. In addition, incorrect installation of the fork may void the manufacturer's warranty.

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.

English translation of page 6 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ034
19
1.
Identify your riding style
Cross-country ("XC")/Marathon: Pedaling on
mountain trails with crossing small obstacles such as rocks, roots or holes. The "Cross-
Country" practice does not include jumps or hops
(rock jumps, tree trunks or ledges)
of any height. XC forks must be
used only with tires intended for
this practice as well as with disc brakes,
rim brakes or linear brakes with lever.
All Mountain ("AM"): Practice based on aggressive
"Cross-Country" with crossing of larger
obstacles. These forks
must be used only with disc brakes, frames, wheels and other
components expressly designed for this practice. Disc brakes
must be fixed
at the points expressly provided on the fork.
No modifications to the fork for the
fixing of other elements must be made.
Trekking: "Trekking" is similar to
"XC" practice while being less aggressive. It
involves slower pedaling and does not include
any crossing of obstacles such as
rocks, roots or holes. The dynamo and
saddle bag must be installed at the points
expressly provided on the fork.
Freeride ("FR"): This practice is reserved
for expert cyclists as it includes steep slopes, obstacles and large
jumps.
Freeride forks must be used
only with disc brakes, frames, wheels and other components
expressly designed for this practice. Disc brakes
must be fixed at the points expressly provided on the fork. No
modifications to the fork for the
fixing of other elements must be made.
Dirt Jumper ("DJ")/ Urban riding:
This practice on "BMX" type or
"motocross" tracks is reserved for expert cyclists
as it includes jumps and crossing of
"artificial" or even man-made obstacles or other fixed structures. This type
of fork must be used only with disc brakes, frames, wheels and
other components expressly designed
for this practice. Disc brakes must
be fixed at the points expressly provided on the fork. No
modifications to the fork for the
fixing of other elements must be made.
Downhill ("DH")/ Extreme Freeride: This
discipline is reserved exclusively for
professional cyclists or racers. It includes jumps or "hops" of
various heights and crossing of obstacles such as
rocks, tree trunks, holes, ?. This type
of fork must be used only with disc brakes, frames, wheels and
other components expressly designed
for this practice. Disc brakes must
be fixed at the points expressly provided on the fork. No
modifications to the fork for the

fixing of other elements must be made.
WARNING!
ONLY ride on trails adapted to
your riding style.
2.
Choose the fork best suited to
your riding style using the
table below.
Choose the fork best suited to your
riding style using this table.
Contact your Marzocchi dealer or
contact Marzocchi directly in case of doubts about the choice of the
correct fork.

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					
						

English translation of page 7 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ034
20
Tab 1:
Categories and specific uses 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
888 VF2
MZ III
888 VF
Gran Fondo
RC
Gran Fondo 1
Gran Fondo 2
Gran Fondo 3
USE ONLY FOR:
FOR MORE DETAILS SEE
OWNERS MANUAL OR
WWW.MARZOCCHI.COM
? CROSS COUNTRY
? ALL MOUNTAIN
? FREERIDE
? DIRT JUMPER
? FREERIDE EXTREME
? DOWNHILL
WARNING
Improper use of this fork
can result in fork failure
and personal injury
DO NOT USE FOR:
USE ONLY FOR:
FOR MORE DETAILS SEE
OWNERS MANUAL OR
WWW.MARZOCCHI.COM
? CROSS COUNTRY
? ALL MOUNTAIN
? FREERIDE
? DIRT JUMPER
? FREERIDE EXTREME
? DOWNHILL
WARNING
Improper use of this fork
can result in fork failure
and personal injury
DO NOT USE FOR:

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"

English translation of page 8 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ034
21
3.
Ride Correctly - Avoid Any Misuse of Your Fork

Never misuse your fork. Learn to ride according to your own abilities. Even just a few hours of incorrect use can cause suspension deterioration equivalent to several years of normal use.

Learn how to avoid obstacles scattered on the ground. Impacts against obstacles such as rocks, tree trunks, holes and cavities present along the trail cause stresses and tensions on the fork for which it was not designed.

Even incorrect landing after a jump subjects the fork to stresses and tensions that it is not able to absorb.

Jumps and hops are only permitted in the presence of a ramp or descent line that helps the bike absorb the impact force and provided that both wheels land at the same instant. Any other type of landing is dangerous and can lead to accidents or damage the product.

Ensure that the slope and length of the ramp or descent line are adequate to the height from which you are going to jump and to your own abilities.

WARNING!
Impact against obstacles or incorrect landing after a jump can cause the fork to break and, consequently, loss of control of the bike and cause serious or fatal accidents.

WARNING!
Forks require regular inspection and maintenance. The more aggressive the riding, the more frequently the fork must be inspected and maintained. If the fork is damaged, contact IMMEDIATELY an Authorized Marzocchi Repair Center and have your fork serviced before any further use.

15

NOTE
Even forks manufactured with the most robust materials can be damaged if used incorrectly! Aggressive use can cause deterioration or breakage even of the most resistant components!

"Ride Fast, But Ride Smart"

Mode d'emploi et entretien

English translation of page 9 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ034
Instruction manual and maintenance
English

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

English translation of page 10 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ034
English
170
1
Introduction 171
1.1
Conventions 171
1.1.1
Fork orientation 171
2
Technical information 172
2.1
Elastic element 172
2.2
Damping system 173
2.3
Lubrication and cooling 175
2.4
Slider bushings and
seals 175
3
Installation 176
3.1
Installation on the frame 176
3.2
Installation of the braking system 177
3.3
Wheel installation 178
3.4
Wheel axle fixing system 178
3.4.1
Wheel installation on standard
forks 178
3.4.2
Wheel installation on ø 32
forks with ø 20 mm through axle 179
3.4.3
Wheel installation on series 66
and 888 forks 180
3.4.4
Wheel installation on Monster
series forks 181
3.5
Mudguard installation 182
3.6
Handlebar stem installation 182
3.6.1
Handlebar stem installation on
double crown models (except
series 888) 182
3.6.2
Handlebar stem installation on
series 888 183
4
Maintenance 184
4.1
Problems - causes - solutions 184
4.2

Periodic maintenance chart 185
4.3
General maintenance tips 186
4.4
Fork cleaning 187
4.5
Monster air bleeding 187
5
Adjustments 188
5.1
Adjustment kits and springs 188
5.2
Spring preload 188
5.3
Air Positive 188
5.4
SAG 189
5.5
Air Negative 190
5.6
PAR ? Air progression at
end of travel 190
5.7
Rebound adjustment 190
5.8
Compression adjustment 190
5.9
ETA (Extension Travel Adjustment) 190
5.10
TAS (Travel Adjustment System) 191
5.11
TST (Terrain Selection Technology) 191
5.12
Remote control for TST
cartridge 191
5.13
RC2 192
5.14
RC2X 192
6
Summary tables 195
7
Warranty 216
7.1
Warranty for European Union
countries 216
7.2
Warranty rest of world including
United States 217

1 INTRODUCTION

1.1 Conventions

1.1.1 Orientation de la fourche

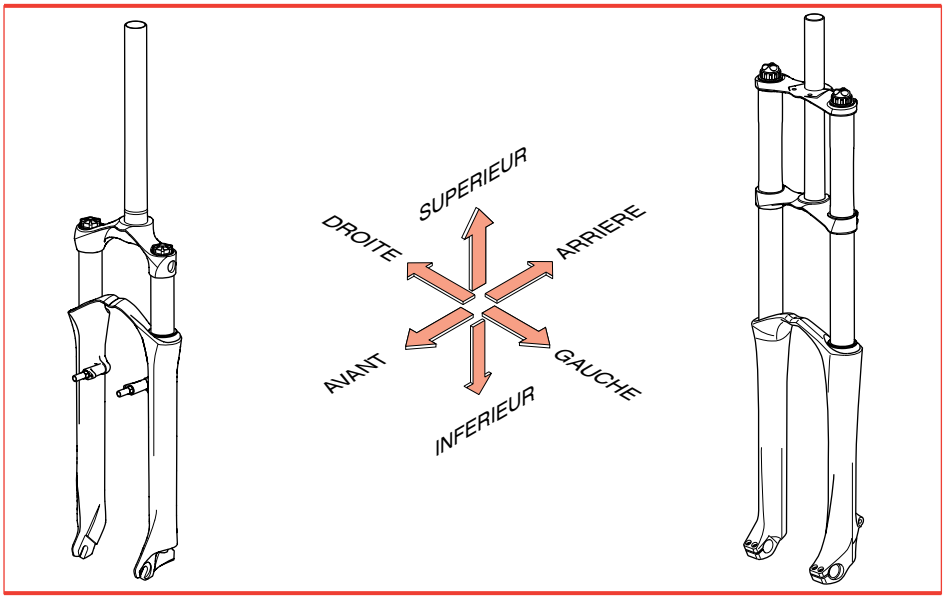


Figure 1 - *Orientation conventionnelle de la fourche*

English translation of page 11 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Introduction
MZ034
English
1
171
1
INTRODUCTION
1.1
Conventions
1.1.1 Fork Orientation
Figure 1 - Conventional Fork Orientation
UPPER
LOWER
REAR
FRONT
LEFT
RIGHT

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

English translation of page 12 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Technical Information
MZ034
English
172
2
2
TECHNICAL INFORMATION
2.1
Elastic Element
MARZOCCHI forks use coil springs or air as the elastic element.
Table 1 - Elastic Elements

Fork	Elastic Element	
	Right Slider	Left Slider
Marathon Race	Air	Air
Marathon SL Doppio	Air	Air
	Air	
Marathon XC	Air	
	Coil Spring	
MX Pro Race	Air	Air
MX Pro SL	Air	Air
MX Pro	Air	Air
MX Pro + ETA	Air	Coil Spring
MX Pro + TAS	Air	Coil Spring
MX Comp	Air	Air
MX Comp + ETA	Air	Coil Spring
MX Comp + TAS	Air	Coil Spring
All Mountain SL	Air	Air
All Mountain I	Air	Coil Spring
All Mountain I ETA	Air	

Coil Spring
All Mountain II
Air
Air
All Mountain II + ETA
Air
Coil Spring
All Mountain II + TAS
Air
Coil Spring
All Mountain III
Air
Air
Z1 SL Doppio Air
Air
Air
Z1 Light
Air
Coil Spring
Z1 Light + ETA
Air
Coil Spring
Z1 Sport
Coil Spring
Coil Spring
Z1 Sport + ETA
Coil Spring
Coil Spring
66 SL
Air
Air
66 RC2X
Coil Spring
Coil Spring
66 Light
Air
Coil Spring
66 Light + ETA
Air
Coil Spring
66 VF
Coil Spring
Coil Spring
66 VF2
Coil Spring
Coil Spring
66 VF2 + ETA
Coil Spring
Coil Spring
66VF2LT
Coil Spring
Coil Spring
Dirt Jumper 1
Coil Spring
Coil Spring
Dirt Jumper 2
Coil Spring
Coil Spring
Dirt Jumper 3
Coil Spring
Coil Spring
D-Street 24"
Coil Spring

Coil Spring
888 RC2X
Coil Spring
Coil Spring
888 RC2
Coil Spring
Coil Spring
888 VF2
Coil Spring
Coil Spring
888 VF
Coil Spring
Coil Spring
Monster
Coil Spring
Coil Spring
Junior T
Coil Spring
Coil Spring
2

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

English translation of page 13 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Technical Information
MZ034
English
2
173
2.2
Damping System
The load produced during the compression and rebound phases of the fork can be reduced by damper groups with hydraulic check valves or by special cartridges.

Table 2 - Damping System
Fork
Damping System
Right Slider
Left Slider
Marathon Race
TST Cartridge (with remote control option)
DOPPIO AIR Cartridge
Marathon SL
Doppio Air
TST Cartridge (with remote control option)
DOPPIO AIR Cartridge
Marathon XC
TST Cartridge (with remote control option)
TAS Cartridge
MX Pro Race
SSVF damper group with external rebound adjustment
/
MX Pro SL
TST Cartridge (with remote control option)
/
MX Pro
SSVF damper group with external rebound adjustment
/
MX Pro + ETA
SSVF damper group with external rebound adjustment
ETA Cartridge
MX Comp
SSV damper group with internal rebound adjustment
/
MX Comp + ETA
SSV damper group with internal rebound adjustment
ETA Cartridge
All Mountain SL
TST Cartridge (with remote control option)
DOPPIO AIR Cartridge
All Mountain I
TST Cartridge (with remote control option)
TAS Cartridge
All Mountain I
ETA
TST Cartridge (with remote control option)
ETA Cartridge
All Mountain II
VF2 damper group with external rebound adjustment
Damper group with external compression adjustment
All Mountain II
+ ETA

VF2 damper group with external rebound adjustment
ETA Cartridge
All Mountain II
+ TAS
VF2 damper group with external rebound adjustment
TAS Cartridge
All Mountain III
VF2 damper group with external rebound adjustment
/
Z1 SL Doppio Air
RC2 Cartridge with external rebound and compression adjustment
DOPPIO AIR Cartridge
Z1 Light
RC2 Cartridge with external rebound and compression adjustment
/
Z1 Light + ETA
RC2 Cartridge with external rebound and compression adjustment
ETA Cartridge
Z1 Sport
VF2 damper group with external rebound adjustment
Damper group with external compression adjustment
Z1 Sport + ETA
VF2 damper group with external rebound adjustment
ETA Cartridge
66 SL
RC2 Cartridge with external rebound and compression adjustment
DOPPIO AIR Cartridge
66 RC2X
RC2 Cartridge with external rebound and compression adjustment
X Cartridge with external compression adjustment at end of stroke

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.

English translation of page 14 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Technical Information
MZ034
English
174
2
SSV: Thanks to the "speed sensitive" valve type, the SSV system ensures damping both as a function of the fork's compression and rebound speed and its position along the travel. SSV damper groups can have fixed adjustment or they can be adjusted, in the rebound phase, by internal or external adjustment devices.

SSVF: The SSVF system represents the evolution of the SSV system; it further improves the fork's sensitivity thanks to the valve with spring preload. SSVF damper groups can have fixed adjustment or they can be adjusted, in the rebound phase, by internal or external adjustment devices.

VF2: The new VF2 system represents the evolution of the SSV system which further improves damping both as a function of the fork's rebound speed and its position along the travel. VF2 damper groups can be adjusted, in the rebound phase, by internal or external adjustment devices.

66 Light
RC2 cartridge with external rebound and compression adjustment
/
66 Light + ETA
RC2 cartridge with external rebound and compression adjustment
ETA cartridge
66 VF
SSVF damper group with internal rebound adjustment
/
66 VF2
SSVF damper group with external rebound adjustment
Damper group with external compression adjustment
66 VF2 + ETA
SSVF damper group with external rebound adjustment
ETA cartridge
66VF2LT
SSVF damper group with external rebound adjustment
Damper group with external compression adjustment
Dirt Jumper 1
VF2 damper group with external rebound adjustment
Damper group with external compression adjustment
Dirt Jumper 2
VF2 damper group with external rebound adjustment
/
Dirt Jumper 3
VF2 damper group with internal rebound adjustment
/
D-Street 24"
Non-adjustable SSV damper rod
Non-adjustable SSV damper rod
888 RC2X
RC2 cartridge with external rebound and compression adjustment
X cartridge with external compression adjustment at end of travel
888 RC2
RC2 cartridge with external rebound and compression adjustment
/
888 VF2
SSVF damper group with external rebound adjustment
Damper group with external compression adjustment
888 VF
SSVF damper group with internal rebound adjustment

/
Monster
HSCV cartridge with external rebound and compression adjustment
HSCV cartridge with external compression adjustment at end of travel
Junior T
SSV damper group
SSV damper group
HSCV: The HSCV system ensures more precise damping and allows adjustment of the fork's sensitivity with respect to terrain type as well as its resistance against excessive bottoming. The HSCV system allows damping of violent impacts and, consequently, ensures better control of the mountain bike.

HSCV cartridges can have external devices to adjust damping in rebound or compression.

ETA: The ETA cartridge allows adjustment of the fork's rebound and lockout while maintaining minimum travel of 25-30 mm.

TAS: In addition to the possibility of adjusting rebound damping "on the fly", similarly to the ETA cartridge, the TAS system allows modification of maximum travel by increasing the fork length by 20 mm.

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.

English translation of page 15 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Technical Information
MZ034
English
2
175
TST: The TST system uses a closed rubber cartridge for oil storage. The TST cartridge is equipped with a device for adjusting rebound damping in the lower zone and a 5-position compression adjustment device in the upper zone.

Remote control for TST cartridge:
On request, the TST cartridge can be supplied complete with remote control; this control allows you to lock the fork without taking your hands off the handlebars.

DOPPIO AIR: The DOPPIO AIR system is equipped with three independent air chambers that allow the mountain biker to adjust the fork according to their specific requirements.

RC2:
This newly designed system allows you to adjust both rebound and compression damping using the two adjustment knobs on the outside of the right slider, as well as the spring preload.

RC2X: This system represents the evolution of the RC2 and is completed with an X cartridge installed on the left slider which ensures control of fork bottoming at the end of travel.

2.3
Lubrication and cooling

The damper units are of the "oil bath" type (Open Bath system). This system meets all lubrication and cooling requirements for the sliding elements inside the fork; furthermore, the oil volume represents an additional damping and adjustment element. The Open Bath system considerably reduces maintenance operations compared to systems with sealed cartridges. On forks equipped with elastomers, the internal sliding elements are lubricated with grease.

2.4
Sliding bushings and seals

The sliding of the stanchions in the sliders is ensured by two bushings with Teflon® coating which eliminates any friction at the start. The sealing assembly which prevents oil leaks and the penetration of external particles consists of a special dual-lip seal and a dust cover, located on the upper end of each slider.

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**.

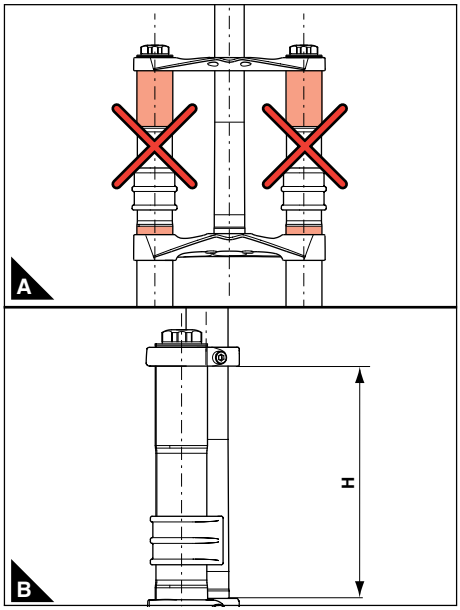


Figure 2 - *Installation sur le cadre de fourches à double té : (**2A**) Fixation des tés de direction, (**2B**) Longueur maxi du tube de direction entre les deux tés*

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

English translation of page 16 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ034
English
176
3
3
INSTALLATION
3.1
Installation on the frame
The fork is supplied complete with an "A-Head Set" type steering tube that must be cut in order to be adapted to the frame on which the suspension will be mounted.
The installation of the fork on the frame is a fairly delicate operation that must therefore be carried out by expert and qualified personnel.
WARNING!
The installation of the suspension system on the frame requires specific knowledge, appropriate tools and experience. Simple general mechanical notions may prove insufficient to correctly install the suspension. It is recommended to have this operation carried out at an authorized Marzocchi Suspension Centre. Incorrect assembly can damage the Marzocchi suspension system and, consequently, can cause an accident, serious or fatal injury.
The steering tube must be installed by pressing on the lower steering crown and its replacement must be entrusted only to one of our authorized technical assistance centres which have specific tools.
WARNING!
On the dual crown models MY 2006 BOMBER, the lower crown is fixed to the sliders by bolts. In this case, the following instructions must be observed during installation:
? In the presence of oversized diameter zones on the sliders, the fixing of the steering crowns must be carried out only in the dark zone illustrated in Figure 2A.
? In the presence of an alignment notch on the sliders, the upper part of the lower crown must be installed above this notch.
? On Monster forks, the distance between the lower part of the lower crown and the dust cover, with the fork compressed to the end of travel, must be at least 4 mm.
? On dual crown forks, the maximum length of the steering tube between the two crowns (see Figure 2B) must be less than the values (H) in Table 3.
Figure 2 - Installation on the frame of dual crown forks: (2A) Fixing of the steering crowns, (2B) Maximum length of steering tube between the two crowns
Table 3 - Maximum length of steering tube between the two crowns
Model
Maximum length between the two steering crowns (H)
Monster
190 mm
888
158 mm
A
B
H
3

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!

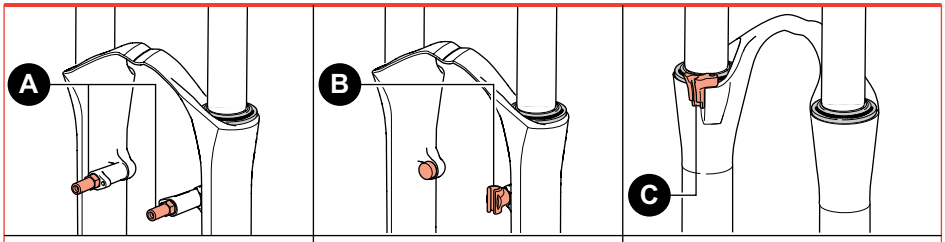
L'installation du système de freinage requiert des connaissances spécifiques, des outils adaptés et de l'expérience. De simples notions générales de mécanique peuvent s'avérer insuffisantes pour installer correctement le système de freinage. Il est conseillé de faire effectuer cette opération auprès 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 MX D-Street 24"		All Mountain 66 Z1 Dirt Jumper 888 Junior T D-Street 24"

MZ034

Figure 3 - *Prédisposition du système de freinage*

English translation of page 17 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ034
English
3
177
3.2
Installation of the braking system
The installation of the braking system is a fairly delicate and critical operation that must therefore be carried out by qualified personnel.

WARNING!
The installation of the braking system requires specific knowledge, suitable tools and experience. Simple general mechanical notions may prove insufficient to correctly install the braking system. It is advisable to have this operation performed at an authorized Marzocchi Suspension Centre. Incorrect installation of the disc brake can create stresses that lead to the fracture of the brake calliper supports and, consequently, loss of control of the bike, accidents and serious or fatal injuries.

Ensure that the installation of the braking system is carried out in accordance with the instructions provided by the manufacturer of the braking system.

Use only braking systems that comply with the fork specifications, taking into account the information contained in the summary tables in this manual.

Table 4 - Braking system pre-installation
Figure 3 - Braking system pre-installation
Fork
Maximum disc dimensions and fixing system
V-Brake pre-installation
Marathon
Post Mount 6"
Removable Type
MX
D-Street 24"
XC INTL STD 8"
(Installation of the 8" disc is only permitted with specific adapter supplied by the braking system manufacturer)
All
Mountain
Post Mount 6"
(Installation of the 8" disc is only permitted with specific adapter supplied by the braking system manufacturer)
No
66
Z1
XC INTL STD 6"

(Installation of the 8" disc is only permitted with specific adapter supplied by the braking system manufacturer)
Dirt Jumper
888
Junior T
Monster
Post Mount 8"
All Mountain
66
Z1
Dirt Jumper
888
Junior T
D-Street 24"
Pre-installation of cable guides for disc brake system
Removable pre-installation for V-Brake system
Marathon
MX
D-Street 24"
Pre-installation of cable guides for disc brake system
B
C
A

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.

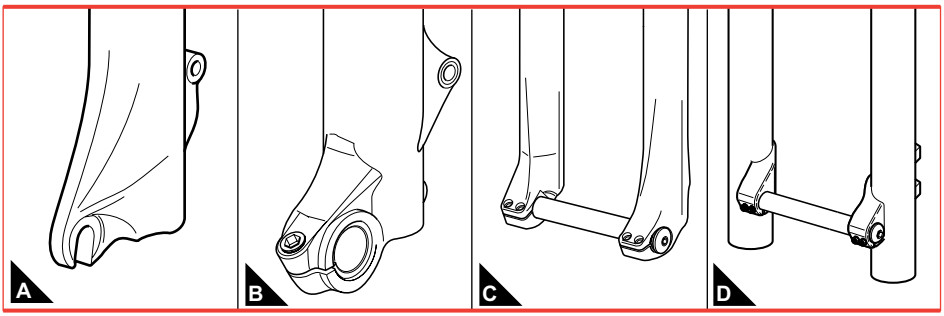


Figure 4 - *Systèmes de fixation de la roue: (**4A**) patte de fixation standard, (**4B**) axe passant ø 20 mm (fourches ø 32 mm), (**4C**) axe passant ø 20 mm (fourches séries 66 et 888), (**4D**) axe passant ø 20 mm (fourches Monster).*

MZ034

English translation of page 18 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ034
English
178
3
WARNING!
The threading of the pivots (see 3A - Figure 3) is treated with an anti-loosening coating.
Pivots that have been mounted and then removed must no longer be used as they lose this type of treatment.
WARNING!
Before installing the Post Mount type braking system, verify that you have removed the protective film from the brake caliper support surfaces.
WARNING!
Before any use, verify that the disc brake control cable is properly fixed to its support (see 3B and 3C - Figure 3).
WARNING!
The brake cable must never come into contact with the lower steering tube or with the fork.
3.3
Wheel Installation
Table 5 - Maximum wheel dimensions

Fork	Maximum wheel dimension
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"

If you install wheels with dimensions larger than those indicated in Table 5, verify that:
? the tire rotates freely;
? there are no interferences with the arch or the "V-brake" braking system;
Figure 4 - Wheel fixing systems: (4A) standard fixing tab, (4B) 20 mm ø through axle (32 mm ø forks), (4C) 20 mm ø through axle (66 and 888 series forks), (4D) 20 mm ø through axle (Monster forks).
A
B
C
D
? the distance between the inflated tire and the lower part of the lower steering tube, with the fork "compressed", is at least four (4) mm.
3.4
Wheel Axle Fixing System
The wheel axle can be fixed to the fork in the standard manner with traditional advanced fixing tabs or with a 20 mm diameter through axle (see

Figure 4 below).
Forks designed for intensive use are equipped with a wheel axle fixing system derived from the "motocross" sector which uses a 20 mm wheel axle.

3.4.1 Wheel Installation on Standard Forks

Install the wheel according to the instructions provided by the manufacturer. For correct fork operation, perform the following checks after wheel installation:

? Verify correct fork-wheel alignment by compressing the fork several times. The wheel must not come into contact with or approach any part of the fork.

? Lift the front of the bike and rotate the wheel several times to verify that it is properly aligned and spaced with respect to the disc brake or the "V-brake" brake pads. For correct specifications, consult the braking system instruction manual.

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**).

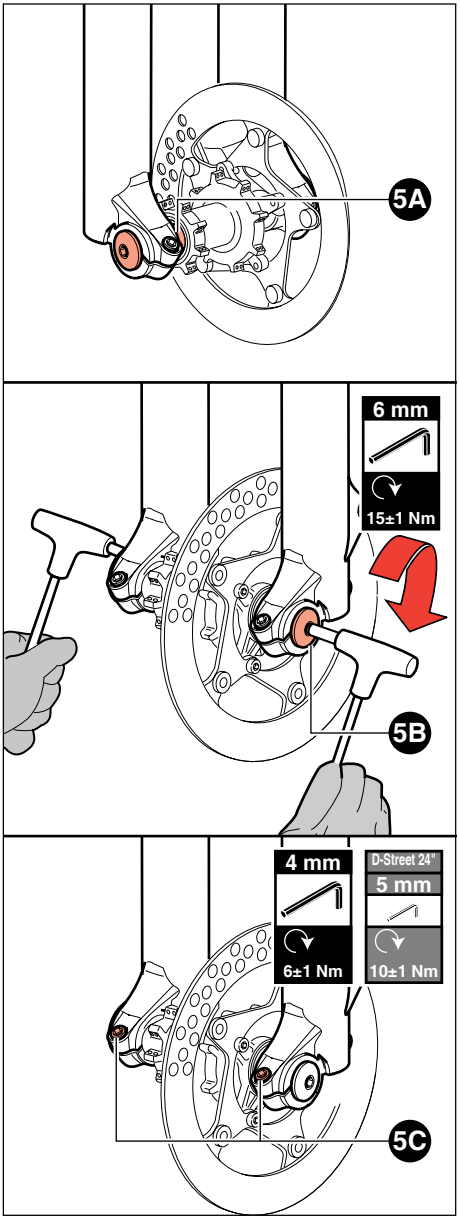


Figure 5 - *Installation de la roue sur les fourches* ***ø*** *32 mm avec axe passant* ***ø*** *20 mm*

English translation of page 19 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ034
English
3
179
3.4.2 Wheel mounting on ø 32 forks with ø 20 mm through axle
For correct fork operation, the wheel must be installed according to the following instructions:
? Place the wheel between the two sliders.
? Align the wheel center with the two wheel axles (see 5A - Figure 5).
? Insert the axle through the bottom of the right fork leg, the wheel and the bottom of the left fork leg (see 5A - Figure 5).
? Tighten the axle to the specified torque (15+/-1 Nm) by acting on the corresponding cap (see 5B - Figure 5) with a 6 mm Allen key.
? Check the correct fork-wheel alignment by compressing the fork several times. The wheel must not come into contact with or approach any part of the fork. Then lift the front of the bike and rotate the wheel several times to check its correct alignment with the disc brake. The wheel must not oscillate either laterally or vertically.
For correct specifications, consult the operating manual of the braking system.
? Tighten the screws located on the two locking devices to the specified torque (6+/-1 Nm) (10+/-1 Nm for D-Street 24") with a 4 mm Allen key (5 mm for D-Street 24") (see 5C - Figure 5).
Figure 5 - Wheel installation on ø 32 mm forks with ø 20 mm through axle
6 mm
15+/-1 Nm
5A
5C
5B
4 mm
6+/-1 Nm
5 mm
10+/-1 Nm
D-Street 24"

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**).

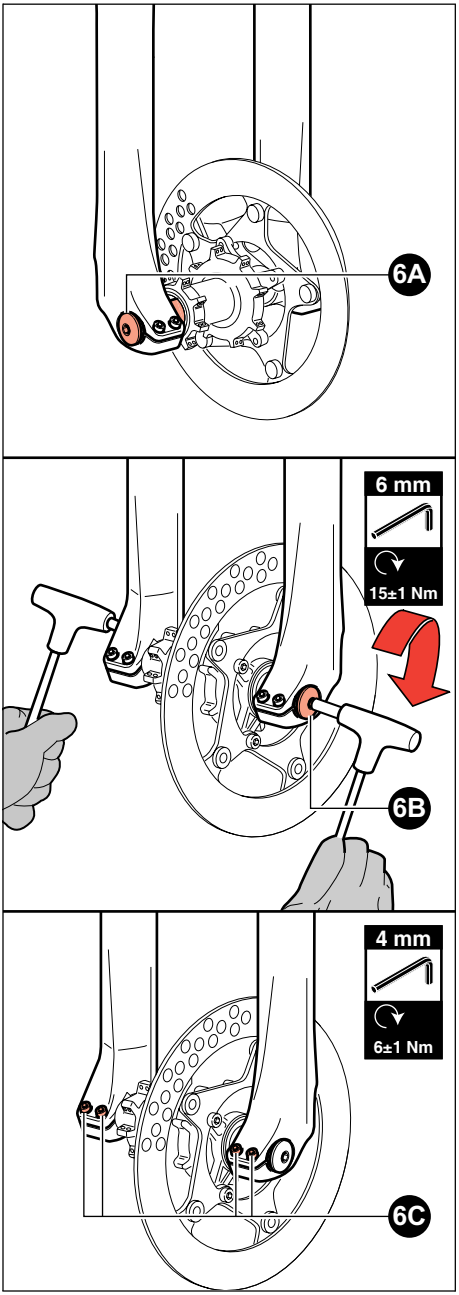


Figure 6 - *Installation de la roue sur les fourches séries 66 et 888*

MZ034

English translation of page 20 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ034
English
180
3
3.4.3 Wheel mounting on 66 and 888 series forks
For correct fork operation, the wheel must be installed according to the following instructions:
? Place the wheel between the two sliders.
? Align the wheel center with the two wheel axles (see 6A - Figure 6).
? Insert the axle through the bottom of the right fork leg, the wheel and the bottom of the left fork leg (see 6A - Figure 6).
? With a 6 mm Allen key, tighten the axle to the specified torque (15+/-1 Nm) by acting on the corresponding cap (see 6B - Figure 6).
? Check the correct fork-wheel alignment by compressing the fork several times. The wheel must not contact or approach any part of the fork. Then lift the front of the bike and rotate the wheel several times to check its correct alignment with the disc brake. The wheel must not wobble either laterally or vertically.
For correct specifications, consult the brake system user manual.
? Tighten the bolts located on the two fork lowers to the specified torque (6+/-1 Nm) according to the "1-2-1" sequence with a 4 mm Allen key (see 6C - Figure 6).
Figure 6 - Wheel installation on 66 and 888 series forks
6 mm
15+/-1 Nm
4 mm
6+/-1 Nm
6A
6C
6B

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**).

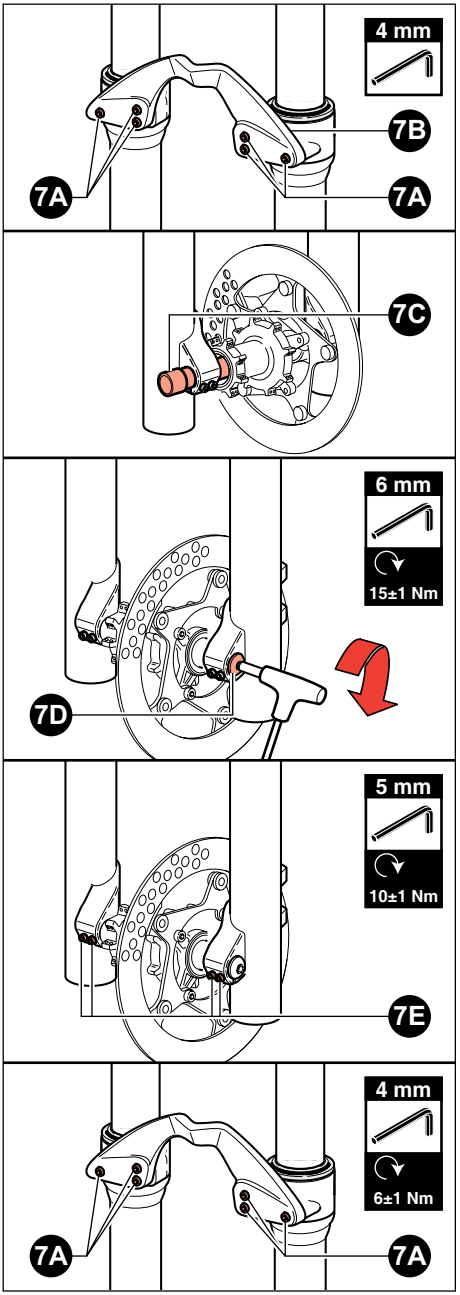


Figure 7 - *Installation de la roue sur les fourches série Monster*

English translation of page 21 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ034
English
3
181
3.4.4 Wheel installation on Monster series forks
For correct fork operation, the wheel must be installed according to the following instructions:
? If the fork has been removed from the frame or the position of the sliders relative to the head tube lugs has been modified, lightly loosen the six (6) arch mounting bolts with a 4 mm Allen key (see 7A and 7B ? Figure 7).
? Place the wheel between the two sliders.
? Align the center of the wheel with the two wheel axles (see 7C - Figure 7).
? Insert the axle through the bottom of the right fork leg, the wheel and the bottom of the left fork leg (see 7C - Figure 7).
? With a 6 mm Allen key, tighten the left axle to the specified torque (15+/-1 Nm) (see 7D - Figure 7).
? Check correct fork-wheel alignment by compressing the fork several times. The wheel must not come into contact with or approach any part of the fork. Then lift the front of the bike and rotate the wheel several times to check its correct alignment with the disc brake. The wheel must not oscillate either laterally or vertically. For correct specifications, consult the brake system user manual.
? Tighten the screws located on the two fork legs to the specified torque (10+/-1 Nm) according to the "1-2-1" sequence with a 5 mm Allen key (see 7E - Figure 7).
? Tighten the six (6) arch bolts to the specified torque (6+/-1 Nm) according to the "1-2-3-2-1" sequence with a 4 mm Allen key (see 7A - Figure 7).
Figure 7 - Wheel installation on Monster series forks
4 mm
6 mm
15+/-1 Nm
5 mm
10+/-1 Nm
4 mm
6+/-1 Nm
7A
7B
7A
7E
7D
7C
7A
7A

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**).

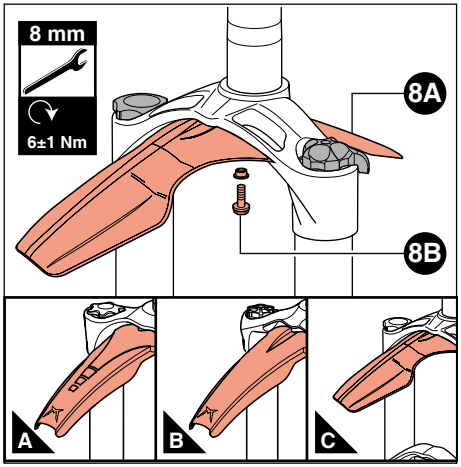


Figure 8 - *Installation du garde-boue*

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**).

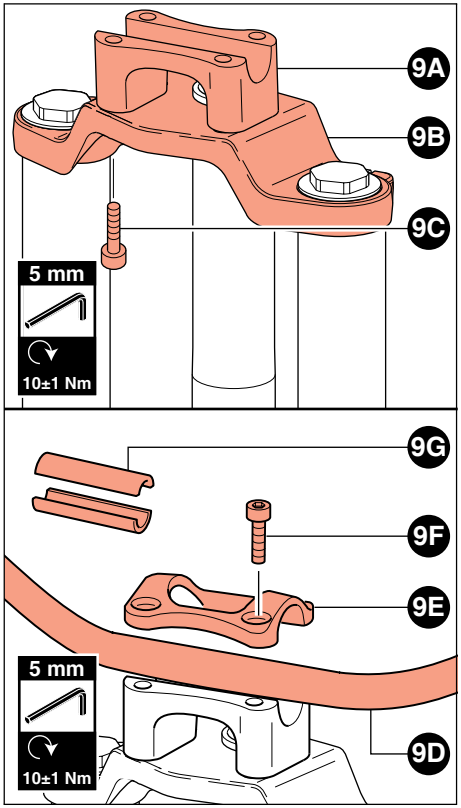


Figure 9 - *Installation du support du cintre*

English translation of page 22 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ034
English
182
3
3.5
Mudguard Installation
It is possible to install a mudguard on the following models: 66, 888, All Mountain, Junior T and Z1. The mudguard can be supplied with the fork or purchased separately.
The mudguard assembly must be carried out by interposing the small reinforcement ring between the screw and the mudguard (see 8A - Figure 8) and tightening the screw to the specified torque (6+/-1 Nm) with an 8 mm fixed wrench (see 8B - Figure 8).
Three different types of mudguards can be supplied: the first for models 66 and 888 (see A - Figure 8), the second for All Mountain models (see B - Figure 8) and the third for Junior T and Z1 models (see C - Figure 8).
3.6
Handlebar Support Installation
Double crown forks are equipped with handlebar support. The handlebar support can be supplied with the fork or purchased separately.
3.6.1 Handlebar Support Installation on Double Crown Models (except 888 series)
For handlebar support installation, strictly follow the instructions below:
? Install the lower mounting bracket of the handlebar support on the upper steering crown (see 9A and 9B - Figure 9).
? Ensure that the holes of all elements are centered.
? Lock the lower mounting bracket of the support on the upper steering crown by tightening the screws to the specified torque (10+/-1 Nm) with a 5 mm Allen wrench (see 9C - Figure 9).
? Install the handlebar by centering it in the lower mounting bracket of the support (see 9D - Figure 9).
? Install the upper mounting bracket of the support on the handlebar (see 9E - Figure 9).
? Ensure that the holes of the upper and lower mounting brackets are centered.
? Lock the handlebar by tightening the screws to the specified torque (10+/-1 Nm) with a 5 mm Allen wrench (see 9F - Figure 9).
For installation of handlebars with different diameters, it is possible to install "reducers" around the handlebar (between the handlebar and the two mounting brackets) to keep it in position (see 9G ? Figure 9).

Figure 8 - Mudguard Installation
Figure 9 - Handlebar Support Installation
6+/-1 Nm
8 mm

8A
8B
A
B
C
5 mm
10+/-1 Nm
5 mm
10+/-1 Nm
9A
9G
9D
9C
9B
9F
9E

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**).

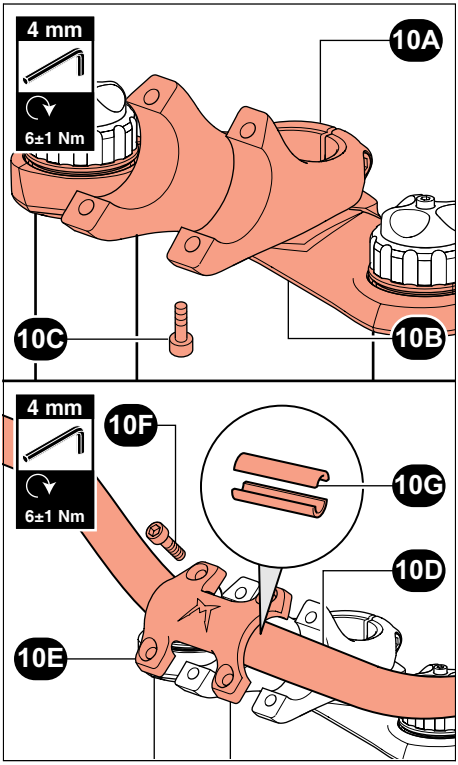


Figure 10 - *Installation du support du cintre série 888*

⚠ 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.

English translation of page 23 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Installation
MZ034
English
3
183
Figure 10 - Installation of handlebar support series 888
4 mm
6+/-1 Nm
10E
10D
10F
10G
10A
10C
10B
4 mm
6+/-1 Nm
3.6.2 Installation of handlebar support on series 888

For the installation of the handlebar support, strictly follow the instructions below:

? Install the lower mounting bracket of the handlebar support on the upper steering tube (see 10A and 10B - Figure 10).
? Make sure to center the holes of all elements.
? Secure the lower mounting bracket of the support on the upper steering tube by tightening the screws to the specified torque (6+/-1 Nm) with a 4 mm Allen key (see 10C - Figure 10).
? Install the handlebar by centering it in the lower mounting bracket of the support (see 10D - Figure 10).
? Install the upper mounting bracket of the support on the handlebar (see 10E - Figure 10).
? Make sure to center the holes of the upper and lower mounting brackets.
? Secure the handlebar by tightening the screws to the specified torque (6+/-1 Nm) with a 4 mm Allen key (see 10F - Figure 10).

For installation of handlebars with different diameter, it is possible to install "reducers" around the handlebar (between the handlebar and the two mounting brackets) to hold it in position (see 10G ? Figure 10).

CAUTION!
When the wing is mounted on a 888 fork, the position of the upper part of the top must be in correspondence with the max line on the column.

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

English translation of page 24 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Maintenance
MZ034
English
184
4
4
MAINTENANCE
4.1
Disadvantages - causes ? solutions
This paragraph indicates some disadvantages that may occur during use of the fork as well as their possible cause and possible solutions. Always consult this table before any intervention on the fork.
Table 6 - Disadvantages - Causes - Solutions

Disadvantage	Probable cause	Solutions
The initial compression of the fork is too high	The spring is too soft or the oil is too fluid	Increase the spring preload Increase the spring preload by replacing the preload tube Check the oil levels Replace the spring with one having a higher rate Increase the air pressure
The fork reaches the end of travel too quickly even if the initial compression is as recommended	The compression damping is insufficient	Increase the compression damping by modifying the oil levels Increase the compression damping using the corresponding adjustment knob
The fork reaches the end of travel too quickly; the maximum preload is insufficient	The spring is too soft or the oil is too fluid	Check the oil levels Replace the spring with one having a higher rate Increase the air pressure
The fork does not perform its full travel	The spring is too stiff, the oil level is too high	Check the oil levels Replace the spring with one having a lower rate Reduce the air pressure

The rebound of the
fork is too fast,
too violent after an
impact
The rebound damping
is insufficient
Increase the rebound damping
Change the oil (SAE 7.5) with one of
higher viscosity
The fork bottoms out
too easily
The compression damping
is insufficient
Increase the compression damping at
the end of travel using the
corresponding adjustment knob
The steering tends to
"oversteer" during a
turn
The rebound damping
is too high, the spring is
too soft
Reduce the rebound damping
Replace the spring with one having a
higher rate
4
WARNING!
The
operations
illustrated
below
and
marked with this symbol
must be
performed only at an authorized MARZOCCHI
service center.

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

English translation of page 25 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Problem	Probable Cause	Solutions
Fork locks in rebound or remains compressed in case of multiple impacts	Rebound damping is too high	Reduce rebound damping
Collision noise in rebound but without violent rebound	Rebound damping is too high	Reduce rebound damping
Oil "ring" on the sliders	Seals are dirty	Replace all seals
Large amount of oil on the sliders or oil leaks from the slider tubes	Seals are damaged, sliders may be damaged	Replace seals and have sliders serviced
Fork is "sticky", it does not work as well as at the beginning	Seals are dirty, fork needs maintenance	Replace all seals
Oil leak from fork bottom	Bottom nut/screw is loose	Tighten the nut or screw
	O-ring is damaged	Replace the O-ring
Loss of sensitivity	Sliding bushings are deteriorated	Replace sliding bushings
	Oil is worn	Drain the oil
Abnormal noise from the TAS cartridge	TAS cartridge is damaged	Contact an authorized assistance center and have fork operation checked
TAS control button rotates during use		

4.2 Periodic Maintenance Chart

This section describes periodic maintenance

operations and indicates the corresponding intervals.

WARNING!

The operations illustrated below and marked with this symbol must be performed only at an authorized MARZOCCHI assistance center.

Table 7 - Periodic Maintenance Chart

General Maintenance Operations	Intensive Use	Normal Use
Check bolt tightening at specified torque	Before each use	
Cleaning the fork	After each use	
Check air pressure	Before each outing	
	10 hours	
Air bleeding (Monster)	Before each outing	
	10 hours	
Check seals	25 hours	
	50 hours	
Fork oil drain	50 hours	
	100 hours	
TST cartridge oil drain	25 hours	
	50 hours	
Replacement of fork seals / TST cartridge / DOPPIO AIR cartridge seals	50 hours	
	100 hours	

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.

English translation of page 26 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Maintenance
MZ034
English
186
4
4.3
General maintenance advice
The installation, maintenance and repair of the suspension system require specific knowledge, suitable tools and experience. Simple general mechanical knowledge may prove insufficient to correctly install and repair the suspension system. If you doubt your abilities, have the suspension system installed and/or maintained by an authorized Marzocchi Service Centre. Incorrect installation, maintenance and repair of the suspension system may cause accidents, serious or fatal injuries.
? After disassembly, always use original new Marzocchi seals for reassembly.
? When tightening two bolts or nuts close to each other, always follow the 1-2-1 sequence and respect the specified tightening torques (see Table 21 - Tightening torque).
? For fork cleaning, never use flammable or corrosive solvents as they could damage the seals. If necessary, use specific non-corrosive detergents, non-flammable or with high flammability threshold.
? If you plan a long period of bicycle inactivity, lubricate all parts subject to contact with fork oil.
? Never dispose of lubricants, solvents or detergents that are not totally biodegradable into the environment. Collect and store these substances in specific containers then dispose of them in accordance with applicable local and national regulations.
? All components of Marzocchi forks require the use of metric tools. US inch tools may have dimensions similar to millimeters but can damage the bolts and make future bolting and unbolting impossible.
? Always use screwdrivers of appropriate size and shape for the types of bolts to tighten and loosen.
? When using a screwdriver to assemble or disassemble metal snap rings, O-rings, slip rings and seals, be careful not to scratch or notch the components being handled with the screwdriver tip.
? Do not perform any maintenance and/or adjustment operation if it is not explained in this manual.
? If you have any doubts concerning care, maintenance or use of the suspension system, you should contact the nearest Service Centre directly. You can locate this service centre by

consulting the dealer list included with this manual or at the Internet address www.marzocchi.com.
? This manual is not intended to explain the assembly and disassembly on the bicycle frame of the fork, wheel, steering components or any other component directly or indirectly related to the suspension without, however, being part of it. Marzocchi manufacturer reserves the right to make any modification to its products, at any time and without notice.
? Use only original Marzocchi spare parts.
? Work in a clean, tidy and well-lit place. Avoid, if possible, maintaining the fork outdoors.
? To maintain their original shine, forks with polished surfaces should be periodically treated with body polish paste.
? Carefully check that there are no metal chips or dust in the work area and on the fork components.
? Do not modify any fork components in any way.

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.

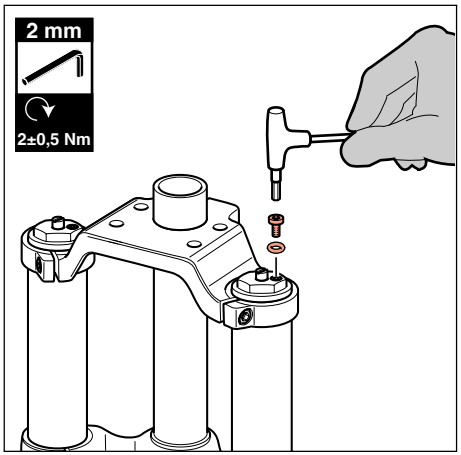


Figure 11 - *Purge de l'air Monster*

English translation of page 27 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Maintenance
MZ034
English
4
187
4.4
Fork Cleaning
The dust cover is lubricated by the manufacturer with grease that facilitates slider movement, especially after a long period of inactivity.
With use of the suspension, this grease can melt and adhere to the sliders, giving the sensation that there is a lubricant leak. Check the suspension to ensure that it is not an actual oil leak.
After each use of the mountain bike, carefully clean the external surfaces of the fork, paying particular attention to the sliders and dust covers.
WARNING!
In the presence of fork oil leaks, do not use the mountain bike. Eliminate any oil leak before using the bicycle again.
WARNING!
Deposits of mud and dust, if not removed immediately, can damage the suspension system.
4.5
Monster Air Purge
This operation must be performed with the fork installed on the bicycle and completely relaxed (front wheel lifted off the ground).
The pressure generated by air that can enter the sliders during use can cause fork malfunction due to the particular configuration of the seals that retain air inside the sliders.
? If the fork does not function correctly or you notice a loss of smoothness, proceed according to the following instructions on both sliders:
? Using a 2 mm Allen key, unscrew the purge valve located on the cap in order to eliminate the air accumulated inside the slider (see Figure 11).
? Check the condition of the seal and, if necessary, replace it.
? Tighten the purge valve to the specified torque (2+/-0.5 Nm) taking care not to damage the seal.
Figure 11 - Monster Air Purge
2+/-0.5 Nm
2 mm

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**).

English translation of page 28 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Settings
MZ034
English
188
5
5
SETTINGS
Careful calibration allows you to have a very high-performance suspension system.
This paragraph explains in sequence the operations to be performed for correct tuning of Marzocchi forks.
To achieve optimal calibration, it is necessary to perform several tests in order to understand the adjustment device to be used and the type of intervention to perform. Perform this operation in open air, in an area without traffic and free of any obstacles and other hazards.
Optimal adjustment is influenced by the geometry of the mountain bike frame, the weight of the rider, the type of terrain and the types of obstacles on that terrain, but also by subjective factors related to riding style; therefore, it is not possible to provide objective data on the best calibration.
In any case, by carefully following the instructions below, you will be able to obtain in a short time the best calibration for your requirements.
Fork calibration must be performed by acting on one adjustment device at a time according to the order of explanation, taking note of each operation performed and the results achieved.
WARNING!
During these operations, never force the adjustment devices beyond their stops and do not pump air beyond the recommended pressure.
WARNING!
To pressurize the fork, use only the special MARZOCCHI pump equipped with a pressure gauge that can be purchased from any authorized Marzocchi center. The use of any other pump may compromise inflation operations and cause incorrect operation or damage to the fork and, consequently, accidents and serious or fatal injury.
NOTE
Once the optimal result is achieved, it is recommended to note the "clicks" or turns performed by the adjustment device from the fully closed position (device turned clockwise) so that you can restore this setting in case of any modifications.
5.1
Adjustment Kits and Springs
For more information on travel increase kits,

adjustment kits and springs with different spring rates (K), consult the website www.marzocchi.com.

5.2 Spring Preload

The optimal spring preload is the one that allows you to obtain the desired SAG, that is, the fork compression due to the rider's weight alone (see par. 5.4 SAG).

Depending on the fork model chosen, the spring preload can be adjusted with mechanical adjustment devices or by changing the pressure of the air contained in the slider.

On models with mechanical adjustment, each turn of the adjustment knob corresponds to a spring compression of 1 mm.

NOTE

Forks with mechanical preload adjustment leave the factory with a minimum preload value corresponding to the adjustment knob fully turned counterclockwise. The spring is in any case slightly preloaded to counteract initial friction.

5.3 Positive Air

Positive air is the elastic element of air forks. The optimal positive air pressure allows you to obtain the desired SAG (see 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** ».

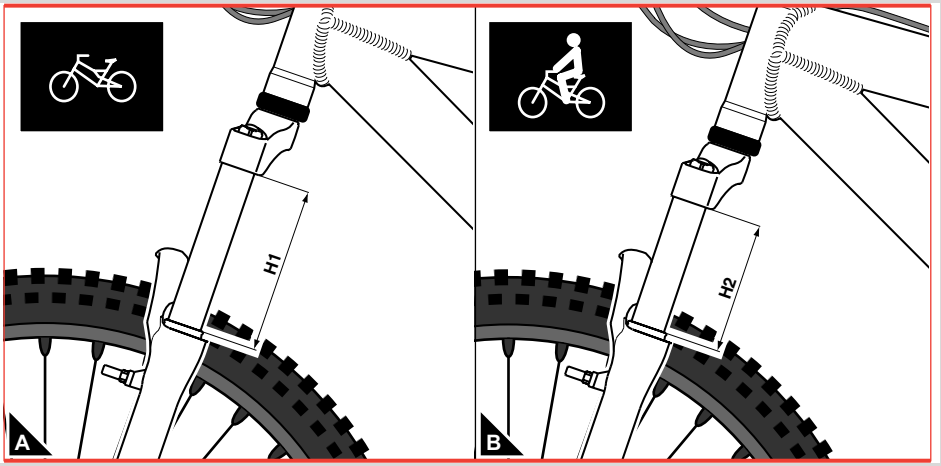


Figure 12 - *Comment mesurer le SAG*

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).

English translation of page 29 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Settings
MZ034
English
5
189
5.4
SAG
SAG corresponds to the compression of the fork due to the rider's weight.
How to measure SAG
To measure SAG, follow these simple steps:
? Measure the part of the fork between the lower crown and the dust seal (ref. A - Figure
12) and note this value as "H1".
? Mount on the bike and repeat the measurement (ref. B - Figure 12) noting this value as
"H2".
Figure 12 - How to measure SAG
SAG = H1 - H2
How to obtain optimal SAG
Optimal SAG corresponds to 15-20% for "XC" forks and 25-30% for "Freeride" forks.
To calculate the optimal SAG of your fork, simply perform the following operation:
SAG = T x S (T = total travel; S = recommended compression percentage).
H2
H1
A
B

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

English translation of page 30 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Settings
MZ034
English
190
5
5.5
Negative Air
The introduction of pressurized air through the valve allows modification of the damping of forces generated during the rebound phase of the fork.
By increasing the pressure inside the fork, the force required for fork compression increases. Furthermore, negative air allows adjustment of the maximum travel value within a range of 20 mm.
By increasing the pressure inside the fork, the travel is reduced.
5.6
PAR ? Air Progression at End of Travel
The introduction of pressurized air through the valve allows modification of the damping of forces generated during the compression phase at end of travel.
An increase in pressure inside the fork corresponds to an increase in hydraulic braking during the final compression phase.
5.7
Rebound Adjustment
The rebound adjustment allows control of the fork extension speed following compression. Correct adjustment of rebound speed allows obtaining a stable bike capable of faithfully following terrain obstacles with the wheel.
An adjustment that is too responsive produces instability of the front end and swinging of the mountain bike. An adjustment that is too slow, conversely, can cause problems when the cyclist encounters multiple obstacles because the suspension is unable to return to the full rebound position between one obstacle and another.
The rebound speed adjustment is performed using internal or external adjustment devices.
5.8
Compression Adjustment
The compression adjustment allows control of its corresponding speed.
The compression adjustment can be performed at the discretion of the mountain biker and must be such as to prevent suspension collapse to the end of travel.
WARNING!
If the fork bottoms out, immediately adjust the compression or check the oil level. Incorrect compression adjustment can damage the fork and cause accidents and serious or fatal injuries. Oil level adjustment must be

performed only by an authorized suspension center or qualified technician.
A "stiff" compression damping adjustment ensures greater stability and, consequently, allows more aggressive riding with the mountain bike more responsive; conversely, a softer adjustment results in a lower degree of stability in favor of quieter riding.
Depending on the fork model chosen, compression adjustment allows control of compression damping along the full travel or at end of travel.

5.9

ETA (Extension Travel Adjustment)

The ETA cartridge allows on-the-fly adjustment of rebound damping by limiting fork travel to 30 mm.
The control has two positions:
LOCK Position
By turning the knob clockwise, the ETA cartridge is activated.
In this position, the fork remains compressed when the bike rides on rough terrain; any further roughness encountered contributes to further compress the fork.
This position is recommended only for tackling steep and difficult climbs.
UNLOCK Position
By turning the knob counterclockwise, normal fork operation is restored and the ETA cartridge is deactivated.
WARNING!
NEVER use the "LOCK" position when facing steep descents. The suspension would not respond correctly in case of impacts against obstacles which could cause loss of control of the bike, an accident and serious or even fatal injuries.

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

English translation of page 31 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Settings
MZ034
English
5
191
5.10 TAS (Travel Adjustment System)
In addition to the possibility of adjusting "on the fly"
the rebound damping by reducing the fork
length while maintaining 30 mm of travel (see par. 5.9 ETA
(Extension Travel Adjustment)), the TAS cartridge
allows you to modify the maximum travel
and the fork length to adapt it to the
requirements of the mountain biker and to the frame geometry.
WARNING!
Before using the TAS cartridge, completely eliminate
the air from the right slider chamber
and, subsequently, restore the correct
operating pressure.
? By turning the knob located on the bottom of the
slider clockwise, the maximum travel and the
fork length are reduced.
? By turning this knob counterclockwise, the maximum travel and the
fork length increase.
WARNING!
Never force the adjustment knob beyond the stop. The fork could
be damaged and cause accidents and serious
or fatal injuries.
5.11 TST (Terrain Selection Technology)
The TST system allows you to adjust the damping
of the suspension.
The TST cartridge is equipped with a rebound damping
adjustment device on the lower part and a
compression damping adjustment device with 5 positions on
the upper part.
This allows the mountain biker to achieve optimal
adjustment based on the terrain on which he is riding.
The upper adjustment device has five main positions, namely (CL), (+), (AM), (-) and (DS), which
allows the cyclist to best adjust the fork
according to the terrain (see Table 8).
Table 8 - TST Adjustment Positions
WARNING!
NEVER use the "CL" position when
facing steep descents. The
suspension would not respond correctly
in case of impacts against obstacles which could cause
loss of bike control, an accident and serious
or even fatal injuries.
5.12 Remote control for
TST cartridge
The TST cartridge can be equipped, on
request, with a remote control to be
installed on the right side of the handlebar.
The remote control allows you to lock the
fork without removing your hands from the handlebar.
The remote control essentially consists of an
actuation lever and a release button.
By acting on the lever, the fork locks,
similarly to turning the TST adjustment knob

to the "CL" position; the lock is obtained
independently of the position of the TST
adjustment knob present on the fork.
After locking, by acting on the release button, it is possible to restore the
previously selected adjustment with the TST knob.
WARNING!
NEVER use the "CL" position when
facing steep descents. The
suspension would not respond correctly
in case of impacts against obstacles which could cause
loss of bike control, an accident and serious
or even fatal injuries.
D
S
Optimal setting for descent
-
Optimal setting for "All Mountain"
A
M
+
C
L
Optimal setting for climbs,
fork locked

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.

English translation of page 32 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Settings
MZ034
English
192
5
5.13 RC2
This newly designed system allows you to adjust both rebound and compression damping using the two adjustment dials on the outside of the right slider, as well as spring preload.
? The rebound adjustment allows you to control the speed of fork extension following a compression. By turning the dial clockwise, rebound damping increases and the fork will be slower during the rebound phase. By turning the dial counterclockwise, the fork's rebound will be faster.
? The compression adjustment is performed using a "speed sensitive" type valve located at the bottom of the right slider. By turning the dial clockwise, the fork will be more sensitive during the damping phase; by turning the dial counterclockwise, the fork's damping sensitivity is reduced.
? On Z1 and 66 forks the preload is adjusted by modifying the positive air pressure, whereas on 888 models this adjustment is performed by turning the dial with ring located at the top of the fork. By modifying the preload, the fork becomes more resistant to bottoming, which allows you to achieve the desired initial SAG (see par. 5.4 SAG).
NOTE
Sometimes it may be necessary to modify the oil level to achieve optimal adjustment. Increasing the oil level is a fairly delicate adjustment that should be entrusted only to a Marzocchi Service Center. Contact an authorized Marzocchi Service Center if you need to modify the oil level.
5.14 RC2X
This system represents the evolution of the RC2 and is completed with an X cartridge installed on the left slider that provides control of fork bottoming at the end of travel.
? The rebound adjustment allows you to control the speed of fork extension following a compression. By turning the dial clockwise, rebound damping increases and the fork will be slower during the rebound phase. By turning the dial counterclockwise, the fork's rebound will be faster.
? The compression adjustment is performed using a "speed sensitive" type valve located at the bottom of the right slider. By turning the dial clockwise, the fork will be more sensitive during the damping phase; by turning the dial counterclockwise, the fork's damping sensitivity is reduced.

? On 66 forks the preload is adjusted by modifying the positive air pressure, whereas on 888 models this adjustment is performed by turning the dial with ring located at the top of both sliders of the fork. By modifying the preload, the fork becomes more resistant to bottoming, which allows you to achieve the desired initial SAG (see par. 5.4 SAG).

NOTE

Sometimes it may be necessary to modify the oil level to achieve optimal adjustment. Increasing the oil level is a fairly delicate adjustment that should be entrusted only to a Marzocchi Service Center. Contact an authorized Marzocchi Service Center if you need to modify the oil level.

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

English translation of page 33 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Settings
MZ034
English
5
193
Table 9 - Fork Settings
Settings
Spring preload with
external adjustment
Spring preload with air
Positive air (spring system)
Negative air
PAR ? Air progression
at end of travel
Internal rebound adjustment
External rebound adjustment
External compression
adjustment knob
Compression adjustment at end
of travel
ETA (Extension Travel Adjust)
TAS (Travel Adjustement
Technology)
TST (Terrain Selection
Technology)
TST (Terrain Selection Technology)
with remote control *
Ref. Table
Marathon Race
X2
Left Left
Right
Right
RC Tab. 11
Marathon SL Doppio Air
X2
Left Left
Right
Right
RC Tab. 11
Marathon XC
Right
Right
Left Left
Right
RC Tab. 11
MX Pro Race
X2
Right
Tab. 12
MX Pro SL
X2
Right
Right
RC Tab. 12
MX Pro
X2
Right

Tab. 12
MX Pro + ETA
Right
Right
Left
Tab. 12
MX Pro + TAS
Right
Right
Left Left
Tab. 12
MX Comp
X2
Right
Tab. 12
MX Comp + ETA
Right
Right
Left
Tab. 12
MX Comp + TAS
Right
Right
Left Left
Tab. 12
All Mountain SL
X2
Left Left
Right
Right
RC Tab. 13
All Mountain I
Right
Right
Left Left
Right
RC Tab. 13
All Mountain I + ETA
Right
Right
Left
Right
RC Tab. 13
All Mountain II
X2
Right
Left
Tab. 13
All Mountain II + ETA
Right
Left
Tab. 13
All Mountain II + TAS
Right
Right
Left Left
Tab. 13
All Mountain III
X2
Right
Tab. 13
Z1 SL Doppio Air
X2

Left Left
Right
Right
Tab. 14
Z1 Light
Left
Right
Right
Right
Tab. 14
Z1 Light + ETA
Right
Right
Right
Left
Tab. 14
Z1 Sport
X2
Right
Left
Tab. 14
Z1 Sport + ETA
Right
Right
Left
Tab. 14
66 SL
X2
Left Left
Right
Right
Tab. 15
66 RC2X
X2
Right
Right
Left
Tab. 15
66 Light
Left
Right
Right
Right
Tab. 15
66 Light + ETA
Right
Right
Right
Left
Tab. 15
66 VF
X2
Right
Tab. 15
66 VF2
X2
Right
Left
Tab. 15
66 VF2 + ETA
Right
Right
Left

Tab. 15
66 VF2LT
X2
Right
Left
Tab. 15
Dirt Jumper 1
X2
Right
Left
Tab. 16
Dirt Jumper 2
X2
Right
Tab. 16
Dirt Jumper 3
X2
Right
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.

English translation of page 34 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Settings
MZ034
English
194
5
* Optional configuration
Table 10 - Legend Table
WARNING!
Right and left references refer to the conventions cited in par. 1.1.1.
Settings
Spring preload with
external adjustment
Spring preload with air
Positive air (spring system)
Negative air
PAR ? Air progression
at end of travel
Internal rebound adjustment
External rebound adjustment
External compression
adjustment knob
Compression adjustment at end
of travel
ETA (Extension Travel Adjust)
TAS (Travel Adjustment
Technology)
TST (Terrain Selection
Technology)
TST (Terrain Selection Technology)
with remote control *
Table Ref.
D-Street 24"
X2
Tab. 17
888 RC2X
X2
Rt.
Rt.
Tab. 18
888 RC2
Rt.
Rt.
Rt.
Lt.
Tab. 18
888 VF2
Rt.
Lt.
Tab. 18
888 VF
Rt.
Tab. 18
Monster
Rt.
Rt.
Lt.
Tab. 19
Junior T

X2
Tab. 20
X2
Adjustment on both legs
Rt.
Adjustment on right leg
Lt.
Adjustment on left leg
RC
Remote control on handlebar

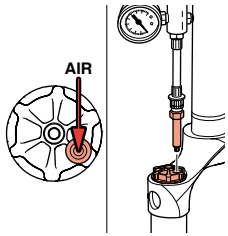
6 TABLEAUX RÉCAPITULATIFS

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**

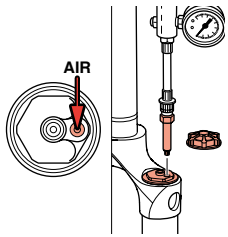


Air positif cartouche TST - Plongeur droit

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**



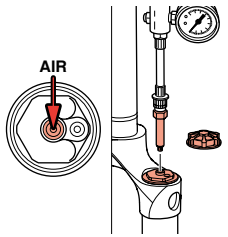
Air positif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche

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

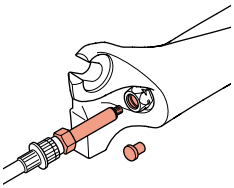
English translation of page 35 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
6
195
6
SUMMARY TABLES
The following tables summarize the main characteristics of the models in the "Marzocchi Bomber" range, indicate the possible adjustments and explain how these adjustments should be made.

Table 11 - Marathon

Marathon
Marathon Race
Marathon SL Doppio Air
Marathon XC
Fork diameter
ø 30 mm
Available travel
80 mm
100 mm - 120 mm (adjustable by negative air)
100 mm - 120 mm (adjustable by TAS)
Type of fork lower leg
Standard
Max disc size
Post Mount 6"
V-brake lever posts
Removable type
Max wheel dimensions
2.2" x 26"
Marathon Race Marathon SL Doppio Air Marathon XC
Positive air TST cartridge - Right side piston
Remove the protection cap marked "AIR" and turn the TST cartridge adjustment knob until the air valve is exposed.
Firmly connect the pump fitting to the valve and pump until reaching the desired pressure. Again screw on the protection cap and restore the correct adjustment using the TST knob.
Marathon Race Marathon SL Doppio Air
Positive air DOPPIO-AIR cartridge - Left side piston
Left side piston Unscrew and remove the protection cap.
Firmly connect the pump fitting to the valve located on the outside and pump until reaching the desired pressure.
Screw the protection cap back on fully.
Marathon Race Marathon SL Doppio Air
Negative air DOPPIO-AIR cartridge - Left side piston
Unscrew and remove the protection cap.
Firmly connect the pump fitting to the valve located on the inside and pump until reaching the desired pressure.
Screw the protection cap back on fully.
AIR
AIR
AIR
6

Marathon Race **Marathon SL Doppio Air**



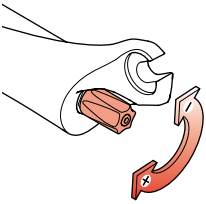
Air PAR cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche

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**

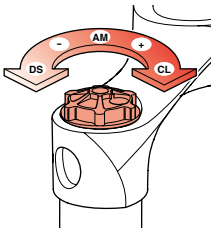


Réglage de la détente par dispositif de réglage externe - Plongeur droit

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

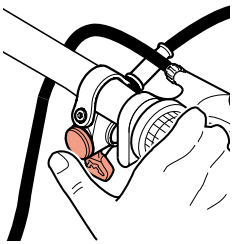
Marathon Race **Marathon SL Doppio Air** **Marathon XC**



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**

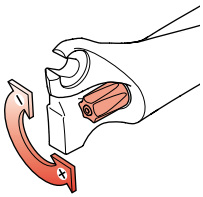


TST avec commande à distance (Commande à distance installée sous le cintre à droite - Seulement sur version avec option TST avec commande à distance)

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

English translation of page 36 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary tables
MZ034
English
196
6

Marathon Race Marathon SL Doppio Air

Air PER DOPPIO-AIR cartridge - Left slider
Remove the rubber protective cap.
Tighten the inflation pump connector fully onto the valve
and pump until you reach the desired pressure.
Tighten the rubber protective cap again

Marathon Race Marathon SL Doppio Air Marathon XC

Rebound adjustment via external adjustment device -
Right slider
By turning the adjustment knob clockwise, the hydraulic
damping increases and the fork will be slower in the rebound phase.
By turning the adjustment knob counterclockwise, the
hydraulic damping decreases and the fork will be more responsive
in the rebound phase

Marathon Race Marathon SL Doppio Air Marathon XC

TST - Right slider
By turning the knob it is possible to adjust the damping
in the compression phase and, consequently, adapt the
fork behavior to the terrain type.
DSOptimal setting for downhill
- , AM , +Optimal setting for "all mountain" terrain.
CLOptimal setting for climbing, fork locked

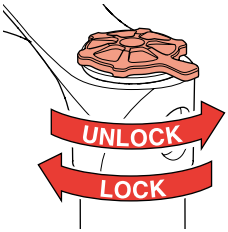
Marathon Race Marathon SL Doppio Air Marathon XC

TST with remote control (Remote control
installed under the handlebar on the right - Only on version
with optional TST with remote control)
By pulling the lever it is possible to modify the
hydraulic configuration of the fork and achieve a more
favorable setting to tackle the corresponding climb matching the
"CL" position of the TST cartridge, independent of the position of the
adjustment knob present on the fork.
After locking, by acting on the release button, it
is possible to restore the setting previously selected with
the TST knob

Marathon XC

TAS - Left slider
By turning clockwise the maximum travel and
the fork length are reduced. By turning counterclockwise the
maximum travel and the fork length increase.
Before adjusting the TAS cartridge, completely eliminate the air
from the positive air chamber of the right slider and, subsequently,
restore the correct operating pressure
CL
+
AM
-
DS

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

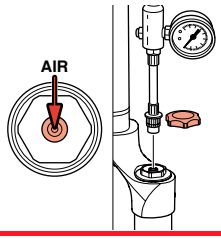
Poids du cycliste	Kg	55 ÷ 70	70 ÷ 80	80 ÷ 95	95 ÷ 110+
	lbs	120 ÷ 155	155 ÷ 180	180 ÷ 210	210 ÷ 220+
Pression air positif	bar	2.00 ÷ 2.75	2.40 ÷ 3.10	2.90 ÷ 3.80	3.60 ÷ 4.50
	psi	30 ÷ 40	35 ÷ 45	42 ÷ 52	52 ÷ 65
Pression air positif (plongeur TST)	bar	≤ 2.00	2.00 ÷ 2.75	2.75 ÷ 3.40	≥ 4.20
	psi	≤ 30	30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

English translation of page 37 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
6
197
Table 12 - MX

Marathon XC

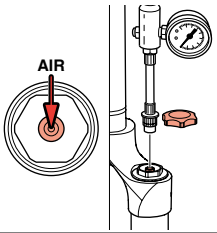
ETA - Left Slider
Turn the adjustment knob clockwise to activate the ETA cartridge operation.
Turn the knob counterclockwise to restore normal suspension operation
Rider Weight
Kg
55 - 70
70 - 80
80 - 95
95 - 110+
lbs
120 - 155
155 - 180
180 - 210
210 - 220+
Positive Air Pressure
bar
2.00 - 2.75
2.40 - 3.10
2.90 - 3.80
3.60 - 4.50
psi
30 - 40
35 - 45
42 - 52
52 - 65
Positive Air Pressure
(TST Slider)
bar
< 2.00
2.00 - 2.75
2.75 - 3.40
> 4.20
psi
< 30
30 - 40
40 - 50
> 60
Negative Air Pressure
bar
5.00 - 15.00
psi
73 - 217
PAR Air Pressure
bar
0 - 2.00
psi
0 - 30
MX
MX PRo Race

MX Pro SL
MX Pro
MX Comp
Fork Diameter
ø 30 mm
Available Travel
85 mm
105 mm - 120 mm
100 mm - 120 mm
85 mm- 105 mm
120 mm
Lower Fork Type
Standard
Max Disc Size
Post Mount 6"
V-brake Levers
Removable Type
Max Wheel Dimensions
2.2" x 26"

MX Pro Race	MX Pro	MX Comp

Positive Air - On both sliders
(On both sliders - Right side only for versions with + ETA option)
Remove the protection cap.
Tighten the pump fitting firmly onto the valve and pump until reaching desired pressure. Tighten the protection cap again
AIR

MX Pro SL

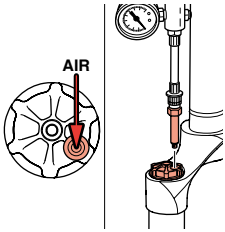


Air positif - Plongeur gauche

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



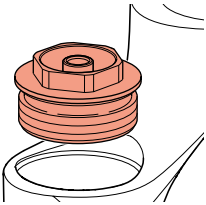
Air positif cartouche TST - Plongeur droit

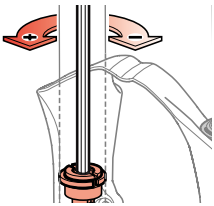
Ôtez le bouchon de protection en caoutchouc marqué « AIR » et tournez la molette TST jusqu'à découvrir la valve de l'air.

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

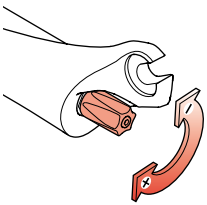




Réglage de la détente par dispositif de réglage interne - Plongeur droit

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

English translation of page 38 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary tables
MZ034
English
198
6

MX Pro SL

Positive air - Left slider
Remove the protective cap.
Firmly connect the pump fitting to the valve and pump until you reach the desired pressure. Screw the protective cap back on

MX Pro SL

Positive air TST cartridge - Right slider
Remove the rubber protective cap marked "AIR" and turn the TST dial until the air valve is exposed.
Firmly connect the pump fitting to the valve and pump until you reach the desired pressure.
Screw the rubber protective cap back on and restore the correct setting using the TST dial

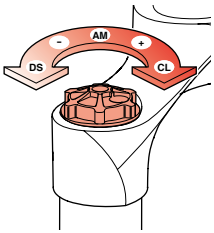
MX Comp

Rebound adjustment via internal adjustment device - Right slider
Using a pin extractor, completely eliminate the pressure inside the right slider.
Unscrew and remove the protective cap using a 21 mm pipe wrench.
Insert the supplied hex bar into the slider, being careful to center the slot of the adjustment screw.
By turning the adjustment screw counterclockwise, hydraulic braking increases and the fork will be slower in rebound phase.
By turning the adjustment screw clockwise, hydraulic braking decreases and the fork will be more responsive in rebound phase.
After adjustment, replace the protective cap and tighten to the specified torque.
Restore the correct air pressure

MX Pro Race MX Pro SL MX Pro

Rebound adjustment via external adjustment device - Right slider
By turning the adjustment dial clockwise, hydraulic braking increases and the fork will be slower in rebound phase.
By turning the adjustment dial counterclockwise, hydraulic braking decreases and the fork will be more responsive in rebound phase
AIR
AIR

MX Pro SL

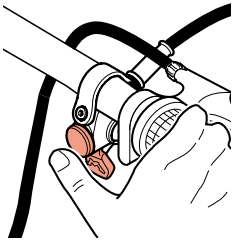


TST - Plongeur droit

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

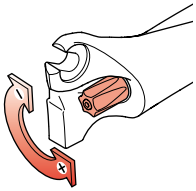


TST avec commande à distance (Commande à distance installée sous le cintre à droite - Seulement sur version avec option TST avec commande à distance)

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**



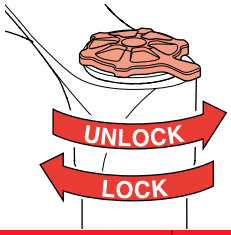
TAS - Plongeur gauche (Seulement pour version avec option + TAS)

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

English translation of page 39 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
6
199

MX Pro SL

TST - Right Slider
By turning the adjustment knob it is possible to adjust
the compression damping and, consequently,
adapt the fork behavior to the type of terrain.
DS Optimal setting for downhill
- , AM , + Optimal setting for "all mountain" terrain.
CL Optimal setting for climbing, fork locked

MX Pro SL

TST with remote control (Remote control
installed under the handlebar on the right - Only on version
with TST remote control option)
By pulling the lever it is possible to modify the
hydraulic configuration of the fork and achieve a more
favorable setting to handle the corresponding climb
matching the "CL" position of the TST cartridge, regardless
of the position of the adjustment knob present on the fork
After locking, by acting on the release button, it
is possible to restore the setting previously selected with
the TST knob

MX Pro MX Comp

TAS - Left Slider (Only for version with
+ TAS option)
By turning clockwise the
maximum travel and fork length are reduced.
By turning counterclockwise the maximum travel and
fork length are increased.
Before adjusting the TAS cartridge, completely eliminate air
from the positive air chamber of the right slider and, subsequently,
restore the correct operating pressure

MX Pro MX Comp

ETA - Left Slider (Only for version with
+ ETA / + TAS option)
Turn the adjustment knob clockwise to activate
the ETA cartridge operation.
Turn the knob counterclockwise to restore
normal suspension operation

Rider Weight
Kg
55 - 70
70 - 80
80 - 95
95 - 110+
lbs
120 - 155
155 - 180
180 - 210
210 - 220+

Positive Air Pressure
bar
2.00 - 2.75
2.40 - 3.10
2.90 - 3.80

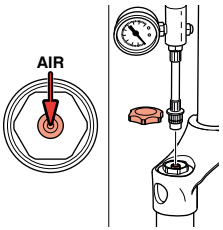
3.60 - 4.50
psi
30 - 40
35 - 45
42 - 52
52 - 65
Positive Air Pressure
(TST slider)
bar
< 2.00
2.00 - 2.75
2.75 - 3.40
> 4.20
psi
< 30
30 - 40
40 - 50
> 60
CL
+
AM
-
DS

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**

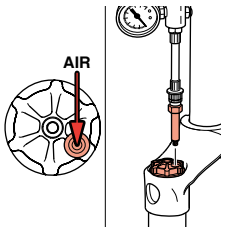


Air positif - Sur les deux plongeurs (Seulement à droite pour versions avec option + ETA / + TAS)

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**

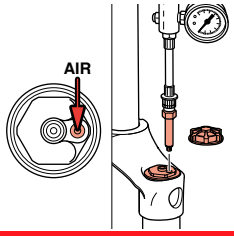


Air positif cartouche TST - Plongeur droit

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

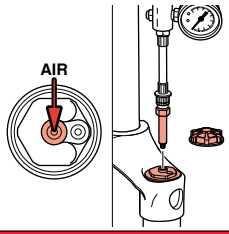
Dévissez et ôtez le bouchon de protection.

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

English translation of page 40 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
200
6
Table 13 - All Mountain
All Mountain
All Mountain
SL
All Mountain I
All Mountain II
All Mountain I
ETA
All Mountain III
Fork diameter
ø 32 mm
Available travel
130 mm-150
mm*
130 mm-150
mm***
150 mm
130 mm
Type of fork lower
Standard
Max disc size
Post Mount 6" **
V-brake brake bosses
No
Max wheel dimensions
2.8" x 26"
* adjustable by negative air
** Installation of the 8" disc is only possible with special adapter supplied by the braking system manufacturer
*** adjustable by TAS
All Mountain II All Mountain III
Positive air - On both sliders (Right side only for versions with + ETA / + TAS option)
Remove the protective cap.
Tighten the pump fitting firmly onto the valve and pump until desired pressure is reached. Tighten the protective cap again.
All Mountain SL All Mountain I All Mountain I ETA
Positive air TST cartridge - Right slider
Remove the rubber protective cap marked « AIR » and turn the TST dial until the air valve is exposed.
Tighten the pump fitting firmly onto the valve and pump until desired pressure is reached. Tighten the rubber protective cap again and restore the correct setting using the TST dial.
All Mountain SL
Positive air DOPPIO-AIR cartridge - Left slider
Unscrew and remove the protective cap.
Tighten the pump fitting firmly onto the valve located on the outside and pump until desired pressure is reached.
Screw the protective cap on firmly.
AIR
AIR
AIR

All Mountain SL

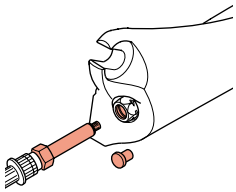


Air négatif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche

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

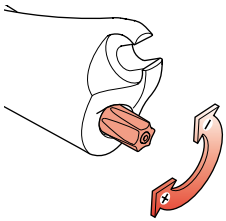


Air PAR cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche

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

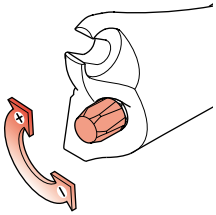


Réglage de la détente par dispositif de réglage externe Plongeur droit

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

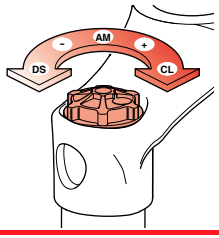


Réglage de la compression par dispositif de réglage externe - Plongeur gauche (Pas présent sur les versions avec option + ETA / + TAS)

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

English translation of page 41 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
6
201

All Mountain SL

Negative air DOPPIO-AIR cartridge - Left slider
Unscrew and remove the protection cap.
Tighten the pump fitting fully onto the valve located inside
and pump until reaching the desired pressure. Screw the
protection cap back on fully

All Mountain SL

Positive air DOPPIO-AIR cartridge - Left slider
Remove the rubber protection cap.
Tighten the pump fitting fully onto the valve and pump until
reaching the desired pressure. Tighten the rubber protection
cap again

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

Rebound adjustment via external adjustment device
Right slider
By turning the adjustment knob clockwise, hydraulic braking
increases and the fork will be slower in the rebound phase.
By turning the adjustment knob counterclockwise, hydraulic
braking decreases and the fork will be more responsive in the
rebound phase

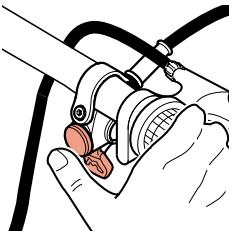
All Mountain II

Compression adjustment via external adjustment
device - Left slider (Not present on versions with
+ ETA / + TAS option)
By turning the adjustment knob clockwise, hydraulic braking
during the compression phase increases.
By turning the adjustment knob counterclockwise, hydraulic
braking during the compression phase decreases

All Mountain SL All Mountain I All Mountain I ETA

TST - Right slider
By turning the adjustment knob it is possible to adjust damping
in the compression phase and, consequently, adapt the fork
behavior to the type of terrain.
DS Optimal setting for downhill
- , AM , + Optimal setting for "all mountain" terrain.
CL Optimal setting for climbing, fork locked
AIR
CL
+
AM
-
DS

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

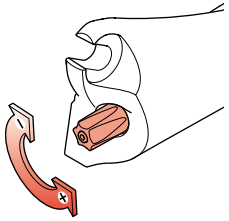


TST avec commande à distance (Commande à distance installée sous le cintre à droite - Seulement sur version avec option TST avec commande à distance)

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**

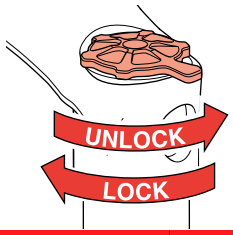


TAS - Plongeur gauche (Seulement sur version avec option + TAS)

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			

English translation of page 42 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
202
6

All Mountain SL All Mountain I All Mountain I ETA

TST with remote control (Remote control installed under the handlebar on the right - Only on version with TST remote control option)

By pulling the lever it is possible to modify the hydraulic configuration of the fork and achieve a more favorable setting to face the climb corresponding to the "CL" position of the TST cartridge, independent of the position of the adjustment knob present on the fork.

After locking, by acting on the release button, it is possible to restore the setting previously selected with the TST knob

All Mountain I All Mountain II

TAS - Left piston (Only on version with + TAS option)

By turning clockwise the maximum travel and the fork length are reduced.

By turning counter-clockwise the maximum travel and the fork length are increased.

Before adjusting the TAS cartridge, completely eliminate the air from the positive air chamber of the right slider and subsequently restore the correct operating pressure

All Mountain I All Mountain II All Mountain I ETA

ETA - Left piston (Only on version with + ETA / + TAS option)

Turn the adjustment knob clockwise to activate the operation of the ETA cartridge.

Turn the knob counter-clockwise to restore normal suspension operation

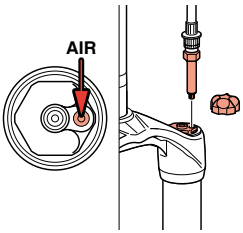
Rider weight
Kg
55 - 70
70 - 80
80 - 95
95 - 110+
lbs
120 - 155
155 - 180
180 - 210
210 - 220+
Positive air pressure
bar
2.00 - 2.75
2.40 - 3.10
2.90 - 3.80
3.60 - 4.50
psi
30 - 40
35 - 45
42 - 52
52 - 65
Positive air pressure
(TST piston)
bar
< 2.00
2.00 - 2.75
2.75 - 3.40
> 4.20
psi
< 30
30 - 40
40 - 50
> 60
Negative air pressure bar
5.00 - 15.00

psi
73 - 217
PAR air pressure
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

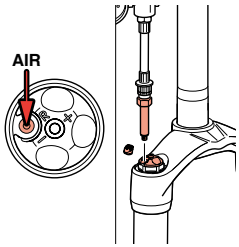


Air positif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche

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**

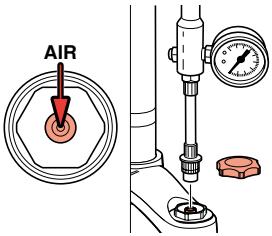


Air positif cartouche RC2 - Plongeur droit

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

English translation of page 43 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Recap Tables
MZ034
English
6
203
Table 14 - Z1
Z1
Z1 SL Doppio Air
Z1 Light
Z1 Sport
Fork diameter
ø 32 mm
Available travel
130 mm - 150 mm*
Lower fork type
Through axle ø 20 mm
Max disc size
XC INTL STD 6" (Installation of the 8" disc is only possible with
special adapter supplied by the brake system manufacturer)
V-brake mounts
No
Max wheel dimensions
2.8" x 26"
* adjustable by negative air

Z1 SL Doppio Air

Positive air DOPPIO-AIR cartridge - Left slider
Unscrew and remove the protective cap.
Firmly tighten the pump fitting onto the valve located on the
outside and pump until reaching the desired pressure.
Screw the protective cap back on firmly

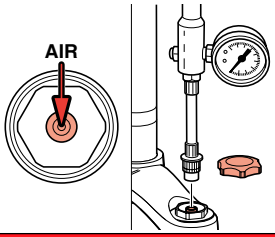
Z1 SL Doppio Air Z1 Light

Positive air RC2 cartridge - Right slider
Remove the rubber protective cap marked "AIR"
and turn the adjustment knob until the air valve is exposed.
Firmly tighten the pump fitting onto the valve
and pump until reaching the desired pressure. Screw the rubber protective cap back on
and restore the correct setting using the adjustment knob

Z1 Light

Spring preload by air - Left slider
(Not present on version with + ETA option)
Remove the protective cap.
Firmly tighten the pump fitting onto the valve
and pump until reaching the desired pressure.
Screw the protective cap back on
AIR
AIR
AIR

Z1 Sport

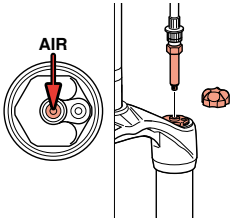


Précharge ressort par air - Sur les deux plongeurs (Seulement à droite pour versions avec option + ETA)

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

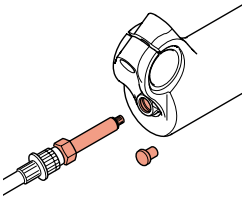


Air négatif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche

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

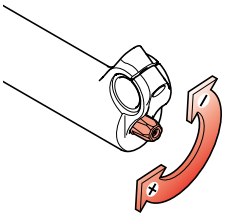


Air PAR cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche

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

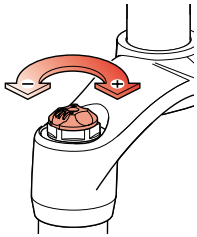


Réglage de la détente par dispositif de réglage externe Plongeur droit

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

English translation of page 44 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
204
6

Z1 Sport

Spring air preload - On both sliders
(Right side only for versions with + ETA option)
Remove the protective cap.
Firmly tighten the pump fitting onto the valve
and pump until the desired pressure is reached.
Tighten the protective cap again

Z1 SL Doppio Air

Negative air DOPPIO-AIR cartridge - Left slider
Unscrew and remove the protective cap.
Firmly tighten the pump fitting onto the valve
located inside and pump until the desired pressure
is reached. Fully screw on the protective cap

Z1 SL Doppio Air

PAR air DOPPIO-AIR cartridge - Left slider
Remove the rubber protective cap.
Firmly tighten the pump fitting onto the valve
and pump until the desired pressure is reached. Tighten
the rubber protective cap again

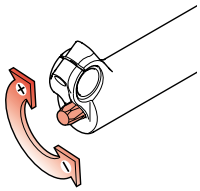
Z1 Sport

Rebound adjustment by external adjustment device
Right slider
By turning the adjustment knob clockwise,
the hydraulic damping increases and the fork
will be slower in the rebound phase.
By turning the adjustment knob counterclockwise,
the hydraulic damping decreases and the fork will be more responsive
in the rebound phase

Z1 SL Doppio Air Z1 Light

Rebound adjustment by external adjustment device
RC2 cartridge - Right slider
By turning the adjustment knob clockwise,
the hydraulic damping increases and the fork
will be slower in the rebound phase.
By turning the adjustment knob counterclockwise,
the hydraulic damping decreases and the fork will be more responsive
in the rebound phase
AIR
AIR

Z1 Sport

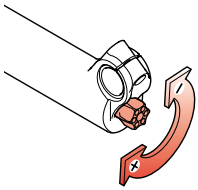


Réglage de la compression par dispositif de réglage externe Plongeur gauche
(Pas présent sur la version avec option + ETA)

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**

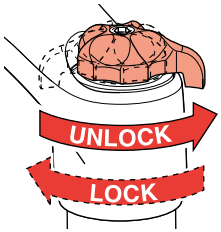


Réglage de la compression par dispositif de réglage externe cartouche RC2 - Plongeur droit

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			

English translation of page 45 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
6
205

Z1 Sport

Compression adjustment via external adjustment device
Left slider
(Not present on version with + ETA option)
By turning the adjustment knob clockwise, the hydraulic braking during the compression phase increases.
By turning the adjustment knob counterclockwise, the hydraulic braking during the compression phase decreases.

Z1 SL Doppio Air | Z1 Light

Compression adjustment via external adjustment device
RC2 cartridge - Right slider
By turning the adjustment knob clockwise, the hydraulic braking during the compression phase increases.
By turning the adjustment knob counterclockwise, the hydraulic braking during the compression phase decreases.

Z1 Light | Z1 Sport

ETA - Left slider (Only for version with + ETA option)
Turn the adjustment knob clockwise to activate ETA cartridge operation.
Turn the knob counterclockwise to restore normal suspension operation.

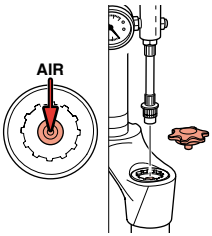
Rider weight
Kg
55 - 70
70 - 80
80 - 95
95 - 110+
Ibs
120 - 155
155 - 180
180 - 210
210 - 220+
Positive air pressure
bar
2.00 - 2.75
2.40 - 3.10
2.90 - 3.80
3.60 - 4.50
psi
30 - 40
35 - 45
42 - 52
52 - 65
Negative air pressure
bar
5.00 - 15.00
psi
73 - 217
PAR air pressure
bar
0 - 2.00
psi
0 - 30

Preload air pressure
bar
0 - 1.00
psi
0 - 15

Tableau 15 - *66*

66			
	66 SL	66 RC2X - 66 Light 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

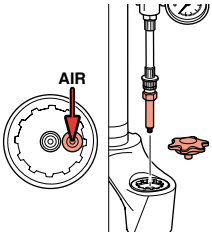


Air positif - Plongeur gauche

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

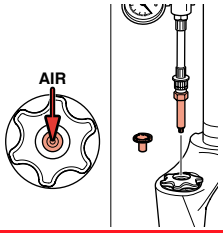


Air positif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche

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

English translation of page 46 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
206
6
Table 15 - 66
66
66 SL
66 RC2X - 66 Light
66 VF - 66 VF2
66 VF2 LT
Fork diameter
ø 35mm
Available travel 150 mm - 170 mm*
150 mm - 170 mm
190 mm
Lower fork type
Through axle ø 20 mm
Max disc size
Post Mount 6" (Installation of 8" disc is only possible with
special adapter supplied by the brake system manufacturer)
V-brake mounts
No
Max wheel dimensions
2.8" x 26"
* adjustable by negative air

66 Light

Positive air - Left piston
Remove the protective cap.
Fully tighten the pump fitting onto the valve
and pump until desired pressure is reached. Tighten
the protective cap again

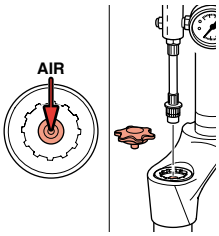
66 SL

Positive air DOPPIO-AIR cartridge - Left piston
Unscrew and remove the protective cap.
Fully tighten the pump fitting onto the valve
located on the outside and pump until desired pressure
is reached.
Fully tighten the protective cap

66 SL 66 Light

Positive air RC2 cartridge - Right piston
Remove the protective cap marked « AIR ».
Fully tighten the pump fitting onto the valve
and pump until desired pressure is reached. Tighten
the protective cap again
AIR
AIR
AIR

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

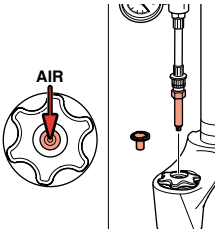


Précharge du ressort par air - Sur les deux plongeurs (Seulement à droite pour versions avec option + ETA)

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

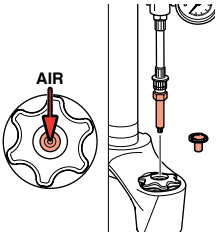


Précharge du ressort par air cartouche RC2 - Plongeur droit

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

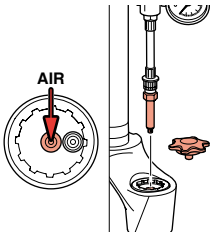


Précharge du ressort par air cartouche X - Plongeur gauche

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



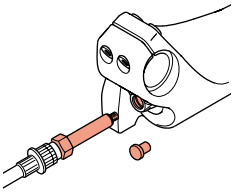
Air négatif cartouche DOPPIO-AIR - Plongeur gauche

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

English translation of page 47 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
6
207

66 VF 66 VF2 66 VF2 LT

Spring air preload - On both sliders
(Right side only for versions with + ETA option)
Remove the protective cap.
Fully tighten the pump fitting onto the valve
and pump until reaching the desired pressure. Tighten the
protective cap again

66 RC2X

Spring air preload RC2 cartridge - Right slider
Remove the protective cap marked « AIR »
Fully tighten the pump fitting onto the valve
and pump until reaching the desired pressure. Tighten the
protective cap again

66 RC2X

Spring air preload X cartridge - Left slider
Remove the protective cap marked « AIR ».
Fully tighten the pump fitting onto the valve
and pump until reaching the desired pressure. Tighten the
protective cap again

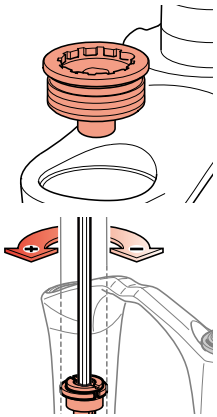
66 SL

Negative air DOPPIO-AIR cartridge - Left slider
Unscrew and remove the protective cap.
Fully tighten the pump fitting onto the valve
located inside and pump until reaching the desired pressure.
Tighten the protective cap fully

66 SL

AIR by DOPPIO-AIR cartridge - Left slider
Remove the rubber protective cap.
Fully tighten the pump fitting onto the valve
and pump until reaching the desired pressure.
Tighten the rubber protective cap again
AIR
AIR
AIR
AIR

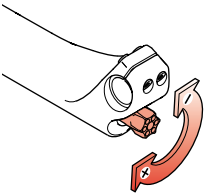
66 VF



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

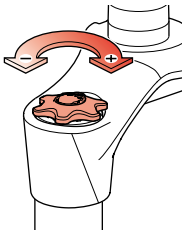


Réglage de la détente par dispositif de réglage externe - Plongeur droit

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

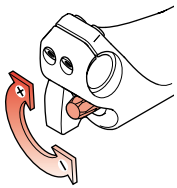


Réglage de la détente par dispositif de réglage externe cartouche RC2 - Plongeur droit

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

English translation of page 48 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
208
6

66 VF

Rebound adjustment by internal adjustment device -
Right slider
Using a pin extractor, completely eliminate the pressure inside
the right slider.
Unscrew and remove the protective cap using a Shimano
freewheel tool.
Insert the supplied 3 mm Allen key into the slider, taking care
to center the slot of the adjustment screw.
By turning the adjustment screw counterclockwise, hydraulic
braking increases and the fork will be slower in the rebound phase.
By turning the adjustment screw clockwise, hydraulic braking
decreases and the fork will be more responsive in the rebound phase.
After adjustment, replace the protective cap and tighten to the
specified torque.
Restore the correct air pressure

66 VF2

Rebound adjustment by external adjustment device -
Right slider
By turning the adjustment knob clockwise, hydraulic braking
increases and the fork will be slower in the rebound phase.
By turning the adjustment knob counterclockwise, hydraulic
braking decreases and the fork will be more responsive in the
rebound phase

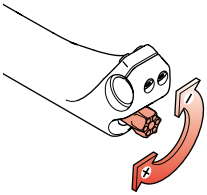
66 SL 66 RC2X 66 Light

Rebound adjustment by external adjustment device
RC2 cartridge - Right slider
By turning the adjustment knob clockwise, hydraulic braking
increases and the fork will be slower in the rebound phase.
By turning the adjustment knob counterclockwise, hydraulic
braking decreases and the fork will be more responsive in the
rebound phase

66 VF2 66 VF2 LT

Compression adjustment by external adjustment
device - Left slider
(Not present on the version with + ETA option)
By turning the adjustment knob clockwise, hydraulic braking
during the compression phase increases.
By turning the adjustment knob counterclockwise, hydraulic
braking during the compression phase decreases

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

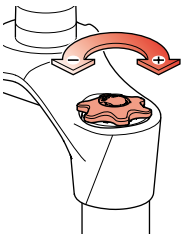


Réglage de la compression par dispositif de réglage externe cartouche RC2 - Plongeur droit

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

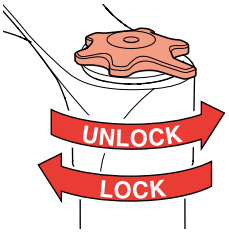


Réglage de la compression en fin de débattement cartouche X Plongeur gauche

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			

English translation of page 49 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
6
209

66 SL 66 RC2X 66 Light

Compression adjustment via external adjustment device
cartridge RC2 - Right slider
By turning the adjustment knob clockwise, hydraulic damping during the compression phase increases.
By turning the adjustment knob counterclockwise, hydraulic damping during the compression phase decreases.

66 RC2X

Compression adjustment at end of travel
cartridge X Left slider
By turning the adjustment knob clockwise, hydraulic damping during the compression phase at end of travel increases.
By turning the adjustment knob counterclockwise, hydraulic damping during the compression phase at end of travel decreases.

66 Light 66 VF2

ETA - Left slider
(Only for version with ETA option +)
Turn the adjustment knob clockwise to activate ETA cartridge operation.
Turn the knob counterclockwise to restore normal suspension operation.

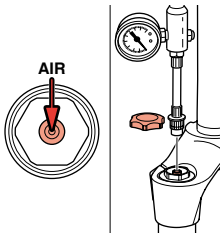
Rider Weight
Kg
55 - 70
70 - 80
80 - 95
95 - 110+
Ibs
120 - 155
155 - 180
180 - 210
210 - 220+
Positive air pressure
bar
2.00 - 2.75
2.40 - 3.10 2.90 - 3.80
3.60 - 4.50
psi
30 - 40
35 - 45
42 - 52
52 - 65
Negative air pressure
bar
5.00 - 15.00
psi
73 - 217
PAR air pressure
bar
0 - 2.00
psi
0 - 30

Preload air pressure
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**

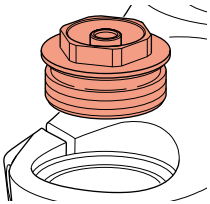


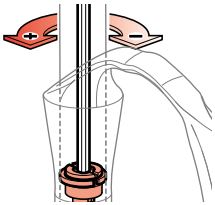
Précharge du ressort con air - Sur les deux plongeurs

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

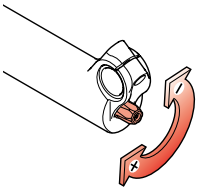
English translation of page 50 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
210
6
Table 16 - Dirt Jumper
Dirt Jumper
Dirt Jumper I
Dirt Jumper II
Dirt Jumper III
Fork diameter
ø 32mm
Available travel
80 mm - 100 mm
Lower fork leg type Thru axle ø 20 mm Thru axle ø 20 mm Standard (thru axle ø 20 mm optional)
Max disc size
XC INTL STD 6" (Installation of 8" disc is only possible with special adapter supplied by the brake system manufacturer)
V-brake mounts
No
Max wheel dimensions
2.8" x 26"

Dirt Jumper I	Dirt Jumper II	Dirt Jumper III
Spring preload with air - On both sliders Remove the protective cap. Fully tighten the inflation pump fitting onto the valve and pump until desired pressure is reached. Tighten the protective cap again.		

Dirt Jumper III
Rebound adjustment via internal adjustment device - Right slider Using a snap ring plier, completely eliminate the pressure inside the right slider. Unscrew and remove the protective cap using a 21 mm pipe wrench. Insert the 12 mm T-wrench supplied into the slider, being careful to center the adjustment screw slot. By turning the adjustment screw counterclockwise, hydraulic damping increases and the fork will be slower in the rebound phase. By turning the adjustment screw clockwise, hydraulic damping decreases and the fork will be more responsive in the rebound phase. After adjustment, replace the protective cap and tighten to the specified torque. Restore correct air pressure. AIR

Dirt Jumper I	Dirt Jumper II

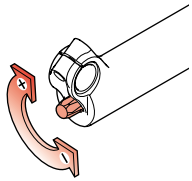


Réglage de la détente par dispositif de réglage externe
Plongeur droit

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.

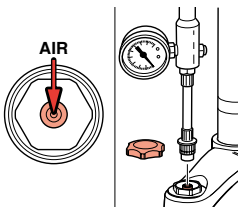
En tournant la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression se réduit

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

English translation of page 51 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
6
211
Table 17 - D-Street 24"

	Dirt Jumper I	Dirt Jumper II
Rebound adjustment via external adjustment device Right slider By turning the adjustment knob clockwise, hydraulic damping increases and the fork will be slower in rebound phase. By turning the adjustment knob counter-clockwise, hydraulic damping decreases and the fork will be more responsive in rebound phase		

	Dirt Jumper I
Compression adjustment via external adjustment device Left slider By turning the adjustment knob clockwise, hydraulic damping during compression phase increases. By turning the adjustment knob counter-clockwise, hydraulic damping during compression phase decreases	
Rider weight Kg 55 - 110+ lbs 120 - 220+	
Air preload pressure bar 0 - 1.00 psi 0 - 15	
	D-Street 24"
Fork diameter ø 32mm	
Available travel 80 mm	
Lower fork type Through axle ø 20 mm	
Max disc size XC INTL STD 6" (Installation of 8" disc is only possible with special adapter supplied by the brake system manufacturer)	
V-brake mounting tabs Removable type	
Max wheel dimensions 2.5" x 24"	

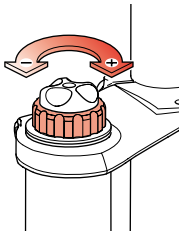
	D-Street 24"
Air spring preload - On both sliders Remove the protective cap. Tighten the pump connection firmly onto the valve and pump until reaching the desired pressure. Tighten the protective cap again	
Rider weight Kg 55 - 110+ lbs 120 - 220+	
Air preload	

pressure
bar
0 - 1.00
psi
0 - 15
AIR

***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**

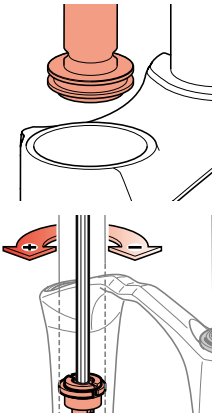


Précharge du ressort par dispositif de réglage externe - Sur les deux plongeurs (RC2X)
Précharge du ressort par dispositif de réglage externe - Plongeur droit (RC2)

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

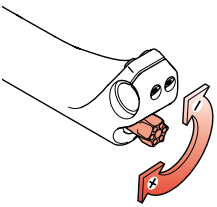
888 VF



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

English translation of page 52 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
212
6
Table 18 - 888
888

888 RC2X - 888 RC2 - 888 VF2 - 888 VF

Fork diameter
ø 35 mm
Available travel
170 mm - 200 mm
Type of fork lower
Through axle ø 20 mm
Max disc size
XC INTL STD 6" (Installation of the 8" disc is only possible with special adapter supplied by the brake system manufacturer)
V-brake mounts
No
Max wheel dimensions
2.8" x 26"

888 RC2X

Spring preload adjustment by external adjustment device - On both sliders (RC2X)

888 RC2

Spring preload adjustment by external adjustment device - Right slider (RC2)
By turning the adjustment knob clockwise, the spring preload increases and the air volume inside the slider decreases.
By turning the adjustment knob counterclockwise, the spring preload decreases and the air volume inside the slider increases

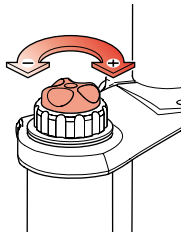
888 VF

Rebound adjustment by internal adjustment device - Right slider
Unscrew and remove the closure cap using a 26 mm pipe wrench.
Insert a 3 mm Allen key into the slider, taking care to center the slot of the adjustment screw.
By turning the adjustment screw counterclockwise, the hydraulic damping increases and the fork will be slower in the rebound phase.
By turning the adjustment screw clockwise, the hydraulic damping decreases and the fork will be more responsive in the rebound phase.
After adjustment, replace the protective cap and tighten to the specified torque.
Restore the correct air pressure

888 VF2

Rebound adjustment by external adjustment device - Right slider
By turning the adjustment knob clockwise, the hydraulic damping increases and the fork will be slower in the rebound phase.
By turning the adjustment knob counterclockwise, the hydraulic damping decreases and the fork will be more responsive in the rebound phase.

888 RC2X **888 RC2**

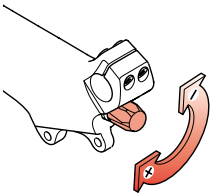


Réglage de la détente par dispositif de réglage externe cartouche RC2 - Plongeur droit

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

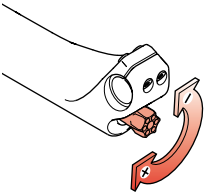


Réglage de la compression par dispositif de réglage externe Plongeur gauche

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**

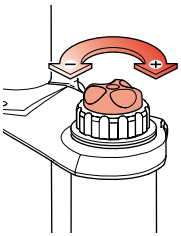


Réglage de la compression par dispositif de réglage externe cartouche RC2 - Plongeur droit

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

English translation of page 53 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
6
213

888 RC2X 888 RC2

Rebound adjustment by external adjustment device
RC2 cartridge - Right piston
By turning the adjustment knob clockwise, the hydraulic braking increases and the fork will be slower in the rebound phase.
By turning the adjustment knob counterclockwise, the hydraulic braking reduces and the fork will be more responsive in the rebound phase.

888 VF2

Compression adjustment by external adjustment device
Left piston
By turning the adjustment knob clockwise, the hydraulic braking during the compression phase increases.
By turning the adjustment knob counterclockwise, the hydraulic braking during the compression phase reduces.

888 RC2X 888 RC2

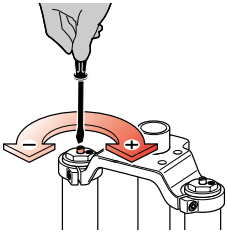
Compression adjustment by external adjustment device
RC2 cartridge - Right piston
By turning the adjustment knob clockwise, the hydraulic braking during the compression phase increases.
By turning the adjustment knob counterclockwise, the hydraulic braking during the compression phase reduces.

888 RC2X

Compression adjustment at end of travel
X cartridge Left piston
By turning the adjustment knob clockwise, the hydraulic braking during the compression phase at end of travel increases.
By turning the adjustment knob counterclockwise, the hydraulic braking during the compression phase at end of travel reduces.

Tableau 19 - *Monster*

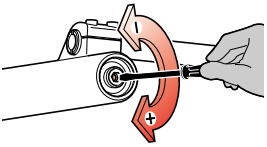
Monster	
Diamètre fourche	ø 40 mm
Débattements disponibles	200 mm
Type de bas de fourche	Axe passant ø 20 mm
Dimension maxi disque	Post Mount 8”
Pattes frein V-brake	Non
Dimensions maxi roue	3.0” x 26”



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.

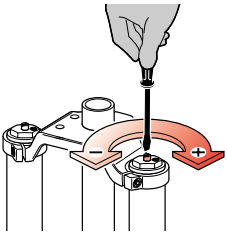
En tournant, à l’aide d’un tournevis, la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique se réduit et la fourche sera plus réactive en phase de détente



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.

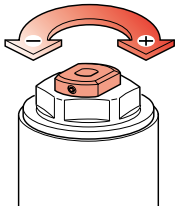
En tournant, à l’aide d’un tournevis, la molette de réglage dans le sens contraire, le freinage hydraulique pendant la phase de compression en fin de débattement se réduit.

English translation of page 54 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
214
6
Table 19 - Monster
Monster
Fork diameter
ø 40 mm
Available travel
200 mm
Lower fork type
Through axle ø 20 mm
Max disc size
Post Mount 8"
V-brake brake bosses
No
Max wheel dimensions
3.0" x 26"
Rebound adjustment via external adjustment device
HSCV cartridge - Right plunger
By turning the adjustment knob with a screwdriver in the clockwise direction, the hydraulic braking increases and the fork will be slower in the rebound phase.
By turning the adjustment knob with a screwdriver in the counter-clockwise direction, the hydraulic braking decreases and the fork will be more responsive in the rebound phase.
Compression adjustment via external adjustment device
HSCV cartridge - Right plunger
By turning the adjustment knob with a screwdriver in the clockwise direction, the hydraulic braking during the compression phase increases and, with equal stress, the fork travel reduces.
By turning the adjustment knob with a screwdriver in the counter-clockwise direction, the hydraulic braking during the compression phase decreases and the fork is more responsive to terrain irregularities.
Compression adjustment at end of travel
HSCV cartridge - Left plunger
By turning the adjustment knob with a screwdriver in the clockwise direction, the hydraulic braking during the compression phase at end of travel increases.
By turning the adjustment knob with a screwdriver in the counter-clockwise direction, the hydraulic braking during the compression phase at end of travel decreases.

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

English translation of page 55 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Summary Tables
MZ034
English
6
215
Table 20 - Junior T
Table 21 - Tightening Torque
Junior T
Fork diameter
ø 32 mm
Available travel
170 mm
Fork lower leg type
Standard (ø 20 mm through axle optional)
Max disc size
XC INTL STD 6" (Installation of 8" disc is only possible with special adapter supplied by the brake system manufacturer)
V-brake brake bosses
No
Max wheel dimensions
2.8" x 26"
Spring preload by external adjustment device - On both sliders
Turning the adjustment knob clockwise increases spring preload.
Turning the adjustment knob counterclockwise decreases spring preload.
Element to tighten
Tightening torque (Nm)
V-brake lock axes
9 +/- 1
Fork upper caps
10 +/- 1
Air bleed screw (Monster)
2 +/- 0.5
Adjustment knob fixing screws
2 +/- 0.5
Cartridge bottom lock screw (Monster)
25 +/- 1
Damper group/cartridge bottom lock nuts
10 +/- 1
Lower crown fixing screw (888, Junior T)
6 +/- 1
Lower crown fixing screw (Monster, Dirt Jumper)
10 +/- 1
Mudguard fixing screw
6 +/- 1
Handlebar support fixing screw (Monster, Junior T)
10 +/- 1
Handlebar support fixing screw (888)
6 +/- 1
Upper crown fixing screw (888, Junior T)
6 +/- 1
Upper crown fixing screw (Monster)
10 +/- 1
Wheel axle screw
15 +/- 1
Allen screw for wheel axle fixing
6 +/- 1
Allen screw for wheel axle fixing (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.

English translation of page 56 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Warranty
MZ034
English
216
7
7
WARRANTY
7.1 WARRANTY FOR EUROPEAN UNION COUNTRIES
Marzocchi warrants that new Suspension Systems are free from original defects of conformity for a period of two (2) years from the date of purchase, in accordance with the provisions of European Directive 99/44/CE.
The original purchase invoice or, if present, the warranty certificate displaying the date and stamp of the Marzocchi Reseller, attached to the product, serve as proof of the warranty start date.
Should the buyer discover a defect of conformity within the aforementioned period, they must return the product to the Marzocchi Reseller, describing the defect and the reasons for their warranty service request.
The reseller will notify the buyer when the product has been repaired or replaced.
1.
EXCLUSIONS. This warranty does not cover damage occurring after purchase and due to accidents, modifications, negligence, improper, incorrect or abusive use, any repairs carried out incorrectly or replacement of parts and accessories with others not conforming to the specifications supplied by Marzocchi S.p.A., any modification not advised or approved in writing by Marzocchi S.p.a., any "acrobatic" activity, acrobatic jumps, climbing, competitions, commercial use, competitive use, use in MTB or BMX parks, use on BMX tracks and/or normal wear and deterioration resulting from the use of the suspension system. This warranty does not cover components subject to normal wear and deterioration due to use of the suspension system which include, but are not limited to, oil, seals, dust covers and bushings as these do not constitute cases of original non-conformity. This warranty is void if the suspension system is mounted on bicycles intended for rental. The warranty is furthermore automatically void if the serial number of the Marzocchi suspension system is altered, erased, made illegible or modified in any way whatsoever. This warranty is not valid for used Marzocchi suspension systems; in such case, it is the responsibility of the reseller to offer a warranty for the used product, with exclusion of any liability, direct and indirect, of Marzocchi S.p.a.
2.
TERRITORIAL LIMIT. This warranty is valid for products purchased in one of the European Union Countries, except for products purchased in the EU but used in the United States, to which the clauses of the "rest of world warranty including United States" apply. This warranty is granted subject to any mandatory provisions governing the warranty of consumer goods in certain European Union Countries; in case of inconsistency, the mandatory national rules prevail over the clauses of this warranty.
ATTENTION!
Always install, repair and use the Marzocchi Suspension System in accordance with the instructions contained in the "Instruction Manual".
The MARZOCCHI and BOMBER marks are registered trademarks licensed by 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.

English translation of page 57 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Warranty
MZ034
English
7
217

7.2 WARRANTY REST OF THE WORLD INCLUDING UNITED STATES

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

1. EXCLUSIONS: This warranty does not cover damage due to accidents, modifications, negligence, improper, incorrect or abusive use, lack of rational and adequate maintenance, incorrect assembly, any repair performed incorrectly or the replacement of parts and accessories with others not conforming to the specifications supplied by Marzocchi S.p.A., any modification not advised nor approved in writing by Marzocchi S.p.a., any "acrobatic" activity, acrobatic jumps, climbing, competitions, commercial use, use in MTB or BMX parks, use on BMX tracks and/or normal wear and deterioration resulting from use of the suspension system. This warranty does not cover components subject to normal wear and deterioration due to use of the suspension which include, but are not limited to, oil, seals, dust covers and bushings. Therefore, the condition of these components and the suspension must be verified or (checked by the dealer) at the time of purchase being this the only occasion for the replacement of these parts. This warranty becomes void if the suspension system is mounted on bicycles intended for rental except with prior written authorization from Marzocchi S.p.a. This warranty does not cover transportation costs of the Marzocchi suspension system for return to/from an authorized Marzocchi dealer (Marzocchi USA for the United States), labor costs necessary to disassemble the Marzocchi suspension system from the bicycle or compensation for non-use of the Marzocchi suspension system during the repair period. The warranty becomes automatically void if the serial number of the Marzocchi suspension system is altered, erased, made illegible or modified in any way whatsoever.

2. BUYER. This warranty is granted solely to the original buyer of the Marzocchi Suspension System and does not apply to third parties. The buyer's rights under this warranty are not transferable.

3. DURATION. This warranty begins on the date of purchase and remains valid for a period of two (2) years from the first purchase. Replaced parts are covered by a six (6) month warranty.

4. PROCEDURE. In the event the buyer discovers a defect covered by this warranty, he must contact the authorized Dealer or a Marzocchi service center (Marzocchi USA for the United States).

5. ENTIRE AGREEMENT. This warranty cancels and replaces any other implied or express warranty, prior statement or commitment and represents the total agreement between the parties regarding the warranty of this Marzocchi suspension system. Any implied or express warranty not contained in this document is expressly excluded.

6. DAMAGES. Except as otherwise expressly provided by this warranty, Marzocchi S.p.A. DISCLAIMS ALL LIABILITY FOR ANY INDIRECT, INCIDENTAL OR CONSEQUENTIAL DAMAGES ARISING FROM THE USE OF THE SUSPENSION SYSTEM OR FOR CLAIMS UNDER THIS AGREEMENT, WHETHER THE CLAIM REFERS TO CONTRACT, TORT OR OTHER.

The warranty statements mentioned above are exclusive and cancel and replace any other agreement. Some states do not permit the exclusion or limitation of indirect or consequential damages, therefore the limitation or exclusion indicated above may not apply.

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.

English translation of page 58 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Warranty
MZ034
English

218
7
7.
DISCLAIMER. ALL IMPLIED WARRANTIES OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR A PARTICULAR PURPOSE AND ALL OTHER IMPLIED WARRANTIES ARISING FROM NEGOTIATIONS, TRADE CUSTOMS, BY STATUTE OR OTHERWISE ARE STRICTLY LIMITED TO THE TERMS OF THIS WRITTEN WARRANTY. This warranty constitutes the sole and exclusive remedy of the buyer with respect to his purchase. In case of alleged violation of any warranty clause or legal action brought by the buyer on the basis of alleged negligence or any other unlawful conduct on the part of Marzocchi S.p.A., the sole and exclusive remedy for the buyer is limited to the repair or replacement of defective components, on the basis of the conditions previously established. No reseller or agent or employee of Marzocchi S.p.A. is authorized to modify or extend this warranty.

8.
WARNING. Always install, repair and use the Marzocchi Suspension System in accordance with the indications contained in the "Instruction Manual".

9.
OTHER RIGHTS. This warranty gives the purchaser specific rights. Other rights that may be applicable may vary depending on the jurisdictions of the State to which they belong (only for the United States).

10. APPLICABLE LAW. Any dispute relating to this agreement or arising from the use of the Marzocchi Suspension System shall be settled by Italian law before the Court of Bologna in Italy.

Distributeurs et centres d'assistance MARZOCCHI

English translation of page 59 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ034
317
MARZOCCHI Distributors and Service Centers

EUROPE

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

English translation of page 60 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ034
318
EUROPE
COUNTRY
COMPANY
AUSTRIA
TRENDSPORT GmbH
Südtirolerstr., 1 - A6911 LOCHAU ? Austria
Contact: Mr. Klaus Froeis
Tel.: +43 (0)5574 47147 x Fax: +43 (0)5574 52334
Info@trendsport.co.at
BELGIUM
THE NETHERLANDS
LUXEMBURG
AUGUSTA BENELUX BV
Roosveltstraat 46 ? NL 2321 BM LEIDEN ? The Netherlands
Contact: Mr. Koeman x Tel. +31 (0) 71 5791580 x Fax +31 (0) 71 5323201
Marzocchi@augustabenelux.nl
CZECH REPUBLIC
SLOVAKIA
ANTONIN BARTONICEK
Skladova 20 ? 32600 PLZEN ? Czech Republic
Tel.: +420 (0)377 240 501 x Fax: +420 (0)377 448 548
bartonicek@mbox.vol.cz
DENMARK
TOKIND
Nydamsvej 49 - DK-8362 - Hoerning
Tel.: +45 8636 7800 x Fax: +45 8636 7377
Contact: Claus Hilmar
E-mail: info@tokind.dk x www.tokind.dk
FINLAND
OY DUELL BIKE-CENTER AB
Porraskuja 3, - 01740 VANTAA ? Finland
Contact: Jussi Laurikainen
Tel.: +358 (0)6 322 7500 x Fax: +358 (0)6 322 2231
info@duellbike.fi x www.duellbike.fi
FRANCE
PHILAMY S.A.
1384, Parc Industriel Saint-Maurice - F 04100 Manosque ? France
Contact: Derrick Coetzer
Tel. +33 (0) 4 92 70 97 00 x Fax: +33 (0) 4 92 72 60 70
Info@philamy.com x www.philamy.com
GERMANY
COSMIC SPORTS GmbH
Ipsheimerstr. 15-17 - D-90431 NÜRNBERG ? Germany
Tel. +49 911 31 07 55 0 x Fax: +49 911 3107 55 55
Info@cosmicsports.de x www.cosmicsports.de
ITALY
LARM SPA
Via Cà dell'Orbo, 36 ? 40055 Villanova di Castenaso (BOLOGNA) - Italy
Tel. +39 0516053460 x Fax +39 0516053411
Sales@larm.it
OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR:
ALBANIA ? TURKEY ? BULGARIA ? ROMANIA ? MOLDAVIA ? UKRAINE ? BELARUS ? RUSSIA
? ASIA
NORWAY
SPORTPARTNER AS
POSTBOKS 555, BERGEN 5884 ? Norway

Tel. +47 55 50 6464 x Fax +47 55 50 6465
post@sportpartner.no x www.sportpartner.no
POLAND
F.H. GREGORIO
43-450 USTRO - ul.3 Maja 24°
Poland
Tel./ Fax: +48 (0) 338544802
gregorio@post.pl x www.gregorio.pl

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

English translation of page 61 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ034
319
PORTUGAL
TAVARES & TIMMERMANS, Lda. Bike Center
Alcolombal Industrial Condominium ? Alcolombal Road, Warehouse 1
2705-833 TERRUGEM-SINTRA ? Portugal
Contact: Hans Timmermans
Tel. +351 (0)21 961 06 21 x Fax +351 (0)21 961 06 38
bikecenter@mail.telepac.pt ? www.bikecenter-pt.com
SLOVENIA
CULT d.o.o.
Trzaska 77
1370 LOGATEC - Slovenia
Tel: +386 1 754 10 30 x Fax: +386 1 750 92 39
OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR:
CROATIA, SERBIA, MONTENEGRO, BOSNIA HERZEGOVINA, MACEDONIA
SPAIN
TEAM BIKE S.L.
Elche Industrial Park c/ Juan de la Cierva, 87
03203 Torrellano-Elche Alicante Spain
Contact: Simon
Tel.: +34 965 68 35 34 x Fax: +34 965 68 05 10
Info@teambike.es
SWEDEN
TOKIND
Nydamsvej 49 DK-8362 Hoerning - Denmark
Contact: Claes Rehn
Tel.: +45 8636 7800 x Fax: +45 8636 7377
info@tokind.se x www.tokind.se
SWITZERLAND
LIECHTENSTEIN
INTERCYCLE
Prufundmatte 3 ? CH-6210 SURSEE ? Switzerland
Tel.: +41 (0)41 9266511 x Fax: +41 (0)41 9266352
Info@intercycle.com (www.intercycle.com
UNITED KINGDOM
IRELAND
SOLENT UK Ltd. t/a Windwave
Unit D2- D3 ? Heritage Business Park ? Heritage Way - GOSPORT
Hants PO12 4BG - UK
Tel. +44 (0)23 92521912 x Fax +44 (0)23 92522625
Office@windwave.co.uk x www.windwave.co.uk

OTHER COUNTRIES

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

English translation of page 62 (translated) - machine translation of the French original on the previous page.
Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf.
Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MZ034
320
OTHER COUNTRIES
COUNTRY
COMPANY
AUSTRALIA
NEW ZEALAND
GROUPE SPORTIF PTY. LTD.
27 Ceylon Street, NUNAWADING 3131, Victoria ? Australia
Tel.: +61 3 9888 9882 x Fax: +61 3 9888 9902
help@groupesportif.com x www.groupesportif.com
BRAZIL
PLINIO CURI IMP. EXP.LTDS
Rwa Pamplona 8185 Andar - 01405-030 SAO PAOLO ? Brasil
Tel.: +55 11 2510633 x Fax: +55 11 2515069 pcuri@ibm.net
CANADA
NORCO PRODUCTS LTD.
1465 Kebet Way - PORT COQUITLAM, B.C. V3C 6L3 - Canada
Tel.: +1 604 552 2930 x Fax: +1 604 552 2948
Sales@norco.com x www.norco.com
ISRAEL
CYCLE TRADING COMPANY LTD.
Hapardes Rd. - RISHPON, Israel
Tel.: +972 9 9513010 x Fax: +972 9 9509783
sales@ctc.co.il x www.ctc.co.il
KOREA
FOURS
69-6 Jeongja-Dong Bundang-Gu
Seongnam-Si, KYONGGI-DO, Korea
Tel.: +82 (0)31 719 6520/21 x Fax: +82 (0)31 719 6519
PHILIPPINES
FAREN ENTERPRISES
#59_E Bansalangin St., Project 7 - 1105 Quezon City ?
Philippines
Tel. +632 372 2541 x Fax +632 372 2311
hansgee@mydestiny.net
SINGAPORE
CAPPA TRADING PTE. LTD.
85 Kaki Bukit Avenue, Shun Li Industrial Park
SINGAPORE 417955 - Singapore
Tel.: +65 8415151 x Fax: +65 8425133 cappa@pacific.net.sg
OFFICIAL DISTRIBUTOR ALSO FOR:
MALAYSIA - INDONESIA - BRUNEI ? THAILAND

Note

Note

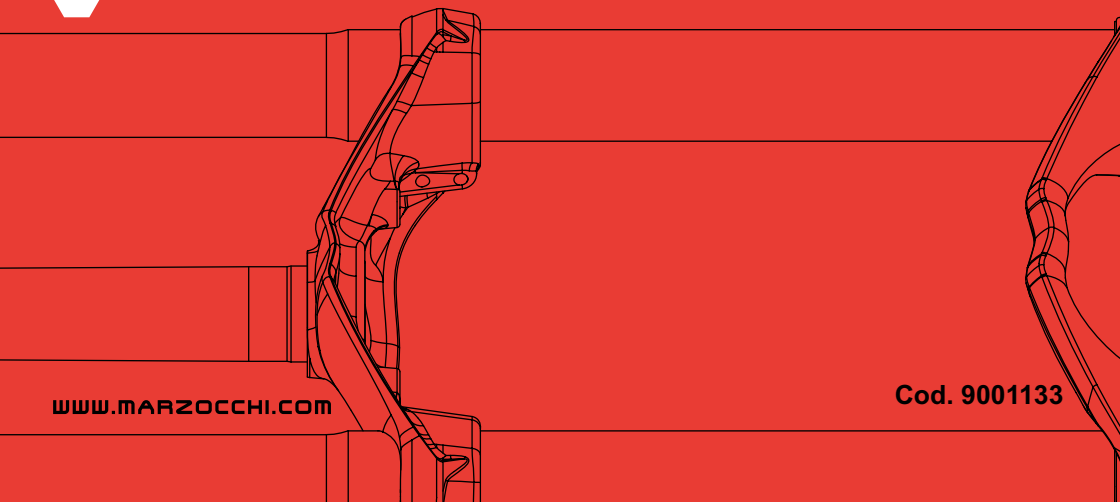
Luglio - 2005 - Ed. 01

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

English translation of page 66 (translated) - machine translation of the French original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402162533/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-fr.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Code 9001133
July - 2005 - Ed. 01