INSTRUKCJA OBSŁUGI

DEVELOPED IN ITALY

MY2006

GREGORIO F.H.

UL. 3 MAJA 24 A,

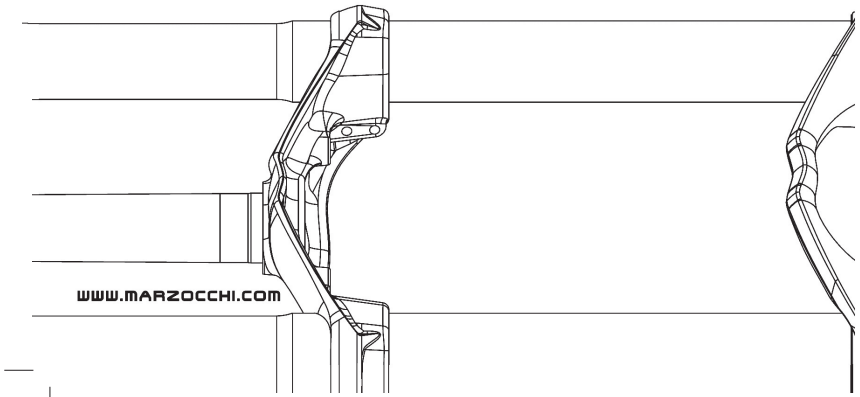
43 - 450 USTROŃ

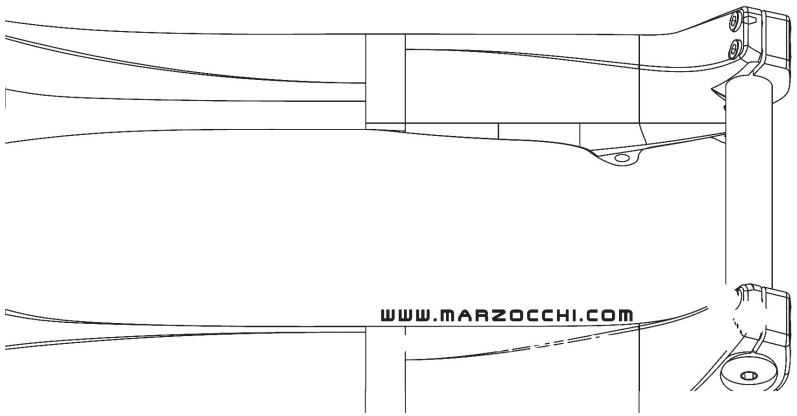
TEL./ FAX (0-33) 854-48-02

E-MAIL: GREGORIO@POST.PL

WWW.GREGORIO.PL

BOMBER





SPIS TREŚCI

Używanie instrukcji 2
A. Ogólne zalecenia bezpieczeństwa 2
B. Przed każdą jazdą 3

Dostosowanie widelca do stylu jazdy 4

1. Wprowadzenie – generalne zasady bezpieczeństwa 8
1.1 Ogólne (konwencje) 8
1.1.1 Orientacja widelca 8

2. Informacje techniczne 9
2.1 Media ściskane 9
2.2 Systemy tłumienia 10
2.3 Smarowanie i chłodzenie 13
2.4 Tuleje ślizgowe i uszczelki olejowe 13

3. Instalacja 14
3.1 Montaż do ramy 14
3.2 Montaż hamulców 15
3.3 Montaż koła 16
3.4 Systemy montowania osi 16
3.4.1 Montaż koła w standardowych hakach 16
3.4.2 Montaż koła do widelców Ø32mm z hakami na oś Ø20mm 17
3.4.3 Montaż koła w widelcach z serii 66 i 888 18
3.4.4 Montaż koła w widelcach Monster 19
3.5 Montaż błotnika 20
3.6 Montaż wspornika kierownicy 20
3.6.1 Montaż kierownicy we wszystkich widelcach z podwójną głowicą (za wyjątkiem widelców 888) 20
3.6.2 Montaż kierownicy w widelcach z serii 888 21

4. Obsługa 22
4.1 Problem – diagnoza – rozwiązanie 22
4.2 Czynności okresowe 23
4.3 Ogólne zalecenia dotyczące obsługi 24
4.4 Czyszczenie goleni 25
4.5 Odpowietrzanie widelca Monster 25

5. Regulacje 26
5.1 Zestawy do regulacji naprężenia wstępnego i sprężyny 26
5.2 Regulacja naprężenia wstępnego 26
5.3 Pozytywna komora powietrzna 27
5.4 SAG 28
5.5 Negatywna komora powietrzna 28
5.6 PAR – progresja twardości widelca pod koniec skoku 28
5.7 Regulacje tłumienia powrotu 28
5.8 Regulacja tłumienia kompresji 28
5.9 ETA (Extension Travel Adjust) 28
5.10 TAS (Travel Adjustment System) 29
5.11 TST (Terrain Selection Technology) 29
5.12 TST ze zdalną regulacją 29
5.13 RC2 30
5.14 RC2X 30

6. Tabele 32

7. Gwarancja 53

8. Notatki 54

SPIS TABEL

Tabela A - Kategorie widelców MY2006 w związku ze sposobem użycia 6
Tabela 1 - Media ściskane 9
Tabela 2 - Systemy tłumienia 10
Tabela 3 - Maksymalna długość rury sterowej pomiędzy półkami 14
Tabela 4 - Dobór hamulców do poszczególnych modeli Marzocchi 15
Tabela 5 - Dopuszczalne rozmiary kół/opon 16
Tabela 6 - Problem – diagnoza – rozwiązanie 22
Tabela 7 - Tabela czynności okresowych 23
Tabela 8 - Tabela ustawień TST 29
Tabela 9 - Regulacje widelców 31
Tabela 10 - Legenda (regulacja widelców) 32
Tabela 11 - Marathon 32
Tabela 12 - MX 35
Tabela 13 - All Mountain 38
Tabela 14 - Z1 41
Tabela 15 - 66 44
Tabela 16 - Dirt Jumper 48
Tabela 17 - D-Street 24” 49
Tabela 18 - 888 50
Tabela 19 - Monster 52
Tabela 20 - Junior T 53
Tabela 21 - Zalecane wartości momentów dokręcania śrub 53

English translation of page 3 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

1
TABLE OF CONTENTS
Using the instructions

2
A.
General safety recommendations
2
B.
Before every ride

3
Adjusting the fork to your riding style
4
1.
Introduction

? general safety principles 8
1.1
General (conventions)

8
1.1.1 Fork orientation

8
2.
Technical information

9
2.1
Compressed media

9
2.2
Damping systems

10
2.3
Lubrication and cooling

13
2.4
Sliding bushings and oil seals
13
3.
Installation

14
3.1
Mounting to frame

14
3.2
Brake mounting

15
3.3
Wheel mounting

16
3.4
Axle mounting systems

16
3.4.1 Wheel mounting in standard dropouts 16
3.4.2 Wheel mounting on Ø32mm forks
with Ø20mm axle dropouts

17
3.4.3 Wheel mounting on 66 and 888
series forks

18
3.4.4 Wheel mounting on Monster forks
19
3.5
Fender mounting

20
3.6
Handlebar bracket mounting
20
3.6.1 Handlebar mounting on all
double-crown forks
(except 888 forks)

20
3.6.2 Handlebar mounting on
888 series forks

21
4.
Maintenance

22
4.1
Problem ? diagnosis ? solution
22
4.2
Periodic operations

23
4.3
General maintenance recommendations
24
4.4
Cleaning stanchions

25
4.5
Bleeding Monster fork
25
5.
Adjustments

26
5.1
Adjustment kits for preload

and spring tension

26
5.2
Preload adjustment
26
5.3
Positive air chamber
27
5.4
SAG

28
5.5
Negative air chamber
28
5.6
PAR ? fork hardness progression

at end of stroke

28
5.7
Rebound damping adjustments

28
5.8
Compression damping adjustment
28
5.9
ETA (Extension Travel Adjust)
28
5.10 TAS (Travel Adjustment System)
29
5.11 TST (Terrain Selection Technology)
29
5.12 TST with remote adjustment

29
5.13 RC2

30
5.14 RC2X

30
6.
Tables

32
7.
Warranty

53
8.
Notes

54
TABLE OF CONTENTS
Table A - Fork categories MY2006
in relation to usage method
6
Table 1 - Compressed media

9
Table 2 - Damping systems

10
Table 3 - Maximum length of fork tube
between crowns
14
Table 4 - Brake selection for individual
Marzocchi models

15
Table 5 - Allowable wheel/tire sizes
16
Table 6 - Problem ? diagnosis ? solution
22
Table 7 - Periodic operations table
23
Table 8 - TST settings table

29
Table 9 - Fork adjustments

31
Table 10 - Legend (fork adjustment)
32
Table 11 - Marathon

32
Table 12 - MX

35
Table 13 - All Mountain

38
Table 14 - Z1

41
Table 15 - 66

44
Table 16 - Dirt Jumper

48
Table 17 - D-Street 24"

49
Table 18 - 888

50
Table 19 - Monster

52
Table 20 - Junior T

53
Table 21 - Recommended torque values
for bolt tightening

53
instrukcja06.indd 1
2005-08-22, 17:28:00

1. UŻYWANIE INSTRUKCJI

⚠ UWAGA!

W przypadku niedokładnego przestrzegania procedur i informacji poniższej instrukcji może dojść do wypadku, obrażeń ciała lub śmierci.

• Dokładnie przeczytaj całą instrukcję, zawarte w niej informacje i zalecenia. Jest to nieodłączny element całego produktu. Zachowaj ją w bezpiecznym miejscu dla przyszłych konsultacji.

• Informujemy, że instalacja i naprawy wymagają specjalistycznej wiedzy, narzędzi i doświadczenia. Ogólna znajomość techniki może być niewystarczająca do montażu, naprawy lub serwisowania zaawansowanego technologicznie amortyzatora Marzocchi. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości dotyczących montażu, serwisowania czy naprawy widelca należy skontaktować się z autoryzowanym centrum serwisowym Marzocchi.

• Montaż, serwisowanie i naprawy widelców Marzocchi zalecamy przeprowadzać w autoryzowanym centrum serwisowym Marzocchi. Niewłaściwy montaż i/lub serwisowanie widelca może prowadzić do wypadku, kontuzji a nawet śmierci.

• Proszę zwrócić uwagę, że przez niniejszą instrukcję przewija się określenie „wypadek". Każdy wypadek może prowadzić do utraty kontroli nad rowerem, zniszczeniem roweru lub jego części. Mogą one prowadzić bezpośrednio do zagrożenia i wypadku z udziałem osób postronnych ich kontuzji a nawet śmierci.

• Ta instrukcja nie wyjaśnia sposobu montażu koła do amortyzatorów (i demontażu) ani widelca do roweru, ani żadnej innej części związanej bezpośrednio lub pośrednio z amortyzatorem, a które nie są integralną częścią systemu amortyzacji Marzocchi.

⚠ UWAGA!

Opisy poprzedzane tym symbolem zawierają informacje, instrukcje albo procedury, których nieprzestrzeganie może prowadzić do zniszczenia, złego działania amortyzatora, może mieć niekorzystny wpływ na środowisko lub prowadzić do wypadku, kontuzji a nawet śmierci.

PAMIĘTAJ

Opisy poprzedzane tym symbolem zawierają informacje, instrukcje albo procedury, których przestrzeganie Marzocchi zaleca dla optymalnego używania tego amortyzatora.

• W razie jakichkolwiek wątpliwości dotyczących dbałości, serwisowania lub użytkowania systemu amortyzacji Marzocchi proszę zwrócić się z pytaniem do najbliższego serwisu Marzocchi. Adresy serwisów można uzyskać u dystrybutora Marzocchi w Polsce firmie Gregorio F.H., ul. 3 Maja 24a, 43 - 450 Ustroń, tel./ fax (0-33) 854-48-02, e-mail: gregorio@post.pl; www.gregorio.pl

A. OGÓLNE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

• Widelec musi być odpowiednio dobrany do stylu jazdy uprawianego przez rowerzystę. Wskazówki znajdują się w rozdziale „Dostosowanie widelca do stylu jazdy."

• Zwracamy uwagę, że jazda w stylu downhill, dirt jumping, freeride, cross country, marathon, a nawet trekking i jazda miejska łączą się z ryzykiem i mogą być przyczyną poważnych kontuzji a nawet śmierci. Ucz się jeździć bezpiecznie i nigdy nie przekraczaj granic swoich umiejętności. Używaj zalecanego ekwipunku zabezpieczającego i przed każdą jazdą upewnij się czy jest on w stanie umożliwiającym ochronę.

• Trwałość produktów Marzocchi zależy od różnorodnych warunków, takich jak styl jazdy czy warunki terenowe. Upadki, uderzenia, niewłaściwe użycie oraz surowe traktowanie sprzętu może znacząco skracać jego trwałość. Zalecamy regularne przeglądy dokonywane przez wykwalifikowanego mechanika, mające wykryć wszelkie wycieki oleju, pęknięcia, wygięcia czy inne deformacje i ślady zużycia. Częstotliwość przeglądów

instrukcja06.indd 2 2005-08-22, 17:28:04

English translation of page 4 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

2
!
1. USING THE INSTRUCTIONS
WARNING!
If the procedures and information in the following instruction are not followed accurately, an accident, bodily injury or death may occur.
?
Read the entire instruction carefully, including the information and recommendations it contains. It is an integral part of the entire product. Keep it in a safe place for future reference.
?
Please note that installation and repairs require specialized knowledge, tools and experience. General technical knowledge may be insufficient for assembly, repair or servicing of an advanced technology Marzocchi damper. In case of any doubts concerning installation, servicing or repair of the fork, contact an authorized Marzocchi service center.
?
Assembly, servicing and repairs of Marzocchi forks are recommended to be carried out at an authorized Marzocchi service center. Improper assembly and/or servicing of the fork may lead to an accident, injury or even death.
?
Please note that throughout this instruction the term "accident" is used. Any accident may lead to loss of control of the bicycle, destruction of the bicycle or its parts. These may directly lead to danger and an accident involving third parties, their injury or even death.
?
This instruction does not explain how to assemble the wheel to the dampers (and disassemble it) or the fork to the bicycle, or any other part directly or indirectly related to the damper, which are not an integral part of the Marzocchi damping system.
WARNING!
Descriptions preceded by this symbol contain information, instructions or procedures, the non-observance of which may lead to damage, malfunction of the damper, may have an adverse effect on the environment or may lead to an accident, injury or even death.
REMEMBER
Descriptions preceded by this symbol contain information, instructions or procedures, the observance of which Marzocchi recommends for optimal use of this damper.
?
If you have any doubts concerning care, servicing or operation of the Marzocchi damping system, please contact the nearest Marzocchi service center. Service center addresses can be obtained from the Marzocchi distributor in Poland, Gregorio F.H., ul. 3 Maja 24a, 43 - 450 Ustro?, tel./ fax (0-33) 854-48-02, e-mail: gregorio@post.pl; www.gregorio.pl
A. GENERAL SAFETY RECOMMENDATIONS
?
The fork must be properly matched to the riding style practiced by the cyclist. Tips can

be found in the chapter "Adjusting the fork to your riding style."

?

Please note that riding in downhill, dirt jumping, freeride, cross country, marathon, and even trekking and urban riding styles involve risk and may cause serious injury or even death. Learn to ride safely and never exceed the limits of your skills. Use the recommended protective equipment and before each ride make sure it is in condition to provide protection.

?

The durability of Marzocchi products depends on various conditions, such as riding style and terrain conditions. Falls, impacts, improper use and rough handling of equipment can significantly reduce its durability. We recommend regular inspections by a qualified mechanic to detect any oil leaks, cracks, bends or other deformations and signs of wear. The frequency of inspections

zależy od różnorodnych czynników. Ustal z przedstawicielem Marzocchi odpowiedni dla Ciebie terminarz i odstępy pomiędzy poszczególnymi przeglądami. W przypadku wykrycia wyżej wspomnianych usterek (choćby były bardzo nieznaczne) niezwłocznie należy zgłosić się z amortyzatorem do autoryzowanego centrum serwisowego Marzocchi w celu sprawdzenia przyczyn i ich usunięcia przed następną jazdą rowerem.

• Wszelkie modyfikacje amortyzatora i jego części są niedopuszczalne.

• Pojawienie się tego symbolu !!! ma zwrócić uwagę, że opisywane zadania wymagają zwiększonej uwagi i dbałości celem uniknięcia wypadku.

• Instalacja roweru na bagażniku samochodowym musi być dokonana prawidłowo i zgodnie z zaleceniami producenta. Siły działające na rower w czasie transportu mogą zniszczyć, wygiąć lub uszkodzić przewożony rower i jego komponenty.

• Uderzenie w dowolną przeszkodę rowerem przewożonym na samochodzie może zniszczyć lub poważnie uszkodzić widelec roweru. Uszkodzenia nie zawsze są widoczne na zewnątrz. Po incydencie tego rodzaju widelec powinien być poddany przeglądowi w autoryzowanym centrum serwisowym Marzocchi.

• Nigdy nie myj roweru wodą pod ciśnieniem. Nawet spryskiwanie wodą z węża ogrodowego może prowadzić do penetracji wnętrza przez wodę i brud. Myj rower gąbką i naturalnym detergentem.

• W czasie jazdy rowerem zawsze używaj poprawnie wyregulowanego i zapiętego kasku rowerowego z certyfikatem bezpieczeństwa oraz innego, odpowiedniego w danej dyscyplinie, sprzętu zabezpieczającego.

• Jeżdżąc w warunkach błotnistych pamiętaj, ze wilgoć osłabia siłę hamowania, a przyczepność opon maleje. To utrudnia kontrolowanie roweru i wymaga zwiększonej uwagi.

• Unikaj jazdy w ciemnościach, jesteś trudniejszy do zauważenia i gorzej widzisz przeszkody, zawsze stosuj odpowiednie oświetlenie nakazywane przez przepisy ruchu drogowego.

B. PRZED KAŻDĄ JAZDĄ

• SPRAWDŹ, CZY Z AMORTYZATORA NIE WYCIEKA OLEJ, CO MOŻE SUGEROWAĆ USTERKĘ. ODWRÓĆ ROWER DO GÓRY KOŁAMI I SPRAWDŹ CZY NIEWIDOCZNE OD GÓRY REJONY NIE WYKAZUJĄ WYCIEKU.

• Skontroluj, czy wszystkie części widelca i roweru np.: hamulce, pedały, gripy, kierownica, rama i zespół siodła i sztycy znajdują się w optymalnym stanie.

• Sprawdź, czy żaden z komponentów roweru nie jest wygięty, pęknięty czy w inny sposób uszkodzony.

• Upewnij się, czy wszystkie szybkozamykacze, śruby i nakrętki są właściwie zaciśnięte. Odbij rower od ziemi, brzęczenie i wzajemne poruszanie się części może sygnalizować ich poluzowanie.

• Koła roweru powinny być właściwie wycentrowane, zakręć kołem i upewnij się czy koła nie są zdeformowane i nie ocierają o golenie widelca czy klocki hamulcowe.

• Naucz się i przestrzegaj lokalnych przepisów dotyczących jazdy rowerem, przestrzegaj przepisów ruchu drogowego, zwracaj uwagę na znaki i sygnalizatory uliczne.

English translation of page 5 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

depends on various factors. Establish with a Marzocchi representative an appropriate schedule and intervals between individual service checks for you. In case the above mentioned faults are discovered (even if they are very minor) you should immediately take the shock absorber to an authorized Marzocchi service center to check the causes and eliminate them before the next bike ride.

?

Any modifications to the shock absorber and its parts are not permitted.

?

The appearance of this symbol !!! is meant to draw attention to the fact that the described tasks require increased care and attention in order to avoid an accident.

?

Installation of the bike on a car roof rack must be done correctly and in accordance with the manufacturer's recommendations.
Forces acting on the bike during transport can destroy, bend or damage the transported bike and its components.

?

Hitting any obstacle with a bike transported on a car can destroy or seriously damage the bike fork. Damage is not always visible from the outside. After such an incident, the fork should be inspected at an authorized Marzocchi service center.

?

Never wash the bike with high-pressure water. Even spraying with a garden hose can lead to water and dirt penetrating the interior. Wash the bike with a sponge and natural detergent.

?

While riding your bike always wear a properly adjusted and fastened bicycle helmet with a safety certificate and other appropriate protective equipment for your discipline.

?

When

riding
in
muddy
conditions,
remember that moisture weakens braking force,
and tire grip decreases. This makes it difficult
to control the bike and requires increased
attention.
?
Avoid
riding
in
darkness,
you
are
harder to notice and you see obstacles worse,
always use appropriate lighting as required by
traffic regulations.
B. BEFORE EACH RIDE
?
CHECK
THAT
OIL
IS
NOT
LEAKING
FROM THE SHOCK ABSORBER, WHICH
MAY SUGGEST A FAULT. TURN THE BIKE
UPSIDE DOWN AND CHECK IF AREAS
NOT VISIBLE FROM ABOVE DO NOT
SHOW LEAKAGE.
?
Check that all fork and bike parts such as:
brakes, pedals, grips, handlebars, frame and
saddle and seatpost assembly are in optimal
condition.
?
Check
that
none
of
the
bike
components
are bent, cracked or otherwise damaged.
?
Make
sure
that
all
quick
releases,
bolts
and nuts are properly tightened. Drop the bike
on the ground, rattling and mutual movement
of parts may signal their loosening.
?
The
bike
wheels
should
be
properly
centered, spin the wheel and make sure the
wheels are not deformed and do not rub against
the fork stanchions or brake pads.
?
Learn
and
follow
local
bike

riding
regulations, follow traffic rules, pay attention
to road signs and traffic signals.
instrukcja06.indd 3
2005-08-22, 17:28:04

2. DOSTOSOWANIE WIDELCA DO STYLU JAZDY

A. DOBIERZ WŁAŚCIWY WIDELEC DO UPRAWIANEGO STYLU JAZDY

Systemy amortyzacji Marzocchi należą do najtrwalszych i najbardziej zaawansowanych technologicznie dostępnych na rynku, jednakże żaden widelec nie zniesie przeciążania i użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem. Takie działanie może w najmniej oczekiwanym momencie doprowadzić do awarii.
Zasadniczą kwestią jest właściwy dobór odpowiedniego modelu amortyzatora tak, żeby był dopasowany do stylu jazdy.

⚠ UWAGA!

Nieprawidłowe zamocowanie widelca w ramie roweru może prowadzić do zniszczenia widelca, co w konsekwencji może prowadzić do utraty kontroli nad rowerem, w wyniku czego może dojść do poważnej kontuzji a nawet śmierci rowerzysty. Dodatkowo niewłaściwe dopasowanie skutkuje utratą gwarancji.

1. OKREŚL SWÓJ STYL JAZDY

Cross country (XC)/maraton: Jazda w pofałdowanym terenie, w czasie której na trasie pojawiają się muldy, korzenie i skały. XC nie przewiduje pokonywania uskoków, zjazdów z występów skalnych, zwalonych kłód itp. Bez względu na ich wysokość. W czasie jazdy XC należy stosować wyłącznie opony przeznaczone do cross country oraz hamulce felgowe bądź tarczowe.

All Mountain (AM): Jazda w terenie przypominająca XC, ale nieco bardziej agresywna i połączona z pokonywaniem większych przeszkód. Jazda AM nie przewiduje pokonywania uskoków i wykonywania skoków. Te widelce powinny być używane wyłącznie z hamulcami tarczowymi, a także z odpowiednimi ramami, kołami i innymi częściami dostosowanymi do tego stylu jazdy. Zaciski hamulców tarczowych mogą być mocowane wyłącznie w punktach przewidzianych przez producenta widelca. Modyfikacje prowadzone celem mocowania komponentów w inny niż zaproponowany przez producenta widelca sposób są niedopuszczalne.

Trekking: Trekking przypomina styl cross country (XC) lecz jest mniej agresywny. Jazda jest wolniejsza i nie wymaga pokonywania żadnych przeszkód terenowych, takich jak skały, korzenie czy muldy. Bagażniki i prądnice należy mocować w przeznaczonych do tego miejscach. Modyfikacje prowadzone celem mocowania komponentów w inny niż zaproponowany przez producenta widelca sposób są niedopuszczalne.

Freeride (FR): Ten styl jazdy przeznaczony jest dla doświadczonych jeźdźców i przewiduje pokonywanie stromych zjazdów, dużych przeszkód i umiarkowanych skoków. Widelce FR mogą być używane wyłącznie z hamulcami tarczowymi oraz z ramami, kołami i innymi komponentami przeznaczonymi do FR. Zaciski hamulców tarczowych mogą być mocowane wyłącznie w punktach przewidzianych przez producenta widelca. Modyfikacje prowadzone celem mocowania komponentów w inny niż zaproponowany przez producenta widelca sposób są niedopuszczalne.

Dirt jumping (DJ)/Urban: Styl BMX i Motocross przeznaczony jest tylko dla wyśmienitych jeźdźców i przewiduje skoki na hopkach oraz pokonywanie sztucznych przeszkód, np. z betonu oraz rur do „grindowania". Widelce te mogą być używane wyłącznie z hamulcami tarczowymi oraz z ramami, kołami i innymi komponentami przeznaczonymi do tego stylu jazdy. Zaciski hamulców tarczowych mogą być mocowane wyłącznie w punktach przewidzianych przez producenta widelca. Modyfikacje prowadzone celem mocowania komponentów w inny niż zaproponowany przez producenta widelca sposób są niedopuszczalne.

Downhill (DH)/Extreme freeride. To dyscypliny dla zawodowych i doskonale wyszkolonych jeźdźców. Przewiduje stosunkowo wysokie skoki, pokonywanie uskoków, lawirowanie pomiędzy dużymi skałami zwalonymi kłodami i potężnymi dziurami. Widelce te mogą być używane wyłącznie z hamulcami tarczowymi

English translation of page 6 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

2. ADJUSTING THE FORK TO YOUR RIDING STYLE

A. SELECT THE PROPER FORK FOR YOUR RIDING STYLE

Marzocchi suspension systems are among the most durable and technologically advanced available on the market, however, no fork will withstand overloading and use inconsistent with its intended purpose. Such action may lead to failure at the most unexpected moment. The fundamental issue is the proper selection of an appropriate damper model so that it is adapted to your riding style.

WARNING!

Improper mounting of the fork in the bicycle frame may lead to fork damage, which as a consequence may lead to loss of control over the bicycle, as a result of which serious injury or even death of the rider may occur.

Additionally, improper adjustment results in loss of warranty.

1. DETERMINE YOUR RIDING STYLE

Cross country (XC)/marathon: Riding in undulating terrain, during which the trail features mud, roots and rocks. XC does not involve overcoming jumps, descents from rock outcrops, fallen logs, etc. Regardless of their height. During XC riding you should use only tires designed for cross country and rim or disc brakes.

All Mountain (AM): Riding in terrain similar to XC, but somewhat more aggressive and combined with overcoming larger obstacles. AM riding does not involve overcoming jumps and performing jumps. These forks should be used exclusively with disc brakes, as well as with appropriate frames, wheels and other components adapted to this riding style. Disc brake calipers may be mounted only at points provided by the fork manufacturer. Modifications made to mount components in a manner other than proposed by the fork manufacturer are not permitted.

Trekking: Trekking resembles cross country (XC) style but is less aggressive. Riding is slower and does not require overcoming any terrain obstacles, such as rocks, roots or mud. Racks and generators should be mounted in the designated locations. Modifications made to mount components in a manner other than proposed by the fork manufacturer are not permitted.

Freeride (FR): This riding style is intended for experienced riders and involves overcoming steep descents, large obstacles and moderate jumps. FR forks can be used exclusively with disc brakes and with frames, wheels and other components designed for FR. Disc brake calipers may be mounted only at points provided by the fork manufacturer. Modifications made to mount components in a manner other than proposed by the fork manufacturer are not permitted.

Dirt jumping (DJ)/Urban: BMX and Motocross style is intended only for excellent riders and involves jumping on bops and

overcoming artificial obstacles, such as concrete and pipes for "grinding". These forks can be used exclusively with disc brakes and with frames, wheels and other components designed for this riding style. Disc brake calipers may be mounted only at points provided by the fork manufacturer. Modifications made to mount components in a manner other than proposed by the fork manufacturer are not permitted. Downhill (DH)/Extreme freeride: These are disciplines for professional and highly trained riders. It involves relatively high jumps, overcoming drops, maneuvering between large rocks, fallen logs and massive holes. These forks can be used exclusively with disc brakes !

oraz z ramami, kołami i innymi komponentami przeznaczonymi do tego stylu jazdy. Zaciski hamulców tarczowych mogą być mocowane wyłącznie w punktach przewidzianych przez producenta widelca. Modyfikacje prowadzone celem mocowania komponentów w inny niż zaproponowany przez producenta widelca sposób są niedopuszczalne.

⚠ UWAGA!

Dopuszczalna jest tylko jazda na terenach przeznaczonych do poszczególnych stylów jazdy.

2. WYBIERZ WŁAŚCIWY WIDELEC DLA TWOJEGO STYLU JAZDY Z PONIŻSZEJ TABELI.

Poradź się sprzedawcy widelców Marzocchi lub skontaktuj się bezpośrednio z Marzocchi by właściwie dobrać widelec.

instrukcja06.indd 5 2005-08-22, 17:28:05

English translation of page 7 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

and with frames, wheels and other components intended for this riding style. Disc brake calipers may be mounted only at the points provided by the fork manufacturer. Modifications carried out to mount components in a manner other than proposed by the fork manufacturer are not permitted.

WARNING!

Riding is permitted only on terrain designated for individual riding styles.

!

2. SELECT THE PROPER FORK FOR YOUR RIDING STYLE FROM THE TABLE BELOW.

Consult with a Marzocchi fork dealer or contact Marzocchi directly to properly select a fork.

instrukcja06.indd 5
2005-08-22, 17:28:05

Tab A. *Kategorie widelców MY2006 w związku ze sposobem użycia*

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 8 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Table A. Fork categories MY2006 in relation to usage method

instrukcja06.indd 6
2005-08-22, 17:28:05

3. WIDELCA UŻYWAJ ZGODNIE Z PRZEZNACZENIEM I NIE PRZECIĄŻAJ GO

Ucz się jazdy i nigdy nie przekraczaj granic swoich umiejętności. Jazda bez kontroli nad rowerem może wpływać na przedwczesne zużycie widelca i stanowić ekwiwalent kilku lat właściwej eksploatacji.
Ucz się omijania i pokonywania przeszkód. Uderzanie kołem w skały, korzenie itp. na wprost obciąża widelec w niewłaściwy sposób. Również lądowanie na płaskim, gdy za hopką nie ma właściwego zeskoku jest niedopuszczalne i groźne dla widelca, roweru i jeźdźca. Nachylenie i długość zeskoku musi być dopasowane do szybkości jazdy i wysokości skoku. Każdy skok jest niebezpieczny i może doprowadzić do wypadku. Zawsze konsultuj z bardziej doświadczonymi rowerzystami sposób pokonania danej przeszkody, hopki czy uskoku.

⚠ *UWAGA!*

Błędne pokonanie przeszkody lub niewłaściwe lądowanie może być przyczyną wypadku, kontuzji a nawet śmierci jeźdźca.

⚠ *UWAGA!*

Twój widelec wymaga regularnego serwisowania i napraw. Im ostrzej jeździsz tym częściej należy dokonywać przeglądów i napraw. Jeśli widelec uległ wygięciu, deformacji, pękł lub odłupał się, bez względu na to jak nieznacznie, należy natychmiast skontaktować się z autoryzowanym centrum obsługi Marzocchi.

PAMIĘTAJ

Nawet widelec wykonany z jednego bloku metalu może się złamać, jeśli jest używany niezgodnie z przeznaczeniem lub przeciążany! Ekstremalna jazda wpływa na szybkie zużycie a nawet może prowadzić do złamania najmocniejszych nawet komponentów.

„Dawaj czadu, ale z głową!”

instrukcja06.indd 7 2005-08-22, 17:28:05

English translation of page 9 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3. USE THE FORK AS INTENDED AND DO NOT OVERLOAD IT

Learn to ride and never exceed the limits of your skills. Uncontrolled riding of the bike can affect premature fork wear and be equivalent to several years of proper use.

Learn to avoid and overcome obstacles. Hitting the wheel against rocks, roots etc. head-on loads the fork improperly. Also landing flat after a hop when there is no proper landing ramp is unacceptable and dangerous for the fork, bike and rider. The angle and length of the landing ramp must be matched to riding speed and jump height. Every jump is dangerous and can lead to an accident. Always consult with more experienced riders on how to overcome a given obstacle, hop or bump.

WARNING!
Improper navigation of an obstacle or improper landing may be the cause of an accident, injury or even rider death.

WARNING!
Your fork requires regular servicing and repairs. The harder you ride the more frequently inspections and repairs should be performed. If the fork has bent, deformed, cracked or chipped, regardless of how insignificant it may seem, you must immediately contact an authorized Marzocchi service center.

REMEMBER
Even a fork made from a single block of metal can break if used contrary to its intended purpose or overloaded! Extreme riding affects rapid wear and may even lead to breakage of even the strongest components.

"Go hard, but use your head!"

!

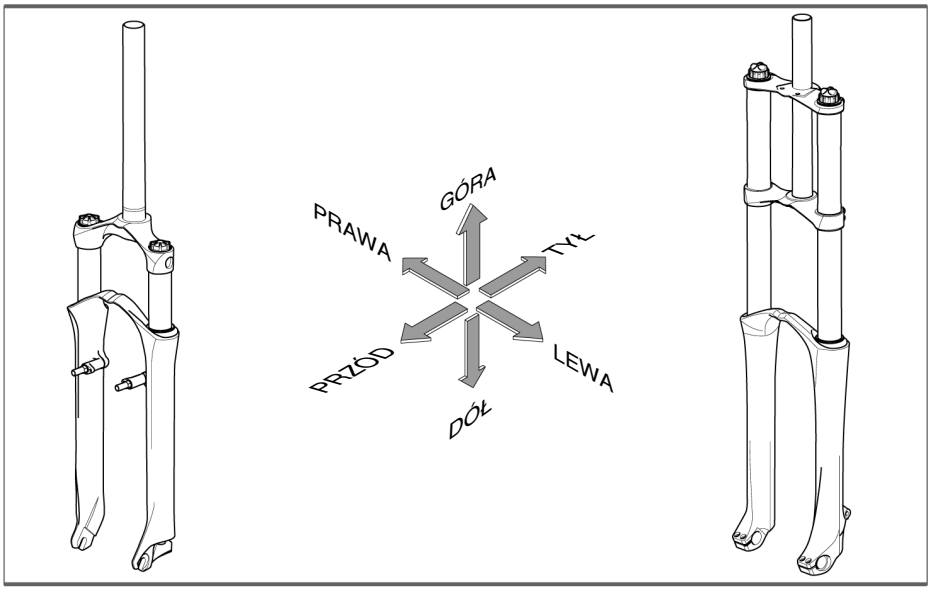
!

1. Wprowadzenie - generalne zasady bezpieczeństwa

W razie wątpliwości, dotyczących obsługi i serwisowania systemów amortyzacji Marzocchi, proszę skontaktować się z autoryzowanym dystrybutorem:
Gregorio F.H., ul. 3 Maja 24a, 43-450 Ustroń, tel./ fax (0-33) 854-48-02,
e-mail gregorio@post.pl, www.gregorio.pl lub sprawdzić niezbędne informacje na stronie internetowej www.marzocchi.com.

Ta instrukcja nie informuje o sposobach montażu widelca, koła, zestawu sterowego i innych części nie będących częścią widelca.
Producent rezerwuje sobie w swojej jedynej swobodzie postępowania, prawo do zmian w produktach, bez wcześniejszej informacji dla klientów.

1.1 OGÓLNE (KONWENCJE)
1.1.1 ORIENTACJA WIDELCA



Rysunek 1 *- Orientacja widelca*

English translation of page 10 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

1. Introduction - general safety principles

In case of doubt concerning the operation and servicing of Marzocchi suspension systems, please contact an authorized distributor: Gregorio F.H., ul. 3 Maja 24a, 43-450 Ustro?, tel./ fax (0-33) 854-48-02, e-mail gregorio@post.pl, www.gregorio.pl or check the necessary information on the website www.marzocchi.com.

This instruction does not inform about the methods of assembly of the fork, wheel, headset and other parts that are not part of the fork.

The manufacturer reserves the right, at its sole discretion, to make changes to products without prior notice to customers.

1.1 GENERAL (CONVENTIONS)

1.1.1 FORK ORIENTATION

Figure 1 - Fork orientation

LEFT
TOP
BOTTOM
FRONT
REAR
RIGHT

2 INFORMACJE TECHNICZNE

2.1 MEDIA ŚCISKANE

Potoczne określenie „sprężyna" nie jest precyzyjne. Może określać zarówno stalową sprężynę zwojową jak i pneumatyczny system wykorzystujący ściśliwość gazu do absorbowania nierówności. Dlatego stosowane jest sformułowanie „medium ściskane". Widelce Marzocchi w roli medium ściskanego wykorzystują sprężyny zwojowe lub sprężone powietrze.

Tabela 1: *Media ściskane*

Widelec	Media ściskane	
	Prawa goleń	Lewa goleń
Marathon Race	sprężyna pneumatyczna	sprężyna pneumatyczna
Marathon SL Doppio Air	sprężyna pneumatyczna	sprężyna pneumatyczna
Maratohon XC	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
MX Pro Race	sprężyna pneumatyczna	sprężyna pneumatyczna
MX Pro SL	sprężyna pneumatyczna	sprężyna pneumatyczna
MX Pro	sprężyna pneumatyczna	sprężyna pneumatyczna
MX Pro+ETA	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
MX Pro+TAS	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
MX Comp	sprężyna pneumatyczna	sprężyna pneumatyczna
MX Comp +ETA	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
MX Comp + TAS	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
All Mountain SL	sprężyna pneumatyczna	sprężyna pneumatyczna
All Mountain I	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
ALL Mountain I + ETA	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
ALL Mountain II	sprężyna pneumatyczna	sprężyna pneumatyczna
ALL Mountain II + ETA	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
All Mountain II + TAS	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
ALL Mountain III	sprężyna pneumatyczna	sprężyna pneumatyczna
Z1 SL Doppio Air	sprężyna pneumatyczna	sprężyna pneumatyczna
Z1 Light	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
Z1 Light + ETA	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
Z1 Sport	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
Z1 Sport + ETA	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
66 SL	sprężyna pneumatyczna	sprężyna pneumatyczna

instrukcja06.indd 9 2005-08-22, 17:28:06

English translation of page 11 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

2 TECHNICAL INFORMATION

2.1 COMPRESSED MEDIA

The common term "spring" is not precise. It can refer to both a steel coil spring and a pneumatic system utilizing gas compressibility to absorb irregularities. Therefore, the term "compressed medium" is used. Marzocchi forks use coil springs or compressed air as the compressed medium.

Table 1: Compressed media

Fork	Compressed medium	Right stanchion	Left stanchion
Marathon Race	pneumatic spring	pneumatic spring	
Marathon SL Doppio Air	pneumatic spring	pneumatic spring	
Marathon XC	pneumatic spring	coil spring	
MX Pro Race	pneumatic spring	pneumatic spring	
MX Pro SL	pneumatic spring	pneumatic spring	
MX Pro	pneumatic spring	pneumatic spring	
MX Pro+ETA	pneumatic spring	coil spring	
MX Pro+TAS	pneumatic spring	coil spring	
MX Comp	pneumatic spring	pneumatic spring	
MX Comp +ETA	pneumatic spring	coil spring	
MX Comp + TAS	pneumatic spring	coil spring	
All Mountain SL	pneumatic spring	pneumatic spring	
All Mountain I	pneumatic spring	coil spring	
ALL Mountain I + ETA	pneumatic spring	coil spring	
ALL Mountain II	pneumatic spring	pneumatic spring	
ALL Mountain II + ETA	pneumatic spring	coil spring	
All Mountain II + TAS	pneumatic spring	coil spring	
ALL Mountain III	pneumatic spring	pneumatic spring	
Z1 SL Doppio Air	pneumatic spring	pneumatic spring	

Z1 Light
pneumatic spring
coil spring
Z1 Light + ETA
pneumatic spring
coil spring
Z1 Sport
coil spring
coil spring
Z1 Sport + ETA
coil spring
coil spring
66 SL
pneumatic spring
pneumatic spring
instrukcja06.indd 9
2005-08-22, 17:28:06

66 RC2X	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
66 Light	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
66 Light + ETA	sprężyna pneumatyczna	sprężyna zwojowa
66 VF	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
66 VF2	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
66 VF2 + ETA	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
66 VF2LT	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
Dirt Jumper 1	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
Dirt Jumper 2	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
Dirt Jumper 3	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
D-Street 24”	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
888 RC2X	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
888 RC2	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
888 VF2	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
888 VF	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
Monster	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa
Junior T	sprężyna zwojowa	sprężyna zwojowa

2.2 SYSTEMY TŁUMIENIA

Widelec na nierównościach ugina się i prostuje. Dla poprawienia przyczepności niezbędnym jest tłumienie prędkości uginania i prostowania się widelca. Zmniejszenie prędkości odbywa się dzięki tłumikom lub specjalnym kartuszom tłumiącym.

Tabela 2: *Systemy tłumienia*

Widelec	Systemy tłumienia	
	Prawa goleń	Lewa goleń
Marathon Race	Kartusz TST (manetka opcjonalna)	Kartusz DOPPIO AIR
Marathon SL Doppio Air	Kartusz TST (manetka opcjonalna)	Kartusz DOPPIO AIR
Marathon XC	Kartusz TST (manetka opcjonalna)	Kartusz TAS
MX Pro Race	SSVF z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	/
MX Pro SL	Kartusz TST (manetka opcjonalna)	/
MX Pro	SSVF z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	/

English translation of page 12 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

2.2 DAMPING SYSTEMS

The fork bends and straightens on uneven surfaces. To improve grip, it is necessary to dampen the speed of bending and straightening of the fork. The speed reduction is achieved by means of dampers or special damping cartridges.

Table 2: Damping systems

66 RC2X
coil spring
coil spring
66 Light
pneumatic spring
coil spring
66 Light + ETA
pneumatic spring
coil spring
66 VF
coil spring
coil spring
66 VF2
coil spring
coil spring
66 VF2 + ETA
coil spring
coil spring
66 VF2LT
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
Fork
Damping systems
Right stanchion
Left stanchion
Marathon Race
TST Cartridge (optional lever)
DOPPIO AIR Cartridge
Marathon SL Doppio Air
TST Cartridge (optional lever)

DOPPIO AIR Cartridge
Marathon XC
TST Cartridge (optional lever)
TAS Cartridge
MX Pro Race
SSVF with external rebound
damping adjustment
/
MX Pro SL
TST Cartridge (optional lever)
/
MX Pro
SSVF with external rebound
damping adjustment
/
instrukcja06.indd 10
2005-08-22, 17:28:06

MX Pro + ETA	SSVF z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	Kartusz ETA
MX Comp	SSVF z wewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	/
MX Comp + ETA	SSVF z wewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	Kartusz ETA
ALL Mountain SL	Kartusz TST (manetka opcjonalna)	Kartusz DOPPIO AIR
ALL Mountain I	Kartusz TST (manetka opcjonalna)	Kartusz TAS
ALL Mountain I ETA	Kartusz TST (manetka opcjonalna)	Kartusz ETA
ALL Mountain II	VF2 z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	Tłumik z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji
All Mountain II + ETA	VF2 z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	Kartusz ETA
ALL Mountain II + TAS	VF2 z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	Kartusz ETA
All Mountain III	VF2 z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu/	/
Z1 SL Doppio Air	RC2 z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji i powrotu	Kartusz DOPPIO AIR
Z1 Light	RC2 z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji i powrotu	/
Z1 Light + ETA	RC2 z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji i powrotu	Kartusz ETA
Z1 Sport	VF2 z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	Tłumik z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji
Z1 Sport + ETA	VF2 z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	Kartusz ETA
66 SL	RC2 z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji i powrotu	Kartusz DOPPIO AIR
66 RC2X	RC2 z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji i powrotu	Kartusz X z zewnętrzną regulacją kompresji przy krańcowych wartościach skoku
66 Light	RC2 z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji i powrotu	/
66 Light +ETA	RC2 z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji i powrotu	Kartusz ETA
66 VF	SSVF z wewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	/
66 VF2	SSVF z zewnętrzną regulacją	Tłumik z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji
66 VF2 +ETA	SSVF z zewnętrzną regulacją	Kartusz ETA
66 VF2LT	SSVF z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	Tłumik z zewnętrzną regulacja tłumienia kompresji

instrukcja06.indd 11 2005-08-22, 17:28:07

English translation of page 13 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MX Pro + ETA
SSVF with external rebound
damping adjustment
ETA Cartridge
MX Comp
SSVF with internal rebound
damping adjustment
/
MX Comp + ETA
SSVF with internal rebound
damping adjustment
ETA Cartridge
ALL Mountain SL
TST Cartridge (optional lever)
DOPPIO AIR Cartridge
ALL Mountain I
TST Cartridge (optional lever)
TAS Cartridge
ALL Mountain I ETA
TST Cartridge (optional lever)
ETA Cartridge
ALL Mountain II
VF2 with external rebound
damping adjustment
Damper with external compression
damping adjustment
All Mountain II + ETA
VF2 with external rebound
damping adjustment
ETA Cartridge
ALL Mountain II + TAS
VF2 with external rebound
damping adjustment
ETA Cartridge
All Mountain III
VF2 with external rebound
damping adjustment/
/
Z1 SL Doppio Air
RC2 with external compression and rebound
damping adjustment
DOPPIO AIR Cartridge
Z1 Light
RC2 with external compression and rebound
damping adjustment
/
Z1 Light + ETA
RC2 with external compression and rebound
damping adjustment
ETA Cartridge
Z1 Sport
VF2 with external rebound
damping adjustment
Damper with external compression
damping adjustment
Z1 Sport + ETA
VF2 with external rebound
damping adjustment
ETA Cartridge
66 SL
RC2 with external compression and rebound
damping adjustment
DOPPIO AIR Cartridge
66 RC2X
RC2 with external compression and rebound
damping adjustment
X Cartridge with external

compression adjustment at
extreme stroke values
66 Light
RC2 with external compression and rebound
damping adjustment
/
66 Light +ETA
RC2 with external compression and rebound
damping adjustment
ETA Cartridge
66 VF
SSVF with internal rebound
damping adjustment
/
66 VF2
SSVF with external rebound
Damper with external compression
damping adjustment
66 VF2 +ETA
SSVF with external rebound
ETA Cartridge
66 VF2LT
SSVF with external rebound
damping adjustment
Damper with external compression
damping adjustment
instrukcja06.indd 11
2005-08-22, 17:28:07

Dirt Jumper 1	VF2 z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	Tłumik z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji
Dirt Jumper 2	VF2 z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	/
Dirt Jumper 3	VF2 z wewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	/
D-Street 24”	SSVF bez regulacji tłumienia	SSVF bez regulacji tłumienia
888 RC2X	RC2 z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji i powrotu	Kartusz X z zewnętrzną regulacją kompresji przy krańcowych wartościach skoku
888 RC2	RC2 z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji i powrotu	/
888 VF2	SSVF z zewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	Tłumik z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji
888 VF	SSVF z wewnętrzną regulacją tłumienia powrotu	/
Monster	HSCV z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji i powrotu	HSCV z zewnętrzną regulacją kompresji przy krańcowych wartościach skoku
Junior T	Tłumik SSV	Tłumik SSV

SSV: Speed Sensitive Valve dysponuje pięcioobiegowym zaworem tłumienia, kontrolującym siłę tłumienia z uwzględnieniem szybkości kompresji i powrotu oraz aktualnej wartości ugięcia widelca. W zależności od modelu tłumiki SSV pozwalają na regulację stopnia tłumienia lub jest on dobrany fabrycznie. W pierwszym przypadku spotyka się regulatory zewnętrzne albo wewnętrzne.

SSVF: ulepszona wersja tłumika SSV posiadająca ruchomy zawór. Uruchamiany sprężyną zawór jest bardziej czuły od SSV. W kolekcji 2006 spotyka się tłumiki pozwalające na regulację lub z dobranym na stałe stopniem tłumienia. W pierwszym przypadku spotyka się regulatory zewnętrzne albo wewnętrzne.

VF2: to nowy system powstały w drodze doskonalenia systemu SSV. Kontroluje siłę tłumienia z uwzględnieniem szybkości powrotu oraz aktualnej wartości ugięcia widelca. W zależności od modelu tłumiki VF2 pozwalają na regulację stopnia tłumienia. Spotyka się regulatory zewnętrzne albo wewnętrzne.

HSCV: High Speed Compresion Valve (HSCV) umożliwia stosowanie słabszego tłumienia dla większej czułości i aktywności widelca na nierówności terenu, lecz wciąż zapobiega dobiciu. To najlepszy sposób na zachowanie kontrolowanej pracy i idealnego tłumienia. Poruszający się po trzpieniu zawór kontroluje tłumienie powrotu i tłumienie kompresji małych prędkości. Specjalny zawór na dole kartusza przejmuje na siebie tłumienie skrajnie silnych uderzeń i ułatwia utrzymanie kontroli nad rowerem w ekstremalnych sytuacjach. Kartusze HSCV są dostępne z zewnętrzną regulacją tłumienia kompresji lub powrotu

ETA: system kontroli ugięcia pozwala dobrać odpowiedni stopień ugięcia widelca celem dopasowania geometrii roweru do potrzeb użytkownika. ETA pozwala dowolnie skompresować widelec i częściowo zablokować jego pracę. Mimo blokady, praca w zakresie 25-30 mm skoku jest możliwa.

TAS: system ten oferuje nie tylko podobne funkcje jak ETA, ale dodatkowo pozwala na wydłużenie całkowitej długości widelca o 20 mm.

English translation of page 14 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

12
Dirt Jumper 1
VF2 with external rebound
damping adjustment
Damper with external compression
damping adjustment
Dirt Jumper 2
VF2 with external rebound
damping adjustment
/
Dirt Jumper 3
VF2 with internal rebound
damping adjustment
/
D-Street 24"
SSVF without damping adjustment
SSVF without damping adjustment
888 RC2X
RC2 with external compression
and rebound damping adjustment
Cartridge X with external
compression adjustment at
extreme stroke values
888 RC2
RC2 with external compression
and rebound damping adjustment
/
888 VF2
SSVF with external rebound
damping adjustment
Damper with external compression
damping adjustment
888 VF
SSVF with internal rebound
damping adjustment
/
Monster
HSCV with external compression
and rebound damping adjustment
HSCV with external compression
adjustment at extreme stroke
values
Junior T
SSV Damper
SSV Damper

SSV:
Speed
Sensitive
Valve
features
a five-circuit damping valve that controls damping force taking into account the speed of compression and rebound as well as the current fork compression value. Depending on the model, SSV dampers allow for damping adjustment or it is factory set. In the former case, external or internal adjusters are found.
SSVF: an improved version of the SSV damper featuring a floating valve. The valve, spring-actuated, is more sensitive than SSV. In the 2006 collection, dampers are found that allow for adjustment or with a permanently matched damping level. In the former case, external or internal adjusters are found.
VF2: this is a new system developed through refinement of the SSV system. It controls damping force taking into account the speed of rebound as well as the current fork compression value. Depending on the model, VF2 dampers allow for damping adjustment. External or internal adjusters are found.
HSCV: High Speed Compression Valve (HSCV) enables the use of lighter damping for greater sensitivity and activity of the fork on terrain irregularities, yet still prevents bottoming out. This is the best way to maintain controlled operation and ideal damping. The valve moving along the shaft controls rebound damping and low-speed compression damping. A special valve at the bottom of the cartridge handles damping of extremely strong impacts and

facilitates maintaining control of the bike in extreme situations. HSCV cartridges are available with external compression or rebound damping adjustment

ETA: fork compression control system that allows selection of the appropriate fork compression level to adapt the bike geometry to the user's needs. ETA allows the fork to be freely compressed and partially lock its operation. Despite the lock, operation within a 25-30 mm stroke range is possible.

TAS: this system offers not only similar functions as ETA, but additionally allows extending the total fork length by 20 mm.

instrukcja06.indd 12
2005-08-22, 17:28:07

TST: system TST stosuje uszczelniany kartusz z gumowym zbiornikiem oleju. TST posiada regulator tłumienia powrotu na dole goleni i pięciopozycyjny regulator tłumienia kompresji na jej szczycie.

Zdalna manetka TST: Na życzenie system TST może być wyposażony w manetkę, którą zdalnie z kierownicy i bez odrywania od niej rąk można sterować systemem TST.

DOPPIO AIR: system trzech niezależnych komór powietrznych, pozwalający regulować naprężenie wstępne oraz czułość widelca i charakterystykę ugięcia.

RC2: Nowy system tłumienia pozwalający na niezależną regulację tłumienia kompresji i powrotu za pomocą dwóch zewnętrznych regulatorów. Pozwala też na regulację naprężenia wstępnego.

RC2X: Rozwinięcie systemu RC2, uzupełniony jest o specjalny kartusz X w lewej goleni widelca. Za jego pomocą można regulować tłumienie kompresji przy maksymalnym ugięciu.

2.3 SMAROWANIE I CHŁODZENIE

Kartusze i tłumiki są całkowicie zanurzone w oleju (Open Bath System). Taki system pozwala na właściwe smarowanie i chłodzenie części wewnętrznych. Co więcej, olej działa jako element tłumiący. System ten jest wydajny i trwały. Dzięki temu w porównaniu do zamkniętych tłumików hydraulicznych, przeglądy i serwisowanie można wykonywać rzadziej.
W modelach wykorzystujących jako medium ściskane elastomery, prawidłowe smarowanie zapewnione jest poprzez smarowanie smarem stałym.

2.4 TULEJE ŚLIZGOWE I USZCZELKI OLEJOWE

Golenie górne prowadzone są w goleniach dolnych przez dwie pokryte teflonem tuleje ślizgowe, zapewniające wolne od tarcia wzajemne przesuwanie się goleni.
System uszczelniający, dzięki specjalnym dwupierścieniowym uszczelkom i specjalnym uszczelkom przeciwkurzowym, zapobiega wyciekom oleju i wnikaniu brudu do wnętrza widelca.

instrukcja06.indd 13 2005-08-22, 17:28:07

English translation of page 15 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

TST: the TST system uses a sealed cartridge with a rubber oil reservoir. TST has a rebound damping adjuster at the bottom of the stanchion and a five-position compression damping adjuster at its top.
TST remote lever: On request, the TST system can be equipped with a lever that allows remote control of the TST system from the handlebar without taking your hands off it.
DOPPIO AIR: a system of three independent air chambers, allowing adjustment of preload and fork sensitivity and compression curve characteristics.
RC2: A new damping system allowing independent adjustment of compression and rebound damping via two external adjusters. It also allows preload adjustment.
RC2X: An extension of the RC2 system, supplemented with a special X cartridge in the left stanchion of the fork. With its help you can adjust compression damping at maximum compression.

2.3 LUBRICATION AND COOLING

Cartridges and dampers are completely immersed in oil (Open Bath System). Such a system allows proper lubrication and cooling of internal parts. Moreover, the oil acts as a damping element. This system is efficient and durable. As a result, compared to sealed hydraulic dampers, inspections and servicing can be performed less frequently.
In models using elastomers as the compressed medium, proper lubrication is provided by greasing with solid grease.

2.4 SLIDING BUSHINGS AND OIL SEALS

The upper stanchions are guided in the lower stanchions by two teflon-coated sliding bushings, ensuring friction-free relative movement of the stanchions.
The sealing system, thanks to special dual-ring seals and special dust seals, prevents oil leaks and prevents dirt from entering the interior of the fork.

3 INSTALACJA

3.1 MONTAŻ DO RAMY

Widelce przeznaczone są do sterów systemu a-head Set. Mają gładką, niegwintowaną rurę sterową. Powinna zostać przycięta zgodnie z wysokością główki ramy, sterów i wysokości wspornika kierownicy.
Instalacja widelców do roweru jest bardzo delikatną operacją i powinna być przeprowadzona ze szczególną ostrożnością przez wyszkolony, doświadczony i wyspecjalizowany personel. Zawsze powinna być skontrolowana przez autoryzowany serwis.

⚠ *UWAGA!*

Montaż widelca do ramy wymaga specjalistycznej wiedzy, narzędzi i doświadczenia. Ogólna wiedza mechaniczna i uzdolnienia w tym kierunku mogą być niewystarczające do prawidłowego zamontowania widelca. Instalowanie systemów amortyzacji Marzocchi proszę zlecać autoryzowanym serwisom. Niepoprawne zamontowanie amortyzatora może prowadzić do jego uszkodzenia, wypadku, kontuzji rowerzysty, a nawet śmierci.

Rura sterowa jest wciśnięta w głowicę. Ze względu na konieczność zachowania niezwykłej precyzji koniecznym jest użycie specjalistycznych urządzeń. Wymiany może dokonać wyłącznie autoryzowany serwis Marzocchi.

⚠ *UWAGA!*

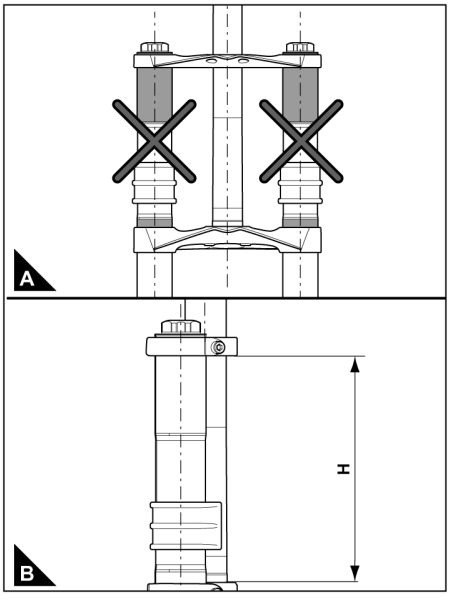
We wszystkich dwupółkowych amortyzatorach Bomber 2005 dolna głowica zaciśnięta jest na goleniach za pomocą śrub. Przy montażu należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- gdy golenie mają zróżnicowaną średnicę zewnętrzną, głowicę można montować tylko tam, gdzie średnica goleni jest większa (patrz rysunek 2A);

- w przypadku występowania znaczników dolna głowica musi być przykręcona ponad nimi;

- w widelcach Monster odległość pomiędzy dolną głowicą a uszczelką kurzową w pełni ugiętego widelca musi być większa niż 4 mm;

- w widelcach dwupółkowych, maksymalna odległość pomiędzy głowicami (patrz rysunek 2B) musi być mniejsza niż wartość H. Dopuszczalne wartości w odniesieniu do konkretnych modeli znajdują się w Tabeli 3).



***Rysunek 2** - Montaż widelca dwupółkowego: **(2A)** Mocowanie półek, **(2B)** maksymalna długość rury sterowej między półkami*

***Tabela 3:** Maksymalna długość rury sterowej pomiędzy półkami*

Widelec	Maksymalna długość rury sterowej pomiędzy półkami
Modele z serii 888	158 mm
Monster	190 mm

English translation of page 16 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3 INSTALLATION

3.1 ASSEMBLY TO THE FRAME

The forks are designed for a-head Set headset systems. They have a smooth, non-threaded steerer tube. It should be cut according to the height of the frame head, headset and the height of the handlebar stem.

Installation of the forks to the bicycle is a very delicate operation and should be carried out with particular care by trained, experienced and specialized personnel. It should always be checked by an authorized service.

WARNING!

Assembly of the fork to the frame requires specialized knowledge, tools and experience. General mechanical knowledge and aptitude in this area may be insufficient for proper fork installation. Please entrust the installation of Marzocchi suspension systems to authorized service centers. Incorrect shock absorber installation may lead to its damage, accident, injury to the cyclist, or even death.

The steerer tube is pressed into the headset. Due to the need to maintain exceptional precision, the use of specialized equipment is necessary. Replacement can only be performed by an authorized Marzocchi service center.

WARNING!

In all dual-crown shock absorbers Bomber 2005 the lower headset is clamped on the stanchions using bolts. During assembly, the following recommendations should be observed:

?
when the stanchions have differentiated external diameter, the headset can only be mounted where the stanchion diameter is larger (see figure 2A);

?
in case of markings being present, the lower headset must be bolted above them;

Figure 2 - Assembly of dual-crown fork: (2A) Crown mounting, (2B) maximum length of steerer tube between crowns

?
in Monster forks the distance between the lower headset and the dust seal in fully compressed fork must be greater than 4 mm;

?
in dual-crown forks, the maximum distance between headsets (see figure 2B) must be less than value H. Allowable values for specific models are in Table 3).

Table 3: Maximum length of steerer tube between crowns

Fork	Maximum length of steerer tube between crowns
888 series models	158 mm
Monster	190 mm

!
instrukcja06.indd 14
2005-08-22, 17:28:08

3.2 MONTAŻ HAMULCÓW

Instalacja hamulców jest bardzo delikatną operacją i powinna być przeprowadzona ze szczególną ostrożnością i zawsze powinna być przeprowadzona przez wyspecjalizowany personel.

⚠ *UWAGA!*

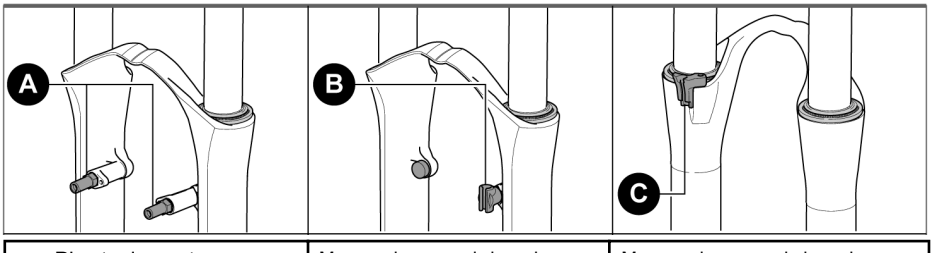
Montaż hamulców wymaga specjalistycznej wiedzy, narzędzi i doświadczenia. Ogólna wiedza mechaniczna może być niewystarczająca do prawidłowego zamontowania hamulców. Zalecamy montaż hamulców autoryzowanych serwisach Marzocchi. Niewłaściwy montaż może przeciążać zaciski hamulców i prowadzić do ich pęknięcia. To z kolei może doprowadzić do utraty kontroli na rowerem, wypadku, kontuzji rowerzysty, a nawet śmierci. Należy upewnić się, że instalację hamulców przeprowadzono ściśle według zaleceń producenta.

Hamulce można montować jedynie zgodnie ze specyfikacją widelca uwzględniając system i rodzaj zacisków oraz średnicę tarczy hamulcowej. Podczas montażu hamulców należy stosować się do zaleceń zamieszczonych w Tabeli 3.1

***Tabela 4**: Dobór hamulców do poszczególnych modeli Marzocchi*

Widelec	Maksymalna średnica tarczy i system	v-brake
Marathon	Post Mount 6”	piwoty demontowane
MX	Post Mount 6”	piwoty demontowane
D-Street 24	INTL STD 8’’ *	piwoty demontowane
All Mountain	Post Mount 6”*	brak
66	Post Mount 6”*	brak
Z1	INTL STD 6’’ *	brak
Dirt Jumper	INTL STD 6’’ *	brak
888	INTL STD 6’’ *	brak
Junior T	INTL STD 6’’ *	brak
Monster	Post Mount 8”	brak

* Hamulce z 8’’ tarczami można zamontować przy użyciu specjalnego adaptera, który powinien być dostarczony wraz z hamulcami.



Piwoty demontowane	Mocowanie przewodu hamulcowego	Mocowanie przewodu hamulcowego
Marathon MX D-Street 24’’		All Mountain 66 Z1 Dirt Jumper 888 Junior T D-Street 24’’

***Rysunek 3** - Dopasowywanie hamulców*

English translation of page 17 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3.2 BRAKE INSTALLATION

Brake installation is a very delicate operation and should be performed with special care and should always be carried out by specialized personnel.

WARNING!

Brake installation requires specialist knowledge, tools and experience. General mechanical knowledge may be insufficient for proper brake installation. We recommend brake installation at authorized Marzocchi service centers. Improper installation may

Fork	Maximum disc diameter and system
v-brake	
Marathon	Post Mount 6" removable pivots
MX	Post Mount 6" removable pivots
D-Street 24	INTL STD 8" * removable pivots
All Mountain	Post Mount 6"* none
66	Post Mount 6"* none
Z1	INTL STD 6" * none
Dirt Jumper	INTL STD 6" * none
888	INTL STD 6" * none
Junior T	INTL STD 6" * none
Monster	Post Mount 8" none

Table 4: Brake selection for individual Marzocchi models

overload the brake calipers and lead to their cracking. This in turn may lead to loss of control of the bicycle, accident, cyclist injury, or even death.

Make sure that brake installation has been performed strictly according to the manufacturer's recommendations.

Brakes can be installed only in accordance with the fork specification taking into account the system and type of calipers and the brake disc diameter. When installing brakes, follow the

recommendations given in Table 3.1

* 8'' disc brakes can be installed using a special adapter, which should be supplied with the brakes.
Removable pivots
Brake hose routing
Brake hose routing
Marathon
MX
D-Street 24"
All Mountain
66
Z1
Dirt Jumper
888
Junior T
D-Street 24"
Figure 3 - Brake adjustment

⚠ UWAGA!

Gwinty śrub (3A, na rysunku 3) pokryte są specjalną substancją utrudniającą samoistne wykręcanie się (Lock Tite). Po wykręceniu tracą one odpowiednie właściwości.

⚠ UWAGA!

Przed instalacją hamulców w systemie Post Mount należy upewnić się, że z powierzchni styku zacisku i widelca została usunięta warstwa farby.

⚠ UWAGA!

Przed każdą jazdą należy upewnić się, czy przewód hamulcowy jest prawidłowo przymocowany do uchwytów prowadzących (3B, 3C).

⚠ UWAGA!

Przewody hamulcowe w żadnym przypadku nie powinny dotykać korony lub goleni górnych.

3.3 MONTAŻ KOŁA

Tabela 5: Dopuszczalne rozmiary kół/opon

Widelec	Dopuszczalne rozmiary koła/ opony
Marathon	2,2'' x 26''
MX - All Mountain - Z1 - 66 - Dirt Jumper - 888 - Junior T	2,8'' x 26''
Monster T	3,0'' x 26''
D-Street 24"	2,5'' x 24''

W razie potrzeby zamontowania kół z większymi oponami niż te wymienione w Tabeli 5 należy sprawdzić czy:

- koło obraca się swobodnie;
- opona nie ociera o elementy amortyzatora lub hamulca typu v-brake,
- przy całkowicie ugiętym widelcu odległość pomiędzy napompowaną oponą, a dolną powierzchnia głowicy nie jest mniejsza niż 4 mm.

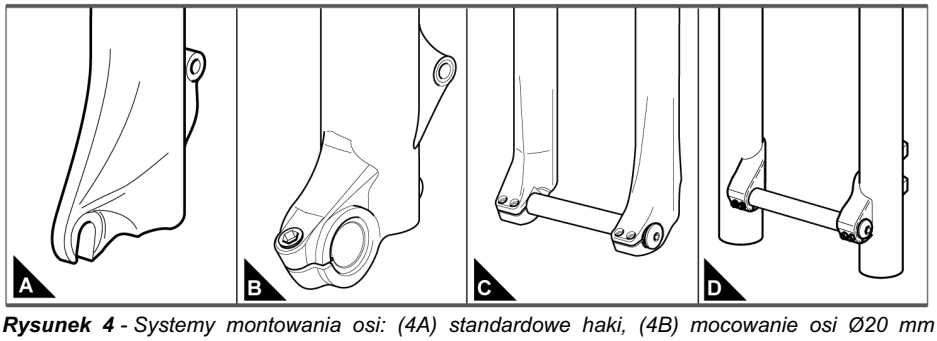
3.4 Systemy montowania osi

Jednym z systemów montowania koła jest tzw. system standardowy ze zwykłymi hakami dostosowanymi do piast z szybkozamykaczem. W widelcach przeznaczonych do bardziej agresywnej jazdy stosowany jest system o rodowodzie motocyklowym, w którym stosowana jest stała oś piasty o średnicy 20 mm.

3.4.1 Montaż koła w standardowych hakach

Montuj koła w zgodzie z zaleceniami ich producenta. Każdorazowo po zamontowaniu koła musisz:

- sprawdzić wzajemną pozycję koła i widelca uginając go kilkukrotnie. Koło nie powinno stykać się ani nawet zbliżać się do jakiejkolwiek części widelca.
- podnieść przednie koło do góry i obracając kołem zweryfikować odległości pomiędzy klockami hamulców tarczowych lub v-brake. Przy pomocy instrukcji obsługi hamulców upewnij się, że odległości są właściwe



***Rysunek 4** - Systemy montowania osi: (4A) standardowe haki, (4B) mocowanie osi Ø20 mm w widelcach z goleniami Ø32 mm, (4C) mocowanie osi Ø20 mm w widelcach z serii 66 i 888, (4D) mocowanie osi Ø20 mm w widelcu Monster.*

English translation of page 18 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

WARNING!
The threads of the screws (3A, in Figure 3) are covered with a special substance that prevents self-unscrewing (Lock Tite).
After unscrewing, they lose their appropriate properties.

WARNING!
Before installing brakes in the Post Mount system, make sure that the paint layer has been removed from the contact surface between the caliper and fork.

WARNING!
Before each ride, make sure that the brake hose is properly secured to the guide brackets (3B, 3C).

WARNING!
Brake hoses must under no circumstances touch the crown or upper stanchions.

3.3 WHEEL INSTALLATION
Table 5: Permissible wheel/tire sizes

Fork	Permissible wheel/ tire sizes
Marathon	2.2" x 26"
MX - All Mountain - Z1 - 66 - Dirt Jumper - 888 - Junior T	2.8" x 26"
Monster T	3.0" x 26"
D-Street 24"	2.5" x 24"

If you need to install wheels with larger tires than those listed in Table 5, you should check that:
?
the wheel rotates freely;
?
the tire does not rub against suspension or v-brake components;
?
when the fork is fully compressed, the distance between the inflated tire and the lower surface of the headtube is not less than 4 mm.

3.4 Axle mounting systems
One of the wheel mounting systems is the so-called standard system with ordinary hooks adapted to quick-release hubs.
In forks designed for more aggressive riding, a system with motorcycle heritage is used, in which a fixed axle with a diameter of 20 mm is employed.

3.4.1 Wheel installation in standard hooks

Install wheels in accordance with the recommendations of their manufacturer. Each time after installing the wheel you must:
?
check the relative position of the wheel and fork by flexing it several times. The wheel should not touch or even approach any part of the fork.
?

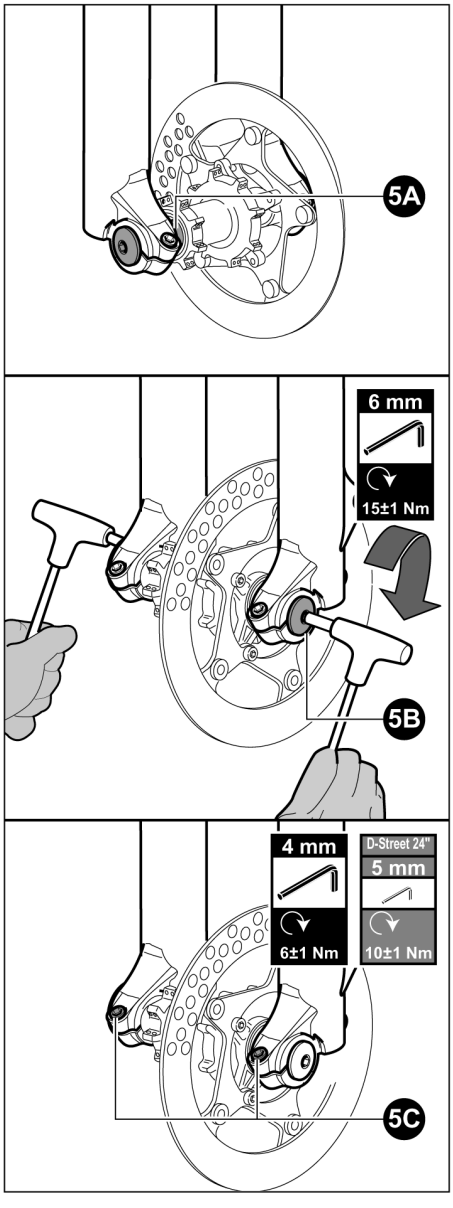
lift the front wheel up and by rotating the wheel
verify the distances between the disc brake pads
or v-brake. Using the brake instruction manual,
make sure that the distances are correct.

Figure 4 - Axle mounting systems: (4A) standard hooks, (4B) Ø20 mm axle fastening in forks with Ø32 mm stanchions, (4C) Ø20 mm axle fastening in forks from the 66 and 888 series, (4D)
Ø20 mm axle fastening in Monster fork.

3.4.2 MONTAŻ KOŁA DO WIDELCÓW O32MM Z HAKAMI NA OŚ O20MM

Ażeby uzyskać właściwe działanie widelca należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- Wsunąć piastę pomiędzy golenie;
- Wyrównać położenie piasty względem haków widelca **(patrz 5A z rysunku 5)**;
- Wsunąć oś koła **(patrz 5A z rysunku 5)** przez prawy hak widelca, następnie przełożyć ją przez piastę i wsunąć do lewego haka widelca;
- Zacisnąć oś wkręcając kluczem imbusowym 6 mm śrubę **(5B)** z odpowiednią siłą **(15 (+/-) 1 Nm)**;
- Sprawdzić, czy widelec pracuje prawidłowo przez kilkukrotne wciśnięcie go do oporu;
- Podnieść do góry koło i zakręcić nim sprawdzając ułożenie koła i tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca. Nie może ono dotykać do goleni widelca ani hamulca;
- Sprawdzić ustawienie tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca i zgodnie z zaleceniami producenta hamulca dokonać niezbędnych regulacji;
- Dociągnąć śruby **(5C z rysunku 5)** umiejscowione na obu hakach koła przy użyciu klucza imbusowego 4 mm z siłą **(6 (+/-) 1 Nm)**. W przypadku widelca D Street 24" należy stosować klucz 5 mm i dokręcić je z siłą **(10 (+/-) 1 Nm)**.



***Rysunek 5** - Montaż koła do widelców Ø32mm z otworem na oś Ø20mm*

English translation of page 19 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3.4.2 WHEEL ASSEMBLY TO Ø32MM FORKS WITH Ø20MM AXLE HOOKS

To ensure proper fork operation, follow the recommendations below:

? Insert the hub between the stanchions;

? Align the hub position relative to the fork hooks (see 5A from figure 5);

? Insert the wheel axle (see 5A from figure 5) through the right fork hook, then pass it through the hub and insert it into the left fork hook;

? Tighten the axle by turning the 6 mm hex key screw (5B) with appropriate force (15 (+/-) 1 Nm);

? Check that the fork operates properly by pressing it to its limit several times;

? Lift the wheel up and rotate it, checking the wheel and brake disc alignment relative to the brake caliper. It must not touch the fork stanchions or the brake;

? Check the brake disc alignment relative to the brake caliper and, in accordance with the brake manufacturer's recommendations, make any necessary adjustments;

? Tighten the screws (5C from figure 5) located on both wheel hooks using a 4 mm hex key with force (6 (+/-) 1 Nm).

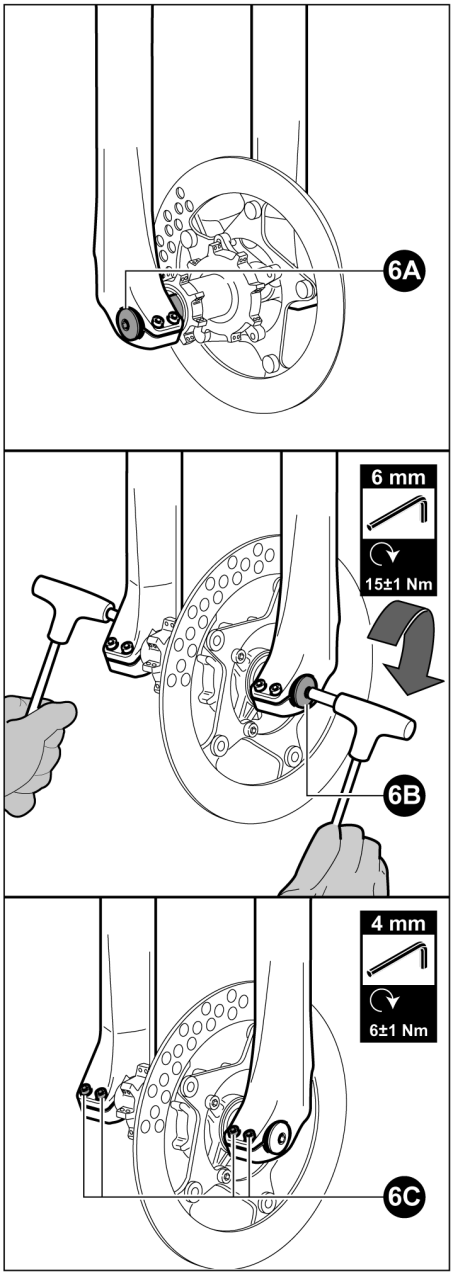
For the D Street 24" fork use a 5 mm hex key and tighten them with force (10 (+/-) 1 Nm).

Figure 5 - Wheel assembly to Ø32mm forks with Ø20mm axle hole

3.4.3 MONTAŻ KOŁA W WIDELCACH Z SERII 66 i 888

Ażeby uzyskać właściwe działanie widelca należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- Wsunąć piastę pomiędzy golenie;
- Wyrównać położenie piasty względem haków widelca **(patrz 6A z rysunku 6)**;
- Wsunąć oś koła **(patrz 6A z rysunku 6)** przez prawy hak widelca, następnie przełożyć ją przez piastę i wsunąć do lewego haka widelca;
- Zacisnąć oś wkręcając kluczem imbusowym 6 mm śrubę **(6B)** z odpowiednią siłą **(15 (+/-) 1 Nm)**;
- Sprawdzić, czy widelec pracuje prawidłowo przez kilkukrotne wciśnięcie go do oporu;
- Podnieść do góry koło i zakręcić nim sprawdzając ułożenie koła i tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca. Nie może ono dotykać do goleni widelca ani hamulca;
- Sprawdzić ustawienie tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca i zgodnie z zaleceniami producenta hamulca dokonać niezbędnych regulacji;
- Dociągnąć śruby **(6C)** umiejscowione na obu hakach koła przy użyciu klucza imbusowego 4 mm z siłą **(6 (+/-) 1 Nm)**. Należy stosować sekwencję 1 - 2 - 1.



Rysunek 6 *- Montaż kół w widelcach z serii 66 i 888*

English translation of page 20 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3.4.3 WHEEL ASSEMBLY
IN FORKS FROM SERIES 66 AND 888

To obtain proper fork operation you must follow the recommendations below:

? Insert the hub between the stanchions;

? Align the hub position relative to the fork hooks (see 6A in figure 6);

? Insert the wheel axle (see 6A in figure 6) through the right fork hook, then pass it through the hub and insert it into the left fork hook;

? Tighten the axle by screwing in the 6 mm Allen key bolt (6B) with appropriate force (15 (+/-) 1 Nm);

? Check that the fork operates correctly by pressing it to the limit several times;

? Lift the wheel up and rotate it, checking the wheel and brake disc position relative to the brake caliper. It must not touch the fork stanchions or the brake;

? Check the brake disc position relative to the brake caliper and perform necessary adjustments according to the brake manufacturer's recommendations;

? Tighten the bolts (6C) located on both wheel hooks using a 4 mm Allen key with force (6 (+/-) 1 Nm). Apply sequence 1 - 2 - 1.

Figure 6 - Wheel assembly in forks from series 66 and 888

3.4.4 MONTAŻ KOŁA W WIDELCACH MONSTER

Ażeby uzyskać właściwe działanie widelca należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- Jeśli widelec został zdemontowany z ramy rowerowej lub jeśli ustawienie goleni względem głowic uległo zmianie, należy 4 mm kluczem imbusowym poluzować nieco sześć śrub **(7A)** mocujących podkowę **(7B)**;

- Wsunąć piastę pomiędzy golenie;

- Wyrównać położenie piasty względem haków widelca **(patrz 7C z rysunku 6)**;

- Wsunąć oś koła **(7C)** przez prawy hak widelca, następnie przełożyć ja przez piastę i wsunąć do lewego haka widelca;

- Zacisnąć oś wkręcając kluczem imbusowym 6 mm śrubę **(7D)** z lewej strony widelca używając odpowiedniej siły **(15 (+/-) 1 Nm)**;

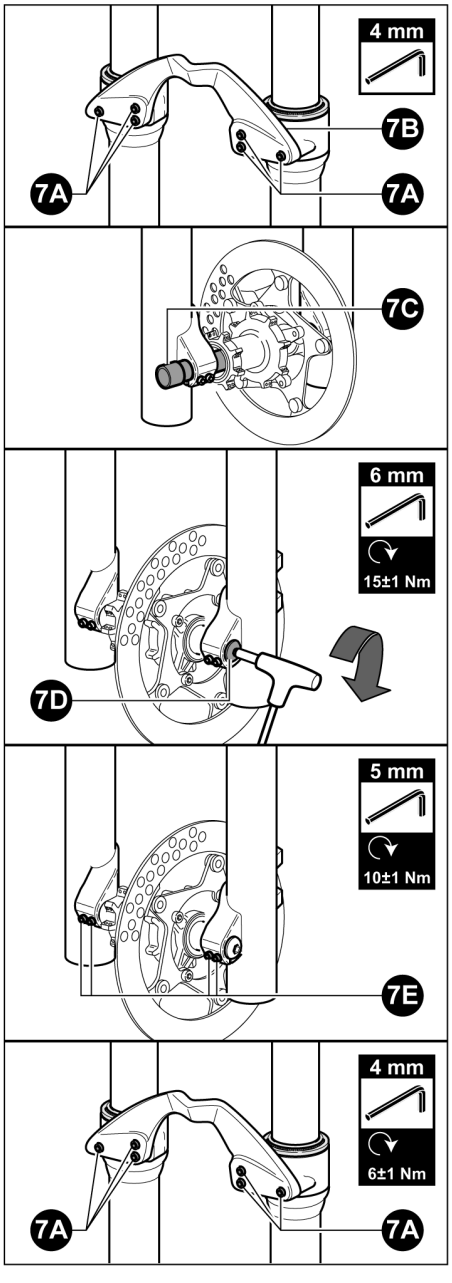
- Sprawdzić, czy widelec pracuje prawidłowo przez kilkukrotne wciśnięcie go do oporu.

- Podnieść do góry koło i zakręcić nim sprawdzając ułożenie koła i tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca. Nie może ono dotykać do goleni widelca ani hamulca;

- Sprawdzić ustawienie tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca i zgodnie z zaleceniami producenta hamulca dokonać niezbędnych regulacji;

- Dociągnąć śruby **(7E)** umiejscowione na obu hakach koła przy użyciu klucza imbusowego 5 mm z siłą **(10 (+/-) 1 Nm)**. Należy stosować sekwencję 1 - 2 - 1;

- Stosując 4 mm klucz imbusowy dokręcić śruby **(7A)** stosując sekwencję 1 - 2-3 - 2 -1 z siłą **(6 (+/-) 1 Nm)**.



***Rysunek 7**- Montaż koła w widelcach Monster*

English translation of page 21 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3.4.4 WHEEL INSTALLATION IN MONSTER FORKS

To obtain proper fork operation you must follow the recommendations below:

? If the fork has been removed from the bicycle frame or if the stanchion alignment relative to the head tubes has changed, loosen slightly the six bolts (7A) with a 4 mm Allen key that secure the crown (7B);

? Insert the hub between the stanchions;

? Align the hub position relative to the fork dropouts (see 7C in figure 6);

? Insert the wheel axle (7C) through the right fork dropout, then pass it through the hub and insert it into the left fork dropout;

? Tighten the axle by screwing in the 6 mm Allen key bolt (7D) from the left side of the fork using appropriate force (15 (+/-) 1 Nm);

? Check that the fork operates correctly by compressing it several times to the limit.

? Lift the wheel up and rotate it checking the wheel and brake disc alignment relative to the brake caliper. It must not touch the fork stanchions or the brake;

? Check the brake disc alignment relative to the brake caliper and make any necessary adjustments according to the brake manufacturer's recommendations;

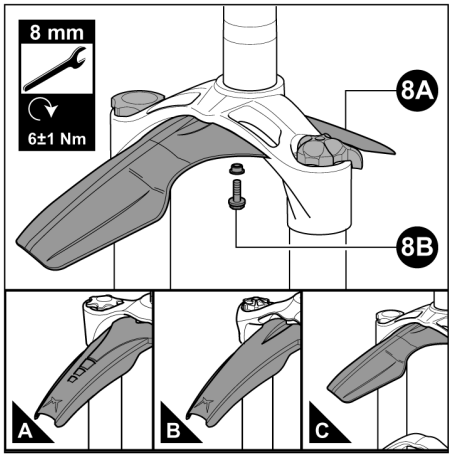
? Tighten the bolts (7E) located on both wheel dropouts using a 5 mm Allen key with force (10 (+/-) 1 Nm). Apply the sequence 1 - 2 - 1;

? Using a 4 mm Allen key tighten the bolts (7A) applying the sequence 1 - 2 - 3 - 2 - 1 with force (6 (+/-) 1 Nm).

Figure 7 - Wheel installation in Monster forks

3.5 MONTAŻ BŁOTNIKA

Błotnik może być montowany do amortyzatorów z serii 66, 888, All Mountain, Junior T, Z1. Błotniki mogą być sprzedawane osobno lub w komplecie z widelcem.
Żeby zainstalować błotnik najpierw należy wsunąć tulejkę pomiędzy śrubą a błotnik (patrz 8A z rysunku 8). Dokręć śrubę **(8B)** kluczem imbusowym 8 mm z siłą wartości **(6±1Nm)**.
Występują trzy rodzaje błotników. Pierwszy przeznaczony do widelców 66 i 888 **(patrz 8A z rysunku 8)**, drugi do widelców All Mountain **(patrz 8B z rysunku 8)** oraz trzeci dedykowany widelcom Junior T oraz Z1 **(patrz 8C z rysunku 8)**.



Rysunek 8 *- Montaż błotnika*

3.6 MONTAŻ WSPORNIKA KIEROWNICY

Modele dwupółkowe mogą być sprzedawane wraz ze wspornikiem kierownicy, ale można też nabyć je osobno.

3.6.1 MONTAŻ KIEROWNICY WE WSZYSTKICH WIDELCACH Z PODWÓJNĄ GŁOWICĄ (ZA WYJĄTKIEM WIDELCÓW 888)

Podczas montażu kierownicy postępuj zgodnie z poniższymi zaleceniami:

- Ułożyć i wycentrować dolny uchwyt wspornika **(9A)** do górnej głowicy **(9B)**

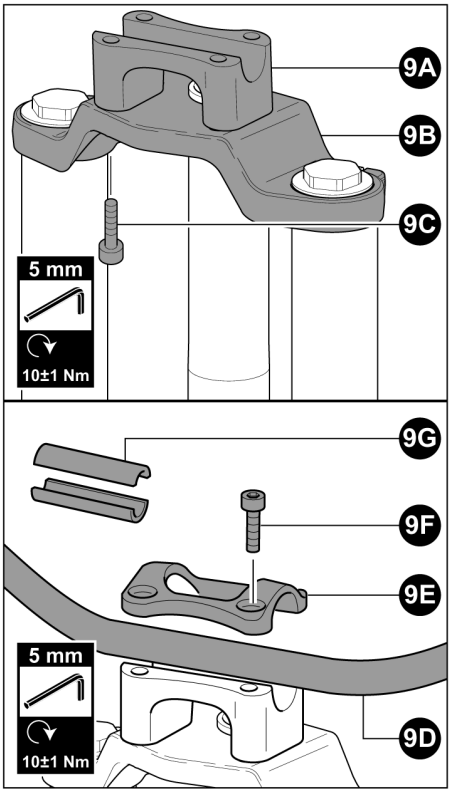
- Używając 5 mm klucza imbusowego przykręcić śruby **(9C)** stosując siłę **(10 +/- 1 Nm)**;

- Kierownicę należy ustawić centralnie w uchwycie;

- Zastosować odpowiednie podkładki redukcyjne **(9G)** dopasowując je do średnicy kierownicy. Są one dostępne jako części zamienne;

- Zastosować uchwyt wspornika **(9E)**;

- Imbusowym kluczem 5 mm dociągnąć śruby **(9F)** z siłą **(10 +/- 1 Nm)**.



Rysunek 9 *- Montaż kierownicy*

English translation of page 22 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3.5 FENDER INSTALLATION

The fender can be installed on suspensions from the 66, 888, All Mountain, Junior T, Z1 series. Fenders can be sold separately or as a complete set with the fork.
To install the fender, first insert the spacer between the bolt and the fender (see 8A from figure 8). Tighten the bolt (8B) with an 8 mm hex key with a force value of (6+/-1Nm).
There are three types of fenders. The first is intended for forks 66 and 888 (see 8A from figure 8), the second for All Mountain forks (see 8B from figure 8) and the third dedicated to Junior T and Z1 forks (see 8C from figure 8).

3.6 HANDLEBAR STEM INSTALLATION

Dual-crown models may be sold with a handlebar stem, but can also be purchased separately.

3.6.1 HANDLEBAR INSTALLATION IN ALL FORKS WITH DUAL CROWN (EXCEPT 888 FORKS)

During handlebar installation proceed according to the following recommendations:
?
Position and center the lower stem clamp (9A) to the upper crown (9B)
?
Using a 5 mm hex key tighten the bolts (9C) applying a force of (10 +/- 1 Nm);
?
The handlebar should be positioned centrally in the clamp;
?
Apply appropriate reducer shims (9G) adapting them to the handlebar diameter. They are available as spare parts;
?
Apply the stem clamp (9E);
?
With a 5 mm hex key tighten the bolts (9F) with a force of (10 +/- 1 Nm).

Figure 9 - Handlebar installation
Figure 8 - Fender installation

3.6.2 MONTAŻ KIEROWNICY W WIDELCACH Z SERII 888

Podczas montażu kierownicy postępuj zgodnie z poniższymi zaleceniami:

• Przymocować dolny uchwyt wspornika **(10A)** do górnej głowicy **(10B)** śrubami **(10C)** używając 4 mm klucza imbusowego stosując siłę **(6 +/- 1 Nm)**;

• Kierownicę należy ustawić centralnie w uchwycie;

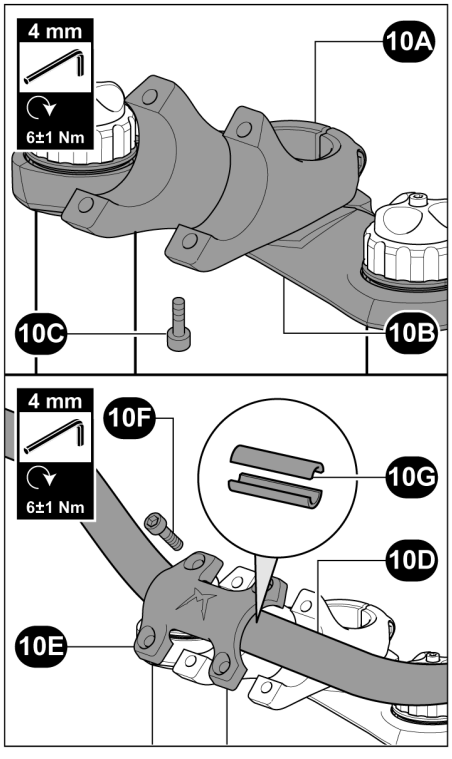
• Zastosuj odpowiednie podkładki redukcyjne **(10G)** dopasowując je do średnicy kierownicy. Są one dostępne jako części zamienne;

• Zastosuj uchwyt wspornika **(10E)**;

• Imbusowym kluczem 4 mm dociągnij śruby **(10F)** z siłą **(6 +/- 1 Nm)**.

⚠ UWAGA!

Gdy w widelcu 888 zamontowany jest błotnik pozycja większej przeważającej części głowicy musi korespondować z linią max na goleniach.



Rysunek 10 *- Montaż kierownicy w widelcach z serii 888*

English translation of page 23 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

3.6.2 HANDLEBAR INSTALLATION IN 888 SERIES FORKS

During handlebar installation proceed according to the following recommendations:

? Attach the lower bracket support clamp (10A) to the upper crown (10B) with bolts (10C) using a 4 mm hex key applying force (6 +/- 1 Nm);

? The handlebar should be positioned centrally in the clamp;

? Apply appropriate reducer shims (10G) adapting them to the handlebar diameter. They are available as spare parts;

? Apply the bracket support clamp (10E);

? Tighten the bolts (10F) with a 4 mm hex key with force (6 +/- 1 Nm).

WARNING!
When a fender is installed in the 888 fork the position of the larger protruding part of the crown must correspond with the max line on the stanchions.

Figure 10 - Handlebar installation in 888 series forks

! instrukcja06.indd 21 2005-08-22, 17:28:11

4 OBSŁUGA

4.1 PROBLEM - DIAGNOZA - ROZWIĄZANIE

Ten paragraf wskazuje na niektóre problemy, mogące pojawić się w trakcie użytkowania widelca, przyczyny oraz sposoby ich usunięcia. Przed rozpoczęciem pracy nad widelcem, należy zawsze sprawdzić poniższą tabelę.

⚠ UWAGA!

Czynności należy przeprowadzić wyłącznie w autoryzowanym centrum serwisowym Marzocchi.

Tabela 6: *Problem - diagnoza - rozwiązanie*

Problem	Diagnoza	Rozwiązania
Widelec ma zbyt duży SAG.	Sprężyny są zbyt miękkie lub poziom oleju zbyt niski.	- Zwiększyć naprężenie wstępne; - Zwiększyć naprężenie wstępne wymieniając tuleję naprężenia; - Sprawdzić poziom oleju; - Zmienić sprężyny na twardsze; - Zwiększyć ciśnienie w komorach pneumatycznych.
Widelec zbyt łatwo dobija, choć wykazuje zalecany SAG.	Niedostateczne tłumienie kompresji.	- Zwiększyć tłumienie kompresji poprzez zmianę poziomu oleju; - Zwiększyć tłumienie kompresji właściwym regulatorem.
Widelec zbyt łatwo dobija; wymaga zbyt dużych zmian w naprężeniu wstępnym, by uzyskać właściwą wartość SAG.	Sprężyny są zbyt miękkie lub poziom oleju zbyt niski.	- Sprawdzić poziom oleju; - Zamontować- mocniejsze sprężyny; - Zwiększyć ciśnienie w komorach pneumatycznych.
Widelec nie uzyskuje pełnej wartości skoku.	Zbyt twarde sprężyny lub poziom oleju zbyt wysoki.	- Sprawdzić poziom oleju; - Założyć bardziej miękkie sprężyny; - Zmniejszyć ciśnienie w komorach pneumatycznych.
Widelec rozpręża się zbyt szybko; hałaśliwie klekocze po rozprężeniu.	Niedostateczna wartość tłumienia odbicia.	- Zwiększyć wartość- tłumienia; - Zastąpić olej (SAE 7,5) olejem o większej lepkości.
Widelec dobija zbyt łatwo.	Niedostateczne tłumienie kompresji.	- Zwiększyć tłumienie kompresji krańcowych wartościach skoku właściwym regulatorem.
Widelec silnie ugina się na zakrętach.	Zbyt silne tłumienie powrotu; zbyt miękkie sprężyny.	- Zmniejszyć wartość- tłumienia; - Zwiększyć naprężenie wstępne.
Widelec silnie ugina się i nie prostuje się na powtarzających się nierównościach.	Zbyt silne tłumienie powrotu.	- Zmniejszyć wartość- tłumienia.
Stukanie w czasie rozprężania, ale bez hałaśliwego klekotu po rozprężeniu.	Zbyt silne tłumienie powrotu.	Zmniejszyć wartość tłumienia powrotu
Na goleniach pozostają obwódki oleju.	Zabrudzone uszczelki olejowe.	Wymienić wszystkie uszczelki.

English translation of page 24 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

4 MAINTENANCE

4.1 PROBLEM - DIAGNOSIS - SOLUTION

This section indicates some problems that may appear during fork use, their causes and ways to eliminate them.
Before starting work on the fork, always check the table below.

WARNING!
Operations should be carried out exclusively at an authorized Marzocchi service center.
!

Table 6: Problem - diagnosis - solution

Problem	Diagnosis	Solutions
Fork has excessive SAG.	Springs are too soft or oil level too low.	- Increase preload; - Increase preload by replacing preload sleeve; - Check oil level; - Change springs for stiffer ones; - Increase pressure in pneumatic chambers.
Fork bottoms out too easily, although it shows recommended SAG.	Insufficient compression damping.	- Increase compression damping by changing oil level; - Increase compression damping with appropriate adjuster.
Fork bottoms out too easily; requires too large changes in preload to obtain proper SAG value.	Springs are too soft or oil level too low.	- Check oil level; - Install stiffer springs; - Increase pressure in pneumatic chambers.
Fork does not achieve full stroke value.	Springs too stiff or oil level too high.	- Check oil level; - Install softer springs; - Decrease pressure in pneumatic chambers.
Fork rebounds too quickly; noisy clacking after rebound.	Insufficient rebound damping value.	- Increase damping value; - Replace oil (SAE 7.5) with oil of greater viscosity.
Fork bottoms out too easily.	Insufficient compression damping.	

- Increase compression damping
at extreme stroke values
with appropriate adjuster.
Fork deflects strongly
on turns.
Too strong rebound
damping; springs too soft.
- Decrease damping value;
- Increase preload.
Fork deflects strongly
and does not extend
on repeated bumps.
Too strong rebound
damping.
- Decrease damping value.
Knocking during
rebound, but without
noisy clacking after
rebound.
Too strong rebound
damping.
Decrease rebound damping value.
Oil rings remain
on the stanchions.
Contaminated
oil seals.
Replace all seals.

instrukcja06.indd 22
2005-08-22, 17:28:11

Duże ilości oleju na goleniach górnych; olej kapie z goleni dolnych.	Zniszczone uszczelki lub nawet golenie górne.		Wymienić wszystkie uszczelki i przeprowadzić skrupulatny przegląd goleni i widelca.
Widelec jest mniej czuły i nie działa jak nowy.	Zabrudzone uszczelki olejowe, widelec wymaga przeglądu.		Wymienić wszystkie uszczelki i przeprowadzić przegląd widelca.
Wyciek oleju z dołu widelca.	- Poluzowana dolna śruba. - Zniszczony o-ring dolnej śruby.		- Dociągnąć śrubę; - Wymienić o-ring dolnej śruby.
Utrata czułości pracy.	- Zużyte tuleje ślizgowe; - Zużyty olej.		- Wymienić tuleje ślizgowe; - Wymienić olej.
Niezwykłe dźwięki dochodzące z kartusza TAS.	Kartusz TAS jest uszkodzony.		- Skontaktować się z centrum serwisowym, żeby zweryfikować-działanie widelca
Regulator TAS obraca się w trakcie pracy widelca.	Kartusz TAS jest uszkodzony.		- Skontaktować się z centrum serwisowym, żeby zweryfikować-działanie widelca

4.2 CZYNNOŚCI OKRESOWE

Ten paragraf opisuje tez czynności okresowe, które powinny być wykonywane ze wskazaną częstotliwością.

⚠ UWAGA!

Czynności należy przeprowadzić wyłącznie w autoryzowanym centrum serwisowym Marzocchi.

Tabela 7: Tabela czynności okresowych

Czynność		Sposób użytkowania	
		Intensywny	Normalny
Kontrola dokręcenia śrub		Przed każdą jazdą	
Czyszczenie goleni		Po każdej jeździe	
Kontrola ciśnienia powietrza		Przed każdą jazdą	Co 10 godz.
Odpowietrzanie Monstera		Przed każdą jazdą	Co 10 godz.
Kontrola uszczelek olejowych		Co 25 godz.	Co 50 godz.
Wymiana oleju		Co 50 godz.	Co 100 godz.
Wymiana oleju w Kartuszu TST		Co 25 godz.	Co 50 godz.
Wymiana uszczelek olejowych (kartusz TST) kartusz DOPPIO AIR		Co 50 godz.	Co 100 godz.

English translation of page 25 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Large amounts of oil on the upper stanchions; oil drips from the lower stanchions.
Damaged seals or even upper stanchions.
Replace all seals and perform a careful inspection of the stanchions and fork.
The fork is less responsive and does not work like new.
Contaminated oil seals, fork requires inspection.
Replace all seals and perform fork inspection.
Oil leak from the bottom of the fork.
- Loose lower bolt. - Damaged o-ring of the lower bolt.
- Tighten the bolt; - Replace the o-ring of the lower bolt.
Loss of responsiveness.
- Worn sliding bushings; - Worn oil.
- Replace the sliding bushings; - Replace the oil.
Unusual noises coming from the TAS cartridge.
TAS cartridge is damaged.
- Contact the service center to verify the fork operation.
TAS regulator rotates during fork operation.
TAS cartridge is damaged.
- Contact the service center to verify the fork operation.
4.2 PERIODIC MAINTENANCE

This section also describes periodic maintenance tasks that should be performed at the specified intervals.
WARNING!
Tasks should be performed exclusively at an authorized Marzocchi service center.
!
Task
Usage Method
Intensive
Normal
Check bolt tightness
Before each ride
Cleaning stanchions
After each ride
Check air pressure
Before each ride
Every 10 hours
Bleeding Monster
Before each ride
Every 10 hours
Check oil seals
Every 25 hours
Every 50 hours
Oil change
Every 50 hours
Every 100 hours
Oil change in TST Cartridge
Every 25 hours
Every 50 hours
Oil seal replacement (TST cartridge) DOPPIO AIR cartridge
Every 50 hours
Every 100 hours
Table 7: Periodic maintenance tasks table

4.3 OGÓLNE ZALECENIA DOTYCZĄCE OBSŁUGI

Informujemy, że instalacja i naprawy wymagają specjalistycznej wiedzy, narzędzi i doświadczenia. Ogólna znajomość techniki może być niewystarczająca do montażu, naprawy lub serwisowania zaawansowanego technologicznie amortyzatora Marzocchi. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości dotyczących montażu, serwisowania, czy naprawy widelca należy skontaktować się z autoryzowanym centrum serwisowym Marzocchi.
Montaż, serwisowanie i naprawy widelców Marzocchi zalecamy przeprowadzać w autoryzowanym centrum serwisowym Marzocchi. Niewłaściwy montaż i/lub serwisowanie widelca może prowadzić do wypadku, kontuzji a nawet śmierci.

- Po rozebraniu widelca do montażu używaj tylko nowych oryginalnych uszczelek Marzocchi;

- Żeby dokręcić dwie śruby lub nakrętki leżące blisko siebie, należy stosować następującą sekwencję 1-2-1, stosując siłę o właściwej wartości (patrz Tabela 21 - Zalecane wartości momentów siły dokręcania śrub);

- Do czyszczenia widelca nigdy nie używaj palnych lub żrących rozpuszczalników, gdyż mogą one zniszczyć uszczelki. Jeżeli to konieczne, stosuj specjalne detergenty nieżrące i niepalne, w miarę możliwości biodegradowalne;

- Jeżeli masz w planie dłuższą przerwę w używaniu widelca, naoliw części widelca mające kontakt z olejem;

- Nigdy nie spuszczaj oleju, rozpuszczalników czy detergentów nie podlegających biodegradacji do ziemi czy kanalizacji. Powinny być zabezpieczone i oddane do zakładu utylizacyjnego;

- Do widelców Marzocchi używaj jedynie narzędzi metrycznych;

- Używaj właściwej wielkości śrubokrętów płaskich, a tam gdzie to potrzebne - krzyżakowych;

- Używając śrubokrętu do instalacji czy zdejmowania opasek, o-ringów, tulei ślizgowych i uszczelek unikaj rysowania części widelca;

- Rozbieraj widelec tylko jeśli masz pewność właściwego zmontowania go. W razie potrzeby skontaktuj się z autoryzowanym serwisem Marzocchi;

- W razie jakichkolwiek wątpliwości dotyczących obsługi i serwisowania widelca Marzocchi skontaktuj się z autoryzowanym serwisem Marzocchi. Listę punktów serwisowych można uzyskać u dystrybutora;

- Niniejsza instrukcja nie wyjaśnia sposobu montażu i demontażu widelca z ramy rowerowej. Koło, zestaw sterowy i każdy inny komponent związany z widelcem bezpośrednio lub pośrednio nie jest częścią widelca. Marzocchi rezerwuje sobie prawo do wprowadzania zmian konstrukcyjnych w każdej chwili bez konieczności powiadamiania o nich;

- Używaj tylko oryginalnych części zamiennych;

- Pracuj w czystym, posprzątanym i właściwie oświetlonym miejscu, jeśli to możliwe unikaj naprawiania i serwisowania na zewnątrz pomieszczeń;

- Upewnij się czy w miejscu pracy nie ma kurzu lub twardych opiłków;

- Elementy polerowane wymagają od czasu do czasu czyszczenia połączonego z polerowaniem;

- Nie wprowadzaj własnych modyfikacji do sprzętu Marzocchi.

English translation of page 26 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

4.3 GENERAL MAINTENANCE RECOMMENDATIONS

We inform you that installation and repairs require specialist knowledge, tools and experience. General technical knowledge may be insufficient for assembly, repair or servicing of an advanced technology Marzocchi damper.
In case of any doubts concerning assembly, servicing, or repair of the fork you should contact an authorized Marzocchi service center.
Assembly, servicing and repair of Marzocchi forks we recommend be carried out at an authorized Marzocchi service center.
Improper assembly and/or servicing of the fork may lead to an accident, injury or even death.

? After disassembling the fork for assembly use only new original Marzocchi seals;
? To tighten two bolts or nuts lying close to each other, you should apply the following sequence 1-2-1, using force of proper value (see Table 21 - Recommended values of bolt tightening torque);
? Never use flammable or corrosive solvents to clean the fork, as they may destroy the seals. If necessary, use special non-corrosive and non-flammable detergents, preferably biodegradable;
? If you plan a longer break in using the fork, oil the fork parts that have contact with oil;
? Never dispose of oil, solvents or detergents that are not biodegradable into soil or sewage. They should be secured and handed over to a waste disposal facility;
? For Marzocchi forks use only metric tools;
? Use proper size flat screwdrivers, and where necessary - Phillips screwdrivers;
? When using a screwdriver for installation or removal of clamps, o-rings, bushings and seals avoid scratching fork parts;
? Disassemble the fork only if you are certain of proper assembly. If necessary contact an authorized Marzocchi service center;
? In case of any doubts concerning maintenance and servicing of the Marzocchi fork contact an authorized service center.
A list of service points can be obtained from the distributor;
? This instruction does not explain the method of assembly and disassembly of the fork from the bicycle frame. The wheel, headset and any other component related to the fork directly or indirectly is not part of the fork. Marzocchi reserves the right to introduce design changes at any time without the need to notify of them;
? Use only original spare parts;
? Work in a clean, tidy and properly lit place, if possible avoid repairing and servicing outdoors;
? Make sure there is no dust or hard swarf in the work area;
? Polished elements require occasional cleaning combined with polishing;

? Do not introduce your own modifications to Marzocchi equipment.

4.4 CZYSZCZENIE GOLENI

Producent smaruje uszczelki kurzowe smarem stałym, ażeby zmniejszać tarcie, zwłaszcza gdy widelec przez dłuższy czas nie pracuje.
Używanie widelca może topić smar co wpływa na zwiększenie tarcia i gorszą pracę widelca. Smar ten może topić się i lepić do goleni, co na pozór wygląda jak wyciek oleju. Należy upewnić się, że nie jest to prawdziwy wyciek.
Zalecamy sprawdzanie i czyszczenie okolic uszczelki kurzowej po każdorazowym użyciu, należy zwrócić uwagę na delikatne uszczelki i powierzchnię górnych goleni.

⚠ *UWAGA!*

W przypadku wycieku oleju, należy zaprzestać jazdy rowerem. Kontroluj wycieki przed każdą jazdą.

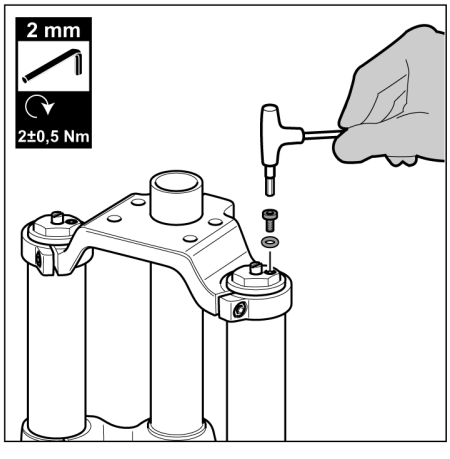
⚠ *UWAGA!*

Błoto i kurz mogą spowodować poważne uszkodzenia amortyzatora, jeśli nie będą natychmiast usuwane.

4.5 ODPOWIETRZANIE WIDELCA MONSTER

Czynność tę należy wykonywać, gdy widelec jest zamontowany do roweru, jest w pełni wyprostowany, a koło ponad ziemią.
Ciśnienie powietrza wewnątrz goleni może ulegać zmianie w skutek jazdy, a w związku ze szczególną budową uszczelek olejowych może wpływać na gorszą pracę widelca.

- W przypadku gorszej jakości pracy widelca lub utraty płynności uginania należy w obu goleniach przeprowadzić poniższą procedurę:
- Używając klucza imbusowego 2 mm odkręcić śrubkę odpowietrznika umieszczonego na pokrywie;
- sprawdzić stan uszczelki olejowej, w razie potrzeby wymienić;
- dokręcić śrubkę odpowietrznika stosując siłę o właściwej wartości **(2±0,5 Nm)** uważając, by nie zniszczyć uszczelki olejowej.



Rysunek 11 *- Odpowietrzanie amortyzatora Monster T*

English translation of page 27 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

4.4 STANCHION CLEANING

The manufacturer lubricates the dust seals with solid grease to reduce friction, especially when the fork has not been in use for a longer period. Using the fork can melt the grease which leads to increased friction and worse fork performance. This grease can melt and stick to the stanchions, which at first glance looks like an oil leak. You should make sure that it is not a real leak.

We recommend checking and cleaning the area around the dust seal after each use, pay attention to the delicate seals and the surface of the upper stanchions.

WARNING!

In case of an oil leak, you should stop riding the bike. Check for leaks before each ride.

WARNING!

Mud and dust can cause serious damage to the shock absorber if not removed immediately.

4.5 BLEEDING THE MONSTER FORK

This procedure should be performed when the fork is mounted to the bike, is fully extended, and the wheel is off the ground.

The air pressure inside the stanchions can change as a result of riding, and due to the special design of the oil seals it can affect worse fork performance.

?

In case of worse fork performance quality or loss of compression smoothness, perform the following procedure in both stanchions:

?

Using a 2 mm hex key, unscrew the bleed screw located on the top cap;

?

check the condition of the oil seal, replace if necessary;

?

tighten the bleed screw using the proper force value (2+/-0.5 Nm) taking care not to damage the oil seal.

Figure 11 - Bleeding the Monster T shock absorber

5. REGULACJE

Tylko właściwe ustawienia widelca gwarantują optymalną pracę widelca. W tym rozdziale znajdują się informacje o możliwościach regulacyjnych widelców Marzocchi oraz o sposobach dostosowania ich do indywidualnych potrzeb.
W poszukiwaniu optymalnego ustawienia należy wykonać kilka prób w celu zrozumienia co i jak należy zmienić w ustawieniach. Optymalne ustawienia zależą od geometrii ramy, masy rowerzysty, rodzaju ścieżek i przeszkód oraz wielu innych czynników związanych ze stylem jazdy. Nie sposób więc udzielić jednoznacznego określenia sposobu dopasowania widelca do potrzeb i oczekiwań konkretnego rowerzysty. Podczas prób zalecamy regulację tylko jednego czynnika. Po jego ustawieniu można zająć się następnym.

⚠ UWAGA!

Podczas regulacji nie wolno używać nadmiernej siły do poruszania regulatorów a także stosować wyższych niż zalecane ciśnień.

⚠ UWAGA!

Do regulowania ciśnienia należy stosować wyłącznie specjalne pompki Marzocchi z ciśnieniomierzem, można kupić je w centrach serwisowych Marzocchi. Stosowanie innych pompek może wywoływać niewłaściwe działanie widelca lub nawet prowadzić do jego zniszczenia.

ZAUWAŻ

Kiedy już znajdziesz właściwe ustawienia danego regulatora, należy zanotować ilość kliknięć lub obrotów regulatora niezbędną do uzyskania właściwego ustawienia od ustawienia „w pełni zamknięte". W przyszłości pomoże to wrócić do ustawień o wprowadzeniu zmian.

5.1 ZESTAWY DO REGULACJI NAPRĘŻENIA WSTĘPNEGO I SPRĘŻYNY

Informacje dotyczące zestawów zwiększenia skoku oraz sprężyn o różnych twardościach (K) znajdują się na stronie internetowej www.marzocchi.com

5.2 REGULACJA NAPRĘŻENIA WSTĘPNEGO

Optymalne naprężenie wstępne pozwala osiągnąć właściwy SAG i zależy od masy rowerzysty. Sposób na jego ustalenie znajduje się w paragrafie 5.4 SAG.

Regulację naprężenia wstępnego dokonuje się za pośrednictwem mechanicznych regulatorów lub poprzez zmianę ciśnienia powietrza wewnątrz goleni.
W modelach z mechanicznymi regulatorami jeden jego obrót odpowiada ściśnięciu sprężyny o 1 mm.

ZAUWAŻ!

Widelce z mechanicznymi regulatorami są fabrycznie ustawione na minimalne naprężenie wstępne to znaczy, że regulatory są odkręcone całkowicie przeciwnie do kierunku ruchu wskazówek zegara. Jednakże sprężyna jest minimalnie naprężona, żeby przeciwdziałać siłom statycznym.

5.3 POZYTYWNA KOMORA POWIETRZNA

Ciśnienie w komorze pozytywnej widelca może być regulowane w celu osiągnięcia właściwego naprężenia wstępnego. To z kolei pozwala osiągnąć właściwa wartość SAG. Sposób na jego ustalenie znajduje się w paragrafie 5.4 SAG.

English translation of page 28 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

5. ADJUSTMENTS

Only proper fork adjustment guarantees optimal fork performance. This chapter contains information about the adjustment possibilities of Marzocchi forks and how to adapt them to individual needs.
When seeking optimal adjustment, perform several tests to understand what and how to change in the settings. Optimal adjustment depends on frame geometry, rider weight, type of trails and obstacles, and many other factors related to riding style. It is therefore impossible to give a definitive specification of how to adapt the fork to the needs and expectations of a particular rider.
During testing we recommend adjusting only one factor. After setting it, you can move on to the next one.
WARNING!
During adjustment, do not use excessive force to move the adjustment knobs and do not use pressures higher than recommended.

WARNING!
To adjust pressure, use only special Marzocchi pumps with a pressure gauge, which can be purchased at Marzocchi service centers. Using other pumps may cause improper fork operation or even damage it.
NOTE
Once you find the proper adjustment for a given control knob, record the number of clicks or rotations of the control knob needed to achieve the proper adjustment from the "fully closed" position.
In the future this will help you return to the settings or make changes.

5.1 ADJUSTMENT KITS FOR PRELOAD AND SPRING ADJUSTMENT

Information regarding stroke extension kits and springs of various hardness ratings (K) can be found on the website www.marzocchi.com

5.2 PRELOAD ADJUSTMENT

Optimal preload allows you to achieve the correct SAG and depends on rider weight. The method for determining this is found in section 5.4 SAG.
Preload adjustment is performed via mechanical adjustment knobs or by changing the air pressure inside the stanchions.
In models with mechanical adjusters, one rotation corresponds to spring compression of 1 mm.

NOTE!
Forks with mechanical adjusters are factory set to minimum preload, which means the adjusters are fully unscrewed counterclockwise. However, the spring is minimally preloaded to counteract static forces.

5.3 POSITIVE AIR CHAMBER

The pressure in the positive air chamber of the fork can be adjusted to achieve the proper preload. This in turn allows you to achieve the correct SAG value. The method for determining this is found in section 5.4 SAG.

!

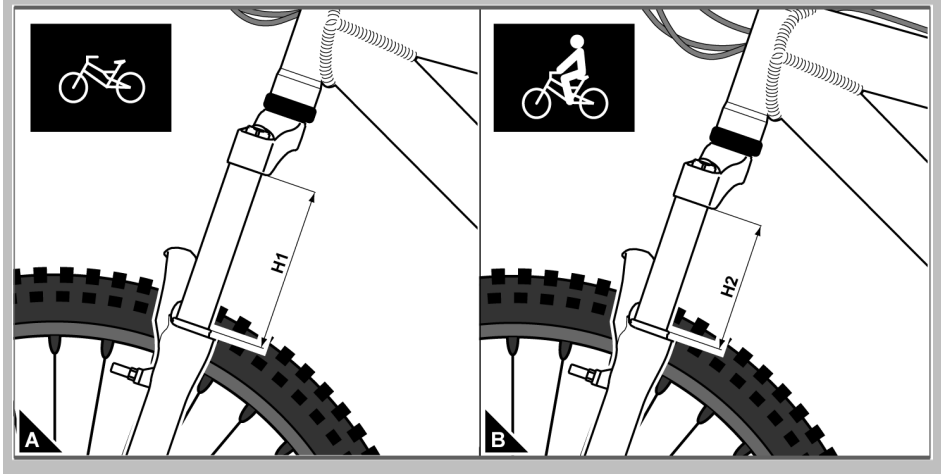
!

5.4 SAG

SAG to ugięcie widelca, jakie osiąga on, gdy rowerzysta zajmie miejsce na rowerze we właściwej pozycji. Wielkość SAG-u (ugięcia wstępnego widelca) jest zależna od masy rowerzysty.

Jak zmierzyć SAG?

Aby zmierzyć SAG należy:
Zmierzyć i zanotować odległość od uszczelki kurzowej do dolnej krawędzi korony (patrz A z rysunku 12).
Powtórzyć tą czynność siedząc na rowerze (patrz B z rysunku 12).



Rysunek 13 *- Jak zmierzyć SAG?*

SAG = H1 - H2

Jak uzyskać ustawić odpowiedni SAG

Najodpowiedniejsza wielkość SAG-u mieści się w zakresie 15-20% skoku dla widelców do XC i 25-30% dla widelców do freeride'u.
Aby obliczyć prawidłową wartość SAG-u dla Twojego widelca, wystarczy wykonać działanie:
SAG = T x S (T = skok widelca; S = sugerowane ugięcie wstępne w %)

instrukcja06.indd 27 2005-08-22, 17:28:13

English translation of page 29 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

5.4 SAG

SAG is the compression of the fork that occurs when the rider takes a proper position on the bicycle. The size of SAG (the initial compression of the fork) depends on the rider's weight.

How to measure SAG?

To measure SAG you should:

Measure and note the distance from the dust seal to the lower edge of the crown (see A in figure 12).

Repeat this operation while sitting on the bicycle (see B in figure 12).

Figure 13 - How to measure SAG?

SAG = H1 - H2

How to set the proper SAG

The most appropriate SAG value falls within the range of 15-20% of travel for XC forks and 25-30% for freeride forks.

To calculate the correct SAG value for your fork, simply perform the calculation:

SAG = T x S (T = fork travel; S = suggested initial compression in %)

5.5 NEGATYWNA KOMORA POWIETRZNA

Zwiększenie ciśnienia w pneumatycznej komorze negatywnej przeciwdziała siłom statycznym widelca. W ten sposób widelec łatwiej ugina się w pierwszej fazie i lepiej reaguje na małe nierówności. Co więcej, komora negatywna pozwala regulować skok widelca w zakresie 20 mm. Zwiększając ciśnienie wewnątrz komory negatywnej można zmniejszyć skok widelca.

5.6 PAR - PROGRESJA TWARDOŚCI WIDELCA POD KONIEC SKOKU

Zwiększenie ciśnienia wewnątrz goleni ma wpływ na tłumienie pracy widelca. Jest ono odczuwalne tym silniej, im bardziej ugięty jest widelec. Zwiększając ciśnienie w goleniach zwiększa się jednocześnie siłę tłumienia kompresji pod koniec skoku widelca.

5.7 REGULACJE TŁUMIENIA POWROTU

Regulator tłumienia powrotu pozwala dobrać odpowiednią prędkość, z jaką widelec rozprostowuje się. Właściwy dobór siły tłumienia powrotu pozwala utrzymywać przyczepność koła, zezwalając na właściwą amortyzację nierówności. Zbyt mała siła tłumienia powrotu pogarsza stabilność jazdy, utrudnia utrzymanie kierunku, skręcanie i hamowanie. Zbyt duża siła tłumienia powrotu sprawia, że wolno prostujący się widelec źle wybiera nierówności, a na często powtarzających się ugina się do oporu i przestaje amortyzować. Tłumienie powrotu można regulować zewnętrznymi i wewnętrznymi regulatorami.

5.8 REGULACJA TŁUMIENIA KOMPRESJI

Regulatorem tłumienia kompresji można regulować podatność widelca na uginanie się. Tłumienie kompresji może być dopasowywane do potrzeb użytkownika, ale musi zapobiegać dobiciu widelca.

⚠ *UWAGA!*

Jeśli dobijesz widelec natychmiast wyreguluj tłumienie kompresji lub sprawdź poziom oleju. Niewłaściwy stopień tłumienia może spowodować zniszczenie widelca, wypadek, kontuzję a nawet prowadzić do śmierci użytkownika. Regulacja poziomu oleju wewnątrz widelca musi być nadzorowana lub przeprowadzona przez wykwalifikowanego mechanika zajmującego się amortyzacją rowerową.

„Twarde" ustawienie tłumienia kompresji zapewnia więcej stabilności podczas agresywnej jeździe, sprawiając, że widelec jest bardziej reaktywny. „Miękkie" ustawienie sprzyja spokojniejszemu stylowi jazdy.
W zależności od modelu regulacja tłumienia kompresji może działać w całym zakresie skoku lub w niektórych modelach progresywnie działać w końcowej fazie ugięcia.

5.9 ETA (EXTENSION TRAVEL ADJUST)

Kartusz ETA, dzięki dźwigni regulacyjnej na szczycie goleni, pozwala na kontrolę wyprostu widelca. Zablokowany widelec zapewnia jednakże ok. 30 mm skoku.

Przełącznik jest dwupozycyjny:

Pozycja LOCK (zablokowany)
Przestawiając dźwignię zgodnie z ruchem wskazówek zegara aktywuje się kartusz ETA i blokuje wyprost widelca. Ugięcie widelca zmienia jego wysokość oraz skraca skok do ok. 30 mm. Widelec będzie pozostawał w tej pozycji do odblokowania ETA lub kolejnego silniejszego ugięcia, które może jeszcze bardziej obniżyć jego wysokość. Blokada ETA przewidziana została wyłącznie na sztywne, strome podjazdy.
Pozycja UNLOCK (odblokowany)
Przestawienie dźwigni z powrotem odblokowuje kartusz, widelec prostuje się i rozpoczyna normalną pracę.

⚠ *UWAGA!*

Nie używać pozycji „LOCK" na zjazdach z uwagi na możliwość utraty kontroli nad rowerem, wypadku, kontuzji rowerzysty, a nawet śmierci!

English translation of page 30 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

5.5 NEGATIVE AIR CHAMBER

Increasing pressure in the negative pneumatic chamber counteracts the static forces of the fork. In this way, the fork bends more easily in the first phase and responds better to small irregularities. Moreover, the negative chamber allows adjustment of the fork travel within a range of 20 mm. By increasing the pressure inside the negative chamber, you can reduce the fork travel.

5.6 PAR - HARDNESS PROGRESSION OF THE FORK AT THE END OF TRAVEL

Increasing pressure inside the stanchions affects the damping of the fork operation. It is felt more strongly, the more the fork is bent. By increasing the pressure in the stanchions, the compression damping force at the end of the fork travel is simultaneously increased.

5.7 REBOUND DAMPING ADJUSTMENTS

The rebound damping adjuster allows you to select the appropriate speed at which the fork extends. Proper selection of rebound damping force allows you to maintain wheel traction while allowing proper suspension of irregularities. Too little rebound damping force worsens driving stability, makes it difficult to maintain direction, turning and braking. Too much rebound damping force causes the slowly extending fork to poorly absorb irregularities, and on frequently repeated bumps it compresses to the limit and stops absorbing. Rebound damping can be adjusted using external and internal adjusters.

5.8 COMPRESSION DAMPING ADJUSTMENT

With the compression damping adjuster you can regulate the fork's susceptibility to bending. Compression damping can be adjusted to the user's needs, but must prevent fork bottoming.

WARNING!

If you bottom out the fork, immediately adjust the compression damping or check the oil level. Improper damping level can cause fork damage, accident, injury and even lead to user death. Adjustment of the oil level inside the fork must be supervised or performed by a qualified mechanic specializing in bicycle suspension.

A "hard" compression damping setting provides more stability during aggressive riding, making the fork more responsive. A "soft" setting favors a more relaxed riding style.

Depending on the model, compression damping adjustment may work throughout the entire travel range or in some models act progressively in the final phase of compression.

5.9 ETA (EXTENSION TRAVEL ADJUST)

The ETA cartridge, thanks to the adjustment lever on the top of the stanchions, allows control of fork extension. A locked fork provides, however, approximately 30 mm of travel.

The switch is two-position:

LOCK position (locked)

Moving the lever clockwise activates the ETA cartridge and locks the fork extension. Fork compression changes its height and reduces travel to approximately 30 mm. The fork will remain in this position until the ETA is unlocked or the next stronger compression, which can further lower its height. ETA lock is intended solely for rigid, steep climbs.

UNLOCK position (unlocked)

Moving the lever back unlocks the cartridge, the fork extends and begins normal operation.

WARNING!

Do not use the "LOCK" position on descents due to the possibility of losing control of the bicycle, accident, injury to the rider, and even death!

!
!

5.10 TAS (TRAVEL ADJUSTMENT SYSTEM)

Kartusz TAS pozwala nie tylko na zewnętrzną regulację siły tłumienia powrotu, ale także zmniejszenia wartości skoku do 30 mm. (zob. paragraf 5.9 ETA - Extension Travel Adjust). Możliwość doboru maksymalnego skoku oraz wysokości widelca może być dopasowywana do specyficznych potrzeb użytkownika i geometrii ramy.

⚠ *UWAGA!*

Przed rozpoczęciem regulacji kartusza TAS należy koniecznie całkowicie opróżnić z powietrza komorę główną widelca poprzez zawór znajdujący się na prawej goleni widelca i dopiero wtedy ustawić właściwe ciśnienie.

• Kręcąc regulatorem ulokowanym na dole goleni zgodnie z ruchem wskazówek zegara można zmniejszać maksymalny skok i wysokość widelca;
• Kręcąc regulatorem ulokowanym na dole goleni przeciwnie do ruchu wskazówek zegara można zwiększać maksymalny skok i wysokość widelca.

⚠ *UWAGA!*

Nie używać nadmiernej siły do obracania pokrętła! Regulator może ulec zniszczeniu, co może być niebezpieczne dla użytkownika.

5.11 TST (TERRAIN SELECTION TECHNOLOGY)

System TST zawiaduje tłumieniem zawieszenia. Kartusz TST znajduje się w dolnej części wraz z regulatorem tłumienia powrotu, na szczycie goleni widelca znajduje się pięciopozycyjny przełącznik.
Przełącznik posiada pięć pozycji CL; +; AM; -; DS. Pozwala to dobrać rowerzyście odpowiednie ustawienia w zależności od wybranej trasy (patrz Tabela 8).

Tabela 8: *Tabela ustawień TST*

DS	optymalne na zjazdach
-	optymalne do jazdy terenowej
AM	
+	
CL	optymalne na podjazdy (widelec zablokowany)

⚠ *UWAGA!*

NIGDY nie blokuj widelca na zjazdach (pozycja CL), amortyzator nie będzie reagował prawidłowo na przeszkody, co może prowadzić do utraty panowania na rowerem, a w rezultacie wypadku, kontuzji lub śmierci.

5.12 TST ZE ZDALNĄ REGULACJĄ

Kartusz TST na żądanie może być wyposażony w zdalną manetkę sterującą do umieszczenia po prawej stronie kierownicy.
Manetka pozwala rowerzyście zablokować skok widelca bez zdejmowania dłoni z kierownicy. Manetka składa się z dźwigni i przycisku zwalniającego. Naciskając dźwignię blokuje się widelec (pozycja CL) zwalniając blokadę przyciskiem widelec powraca do położenia tłumienia ustawionego pierwotnie.

⚠ *UWAGA!*

NIGDY nie blokuj widelca na zjazdach (pozycja CL), amortyzator nie będzie reagował prawidłowo na przeszkody, co może prowadzić do utraty panowania na rowerem, a w rezultacie wypadku, kontuzji lub śmierci.

English translation of page 31 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

5.10 TAS (TRAVEL ADJUSTMENT SYSTEM)

The TAS cartridge allows not only external adjustment of rebound damping force, but also reduction of travel to 30 mm. (see paragraph 5.9 ETA - Extension Travel Adjust).

The possibility of selecting maximum travel and fork height can be adjusted to the specific needs of the user and frame geometry.

WARNING!

Before starting adjustment of the TAS cartridge, you must completely empty the main chamber of the fork from air via the valve located on the right stanchion of the fork, and only then set the proper pressure.

?

By turning the regulator located at the bottom of the stanchion clockwise you can decrease the maximum travel and fork height;

?

By turning the regulator located at the bottom of the stanchion counterclockwise you can increase the maximum travel and fork height.

WARNING!

Do not use excessive force to turn the knob! The regulator may be damaged, which may be dangerous for the user.

5.11 TST (TERRAIN SELECTION TECHNOLOGY)

The TST system controls suspension damping. The TST cartridge is located in the lower part together with the rebound damping regulator, at the top of the fork stanchion there is a five-position switch.

The switch has five positions CL; +; AM; -; DS. This allows the rider to select appropriate settings depending on the chosen route (see Table 8).

Table 8: TST settings table

WARNING!

NEVER lock the fork on descents (CL position), the shock absorber will not respond correctly to obstacles, which may lead to loss of control of the bicycle, and as a result accidents, injuries or death.

5.12 TST WITH REMOTE ADJUSTMENT

The TST cartridge on request can be equipped with a remote lever control to be placed on the right side of the handlebar.

The lever allows the rider to lock the fork travel without taking his hand off the handlebar.

The lever consists of a lever and a release button. By pressing the lever you lock the fork (CL position) by releasing the lock with the button the fork returns to the damping position set originally.

WARNING!

NEVER lock the fork on descents (CL position), the shock absorber will not respond correctly to obstacles, which may lead to loss of control of the bicycle, and as a result accidents, injuries or death.

D

S

optimal for descents

-
optimal for off-road riding
A
M
+
C
L
optimal for climbs (fork
locked)

5.13 RC2

Ten nowy system pozwala na kontrolę sił tłumienia kompresji i powrotu przy użyciu dwóch zewnętrznych regulatorów, a także naprężenia wstępnego.

• Za pomocą regulatora (extension) można kontrolować szybkość wyprostu widelca. Kręcąc nim zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się opór i zwalnia tempo wyprostu. Kręcąc tym pokrętłem w przeciwną stronę zmniejsza się siłę tłumienia i widelec staję się bardziej reaktywny i szybciej się prostuje.

• Tłumienie kompresji (compression) realizowane jest przez tłumik czuły na prędkość przepływu oleju zlokalizowany na dole prawej goleni widelca. Kręcąc pokrętłem regulatora zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siły tłumiące w fazie ugięcia. Kręcą nim w przeciwną stronę zmniejsza się siły tłumiące i widelec łatwiej się ugina.

• W modelach Z1 i 66 regulacja naprężenia wstępnego realizowana jest dzięki zmianom ciśnienia w głównej komorze goleni. W modelach 888 regulacji tej dokonuje się za pomocą pokrętła regulacyjnego na głowicy widelca.

• Zwiększając naprężenie wstępne widelec staje się bardziej odporny na dobicie zezwalając rowerzyście na dopasowanie SAG-u do swoich potrzeb (patrz paragraf 5.4 SAG).

ZAUWAŻ

Czasami dla uzyskania optymalnego ustawienia konieczna jest regulacja poziomu oleju wewnątrz widelca. Regulacja poziomu oleju wewnątrz widelca musi być nadzorowana lub przeprowadzona przez autoryzowany serwis Marzocchi. Adresy serwisów można uzyskać u dystrybutora Marzocchi w Polsce - firmie Gregorio F.H., ul. 3 Maja 24a, 43 450 Ustroń, tel./fax (0-33) 854-48-02, e-mail: gregorio@post.pl ; www.gregorio.pl.

5.14 RC2X

System RC2X jest udoskonaloną wersją RC2. Udoskonalenie polega na instalacji dodatkowego kartusza X. Znajduje się on w lewej goleni widelca i odpowiada za tłumienie kompresji w końcowej fazie ugięcia.

• Za pomocą regulatora (extension) można kontrolować szybkość wyprostu widelca. Kręcąc nim zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się opór i zwalnia tempo wyprostu. Kręcąc tym pokrętłem w przeciwną stronę zmniejsza się siłę tłumienia i widelec staję się bardziej reaktywny i szybciej się prostuje.

• Tłumienie kompresji (compression) realizowane jest przez tłumik czuły na prędkość przepływu oleju zlokalizowany na dole prawej goleni widelca. Kręcąc pokrętłem regulatora zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siły tłumiące w fazie ugięcia. Kręcą nim w przeciwną stronę zmniejsza się siły tłumiące i widelec łatwiej się ugina.

Regulator kartusza X umieszczony na lewej goleni umożliwia kontrolę kompresji w ostatniej fazie ugięcia.

• W modelach Z1 i 66 regulacja naprężenia wstępnego realizowana jest dzięki zmianom ciśnienia w głównej komorze goleni. W modelach 888 regulacji tej dokonuje się za pomocą pokrętła regulacyjnego na głowicy widelca.

• Zwiększając naprężenie wstępne, widelec staje się bardziej odporny na dobicie zezwalając rowerzyście na dopasowanie SAG-u do swoich potrzeb (patrz paragraf 5.4 SAG).

ZAUWAŻ

Czasami dla uzyskania optymalnego ustawienia konieczna jest regulacja poziomu oleju wewnątrz widelca. Regulacja poziomu oleju wewnątrz widelca musi być nadzorowana lub przeprowadzona przez autoryzowany serwis Marzocchi. Ich adresy można uzyskać u dystrybutora Marzocchi w Polsce firmie Gregorio F.H., ul. 3 Maja 24a, 43 450 Ustroń, tel./ fax (0-33) 854-48-02, e-mail: gregorio@post.pl ; www.gregorio.pl

instrukcja06.indd 30 2005-08-22, 17:28:14

English translation of page 32 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

5.13 RC2

This new system allows for control of compression and rebound damping forces using two external adjusters, as well as preload.

?

Using the extension adjuster you can control the fork extension speed. Turning it clockwise increases resistance and slows down the extension pace. Turning this knob counterclockwise decreases the damping force and the fork becomes more reactive and extends faster.

?

Compression damping is realized by a velocity-sensitive damper based on oil flow rate located at the bottom of the right stanchion of the fork. Turning the adjuster knob clockwise increases the damping forces during the compression phase. Turning it counterclockwise decreases the damping forces and the fork compresses more easily.

?

In Z1 and 66 models, preload adjustment is realized through pressure changes in the main chamber of the stanchion. In 888 models this adjustment is done using an adjustment knob on the fork crown.

?

Increasing preload makes the fork more resistant to bottoming out, allowing the rider to adjust the SAG to their needs (see section 5.4 SAG).

NOTE

Sometimes, to achieve optimal settings, adjustment of the oil level inside the fork is necessary. Adjustment of the oil level inside the fork must be supervised or performed by an authorized Marzocchi service center. Addresses can be obtained from the Marzocchi distributor in Poland - Gregorio F.H. company, ul. 3 Maja 24a, 43 450 Ustro?, tel./fax (0-33) 854-48-02, e-mail: gregorio@post.pl ; www.gregorio.pl.

5.14 RC2X

The RC2X system is an improved version of RC2. The improvement consists of the installation of an additional X cartridge. It is located in the left stanchion of the fork and is responsible for damping compression in the final phase of compression.

?

Using the extension adjuster you can control the fork extension speed. Turning it clockwise increases resistance and slows down the extension pace. Turning this knob counterclockwise decreases the damping force and the fork becomes more reactive and extends faster.

?

Compression damping is realized by a velocity-sensitive damper based on oil flow rate located at the bottom of the right stanchion of the fork. Turning the adjuster knob clockwise increases the damping forces during the compression phase. Turning it counterclockwise decreases the damping forces and the fork compresses more easily.

The X cartridge adjuster mounted on the left stanchion allows for control of compression in the final phase of compression.

?

In Z1 and 66 models, preload adjustment is realized through pressure changes in the main chamber of the stanchion. In 888 models this adjustment is done using an adjustment knob on the fork crown.

?

Increasing preload makes the fork more resistant to bottoming out, allowing the rider to adjust the SAG to their needs (see section 5.4 SAG).

NOTE

Sometimes, to achieve optimal settings, adjustment of the oil level inside the fork is necessary. Adjustment of the oil level inside the fork must be supervised or performed by an authorized Marzocchi service center. Their addresses can be obtained from the Marzocchi distributor in Poland - Gregorio F.H. company, ul. 3 Maja 24a, 43 450 Ustro?, tel./fax (0-33) 854-48-02, e-mail: gregorio@post.pl ; www.gregorio.pl

Tabela 9: *Regulacje widelców*

	Regulacje													
	Pokrętło naprężenia wstępnego	Naprężenie wstępne regulowane ciśnieniem wewnątrz goleni	Pozytywna sprężyna pneumatyczna	Negatywna sprężyna pneumatyczna	PAR - pneumatyczna regulacja progresji kompresji	Wewnętrzna regulacja tłumienia powrotu	Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu	Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji	Regulacja tłumienia kompresji końca skoku	ETA (Extension Travel Adjust)	TAS (Travel Adjustment System)	TST (Terrain Selection Technology)	TST (Terrain Selection Technology) sterowany manetką*	Odnośnik w tabelach
Marathon Race			X2	LH	LH		RH					RH	RC	Tab. 11
Marathon SL Doppio Air			X2	LH	LH		RH					RH	RC	Tab. 11
Marathon XC			RH				RH			LH	LH	RH	RC	Tab. 11
MX Pro Race			X2				RH							Tab. 12
MX Pro SL			X2				RH					RH	RC	Tab. 12
MX Pro			X2				RH							Tab. 12
MX Pro +ETA			RH				RH			LH				Tab. 12
MX Pro +TAS			RH				RH			LH	LH			Tab. 12
MX Comp			X2			RH								Tab. 12
MX Comp + ETA			RH			RH				LH				Tab. 12
MX Comp + TAS			RH			RH				LH	LH			Tab. 12
All Mountain SL			X2	LH	LH		RH					RH	RC	Tab. 13
All Mountain I			RH				RH			LH	LH	RH	RC	Tab. 13
All Mountain I + ETA			RH				RH			LH		RH	RC	Tab. 13
All Moutain II			X2				RH	LH						Tab. 13
All Mountain II + ETA			RH							LH				Tab. 13
All Mountain II + TAS			RH				RH			LH	LH			Tab. 13
All Mountain III			X2				RH							Tab. 13
Z1 SL Doppio Air			X2	LH	LH		RH	RH						Tab. 14
Z1 Light		LH	RH				RH	RH						Tab. 14
Z1 Light + ETA			RH				RH	RH		LH				Tab. 14
Z1 Sport		X2					RH	LH						Tab. 14
Z1 Sport + ETA		RH					RH			LH				Tab. 14
66 SL			X2	LH	LH		RH	RH						Tab. 15

**Opcja*

instrukcja06.indd 31 2005-08-22, 17:28:14

English translation of page 33 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

31
Adjustments
Pre-load adjustment knob
Pre-load adjusted by pressure inside stanchions
Positive pneumatic spring
Negative pneumatic spring
PAR - pneumatic compression progression adjustment
Internal rebound damping adjustment
External rebound damping adjustment
External compression damping adjustment
End-stroke compression damping adjustment
ETA (Extension Travel Adjust)
TAS (Travel Adjustment System)
TST (Terrain Selection Technology)
TST (Terrain Selection Technology) lever controlled*
Reference in tables
Marathon Race
X2
LH
LH
RH
RH
RC
Tab. 11
Marathon SL Doppio Air
X2
LH
LH
RH
RH
RC
Tab. 11
Marathon XC
RH
RH
LH
LH
RH
RC
Tab. 11
MX Pro Race
X2
RH
Tab. 12
MX Pro SL
X2
RH
RH
RC
Tab. 12
MX Pro
X2
RH
Tab. 12
MX Pro +ETA
RH
RH
LH
Tab. 12
MX Pro +TAS
RH
RH
LH
LH
Tab. 12
MX Comp
X2
RH

Tab. 12
MX Comp + ETA
RH
RH
LH
Tab. 12
MX Comp + TAS
RH
RH
LH
LH
Tab. 12
All Mountain SL
X2
LH
LH
RH
RH
RC
Tab. 13
All Mountain I
RH
RH
LH
LH
RH
RC
Tab. 13
All Mountain I + ETA
RH
RH
LH
RH
RC
Tab. 13
All Mountain II
X2
RH
LH
Tab. 13
All Mountain II + ETA
RH
LH
Tab. 13
All Mountain II + TAS
RH
RH
LH
LH
Tab. 13
All Mountain III
X2
RH
Tab. 13
Z1 SL Doppio Air
X2
LH
LH
RH
RH
Tab. 14
Z1 Light
LH
RH
RH
RH
Tab. 14
Z1 Light + ETA
RH
RH
RH
LH

Tab. 14
Z1 Sport
X2
RH
LH
Tab. 14
Z1 Sport + ETA
RH
RH
LH
Tab. 14
66 SL
X2
LH
LH
RH
RH
Tab. 15
Table 9: Fork Adjustments
*Option
instrukcja06.indd 31
2005-08-22, 17:28:14

	Regulacje													
	Pokrętło naprężenia wstępnego	Naprężenie wstępne regulowane ciśnieniem wewnątrz goleni	Pozytywna sprężyna pneumatyczna	Negatywna sprężyna pneumatyczna	PAR - pneumatyczna regulacja progresji kompresji	Wewnętrzna regulacja tłumienia powrotu	Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu	Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji	Regulacja tłumienia kompresji końca skoku	ETA (Extension Travel Adjust)	TAS (Travel Adjustment System)	TST (Terrain Selection Technology)	TST (Terrain Selection Technology) sterowany manetką*	Odnośnik w tabelach
66 RC2X		X2					RH	RH	LH					Tab. 15
66 Light		LH	RH				RH	RH						Tab. 15
66 Light + ETA			RH				RH	RH		LH				Tab. 15
66 VF		X2				RH								Tab. 15
66 VF2		X2					RH	LH						Tab. 15
66 VF2 + ETA		RH					RH			LH				Tab. 15
66 VF2LT		X2					RH	LH						Tab. 15
Dirt Jumper 1		X2					RH	LH						Tab. 16
Dirt Jumper 2		X2					RH							Tab. 16
Dirt Jumper 3		X2				RH								Tab. 16
D- Street 24”		X2												Tab. 17
888 RC2X	X2						RH	RH						Tab. 18
888 RC2	RH						RH	RH	RH					Tab. 18
888 VF2							RH	LH						Tab. 18
888 VF						RH								Tab. 18
Monster							RH	RH	RH					Tab. 19
Junior T	X2													Tab. 20

**Opcja*

Tabela 10: *Legenda do tabeli 9*

X2	Regulacje w obu goleniach
RH	Regulacja na prawej goleni
LH	Regulacja na lewej goleni
RC	Regulacja zdalna (manetką)

⚠ *UWAGA!*

Orientacja widelca (prawa - lewa strona) jest pokazana w paragrafie 1.1.1.

instrukcja06.indd 32 2005-08-22, 17:28:16

English translation of page 34 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

32
66 RC2X
X2
RH
RH
LH
Tab. 15
66 Light
LH
RH
RH
RH
Tab. 15
66 Light + ETA
RH
RH
RH
LH
Tab. 15
66 VF
X2
RH
Tab. 15
66 VF2
X2
RH
LH
Tab. 15
66 VF2 + ETA
RH
RH
LH
Tab. 15
66 VF2LT
X2
RH
LH
Tab. 15
Dirt Jumper 1
X2
RH
LH
Tab. 16
Dirt Jumper 2
X2
RH
Tab. 16
Dirt Jumper 3
X2
RH
Tab. 16
D- Street 24"
X2
Tab. 17
888 RC2X
X2
RH
RH
Tab. 18
888 RC2
RH
RH
RH
RH
Tab. 18
888 VF2
RH
LH

Tab. 18
888 VF
RH
Tab. 18
Monster
RH
RH
RH
Tab. 19
Junior T
X2
Tab. 20
Adjustments
Preload adjustment knob
Preload adjusted by air pressure inside the stanchions
Positive pneumatic spring
Negative pneumatic spring
PAR - pneumatic compression progression adjustment
Internal rebound damping adjustment
External rebound damping adjustment
External compression damping adjustment
End-of-stroke compression damping adjustment
ETA (Extension Travel Adjust)
TAS (Travel Adjustment System)
TST (Terrain Selection Technology)
TST (Terrain Selection Technology) controlled by lever*
Reference in tables
*Option
WARNING!
Fork orientation (right - left side) is shown in paragraph 1.1.1.
Table 10: Legend to table 9
X2
Adjustments in both stanchions
RH
Adjustment on right stanchion
LH
Adjustment on left stanchion
RC
Remote adjustment (by lever)

!
instrukcja06.indd 32
2005-08-22, 17:28:16

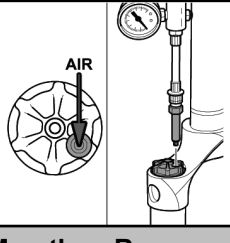
6 TABELE

Kolejne tabele zawierają wykaz podstawowych cech amortyzatorów Marzocchi Bomber, możliwych regulacji i ich ustawień oraz sposobów na ich osiągnięcie.

Tabela 11: *Marathon*

Marathon			
	Marathon Race	Marathon SL Doppio Air	Marathon XC
Średnica goleni	Ø30 mm		
Skok	80 mm	100 - 120 mm (regulowany poprzez zmianę ciśnienia w komorze negatywnej	100 - 120 mm (regulowany TAS)
Haki koła	standard		
Max. śr. Tarczy	Post Mount 6”		
Piwoty v-brake	demontowalne		
Max. rozmiary koła	2.2” X 26”		

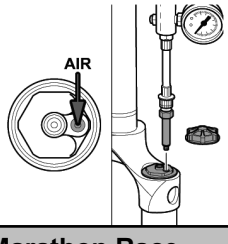
Marathon Race **Marathon SL** **Marathon XC**



Pozytywna sprężyna pneumatyczna, kartusz TAS - w prawej goleni
Zdejmij gumowy kapturek oznaczony AIR i przekręć pokrętło regulatora TST aż odsłoni się zawór.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia. Zamontuj gumowy kapturek i ustaw regulator TST we właściwej pozycji.

Marathon Race **Marathon SL Doppio Air**

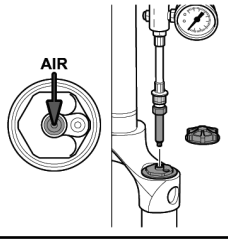


Pozytywna komora DOPPIO AIR - w lewej goleni
Odkręć i zdejmij korek ochronny.

Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór znajdujący się z boku, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia.

Nakręć korek ochronny.

Marathon Race **Marathon SL Doppio Air**



Negatywna komora DOPPIO AIR - w lewej goleni
Odkręć i zdejmij korek ochronny.

Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór umieszczony centralnie, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia.

Nakręć korek ochronny.

English translation of page 35 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

6 TABLES

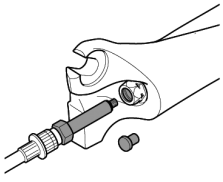
The following tables contain a list of basic features of Marzocchi Bomber suspensions, possible adjustments and their settings, as well as ways to achieve them.

Table 11: Marathon

Marathon	Marathon Race	Marathon SL Doppio Air	Marathon XC
Stanchion diameter	Ø30 mm		
Travel	80 mm	100 - 120 mm (adjustable by changing pressure in the negative chamber)	100 - 120 mm (adjustable TAS)
Wheel hooks	standard		
Max. Rotor diameter	Post Mount 6"		
V-brake pivots	removable		
Max. wheel sizes	2.2" X 26"		

Marathon Race
Marathon SL
Marathon XC
Positive pneumatic spring, TAS cartridge - in the right stanchion
Remove the rubber cap marked AIR and turn the TST adjuster knob until the valve is exposed.
Fully screw the pump head onto the valve and inflate to the required pressure. Install the rubber cap and set the TST regulator to the correct position.
Marathon Race
Marathon SL Doppio Air
Positive DOPPIO AIR chamber - in the left stanchion
Unscrew and remove the protective cap.
Fully screw the adapter onto the pump head and thread into the valve located on the side, then inflate to the required pressure.
Screw on the protective cap.
Marathon Race
Marathon SL Doppio Air
Negative DOPPIO AIR chamber - in the left stanchion
Unscrew and remove the protective cap.
Fully screw the adapter onto the pump head and thread into the valve located centrally, then inflate to the required pressure.
Screw on the protective cap.

Marathon Race **Marathon SL Doppio Air**

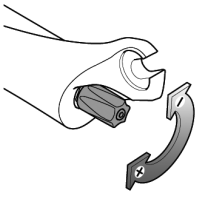


PAR (Progresja twardości widelca) w kartuszu DOPPIO AIR - w lewej goleni
Wyjmij gumowy korek ochronny.

Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia.

Włóż gumowy korek ochronny.

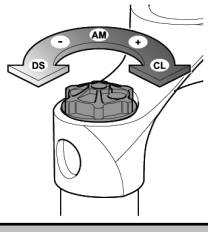
Marathon Race **Marathon SL Doppio Air** **Marathon XC**



Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu - w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.

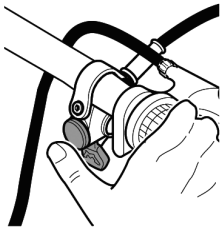
Marathon Race **Marathon SL Doppio Air** **Marathon XC**



TST - w prawej goleni
Zmieniając położenie dźwigni regulatora można zmieniać siłę tłumienia kompresji w celu dopasowania widelca do rodzaju trasy.

DS	optymalne na zjazdach
-; AM; +	optymalne do jazdy terenowej
CL	optymalne na podjazdy (widelec zablokowany)

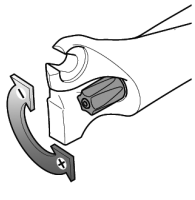
Marathon Race **Marathon SL Doppio Air** **Marathon XC**



TST zdalnie sterowany manetką (manetka mocowana pod kierownica z prawej strony - tylko dla TST z opcją manetki)
Wciskając dźwignię ustawienie hydrauliczne widelca zmienia się na CL - optymalne do podjeżdżania bez względu na ustawienie pokrętła na widelcu.

Odblokowując manetkę przyciskiem widelec powraca do wcześniejszego ustawienia regulatora TST na widelcu.

Marathon XC



TAS - w lewej goleni
Kręcąc regulatorem ulokowanym na dole goleni zgodnie z ruchem wskazówek zegara można zmniejszać maksymalny skok i wysokość widelca.
Kręcąc regulatorem ulokowanym na dole goleni przeciwnie do ruchu wskazówek zegara można zwiększać maksymalny skok i wysokość widelca.

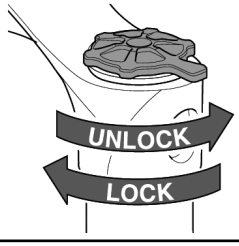
Przed rozpoczęciem regulacji kartusza TAS należy całkowicie opróżnić z powietrza komorę główną widelca poprzez zawór znajdujący się na prawej goleni widelca i dopiero wtedy ustawić właściwe ciśnienie.

instrukcja06.indd 34 2005-08-22, 17:28:17

English translation of page 36 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Marathon Race
Marathon SL Doppio Air
PAR (Fork hardness progression) in the DOPPIO AIR cartridge
- in the left stanchion
Remove the rubber protective cap.
Fully screw the pump adapter onto the pump head and insert into the valve,
then pump to the required pressure.
Insert the rubber protective cap.
Marathon Race Marathon SL Doppio Air
Marathon XC
External rebound damping adjustment - in the right stanchion
Turning the knob clockwise increases
the rebound damping force - the fork extends more slowly after compression.
Turning the knob counterclockwise decreases
the rebound damping force - the fork extends more quickly after compression.
Marathon Race Marathon SL Doppio Air
Marathon XC
TST - in the right stanchion
By changing the position of the adjustment lever you can change the compression
damping force to adapt the fork to the type of terrain.
DS
optimal for descending
-; AM; +
optimal for trail riding
CL
optimal for climbing (fork locked)
Marathon Race Marathon SL Doppio Air
Marathon XC
TST remote controlled by lever (lever mounted under
the handlebar on the right side - only for TST with lever option)
Pressing the lever changes the hydraulic setting of the fork to
CL - optimal for climbing regardless of the knob setting
on the fork.
Unlocking
the
lever
with
the
button
the
fork
returns
to
the previous TST adjustment setting on the fork.
Marathon XC
TAS - in the left stanchion
By turning the adjuster located at the bottom of the stanchion clockwise
you can decrease the maximum travel and fork height.
By turning the adjuster located at the bottom of the stanchion counterclockwise
you can increase the maximum travel and fork height.
Before beginning adjustment of the TAS cartridge you must completely
empty the main air chamber of the fork through the valve
located on the right stanchion of the fork and only then set
the proper pressure.

Marathon XC



ETA - w lewej goleni
Przestawiając dźwignię zgodnie z ruchem wskazówek zegara aktywuje się kartusz ETA i blokuje wyprost widelca.

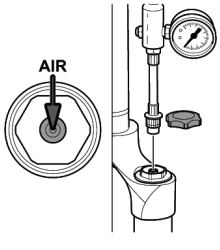
Przestawienie dźwigni z powrotem odblokowuje kartusz, widelec prostuje się i rozpoczyna normalną pracę.

Masa rowerzysty	kg	55-70	70-80	80-95	95 - 110+
	lbs	120-155	155-180	180-210	210-220+
Ciśnienie w komorze pozytywnej	bar	2,00-2,75	2,40-3,10	2,90-3,80	3,60-4,50
	lbs	30-40	35-45	42-52	52-65
Ciśnienie w komorze pozytywnej (TST)	bar	<=2,00	2,00-2,75	2,75-3,40	>=4,20
	Psi	<=30	30-40	40-50	>=60
Ciśnienie w komorze negatywnej	bar	5,00-15,00			
	psi	73-217			
Ciśnienie w PAR	bar	0-2,00			
	psi	0-30			

Tabela 12: *MX*

MX				
	MX Pro Race	MX Pro SL	MX Pro	MX Comp
Średnica goleni	Ø30 mm			
Skok	85 mm	105-120 mm	100-120 mm	85-/105 mm/120 mm
Haki koła	standard			
Max. śr. tarczy	Post Mount 6”			
Piwoty v-brake	demontowalne			
Max. rozmiary koła	2.2” X 26”			

MX Pro Race MX Pro MX Comp



Pozytywna komora pneumatyczna - w obu goleniach (w modelach +ETA tylko w prawej goleni)
Zdejmij nakrętkę ochronną.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

Nakręć nakrętkę ochronną.

English translation of page 37 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Marathon XC

ETA - in left stanchion

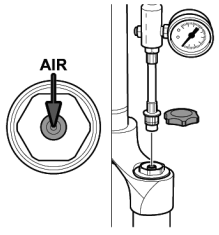
By moving the lever clockwise, the ETA cartridge is activated and locks out the fork extension. Moving the lever back deactivates the cartridge, the fork extends and resumes normal operation.

Table 12: MX

Rider weight				
kg	55-70	70-80	80-95	95 - 110+
lbs	120-155	155-180	180-210	210-220+
Positive chamber pressure				
bar	2.00-2.75	2.40-3.10	2.90-3.80	3.60-4.50
lbs	30-40	35-45	42-52	52-65
Positive chamber pressure (TST)				
bar	<=2.00	2.00-2.75	2.75-3.40	>=4.20
Psi	<=30	30-40	40-50	>=60
Negative chamber pressure				
bar	5.00-15.00			
psi	73-217			
PAR pressure				
bar	0-2.00			
psi	0-30			
MX	MX Pro Race	MX Pro SL	MX Pro	MX Comp
Stanchion diameter	Ø30 mm			
Travel	85 mm	105-120 mm	100-120 mm	85-/105 mm/120 mm
Wheel mounts				
standard				

Max. rotor diameter
Post Mount 6"
V-brake pivots
removable
Max. wheel sizes
2.2" X 26"
MX Pro Race
MX Pro
MX Comp
Positive air chamber - in both stanchions (in +ETA models only in right stanchion)
Remove the protective cap.
Fully screw the pump head onto the valve and inflate to the required pressure.
Screw on the protective cap.
instrukcja06.indd 35
2005-08-22, 17:28:17

MX Pro SL

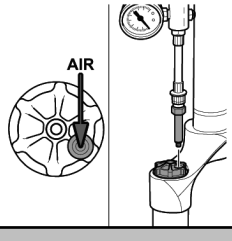


Naprężenie wstępne regulowane ciśnieniem wewnątrz lewej goleni
Zdejmij nakrętkę ochronną.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

Nakręć nakrętkę ochronną.

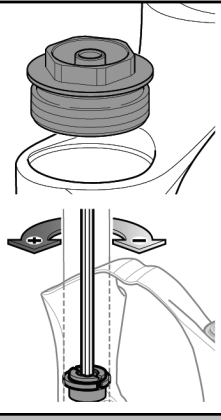
MX Pro SL



Pozytywna sprężyna pneumatyczna, kartusz TAS - w prawej goleni
Zdejmij gumowy kapturek oznaczony AIR i przekręć pokrętło regulatora TST aż odsłoni się zawór.

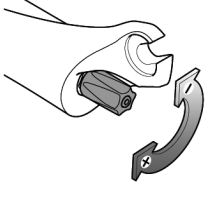
Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia. Zamontuj gumowy kapturek i ustaw regulator TST we właściwej pozycji.

MX Comp



Wewnętrzna regulacja tłumienia powrotu - w prawej goleni
Używając szpiczastego przedmiotu całkowicie spuść powietrze z prawej goleni.
Używając płaskiego klucza 21 mm wykręć korek z zaworem.
Do wnętrza goleni włóż dostarczony z widelcem sześciokątny klucz i osadź go precyzyjnie w gnieździe.
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.
Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.
Po dokonaniu regulacji, należy wkręcić z powrotem korek i dokręcić go z siłą (10 +/- Nm)
Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

MX Pro Race MX Pro SL MX Pro



Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu - w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.

English translation of page 38 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

MX Pro SL

Preload adjusted by pressure inside the left stanchion

Remove the protective cap.

Fully screw the pump head onto the valve and pump to the required pressure.

Screw the protective cap back on.

MX Pro SL

Positive pneumatic spring, TAS cartridge - in the right stanchion

Remove the rubber cap marked AIR and turn the TST adjuster knob until the valve is exposed.

Fully screw the pump head onto the valve and pump to the required pressure. Install the rubber cap and set the TST regulator in the proper position.

MX Comp

Internal rebound damping adjustment - in the right stanchion

Using a pointed object, completely release air from the right stanchion.

Using a 21 mm flat wrench, unscrew the plug with valve.

Insert the hex key supplied with the fork into the stanchion interior and seat it precisely in the socket.

Turning the knob clockwise decreases rebound damping force - the fork extends faster after compression.

Turning the knob counterclockwise increases rebound damping force - the fork extends slower after compression.

After adjustment, screw the plug back in and tighten it with force (10 +/- Nm)

Fully screw the pump head onto the valve and pump to the required pressure.

MX Pro Race

MX Pro SL

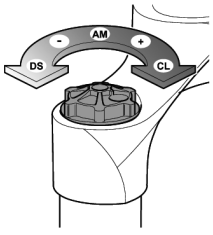
MX Pro

External rebound damping adjustment - in the right stanchion

Turning the knob clockwise increases rebound damping force - the fork extends slower after compression.

Turning the knob counterclockwise decreases rebound damping force - the fork extends faster after compression.

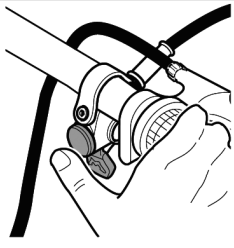
MX Pro SL



TST - w prawej goleni
Zmieniając położenie dźwigni regulatora można zmieniać siłę tłumienia kompresji w celu dopasowania widelca do rodzaju trasy.

DS	optymalne na zjazdach
-; AM; +	optymalne do jazdy terenowej
CL	optymalne na podjazdy (widelec zablokowany)

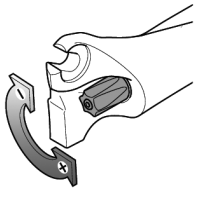
MX Pro SL



TST zdalnie sterowany manetką Manetka mocowana pod kierownica z prawej strony - tylko dla TST z opcją manetki)
Wciskając dźwignię ustawienie hydrauliczne widelca zmienia się na CL - optymalne do podjeżdżania bez względu na ustawienie pokrętła na widelcu.

Odblokowując manetkę przyciskiem widelec powraca do wcześniejszego ustawienia regulatora TST na widelcu.

MX Pro MX Comp

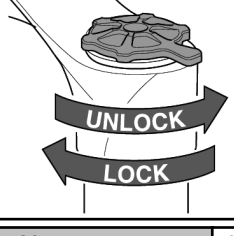


TAS - w lewej goleni (Tylko dla wersji z opcją + TAS)
Kręcąc regulatorem ulokowanym na dole goleni zgodnie z ruchem wskazówek zegara można zmniejszać maksymalny skok i wysokość widelca.

Kręcąc regulatorem ulokowanym na dole goleni przeciwnie do ruchu wskazówek zegara można zwiększać maksymalny skok i wysokość widelca.

Przed rozpoczęciem regulacji kartusza TAS należy całkowicie opróżnić z powietrza komorę główną widelca poprzez zawór znajdujący się na prawej goleni widelca i dopiero wtedy ustawić właściwe ciśnienie.

MX Pro MX Comp



ETA - w lewej goleni (Tylko dla wersji z opcją + ETA)

Przestawiając dźwignię zgodnie z ruchem wskazówek zegara aktywuje się kartusz ETA i blokuje wyprost widelca.

Przestawienie dźwigni z powrotem odblokowuje kartusz, widelec prostuje się i rozpoczyna normalną pracę.

Masa rowerzysty	kg	55-70	70-80	80-95	95-110+
	lbs	120-155	155-180	180-210	210-220+
Ciśnienie w komorze pozytywnej	bar	2,00-2,75	2,40-3,10	2,90-3,80	3,60-4,50
	lbs	30-40	35-45	42-52	52-65
Ciśnienie w komorze pozytywnej (TST)	bar	<=2,00	2,00-2,75	2,75-3,40	>=4,20
	Psi	<=30	30-40	40-50	>=60

instrukcja06.indd 37 2005-08-22, 17:28:18

English translation of page 39 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

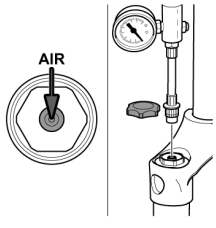
MX Pro SL
TST - in the right stanchion
By changing the position of the adjuster lever you can change the compression damping force to adapt the fork to the type of terrain.
DS
optimal for descents
-; AM; +
optimal for trail riding
CL
optimal for climbing (fork locked)
MX Pro SL
TST remote controlled by handlebar lever Lever mounted under the handlebar on the right side - only for TST with lever option)
By pressing the lever the hydraulic setting of the fork changes to CL - optimal for climbing regardless of the TST adjuster setting on the fork.
By unlocking the lever with the button the fork returns to the previous TST adjuster setting on the fork.
MX Pro MX Comp
TAS - in the left stanchion (Only for versions with + TAS option)
By turning the adjuster located at the bottom of the stanchion clockwise you can decrease the maximum travel and height of the fork.
By turning the adjuster located at the bottom of the stanchion counterclockwise you can increase the maximum travel and height of the fork.
Before starting the TAS cartridge adjustment, you must completely empty the main chamber of the fork of air through the valve located on the right stanchion of the fork and only then set the proper pressure.
MX Pro MX Comp
ETA - in the left stanchion (Only for versions with + ETA option)
By moving the lever clockwise the ETA cartridge is activated and locks the fork extension.
Moving the lever back unlocks the cartridge, the fork extends and resumes normal operation.
Rider weight
kg
55-70
70-80
80-95
95-110+
lbs
120-155
155-180
180-210
210-220+
Pressure in positive chamber
bar
2,00-2,75
2,40-3,10
2,90-3,80
3,60-4,50
lbs
30-40
35-45
42-52
52-65
Pressure in positive chamber (TST)
bar
<=2,00
2,00-2,75
2,75-3,40
>=4,20
Psi
<=30
30-40
40-50
>=60

***Tabela 13**: All Mountain*

All Mountain				
	All Mountain SL	All Mountain I All Mountain II	All Mountain I ETA	All Mountain III
Średnica goleni	Ø32 mm			
Skok	130 - 150 mm*	130 - 150 mm***	150 mm	130 mm
Haki koła	standard			
Max. śr. Tarczy	Post Mount 6”**			
Piwoty v-brake	brak			
Max. rozmiary koła	2.8” X 26”			

* regulowany poprzez zmianę ciśnienia w komorze negatywnej
** montaż tarcz 8’’ możliwy przy pomocy adaptera dostarczonego przez producenta hamulców
*** regulowany za pośrednictwem TAS

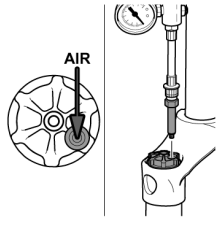
All Mountain II All Mountain III



Pozytywna sprężyna pneumatyczna - w obu goleniach (tylko w prawej dla wersji + ETA / +TAS)
Zdejmij nakrętkę ochronną.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.
Nakręć nakrętkę ochronną.

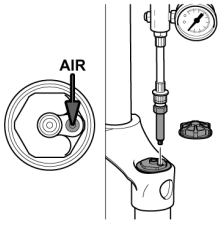
All Mountain SL All Mountain I All Mountain I ETA



Pozytywna sprężyna pneumatyczna w kartuszu TST - w prawej goleni
Zdejmij gumowy kapturek oznaczony AIR i przekręć pokrętło regulatora TST aż odsłoni się zawór.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.
Zamontuj gumowy kapturek i ustaw regulator we właściwej pozycji.

All Mountain SL



Pozytywna komora DOPPIO AIR - w lewej goleni
Odkręć i zdejmij korek ochronny.

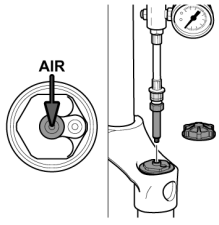
Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór znajdujący się z boku, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia.
Nakręć korek ochronny.

English translation of page 40 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Table 13: All Mountain
All Mountain
All Mountain
SL
All Mountain I
All Mountain II
All Mountain I
ETA
All Mountain III
Stanchion diameter
Ø32 mm
Travel
130 - 150 mm*
130 - 150 mm***
150 mm
130 mm
Wheel dropouts
standard
Max. disc diameter
Post Mount 6"**
V-brake pivots
none
Max. wheel
sizes
2.8" X 26"
* adjustable by changing pressure in the negative chamber
** 8'' disc mounting possible with adapter supplied by brake manufacturer
*** adjustable via TAS
All Mountain II
All Mountain III
Positive pneumatic spring - in both stanchions (right side only for + ETA / +TAS versions)
Remove the protective cap nut.
Fully thread the pump head onto the valve and inflate to the required pressure.
Thread the protective cap nut back on.
All Mountain SL
All Mountain I
All Mountain I ETA
Positive pneumatic spring in TST cartridge - in the right stanchion
Remove the rubber cap marked AIR and turn the TST adjuster knob until the valve is exposed.
Fully thread the pump head onto the valve and inflate to the required pressure.
Install the rubber cap and set the adjuster to the proper position.
All Mountain SL

Positive DOPPIO AIR chamber - in the left stanchion
Unscrew and remove the protective cap.
Fully thread the adapter onto the pump head and screw into the valve located on the side, then inflate to the required pressure.
Thread the protective cap back on.

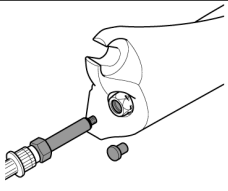
All Mountain SL



Negatywna komora DOPPIO AIR - w lewej goleni
Odkręć i zdejmij korek ochronny.

Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór umieszczony centralnie, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia.
Nakręć korek ochronny.

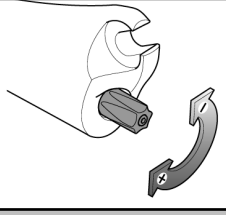
All Mountain SL



PAR (Progresja twardości widelca) w kartuszu DOPPIO AIR - w lewej goleni
Wyjmij gumowy korek ochronny.

Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia.
Włóż gumowy korek ochronny.

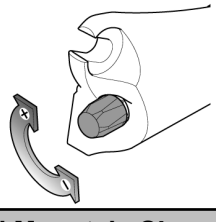
All Mountain SL All Mountain I All Mountain II All Mountain III All Mountain I ETA



Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu - w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.

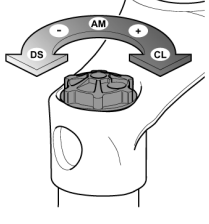
All Mountain II



Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji - w lewej goleni (niedostępna w wersjach +ETA / + TAS)
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji - widelec silniej przeciwstawia się ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia kompresji - widelec jest bardziej podatny ugięciu.

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



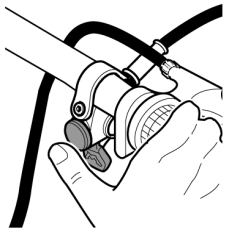
TST - w prawej goleni
Zmieniając położenie dźwigni regulatora można zmieniać siłę tłumienia kompresji w celu dopasowania widelca do rodzaju trasy.

DS	optymalne na zjazdach
-; AM; +	optymalne do jazdy terenowej
CL	optymalne na podjazdy (widelec zablokowany)

English translation of page 41 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Negative chamber DOPPIO AIR - in the left stanchion
Unscrew and remove the protective cap.
Fully screw the adapter onto the pump head and screw it into the valve located centrally, then pump to the required pressure.
Screw on the protective cap.
All Mountain SL
PAR (Fork stiffness progression) in the DOPPIO AIR cartridge - in the left stanchion
Remove the rubber protective cap.
Fully screw the adapter onto the pump head and screw it into the valve, then pump to the required pressure.
Insert the rubber protective cap.
All Mountain SL All Mountain I All Mountain II All Mountain III All Mountain I ETA
External rebound damping adjustment - in the right stanchion
Turning the knob clockwise increases the rebound damping force - the fork straightens more slowly after compression.
Turning the knob counterclockwise decreases the rebound damping force - the fork straightens more quickly after compression.
All Mountain II
External compression damping adjustment - in the left stanchion (not available in +ETA / + TAS versions)
Turning the knob clockwise increases the compression damping force - the fork resists compression more strongly.
Turning the knob counterclockwise decreases the compression damping force - the fork is more compliant to compression.
All Mountain SL
All Mountain I
All Mountain I ETA
TST - in the right stanchion
By changing the position of the adjusting lever you can change the compression damping force to adapt the fork to the type of terrain.
DS
optimal for descents
-; AM; +
optimal for off-road riding
CL
optimal for climbing (fork locked)

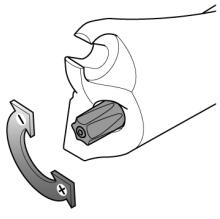
All Mountain SL | All Mountain I | All Mountain I ETA



TST zdalnie sterowany manetką. Manetka mocowana pod kierownicą z prawej strony - tylko dla TST z opcją manetki)
Wciskając dźwignię ustawienie hydrauliczne widelca zmienia się na CL - optymalne do podjeżdżania bez względu na ustawienie pokrętła na widelcu.

Odblokowując manetkę przyciskiem widelec powraca do wcześniejszego ustawienia regulatora TST na widelcu.

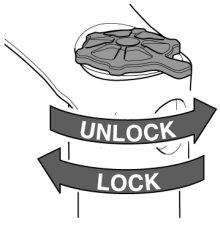
All Mountain I | All Mountain II



TAS - w lewej goleni (tylko dla wersji + TAS)
Kręcąc regulatorem ulokowanym na dole goleni zgodnie z ruchem wskazówek zegara można zmniejszać maksymalny skok i wysokość widelca.
Kręcąc regulatorem ulokowanym na dole goleni przeciwnie do ruchu wskazówek zegara można zwiększać maksymalny skok i wysokość widelca.

Przed rozpoczęciem regulacji kartusza TAS należy całkowicie opróżnić z powietrza komorę główną widelca poprzez zawór znajdujący się na prawej goleni widelca i dopiero wtedy ustawić właściwe ciśnienie.

All Mountain I | All Mountain II | All Mountain I ETA



ETA - w lewej goleni (tylko dla wersji + ETA / + TAS)
Przestawiając dźwignię zgodnie z ruchem wskazówek zegara aktywuje się kartusz ETA i blokuje wyprost widelca.

Przestawienie dźwigni z powrotem odblokowuje kartusz, widelec prostuje się i rozpoczyna normalną pracę.

Masa rowerzysty	kg	55-70	70-80	80-95	95-110 +
	lbs	120-155	155-180	180-210	210-220+
Ciśnienie w komorze pozytywnej	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
Ciśnienie w komorze pozytywnej (TST)	bar	<=2,00	2,00-2,75	2,75-3,40	>=4,20
	psi	<=30	30-40	40-50	>=60
Ciśnienie w komorze negatywnej	bar	5,00-15,00			
	psi	73-217			
Ciśnienie w PAR	bar	0-2,00			
	psi	0-30			

instrukcja06.indd 40 2005-08-22, 17:28:19

English translation of page 42 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

40
All Mountain SL
All Mountain I
All Mountain I ETA

TST remote controlled by lever. Lever mounted under the handlebar on the right side - only for TST with lever option)
By pressing the lever, the fork's hydraulic setting changes to CL - optimal for climbing regardless of the adjustment knob setting on the fork.
By unlocking the lever with a button, the fork returns to the previous TST regulator setting on the fork.

All Mountain I
All Mountain II

TAS - in the left stanchion (only for + TAS version)
By turning the regulator located at the bottom of the stanchion clockwise you can decrease the maximum travel and height of the fork.
By turning the regulator located at the bottom of the stanchion counterclockwise you can increase the maximum travel and height of the fork.
Before starting the TAS cartridge adjustment, you must completely empty the fork's main chamber of air through the valve located on the right stanchion of the fork and only then set the proper pressure.

All Mountain I
All Mountain II
All Mountain I ETA

ETA - in the left stanchion (only for + ETA / + TAS version)
By moving the lever clockwise, the ETA cartridge is activated and the fork extension is locked.
Moving the lever back unlocks the cartridge, the fork extends and resumes normal operation.

Rider's Weight
kg
55-70
70-80
80-95
95-110 +
lbs
120-155
155-180
180-210
210-220+

Pressure in positive chamber
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

Pressure in positive chamber (TST)
bar
<=2.00
2.00-2.75
2.75-3.40
>=4.20
psi
<=30
30-40
40-50
>=60

Pressure in negative chamber
bar
5.00-15.00
psi
73-217

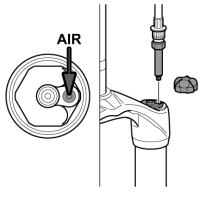
Pressure in PAR
bar
0-2.00
psi
0-30

instrukcja06.indd 40
2005-08-22, 17:28:19

Tabela 14: *Z1*

Z1			
	Z1 SL Doppio Air	Z1 Light	Z1 Sport
Średnica goleni	Ø32 mm		
Skok	130 - 150 mm*	150 mm*	130 mm
Haki koła	oś stała Ø 20 mm		
Max. śr. tarczy	INTL STD 6" **		
Piwoty v-brake	brak		
Max. rozmiary koła	2.8" X 26"		
* regulowany poprzez zmianę ciśnienia w komorze negatywnej ** montaż tarcz 8'' możliwy przy pomocy adaptera dostarczonego przez producenta hamulców			

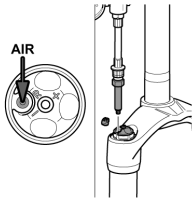
Z1 SL Doppio Air



Pozytywna komora DOPPIO AIR - w lewej goleni
Odkręć i zdejmij korek ochronny.

Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór znajdujący się z boku, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia. Nakręć korek ochronny.

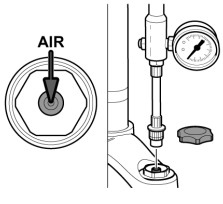
Z1 SL Doppio Air Z1 Light



Pozytywna sprężyna pneumatyczna, kartusz RC2 - w prawej goleni
Zdejmij gumowy kapturek oznaczony AIR i przekręć pokrętło regulatora aż odsłoni się zawór.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia. Zamontuj gumowy kapturek i ustaw regulator we właściwej pozycji.

Z1 Light



Naprężenie wstępne regulowane ciśnieniem wewnątrz lewej goleni (z wyjątkiem wersji +ETA).
Zdejmij nakrętkę ochronną.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia. Nakręć nakrętkę ochronną.

English translation of page 43 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Table 14: Z1

Z1	Z1 SL Doppio Air	Z1 Light	Z1 Sport
Stanchion diameter			
Ø32 mm			
Travel			
130 - 150 mm*	150 mm*	130 mm	
Wheel axle			
fixed axle Ø 20 mm			
Max. rotor diameter			
INTL STD 6" **			
V-brake pivots			
none			
Max. wheel sizes			
2.8" X 26"			

* adjustable by changing pressure in the negative chamber

** installation of 8'' rotors possible with adapter supplied by brake manufacturer

Z1 SL Doppio Air

Positive chamber DOPPIO AIR - in the left stanchion

Unscrew and remove the protective cap.

Fully screw the pump head onto the valve end and insert into the valve

located on the side, then pump to the required pressure. Screw on the protective cap.

Z1 SL Doppio Air

Z1 Light

Positive pneumatic spring, RC2 cartridge - in the right

stanchion

Remove the rubber cap marked AIR and turn the adjustment knob until the valve is exposed.

Fully screw the pump head onto the valve and pump to the

required pressure. Install the rubber cap and set the regulator to the proper position.

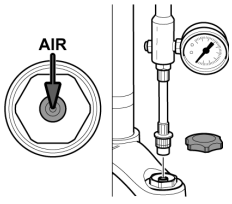
Z1 Light

Preload adjustable by pressure inside the left stanchion (except +ETA version).

Remove the protective nut.

Fully screw the pump head onto the valve and pump to the required pressure. Screw on the protective nut.

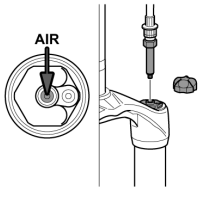
Z1 Sport



Naprężenie wstępne regulowane ciśnieniem wewnątrz obu goleni (w wersji +ETA w prawej goleni).
Zdejmij nakrętkę ochronną.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia. Nakręć nakrętkę ochronną.

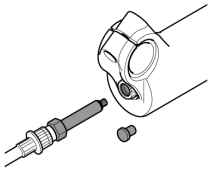
Z1 SL Doppio Air



Negatywna komora DOPPIO AIR - w lewej goleni
Odkręć i zdejmij korek ochronny.

Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór umieszczony centralnie, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia. Nakręć korek ochronny.

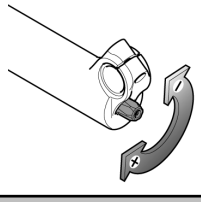
Z1 SL Doppio Air



PAR (Progresja twardości widelca) w kartuszu DOPPIO AIR - w lewej goleni
Wyjmij gumowy korek ochronny.

Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia. Włóż gumowy korek ochronny.

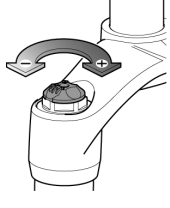
Z1 Sport



Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu - w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.

Z1 SL Doppio Air Z1 Light



Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu, kartusz RC2 - w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.

English translation of page 44 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Z1 Sport

Pre-tension adjusted by pressure inside both stanchions (in the +ETA version in the right stanchion).

Remove the protective cap.

Fully screw the pump head onto the valve and pump to the required pressure. Screw on the protective cap.

Z1 SL Doppio Air

Negative chamber DOPPIO AIR - in the left stanchion

Unscrew and remove the protective cap.

Fully screw the adapter onto the pump head and screw into the valve located centrally, then pump to the required pressure. Screw on the protective cap.

Z1 SL Doppio Air

PAR (Fork hardness progression) in the DOPPIO AIR cartridge

- in the left stanchion

Remove the rubber protective cap.

Fully screw the adapter onto the pump head and screw into the valve, then pump to the required pressure. Insert the rubber protective cap.

Z1 Sport

External rebound damping adjustment - in the right stanchion

Turning the knob clockwise increases the rebound damping force - the fork straightens more slowly after compression.

Turning the knob counterclockwise decreases the rebound damping force - the fork straightens more quickly after compression.

Z1 SL Doppio Air

Z1 Light

External rebound damping adjustment, RC2 cartridge

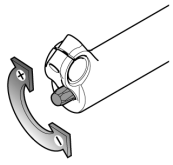
- in the right stanchion

Turning the knob clockwise increases the rebound damping force - the fork straightens more slowly after compression.

Turning the knob counterclockwise decreases the rebound damping force - the fork straightens more quickly after compression.

instrukcja06.indd 42
2005-08-22, 17:28:20

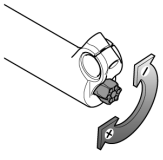
Z1 Sport



Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji - w lewej goleni (niedostępna w wersjach +ETA)
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji - widelec silniej przeciwstawia się ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia kompresji - widelec jest bardziej podatny ugięciu.

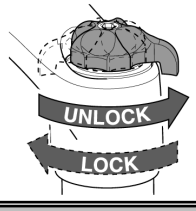
Z1 SL Doppio Air Z1 Light



Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji, kartusz RC2- w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji - widelec silniej przeciwstawia się ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia kompresji - widelec jest bardziej podatny ugięciu.

Z1 Light Z1 Sport



ETA - w lewej goleni (tylko w wersji + ETA)
Przestawiając dźwignię zgodnie z ruchem wskazówek zegara aktywuje się kartusz ETA i blokuje wyprost widelca.

Przestawienie dźwigni z powrotem odblokowuje kartusz, widelec prostuje się i rozpoczyna normalną pracę.

Masa rowerzysty	kg	55-70	70-80	80-95	95-110 +
	lbs	120-155	155-180	180-210	210-220+
Ciśnienie w komorze pozytywnej	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
Ciśnienie w komorze negatywnej	bar	5,00-15,00			
	psi	73-217			
Ciśnienie w PAR	bar	0-2,00			
	psi	0-30			
Ciśnienie w komorze naprężenia wstępnego	bar	0-1,00			
	psi	0-15			

instrukcja06.indd 43 2005-08-22, 17:28:20

English translation of page 45 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

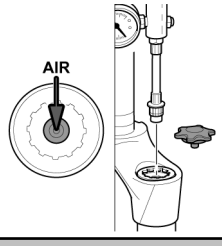
Z1 Sport
External compression damping adjustment - in the left stanchion
(not available in +ETA versions)
Turning the knob clockwise increases compression damping force -
the fork resists compression more firmly.
Turning the knob counterclockwise decreases compression damping
force - the fork is more compliant to compression.
Z1 SL Doppio Air
Z1 Light
External compression damping adjustment, RC2 cartridge -
in the right stanchion
Turning the knob clockwise increases compression damping force -
the fork resists compression more firmly.
Turning the knob counterclockwise decreases compression damping
force - the fork is more compliant to compression.
Z1 Light
Z1 Sport
ETA - in the left stanchion (only in +ETA version)
Moving the lever clockwise activates the ETA cartridge and locks
the fork extension.
Moving the lever back deactivates the cartridge, the fork extends
and resumes normal operation.
Rider Weight
kg
55-70
70-80
80-95
95-110 +
lbs
120-155
155-180
180-210
210-220+
Positive Chamber
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 Chamber
Pressure
bar
5.00-15.00
psi
73-217
PAR Pressure
bar
0-2.00
psi
0-30
Preload Chamber
Pressure
bar
0-1.00
psi
0-15
instrukcja06.indd 43
2005-08-22, 17:28:20

Tabela 15: *66*

66			
	66 SL	66 RC2X - 66 Light 66 VF - 66 VF2	66 VF2 LT
Średnica goleni	Ø 35 mm		
Skok	150-170 mm*	150-170 mm	190 mm
Haki koła	oś stała Ø 20 mm		
Max. śr. tarczy	Post Mount 6" **		
Piwoty v-brake	brak		
Max. rozmiary koła	2.8" X 26"		

* regulowany poprzez zmianę ciśnienia w komorze negatywnej
** montaż tarcz 8'' możliwy przy pomocy adaptera dostarczonego przez producenta hamulców

66 Light

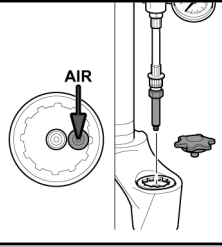


Pozytywna sprężyna pneumatyczna- w prawej goleni
Zdejmij korek ochronny.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

Zamontuj korek ochronny.

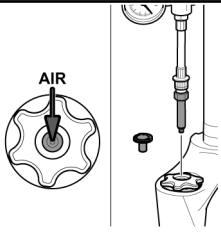
66 SL



Pozytywna komora DOPPIO AIR - w lewej goleni
Odkręć i zdejmij korek ochronny.

Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór znajdujący się z boku, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia. Nakręć korek ochronny.

66 SL 66 Light



Pozytywna sprężyna pneumatyczna, kartusz RC2 - w prawej goleni
Zdejmij korek ochronny oznaczony napisem „AIR".

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

Zamontuj korek ochronny.

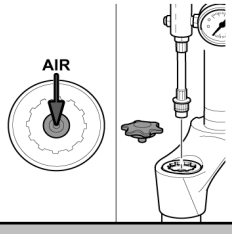
English translation of page 46 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Table 15: 66
66
66 SL
66 RC2X - 66 Light
66 VF - 66 VF2
66 VF2 LT
Stanchion diameter
Ø 35 mm
Travel
150-170 mm*
150-170 mm
190 mm
Wheel axles
fixed axle Ø 20 mm
Max. rotor diameter
Post Mount 6" **
V-brake pivots
none
Max. wheel sizes
2.8" X 26"
* adjustable by changing pressure in the negative chamber
** 8" rotor installation possible using an adapter supplied by the brake manufacturer
66 Light
Positive pneumatic spring - in the right stanchion
Remove the protective cap.

Fully screw the pump head onto the valve and inflate to the
required pressure.
Install the protective cap.
66 SL
Positive DOPPIO AIR chamber - in the left stanchion
Unscrew and remove the protective cap.
Fully screw the adapter onto the pump head and screw it into the valve
located on the side, then inflate to the required
pressure. Screw on the protective cap.
66 SL
66 Light
Positive pneumatic spring, RC2 cartridge - in the right
stanchion
Remove the protective cap marked "AIR".

Fully screw the pump head onto the valve and inflate to the
required pressure.
Install the protective cap.

66 VF 66 VF2 66 VF2 LT

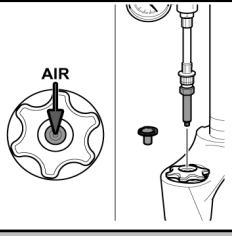


Naprężenie wstępne regulowane ciśnieniem powietrza w obu goleniach (tylko w prawej dla wersji +ETA)
Zdejmij korek ochronny.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

Zamontuj korek ochronny.

66 RC2X

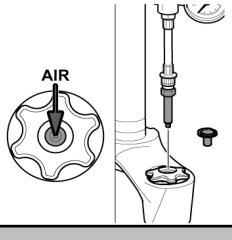


Naprężenie wstępne regulowane ciśnieniem powietrza, kartusz RC2 - w prawej goleni
Zdejmij korek ochronny oznaczony napisem „AIR”.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

Zamontuj korek ochronny.

66 RC2X

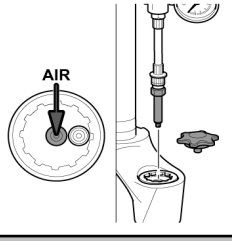


Naprężenie wstępne regulowane ciśnieniem powietrza, kartusz X- w lewej goleni
Zdejmij korek ochronny oznaczony napisem „AIR”.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

Zamontuj korek ochronny.

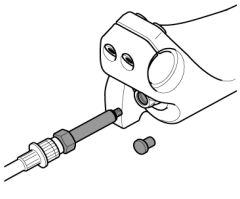
66 SL



Negatywna komora DOPPIO AIR - w lewej goleni
Odkręć i zdejmij korek ochronny.

Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór umieszczony centralnie, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia. Nakręć korek ochronny.

66 SL



PAR (Progresja twardości widelca) w kartuszu DOPPIO AIR - w lewej goleni
Wyjmij gumowy korek ochronny.

Całkowicie nakręć adapter na końcówkę pompki i wkręć w zawór, następnie napompuj do wymaganego ciśnienia.
Włóż gumowy korek ochronny.

instrukcja06.indd 45 2005-08-22, 17:28:21

English translation of page 47 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

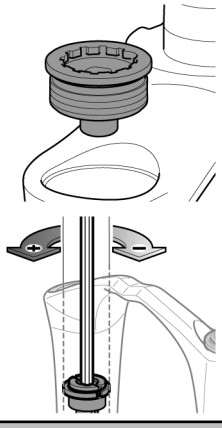
66 VF
66 VF2
66 VF2 LT
Preload adjusted by air pressure in both stanchions (right stanchion only for +ETA version)
Remove the protective cap.

Fully screw the pump head onto the valve and pump to the required pressure.
Install the protective cap.
66 RC2X
Preload adjusted by air pressure, RC2 cartridge - in right stanchion
Remove the protective cap marked "AIR".

Fully screw the pump head onto the valve and pump to the required pressure.
Install the protective cap.
66 RC2X
Preload adjusted by air pressure, X cartridge - in left stanchion
Remove the protective cap marked "AIR".

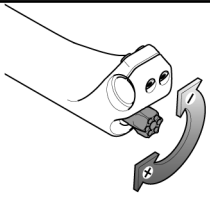
Fully screw the pump head onto the valve and pump to the required pressure.
Install the protective cap.
66 SL
Negative chamber DOPPIO AIR - in left stanchion
Unscrew and remove the protective cap.
Fully screw the adapter onto the pump head and screw into the centrally located valve, then pump to the required pressure. Screw on the protective cap.
66 SL
PAR (Fork stiffness progression) in DOPPIO AIR cartridge - in left stanchion
Remove the rubber protective cap.
Fully screw the adapter onto the pump head and screw into the valve, then pump to the required pressure.
Insert the rubber protective cap.

66 VF



Wewnętrzna regulacja tłumienia powrotu - w prawej goleni
Używając szpiczastego przedmiotu całkowicie spuść powietrze z prawej goleni.
Używając klucza do kaset Shimano wykręć i zdemontuj korek ochronny.
Do wnętrza goleni klucz imbusowy 3 mm i osadź go precyzyjnie w gnieździe.
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.
Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.
Po dokonaniu regulacji, należy wkręcić z powrotem korek i dokręć go z zalecaną siłą.
Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

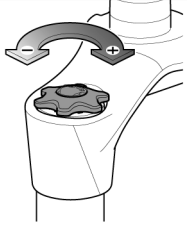
66 VF2



Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu - w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.

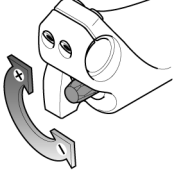
66 SL 66 RC2X 66 Light



Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu, kartusz RC2 - w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.

66 VF2 66 VF2 LT



Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji - w lewej goleni (niedostępna w wersjach +ETA)
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji - widelec silniej przeciwstawia się ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia kompresji - widelec jest bardziej podatny na ugięcie.

instrukcja06.indd 46 2005-08-22, 17:28:21

English translation of page 48 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

66 VF

Internal rebound damping adjustment - in the right stanchion

Using a pointed object completely release air from the right stanchion.

Using a Shimano cassette tool unscrew and disassemble the protective cap.

Insert a 3 mm allen key into the stanchion and seat it precisely in the socket.

Turning the knob clockwise decreases rebound damping force - the fork straightens faster after compression.

Turning the knob counterclockwise increases rebound damping force - the fork straightens slower after compression.

After making the adjustment, screw the cap back in and tighten it with the recommended force.

Fully screw the pump head onto the valve and inflate to the required pressure.

66 VF2

External rebound damping adjustment - in the right stanchion

Turning the knob clockwise increases rebound damping force - the fork straightens slower after compression.

Turning the knob counterclockwise decreases rebound damping force - the fork straightens faster after compression.

66 SL

66 RC2X

66 Light

External rebound damping adjustment, RC2 cartridge

- in the right stanchion

Turning the knob clockwise increases rebound damping force - the fork straightens slower after compression.

Turning the knob counterclockwise decreases rebound damping force - the fork straightens faster after compression.

66 VF2

66 VF2 LT

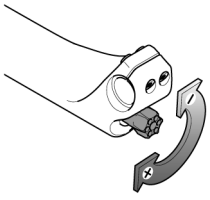
External compression damping adjustment - in the left stanchion

(not available in +ETA versions)

Turning the knob clockwise increases compression damping force - the fork resists compression more strongly.

Turning the knob counterclockwise decreases compression damping force - the fork is more susceptible to compression.

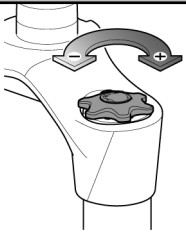
66 SL 66 RC2X 66 Light



Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji, kartusz RC2- w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji - widelec silniej przeciwstawia się ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia kompresji - widelec jest bardziej podatny na ugięcie.

66 RC2X



Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji końca skoku, kartusz X - w lewej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji pod koniec skoku.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia kompresji pod koniec skoku.

66 Light 66 VF2



ETA - w lewej goleni (tylko w wersji + ETA)
Przestawiając dźwignię zgodnie z ruchem wskazówek zegara aktywuje się kartusz ETA i blokuje wyprost widelca.

Przestawienie dźwigni z powrotem odblokowuje kartusz, widelec prostuje się i rozpoczyna normalną pracę.

Masa rowerzysty	kg	55-70	70-80	80-95	95-110 +
	lbs	120-155	155-180	180-210	210-220+
Ciśnienie w komorze pozytywnej	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
Ciśnienie w komorze negatywnej	bar	5,00-15,00			
	psi	73-217			
Ciśnienie w PAR	bar	0-2,00			
	psi	0-30			
Ciśnienie w komorze naprężenia wstępnego bar	bar	0-1,00			
	psi	0-15			

English translation of page 49 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

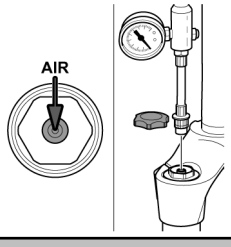
66 SL
66 RC2X
66 Light
External compression damping adjustment, RC2 cartridge -
in the right stanchion
Turning the knob clockwise increases compression damping force -
the fork resists compression more strongly.
Turning the knob counterclockwise decreases compression damping
force - the fork is more compliant to compression.
66 RC2X
External compression damping adjustment end stroke,
cartridge X - in the left stanchion
Turning the knob clockwise increases compression damping force
at the end of stroke.
Turning the knob counterclockwise decreases compression damping
force at the end of stroke.
66 Light
66 VF2
ETA - in the left stanchion (only in + ETA version)
Switching the lever clockwise activates the ETA cartridge and locks
the fork extension.
Switching the lever back deactivates the cartridge, the fork extends
and resumes normal operation.
Rider Weight
kg
55-70
70-80
80-95
95-110 +
lbs
120-155
155-180
180-210
210-220+
Pressure in positive
chamber
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
Pressure in negative
chamber
bar
5,00-15,00
psi
73-217
Pressure in PAR
bar
0-2,00
psi
0-30
Pressure in preload
chamber
bar
bar
0-1,00
psi
0-15
instrukcja06.indd 47
2005-08-22, 17:28:22

Tabela 16: *Dirt Jumper*

Dirt Jumper			
	Dirt Jumper I	Dirt Jumper II	Dirt Jumper III
Średnica goleni	Ø 32 mm		
Skok	80 - 100 mm		
Haki koła	oś stała Ø 20 mm	oś stała Ø 20 mm	Standard*
Max. śr. tarczy	INTL STD 6" **		
Piwoty v-brake	brak		
Max. rozmiary koła	2.8" X 26"		

* oś stała Ø 20 mm jako opcja
** montaż tarcz 8'' możliwy przy pomocy adaptera dostarczonego przez producenta hamulców

Dirt Jumper I Dirt Jumper II Dirt Jumper III

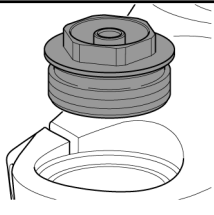


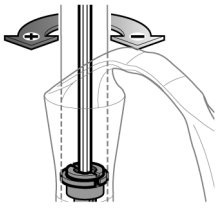
Naprężenie wstępne regulowane ciśnieniem wewnątrz goleni - w obydwu goleniach
Zdejmij nakrętkę ochronną.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

Zainstaluj nakrętkę ochronną.

Dirt Jumper III





Wewnętrzna regulacja tłumienia powrotu - w prawej goleni
Używając szpiczastego przedmiotu całkowicie spuść powietrze z prawej goleni.
Używając płaskiego klucza 21 mm wykręć korek z zaworem.
Do wnętrza goleni włóż specjalny, długi 12 mm klucz imbusowy (dostarczony w komplecie z widelcem) i osadź go precyzyjnie w gnieździe.
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.
Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.
Po dokonaniu regulacji, należy wkręcić z powrotem korek i dokręć go z zalecaną siłą. Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

instrukcja06.indd 48 2005-08-22, 17:28:22

English translation of page 50 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

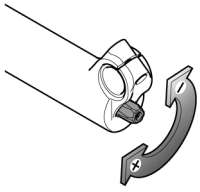
48

Dirt Jumper	Dirt Jumper I	Dirt Jumper II	Dirt Jumper III
Stanchion diameter	Ø 32 mm		
Travel	80 - 100 mm		
Wheel axles	fixed axle Ø 20 mm	fixed axle Ø 20 mm	Standard*
Max. disc diameter	INTL STD 6" **		
V-brake pivots	none		
Max. wheel sizes	2.8" X 26"		

* fixed axle Ø 20 mm as option
** mounting 8" discs possible with adapter supplied by brake manufacturer
Table 16: Dirt Jumper

Dirt Jumper I	Dirt Jumper II	Dirt Jumper III
Preload adjustment via internal air pressure - in both stanchions	Remove the protective cap. Fully screw the pump head onto the valve and inflate to the required pressure. Install the protective cap.	
Dirt Jumper III		
Internal rebound damping adjustment - in the right stanchion	Using a pointed object, completely release air from the right stanchion. Using a 21 mm flat wrench, unscrew the valve cap. Insert the special 12 mm long hex key (supplied with the fork) into the stanchion interior and seat it precisely in the socket. Turning the knob clockwise decreases rebound damping force - the fork extends faster after compression. Turning the knob counterclockwise increases rebound damping force - the fork extends slower after compression. After making adjustments, screw the cap back in and tighten it with the recommended force. Fully screw the pump head onto the valve and inflate to the required pressure.	

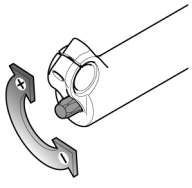
Dirt Jumper I	Dirt Jumper II



Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu - w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.

Dirt Jumper I



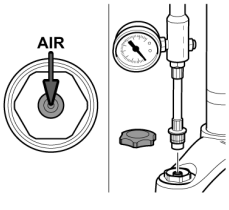
Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji - w lewej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji - widelec silniej przeciwstawia się ugięciu.

Masa rowerzysty	kg	55-110+
	lbs	120-220+
Ciśnienie w komorze napięcia wstępnego	bar	0-1,00
	psi	0-15

Tabela 17: D - Street 24”

D - Street 24”	
Średnica goleni	Ø 32 mm
Skok	80 mm
Haki koła	oś stała Ø 20 mm
Max. śr. tarczy	INTL STD 6” *
Piwoty v-brake	demontowalne
Max. rozmiary koła	2.5” X 24”
* montaż tarcz 8’’ możliwy przy pomocy adaptera dostarczonego przez producenta hamulców	

D - Street 24”



Naprężenie wstępne regulowane ciśnieniem wewnątrz goleni - w obydwu goleniach
Zdejmij nakrętkę ochronną.

Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

Zainstaluj nakrętkę ochronną.

Masa rowerzysty	kg	55-110+
	lbs	120-220+
Ciśnienie w komorze napięcia wstępnego	bar	0-1,00
	psi	0-15

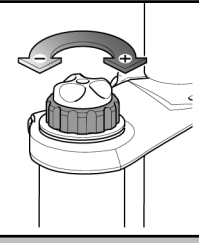
English translation of page 51 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy
https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Dirt Jumper I
Dirt Jumper II
External rebound damping adjustment - in the right stanchion
Turning the knob clockwise increases the rebound damping force - the fork extends more slowly after compression.
Turning the knob counterclockwise decreases the rebound damping force - the fork extends more quickly after compression.
Dirt Jumper I
External compression damping adjustment - in the left stanchion
Turning the knob clockwise increases the compression damping force - the fork resists compression more firmly.
Table 17: D - Street 24"
Rider mass
kg
55-110+
lbs
120-220+
Pressure in preload chamber
bar
0-1,00
psi
0-15
D - Street 24"
Stanchion diameter
Ø 32 mm
Travel
80 mm
Wheel dropouts
fixed axle Ø 20 mm
Max. disc diameter
INTL STD 6" *
V-brake pivots
removable
Max. wheel sizes
2.5" X 24"
* installation of 8" discs possible using an adapter supplied by the brake manufacturer
D - Street 24"
Preload adjusted by pressure inside the stanchions
- in both stanchions
Remove the protective cap.
Fully connect the pump head to the valve and pump to the required pressure.
Install the protective cap.
Rider mass
kg
55-110+
lbs
120-220+
Pressure in preload chamber
bar
0-1,00
psi
0-15

Tabela 18: *888*

888	
888 RC2X - 888 RC2 - 888 VF2 - 888 VF	
Średnica goleni	Ø 35 mm
Skok	170-200 mm
Haki koła	oś stała Ø 20 mm
Max. śr. tarczy	INTL STD 6" *
Piwoty v-brake	brak
Max. rozmiary koła	2.8" X 26"
* montaż tarcz 8'' możliwy przy pomocy adaptera dostarczonego przez producenta hamulców	

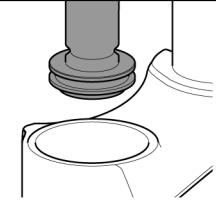
888 RC2X 888 RC2

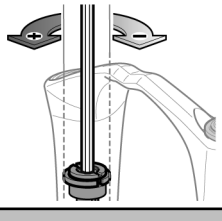


Naprężenie wstępne zewnętrznym pokrętłem (RC2X w obu goleniach, RC2 w goleni prawej)
Kręcąc pokrętłem regulatora zgodnie z kierunkiem obrotu wskazówek zegara zwiększa się naprężenie wstępne oraz wielkość komory powietrznej.

Kręcąc pokrętłem regulatora przeciwnie do kierunku obrotu wskazówek zegara zmniejsza się naprężenie wstępne oraz wielkość komory powietrznej.

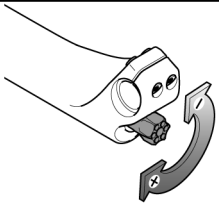
888 VF





Wewnętrzna regulacja tłumienia powrotu - w prawej goleni
Używając płaskiego klucza 26 mm wykręć korek ochronny.
Do wnętrza goleni włóż 3 mm klucz imbusowy i osadź go precyzyjnie w gnieździe.
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.
Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.
Po dokonaniu regulacji, należy wkręcić z powrotem korek i dokręć go z zalecaną siłą.
Całkowicie nakręć końcówkę pompki na zawór i napompuj do wymaganego ciśnienia.

888 VF2



Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu - w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.

English translation of page 52 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Table 18: 888

888	
888 RC2X - 888 RC2 - 888 VF2 - 888 VF	
Stanchion diameter	
Ø 35 mm	
Travel	
170-200 mm	
Wheel dropouts	
fixed axle Ø 20 mm	
Max. disc diameter	
INTL STD 6" *	
V-brake pivots	
none	
Max. wheel sizes	
2.8" X 26"	

* mounting of 8'' discs possible with adapter supplied by brake manufacturer

888 RC2X

888 RC2

Preload adjustment with external knob (RC2X in both stanchions, RC2 in right stanchion)

Turning the adjustment knob clockwise increases preload and air chamber volume.

Turning the adjustment knob counterclockwise decreases preload and air chamber volume.

888 VF

Internal rebound damping adjustment - in right stanchion

Using a 26 mm flat wrench unscrew the protective cap.

Insert a 3 mm allen key into the stanchion and seat it precisely in the socket.

Turning the knob clockwise decreases rebound damping force - the fork extends faster after compression.

Turning the knob counterclockwise increases rebound damping force - the fork extends slower after compression.

After adjustment, screw the cap back in and tighten it with recommended force.

Fully thread the pump head onto the valve and pump to required pressure.

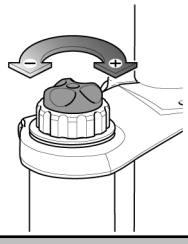
888 VF2

External rebound damping adjustment - in right stanchion

Turning the knob clockwise increases rebound damping force - the fork extends slower after compression.

Turning the knob counterclockwise decreases rebound damping force - the fork extends faster after compression.

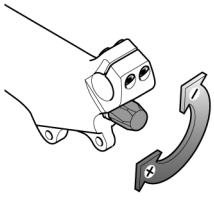
888 RC2X 888 RC2



Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu, kartusz RC2 - w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.

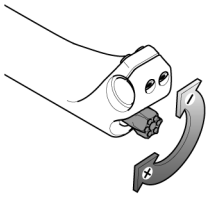
888 VF2



Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji - w lewej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji - widelec silniej przeciwstawia się ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia kompresji - widelec jest bardziej podatny na ugięcie.

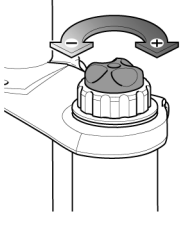
888 RC2X 888 RC2



Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji, kartusz RC2- w prawej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji - widelec silniej przeciwstawia się ugięciu.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia kompresji - widelec jest bardziej podatny na ugięcie.

888 RC2



Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji końca skoku, kartusz X - w lewej goleni
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji pod koniec skoku.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia kompresji pod koniec skoku.

instrukcja06.indd 51 2005-08-22, 17:28:23

English translation of page 53 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

888 RC2X

888 RC2

External rebound damping adjustment, RC2 cartridge - in the right stanchion

Turning the knob clockwise increases the rebound damping force - the fork extends more slowly after compression.

Turning the knob counterclockwise decreases the rebound damping force - the fork extends more quickly after compression.

888 VF2

External compression damping adjustment - in the left stanchion

Turning the knob clockwise increases the compression damping force - the fork resists compression more strongly.

Turning the knob counterclockwise decreases the compression damping force - the fork is more susceptible to compression.

888 RC2X

888 RC2

External compression damping adjustment, RC2 cartridge - in the right stanchion

Turning the knob clockwise increases the compression damping force - the fork resists compression more strongly.

Turning the knob counterclockwise decreases the compression damping force - the fork is more susceptible to compression.

888 RC2

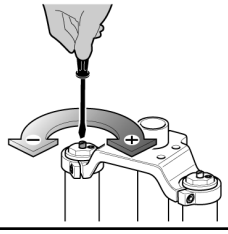
External end-stroke compression damping adjustment, X cartridge - in the left stanchion

Turning the knob clockwise increases the compression damping force at the end of the stroke.

Turning the knob counterclockwise decreases the compression damping force at the end of the stroke.

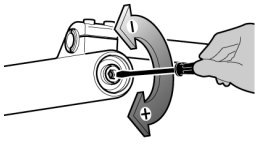
Tabela 19: *Monster*

Monster	
Średnica goleni	Ø 40 mm
Skok	200 mm
Haki koła	oś stała Ø 20 mm
Max. śr. tarczy	Post Mount 8”
Piwoty v-brake	brak
Max. rozmiary koła	3.0” X 26”



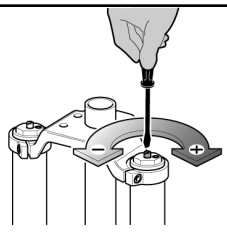
Zewnętrzna regulacja tłumienia powrotu, kartusz HSCV - w prawej goleni
Kręcąc regulatorem za pomocą małego śrubokręta zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia powrotu - widelec wolniej prostuje się po ugięciu.

Kręcąc regulatorem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia powrotu - widelec szybciej prostuje się po ugięciu.



Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji, kartusz HSCV - w prawej goleni
Kręcąc regulatorem za pomocą małego śrubokręta zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji, w wyniku tego widelec ugina się mniej, nawet gdy działa na niego taka sama siła.

Kręcąc regulatorem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia kompresji, w wyniku tego widelec jest bardziej miękki.



Zewnętrzna regulacja tłumienia kompresji końca skoku, kartusz HSCV - w lewej goleni
Kręcąc regulatorem za pomocą małego śrubokręta zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się siłę tłumienia kompresji pod koniec skoku.

Kręcąc regulatorem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się siłę tłumienia kompresji pod koniec skoku.

English translation of page 54 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Table 19: Monster

External rebound damping adjustment, HSCV cartridge - in right stanchion

Turning the adjuster clockwise with a small screwdriver increases the rebound damping force - the fork extends more slowly after compression.

Turning the adjuster counterclockwise decreases the rebound damping force - the fork extends more quickly after compression.

External compression damping adjustment, HSCV cartridge - in right stanchion

Turning the adjuster clockwise with a small screwdriver increases the compression damping force, as a result the fork compresses less, even when the same force acts on it.

Turning the adjuster counterclockwise decreases the compression damping force, as a result the fork is softer.

External end-stroke compression damping adjustment, HSCV cartridge - in left stanchion

Turning the adjuster clockwise with a small screwdriver increases the compression damping force at the end of the stroke.

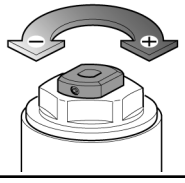
Turning the adjuster counterclockwise decreases the compression damping force at the end of the stroke.

Monster	
Stanchion diameter	Ø 40 mm
Travel	200 mm
Wheel axle	solid axle Ø 20 mm
Max. disc diameter	Post Mount 8"
V-brake pivots	none
Max. wheel sizes	3.0" X 26"

Tabela 20: *Junior T*

Junior T	
Średnica goleni	Ø 32 mm
Skok	170 mm
Haki koła	standard*
Max. śr. tarczy	INTL STD 6"**
Piwoty v-brake	brak
Max. rozmiary koła	2.8" X 26"

* widelec z hakami na oś 20 mm występuje w opcji
** montaż tarcz 8" możliwy przy pomocy adaptera dostarczonego przez producenta hamulców



Naprężenie wstępne zewnętrznym regulatorem - w obu goleniach
Kręcąc pokrętłem zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się naprężenie wstępne.

Kręcąc pokrętłem przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się naprężenie wstępne.

Tabela 21: *Zalecane wartości momentów dokręcania śrub*

Śruby do dokręcenia	Wartość momentu (Nm)
Piwoty v-brake	9±1
Górne kapsle goleni	10±1
Śruba odpowietrznika (Monster)	2±0,5
Śruby mocujące regulatory	2±0,5
Śruby mocujące stopy kartuszy (Monster)	25±1
Śruby mocujące stopy tłumików i kartuszy	10±1
Śruby mocujące dolną głowicę (888, Junior T)	6±1
Śruby mocujące dolną głowicę (Monster T - Dirt Jumper)	10±1
Śruby błotnika	6±1
Śruby mocujące wspornik kierownicy (Monster, Junior T)	10±1
Śruby mocujące wspornik kierownicy widelców (888)	6±1
Śruby mocujące górną głowicę (888, Junior T)	6±1
Śruby mocujące górną głowicę (Monster)	10±1
Śruby osi koła	15±1
Imbusowe śruby osi koła	6±1
Imbusowe śruby osi koła (Monster)	10±1

English translation of page 55 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

Table 20: Junior T

Junior T
Stanchion diameter
Ø 32 mm
Travel
170 mm
Wheel dropouts
standard*
Max. disc diameter
INTL STD 6"**
V-brake pivots
none
Max. wheel sizes
2.8" X 26"

* fork with dropouts for 20 mm axle available as option

** installation of 8'' discs possible with adapter supplied by brake manufacturer

Preload - external adjuster on both stanchions

Turning the knob clockwise increases preload.

Turning the knob counterclockwise decreases preload.

Table 21: Recommended torque values for bolts

Bolts to tighten	Torque value (Nm)
V-brake pivots	9+/-1
Stanchion top caps	10+/-1
Bleed screw (Monster)	2+/-0.5
Adjuster mounting bolts	2+/-0.5
Cartridge foot mounting bolts (Monster)	25+/-1
Damper and cartridge foot mounting bolts	10+/-1
Lower crown mounting bolts (888, Junior T)	6+/-1
Lower crown mounting bolts (Monster T - Dirt Jumper)	10+/-1
Fender bolts	6+/-1
Handlebar stem mounting bolts (Monster, Junior T)	10+/-1
Fork stem mounting bolts (888)	6+/-1
Upper crown mounting bolts (888, Junior T)	6+/-1
Upper crown mounting bolts (Monster)	10+/-1
Wheel axle bolts	15+/-1
Hex wheel axle bolts	6+/-1
Hex wheel axle bolts (Monster)	10+/-1

7 GWARANCJA

7.1 GWARANCJA DLA KRAJÓW UE

Marzocchi S.p.a. gwarantuje, że Marzocchi Suspension System są wolne od pierwotnych wad przez okres dwóch (2) lat od daty zakupu - zgodnie z Dyrektywą 99/44/EC.

Faktura zakupu albo inny dokument, certyfikat gwarancyjny z wpisanym numerem seryjnym, datowany i ostemplowany przez sprzedawcę Marzocchi dostarczony wraz z produktem dowodzi rozpoczęcia okresu gwarancyjnego. W przypadku wystąpienia wad wyżej wymienionego nabywca powinien zwrócić się do sprzedawcy Marzocchi, u którego kupił dany produkt, opisując defekt i powód reklamacji.
Sprzedawca poinformuje nabywcę kiedy produkt będzie naprawiony lub wymieniony.

2. Gwarancja nie dotyczy zniszczeń w wyniku wypadków, zmian, zaniedbania, niewłaściwego używania, braku lub niewłaściwej konserwacji, niewłaściwego montażu, napraw wykonanych w niewłaściwy sposób, użycia części zapasowych nie zatwierdzonych przez specyfikacje Marzocchi S. p. A., zmian nie aprobowanych przez Marzocchi Sp.A. a także akrobatyki, jazdy kaskaderskiej, skoków na rampie, użytkowania w parkach BMX i MTB, jazdy zawodniczej wyścigów rowerowych i/lub naturalnego zużycia wywołanego jazdą na rowerze. Gwarancja nie obejmuje także takich części amortyzatora jak uszczelek kurzowych i olejowych, oleju oraz tulei ślizgowych. Gwarancja jest unieważniona, gdy dotyczy widelców używanych w wypożyczalniach rowerów. Gwarancja jest unieważniona automatycznie gdy numery seryjne na Systemach Amortyzacji Marzocchi są zmienione, usunięte, niepełne lub wskazują na fałszowanie. Niniejsza gwarancja nie dotyczy widelców z drugiej ręki, w takiej sytuacji sprzedawca może na własną rękę zaoferować stosowną gwarancję.

4. Ograniczenia terytorialne: Niniejsza gwarancja dotyczy produktów zakupionych w krajach EU, z wyjątkiem produktów zakupionych w krajach EU lecz używanych w USA. W takim przypadku należy odwołać się do klauzuli „Gwarancja na resztę świata z włączeniem USA". Niektóre kraje EU ustaliły obowiązkowe zasady zawiadujące przepisami gwarancji konsumenckich. W przypadku niezgodności niniejszej gwarancji z przepisami krajowymi to one decydują o prawach gwarancyjnych.

⚠ *UWAGA!*

Zawsze prawidłowo instaluj, naprawiaj i używaj Marzocchi Suspension System, korzystając ściśle z zaleceń Instrukcji Obsługi.

Marzocchi oraz Bomber są zastrzeżonymi znakami towarowymi Marzocchi S.p.A.

Miejsce na pieczątkę sklepu

Data sprzedaży

Nr seryjny produktu

English translation of page 56 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

7 WARRANTY

7.1 WARRANTY FOR EU COUNTRIES

Marzocchi S.p.a. guarantees that Marzocchi Suspension System are free from original defects for a period of two (2) years from the date of purchase - in accordance with Directive 99/44/EC. The purchase invoice or other document, warranty certificate with the serial number entered, dated and stamped by the Marzocchi seller supplied with the product proves the start of the warranty period. In the event of defects mentioned above, the buyer should contact the Marzocchi seller from whom they purchased the product, describing the defect and reason for the claim.

The seller will inform the buyer when the product will be repaired or replaced.

2. The warranty does not cover damage resulting from accidents, modifications, negligence, improper use, lack of or improper maintenance, improper assembly, repairs performed improperly, use of spare parts not approved by Marzocchi S.p.A. specifications, modifications not approved by Marzocchi Sp.A. as well as stunts, stunt riding, jumps on ramps, use in BMX and MTB parks, competitive racing and/or natural wear caused by riding a bicycle. The warranty does not cover such damper parts as dust and oil seals, oil and sliding bushes. The warranty is voided when it concerns forks used in bicycle rental services. The warranty is automatically voided when serial numbers on Marzocchi Suspension Systems are changed, removed, incomplete or indicate counterfeiting. This warranty does not apply to second-hand forks, in which case the seller may at their own discretion offer appropriate warranty.

4. Territorial limitations: This warranty applies to products purchased in EU countries, except for products purchased in EU countries but used in the USA. In such case, refer to the clause "Warranty for the rest of the world including USA". Some EU countries have established mandatory rules governing consumer warranty provisions. In case of inconsistency of this warranty with national regulations, they determine warranty rights.

WARNING!

Always properly install, repair and use Marzocchi Suspension System, strictly following the recommendations of the Operating Instructions.

Marzocchi and Bomber are registered trademarks of Marzocchi S.p.A.

!

Place for shop stamp

Date of sale

Product serial number

instrukcja06.indd 54
2005-08-22, 17:28:24

NOTATKI

instrukcja06.indd 55 2005-08-22, 17:28:24

English translation of page 57 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.

NOTATKI

instrukcja06.indd 56 2005-08-22, 17:28:24

English translation of page 58 (translated) - machine translation of the Polish original on the previous page. Source: Marzocchi document, archived copy https://web.archive.org/web/20160402144718/http://www.marzocchi.com/system2/18486/2006-Bomber-pl.pdf. Numbers and part numbers as read; check them against the original.