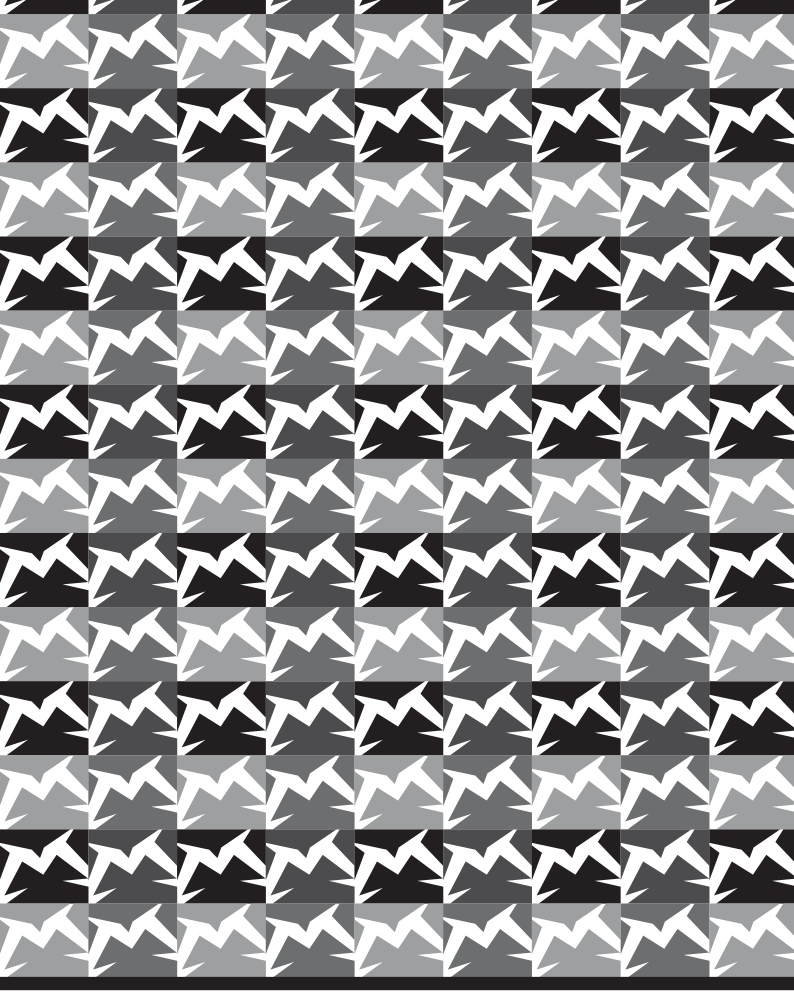


BOMBER SUSPENSION
OWNER'S MANUAL 2009

WARNING!

Per la versione completa del manuale d'uso riferirsi al sito www.marzocchi.com

You can download the complete version of the 2009 owner manual from internet at www.marzocchi.com

SUMMARY

	FR
GENERAL WARNING	3
OWNER MANUAL	4

INTENDED USE CHART

	TREKKING / CROSS COUNTRY	CROSS COUNTRY / ALL MOUNTAIN	ALL MOUNTAIN / FREERIDE	4X / DIRT JUMPER	EXTREME FREERIDE / DOWNHILL
	⚠WARNING **USE ONLY FOR:** • TREKKING / CROSS COUNTRY **DO NOT USE FOR:** • ALL MOUNTAIN / FREERIDE • 4X / DIRT JUMPER • DOWNHILL / EXTREME FREERIDE Misuse or abuse of these forks can result in fork failure, an accident, serious injury or death FOR PROPER USE INSTRUCTIONS SEE OWNERS MANUAL OR WWW.MARZOCCHI.COM PER CORRETTO UTILIZZO RIFERIRSI AL MANUALE D'USO O AL SITO WWW.MARZOCCHI.COM POUR UNE UTILISATION CORRECTE , VEUILLEZ VOUS RÉFÉRER AU MANUEL OU SUR LE SITE WWW.MARZOCCHI.COM FÜR HINWEISE ZUM RICHTIGEN EINSATZ DER PRODUKTE LESEN SIE BITTE DIE BEDIENUNGSANLEITUNG ODER SCHAUEN SIE UNTER WWW.MARZOCCHI.COM SIGA LAS INSTRUCCIONES CORRECTAS EN EL MANUAL DE USUARIO O EN WWW.MARZOCCHI.COM	**⚠WARNING** **USE ONLY FOR:** • CROSS COUNTRY / ALL MOUNTAIN **DO NOT USE FOR:** • FREERIDE • 4X / DIRT JUMPER • DOWNHILL / EXTREME FREERIDE Misuse or abuse of these forks can result in fork failure, an accident, serious injury or death FOR PROPER USE INSTRUCTIONS SEE OWNERS MANUAL OR WWW.MARZOCCHI.COM PER CORRETTO UTILIZZO RIFERIRSI AL MANUALE D'USO O AL SITO WWW.MARZOCCHI.COM POUR UNE UTILISATION CORRECTE , VEUILLEZ VOUS RÉFÉRER AU MANUEL OU SUR LE SITE WWW.MARZOCCHI.COM FÜR HINWEISE ZUM RICHTIGEN EINSATZ DER PRODUKTE LESEN SIE BITTE DIE BEDIENUNGSANLEITUNG ODER SCHAUEN SIE UNTER WWW.MARZOCCHI.COM SIGA LAS INSTRUCCIONES CORRECTAS EN EL MANUAL DE USUARIO O EN WWW.MARZOCCHI.COM	**⚠WARNING** **USE ONLY FOR:** • ALL MOUNTAIN / FREERIDE **DO NOT USE FOR:** • 4X / DIRT JUMPER • DOWNHILL / EXTREME FREERIDE Misuse or abuse of these forks can result in fork failure, an accident, serious injury or death FOR PROPER USE INSTRUCTIONS SEE OWNERS MANUAL OR WWW.MARZOCCHI.COM PER CORRETTO UTILIZZO RIFERIRSI AL MANUALE D'USO O AL SITO WWW.MARZOCCHI.COM POUR UNE UTILISATION CORRECTE , VEUILLEZ VOUS RÉFÉRER AU MANUEL OU SUR LE SITE WWW.MARZOCCHI.COM FÜR HINWEISE ZUM RICHTIGEN EINSATZ DER PRODUKTE LESEN SIE BITTE DIE BEDIENUNGSANLEITUNG ODER SCHAUEN SIE UNTER WWW.MARZOCCHI.COM SIGA LAS INSTRUCCIONES CORRECTAS EN EL MANUAL DE USUARIO O EN WWW.MARZOCCHI.COM	**⚠WARNING** **USE ONLY FOR:** • 4X / DIRT JUMPER **DO NOT USE FOR:** • ALL MOUNTAIN / FREERIDE • DOWNHILL / EXTREME FREERIDE Misuse or abuse of these forks can result in fork failure, an accident, serious injury or death FOR PROPER USE INSTRUCTIONS SEE OWNERS MANUAL OR WWW.MARZOCCHI.COM PER CORRETTO UTILIZZO RIFERIRSI AL MANUALE D'USO O AL SITO WWW.MARZOCCHI.COM POUR UNE UTILISATION CORRECTE , VEUILLEZ VOUS RÉFÉRER AU MANUEL OU SUR LE SITE WWW.MARZOCCHI.COM FÜR HINWEISE ZUM RICHTIGEN EINSATZ DER PRODUKTE LESEN SIE BITTE DIE BEDIENUNGSANLEITUNG ODER SCHAUEN SIE UNTER WWW.MARZOCCHI.COM SIGA LAS INSTRUCCIONES CORRECTAS EN EL MANUAL DE USUARIO O EN WWW.MARZOCCHI.COM	
TXC	•				
CORSA	•				
MARATHON CORSA	•				
44		•			
33		•			
22	•				
55			•		
4X				•	
DIRT JUMPER				•	
66					•
888					•

Table 1 - *Intended use chart*

FRANÇAIS

I. EMPLOI DU PRESENT MANUEL

I.I Avertissements généraux

ATTENTION!

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

NOTE

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

ATTENTION!

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

ATTENTION!

Le montage incorrect de la suspension sur le cadre du vélo peut compromettre son fonctionnement et entraîner une perte de contrôle du vélo, des accidents et des lésions graves ou mortelles pour le cycliste.

A l'intérieur de ce manuel, vous trouverez continuellement des références à la possibilité qu'un « accident » se produise. Tout accident peut entraîner la perte de contrôle du vélo et provoquer l'endommagement de celui-ci ou de ses composants ou, pire que tout, des lésions graves ou mortelles pour le cycliste ou pour les passants.

L'installation, l'entretien et la réparation du système de suspension requièrent des compétences techniques, des outils adaptés et de l'expérience. De simples notions générales de mécanique peuvent s'avérer insuffisantes pour installer, entretenir ou réparer correctement le système de suspension. Faites faire l'installation et/ou l'entretien du système de suspension exclusivement par un Centre d'Assistance agréé Marzocchi. L'installation, l'entretien ou la réparation incorrects du système de suspension peuvent être à l'origine d'accidents et par conséquent causer des lésions graves, voire mortelles.

Pour toute demande d'information, consultez le site internet www.marzocchi.com. ou contactez directement le Centre d'Assistance agréé Marzocchi le plus proche. Vous pouvez trouver la liste des centres d'assistance sur le site internet www.marzocchi.com

I.II Normes générales de sécurité

Ne modifiez jamais de composants du système de suspension.

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

Apprenez à aller à vélo sans jamais dépasser ni vos capacités ni vos limites. Portez toujours l'équipement de sécurité adéquat et veillez à ce qu'il soit en parfait état.

Un choc, à n'importe quelle vitesse, contre des structures aériennes telles qu'un garage, un pont, des arbres ou d'autres obstacles avec un vélo fixé sur le porte-vélo de la voiture, pourrait endommager le système de suspension.

Si l'inspection de la suspension révèle des déformations, des ruptures ou des dégâts dus à des chocs ou à des contraintes ou des parties pliées, quelle que soit leur ampleur, il faut faire réviser la suspension auprès d'un centre assistance agréé Marzocchi.

En outre, à long terme, le système de suspension est sujet à usure. Par conséquent, il est nécessaire de faire vérifier régulièrement le vélo auprès d'un centre d'assistance agréé Marzocchi pour repérer toute fuite d'huile, fissure, tout ébrèchement, toute déformation ou tout autre signe d'usure.

La fréquence des contrôles dépend de nombreux facteurs : convenez avec un Représentant agréé Marzocchi le programme d'entretien le mieux adapté à vos exigences.

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

Respectez les lois et les dispositions en vigueur dans le pays d'utilisation du vélo ; respectez toujours tous les signaux routiers, les panneaux indicateurs et les dispositions pendant la course.

Portez toujours un casque de protection certifié ANSI, SNELL ou CE. Vérifiez qu'il est de taille adaptée et bien attaché. Utilisez en outre tout l'équipement de sécurité nécessaire à votre style de conduite.

Si vous utilisez votre vélo sur un fond mouillé, rappelez-vous que la puissance de freinage et l'adhérence des pneus sur le terrain, diminuent considérablement. Il devient alors plus difficile de contrôler et d'arrêter le vélo. Redoublez de prudence quand vous conduisez sur fond mouillé, pour éviter tout accident.

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

Portez toujours des vêtements confortables et qui vous rendent bien visibles, avec des couleurs vives, fluorescentes ou brillantes.

Lisez et respectez les instructions et les mises en garde fournies avec le vélo.

I.III Avant toute utilisation

ATTENTION!

N'utilisez votre vélo qu'après avoir effectué les contrôles préliminaires cités ci-après.

Vérifiez que les suspensions ne présentent ni fuites ni traces d'huile qui indiquent un problème. Renversez le vélo et vérifiez s'il y a des fuites d'huile au niveau de la zone au-dessous du té supérieur.

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

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

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

Vérifiez que les roues sont parfaitement centrées. Faites tourner les roues et vérifiez qu'elles n'oscillent pas et qu'elles n'entrent en contact avec aucune partie de la suspension ou les patins des freins pendant la rotation.

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

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

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

II. INSTRUCTIONS POUR L'EMPLOI PRÉVU

II.I Choisissez la suspension la plus indiquée pour votre style de conduite

Les suspensions Marzocchi sont parmi les systèmes de suspension les plus durables et de pointe du marché. Cependant, aucune suspension ne peut être utilisée de manière incorrecte car cela peut provoquer de graves dommages même après quelques heures d'utilisation. Il est essentiel de choisir la suspension la plus indiquée pour chaque pratique et de l'utiliser de manière correcte.

Choisissez la suspension la mieux adaptée à votre style de conduite, en consultant le tableau 1 («intended use chart») de la page 2. Contactez votre revendeur Marzocchi ou adressez-vous directement au constructeur Marzocchi en cas de doutes sur le choix de la suspension correcte.

II.II Identifiez votre style de conduite

Trekking/Cross-Country: Pédalage en sentiers montagneux avec franchissement de petits obstacles comme des cailloux, des racines ou des cavités. La pratique « Trekking/Cross-Country » ne prévoit pas de sauts ou de bonds (sauts de rochers, troncs d'arbre ou saillies) d'aucune hauteur. Ces fourches doivent être utilisées seulement avec des pneus destinés à cette pratique ainsi qu'avec des freins à disque, sur jante ou linéaires avec levier. La dynamo et la sacoche, si présent, doivent être installées aux points expressément prévus sur la fourche.

Cross Country/All Mountain: Cette pratique est réservée aux cyclistes Cross Country experts car elle prévoit des pentes plutôt raides et des obstacles de niveau moyen. Les fourches Cross Country/All Mountain ne doivent être utilisées qu'avec des freins sur jante ou linéaires avec levier ou bien avec des freins à disque, des cadres, des roues et d'autres composants expressément conçus pour cette pratique. Les freins doivent être fixés aux points expressément prévus sur la fourche. Aucune modification sur la fourche pour la fixation d'autres éléments ne doit être effectuée.

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

4X/Dirt Jumper: Cette pratique sur piste de type "BMX" ou "motocross" est réservée aux cyclistes experts car elle comporte des sauts et le franchissement «d'obstacles artificiels » voire construits par l'homme ou d'autres structures fixes, ou la course le long d'une piste consistant en obstacles formées de tas de terre, que le cycliste doit surmonter en sautant ou en se penchant à vive allure. Ce type de fourche doit être utilisé seulement avec des freins à disques, des cadres, des roues et d'autres composants expressément conçus pour cette pratique. Les freins à disques doivent être fixés aux points expressément prévus sur la fourche. Aucune modification sur la fourche pour la fixation d'autres éléments ne doit être effectuée.

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

ATTENTION!

Toute erreur dans le franchissement d'un obstacle le long du parcours ou toute erreur d'arrivée au sol après un saut ou après s'être lancé, peut provoquer la rupture de la suspension et, par conséquent, la perte de contrôle du vélo et occasionner des accidents graves ou mortels pour le cycliste.

Apprenez comment éviter les obstacles parsemés au sol. Les chocs contre des obstacles tels que des rochers, des troncs d'arbre et des creux présents le long du parcours provoquent des contraintes sur la suspension pour lesquelles elle n'a pas été conçue. Même l'atterrissage incorrect après un saut soumet la suspension à des contraintes qu'elle n'est pas en mesure d'absorber.

Les sauts et les bonds ne sont admis qu'en présence d'une passerelle ou d'une rampe de descente qui aide le vélo à absorber la force d'impact et à condition que les deux roues touchent le sol au même instant. Tout autre type d'atterrissage est dangereux et peut entraîner des accidents ou endommager le produit.

Assurez-vous que l'inclinaison et la longueur de la passerelle ou de la rampe de descente sont adéquates à la hauteur de laquelle vous allez sauter ou d'où vous allez vous lancer et à vos propres capacités.

1. INTRODUCTION

1.1 Conventions

1.1.1 Orientation de la fourche

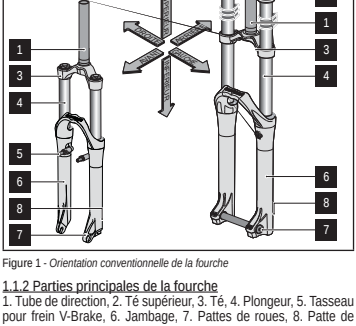


Figure 1 - *Orientation conventionnelle de la fourche*

1.1.2 Parties principales de la fourche

1. Tube de direction, 2. Té supérieur, 3. Té, 4. Plongeur, 5. Tasseau pour frein V-Brake, 6. Jambage, 7. Pattes de roues, 8. Patte de frein à disque

2. INFORMATIONS TECHNIQUES

2.1 Ressorts

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

2.2 Système d'amortissement

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

ATTENTION!

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

TST MICRO (Terrain Selection Technology With Micro Adjuster)

TST Micro est l'évolution suprême des systèmes hydrauliques à cartouche fermée TST. Le bouton noir situé dans la partie inférieure du tube permet le réglage du rebond. Le bouton supérieur de couleur rouge permet l'activation du système Micro pour le réglage de la compression. Le réglage Micro (bouton doré sur la partie supérieure du levier) règle le seuil d'intervention de l'hydraulique en compression en adaptant le comportement de la suspension au type de terrain à parcourir. Sur certains modèles, le système MICRO est activable à travers la commande à distance sur le guidon.

TST 5 (5 position Terrain Selection Technology)

Le système TST5 utilise une cartouche scellée avec un réservoir de compensation en caoutchouc. La cartouche TST5 dispose d'un dispositif de réglage inférieur de couleur noire pour le réglage de l'amortissement au retour et d'un dispositif de réglage supérieur de couleur rouge pour l'étalonnage de la compression. Les 5 réglages présélectionnés permettent un étalonnage rapide et efficace de la compression ; la 5e position du dispositif de réglage « CL » correspond au blocage. Sur certains modèles, le blocage du système TST5 est actionnable à travers la commande à distance sur le guidon.

TST2 (2 position Terrain Selection Technology)

Le TST 2 est la version de base des systèmes TST: Le bouton inférieur de couleur noire permet le réglage du rebond. Le bouton supérieur de couleur rouge permet d'activer et de désactiver le blocage, assurant ainsi une conduite agréable sur tous les types de terrain. Sur certains modèles, le blocage est actionnable à travers la commande à distance sur le guidon.

LO (Lock Out)

La cartouche LO permet le réglage de l'amortissement en compression. La position CLOSE permet le blocage de la fourche (en maintenant une course de 20 mm) facilitant ainsi le pédalage dans les montées difficiles. Sur certains modèles, le système LO est actionnable à travers la commande à distance sur le guidon.

RC3 (3rd Generation Rebound/Compression Cartridge - Open Bath)

Il s'agit de la technologie Open Bath Marzocchi la plus avancée. Le système d'amortissement RC3 assure la plus grande liberté de réglage pour une conduite performante et libre. Le contrôle de la détente est réglable à travers le bouton de couleur noire présent dans la partie supérieure. Le système Position Sensitive Compression permet le contrôle automatique des grandes vitesse et des vitesses réduites durant l'enfoncement à travers le bouton de réglage de la compression de couleur rouge situé dans la partie inférieure du tube.

RV (Rebound Valve - Open Bath)

L'amortisseur RV est l'évolution des systèmes Open Bath SSVF parfaitement testés. Le système contrôle la vitesse de la détente. A travers un étalonnage adéquat du dispositif de réglage de couleur noire présent dans la partie inférieure du tube, on maintient la roue au contact du terrain dans toutes les conditions de conduite.

IRA (Internal Rebound Adjuster - open bath)

Le système IRA, semblable au système RV, contrôle la vitesse de la détente en maintenant la roue au contact du terrain dans toutes les conditions de conduite. Le dispositif de réglage se trouve à l'intérieur de la cartouche et l'étalonnage peut être effectué au moyen de la clé de réglage.

R (Rebound Cartridge)

La cartouche R est le système hydraulique à cartouche ouverte. Le système R permet le contrôle et le réglage de la détente à travers le bouton de couleur noire situé dans la partie supérieure.

Fixed Damping

La cartouche a rebond fixe est la version simplifiée du système R. La cartouche a rebond fixe permet le contrôle hydraulique de la détente utilisant un étalonnage fixe.

SFA (Single Function Air)

Grâce à une seule valve de l'air Schrader dans la partie inférieure du tube, la cartouche pneumatique SFA permet un réglage simple et parfait de la pression dans la chambre à air positive. La pression de la chambre négative s'équilibre automatiquement, garantissant, dans toute condition d'utilisation et d'étalonnage, un « seuil de déclenchement » optimal.

ATA (Air Travel Adjust)

La cartouche pneumatique ATA présente les fonctionnalités du système SFA : facilité d'étalonnage à travers une seule valve de l'air présente dans la partie inférieure et équilibrage automatique de la pression de la chambre négative. En outre, à travers la rotation du bouton ATA argenté situé dans la partie supérieure du tube, la cartouche ATA permet de régler la course et la hauteur de la fourche dans une infinité de positions à l'intérieur d'une gamme de 40 mm. Le bouton ATA est équipé d'un système qui évite la variation accidentelle de la course sur les parcours les plus difficiles.

ATA With PAR (Air Travel Adjust With Progressive Air Resistence)

La cartouche pneumatique ATA avec PAR est la nouvelle cartouche AIR dédiée aux fourches FR et DH.

A travers la rotation du bouton ATA argenté situé dans la partie supérieure du tube, le système ATA avec PAR permet le réglage de la course et de la hauteur de la fourche dans une infinité de positions à l'intérieur d'une gamme de 40 mm. Le bouton ATA est équipé d'un système qui prévient la variation accidentelle de la course sur les parcours les plus difficiles.

La valve de l'air Schrader, présente sous le bouton ATA dans la partie supérieure du tube, permet le réglage de la pression dans la chambre à air positive. La chambre négative s'équilibre automatiquement garantissant, dans toute condition d'utilisation et d'étalonnage, un « seuil de déclenchement » optimal.

La valve présente dans la partie inférieure règle la chambre secondaire qui permet de modifier la courbe de progression et de contrôler la fin de course. On dispose donc d'un double ressort pneumatique qui permet une infinité d'étalonnages pour créer une courbe de compression la plus semblable possible au ressort hélicoïdal avec en plus l'avantage de pouvoir modifier la dureté sans le remplacement du ressort.

CV (Compression Valve - open bath)

L'amortisseur CV est l'évolution des systèmes Open Bath SSVF parfaitement testés. Le système contrôle la compression. Le dispositif de réglage de couleur rouge présent dans la partie inférieure du tube permet le réglage du freinage de hydraulique en compression.

VA (Volume Adjuster - open bath)

A travers le dispositif de réglage VA (présent dans les cartouches RC3 pour 888), tout rider peut régler le volume d'air à l'intérieur de la fourche simplement en tournant le bouton VA. La variation du volume à l'intérieur de la fourche équivaut à une modification virtuelle des niveaux d'huile. Par une simple rotation de la bague de réglage, on réduit le volume d'air obtenant une progressivité supérieure, équivalant à une augmentation du volume d'huile à l'intérieur.

2.3 Lubrification et refroidissement

Les fourches peuvent utiliser différentes technologies pour la lubrification et le refroidissement.

Dans les systèmes Open Bath (cuve ouverte), l'huile présente à l'intérieur du tube, est non seulement un élément indispensable pour le fonctionnement hydraulique, mais elle répond à toutes les exigences de lubrification et de refroidissement des pièces de coulissement interne. En outre, le volume de l'huile, s'il change par rapport aux niveaux préconisés, constitue un élément supplémentaire d'étalonnage, permettant de modifier la progressivité du système de suspension. Le système Open Bath permet, par rapport aux systèmes à cartouches scellées, une réduction des interventions de lubrification de l'intérieur des organes coulissants.

Le système Open Bath assure une excellente lubrification dès le premier « enfoncement » de la fourche et dans toute condition d'utilisation et climatique.

Sur les systèmes à cartouche scellée (TST, R, SFA et ATA), la lubrification des pièces coulissantes est assurée par l'huile de lubrification présente à l'intérieur du tube.

Pour assurer une excellente lubrification, une petite quantité d'huile suffit, permettant une réduction du poids par rapport aux systèmes Open Bath. Ce lubrifiant ne permet pas l'étalonnage et les niveaux préconisés doivent donc être scrupuleusement respectés.

On obtient la meilleure lubrification durant l'utilisation, quand les contraintes et les enfoncements de la fourche permettent à l'huile

de monter par « battement » depuis le fond du tube pour atteindre et lubrifier les bagues.

Pour les fourches qui utilisent ce système, on conseille une lubrification supplémentaire des bagues d'étanchéité suivant les procédures préconisées, pour améliorer les performances à « froid » et après des périodes d'inactivité.

Sur les modèles entry level, les éléments internes de coulissement sont lubrifiés à la graisse.

2.4 Bagues de glissement et joints d'étanchéité

Le guide des plongeurs à l'intérieur des fourreaux est réalisé avec deux bagues équipées d'une pièce rapportée en Téflon® sans aucun frottement de départ.

Sur les nouvelles fourches, la facilité proverbiale de coulissement des modèles Bomber a été dépassée grâce à l'emploi de nouvelles bagues et de nouveaux joints d'étanchéité en mesure d'offrir un coefficient de frottement inférieur à 30% et des performances constantes dans le temps. Lorsque la bicyclette est à l'arrêt, la sensation est celle d'un petit mouvement entre les tubes et les fourreaux ; en réalité, il s'agit d'un espace indispensable pour la lubrification constante des éléments de coulissement et il n'est donc plus perceptible durant l'utilisation. En effet, durant l'utilisation, l'huile occupe l'espace entre les bagues et les tubes, offrant une facilité de coulissement inégalable.

A l'extrémité supérieure du monolithe, se trouve un groupe de joints d'étanchéité composé d'une bague spéciale à double lèvre et d'un cache-poussière. Le groupe des joints d'étanchéité évite les fuites d'huile et la pénétration d'agents contaminants dans le lubrifiant et dans les cartouches hydrauliques.

3. INSTALLATION

3.1 Installation sur le cadre

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

ATTENTION!

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

L'interférence du fourreau avec la base et le jeu entre le fourreau et le châssis sont des facteurs particulièrement critiques pour la sécurité de l'utilisateur. C'est pour cette raison que l'entretien et l'installation doivent être faits exclusivement dans un centre d'assistance technique agréé qui possède le matériel technique et les connaissances nécessaires.

ATTENTION!

Sur les modèles à double té MY 2009 MARZOCCHI, le té inférieur est fixé aux plongeurs par des vis. Dans ce cas, il faut respecter les instructions suivantes pendant l'installation.

En présence de zones au diamètre surdimensionné sur les plongeurs, la fixation des tés de direction doit être effectuée seulement dans la zone sombre illustrée en Figure 2A.

En présence d'une encoche de repérage sur les plongeurs, la partie supérieure du té inférieur doit être installée au-dessus de cette encoche, au-dessus de l'encoche MIN et au-dessous de l'encoche MAX

La distance entre le pneu gonflé et la partie inférieure du té de direction inférieur, avec la fourche en fin de course, doit être au moins 4 mm.

Sur les fourches à double té, la longueur maximale du tube de direction entre les deux tés (voir Figure 2B) doit résulter inférieure aux valeurs (H) du Tableau 1.

NOTE

Les adhésifs sont protégés par une pellicule de protection qui doit être retirée avant l'utilisation.

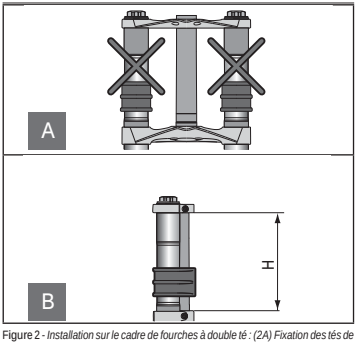


Figure 2 - *Installation sur le cadre de fourches à double té : (2A) Fixation des tés de direction, (2B) Longueur maxi du tube de direction entre les deux tés.*

Modèle	Longueur maxi du tube de direction entre les deux tés
888 (sauf 888 RV)	160 mm (180 mm avec plaque supérieure en haut, en option)
888 RV	158 mm

Tableau 1 - *Longueur maxi du tube de direction entre les deux tés*

3.2 Installation du système de freinage

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

ATTENTION!

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

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

⚠ ATTENTION!

Le filetage des pivots (voir 2A, 2B - Tableau 2) est traité avec un revêtement anti-dévissement. Les pivots montés, puis enlevés, ne doivent plus être utilisés car ils perdent ce type de traitement.

⚠ ATTENTION!

Vérifiez, avant tout emploi, que le câble de commande du frein à disque est bien fixé à son support (voir 2E, 2F,2G et 2H - Tableau 2).

⚠ ATTENTION!

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

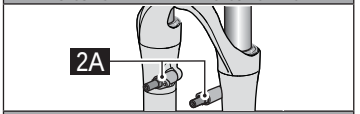
⚠ ATTENTION!

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

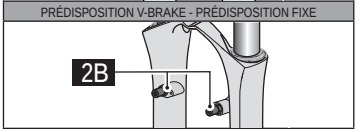
⚠ ATTENTION!

Les vis de fixation de l'étrier du frein à disque doivent avoir un filet de 10 mm au moins serré sur le support du frein du monolithe de la fourche. S'assurer que les vis de fixation ne sont pas endommagées ; de plus, s'assurer qu'elles sont bien serrées en utilisant une clé dynamométrique, conformément aux indications du constructeur du système de freinage. De toute façon, le serrage ne doit pas dépasser le couple max. de 10 Nm.

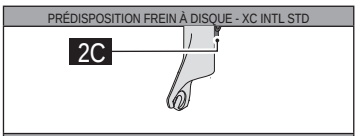
PRÉDISPOSITION V-BRAKE - PRÉDISPOSITION AMOVIBLE



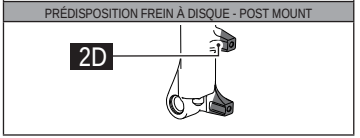
PRÉDISPOSITION V-BRAKE - PRÉDISPOSITION FIXE



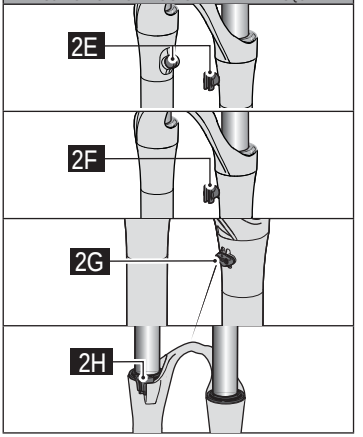
PRÉDISPOSITION FREIN À DISQUE - XC INTL STD



PRÉDISPOSITION FREIN À DISQUE - POST MOUNT



SUPPORTS DE GAINES SYSTÈME FREIN À DISQUE



Fourche	Prédisposition V-Brake	Prédisposition V-Brake frein à disque	Dimension maxi disque [1]
TXC	Type Fixe (voir Figure 2B)	XC INTL STD 6" + Frein tambour (voir Figure 2C)	6"
MARATHON CORSA LT - 22	Prédisposition amovible (voir Figure 2A) [2]	Post Mount 6" (voir Figure 2D / 2E)	7"
CORSA - 44 - 33 versions Standard Drop Out (sauf Corsa Cento et 44 ATA Micro)		Post Mount 6" (voir Figure 2D / 2E)	8"
CORSA - 44 versions Standard Drop Out (uniquement Corsa Cento et 44 ATA Micro)	NON	Post Mount 6" (voir Figure 2D/ 2F)	8"
CORSA - 44 - 33 versions QR15		Post Mount 6" (voir Figure 2D / 2G)	8"
4X - 55 - DIRT JUMPER		Post Mount 6" (voir Figure 2D / 2G)	8"
66 - 888 (sauf 888 RV)		Post Mount 8" (voir Figure 2D / 2G)	9"
888 RV		Post Mount 6" (voir Figure 2D / 2H)	8"

Tableau 2 - *Installation du système de freinage*

[1] L'installation du disque n'est permise qu'avec adaptateur spécifique fourni par le fabricant du système de freinage. - [2] Les axes V-brake ne sont pas fournis en standard (code accessoire : 850996/C).

3.3 Montage de la roue

Fourche	Dimensions maxi de la roue
CORSA - MARATHON CORSA - 44 - 33 - 22	2,2" x 26"
4X - 55 - 66 - 888 - DIRT JUMPER	2,8" x 26"
TXC	2,0" x 28"

Tableau 3 - *Dimensions maxi de la roue*

Si vous installez des roues aux dimensions supérieures à celles indiquées dans le Tableau 3, vérifiez que:

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

3.4 Système de fixation de l'axe de la roue

La fixation de l'axe de la roue sur la fourche peut être réalisé de manière standard avec pattes de fixation avancées traditionnelles ou avec un axe passant de 20 mm de diamètre ou avec un axe à serrage rapide QR.

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

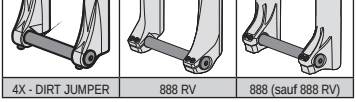
Le nouveau système à serrage rapide QR permet d'unir rigidité et facilité d'installation.

PATTE DE FIXATION STANDARD



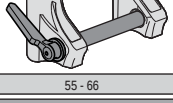
CORSA - MARATHON CORSA - 44 - 33 - 22 - DIRT JUMPER - TXC

AXE PASSANT Ø 20 MM



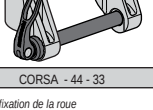
4X - DIRT JUMPER	888 RV	888 (sauf 888 RV)

AXE À SERRAGE RAPIDE QR20



55 - 66

AXE À SERRAGE RAPIDE QR15



CORSA - 44 - 33

Tableau 4 - *Systèmes de fixation de la roue*

3.4.1 Montage de la roue sur les fourches standard

CORSA	MARATHON CORSA	44
33	22	DIRT JUMPER
TXC		

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

Vérifiez l'alignement correct fourche-roue en comprimant plusieurs fois la fourche. La roue ne doit pas entrer en contact ou s'approcher d'aucune partie de la fourche.

Soulevez la partie avant du vélo et faites tourner plusieurs fois la roue pour vérifier qu'elle est bien alignée et espacée par rapport au frein à disque ou aux patins des freins « Vbrake ». Pour les spécifications correctes, consultez le mode d'emploi du système de freinage.

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

4X	DIRT JUMPER

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

- Placez la roue entre les deux fourreaux.
- Alignez le centre de la roue avec les deux axes de la roue (voir 3A - Figure 3).
- Introduisez l'axe à travers le bas de fourche droit, la roue et le bas de fourche gauche (voir 3A - Figure 3).
- Serrez l'axe au couple prévu (15±1 Nm) en agissant sur le bouchon correspondant (voir 3B - Figure 3) avec une clé Allen de 6 mm.
- Vérifiez l'alignement correct fourche-roue en comprimant plusieurs fois la fourche. La roue ne doit pas entrer en contact ou s'approcher d'aucune partie de la fourche. Ensuite soulevez la partie avant du vélo et faites tourner plusieurs fois la roue pour vérifier son alignement correct avec le frein à disque. La roue ne doit osciller ni latéralement ni verticalement. Pour les spécifications correctes, consultez le mode d'emploi du système de freinage.
- Serrez les vis situées sur les deux dispositifs de blocage au couple prévu (6±1 Nm) avec une clé Allen de 4 mm (voir 3C - Figure 3).

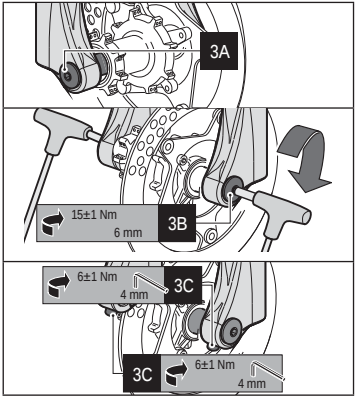


Figure 3 - *Installation de la roue sur les fourches ø32 avec axe passant ø20 mm*

3.4.3 Montage de la roue sur fourches ø35 / ø38 mm avec axe passant ø 20 mm

888

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

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

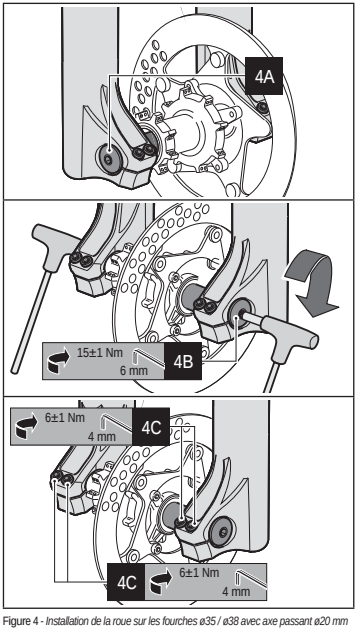


Figure 4 - *Installation de la roue sur les fourches ø35 / ø38 avec axe passant ø20 mm*

3.4.4 Montage de la roue sur fourches avec axe à serrage rapide QR20 (tous les modèles 55 et 66)

55	66

L'axe de la roue du système QR20 permet une pose et une dépose de la roue avant sur la fourche plus rapide et sans l'utilisation d'outils.

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

ATTENTION!

Ne pas serrer l'axe sans avoir préalablement placé le moyeu entre les supports de la roue de la fourche.

- Placez la roue entre les deux fourreaux.
- Alignez le centre de la roue avec les deux axes de la roue (voir 5A - Figure 5).
- Introduire l'axe à travers le support droit de la roue. (voir 5A - Figure 5).
- Traverser le trou au centre du moyeu jusqu'à la butée avec le support gauche de la roue.
- En agissant sur le levier situé à l'extrémité de l'axe, le visser jusqu'à ce qu'on entende le « déclic » (voir 5B - Figure 5), de manière à ce que la roue soit correctement fixée à la fourche.

ATTENTION!

Le « déclic » inique que le couple de serrage préétabli est atteint, l'axe doit toujours être vissé jusqu'à ce qu'on entende au moins un « déclic ».

- L'axe est équipé d'un embrayage qui en contrôle le serrage. Ainsi, si nécessaire, continuer à visser jusqu'à ce que le levier de décrochage soit orienté dans la position souhaitée, pour qu'il ne subisse pas de chocs durant l'utilisation. A chaque changement de position, on entendra un « déclic ». Durant cette procédure, ne pas dévisser l'axe, sauf pour déposer la roue.
- Vérifiez l'alignement correct fourche-roue en comprimant plusieurs fois la fourche. La roue ne doit pas entrer en contact ou s'approcher d'aucune partie de la fourche. Ensuite soulevez la partie avant du vélo et faites tourner plusieurs fois la roue pour vérifier son alignement correct avec le frein à disque. La roue ne doit osciller ni latéralement ni verticalement. Pour les spécifications correctes, consultez le mode d'emploi du système de freinage.
- Pour la dépose de la roue, il suffit d'effectuer les opérations en sens inverse, sans oublier de placer vers l'intérieur la dent de sécurité de l'axe (voir 5C - Figure 5) pour parvenir à extraire l'axe.

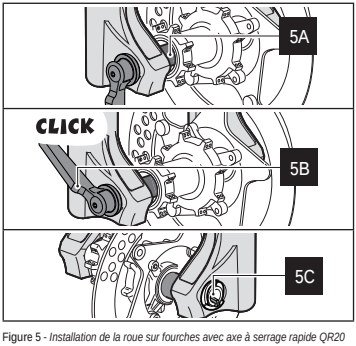


Figure 5 - *Installation de la roue sur fourches avec axe à serrage rapide QR20*

3.4.5 Montage de la roue sur fourches avec axe à serrage rapide QR15 (modèles Corsa, 44 et 33)

CORSA	44	33

Les modèles Course, 44 et 33 peuvent être équipés d'un système de retenue de la roue QR15.

L'axe de la roue du système QR15 permet une pose et une dépose de la roue avant sur la fourche très rapide et sans l'utilisation d'outils

La procédure de blocage de la roue est aussi simple que celle du QR pour les roues standard avec un axe de 9 mm.

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

- Placez la roue entre les deux fourreaux.
- Aligner le centre de la roue entre les deux supports de la roue (voir 6A - Figure 6).
- Introduire l'axe à travers le support droit de la roue.
- Traverser le trou au centre du moyeu jusqu'à la butée de l'écrou de serrage de l'axe présent dans le pied gauche de support.
- En maintenant le levier de blocage parallèle à l'essieu, visser l'axe sur l'écrou, ou indifféremment l'écrou sur l'axe (voir 6B - Figure 6). Durant le vissage, ne pas utiliser le levier de blocage de l'axe pour augmenter le couple de serrage.
- En agissant sur le levier gauche de retenue situé à l'extrémité de l'axe, bloquer le levier (voir 6C - Figure 6) ; la roue sera ainsi correctement fixée à la fourche.
- Vérifier que le levier de décrochage se trouve dans une position qui assure la fixation correcte de l'axe et qui lui évite tout choc durant l'utilisation (voir 6C - Figure 6).
- Vérifiez l'alignement correct fourche-roue en comprimant plusieurs fois la fourche. La roue ne doit pas entrer en contact ou s'approcher d'aucune partie de la fourche. Ensuite soulevez la partie avant du vélo et faites tourner plusieurs fois la roue pour vérifier son alignement correct avec le frein à disque. La roue ne doit osciller ni latéralement ni verticalement. Pour les spécifications correctes, consultez le mode d'emploi du système de freinage.

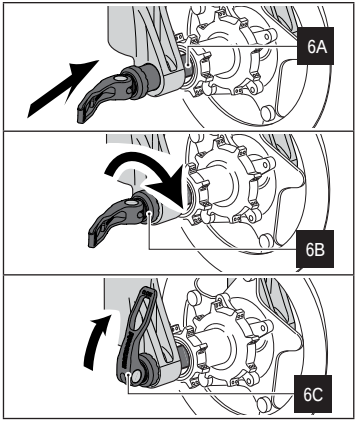


Figure 6 - *Installation de la roue sur fourches avec axe à serrage rapide QR15*

3.5 Installation du garde-boue

888 RV

Le garde-boue peut être fourni avec la fourche ou acheté séparément.

Le montage du garde-boue doit être effectué en interposant la petite bague de renfort entre la vis et le garde-boue (voir 7A - Figure 7) et en serrant la vis au couple prévu (6±1 Nm) avec une clé fixe de 8 mm (voir 7B - Figure 7).

ATTENTION!

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

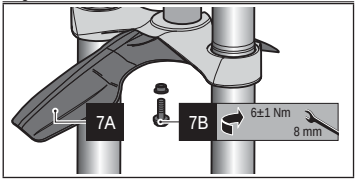


Figure 7 - *Installation du garde-boue*

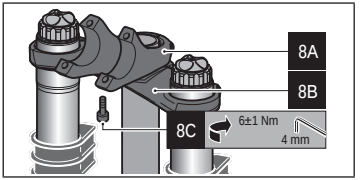
3.6 Installation du support du cintre sur les modèles à double té

888

Pour l'installation du support du cintre, respectez rigoureusement les instructions ciaprès:

- Installez le segment de montage inférieur du support du cintre sur le té de direction supérieur (voir 8A et 8B - Figure 8).
- Veillez à centrer les trous de tous les éléments.
- Bloquez le segment de montage inférieur du support sur le té de direction supérieur en serrant les vis au couple de serrage prévu (6±1 Nm) avec une clé Allen de 4 mm (voir 8C - Figure 8).
- Installez le cintre en le centrant dans le segment de montage inférieur du support (voir 8D - Figure 8).
- Installez le segment de montage supérieur du support sur le cintre (voir 8E - Figure 8).
- Veillez à centrer les trous des segments de montage supérieur et inférieur.
- Bloquez le cintre en serrant les vis au couple prévu (6±1 Nm) avec une clé Allen de 4 mm (voir 8F - Figure 8).

Pour l'installation de cintres au diamètre différent, il est possible d'installer des « réductions » autour du cintre (entre le cintre et les deux segments de montage) pour maintenir celui-ci en position (voir 8G - Figure 8).



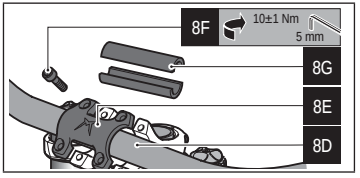


Figure 8 - *Installation du support du cintre*

4. TABLEAUX RÉCAPITULATIFS

	Réglage initiale			Système hydraulique													
Fourches	Préch. ressort avec dísp. réglage mécanique	Précharge du ressort avec air / Air Précharge	Air positif	VA	TST MICRO	TST5	TST2	LO	RC3	IRA	RV	R	Fixed Damping	ATA with PAR	ATA	SFA	CV
CORSA CENTO					Ga.											Dr.	
CORSA TST2			Ga.				Dr.										
CORSA LO			Dr.					Ga.									
MARATHON CORSA LT			Ga.			Dr.											
44 ATA MICRO					Ga.										Dr.		
44 ATA							Dr.								Ga.		
44 TST2			Ga.				Dr.								.		
44 LO			Dr.					Ga.									
33 TST2	Ga.						Dr.										
33 LO	Dr.							Ga.									
33 R	Dr.											Ga.					
22 LO	Dr.							Ga.									
22 R	Dr.											Ga.					
55 ATA MICRO					Ga.									Dr.			
55 RC3		Ga.							Dr.								
55 ATA							Dr.								Ga.		
55 TST2		Ga.					Dr.										
55 R		Dr.										Ga.					
55 RS	Dr.											Ga.					
4X WOLRLD CUP			X2						Ga.								
DIRT JUMPER 1		Dr.										Ga.					
DIRT JUMPER 2		Dr.										Ga.					
DIRT JUMPER 3	Dr.												Ga.				
66 ATA									Ga.					Dr.			
66 RC3	Dr.	Ga.							Ga.								
66 RCV		Ga.									Ga.						Dr.
888 ATA WORLD CUP				Ga.					Ga.					Dr.			
888 RC3 WORLD CUP	Dr.			Ga.					Ga.								
888 RC3	Dr.			Ga.					Ga.								
888 RCV											Ga.						Dr.
888 RV											Ga.						
TXC LO			Dr.					Ga.		Dr.							
TXC 1			X2							Dr.							
TXC 2	Ga.		Dr.							Dr.							

Tableau 5 - *Dispositifs de réglage des fourches*

X2	Réglage sur les deux jambages
Dr.	Réglage sur le jambage droit
Ga.	Réglage sur le jambage gauche

Tableau 6 - *Légende Tableau*

ATTENTION!

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

Opérations d'entretien général	Emploi	
	Intensif	Normal
Vérification du serrage des boulons au couple prévu	Avant chaque emploi	
Nettoyage de la fourche	Après chaque emploi	
Contrôle de la pression de l'air	Avant chaque sortie	10 heures
Nettoyage et graissage des joints d'étanchéité	Après chaque emploi	Toutes les 2 sorties
Contrôle des joints d'étanchéité	25 heures	50 heures
Vidange de l'huile	50 heures	100 heures
Changer la cartouche d'huile	25 heures	50 heures
Changer les joints d'étanchéité de la fourche/ cartouchee	50 heures	100 heures

Tableau 7 - *Entretien périodique*

Elément à serrer	Couple de serrage (Nm)
Axes de blocage V-brake	9 ± 1
Bouchons supérieurs fourche	10 ± 1
Vis de fixation molettes de réglage	2 ± 0,5
Ecrous de fond blocage groupes amortisseurs/ cartouches	10 ± 1
Vis de fond blocage groupes amortisseurs	10 ± 1
Vis de fixation garde-boue (888 RV)	6 ± 1
Vis de fixation support cintre (888)	6 ± 1
Vis de fixation té de direction inférieur (888)	6 ± 1
Vis de fixation té de direction inférieur (888)	6 ± 1
Vis axe roue	15 ± 1
Vis Allen fixation axes roues	6 ± 1

Tableau 8 - *Couple de serrage*

Les pressions d'utilisation de la fourche varient suivant l'utilisation et la géométrie du vélo ainsi que le poids et les préférences du pilote. Par conséquent, les données collectées dans ce tableau doivent être considérées comme un guide rapide utile pour un premier réglage.

Pour le calibrage, on conseille d'utiliser une pompe à basse pression (Code : R4208/C) ou à haute pression (Code : R4209/C). Pour tous les réglages inférieurs à 7 bars (100 psi), on conseille d'utiliser une pompe à basse pression garantissant une plus grande précision de réglage.

ATA with PAR				
Poids du cycliste	kg	< 70	70 ÷ 90	> 90
	lbs	< 155	155 ÷ 200	> 200
Pression de l'air PAR	bar	6 ÷ 8	7 ÷ 9	8 ÷10
	psi	90 ÷ 120	105 ÷ 135	120 ÷ 150
Pression de l'air ATA	bar	3 ÷ 5	4 ÷ 6	5 ÷ 7
	psi	45 ÷ 75	60 ÷ 90	75 ÷ 105

- La valve ATA se trouve sous le bouton gris du réglage de la course. Le bouton est clipsé par pression et on l'enlève en le tirant vers le haut.
- La valve PAR se trouve dans la parte inférieure du fourreau, protégée par un capuchon rouge.

Le système offre à l'utilisateur une grande liberté de réglages à condition qu'il respecte les indications suivantes

- Dégonfler complètement la chambre ATA (supérieure) avant de régler la pression de la chambre PAR (inférieure).
- Toujours gonfler en premier la chambre inférieure (PAR).
- Maintenir une pression de la chambre inférieure (PAR) supérieure d'au moins un bar à la chambre ATA.
- Ne pas dépasser 12 bars de pression.
- En augmentant la pression de la chambre supérieure, on réduit le SAG (abaissement initial) ; vice versa, en réduisant la pression, le SAG augmente.
- En augmentant la pression de la chambre PAR, la progressivité augmente sur la fin de course.
- Ne pas utiliser la valve de l'air présente sur le côté RC3 pour le réglage, mais éventuellement pour décharger la pression qui peut s'accumuler à l'intérieur du fourreau durant l'utilisation (dégazage).

ATA / SFA				
Poids du cycliste	kg	< 70	70 ÷ 90	> 90
	lbs	< 150	150 ÷ 200	> 200
Pression de l'air ATA	bar	6 ÷ 8	7 ÷ 9	8 ÷ 10
	psi	90 ÷ 120	105 ÷ 135	120 ÷ 150

On règle la pression de la chambre ATA / SFA au moyen de la valve présente dans la partie inférieure de la cartouche.

La valve de réglage est protégée par un bouchon noir ou par un capuchon rouge. Pour enlever la protection, dévisser le bouchon.

4X		
Pression de l'air	bar	1,5 ÷ 3,5
	psi	22 ÷ 52

On règle la pression de l'air au moyen des valves présentes dans la parte supérieure de la fourche.

Pour accéder à la valve du fourreau droit, il suffit de dévisser le bouchon noir.

La valve du fourreau gauche est protégée par un bouchon en caoutchouc, appliqué par légère pression. Pour le gonflage de la chambre à air, il est indispensable d'utiliser le réducteur spécifique (code: 5321530/C).

Dirt Jumper 1 - Dirt Jumper 2		
Pression de l'air	bar	1÷ 3
	psi	15 ÷ 45

On règle la pression de l'air au moyen de la valve présente dans la parte supérieure du fourreau droit.

Pour accéder à la valve, il suffit de dévisser le bouchon noir.

Corsa LO - Marathon Corsa LT - 44 LO - 44 TST2				
Poids du cycliste	kg	<70	70 ÷ 90	> 90
	lbs	< 155	155 ÷ 200	> 200
Pression de l'air	bar	2 ÷ 4	2,5 ÷ 3,5	3 ÷ 5
	psi	30 ÷ 60	37 ÷ 52	45 ÷ 75

On règle la pression de l'air au moyen de la valve présente dans la parte supérieure du fourreau.

Pour accéder à la valve, il suffit de dévisser le bouchon.

Les Marathon Corsa LT peuvent être munis d'une valve, sur le côté TST5. Celle-ci ne peut pas être utilisée pour le calibrage, mais pour décharger la pression qui peut s'accumuler à l'intérieur du fourreau durant l'utilisation.

55 R -55 TST2 - 55 RC3				
Poids du cycliste	kg	<70	70 ÷ 90	> 90
	lbs	< 155	155 ÷ 200	> 200
Pression de l'air	bar	0 ÷ 1	1 ÷ 2	2 ÷ 3
	psi	0 ÷ 15	15 ÷ 30	30 ÷ 45

On règle la pression de l'air au moyen de la valve présente dans la parte supérieure du fourreau.

Pour accéder à la valve, il suffit de dévisser le bouchon.

66 RCV - RC3		
Pression de l'air	bar	0 ÷ 1
	psi	0 ÷ 15

On règle la pression de l'air au moyen de la valve présente dans la parte supérieure du fourreau.

Sur la version RCV, utiliser la valve présente sur le fourreau gauche, protégée par un bouchon rouge. On enlève le bouchon en le dévissant.

Sur la version RC3, utiliser la valve présente sur le fourreau gauche, protégée par un bouchon gris. On enlève le bouchon en le dévissant. Pour le gonflage de la chambre à air, il est indispensable d'utiliser le réducteur spécifique (code: 5321530/C).

Tableau 9 - *Pression de l'air suggérée*

5 GARANTIE

5.1 Garantie pour les pays de l'Union Europeenne

Marzocchi garantit que le système de suspension est exempt de défauts de conformité originale pour une période de deux (2) années à compter de la date d'achat, en conformité avec les dispositions des normes européennes. La facture originale d'achat ou, si présent, le certificat de garantie affichant la date et le timbre du Revendeur Marzocchi, joint au produit, fait preuve de la date de début de la garantie et du lieu où le produit a été acheté. Au cas où l'acheteur constaterait un défaut de conformité dans la période susvisée, il devra retourner le produit au Revendeur Marzocchi, en décrivant le défaut et les raisons de sa requête d'intervention sous garantie. Le revendeur préviendra l'acheteur lorsque le produit a été réparé ou remplacé.

5.1.1.1 EXCLUSIONS: La présente garantie ne couvre pas les dommages intervenus après l'achat et dus à des accidents, à des modifications, à la négligence, à un emploi impropre ou incorrect ou abusif, à toute réparation effectuée de façon incorrecte ou au remplacement de pièces et accessoires par d'autres non conformes aux spécifications fournies par Marzocchi S.p.A., à toute modification non conseillée ni approuvée par écrit par Marzocchi S.p.a., à toute activité "acrobatique", sauts acrobatiques, ascensions, compétitions, utilisation commerciale, utilisation compétitive, utilisation en parcs pour VTT ou BMX, utilisation sur des pistes pour BMX et/ou à l'usure et à la détérioration normale dérivant de l'utilisation du système de suspension et en général toutes les non-conformités successives, dérivant du manque de respect des prescriptions contenues dans le Manuel de l'Utilisateur relatif à ce produit.

La présente garantie ne couvre pas les composants et les substances sujets à l'usure et à la détérioration normale tels que l'huile, les joints d'étanchéité, les cache-poussière et les bagues car celles-ci ne constituent pas de cas de non conformité originale. La présente garantie est caduque si le système de suspension est monté sur des vélos destinés à la location. La garantie est en outre caduque automatiquement si le numéro de série du système de suspension Marzocchi est altéré, effacé, rendu illisible ou modifié de quelque façon que ce soit. La présente garantie n'est pas valable pour les systèmes de suspension Marzocchi usagés ; dans ce cas, il incombe au revendeur d'offrir une garantie pour le produit usagé, avec exclusion de toute responsabilité, directe et indirecte, de Marzocchi S.p.a.

5.1.1.2 LIMITE TERRITORIALE: La présente garantie n'est valable que pour les produits achetés dans l'un des Pays de l'Union Européenne,y comprise la Suisse, exception faite pour les produits achetés dans l'UE mais utilisés aux Etats-Unis, pour lesquels s'applique la section « Garantie reste du monde y compris Etats- Unis ». La présente garantie est accordée sous réserve d'éventuelles dispositions impératives réglant la garantie des biens de consommation dans certains Pays de l'Union Européenne ; en cas d'incohérence, les règles impératives nationales prévalent sur les clauses de la présente garantie.

ATTENTION!

Installer, assurer la maintenance et utiliser le système de suspension Marzocchi conformément aux indications contenues dans le « Manuel d'instructions ».

5.1.2 ACHETEUR: La présente garantie est accordée uniquement à l'acheteur d'origine du système de suspension Marzocchi et ne s'applique pas aux tiers. Les droits de l'acheteur aux termes de la présente garantie ne sont pas transférables.

5.1.3 DURÉE: La présente garantie débute à la date d'achat et reste valide pendant une période de deux (2) ans à compter du premier achat. Les pièces remplacées sont couvertes par une garantie de six (6) mois.

5.1.4 PROCÉDURE: Au cas où l'acheteur constaterait un défaut couvert par la présente garantie, il devra exclusivement contacter le Revendeur autorisé où il a acheté le produit ou un centre d'assistance Marzocchi (Marzocchi USA pour les Etats Unis).

5.1.5 CONTRAT INDIVISIBLE: La présente garantie annule et remplace toute autre garantie implicite ou explicite, déclaration ou engagement précédent et représente l'accord total entre les parties en référence à la garantie du système de suspension Marzocchi. Toute garantie implicite ou explicite non contenue dans le présent document est expressément et explicitement exclue.

5.1.6 DOMMAGES: Sauf disposition contraire expressément prévue par la présente garantie, Marzocchi S.p.A. DECLINE TOUTE RESPONSABILITE POUR TOUT EMPLOI IMPROPRE OU INCORRECT DU SYSTEME DE SUSPENSION, A SAVOIR POUR D'EVENTUELS DOMMAGES INDIRECTS AU CAS OU L'ON N'AURAIT PAS SPECIFIE L'UTILISATION PROFESSIONNELLE DU PRODUIT. Les déclarations de garantie susmentionnées sont exclusives et annulent et remplacent tout autre accord. Certains états ne permettent pas d'exclure ni de limiter les dommages indirects ou consécutifs, par conséquent la limitation ou exclusion indiquée ci-dessus pourrait ne pas être applicable

5.1.7 RENONCIATION: La présente garantie constitue le seul et unique recours exclusif de l'acheteur par rapport à son achat. En cas de violation présumée de toute clause de garantie ou d'action légale intentée par l'acheteur sur la base d'une négligence présumée ou de tout autre comportement illicite de la part de Marzocchi S.p.A., le seul et unique recours exclusif pour l'acheteur se limite à la réparation ou au remplacement des composants défectueux, sur la base des

conditions précédemment établies. Aucun revendeur ou agent ou employé de Marzocchi S.p.A. n'est autorisé à modifier ou étendre la présente garantie.

5.1.8 AVERTISSEMENT: Toujours installer, réparer et utiliser le système de suspension Marzocchi conformément aux indications contenues dans le « Manuel d'instructions ».

5.1.9 AUTRES DROITS: Cette garantie donne à l'acquéreur des droits spécifiques. D'autres droits éventuellement applicables peuvent varier en fonction des juridictions de l'Etat d'appartenance.

5.1.10 LOI APPLICABLE A LA GARANTIE EUROPEENNE: Tout litige relatif au présent accord ou dérivant de l'utilisation du Système de Suspension Marzocchi sera réglé par les lois italiennes auprès des tribunaux en Italie.

5.2. Garantie pour le reste du monde (Etats-Unis compris), à l'exception de l'Europe

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

5.2.1.1 EXCLUSIONS: La présente garantie ne couvre pas les dommages dus à des accidents, à des modifications, à la négligence, à un emploi impropre ou incorrect ou abusif, au manque d'entretien rationnel et adéquat, à un montage incorrect, à toute réparation effectuée de façon incorrecte ou au remplacement de pièces et accessoires par d'autres non conformes aux spécifications fournies par Marzocchi S.p.A., contenues dans le Manuel de l'Utilisateur ou bien figurant sur le site Internet www.marzocchi.com, à toute modification non conseillée ni approuvée par écrit par Marzocchi S.p.a., à toute activité "acrobatique", sauts, acrobaties, sauts acrobatiques, ascensions, compétitions, utilisation commerciale, utilisation en parcs pour VTT ou BMX, utilisation sur des pistes pour BMX et/ou à l'usure et à la détérioration normale dérivant de l'utilisation du système de suspension. La présente garantie ne couvre pas les composants sujets à l'usure et à la détérioration normale dues à l'utilisation du système de suspension tels que l'huile, les joints d'étanchéité, les cache-poussière et les bagues (exclusivement à titre d'exemple). Par conséquent, il faut vérifier ou (faire vérifier au revendeur) l'état de ces composants au moment de l'achat du système de suspension étant celui-ci la seule occasion pour le remplacement de ces pièces. La présente garantie est caduque si le système de suspension est monté sur des vélos destinés à la location sauf autorisation écrite préalable de Marzocchi S.p.a. La présente garantie ne couvre pas les frais de transport du système de suspension Marzocchi pour le retour à/d'un revendeur autorisé Marzocchi (Marzocchi USA pour les Etats Unis), les coûts de main-d'œuvre nécessaires pour démonter le système de suspension Marzocchi ou le dédommagement pour la non-utilisation du système de suspension Marzocchi pendant la période de réparation. La garantie est caduque automatiquement si le numéro de série du système de suspension Marzocchi est altéré, effacé, rendu illisible ou modifié de quelque façon que ce soit. La validité de cette garantie échoit automatiquement si l'acheteur ne respecte pas les instructions contenues dans le Manuel de l'Utilisateur et figurant sur le site Internet www.marzocchi.com.

ATTENTION!

Installer, assurer la maintenance et utiliser le système de suspension Marzocchi conformément aux indications contenues dans le « Manuel d'instructions ».

5.2.2 ACHETEUR: La présente garantie est accordée uniquement à l'acheteur d'origine du système de suspension Marzocchi et ne s'applique pas aux tiers. Les droits de l'acheteur aux termes de la présente garantie ne sont pas transférables.

5.2.3 DURÉE: La présente garantie débute à la date d'achat et reste valide pendant une période de deux (2) ans à compter du premier achat. Les pièces remplacées sont couvertes par une garantie de six (6) mois.

5.2.4 PROCÉDURE: Au cas où l'acheteur constaterait un défaut couvert par la présente garantie, il devra contacter le Revendeur autorisé ou un centre d'assistance Marzocchi (Marzocchi USA pour les Etats Unis).

5.2.5 CONTRAT INDIVISIBLE: La présente garantie annule et remplace toute autre garantie implicite ou explicite, déclaration ou engagement précédent et représente l'accord total entre les parties en référence à la garantie du système de suspension Marzocchi. Toute garantie implicite ou explicite non contenue dans le présent document est expressément et explicitement exclue.

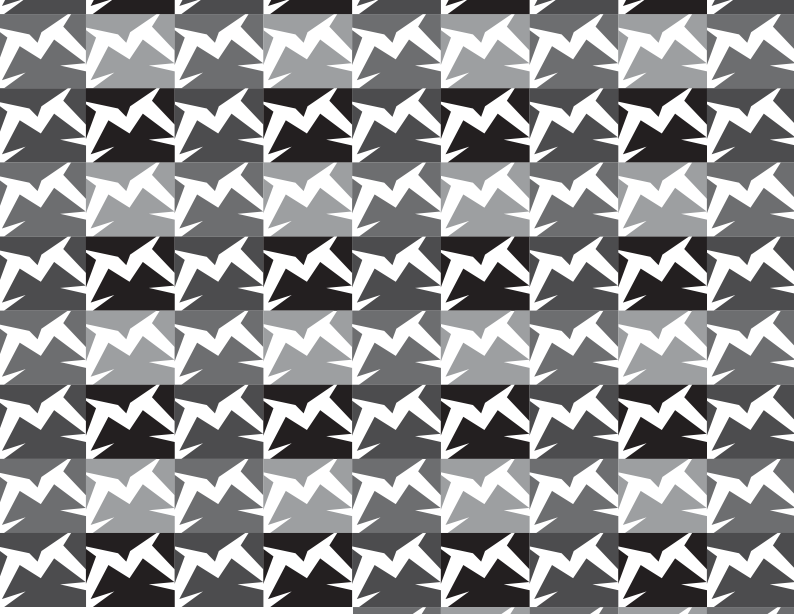
5.2.6 GARANTIE LIMITEE: Sauf disposition contraire expressément prévue par la présente garantie, Marzocchi S.p.A. DÉCLINE TOUTE RESPONSABILITÉ POUR D'EVENTUELS DOMMAGES INDIRECTS, ACCIDENTELS OU CONSÉCUTIFS DÉRIVANTS DE L'UTILISATION DU SYSTEME DE SUSPENSION OU POUR DES RÉCLAMATIONS AUX TERMES DU PRÉSENT CONTRAT, QUE LA RÉCLAMATION SE REFERE AU CONTRAT, A UN DÉLIT OU AUTRE. Les déclarations de garantie susmentionnées sont exclusives et annulent et remplacent tout autre accord. Certains états ne permettent pas d'exclure ni de limiter les dommages indirects ou consécutifs, par conséquent la limitation ou exclusion indiquée ci-dessus pourrait ne pas être pertinente.

5.2.7 RENONCIATION: TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'UTILISATION DANS UN BUT PARTICULIER ET TOUTE AUTRE GARANTIE IMPLICITE DÉRIVANT DE NEGOCIATIONS, USAGES OU COUTUMES COMMERCIALES, PAR STATUT OU AUTRE, SONT RIGOUREUSEMENT LIMITÉES AUX TERMES DE LA PRESENTE GARANTIE ÉCRITE. La présente garantie constitue le seul et unique recours exclusif de l'acheteur par rapport à son achat. En cas de violation présumée de toute clause de garantie ou d'action légale intentée par l'acheteur sur la base d'une négligence présumée ou de tout autre comportement illicite de la part de Marzocchi S.p.A., le seul et unique recours exclusif pour l'acheteur se limite à la réparation ou au remplacement des composants défectueux, sur la base des conditions précédemment établies. Aucun revendeur ou agent ou employé de Marzocchi S.p.A. n'est autorisé à modifier ou étendre la présente garantie.

5.2.8 AVERTISSEMENT: Toujours installer, réparer et utiliser le système de suspension Marzocchi conformément aux indications contenues dans le « Manuel d'instructions ».

5.2.9 AUTRES DROITS: Cette garantie donne à l'acquéreur des droits spécifiques. D'autres droits éventuellement applicables peuvent varier en fonction des juridictions de l'Etat d'appartenance.

5.2.10 LOI APPLICABLE A LA GARANTIE RESTE DU MONDE: Tout litige relatif au présent accord ou dérivant de l'utilisation du système de suspension Marzocchi sera réglé par les lois de l'Etat de la Californie et sera résolu exclusivement auprès du Tribunal de Bologne en Italie.



MARZOCCHI S.p.A.
[PHYSICAL] VIA GRAZIA, 2
40069 ZOLA PREDOSA
BOLOGNA, ITALIA
[TEL] +39.051.6168.711
[FAX] +39.051.758857

MARZOCCHI USA
[PHYSICAL]
28476 WESTINGHOUSE PLACE
VALENCIA, CALIFORNIA 91355
[TEL] 661.257.6630
[FAX] 661.257.6636

MARZOCCHI ASIA
[PHYSICAL] 25F-A2, N°760
CHUNG MING SOUTH ROAD
TAICHUNG, TAIWAN, R.O.C.
[TEL] +886.4.22634.382
[FAX] +886.4.22634.380

WWW.MARZOCCHI.COM
DEVELOPED IN ITALY

Cod. 9001361
06 - 2008- Ed. 00 - FR