

Table des matières

Introduction	48
Consignes de sécurité à l'usage du consommateur	48
Consignes de sécurité importantes	48
Installation	49
Dimensions des pneus	49
Freins	49
À vérifier avant chaque course	49
Instructions générales d'installation	50
Terminologie des fourches	50
Instructions sur la pompe à air	50
Réglage de l'affaissement et de la raideur des ressorts	50
Vanilla	50
F80, F100 & FLOAT 130	51
TALAS	52
Instructions de réglage de l'amortissement	53
Modification du débattement	54
F80, F100 & FLOAT 130	54
Vanilla	56
Vidange de l'huile	58
Vanilla	58
F80, F100 & FLOAT 130	60
Fréquence d'entretien	63
Technologie et vérification des douilles	64
Vérification de l'épaisseur des pattes	64
Joints et anneaux en mousse	65
Service après-vente/garantie	65
Garantie	66
Limitation de responsabilité	67
Contacts	67
Mode de paiement	67
Mode d'expédition	67
Centres de service après-vente internationaux	134

Introduction

Nous vous remercions d'avoir choisi la marque FOX FORX pour votre vélo. Vous avez choisi la meilleure fourche suspendue de l'industrie ! Tous les produits FOX Racing Shox sont conçus, fabriqués et assemblés par les professionnels les plus compétents du secteur. En tant que consommateur et supporter des produits FOX Racing Shox, il importe que vous sachiez à quel point il est important de régler votre fourche correctement pour qu'elle réalise une performance maximale. Ce manuel contient des instructions détaillées qui vous permettront de régler et d'entretenir votre fourche. Conservez vos factures d'achat avec ce manuel et consultez-le pour toutes les questions relatives au service après-vente et à la garantie.

Reportez-vous à la page 65 de ce manuel pour en savoir plus sur le service après-vente et la garantie.

Consignes de sécurité à l'usage du consommateur

CONDUIRE UN VÉLO PEUT ÊTRE DANGEREUX ET ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES OU MÊME FATALES. IL IMPORTE DE SE CONDUIRE DE MANIÈRE RESPONSABLE VIS-À-VIS DES AUTRES ET DE SOI-MÊME.

- Entretenez votre vélo et sa suspension.
- Portez des vêtements de protection et un casque, protégez vos yeux.
- Soyez conscient de vos limites et respectez-les.
- Suivez les règles de l'Association internationale de vélo de montagne (IMBA) : 1) roulez uniquement sur les pistes ouvertes ; 2) ne laissez aucune trace de votre passage ; 3) contrôlez votre vélo ; 4) cédez toujours le passage sur la piste ; 5) n'effrayez jamais les animaux ; 6) montrez-vous prévoyant.

Consignes de sécurité importantes

1. Avant de rouler, vérifiez que les freins sont installés et réglés correctement. Si tel n'est pas le cas, vous pourriez perdre le contrôle de votre vélo, ce qui vous exposerait à des risques de blessures graves, voire fatales. Utilisez uniquement des freins en V, des freins cantilevers hydrauliques ou des freins à disque conçus par le fabricant pour pouvoir être utilisés avec une fourche FOX FORX. N'utilisez pas de dispositifs d'optimisation de câble montés sur l'arceau. Ne faites pas passer les câbles ou gaines de frein par la potence.
2. Si votre fourche perd de l'huile, se détend excessivement ou fait des bruits inhabituels, descendez immédiatement de votre vélo et contactez FOX Racing Shox ou un centre de service après-vente agréé FOX Racing Shox afin de faire examiner votre fourche. Ne continuez pas à utiliser votre fourche, car vous pourriez perdre le contrôle de votre vélo, ce qui vous exposerait à des risques de blessures graves, voire fatales. Il est toutefois normal d'entendre des bruits tels que le claquement du ressort, le débit de l'huile et autres cliquetis légers.
3. Utilisez uniquement des pièces de rechange FOX Racing Shox. L'utilisation de pièces de rechange d'autres marques annulerait la garantie et risquerait également de provoquer la défaillance structurale de la fourche. Vous pourriez alors perdre le contrôle de votre vélo, ce qui vous exposerait à des risques de blessures graves, voire fatales.
4. Si vous placez le vélo dans un support pour vélo conçu pour maintenir la fourche par ses pattes, faites attention à ne pas faire pencher le vélo d'un côté ou de l'autre. Cela risquerait de provoquer la défaillance structurale de la fourche. Assurez-vous que la fourche est bien en place grâce au système de blocage rapide et que la roue arrière est maintenue. Si un vélo placé dans un support pour vélo vient à pencher d'un côté ou de l'autre ou à tomber, il est conseillé de ne pas l'utiliser avant de l'avoir fait examiner par un revendeur agréé, un centre de service après-vente ou FOX Racing Shox. En cas de défaillance d'un bras ou d'une patte de fourche, vous pourriez perdre le contrôle de votre vélo, ce qui vous exposerait à des risques de blessures graves, voire fatales.
5. Les fourches FOX FORX ne sont pas équipées de catadioptrés pour la route. Les fourches FOX FORX sont conçues pour les courses tout-terrain et les compétitions. Avant d'utiliser votre fourche sur des routes publiques, il convient d'installer des catadioptrés appropriés, correspondant aux normes de sécurité en vigueur.
6. **Les fourches FOX FORX comportent un assemblage couronne/tube de direction/tube supérieur. Ces pièces sont embouties en une seule opération de précision. Le remplacement d'une seule de ces pièces nécessiterait de remplacer tout l'assemblage. Ne tentez pas de retirer ou de remplacer le tube de direction ou les tubes supérieurs indépendamment de la couronne. N'ESSAYEZ PAS D'AJOUTER DU FILETAGE AUX TUBES DE DIRECTION SANS FILET. Ne modifiez pas l'assemblage couronne/tube de direction/tube supérieur sous peine de perdre le contrôle de votre vélo et de vous exposer à des risques de blessures graves, voire fatales.**

Installation

1. Les fourches FOX FORX doivent être installées par un mécanicien cycliste professionnel. Les fourches mal installées sont dangereuses ; elles peuvent vous faire perdre le contrôle de votre vélo, ce qui vous exposerait à des risques de blessures graves, voire fatales.

2. Retirez la fourche existante du vélo. Retirez la bague de couronne de la fourche. Mesurez la longueur du tube de direction de la fourche existante. Reportez cette mesure sur le tube de direction de la fourche FOX FORX. Référez-vous aux instructions du fabricant concernant la potence pour vous assurer que sa surface de serrage sera suffisamment importante. S'il s'avérait nécessaire de couper le tube de direction, vérifiez vos mesures plutôt deux fois qu'une et ne coupez qu'une seule fois. Il est conseillé de couper le tube de direction à l'aide d'un guide de coupe.

Remarque : si le tube de direction est éraflé ou entaillé, il convient de remplacer l'assemblage couronne/tube de direction/tube supérieur. Un tube de direction comportant des éraflures ou des entailles risquerait de défaillir prématurément et de vous faire perdre le contrôle de votre vélo, ce qui vous exposerait à des risques de blessures graves, voire fatales.

3. Placez la bague de couronne fermement contre le haut de la couronne à l'aide d'un outil de montage approprié. Placez l'écrou étoile fileté dans le tube de direction à l'aide d'un outil de montage approprié.

4. Installez la fourche sur le vélo. Ajustez la direction de façon à ce qu'elle tourne librement sans frotter et sans avoir de jeu.

5. Remettez les freins en place et réglez les patins de frein conformément aux instructions du fabricant des freins.

6. Montez la roue avant. Vérifiez que les écrous du blocage rapide reposent sur le contre-alésage des pattes de la fourche. Vérifiez qu'au moins quatre (4) filets du blocage rapide sont engagés.

Fermez le blocage rapide en plaçant le levier devant et parallèlement au bras gauche de la fourche.

Dimensions des pneus

Les fourches FOX FORX sont compatibles avec des pneus dont les dimensions ne dépassent pas 61 mm de large (p. ex., WTB MotoRaptor 55/60, 26 po x 2,4 po). La méthode suivante vous permettra de vérifier que le dégagement est suffisant pour les pneus dont les dimensions dépassent 26 po x 2,3 po.

Évaluation des dimensions du pneu : montez et gonflez le pneu sur la jante, puis notez les trois mesures suivantes.

Diamètre maximum au sommet du pneu = 686 mm = 27,00 po

Diamètre maximum au bord du pneu = 652 mm = 25,67 po

Largeur maximum du pneu = 61 mm = 2,40 po

N'utilisez aucun pneu dont l'une QUELCONQUE des dimensions dépasserait les mesures indiquées ci-dessus. L'utilisation de pneus dépassant les mesures ci-dessus est DÉCONSEILLÉE et peut entraîner des blessures graves, voire fatales.

Freins

Freins à tirage linéaire

Des freins à tirage linéaire (c.-à-d. des freins en V) peuvent être utilisés sur les fourches FOX FORX. Utilisez uniquement les tiges de frein FOX fournies avec la fourche. Installez et réglez les freins à tirage linéaire conformément aux instructions du fabricant. Testez les freins en terrain plat afin de vous assurer de leur bon fonctionnement. Le bras inférieur des fourches FOX FORX **n'est pas équipé d'une bride**, ce qui ne permet pas l'utilisation de freins de type cantilever.

Freins à disque Important : serrez l'étrier conformément aux instructions du fabricant du frein.

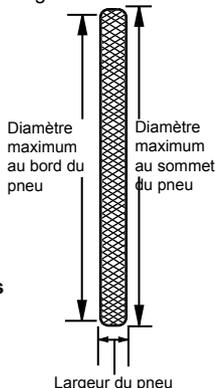
Des freins à disque équipés de rotors entre 160 et 203 mm peuvent être utilisés sur les fourches FOX FORX. **N'utilisez pas de rotors dont les dimensions dépasseraient 203 mm.**

Installez les freins à disque et serrez toutes les fixations conformément aux instructions du fabricant. Installez, acheminez et vérifiez que tous les câbles et les tuyaux hydrauliques sont fermement fixés au bras inférieur et qu'ils ne bougeront pas lorsque la fourche se comprimera.

Il est conseillé d'installer des patins de disque neufs pour que l'alignement soit correct et pour minimiser le frottement. Testez les freins en terrain plat afin de vous assurer de leur bon fonctionnement.

Important - À vérifier avant chaque course

1. Vérifiez que la broche de blocage rapide est correctement ajustée et bien en place.
2. Nettoyez l'extérieur de votre fourche avec du savon et de l'eau, puis essuyez-la avec un chiffon doux et sec. Ne vaporisez pas d'eau directement sur la jonction joint/tube supérieur. **NE NETTOYEZ PAS VOTRE FOURCHE AVEC UN DISPOSITIF DE LAVAGE À HAUTE PRESSION.**
3. Examinez tout l'extérieur de la fourche pour vous assurer qu'il n'est pas endommagé. N'utilisez pas la fourche si une quelconque pièce extérieure est endommagée. Veuillez contacter votre revendeur local ou FOX Racing Shox afin de faire examiner et réparer votre fourche.
4. Vérifiez le réglage du jeu de direction. Si la direction a du jeu, ajustez-la conformément aux instructions du fabricant.
5. Vérifiez que les câbles ou les tuyaux de frein sont correctement maintenus en place.
6. Vérifiez que les freins avant et arrière fonctionnent correctement en terrain plat.



Instructions générales d'installation

Terminologie des fourches

Débattement : compression de la fourche.

Affaissement : compression de la fourche lorsque le cycliste s'assied sur le vélo en position de conduite normale.

Amortissement de la compression : contrôle la vitesse de compression de la fourche.

Amortissement du rebond : contrôle la vitesse de détente de la fourche.

Précontrainte : force initiale imposée au ressort.

Raideur du ressort : force requise pour compresser le ressort de 25 mm.

FLOAT : technologie FOX utilisant des ressorts pneumatiques. Acronyme de « FOX Load Optimum Air Technology ».

Vanilla : technologie FOX utilisant des ressorts hélicoïdaux.

TALAS : acronyme de « Travel Adjust Linear Air Spring ».

Instructions sur la pompe à air

Utilisez une pompe à air haute pression FOX pour modifier la pression des fourches FLOAT, TALAS, F80 et F100.



1. Retirez le capuchon de protection recouvrant le sommet du bras de fourche gauche et attachez-y la pompe en vissant son embout sur la valve du réservoir jusqu'à ce que le manomètre indique la pression de la fourche. Le manomètre n'indiquera aucune pression si la fourche ne contient pas d'air sous pression. Vissez l'embout d'environ 6 tours. Ne le serrez pas trop afin de ne pas endommager le joint de l'embout de la pompe.
 2. Augmentez la pression en comprimant et décompressant la fourche plusieurs fois. La pression devrait augmenter lentement. Si la pression augmente trop rapidement, assurez-vous que la pompe est correctement raccordée à la valve et bien vissée.
 3. La valve d'échappement noire permet de diminuer la pression. Maintenir la valve d'échappement à demi enfoncée permet à l'air de s'échapper, diminuant ainsi la pression. Poussez à fond sur la valve pour qu'une petite quantité d'air s'échappe, permettant un réglage plus précis de la pression.
 4. Pour détacher la pompe, dévissez l'embout. Le bruit d'air s'échappant provient du tuyau de la pompe, et non de la fourche.
 5. Remplacez le capuchon de protection, et départ !
- Remarque : au moment de connecter la pompe, le tuyau se remplit d'air, ce qui abaisse la pression indiquée sur le manomètre de 0,7 à 1,4 bar. La plage de pression normale se situe entre 3,1 et 8,6 bar. NE DÉPASSEZ PAS 13,8 BAR.

Réglage de l'affaissement et des ressorts de la fourche Vanilla Forx

Réglage de l'affaissement sur la fourche Vanilla Forx

Pour optimiser la performance de votre fourche, il est nécessaire de régler et d'ajuster l'affaissement. L'affaissement représente la compression de la fourche lorsque le cycliste est assis sur le vélo. Généralement, cela correspond à 15-25 % du débattement total.

Mesure et réglage de l'affaissement

1. Installez une attache de câble qui ne frotte que légèrement sur le tube supérieur et poussez-la vers le bas jusqu'à ce qu'elle repose sur le joint de la fourche. Asseyez-vous avec précaution sur le vélo et placez-vous en position normale. La fourche doit se comprimer légèrement. Descendez de vélo en faisant attention à ne pas comprimer plus la fourche. Mesurez la distance séparant le joint de l'attache de câble. Cette mesure vous donne l'affaissement de votre fourche.

2. Comparez ensuite cette mesure aux chiffres du tableau ci-dessous :

Si votre valeur d'affaissement est inférieure aux mesures figurant dans le tableau, tournez le bouton de réglage de la précontrainte dans le sens contraire des aiguilles d'une montre d'un (1) tour complet. Mesurez à nouveau l'affaissement et recommencez le réglage si nécessaire.

Si votre valeur d'affaissement est supérieure aux mesures figurant dans le tableau, tournez le bouton de réglage de la précontrainte dans le sens des aiguilles d'une montre d'un (1) tour complet. Mesurez à nouveau l'affaissement et recommencez le réglage si nécessaire. Si vous ne réussissez pas à obtenir une valeur d'affaissement correcte en tournant le bouton de réglage de la précontrainte, reportez-vous au guide de réglage des ressorts ci-dessous.

Réglage des ressorts de la fourche Vanilla Forx

Référez-vous au guide de réglage des ressorts de la fourche Vanilla ci-dessous pour savoir s'il est nécessaire que vous modifiez la raideur de vos ressorts. **Il est possible de régler les fourches Vanilla Forx en ajustant uniquement le ressort hélicoïdal du côté gauche.** Le ressort hélicoïdal comporte un code de couleur sur l'une de ses extrémités. Consultez le tableau pour choisir le ressort correspondant à votre poids.

Guide de réglage des ressorts de la fourche Vanilla

Tableau des valeurs d'affaissement pour le modèle Vanilla		
Débattement	Raideur XC/Race	Souplesse free-ride
100mm	15mm (9/16")	25mm (1")
130mm	20mm (13/16")	33mm (1 5/16")

Caractéristiques	Procédez aux opérations suivantes :
Affaissement trop important avec le bouton de réglage de la précontrainte tourné à fond dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.	Utilisez un ressort hélicoïdal plus raide.
Compression totale excessive durant la course.	Utilisez un ressort hélicoïdal plus raide.
Affaissement pas assez important avec le bouton de réglage de la précontrainte tourné à fond dans le sens des aiguilles d'une montre.	Utilisez un ressort hélicoïdal plus souple.
La sensation est dure sans aucun débattement complet.	Utilisez un ressort hélicoïdal plus souple.

Indications concernant le ressort hélicoïdal du modèle Vanilla					
Pièce FOX n°	Raideur de ressort	Code de couleur	Plage de débattement	Poids du cycliste (kg)/ débattement	Remarques
039-05-010	1,1 Nm (10 lb/in)	Noir	100 - 130	<40 à 52/130 <40 à 50/100	
039-05-011	2,0 Nm (18 lb/in)	Violet	100 - 130	52 à 70/130 50 à 59/100	
039-05-012	2,8 Nm (25 lb/in)	Bleu	100 - 130	68 à 81/130 59 à 68/100	Standard sur la Vanilla 130
039-05-013	3,9 Nm (35 lb/in)	Vert	100 - 130	79 à 95/130 68 à 81/100	Standard sur la Vanilla 100
039-05-014	5,1 Nm (45 lb/in)	Jaune	100 - 130	93 à 109+130 79 à 91/100	
039-05-015	6,8 Nm (60 lb/in)	Orange	100	88 à 102/100	Maximum 100mm
039-05-016	8,5 Nm (75 lb/in)	Rouge	100	100 à 111/100	Maximum 100mm

Changement du ressort hélicoïdal

- Dégagez et retirez le capuchon de protection recouvrant la précontrainte à l'aide d'une clé à douille à 6 pans 26 mm. Retirez les bagues de hauteur noires (deux bagues pour un débattement de 125 mm, une bague pour un débattement de 100 mm, aucune bague pour un débattement de 80 mm). Comprimez légèrement la fourche et retirez le ressort hélicoïdal. Il peut être nécessaire de soulever fermement le ressort pour le dégager de la tige du plongeur. Essuyez le ressort avec un chiffon et vérifiez le code de couleur.
- Installez le nouveau ressort en le laissant tomber dans le tube supérieur. Installez la ou les bagues de hauteur. Installez et serrez le capuchon de protection à un couple de 18,6 Nm.
- Mesurez et ajustez l'affaissement conformément aux instructions de la page 50. Amusez-vous bien !

Réglage de l'affaissement et des ressorts des fourches F80, F100 et FLOAT 130

Réglage de l'affaissement sur la fourche FLOAT Forx

Il est nécessaire de régler l'affaissement de votre fourche FOX FLOAT pour qu'elle réalise une performance optimale. L'affaissement représente la compression de la fourche lorsque le cycliste est assis sur le vélo. Généralement, cela correspond à 15-25 % du débattement total.

Mesure et réglage de l'affaissement

- Installez une attache de câble qui ne frotte que légèrement sur le tube supérieur et poussez-la vers le bas jusqu'à ce qu'elle repose sur le joint de la fourche. Asseyez-vous avec précaution sur le vélo et placez-vous en position normale. La fourche doit se comprimer légèrement. Pour les fourches F80X et F100X, il est nécessaire de s'asseoir sur le vélo pendant au moins 30 secondes. La valve d'échappement de l'amortisseur relâche du fluide et permet à la fourche de stabiliser sa hauteur d'affaissement. Descendez de vélo en faisant attention à ne pas comprimer plus la fourche. Mesurez la distance séparant le joint de l'attache de câble. Cette mesure vous donne l'affaissement de votre fourche.
- Comparez ensuite cette mesure aux chiffres du tableau.

Si votre valeur d'affaissement est inférieure aux mesures figurant dans le tableau, retirez le capuchon de protection, vissez-y l'embout de la pompe à air haute pression FOX, notez la pression d'air actuelle et appuyez sur la valve d'échappement noire pour diminuer la pression indiquée par le manomètre de 0,3 bar. Mesurez à nouveau l'affaissement et recommencez le réglage si nécessaire.

Si votre valeur d'affaissement est supérieure aux mesures figurant dans le tableau, retirez le capuchon de protection, vissez-y l'embout de la pompe à air haute pression FOX, notez la pression d'air actuelle, puis compressez et décompressez plusieurs fois la fourche pour augmenter la pression indiquée par le manomètre de 0,3 bar. Mesurez à nouveau l'affaissement et recommencez le réglage si nécessaire.

Réglage des ressorts pneumatiques de la fourche FLOAT Forx

Référez-vous au guide de réglage des ressorts pneumatiques de la fourche FLOAT ci-dessous pour savoir s'il est nécessaire de modifier la pression d'air. Il est possible de régler les fourches FLOAT Forx en modifiant la pression d'air au niveau du capuchon de protection gauche. (Reportez-vous à la page 50 pour les instructions d'utilisation de la pompe à air haute pression FOX.)

Guide de réglage des ressorts pneumatiques

Indications concernant la pression d'air du modèle FLOAT	
Poids du cycliste	F80, F100, FLOAT130
Moins de 56 kg	3,0 bar
56 à 61 kg	3,4 bar
61 à 65 kg	3,8 bar
65 à 70 kg	4,5 bar
70 à 77 kg	5,1 bar
77 à 84 kg	5,8 bar
84 à 90 kg	6,5 bar
90 à 97 kg	7,2 bar
97 à 104 kg	7,9 bar
104 à 113 kg	8,6 bar

Tableau des valeurs d'affaissement des modèles FLOAT et TALAS		
Débattement	Raideur XC/Race	Souplesse free-ride
80mm (3")	12mm (1/2")	20mm (13/16")
100mm (4")	15mm (9/16")	25mm (1")
130mm (5")	20mm (13/16")	33mm (1 5/16")

Caractéristiques	Procédez aux opérations suivantes :
Affaissement trop important.	Augmentez la pression d'air par incréments de 0,3 bar.
Compression totale excessive durant la course.	Augmentez la pression d'air par incréments de 0,3 bar.
Affaissement pas assez important.	Diminuez la pression d'air par incréments de 0,3 bar.
La sensation est dure sans aucun débattement complet.	Diminuez la pression d'air par incréments de 0,3 bar.

Réglage de l'affaissement et des ressorts de la fourche TALAS Forx

TALAS est l'acronyme de « Travel Adjust Linear Air Spring ». TALAS est aussi le nom d'un système à ressorts pneumatiques permettant de régler

le débattement à la volée et d'obtenir une compression linéaire du ressort pneumatique. Le bouton de réglage TALAS permet de modifier le débattement de 3 mm par incréments (décllic), ce qui permet au cycliste d'ajuster le débattement de 90 mm à 130 mm tout en roulant. Le système à ressorts pneumatiques TALAS modifie automatiquement la pression d'air et la raideur des ressorts lorsque le débattement est ajusté, ce qui permet à votre vélo de réaliser une performance régulière, quel que soit le réglage. Il est possible de modifier le débattement à la volée à tout moment.

Instructions de réglage du débattement de la fourche TALAS Forx

Le cycliste peut modifier le débattement en étant assis sur le vélo ou pas.

Diminution du débattement - A partir d'un débattement de 130 mm (extension complète), tournez le bouton de réglage TALAS (fig. 1) dans le sens des aiguilles d'une montre pour raccourcir le débattement.

Chaque incréments (décllic) correspond à un ajustement du débattement de 3 mm. Il existe 15 positions en 3,5 tours.

Tournez le bouton du nombre d'incrémentes souhaités, puis comprimez et maintenez la fourche dans cette position pendant quelques secondes.

Comprimez et décomprimez plusieurs fois la fourche, qui conservera son débattement plus court.

Augmentation du débattement - A partir du débattement plus court, tournez le bouton de réglage TALAS dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour augmenter le débattement. Tournez le bouton du nombre d'incrémentes souhaités, puis allégez la fourche pendant quelques secondes pour lui permettre de se détendre.

Il sera nécessaire d'effectuer plusieurs cabrés pour alléger suffisamment la fourche.

Instructions de maintenance de la fourche TALAS Forx - La fourche TALAS Forx est équipée de joints brevetés, qui rendent tout entretien pratiquement inutile.

Il est recommandé de démonter et remonter le système TALAS tous les dix-huit (18) mois. Le numéro de pièce du kit de joints TALAS Forx est le 803-00-090.

La fente située au bas du bras de fourche gauche n'est pas un dispositif de réglage. Elle sert à desserrer l'écrou du bas du goujon de base TALAS.

Avertissement : ne retirez pas le capuchon de protection TALAS à moins que vous ne soyez un centre de service après-vente agréé FOX Racing Shox équipé des outils de pressurisation appropriés.

Instructions d'installation de la fourche TALAS Forx

La pression d'air peut être réglée pour toute longueur de débattement. Pour simplifier l'utilisation, le ressort pneumatique TALAS est réglé de façon à permettre un débattement de 130 mm. Utilisez ces valeurs de pression d'air comme point de départ pour régler votre fourche TALAS.

- 1) Tournez le bouton à fond dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour obtenir un débattement de 130 mm.
- 2) Maintenez le bouton extérieur de réglage du débattement pour l'empêcher de tourner et dévissez le bouton central du capuchon de protection TALAS (fig. 2) pour pouvoir accéder à la valve Schrader.
- 3) Fixez la pompe haute pression FOX Racing Shox à la valve Schrader.
- 4) Pompez jusqu'à obtenir la pression désirée (reportez-vous au tableau de droite pour les instructions concernant le ressort pneumatique TALAS).
- 5) Retirez la pompe. Assurez-vous que l'affaissement est correct avant de replacer le capuchon de protection.
- 6) Vérifiez l'affaissement de la fourche TALAS Forx à la page 11 et ajustez la pression d'air si nécessaire.

Réglage de l'affaissement et des ressorts de la fourche TALAS Forx - Suite



Fig. 1 Bouton TALAS



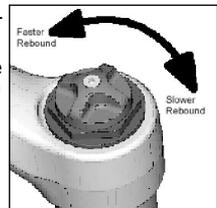
Fig. 2 Bouton du capuchon de protection de valve Schrader du modèle TALAS

Indications concernant le ressort pneumatique du modèle TALAS (avec fourche à 130 mm)	
Poids du cycliste	Pression d'air
Moins de 56 kg	3,4 bar
56 à 61 kg	3,8 bar
61 à 65 kg	4,1 bar
65 à 70 kg	4,5 bar
70 à 77 kg	4,8 bar
77 à 84 kg	5,5 bar
84 à 90 kg	6,2 bar
90 à 97 kg	6,9 bar
97 à 104 kg	7,9 bar
104 à 113 kg	8,6 bar

Instructions de réglage de l'amortissement

Réglage du rebond (R, RL, RLC, RLT et X)

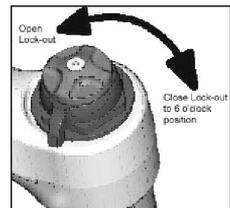
Le régleur de rebond est le bouton rouge situé au sommet du bras de fourche droit. Tournez-le dans le sens des aiguilles d'une montre pour ralentir le rebond et dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour accélérer le rebond. Il y a environ 12 tours d'ajustement. Le rebond peut être ajusté en fonction des préférences personnelles de chacun et varie selon la précontrainte du ressort, la raideur du ressort et le style du cycliste. Le rebond devrait être aussi rapide que possible sans avoir du recul. Si le rebond est trop lent, la suspension ne fonctionnera pas correctement et la roue ne suivra pas les aspérités du terrain. Plusieurs courses peuvent être nécessaires pour ajuster le réglage du rebond. Durant ces courses, réglez le rebond et notez les caractéristiques de la course. Il vous arrivera peut-être de modifier le réglage de l'amortissement du rebond en fonction des conditions de la course. *Commencez par tourner le bouton de réglage du rebond à fond dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à l'arrêt, puis tournez-le de 6 incréments (6 déclics) dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.* (Pour les fourches F80X et F100X, il est nécessaire de taper fermement la roue avant contre le sol avant de comprimer et décompresser la fourche. Cela ouvre la valve à inertie et permet à l'amortisseur de fonctionner pendant 1 à 3 secondes.)



Régleur de rebond

Lever de blocage de la compression (RL, RLC et RLT)

Le levier bleu de blocage de la compression se trouve sous le bouton de réglage du rebond. Il permet au cycliste de fermer l'amortissement de la compression de la fourche, ce qui maintient un débattement maximum et rend la compression de la fourche difficile. On dit que la fourche est « bloquée » dans cette position. Pour bloquer la fourche, faites tourner le levier dans le sens des aiguilles d'une montre afin qu'il indique 18 h. Cette position est favorable à la montée et lors de courses de vitesse. La fourche évacuera la pression accumulée si le vélo roule sur une grosse bosse alors que la fourche est bloquée. Pour débloquer la fourche, tournez simplement le levier dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il indique 15 h. La cartouche se trouve alors en mode « ouvert » et l'amortissement de la compression est à nouveau normal. Le levier de blocage peut tourner jusqu'à dépasser la position 15 h. Ceci est normal et n'a aucune incidence sur la performance.

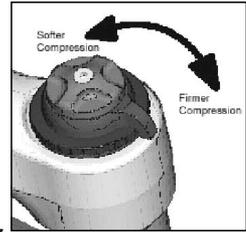


Lever de blocage

Remarque : il est possible que la fourche se comprime et se décomprime plusieurs fois après que le blocage a été activé. Une fois que le blocage est total, la fourche peut continuer à se comprimer et décompresser de 3 à 5 mm. Ceci est normal et n'a aucune incidence sur la performance.

Réglage de la compression (RLC uniquement)

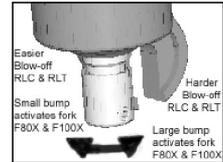
L'anneau d'encadrement bleu situé sous le levier de blocage bleu permet de régler l'amortissement de la compression pour vitesse réduite. L'amortissement de la compression contrôle la vitesse à laquelle la fourche se déplace durant le débattement. Pour obtenir une compression plus lente (plus dure), tournez l'anneau dans le sens des aiguilles d'une montre ; pour obtenir une compression plus rapide (plus souple), tournez-le dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Il y a environ 9 tours d'ajustement. La compression peut être réglée en fonction des préférences personnelles de chacun et varie selon le poids du cycliste et son style. Plusieurs courses peuvent être nécessaires pour ajuster la compression. Durant les premières courses, réglez la compression et notez les caractéristiques de chaque course. Il vous arrivera peut-être de modifier le réglage de l'amortissement du rebond en fonction des conditions de la course. *Pour régler la compression, commencez par tourner l'anneau d'encadrement dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à l'arrêt, puis tournez-le de 5 incréments (5 déclics) dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.*



Régleur de compression pour vitesse réduite

Réglage du seuil de pression accumulée (RLC, RLT)

Les fourches RLC et RLT comportent toutes deux un bouton de réglage du seuil de pression accumulée. Le bouton bleu se trouvant au bas du bras de fourche droit permet de régler ce seuil. Cette fonctionnalité permet au cycliste d'ajuster la force requise pour permettre à la fourche d'évacuer la pression accumulée lorsqu'elle se trouve en position bloquée. Tournez le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre pour rendre l'évacuation plus difficile et dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour la faciliter. L'ajustement peut être effectué en douze (12) incréments (déclics). *Pour régler le seuil de pression accumulée, commencez par tourner le bouton à fond dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à l'arrêt, puis tournez-le de 1 incrément (1 déclic) dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.*



Régleur du seuil de compression (pression accumulée/bosses)

Fonctionnement des fourches F80X et F100X

Les fourches FOX FORX F80X et F100X équipées de la technologie TerraLogic représentent le nec plus ultra en matière de suspension avant pour le tout-terrain. Les fourches F80X et F100X comportent un dispositif de blocage contrôlé par une valve à inertie. Les fourches F80X et F100X restent bloquées jusqu'à ce que la piste présente une aspérité. Ensuite, la valve à inertie s'ouvre pour permettre à l'amortisseur et par là même, à la fourche de fonctionner normalement. Lorsque la piste ne présente plus d'aspérités, la valve à inertie se ferme et la fourche se bloque à nouveau. Le blocage des fourches F80X et F100X est ferme, sans être trop dur. Il s'agit d'une caractéristique importante, qui est normale. Les fourches F80X et F100X sont équipées de dispositifs de réglage du rebond et du seuil de sensibilité aux bosses.

Réglage du seuil de sensibilité aux bosses (F80X et F100X)

Le bouton bleu situé au bas du côté droit permet de régler le seuil de sensibilité aux bosses. Les fourches F80X et F100X peuvent être réglées en fonction de la taille des bosses, ce qui permet d'éviter le blocage de la fourche. 22 incréments (déclics) permettent de régler le seuil de sensibilité aux bosses. Le réglage d'origine a été effectué en usine : le bouton a été tourné à fond dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, puis de 6 incréments (déclics) dans le sens des aiguilles d'une montre. Ce réglage correspond pratiquement à la position la plus sensible. Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre diminuera la sensibilité de la valve à inertie, qui s'activera uniquement sur les grosses bosses. Remarque : certains vélos sont équipés de fourches F80X et F100X originales, qui ne permettent pas forcément de régler le seuil de sensibilité aux bosses.

Modification du débattement - F80, F100 et FLOAT 130

Le débattement du modèle FOX FORX peut être modifié en arrangeant différemment les bagues de hauteur conformément aux illustrations ci-dessous. Une fois le débattement modifié, examinez la fourche afin de vous assurer de son bon fonctionnement avant de l'utiliser. Si la fourche a du jeu ou si elle fait des bruits étranges, démontez-la et vérifiez qu'elle comporte le bon nombre de bagues de hauteur et que celles-ci sont orientées de manière correcte. **(Remarque : il est possible de diminuer le débattement des fourches F80, F100 et FLOAT conformément à l'illustration. Le débattement des fourches ne peut pas dépasser le débattement d'origine.)**

Les outils et le matériel suivants sont nécessaires : douille à 6 pans 26 mm, douille 10 mm, clé dynamométrique, clé hexagonale 2 mm, clé hexagonale 1,5 mm, marteau à tête en plastique, petit tournevis, bac de récupération pour l'huile.

Quantité	Référence	Nom de pièce
1	025-03-004-A	Bouteille d'un litre de fluide de suspension Fox (viscosité 7,5)
1	025-03-002-A	Sachet type coussin 5 cc de fluide Fox FLOAT
2	241-01-002-C	Rondelle de compression
1	803-00-078	Kit de joints pour piston à air Fox (en option)

Étape 1 - retirez le capuchon de protection bleu recouvrant le haut du bras de fourche gauche. Laissez la fourche se vider de son air. Reportez-vous aux instructions sur la pompe à air pour plus d'informations sur la façon de vider la fourche de son air avec une pompe. Retirez le capuchon de protection à l'aide d'une clé à douille à 6 pans 26 mm.

Étape 2 - desserrez l'écrou du bas de 3 à 4 tours à l'aide d'une clé de 10 mm. Tapotez doucement le bas de la tige avec un maillet en plastique pour la dégager du bras inférieur. Laissez l'huile s'écouler dans un seau. Retirez la rondelle de compression et l'écrou inférieur.

Étape 3 - comprimez la fourche autant que possible. Le piston à air doit dépasser d'environ 25 mm du haut du tube supérieur. Poussez le bas de la tige vers le haut de façon à faire sortir le piston à air par le haut du tube supérieur. À l'aide d'un tournevis à longue tige fine, poussez le bas de la tige à travers le trou et faites-la passer par le bas du bras inférieur.

Étape 4 - tirez l'assemblage de la tige hors de la fourche. Reportez-vous aux illustrations ci-dessous et ajoutez ou retirez le nombre de bagues de hauteur approprié pour obtenir le débattement désiré. REMARQUE : les bagues de hauteur s'encastrent sur la tige entre le guide de ressort négatif et la plaque de butée.

Étape 5 - graissez le joint calotte en forme de U se trouvant sur le piston à air avec du fluide FOX FLOAT et replacez l'assemblage de la tige dans le tube supérieur. Poussez la tige jusqu'à ce qu'elle soit près du trou inférieur de la fourche. Ne faites pas sortir la tige du trou inférieur.

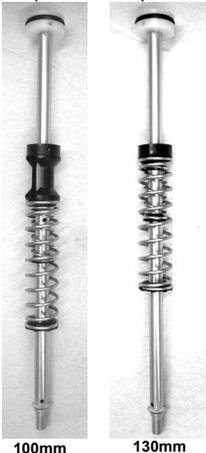
Étape 6 - placez la fourche à l'envers. Versez 30 cc de fluide de suspension FOX dans le trou inférieur.

Étape 7 - poussez l'assemblage de la tige vers le haut jusqu'à ce que la tige sorte par le trou inférieur. Installez la rondelle de compression et l'écrou inférieur. Serrez-les à un couple de 5,6 Nm.

Étape 8 - tournez le côté droit de la fourche vers le haut. Versez 5 cc de fluide FOX FLOAT sur le sommet du piston à air.

Étape 9 - graissez le joint torique du capuchon de protection avec du fluide FOX FLOAT. Remplacez les capuchons de protection et serrez-les à un couple de 18,6 Nm.

Étape 10 - remplissez la pompe d'air jusqu'à atteindre la pression désirée, puis comprimez et décompressez-la plusieurs fois pour vous assurer de son bon fonctionnement. Remplacez le capuchon de protection bleu.



Air Piston Seal Orientation

Diagramme des bagues de hauteur pour le débattement du FLOAT Forx

Modification du débattement - Vanilla Forx

Le débattement du modèle FOX FORX peut être modifié en arrangeant différemment les bagues de hauteur conformément aux illustrations ci-dessous. Une fois le débattement modifié, examinez la fourche afin de vous assurer de son bon fonctionnement avant de l'utiliser. Si la fourche a du jeu ou si elle fait des bruits étranges, démontez-la et vérifiez qu'elle comporte le bon nombre de bagues de hauteur et que celles-ci sont orientées de manière correcte.

Les outils et le matériel suivants sont nécessaires : douille à 6 pans 26 mm, douille 10 mm, clé dynamométrique, clé hexagonale 2 mm, clé hexagonale 1,5 mm, marteau à tête en plastique, petit tournevis, bac de récupération pour l'huile.

Quantité	Référence	Nom de pièce
1	025-03-004-A	Bouteille d'un litre de fluide de suspension Fox (viscosité 7,5)
2	241-01-002-C	Rondelle de compression

* Remarque : si la fourche a été utilisée pendant moins de 100 heures, il n'est pas forcément nécessaire d'en changer l'huile.

Étape 1 - placez le vélo ou la fourche dans un support à vélo. À l'aide d'une clé à douille 26 mm, retirez le capuchon de protection de la précontrainte se trouvant sur le côté gauche. Retirez la ou les bagues de hauteur se trouvant au sommet du ressort hélicoïdal (1 pour 130 mm, 0 pour 100 mm).

Étape 2 - à l'aide d'une clé à douille 10 mm, dévissez de 6 tours l'écrou inférieur se trouvant sur le côté gauche. Placez un bac de récupération d'huile propre sous le côté gauche de la fourche. Tapotez sur l'écrou inférieur avec un marteau à tête en plastique pour dégager la tige du plongeur du bras inférieur. Dévissez et retirez la rondelle et l'écrou inférieur. Appuyez sur la tige en montant avec un tournevis mince et laissez l'huile s'écouler.

Étape 3 - placez le vélo ou la fourche à l'envers. Appuyez sur le côté gauche de la tige du plongeur. Le ressort hélicoïdal et la tige du plongeur doivent tomber du tube supérieur. Si nécessaire, poussez la tige du plongeur à l'aide d'un tournevis à tige longue et fine. Tournez le côté droit du vélo ou de la fourche vers le haut.

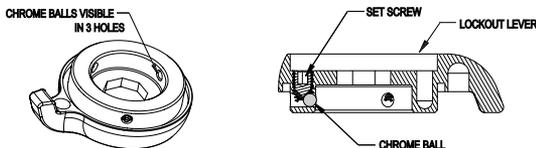
Étape 4 - retrait des boutons de réglage de l'amortisseur

Modèles R : dévissez le capuchon de protection de l'amortisseur se trouvant du côté droit avec une clé à douille 26 mm.

Modèles RL, RLT et RLC : il est nécessaire de retirer tous les boutons du capuchon de protection de l'amortisseur se trouvant sur le côté droit avant de pouvoir dévisser le capuchon de protection de l'amortisseur.

a) Maintenez fermement le bouton rouge de réglage du rebond et retirez la vis à tête plate avec une clé hexagonale 2 mm. Retirez le bouton rouge de réglage du rebond en le soulevant.
b) À l'aide d'une clé hexagonale 1,5 mm, dévissez de 1,5 tours chacune des 3 vis de serrage se trouvant sur le levier de blocage bleu. Retirez le levier de blocage bleu en le soulevant.

Remarque concernant les 3 billes en chrome du levier de blocage : les 3 billes en chrome sont maintenues en place par une pointe de graisse. Ne dévissez pas les vis de serrage de plus de 1,5 tours, car les billes en chrome risqueraient de rouler vers l'extérieur, dans les trous latéraux derrière les vis de serrage en pointe. Si cette situation se produit, introduisez une clé hexagonale 1,5 mm dans les trous latéraux et poussez les billes en chrome pour les replacer au centre et à l'intérieur de la vis de serrage.



c) Sur les modèles RLC, retirez le bouton de réglage de la compression pour vitesse réduite en le soulevant. Examinez le bas du bouton pour vitesse réduite. La bille de verrouillage en chrome d'un diamètre de 3 mm risque d'être retenue au fond du bouton par de la graisse. Si cette situation se produit, graissez la bille de verrouillage et remplacez-la dans le trou du capuchon de protection de l'amortisseur. Appuyez sur la bille de verrouillage avec un petit tournevis. Elle devrait offrir de la résistance.

d) À l'aide d'une clé à douille 26 mm, dégagez et dévissez le capuchon de protection de l'amortisseur du tube supérieur.

Étape 5 - comprimez le bras inférieur de la fourche vers le haut jusqu'à ce que la bague de hauteur se trouvant sur le côté droit de la tige de l'amortisseur soit exposée. Tirez sur le capuchon de protection de l'amortisseur jusqu'à son arrêt. Installez ou retirez les bagues de hauteur appropriées correspondant à l'orientation indiquée sur le côté AMORTISSEUR du **diagramme des bagues de hauteur pour le débattement Vanilla Forx** figurant à la page 57. Dans le cas où vous devriez retirer une bague de hauteur de l'amortisseur, rangez-la dans un endroit sûr pour pouvoir l'utiliser plus tard.

Étape 6 - en vous référant au diagramme des bagues de hauteur pour le débattement Vanilla Forx, ajoutez ou retirez les bagues de hauteur se trouvant entre le guide du ressort négatif noir et la pièce ajoutée en aluminium située sur le côté gauche de la tige du plongeur.

Étape 7 - remplacez l'assemblage de la tige du plongeur dans le tube supérieur gauche. Il peut être nécessaire de la guider avec un tournevis à tige longue et fine pour qu'elle passe par le trou du bas du bras inférieur. Installez la rondelle de compression et l'écrou inférieur, et serrez-les à un couple de 5,6 Nm.

Étape 8 - bras gauche : versez 30 cc de fluide de suspension FOX NEUF (viscosité 7,5) dans le tube supérieur gauche ou si l'huile vidangée se trouvant dans le bac de récupération est propre, réutilisez-la. Installez le ressort hélicoïdal. Installez le nombre de bagues de hauteur désiré au sommet du ressort hélicoïdal comme indiqué dans le diagramme des bagues de hauteur du Vanilla Forx. Remplacez les capuchons de protection de la précontrainte et serrez-les à un couple de 18,6 Nm.

Étape 9 - Vissez le capuchon de protection de l'amortisseur du côté droit à un couple de 18,6 Nm.

Étape 10 - Installation des boutons de réglage de l'amortisseur sur les modèles RL, RLT et RLC :
a) Bouton de réglage de la compression pour vitesse réduite sur les modèles RLC uniquement : orientez le bouton bleu de réglage de la compression pour vitesse réduite de façon à ce que la rainure au bas du bouton se trouve par-dessus la broche en aluminium du capuchon de protection de l'amortisseur.

b) Installation du levier de blocage : en utilisant le levier de blocage bleu comme une clé, vissez la vis de blocage (parties plates de la clé octogonale) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à l'arrêt. Placez le levier de blocage sur la vis de blocage afin que le levier indique environ 18 h.

Installation du levier de blocage sur les modèles RL et RLT : à l'aide d'une clé hexagonale 1,5 mm, serrez légèrement chacune des 3 vis de serrage du levier de blocage. Dévissez chaque vis de serrage de 1/4 de tour.

Installation du levier de blocage sur les modèles RLC : les ressorts du levier de blocage et du bouton de réglage de la compression pour vitesse réduite sont positionnés vers le haut (ceci est normal). Poussez le levier de blocage vers le bas jusqu'à son arrêt. À l'aide d'une clé hexagonale 1,5 mm, serrez légèrement chacune des 3 vis de serrage du levier de blocage. Dévissez chaque vis de serrage de 1/4 de tour.

c) Installation du bouton de réglage du rebond : installez le bouton rouge de réglage du rebond de façon à ce que la fente se trouvant au bas du bouton soit alignée sur les parties plates de la tige du régulateur de rebond. Déposez une goutte de Blue Loc-tite 242 sur la vis à tête plate. En maintenant le bouton de réglage du rebond fermement, installez et serrez la vis à tête plate avec une clé hexagonale 2 mm.

AVERTISSEMENT : les éléments internes de l'amortisseur seront endommagés si le bouton de réglage du rebond n'est pas tenu fermement au moment de serrer la vis qui le maintient.

Étape 11 - réglage des boutons de réglage de l'amortisseur, compression et décompression de la fourche :

Fourches RL, RLT et RLC : placez le levier de blocage en position ouverte (15 h).

TOUTES les fourches : vérifiez que le rebond est correctement réglé (le réglage d'origine a été effectué en usine : le bouton a été tourné à fond dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, puis de 6 incréments [déclics] dans le sens des aiguilles d'une montre).

Comprimez et décompressez la fourche plusieurs fois afin de vous assurer de son bon fonctionnement avant de l'utiliser. Si la fourche a du jeu durant la compression ou si elle fait des bruits étranges, démontez-la et vérifiez qu'elle comporte le bon nombre de bagues de hauteur et que celles-ci sont orientées de manière correcte.



Diagramme des bagues de hauteur pour le débattement du Vanilla Forx

Boutons de réglage

Vidange de l'huile - Vanilla Forx :

Les outils et le matériel suivants sont nécessaires : douille à 6 pans 26 mm, douille 10 mm, clé dynamométrique, clé hexagonale 2 mm, clé hexagonale 1,5 mm, marteau à tête en plastique, petit tournevis, bac de récupération pour l'huile.

Quantité	Référence	Nom de pièce
1	025-03-004-A	Bouteille d'un litre de fluide de suspension Fox (viscosité 7,5)
2	241-01-002-C	Rondelle de compression

Étape 1 - placez le vélo ou la fourche dans un support à vélo. À l'aide d'une clé à douille 26 mm, retirez le capuchon de protection de la précontrainte se trouvant sur le côté gauche. Retirez la ou les bagues de hauteur se trouvant au sommet du ressort hélicoïdal (2 pour 125 mm, 1 pour 100 mm, 0 pour 80 mm).

Étape 2 - à l'aide d'une clé à douille 10 mm, dévissez de 6 tours l'écrou inférieur se trouvant sur le côté GAUCHE. Placez un bac de récupération d'huile propre sous le côté gauche de la fourche. Tapotez sur l'écrou inférieur avec un marteau à tête en plastique pour dégager la tige du plongeur du bras inférieur. Dévissez et retirez la rondelle et l'écrou inférieur. Appuyez sur la tige en montant avec un tournevis mince et laissez l'huile s'écouler.

Étape 3 - à l'aide d'un tournevis à tige fine, guidez doucement la tige du plongeur à travers le trou et faites-la passer par le trou du bas du bras inférieur. Installez la rondelle de compression NEUVE. Vissez l'écrou inférieur à un couple de 5,6 Nm.

Étape 4 - retrait des boutons de réglage de l'amortisseur :

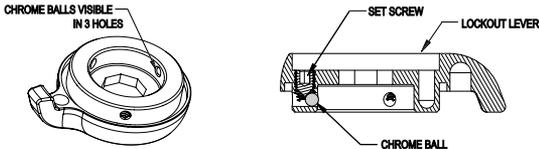
Modèles R : dévissez le capuchon de protection de l'amortisseur se trouvant du côté droit avec une clé à douille 26 mm.

Modèles RL, RLT et RLC : il est nécessaire de retirer tous les boutons du capuchon de protection de l'amortisseur se trouvant sur le côté droit avant de pouvoir dévisser le bouton supérieur de l'amortisseur.

a) Maintenez fermement le bouton rouge de réglage du rebond et retirez la vis à tête plate avec une clé hexagonale 2 mm. Retirez le bouton rouge de réglage du rebond en le soulevant.

b) À l'aide d'une clé hexagonale 1,5 mm, dévissez de 1,5 tours chacune des 3 vis de serrage se trouvant sur le levier de blocage bleu. Retirez le levier de blocage bleu en le soulevant.

Remarque concernant les 3 billes en chrome du levier de blocage : les 3 billes en chrome sont maintenues en place par une pointe de graisse. Ne dévissez pas les vis de serrage de plus de 1,5 tours, car les billes en chrome risqueraient de rouler vers l'extérieur, dans les trous latéraux derrière les vis de serrage en pointe. Si cette situation se produit, introduisez une clé hexagonale 1,5 mm dans les trous latéraux et poussez les billes en chrome pour les replacer au centre et à l'intérieur de la vis de serrage. FAITES ATTENTION À NE PAS PERDRE LES BILLES !!!



c) Sur les modèles RLC, retirez le bouton de réglage de la compression pour vitesse réduite en le soulevant. Examinez le bas du bouton pour vitesse réduite. La bille de verrouillage en chrome d'un diamètre de 3 mm risque d'être retenue au fond du bouton par de la graisse.

Si cette situation se produit, graissez la bille de verrouillage et remplacez-la dans le trou du capuchon de protection de l'amortisseur. Appuyez sur la bille de verrouillage avec un petit tournevis. Elle devrait offrir de la résistance.

d) À l'aide d'une clé à douille 26 mm, dégagez et dévissez le capuchon de protection de l'amortisseur du tube supérieur.

Étape 5 - sur les modèles RLT et RLC : utilisez une clé hexagonale 2 mm pour dévisser et retirer le « bouton de réglage du seuil de blocage » se trouvant sur le bas du côté droit du bras inférieur.

Tous les modèles : à l'aide d'une clé à douille 10 mm, dévissez de 6 tours l'écrou inférieur du côté DROIT. Placez un bac de récupération d'huile sous le côté droit de la fourche. Tapotez sur l'écrou inférieur avec un marteau à tête en plastique pour dégager la tige du plongeur du bras inférieur. Dévissez l'écrou inférieur de 6 tours le placera sous la petite tige du bouton de réglage du seuil de blocage, ce qui le protégera lorsque vous tapoterez sur la tige de l'amortisseur. Dévissez et retirez la rondelle et l'écrou inférieur. Appuyez sur la tige en montant avec un tournevis mince et laissez l'huile s'écouler.

Étape 6 - retirez l'amortisseur de la fourche et placez-le au-dessus d'un bac de récupération d'huile.

Étape 7 - en maintenant la pièce ajoutée supérieure avec une clé pour écrou conique 12 mm, desserrez d'un tour le capuchon de protection avec une clé à douille 26 mm. Dévisser le capuchon de protection desserre les rondelles de compression et permet à l'huile de s'écouler au cours de l'étape suivante.

Étape 8 - étirez l'amortisseur au-dessus d'un bac de récupération, introduisez doucement une clé hexagonale 1,5 mm dans l'un des orifices de base se trouvant au bas de l'amortisseur, puis comprimez et décompressez l'amortisseur pendant 1 minute pour vidanger toute l'huile. En maintenant la pièce ajoutée supérieure avec une clé pour écrou conique 12 mm, serrez le capuchon de protection de l'amortisseur à un couple de 8,5 Nm SANS FORCER. CELA RISQUERAIT DE DEFORMER LES RONDELLES. Vérifiez que la rondelle de compression n° 1 repose complètement à plat contre les trois surfaces surélevées du piston de compression.

Étape 9 - dévissez le capuchon de protection de l'amortisseur et retirez-le du tube supérieur. Comprimez ensuite le bras inférieur de la fourche vers le haut. Versez 155 cc de fluide de suspension FOX (viscosité 7,5) dans le tube supérieur DROIT. Pour les fourches Vanilla, poussez légèrement l'amortisseur sur le côté pour pouvoir verser l'huile sans toucher le ressort.

Étape 10 - étendez la fourche. Versez 30 cc de fluide de suspension FOX NEUF (viscosité 7,5) dans le tube supérieur GAUCHE. Sur le côté GAUCHE de la fourche, remplacez les bagues de hauteur au sommet du ressort hélicoïdal (2 pour 125 mm, 1 pour 100 mm, 0 pour 80 mm). À l'aide d'une douille 26 mm, serrez le capuchon de protection de l'amortisseur à un couple de 18,6 Nm.

Étape 11 - vissez le côté DROIT du capuchon de protection de l'amortisseur dans le tube supérieur. À l'aide d'une clé à douille 26 mm, serrez le capuchon de protection de l'amortisseur à un couple de 18,6 Nm.

Installation des boutons de réglage de l'amortisseur sur les modèles RL, RLT et RLC :

a) **Bouton de réglage de la compression pour vitesse réduite sur les modèles RLC uniquement :** nettoyez le bouton bleu de réglage de la compression pour vitesse réduite avec un produit dégraissant, puis graissez la rainure en bas, sur le côté et la surface à crans de l'encliquetage. Orientez le bouton bleu de réglage de la compression pour vitesse réduite de façon à ce que la rainure au bas du bouton se trouve par-dessus la broche en aluminium du capuchon de protection de l'amortisseur.

b) **Installation du levier de blocage :** en utilisant le levier de blocage bleu comme une clé, vissez la vis de blocage (parties plates octogonales) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à l'arrêt. Placez le levier de blocage sur la vis de blocage afin que le levier indique environ 18 h.

Installation du levier de blocage sur les modèles RL et RLT : à l'aide d'une clé hexagonale 1,5 mm, serrez légèrement chacune des 3 vis de serrage du levier de blocage. Dévissez chaque vis de serrage de 1/4 de tour.

Installation du levier de blocage sur les modèles RLC : les ressorts du levier de blocage et du bouton de réglage de la compression pour vitesse réduite sont positionnés vers le haut (ceci est normal). Poussez le levier de blocage vers le bas jusqu'à son arrêt. À l'aide d'une clé hexagonale 1,5 mm, serrez légèrement chacune des 3 vis de serrage du levier de blocage. Dévissez chaque vis de serrage de 1/4 de tour.

c) **Installation du bouton de réglage du rebond :** installez le bouton rouge de réglage du rebond de façon à ce que la fente se trouvant au bas du bouton soit alignée sur les parties plates de la tige du régulateur de rebond. Déposez une goutte de Blue Loc-tite 242 sur la vis à tête plate. En maintenant le bouton de réglage du rebond fermement, installez et serrez la vis à tête plate avec une clé hexagonale 2 mm.

AVERTISSEMENT : Les éléments internes de l'amortisseur seront endommagés si le bouton de réglage du rebond n'est pas tenu fermement au moment de serrer la vis qui le maintient.

Étape 12 - ajustez tous les boutons de réglage de l'amortisseur comme indiqué ci-dessous et testez l'amortisseur pour vous assurer de son bon fonctionnement.

Fourches RL, RLT, RLC : placez le levier de blocage en position ouverte (15 h).

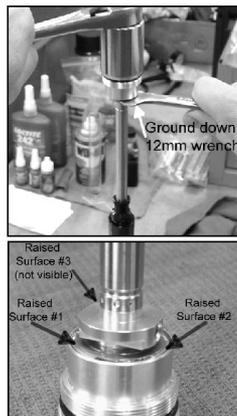
Fourches RLT et RLC : tournez à fond le bouton de réglage du seuil de blocage dans le sens des aiguilles d'une montre, puis tournez-le d'un incrément (un déclic) dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Fourches RLC : tournez à fond le bouton de réglage de la compression pour vitesse réduite dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour le placer en position ouverte.

TOUTES les fourches : placez le bouton de réglage du rebond en position fermée (0 incrément [déclat] vers l'extérieur après avoir tourné le bouton à fond dans le sens des aiguilles d'une montre). **Comprimez et décompressez lentement la fourche 10 fois** pour évacuer l'air de l'amortisseur. Le rebond de la fourche devrait être lent. Tournez le bouton de réglage du rebond de 6 incréments (6 déclats) dans le sens contraire des aiguilles d'une montre à partir de la position fermée. Comprimez et décompressez plusieurs fois la fourche. La vitesse de rebond contrôlée de la fourche devrait être plus rapide (réglage en usine).

Si la fourche a du jeu durant la compression ou si elle fait des bruits étranges, démontez-la et vérifiez qu'elle comporte le bon nombre de bagues de hauteur et que celles-ci sont orientées de manière correcte.

Sur les fourches RL, RLT, RLC : fermez le levier de blocage de façon à ce qu'il indique 18 h et roulez pour sentir la fermeté du blocage. Lorsque la fourche est bloquée, sa plage de mouvement doit se situer entre 2 et 6 mm. Ouvrez le levier de blocage. AMUSEZ-VOUS BIEN !!!



Vidange de l'huile - Fourches F80, F100 et FLOAT 130 Forx

Les outils et le matériel suivants sont nécessaires : douille à 6 pans 26 mm, douille 10 mm, clé dynamométrique, clé hexagonale 2 mm, clé hexagonale 1,5 mm, marteau à tête en plastique, petit tournevis, bac de récupération pour l'huile.

Quantité	Référence	Nom de pièce
1	025-03-004-A	Bouteille d'un litre de fluide de suspension Fox (viscosité 7,5)
1	025-03-002-A	Sachet type coussin 5 cc de fluide Fox FLOAT
2	241-01-002-C	Rondelle de compression
1	803-00-078	Kit de joints pour piston à air Forx (en option)

Étape 1 - placez le vélo ou la fourche dans un support à vélo. Retirez le bouton de réglage de l'air du côté GAUCHE et dépressurisez la pression principale en appuyant sur la valve à air avec un petit tournevis. À l'aide d'une clé à douille 26 mm, retirez le capuchon de protection du bouton d'air se trouvant sur le côté gauche.

Étape 2 - à l'aide d'une clé à douille 10 mm, dévissez de 6 tours l'écrou inférieur se trouvant sur le côté GAUCHE. Placez un bac de récupération d'huile propre sous le côté gauche de la fourche. Tapotez sur l'écrou inférieur avec un marteau à tête en plastique pour dégager la tige du bras inférieur. Dévissez et retirez la rondelle et l'écrou inférieur. À l'aide d'un tournevis à tige mince, poussez doucement le goujon de la tige vers le haut dans le bras inférieur et laissez l'huile s'écouler. Comprimez la fourche en poussant le bras inférieur vers le haut. Introduisez doucement un tournevis à longue tige mince dans le trou gauche du bas du bras inférieur de façon à pousser l'assemblage de la tige par le haut du tube supérieur.

Étape 3 - nettoyez, dégraissez et évacuez l'air de l'assemblage de la tige.

Sur le modèle 2002 Fox Float Forx : vérifiez que le joint torique du piston à air n'est pas usé (c.-à-d. que le diamètre extérieur maximum de la surface d'étanchéité ne doit pas comporter de plats). Remplacez le joint s'il est usagé. Le numéro du kit de joints d'étanchéité à l'air Float est 803-00-078.

Le kit contient plusieurs joints d'étanchéité à l'air. Remplacez le joint torique par le **joint calotte en forme de U** : n° **036-01-010** (le numéro du joint est indiqué sur sa partie inférieure). Installez le joint du piston à air comportant « une pointe de forme triangulaire à l'extérieur de l'arête d'étanchéité » en le tournant vers le haut du piston.

Sur les fourches Fox Float Forx 2003 et 2004 : le joint calotte en forme de U du piston à air comporte une pointe de forme triangulaire à l'extérieur de l'arête d'étanchéité, sur la partie supérieure du joint. Vérifiez que le joint calotte du piston à air n'est pas usé. Si le bord de la moitié supérieure du joint calotte en forme de U est usé, remplacez le joint. Le numéro du kit de joints d'étanchéité à l'air Float est 803-00-078. Le kit contient plusieurs joints d'étanchéité à l'air. Remplacez le joint calotte en forme de U par le joint approprié correspondant au modèle de votre fourche (le numéro du joint est indiqué sur sa partie inférieure).

N° pce	Modèles de fourches
036-01-011	2003 F80 RLT
036-01-010	2003 Float 80, Float 100, F80X

Installez le joint du piston à air comportant « une pointe de forme triangulaire à l'extérieur de l'arête d'étanchéité » en le tournant vers le haut du piston.

Sur le modèle Fox Float Forx 2005 : le joint calotte en forme de U du piston à air comporte une pointe de forme triangulaire à l'extérieur de l'arête d'étanchéité, sur la partie supérieure du joint. Vérifiez que le joint calotte du piston à air n'est pas usé. Si le bord de la moitié supérieure du joint calotte en forme de U est usé, remplacez le joint. Le numéro du kit de joints d'étanchéité à l'air Float est 803-00-078.

Le kit contient plusieurs joints d'étanchéité à l'air. Remplacez le joint calotte en forme de U par le joint approprié correspondant au modèle de votre fourche (le numéro du joint est indiqué sur sa partie inférieure).

N° pce	Modèles de fourches
036-01-010	2004 F80RLT, F80X, F100X, Float 80 & Float 100
036-01-018	2005 FLOAT 130

Installez le joint du piston à air comportant « une pointe de forme triangulaire à l'extérieur de l'arête d'étanchéité » en le tournant vers le haut du piston.

Étape 4 - avec une serviette non pelucheuse, essuyez le diamètre intérieur du tube supérieur GAUCHE. Ouvrez le sachet type coussin 5 cc de fluide de suspension Float. Déposez une fine couche de fluide Float autour de l'extérieur du joint du piston à air. Remplacez l'assemblage de la tige dans le tube supérieur GAUCHE. Tournez à l'envers la fourche dans le support à vélo. Versez 30 cc de fluide de suspension synthétique Fox NEUF (viscosité de 7,5) dans le trou du bas du bras inférieur GAUCHE. En gardant la fourche à l'envers, poussez le piston à air vers le haut avec un objet NON TRANCHANT afin de faire sortir le goujon de la tige par le trou du bras inférieur. Installez la rondelle de compression NEUVE. Vissez l'écrou inférieur à un couple de 5,6 Nm. Placez la fourche à l'envers.

Étape 5 - retrait des boutons de réglage de l'amortisseur :

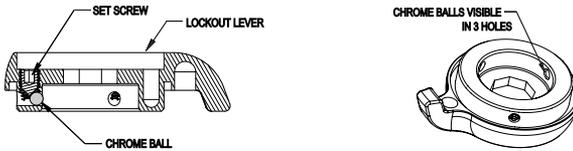
Sur les modèles R : dévissez le capuchon de protection de l'amortisseur se trouvant du côté droit avec une clé à douille 26 mm.

Modèles RL, RLT et RLC : il est nécessaire de retirer tous les boutons du capuchon de protection de l'amortisseur se trouvant sur le côté droit avant de pouvoir dévisser le bouton supérieur de l'amortisseur.

a) Maintenez fermement le bouton rouge de réglage du rebond et retirez la vis à tête plate avec une clé hexagonale 2 mm. Retirez le bouton rouge de réglage du rebond en le soulevant.

b) À l'aide d'une clé hexagonale 1,5 mm, dévissez de 1,5 tours chacune des 3 vis de serrage se trouvant sur le levier de blocage bleu. Retirez le levier de blocage bleu en le soulevant.

Remarque concernant les 3 billes en chrome du levier de blocage : les 3 billes en chrome sont maintenues en place par une pointe de graisse. Ne dévissez pas les vis de serrage de plus de 1,5 tours, car les billes en chrome risqueraient de rouler vers l'extérieur, dans les trous latéraux derrière les vis de serrage en pointe. Si cette situation se produit, introduisez une clé hexagonale 1,5 mm dans les trous latéraux et poussez les billes en chrome pour les replacer au centre et à l'intérieur de la vis de serrage.



c) Sur les modèles RLC, retirez le bouton de réglage de la compression pour vitesse réduite en le soulevant. Examinez le bas du bouton pour vitesse réduite. La bille de verrouillage en chrome d'un diamètre de 3 mm risque d'être retenue au fond du bouton par de la graisse. Si cette situation se produit, graissez la bille de verrouillage et remplacez-la dans le trou du capuchon de protection de l'amortisseur. Appuyez sur la bille de verrouillage avec un petit tournevis. Elle devrait offrir de la résistance.

d) À l'aide d'une clé à douille 26 mm, dégagez et dévissez le capuchon de protection de l'amortisseur du tube supérieur.

Étape 6 - sur les modèles RLT et RLC : utilisez une clé hexagonale 2 mm pour dévisser et retirer le « bouton de réglage du seuil de blocage » se trouvant sur le bas du côté droit du bras inférieur.

Sur tous les modèles : à l'aide d'une clé à douille 10 mm, dévissez de 6 tours l'écrou inférieur du côté DROIT. Placez un bac de récupération d'huile sous le côté droit de la fourche. Tapotez sur l'écrou inférieur avec un marteau à tête en plastique pour dégager la tige du plongeur du bras inférieur. Dévisser l'écrou inférieur de 6 tours le placera sous la petite tige du bouton de réglage du seuil de blocage, ce qui le protégera lorsque vous tapoterez sur la tige de l'amortisseur. Dévissez et retirez la rondelle et l'écrou inférieur. Appuyez sur la tige en montant avec un tournevis mince et laissez l'huile s'écouler.

Étape 7 - retirez l'amortisseur de la fourche et placez-le au-dessus d'un bac de récupération d'huile. En maintenant la pièce ajoutée supérieure avec une clé 12 mm, desserrez d'un tour le capuchon de protection avec une clé à douille 26 mm. Dévisser le capuchon de protection permet à l'huile de s'écouler au cours de l'étape suivante.

Étape 8 - étirez l'amortisseur au-dessus d'un bac de récupération, introduisez doucement une clé hexagonale 1,5 mm dans l'un des cinq orifices de base se trouvant au bas de l'amortisseur, puis comprimez et décompressez l'amortisseur pendant 1 minute pour vidanger toute l'huile. En maintenant la pièce ajoutée supérieure avec une clé à cône 12 mm, serrez le capuchon de protection de l'amortisseur à un couple de 8,5 Nm SANS FORCER. CELA RISQUERAIT DE DÉFORMER LES RONDELLES. Vérifiez que la rondelle de compression n° 1 repose complètement à plat contre les trois surfaces surélevées du piston de compression.



Étape 9 - étendez l'amortisseur sur toute sa longueur et placez-le dans la fourche. Vissez d'un ou deux tours le capuchon de protection de l'amortisseur dans le tube supérieur. Installez une rondelle de compression NEUVE et vissez-y l'écrou inférieur. Serrez l'écrou inférieur à un couple de 5,6 Nm. Sur les fourches RLT et RLC, alignez la vis de serrage du bouton de réglage du seuil de blocage sur l'entaille et serrez-la avec une clé hexagonale 2 mm.

Étape 10 - dévissez le capuchon de protection de l'amortisseur et retirez-le du tube supérieur. Comprimez ensuite le bras inférieur de la fourche vers le haut. Versez 155 cc de fluide de suspension synthétique FOX (viscosité 7,5) dans le tube supérieur DROIT.

Étape 11 - étendez la fourche. Versez 5 cc de fluide Float FOX NEUF dans le tube supérieur GAUCHE. Au moyen d'une douille 26 mm, installez et serrez le capuchon de protection du côté gauche à un couple de 18,6 Nm. Avec une pompe à air haute pression Fox, insufflez de l'air dans la valve Schrader gauche jusqu'à obtenir la pression recommandée correspondant au poids du cycliste. Installez le bouton bleu.

Étape 12 - vissez le côté DROIT du capuchon de protection de l'amortisseur dans le tube supérieur. À l'aide d'une clé à douille 26 mm, serrez le capuchon de protection de l'amortisseur à un couple de 18,6 Nm.

Installation des boutons de réglage de l'amortisseur sur les modèles RL, RLT et RLC :

a) Bouton de réglage de la compression pour vitesse réduite sur les modèles RLC uniquement : nettoyez le bouton bleu de réglage de la compression pour vitesse réduite avec un produit dégraissant, puis graissez la rainure en bas, sur le côté et la surface à crans de l'encliquetage. Orientez le bouton bleu de réglage de la compression pour vitesse réduite de façon à ce que la rainure au bas du bouton se trouve par-dessus la broche en aluminium du capuchon de protection de l'amortisseur.

b) Installation du levier de blocage : en utilisant le levier de blocage bleu comme une clé, vissez la vis de blocage (parties plates de la clé octogonale) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à l'arrêt. Placez le levier de blocage sur la vis de blocage afin que le levier indique environ 18 h.

Installation du levier de blocage sur les modèles RL et RLT : à l'aide d'une clé hexagonale 1,5 mm, serrez légèrement chacune des 3 vis de serrage du levier de blocage. Dévissez chaque vis de serrage de 1/4 de tour.

Installation du levier de blocage sur les modèles RLC : les ressorts du levier de blocage et du bouton de réglage de la compression pour vitesse réduite sont positionnés vers le haut (ceci est normal). Poussez le levier de blocage vers le bas jusqu'à son arrêt. À l'aide d'une clé hexagonale 1,5 mm, serrez légèrement chacune des 3 vis de serrage du levier de blocage. Dévissez chaque vis de serrage de 1/4 de tour.

c) Installation du bouton de réglage du rebond : installez le bouton rouge de réglage du rebond de façon à ce que la fente se trouvant au bas du bouton soit alignée sur les parties plates de la tige du réguleur de rebond. Déposez une goutte de Blue Loc-tite 242 sur la vis à tête plate. En maintenant le bouton de réglage du rebond fermement, installez et serrez la vis à tête plate avec une clé hexagonale 2 mm.

AVERTISSEMENT : *les éléments internes de l'amortisseur seront endommagés si le bouton de réglage du rebond n'est pas tenu fermement au moment de serrer la vis qui le maintient.*

Étape 13 - ajustez tous les boutons de réglage de l'amortisseur comme indiqué ci-dessous et testez l'amortisseur pour vous assurer de son bon fonctionnement.

Sur les fourches RL, RLT, RLC : placez le levier de blocage en position ouverte (15 h).

Sur les fourches RLT et RLC : tournez à fond le bouton de réglage du seuil de blocage dans le sens des aiguilles d'une montre, puis tournez-le d'un incrément (un déclic) dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Sur les fourches RLC : tournez à fond le bouton de réglage de la compression pour vitesse réduite dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour le placer en position ouverte.

Sur toutes les fourches : placez le bouton de réglage du rebond en position fermée (0 incrément [déclat] vers l'extérieur après avoir tourné le bouton à fond dans le sens des aiguilles d'une montre). **Comprimez et décomprimez lentement la fourche 10 fois** pour évacuer l'air de l'amortisseur. Le rebond de la fourche devrait être lent. Tournez le bouton de réglage du rebond de 6 incréments (6 déclats) dans le sens contraire des aiguilles d'une montre à partir de la position fermée. Comprimez et décomprimez plusieurs fois la fourche. La vitesse de rebond contrôlée de la fourche devrait être plus rapide (réglage en usine).

Si la fourche a du jeu durant la compression ou si elle fait des bruits étranges, démontez-la et vérifiez qu'elle comporte le bon nombre de bagues de hauteur et que celles-ci sont orientées de manière correcte.

Sur les fourches RL, RLT, RLC : fermez le levier de blocage de façon à ce qu'il indique 18 h et roulez pour sentir la mobilité du blocage. Lorsque la fourche est bloquée, sa plage de mouvement doit se situer entre 2 et 6 mm. Ouvrez le levier de blocage. AMUSEZ-VOUS BIEN !!!

Fréquence d'entretien

La performance, la sécurité et la durée de vie des fourches FOX FORX dépendent de la maintenance. Augmentez la fréquence de vos opérations de maintenance si vous utilisez votre fourche FOX FORX dans des conditions extrêmes. **REMARQUE** : tout au long de ce manuel, il est fait mention des côtés droit et gauche de la fourche selon la perspective du cycliste assis sur le vélo.

Important - À vérifier avant chaque course

1. Vérifiez que la broche de blocage rapide est correctement ajustée et bien en place.
2. Nettoyez l'extérieur de votre fourche avec du savon et de l'eau, puis essuyez-la avec un chiffon doux et sec. Ne vaporisez pas d'eau directement sur la jonction joint/tube supérieur. **NE NETTOYEZ PAS VOTRE FOURCHE AVEC UN DISPOSITIF DE LAVAGE À HAUTE PRESSION.**
3. Examinez tout l'extérieur de la fourche pour vous assurer qu'il n'est pas endommagé. N'utilisez pas la fourche si une quelconque pièce extérieure est endommagée. Veuillez contacter votre revendeur local ou FOX Racing Shox afin de faire examiner et réparer votre fourche.
4. Vérifiez le réglage du jeu de direction. Si la direction a du jeu, ajustez-la conformément aux instructions du fabricant.
5. Vérifiez que les câbles ou les tuyaux de frein sont correctement maintenus en place.
6. Vérifiez que les freins avant et arrière fonctionnent correctement en terrain plat.

Les intervalles de maintenance des fourches FOX FORX doivent être réguliers, comme indiqué ci-dessous.

Article	À chaque sortie	Toutes les 25 heures	Toutes les 100 heures	Une fois par an ou toutes les 200 heures	Indications à la page
Nettoyez et séchez l'extérieur.	X				
Nettoyez et examinez les joints racleurs/ lubrifiez les anneaux en mousse.		X			
Vérifiez l'épaisseur des pattes.			X		
Examinez les douilles.				X	
Changez le fluide FLOAT dans la chambre à air (FLOAT, F80 et F100).				X	
Changez l'huile.				X	

Outils et matériel requis	Couples de serrage	Nécessaire pour
Lunettes de sécurité	s/o	Protection des yeux
Seau/bac de récupération	s/o	Vidange et/ou débattement
Essuie-tout et/ou chiffons	s/o	Absorption des huiles et des fluides
Marteau/maillet à tête en plastique	s/o	Taraudage des tiges inférieures
Clé dynamométrique (Newton centimètre)	s/o	Serrage des fixations
Fluide de suspension FOX	s/o	Débattement et/ou vidange (toutes les fourches)
Fluide FLOAT	s/o	Débattement et/ou vidange (fourches à ressort pneumatique)
Pompe à air haute pression FOX	s/o	Réglage de la pression d'air (fourches à ressort pneumatique)
Douille à 6 pans 26 mm	18,6 Nm	Capuchons supérieurs
Clé à douille ou à fourche 10 mm	5,6 Nm	Écrous inférieurs
Clé pied de biche 8 mm	9,0 Nm	Tiges de frein
Clé à douille longue 3/8 po	5,1 Nm	Valve du réservoir d'air comprimé (fourches à ressort pneumatique)
Clé pour obus de valve Schrader	0,45 Nm	Obus de valve (fourches à ressort pneumatique)
Clé hexagonale 2 mm	1,2 Nm 0,45 Nm	Bouton de réglage du rebond (R, RL, RLC, RLT et X) Bouton de réglage du seuil de compression (RLC, RLT et X)
Clé hexagonale 1,5 mm	Vissé, dévissé de 1/4 de tour	Levier de blocage (RL, RLC et RLT)

Technologie et vérification des douilles

La lubrification des fourches FOX FORX est hydrodynamique. Dans notre système, l'huile est forcée de passer par les grandes douilles fendues à chaque mouvement de compression. Lorsque la fourche se comprime et se décomprime, l'huile est retenue entre les douilles, les tubes supérieurs et les joints.

Les coefficients de dilatation thermique peuvent conduire les douilles à se refermer sur les tubes supérieurs, qui auront tendance à frotter et à se coincer durant le fonctionnement normal. Il est important que les douilles aient assez d'espace afin que la fourche ne se coince pas en cours de fonctionnement.

Les tolérances dimensionnelles et géométriques permettent de vérifier que les pièces fonctionneront/s'emboîteront au cours du processus de fabrication. Les dimensions des douilles sont vérifiées avant et après l'installation. Les douilles nécessitent un dégagement diamétrique entre 0,038 mm et 0,229 mm.

Test en magasin - Lorsque vous êtes en position d'arrêt en freinant avec le frein avant et que vous comprimez et décompressez la fourche, les douilles et le tube supérieur ne sont séparés que par une petite quantité de graisse. Il est possible que les douilles aient un petit peu de jeu. Les douilles d'une fourche doivent avoir de l'espace pour pouvoir fonctionner correctement. Un dégagement trop réduit causera frottement, coincement ou défaillance des douilles à chaud.

Test sur le terrain - Lors de conditions de course normales, la lubrification hydrodynamique se produit lorsque le tube supérieur est complètement séparé de la douille par une fine couche d'huile. Les caractéristiques d'une lubrification hydrodynamique sont un taux de frottement très bas et des douilles et une tige inusables, car les douilles ne sont pas en contact avec le métal. En cas de lubrification hydrodynamique normale, le dégagement des douilles passera inaperçu.

Il convient d'examiner les douilles une fois par an pour s'assurer qu'elles ne sont pas excessivement usées. Si un jeu d'avant en arrière excessif est détecté entre les tubes supérieurs et les bras inférieurs, contactez un centre de service après-vente agréé FOX ou FOX Racing Shox pour de plus amples instructions. Empoignez les bras inférieurs par les pattes (axe). Poussez la fourche tout droit vers l'arrière, en direction de la roue arrière. Tirez-la ensuite vers vous. Saisissez ensuite la fourche par la jonction tube supérieur/joint et répétez la procédure. Si vous remarquez un jeu excessif, reportez-vous à la page 48 de ce manuel et contactez FOX Racing Shox ou un centre de service après-vente agréé FOX Racing Shox.

Vérification de l'épaisseur des pattes

Avec le temps, la surface moletée du moyeu de la roue avant et la broche de blocage rapide usent la région de la patte du bras inférieur. (Fig. 1)

Examinez et mesurez l'épaisseur des pattes tous les 6 mois ou toutes les 100 heures ; vérifiez que chaque point de la surface se trouve au-dessus de la spécification minimum de 6,20 mm. (Fig. 2)

Si l'épaisseur de la patte se trouve à la spécification minimum ou en dessous, remplacez l'assemblage du bras inférieur.



Fig. 1 Patte
64



Fig. 2 Mesure de la patte

Joint et anneau en mousse

Les fourches FOX FORX comportent un système d'étanchéité conçu pour que le mouvement de votre fourche soit régulier quelles que soient les conditions. Le système est composé de deux parties : le joint de la fourche et l'anneau en mousse. Le joint de la fourche comporte un joint racleur dont la forme est brevetée, qui empêche la saleté de pénétrer dans la fourche et l'huile de sortir de la fourche. L'anneau en mousse se trouve juste en dessous du joint de la fourche. Il est saturé d'huile et graisse le tube supérieur à chacun de ses passages. Cela permet à la fourche de se comprimer et décompresser avec régularité. Bien que les fourches FOX FORX nécessitent un entretien minime, une vérification et un nettoyage périodiques du système d'étanchéité de la fourche est requis. Il est normal qu'une petite quantité d'huile et/ou de graisse s'accumule sur les tubes supérieurs des fourches FOX FORX. Cela est nécessaire pour permettre à la fourche de fonctionner avec régularité et pour empêcher que la saleté ne pénètre à l'intérieur. De plus, les joints de fourche sont saturés de graisse en usine. Cette graisse a tendance à migrer hors des joints au cours de la période d'ajustement.

Ours Amer nous dit : rangez la bicyclette à l'envers. Cette position permet à l'huile d'imbiber les anneaux en mousse afin qu'ils soient graissés et prêts pour votre prochaine course.

Étape 1 - des petites encoches se trouvent aux abords de la fourche. Dégagez avec précaution le joint des bras inférieur de la fourche en faisant levier avec un tournevis à lame plate. Une fois que cela est fait, surélevez-les jusqu'à la couronne des tubes supérieurs. Il est conseillé de recouvrir le bout du tournevis avec du ruban adhésif ou un autre matériau afin de ne pas risquer d'endommager la peinture.

Étape 2 - enrroulez un chiffon propre autour de la jonction des tubes supérieurs et des bras inférieurs. Ce procédé empêchera la saleté de pénétrer dans la fourche durant le nettoyage des joints.

Étape 3 - essayez le diamètre extérieur du joint à l'aide d'un chiffon jusqu'à ce qu'il soit propre.

Étape 4 - retirez les chiffons et examinez les anneaux en mousse qui seront visibles juste à l'intérieur des bras inférieurs. Ils doivent être saturés d'huile et ne doivent pas contenir de la saleté ou des débris. Si les anneaux en mousse sont secs, lubrifiez-les en les saturant de fluide de suspension FOX.

Étape 5 - essayez les tubes supérieurs et faites glisser les joints vers le bas des bras inférieurs. Appuyez avec précaution sur les joints pour les mettre en place. Vous pouvez utiliser un tournevis à lame plate pour appuyer à la jonction du tube supérieur et de l'arceau de la fourche. Il est conseillé de recouvrir le bout du tournevis avec du ruban adhésif ou un chiffon afin de ne pas risquer d'endommager le joint. Vérifiez que le joint est bien appuyé contre la surface supérieure du bras inférieur.

Étape 6 - essayez le surplus d'huile, puis comprimez et décompressez la fourche plusieurs fois pour vous assurer de son bon fonctionnement.

Service après-vente et garantie

Le service après-vente de FOX Racing Shox vous répondra dans un délai de 48 heures, pour autant que les mesures suivantes soient prises.

1. Aux États-Unis, contactez FOX Racing Shox au numéro 800.369.7469 ou un centre de service après-vente agréé afin de recevoir un numéro d'autorisation de renvoi et de vous faire indiquer une adresse postale. En dehors des États-Unis, contactez le centre international de service après-vente approprié. Référez-vous à la liste figurant au dos de ce manuel, visitez notre site Internet www.foxracingshox.com ou contactez FOX Racing Shox afin de déterminer quel est le centre le plus proche de chez vous.

2. Pour bénéficier de la garantie, une preuve d'achat satisfaisante doit être présentée.

3. Indiquez clairement sur le paquet votre adresse et le numéro d'autorisation de renvoi qui vous a été attribué, et envoyez-le en port payé à FOX Racing Shox ou à votre centre international de service après-vente.

4. Accompagnez votre envoi d'une note d'explication décrivant le problème rencontré, le vélo utilisé (fabricant, modèle et année), le type de produit FOX et la raideur du ressort. Indiquez votre adresse et votre numéro de téléphone.

Garantie

Votre fourche est garantie pour une durée d'un an (deux ans dans les pays membres de l'UE) à partir de la date d'achat du vélo ou de la fourche. Lorsque la garantie est invoquée, la fourche doit impérativement être accompagnée d'une copie de la facture d'achat. La décision de faire valoir la garantie est à la seule discrétion de FOX Racing Shox. La garantie couvre exclusivement les défauts dus à la main-d'œuvre et aux matériaux. La durée de la garantie et les lois peuvent varier d'un État à l'autre et/ou d'un pays à l'autre. Les pièces, les composants et les assemblages subissant l'usure normale ne sont pas couverts par cette garantie. FOX Racing Shox se réserve le droit de faire valoir ou non cette garantie.

Si la cause des dommages figure dans la liste suivante, la garantie est invalidée :

Installation de pièces ou d'accessoires dont la qualité n'est pas équivalente à celle de pièces authentiques FOX Racing Shox.
Contrainte anormale, négligence, abus et/ou utilisation inappropriée.
Dommages dû à un accident et/ou à une collision.
Modification des pièces d'origine.
Manque d'entretien approprié.
Dommages ou perte du colis au cours du transport (nous recommandons d'assurer le colis pour la totalité de sa valeur).
Parties intérieures et extérieures endommagées par un trajet de câble inadéquat, des cailloux, des chocs ou une installation incorrecte.
Vidanges qui ne sont pas effectuées par FOX Racing Shox ou par un centre de service après-vente agréé.

Sont exclus de cette garantie :

Les pièces remplacées en raison de l'usure normale et/ou d'un entretien de routine.
Pièces subissant l'usure normale et/ou devant être régulièrement entretenues.
Douilles
Joints
Fluides de suspension
Pattes
Jupe de frein à disque

FOX Racing Shox n'offre aucune autre garantie d'aucune sorte, expresse ou implicite. FOX Racing Shox récuse et exclut de la présente garantie toutes les garanties implicites de qualité marchande et d'adéquation à un usage particulier dépassant les obligations et les limites temporelles figurant dans la présente garantie.

Questions et réponses au sujet de la garantie

Q. Quels frais pourront m'être imputés durant la période de garantie ?

A. Le consommateur est responsable de tous les frais liés à l'entretien, aux réparations non couvertes par la garantie, aux dommages dus à un accident ou à une collision, à la vidange, aux joints, douilles et réducteurs ainsi qu'aux éléments de fixation.

Q. Quels sont des exemples de contrainte « anormale », négligence ou abus ?

A. Ces termes sont généraux et leur signification se recoupe dans certains domaines. Nous citerons comme exemple spécifique : dénivellations brusques, conduite sans conducteur, sauts importants, cascades/courses casse-cou, courses avec des pièces cassées, courses sans huile dans la fourche, raideur de ressort inappropriée, etc.

Q. La garantie couvre-t-elle les frais accessoires tels que l'expédition ou le transport ?

A. Non. La garantie couvre uniquement la réparation des défauts dus à la main-d'œuvre et aux matériaux.

Q. Puis-je me charger moi-même de certaines ou de toutes les procédures d'entretien indiquées dans le manuel du propriétaire ?

A. Vous pouvez vous charger de l'entretien des joints, du fluide de suspension, des douilles et des pattes. Les douilles et les pattes usées doivent être remplacées par FOX Racing Shox ou par un centre de service après-vente agréé.

Q. Puis-je me charger moi-même de l'entretien et des réparations de ma fourche ?

A. L'entretien des fourches FOX FORX peut généralement être assuré par l'utilisateur ainsi que la vidange de l'huile, les modifications du débattement ou le remplacement des ressorts. Pour que votre fourche fonctionne de manière optimale, faites effectuer les réparations ou révisions importantes par un mécanicien cycliste professionnel, par FOX Racing Shox ou par un centre de service après-vente agréé. Si vous n'êtes pas sûr d'être en mesure de réparer votre fourche, contactez FOX Racing Shox ou un centre de service après-vente agréé.

Limitation de responsabilité

FOX Racing Shox ne saurait être tenue responsable des dommages subis par vous ou par toute autre personne à la suite de l'utilisation, du transport ou de toute autre usage de votre fourche ou de votre vélo. Dans l'éventualité de la rupture ou du mauvais fonctionnement de votre fourche, la responsabilité ou l'obligation de FOX Racing Shox se limite à la réparation ou au remplacement de la fourche, conformément aux termes des clauses de la garantie figurant dans ce manuel.

Contact

FOX Racing Shox Téléphone : 831.274.6500
130 Hangar Way Amérique du Nord : 800.FOX.SHOX (369.7469)
Watsonville, CA 95076 Télécopieur: 831.768.9312

Courrier électronique : service@foxracingshox.com

Site Internet : www.foxracingshox.com

Heures d'ouverture : du lundi au vendredi, 8 h 00-17 h 00, heure du Pacifique

Mode de paiement

Visa, MasterCard et/ou chèque bancaire

Mode d'expédition

FOX Racing Shox utilise le service surface de UPS aux États-Unis.

Remarques concernant le réglage :