



Manuel du propriétaire des amortisseurs arrière 2005

FLOAT - FLOAT R - FLOAT RP3

Vanilla - Vanilla R

DHX 3.0 - DHX 4.0 - DHX 5.0

FOX RACING SHOX

130 Hangar Way, Watsonville, CA 95076

831.768.1100 FAX 831.768.9342

E-Mail: service@foxracingshox.com

Website: www.foxracingshox.com

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	37
Contacts	37
Mode d'expédition	37
Modes de paiement	37
Service après-vente et garantie	37
Consignes de sécurité à l'usage du consommateur	37
Garantie	38
Limitation de responsabilité	38
Instructions générales d'installation	39
Terminologie de l'amortissement	39
Mesure de l'affaissement	39
Maintenance	39
Pompe	40
Amortisseurs FLOAT	41
Réglage de la pression et de l'affaissement	41
FLOAT	41
FLOAT R	42
FLOAT RP3	43
AVA (dispositif de réglage du volume d'air)	43
Maintenance du manchon d'air	44
Technologies Brain et Brain Adjust (Specialized)	45
Technologie Triad (Specialized)	46
Amortisseur à tirage (K2)	46
Amortisseur Vanilla	47
Réglage de l'affaissement	47
Installation et retrait du ressort	47
Vanilla	48
Vanilla R	48
Amortisseurs DHX	49
Installation des amortisseurs DHX	49
Réglage de l'affaissement	49
DHX 3.0	49
DHX 4.0	50
DHX 5.0	51
Centres de service après-vente internationaux	103

Introduction

Nous vous remercions d'avoir choisi la marque FOX Racing Shox pour votre vélo. Vous avez choisi le meilleur amortisseur 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 nouvel amortisseur correctement pour qu'il réalise une performance maximale. Ce manuel contient des instructions détaillées qui vous permettront de régler votre amortisseur. Conservez vos factures d'achat avec ce manuel et consultez-le pour toutes les questions relatives au service après-vente et à la garantie.

Contacts

FOX Racing Shox Téléphone : 831.768.1100 Courrier électronique : service
130 Hangar Way Amérique du Nord : 800.369.7469 @foxracingshox.com
Watsonville, CA 95076 Télécopieur : 831.768.9312 Site Internet :

Mode d'expédition

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

Modes de paiement

Visa, MasterCard, American Express, chèque certifié

www.foxracingshox.com

Heures d'ouverture : Lundi à vendredi 8 h 00 à 17 h 00, heure du Pacifique

Service après-vente et garantie

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

1. Contactez FOX Racing Shox au numéro 831.768.1100 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. Référez-vous à la liste des centres de service après-vente agréés, contactez FOX Racing Shox ou visitez notre site à l'adresse www.foxracingshox.com 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 ou les articles en port payé à FOX Racing Shox ou à votre centre de service agréé.
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 Racing Shox et la raideur du ressort. Indiquez votre adresse et votre numéro de téléphone.

*Les centres de service après-vente sont indépendants. Les délais d'exécution des réparations et échanges sous garantie ainsi que des vérifications de maintenance peuvent varier.

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-A-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.

Votre vélo est équipé d'une suspension FOX Racing Shox. Avant votre première sortie, prenez le temps de lire ce manuel consacré à l'installation, l'utilisation et l'entretien de votre amortisseur. Si vous avez des questions, contactez FOX Racing Shox ou votre centre de service après-vente agréé. Si votre amortisseur se met à perdre de l'huile ou à faire un bruit inhabituel, descendez immédiatement de votre vélo et faites-le inspecter par un concessionnaire. **UN AMORTISSEUR ENDOMMAGÉ OU FONCTIONNANT MAL RISQUE D'ENTRAÎNER LA PERTE DE CONTRÔLE DU VÉLO ET/OU DE PROVOQUER UN ACCIDENT POUVANT ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES OU MÊME FATALES.** Ne modifiez pas le cadre ou l'amortisseur de votre vélo. Utilisez uniquement des pièces FOX Racing Shox authentiques. Les modifications, un entretien inapproprié ou l'utilisation de pièces de rechange d'autres marques annulent la garantie et pourraient conduire au dysfonctionnement de l'amortisseur et à la perte de contrôle du vélo, entraînant des blessures graves ou même fatales. Référez-vous au programme de maintenance recommandé dans ce manuel. Faites réviser votre amortisseur par FOX Racing Shox aux États-Unis ou par un centre de service après-vente agréé en dehors des États-Unis. Le manchon d'air peut toutefois être révisé par l'utilisateur final. **VOTRE AMORTISSEUR FOX Racing Shox CONTIENT DE L'AZOTE SOUS PRESSIION. N'OUVREZ PAS LE BOUCHON EN PLASTIQUE BLANC SITUÉ SUR L'EXTRÉMITÉ DE L'AMORTISSEUR COMPORTANT UN CAILLÈT. LA PARTIE SOUS PRESSIION DE L'AMORTISSEUR DEVRAIT UNIQUEMENT ÊTRE OUVERTE PAR UN MÉCANICIEN FOX Racing Shox QUALIFIÉ. OUVRIR UN AMORTISSEUR SOUS PRESSIION EST UNE OPÉRATION DANGÉREUSE, QUI PEUT ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES. À ÉVITER À TOUT PRIX ! IL N'EST PAS NÉCESSAIRE D'OUVRIR LA PARTIE DE L'AMORTISSEUR CONTENANT DE L'AZOTE SOUS PRESSIION POUR PROCÉDER À L'ENTRETIEN DU MANCHON D'AIR. AVERTISSEMENT : NE TENTEZ PAS DE FORCER, D'OUVRIR, DE DÉMONTER OU DE RÉPARER UN AMORTISSEUR QUI RESTE COINCÉ EN POSITION DE COMPRESSION OU NE RETOURNE PAS À SA LONGUEUR NORMALE (HORS CHARGE). VOUS RISQUERIEZ D'ÊTRE GRAVEMENT BLESSÉ.**

Garantie

Votre amortisseur est garanti pour une durée d'un an à partir de la date d'achat du vélo ou de l'amortisseur. Lorsque la garantie est invoquée, l'amortisseur doit impérativement être accompagné 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 Etat à l'autre et/ou d'un pays à l'autre.

Garantie FLOAT, FLOAT R, FLOAT RP3 : une maintenance régulière est indispensable pour garantir la performance et la longévité de votre amortisseur ainsi que pour être en droit d'invoquer la garantie. (Voir la partie Opérations de maintenance pour de plus amples instructions.)

Garantie DHX 3.0, DHX 4.0, DHX 5.0 : les amortisseurs DHX nécessitent une pression minimale de 5,2 bar dans la Boost Valve pour fonctionner correctement. Si un amortisseur est utilisé sur un vélo alors que la pression de la Boost Valve est inférieure à 5,2 bar, une émulsification se produira. La garantie de FOX Racing Shox ne couvre pas les amortisseurs endommagés dans ces conditions.

Pour que votre amortisseur fonctionne de manière optimale, faites-le réparer ou réviser par FOX Racing Shox aux États-Unis ou par un centre de service après-vente agréé par FOX Racing Shox en dehors des États-Unis. 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.

Dommage dû à un accident ou à une collision.

Modification des pièces d'origine.

Manque d'entretien approprié. (très important - voir la partie Opérations de maintenance)

Toute tentative de démontage de l'amortisseur.

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, la tige de selle, 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.

Coinçage du ressort / précontrainte excessive du ressort (deux tours maximum) *sauf spécification contraire*.

Sont exclus de cette garantie :

Les pièces remplacées en raison de l'usure normale et/ou d'un entretien de routine.

Les pièces subissant l'usure normale et/ou devant être régulièrement entretenues : douilles et réducteurs, joints, liquides de suspension

Les amortisseurs DHX endommagés lors de courses où la pression de la Boost Valve était inférieure à 5,2 bar.

FOX Racing Shox n'offre aucune autre garantie d'aucune sorte, expresse ou implicite. FOX Racing Shox refuse 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 l'amortisseur, précontrainte trop élevée, 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 uniquement vous charger de l'entretien du manchon d'air FLOAT, de la douille et du réducteur. Les vidanges, l'entretien de l'amortissement et les réparations doivent être effectués par FOX Racing Shox ou par un centre de service après-vente agréé.

Limitation de responsabilité

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

Instructions générales d'installation

Terminologie de l'amortissement

Affaissement de l'amortisseur : compression de l'amortisseur lorsque le cycliste s'assied sur la selle en position de conduite normale.

Amortissement de la compression : résistance offerte par l'amortissement à huile lors de la compression de l'amortisseur.

Amortissement du rebond : résistance de l'amortissement à huile qui contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur se détend après avoir été compressé.

Précontrainte : force initiale imposée au ressort au repos.

Raideur du ressort : force requise pour compresser le ressort de 2,5 cm.

FLOAT : acronyme de « FOX Load Optimum Air Technology », qui réalise la performance d'un ressort hélicoïdal avec les possibilités de réglage et la légèreté d'un amortisseur à air.

Amortissement ProPedal : technologie qui permet de pédaler plus efficacement tout en ayant un meilleur contrôle et une plus grande sensibilité sur les bosses petites et grosses.

Mesure de l'affaissement

Il est nécessaire de régler l'affaissement de votre amortisseur FOX Racing Shox pour qu'il réalise une performance optimale. L'affaissement représente la compression de l'amortisseur provoquée par le poids du cycliste sur le vélo.

Suivez cette procédure pour mesurer l'affaissement de vos amortisseurs FLOAT et Vanilla de FOX Racing Shox.

Mesure n° 1

1. Avant de vous asseoir sur le vélo, mesurez et notez la distance qui sépare le centre du premier boulon de fixation au centre du second boulon de fixation. Il s'agit de la mesure dite « œil à œil ». Le corps des amortisseurs à air comporte un joint torique. Le joint torique doit être poussé contre le bord racleur du manchon d'air. S'il n'y a pas de joint torique, utilisez la méthode d'« œil à œil ».

Mesure n° 2

2. Asseyez-vous sur le vélo en position de conduite normale. Votre poids doit être réparti équitablement sur la selle, le guidon et les pédales. Si nécessaire, appuyez-vous contre un mur ou un poteau pour éviter de tomber. Ne sautillez pas sur la selle ni sur les pédales.

3. Demandez à un ami de mesurer et noter la distance œil à œil. Soustrayez la mesure n° 2 de la mesure n° 1. La différence entre ces deux mesures vous donne l'affaissement. Pour les amortisseurs à air, descendez du vélo et mesurez la distance séparant le bord racleur du joint torique. Cette mesure vous donne l'affaissement.

Maintenance

Programme de maintenance

Article	Nouveau	À chaque sortie	Toutes les 8 heures	Toutes les 40 heures	Toutes les 100 heures
Réglage de l'affaissement (tous les amortisseurs)	X				
Réglage du rebond (amortisseurs avec ajustement du rebond)	X				
Nettoyage du corps d'amortisseur (tous les amortisseurs)		X			
Maintenance du cylindre d'air (amortisseurs FLOAT)	Environnement mouillé et boueux		X		
	Environnement sec et poussiéreux			X	
Nettoyage/inspection des douilles et réducteurs				X	
Entretien des fluides de suspension (doit être réalisé par un centre de service après-vente)					X

Autres considérations concernant la maintenance

Le corps des manchons d'air des amortisseurs FLOAT peut comporter une petite quantité de graisse. Ceci est normal. S'il n'y avait aucun résidu graisseux, cela signifierait que le manchon d'air FLOAT aurait besoin d'être à nouveau graissé. Augmentez la fréquence de vos opérations de maintenance si vous utilisez votre vélo dans des conditions extrêmes. Nettoyez votre amortisseur avec de l'eau et du savon UNIQUEMENT.

NE NETTOYEZ PAS VOTRE AMORTISSEUR AVEC UN DISPOSITIF DE LAVAGE À HAUTE PRESSION ! L'entretien approfondi des pièces internes doit être effectué par FOX Racing Shox ou par un centre de service après-vente agréé.

Pompe

Il existe une pompe à air haute pression FOX Racing Shox pour votre amortisseur FLOAT. Elle sert à augmenter et diminuer la pression d'air de votre amortisseur FLOAT. Le numéro de pièce de la pompe FOX Racing Shox est le suivant : 027-00-001-A.



Enlevez le capuchon de protection de la valve à air de l'amortisseur.

Vissez l'embout de la valve de la pompe sur la valve à air. Continuez à visser jusqu'à ce que le manomètre indique la pression de l'amortisseur, environ 6 tours. Ne serrez pas exagérément la pompe sur la valve à air, car vous risqueriez d'endommager le joint de l'embout de la pompe.

Actionnez plusieurs fois la pompe. La pression devrait augmenter progressivement. Si la pression augmente trop rapidement, assurez-vous que la pompe est correctement raccordée à la valve et bien vissée.

Remarque : si l'amortisseur n'est pas sous pression, le manomètre reste à zéro.

Pompez jusqu'à ce que vous obteniez la pression désirée. 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 de la pompe et de l'amortisseur, diminuant ainsi la pression. Si vous poussez à fond sur la valve et que vous relâchez aussitôt, seule une petite quantité d'air s'échappe, permettant un réglage plus précis de la pression. Le bruit d'air s'échappant que vous entendez lorsque vous dévissez la pompe de la valve à air provient du tuyau de la pompe, et non de l'amortisseur même.

Remarque : lorsque la pompe est connectée à l'amortisseur, le tuyau de raccord se remplit d'air, provoquant une baisse de la pression d'environ 0,7 à 1,4 bar.

Remarque : la pression moyenne peut varier entre 3,4 et 21 bar. **NE DÉPASSEZ PAS 21 BAR.** Remplacez le capuchon sur la valve à air avant de monter sur le vélo.

Coinçage de l'amortisseur FLOAT

Dans certaines situations, les amortisseurs FLOAT peuvent se coincer. Il s'agit d'un cas rare, mais s'il se produit, suivez les instructions ci-dessous.

Si votre amortisseur FLOAT n'a pas retrouvé sa longueur d'origine neutre (position œil à œil), ne tentez PAS de démonter le manchon d'air extérieur ni aucune pièce de l'amortisseur. De l'air est retenu dans la chambre d'air négative, et vous vous exposeriez à des risques de blessures graves si vous démontez votre amortisseur. On appelle cette situation « coinçage ». Si votre amortisseur est coincé, renvoyez-le immédiatement à FOX Racing Shox ou à votre centre de service après-vente agréé FOX Racing Shox pour le faire réparer. (Voir la partie Service après-vente et garantie pour de plus amples informations.)

Procédure à suivre lors du coinçage d'un amortisseur :

1. Diminuez la pression d'air de l'amortisseur.
2. Pressurisez votre amortisseur FOX Racing Shox à 17,2 bar au moyen d'une pompe à haute pression.
3. Si l'amortisseur ne se détend pas, cela signifie qu'il est coincé.

NE TENTEZ PAS DE SÉPARER, OUVRIR, DÉMONTER OU RÉPARER UN AMORTISSEUR COINCÉ. VOUS VOUS EXPOSERIEZ À DES RISQUES DE BLESSURES GRAVES. Si vous avez besoin d'assistance, contactez FOX Racing Shox ou votre centre de service après-vente agréé FOX Racing Shox.

Amortisseurs FLOAT

Réglage de la pression et de l'affaissement

Il est nécessaire de régler l'affaissement de votre amortisseur FLOAT pour qu'il réalise une performance optimale. Il suffit, pour cela, d'ajuster la pression d'air de votre amortisseur FLOAT. La pression d'air requise est fonction du poids du cycliste et du terrain. L'affaissement représente la compression de l'amortisseur provoquée par le poids du cycliste sur le vélo. Augmenter la pression permet de raidir l'amortisseur, tandis que la diminuer permet de l'assouplir. (Remarque : il peut s'avérer nécessaire de modifier la pression pour obtenir l'affaissement requis.) La sensation la plus régulière à l'utilisation résulte d'une pression assez basse qui permette à l'amortisseur de se comprimer complètement de temps à autre.

Remarque : la pression d'air peut être également ajustée en fonction des préférences personnelles. Certains cyclistes préfèrent un amortisseur plus souple et d'autres un amortisseur plus ferme. Au cours des premières sorties, roulez avec différentes pressions afin de trouver celle qui convient le mieux à votre style.

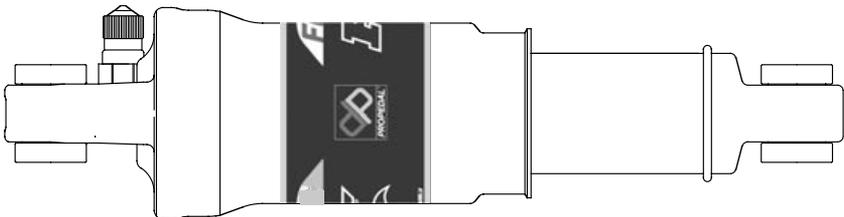
1. Repérez la valve à air Schrader Valve sur l'amortisseur et retirez le capuchon de la valve.
 2. Vissez la pompe FOX Racing Shox sur la valve à air et pompez jusqu'à ce que le manomètre indique la pression. Ne serrez pas trop.
 3. Ajoutez de la pression jusqu'à ce que le manomètre indique la pression désirée.
 4. Dévissez la pompe de la valve à air et mesurez l'affaissement.
- Répétez les étapes 2-4 jusqu'à ce que vous obteniez l'affaissement désiré. Remettez en place le capuchon de la valve.

FLOAT Sag Table					
Longueurs normales de l'amortisseur		Débattement de l'amortisseur		Affaissement recommandé	
pouces	millimètres	pouces	millimètres	pouces	millimètres
5,500	139,7	1,00	25,4	,25	6,4
6,000	152,4	1,25	31,8	,31	7,9
6,500	165,1	1,50	38,1	,38	9,5
7,250	184,2	1,75	44,4	,44	11,1
7,875	200,0	2,00	50,8	,50	12,7

FLOAT

Caractéristiques de l'amortisseur

Ressort pneumatique réglable - Manchon d'air grand volume - Piston flottant interne
Amortissement à l'huile - Ressort pneumatique négatif autoréglable - Contient de l'azote
Amortissement de la compression sensible à la vitesse - Châssis léger - Amortissement ProPedal réglé en usine



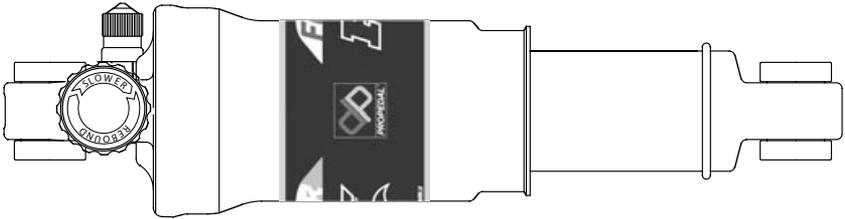
Réglage du ressort pneumatique FLOAT

Suivez les instructions de la section « Réglage de la pression et de l'affaissement ».

FLOAT R

Caractéristiques de l'amortisseur

Ressort pneumatique réglable - Manchon d'air grand volume - Piston flottant interne
Amortissement à l'huile - Ressort pneumatique négatif autoréglable - Contient de l'azote
Amortissement de la compression sensible à la vitesse - Châssis léger - Amortissement
ProPedal réglé en usine - Amortissement du rebond, réglage externe - Valve de rebond
sensible à la vitesse



Réglage du ressort pneumatique FLOAT

Suivez les instructions de la section « Réglage de la pression et de l'affaissement ».

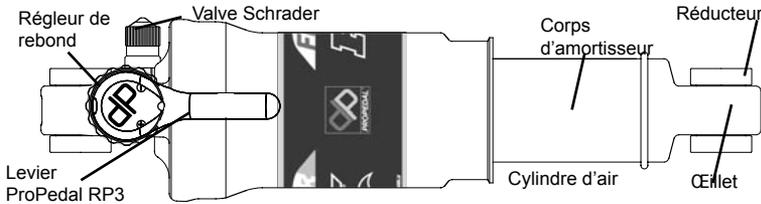
Réglage du rebond

L'amortissement du rebond contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur se détend après avoir été comprimé. Tournez le cadran de réglage rouge 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. Différents réglages permettent au cycliste de régler la pression d'air de l'amortisseur en fonction du terrain. Le rebond peut être réglé en fonction des préférences personnelles de chacun et varie selon le poids du cycliste, son style et le terrain. En règle générale, le rebond doit être aussi rapide que possible sans avoir du recul et déstabiliser le cycliste de sa selle lorsqu'il roule sur un terrain accidenté. 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 déterminer le réglage du rebond. Exécutez le « test du trottoir » pour régler la vitesse du rebond. Effectuez ce test sur un terrain plat, avec peu de trafic et beaucoup d'espace. Roulez à une vitesse normale et restez assis. Descendez d'un trottoir et soyez attentif au rebond. Si le vélo oscille quelques fois après avoir touché le sol, le rebond est trop rapide. Si l'amortisseur ne se détend pas rapidement, il est trop lent. Commencez par placer l'écran en position médiane (à environ 6 déclics de la vitesse la plus lente) et faites-le avancer de 2 déclics dans la direction voulue. L'amortissement du rebond peut être ajusté un déclic à la fois. Durant les premières courses, réglez l'amortissement du rebond et notez les caractéristiques de chaque course. Il vous arrivera peut-être de modifier le réglage nécessaire ou optimal de l'amortissement du rebond en fonction du terrain.

FLOAT RP3

Caractéristiques de l'amortisseur

Ressort pneumatique réglable - Manchon d'air grand volume - Piston flottant interne
Amortissement à l'huile - Ressort pneumatique négatif autoréglable - Contient de l'azote
Amortissement de la compression sensible à la vitesse - Châssis léger - 3 positions
externes du ProPedal - Amortissement du rebond, réglage externe - Valve de rebond
sensible à la vitesse - Came en tête double



FLOAT Air Spring Set-up

Suivez les instructions de la section « Réglage de la pression et de l'affaissement ».

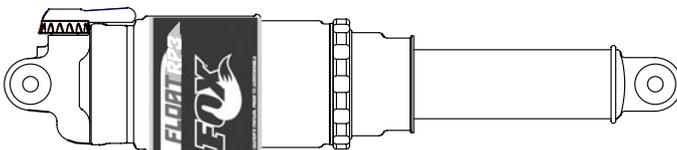
Réglage du rebond Voir la partie « Réglage du rebond » pour le FLOAT R.

Réglage de l'amortissement du ProPedal RP3

Le FLOAT RP3 comporte un levier de réglage ProPedal à trois positions permettant de régler le ProPedal à la volée. L'amortissement ProPedal réduit le rebond de la suspension lié au pédalage. Les trois réglages du levier sont les suivants : ProPedal complet, ProPedal léger et Push. Ajustez l'amortisseur selon les différents réglages en fonction du terrain et des conditions. Par exemple, la position ProPedal complet facilite l'ascension d'une pente et la position Push est idéale pour la descente. En raison des différences de conception, le pédalage est naturellement facilité sur certaines suspensions alors qu'il l'est moins sur d'autres. Pour déterminer quelle position ProPedal convient le mieux à la situation, pédalez à une vitesse de 25 km/h et surveillez le mouvement de l'amortisseur. Passez d'une position à l'autre et choisissez celle qui réduit le mouvement de la suspension le plus efficacement tout en absorbant les chocs au niveau désiré. Le réglage peut varier en fonction des conditions et du style.

Dispositif de réglage du volume d'air (AVA ou « Air Volume Adjuster »)

Certains amortisseurs FLOAT sont équipés d'un dispositif de réglage du volume d'air, également appelé AVA. La technologie AVA permet d'ajuster encore plus précisément les amortisseurs arrière des vélos tout-terrain. Tourner la bague AVA permet d'augmenter ou de diminuer le volume de la chambre positive du ressort pneumatique ; le cycliste peut alors modifier la forme de la courbe du ressort. Le système AVA crée un amortisseur qui, à son réglage le plus petit, offre jusqu'à 30 % de raideur linéaire en plus qu'un amortisseur FLOAT standard. AVA permet d'ajuster la raideur du ressort jusqu'à 90 kg de la position fermée à la position ouverte, lorsque l'amortisseur est complètement comprimé. AVA est une fonctionnalité de réglage de précourse. Le système AVA n'est pas conçu pour être utilisé sur piste ou à la volée. Il est important de nettoyer votre amortisseur avant de le régler, particulièrement les filets du manchon d'air AVA. Dans la plupart des cas, un volume d'air maximum convient. Pour pouvoir tourner la bague AVA, la pression de l'amortisseur doit être pratiquement nulle. À l'aide de la pompe de l'amortisseur, retirez tout ou une grande partie de l'air contenu dans l'amortisseur afin de pouvoir tourner la bague AVA facilement. Tournez la bague jusqu'à ce qu'elle touche la bague en métal encastrée sur le manchon d'air. C'est le réglage de volume maximal. Pressurisez l'amortisseur et réglez l'affaissement normalement. AVA n'a aucune incidence sur l'affaissement. Si l'amortisseur semble se compresser trop facilement ou trop souvent, videz l'amortisseur de l'air qu'il contient, tournez la bague sur la position suivante sur le manchon d'air. Pressurisez l'amortisseur, réglez l'affaissement et testez à nouveau la performance de la compression totale. Répétez cette opération jusqu'à ce que vous ayez déterminé quel réglage convient le mieux à votre style et au terrain. Le manchon d'air peut être révisé comme celui des amortisseurs FLOAT. Nettoyez les joints AVA après toute révision normale du joint FLOAT, particulièrement si vous avez roulé dans des conditions boueuses ou poussiéreuses. Retirez soigneusement les bagues en métal et les manchons d'air. Nettoyez les joints et les pièces et vérifiez qu'ils ne soient pas endommagés ou usés. Graissez-les à nouveau et réassemblez-les soigneusement. Reportez-vous au diagramme pour les parties dont l'étanchéité et le graissage sont critiques.



Maintenance du manchon d'air

Visitez www.foxracingshox.com pour télécharger les instructions vidéo.

Enlevez toute la pression d'air de la valve à air.

Comprimez et décompressez l'amortisseur plusieurs fois pour relâcher la pression du ressort pneumatique négatif.

Enlevez à nouveau toute la pression d'air de la valve à air.

Retirez l'amortisseur du vélo.

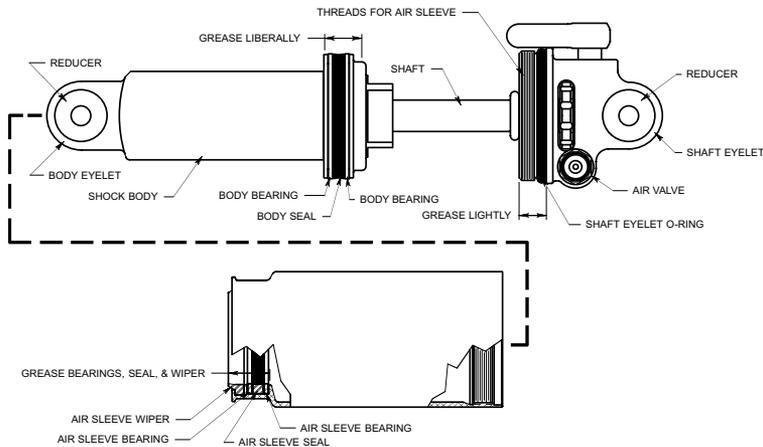
Retirez les éléments de fixation.

Serrez l'œillet de la tige dans un étai muni de mordaches molles en faisant attention à ne pas écraser la valve à air, le levier RP3 ou le bouton de rebond.

Faites glisser le tournevis ou le poinçon par l'œillet du corps pour empêcher le manchon d'air de se détacher du corps.

Dégagez le manchon d'air en le faisant tourner dans le sens des aiguilles d'une montre et retirez-le du corps en le faisant glisser.

Retirez le tournevis ou le poinçon et retirez le manchon d'air de l'amortisseur.



Nettoyage et inspection

Nettoyez l'intérieur du manchon d'air avec un produit approprié. Inspectez le joint et le roulement à l'intérieur du manchon d'air. Remplacez toute pièce usagée ou endommagée. Nettoyez le corps, le joint d'étanchéité, les roulements et la tige avec un produit approprié. Inspectez le joint et les roulements du corps de l'amortisseur. Remplacez toute pièce usagée ou endommagée.

Graissage et remontage

Graissez légèrement le joint torique et les filets de l'œillet de la tige avec du liquide FLOAT ou une graisse à base de lithium à usage multiple (NLGI n° 2).

Graissez généreusement le joint d'étanchéité et le roulement du corps, et laissez une réserve de graisse au-dessus du roulement.

Graissez légèrement le joint d'étanchéité, le roulement et le joint racleur du manchon d'air.

Pour de meilleurs résultats, graissez cette partie de l'amortisseur avec du Slick Honey.

Glissez le manchon d'air sur le corps jusqu'à ce que le joint racleur se trouve à l'extrémité du corps. Ne vissez pas le manchon d'air pour l'instant.

(Le manchon d'air est très difficile à comprimer à cause de la pression de la chambre à air négative. Une fois l'amortisseur remonté sur le vélo, le poids de celui-ci permettra la compression.)

Séchez les douilles et les réducteurs.

Installez les réducteurs dans les douilles des œillets et réinstallez l'amortisseur sur le vélo.

Comprimez soigneusement l'amortisseur jusqu'à ce que vous puissiez visser le manchon d'air. Ne laissez pas le manchon glisser du corps.

Vissez à la main le manchon sur l'œillet de la tige.

Remplissez l'amortisseur d'air selon les instructions figurant dans la partie *Instructions d'emploi de la pompe*.

Remarque : dans le cas où il serait nécessaire, le numéro de pièce du kit de joint du manchon d'air est le 803-00-050-B.

Numéros de pièce du fluide FLOAT : 025-03-002-A Sachet type coussin 5 cc

025-03-003-A Flacon 237 ml

Specialized Bicycles équipés des technologies Brain et Brain Adjust

La technologie Brain détecte les bosses de la piste et active la suspension en offrant au cycliste l'efficacité d'une suspension avant avec tous les avantages d'un vélo à suspension complète. Il est important de régler l'amortisseur correctement pour optimiser sa performance. Prendre le temps d'ajuster la raideur du ressort (pression d'air) et l'amortissement du rebond (vitesse à laquelle l'amortissement retrouve sa position initiale) améliorera grandement la qualité de vos sorties à vélo. La méthode permettant de régler l'affaissement d'un vélo équipé de la technologie Brain est quelque peu différente de celle utilisée pour les amortisseurs traditionnels.

1. Commencez par glisser le joint de l'indicateur de débattement vers le bord racler.
 2. Asseyez-vous sur le vélo en position de conduite normale. Portez votre équipement normal durant cette étape. Restez dans cette position sans bouger pendant (10) secondes. Cela permettra à l'amortisseur de se « placer » dans son débattement.
 3. Descendez du vélo et mesurez la distance séparant le bord racler du joint torique de débattement.
 4. L'affaissement recommandé est de 10 mm. Ajustez la pression d'air par incréments de 0,34 bar jusqu'à ce que vous ayez obtenu l'affaissement désiré.
- Il est également possible de régler l'affaissement en ajustant la pression d'air conformément au tableau de référence pour les ressorts pneumatiques.

1. Repérez le poids du cycliste dans la colonne de gauche et ajustez la pression d'air selon la colonne du milieu.
2. Réglez le cadran du rebond selon la colonne située à droite du tableau de référence pour les ressorts pneumatiques.

Réglage du rebond

L'amortissement du rebond contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur se détend après avoir été comprimé. Le cadran de réglage rouge sert à accélérer ou ralentir l'amortissement du rebond.

1. Tournez le cadran de réglage du rebond dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il s'arrête.
2. Référez-vous au tableau de pression d'air ci-dessous et repérez le poids du cycliste dans la colonne de gauche. Repérez le nombre de déclics correspondant dans la colonne de droite et réglez le cadran de réglage du rebond en le tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et en comptant le nombre de déclics.

Réglage du seuil de sensibilité aux bosses

Certains amortisseurs équipés de la technologie Brain permettent de régler le seuil de sensibilité aux bosses. Cela permet de modifier la sensibilité de la technologie Brain face aux bosses, et le cycliste peut choisir un type de conduite plus ferme (course) ou plus souple (confortable).

1. Tournez le levier bleu se trouvant au bas du dispositif Brain, vers la base de la fourche arrière, sur la gauche pour élever le seuil de sensibilité aux bosses. Cela diminuera la sensibilité du dispositif Brain, qui s'activera uniquement sur les grosses bosses.
2. Tournez le levier bleu en direction opposée de la base de la fourche arrière, sur la gauche pour abaisser le seuil de sensibilité aux bosses. Cela accroîtra la sensibilité du dispositif Brain. La suspension s'activera sur les petites bosses également.

Poids du cycliste Livres (kilogrammes)	Pression d'air bar	Nbre de déclics à partir de la position fermée du régleur de rebond
90-100 (41-45)	4,13-4,27	21-20
100-110 (45-50)	4,27-4,48	21-20
110-120 (50-54)	4,48-4,69	20-18
120-130 (54-60)	4,69-4,90	20-18
130-140 (60-64)	4,90-5,10	18-16
140-150 (64-68)	5,10-5,45	18-16
150-160 (68-73)	5,45-5,79	18-16
160-170 (73-77)	5,79-6,14	16-14
170-180 (77-82)	6,14-6,48	16-14
180-190 (82-86)	6,48-6,83	16-14
190-200 (86-91)	6,83-7,17	14-12
200-210 (91-95)	7,17-7,86	14-12
210-220 (95-100)	7,86-8,55	14-12
220-230 (100-104)	8,55-9,24	12-10
230-240 (104-109)	9,24-9,93	12-10
240-250 (109-113)	9,93-10,62	10-8
250-265 (113-120)	10,62-11,17	10-8
265-280 (120-127)	11,17-12,69	8-6
280-295 (127-134)	12,69-199	6-4

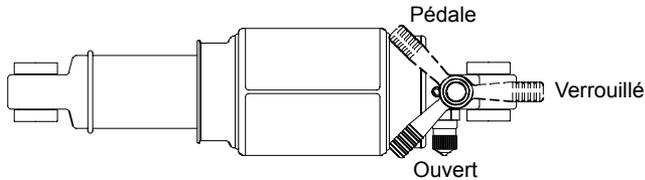


Le manchon d'air peut être révisé comme celui des amortisseurs arrière FLOAT (voir page 43 et 44). Le support doit être retiré avant d'enlever le manchon d'air. Une clé à fourche de 22 mm est nécessaire pour retirer le support. Serrez à un couple entre 19,5 et 22,5 Nm lorsque vous le réinstallez. Une douille pied de biche de 22 mm est nécessaire pour remettre le support en place.

Remarque : la plupart des réparations et des questions relatives à la garantie des amortisseurs FOX FLOAT R équipés de la technologie Brain doivent être adressées au revendeur Specialized agréé de votre pays. Veuillez contacter votre revendeur Specialized pour toutes questions relatives aux révisions, aux réparations ou à la garantie. Certains centres de service après-vente FOX Racing Shox sont en mesure de réviser et réparer les amortisseurs Brain. Visitez www.foxracingshox.com pour les mises à jour sur les centres de service après-vente.

Specialized Bicycles équipés d'amortisseurs Triad

Certains vélos Specialized sont équipés d'un amortisseur Triad FOX Racing Shox. Le Triad comporte trois réglages de la suspension à la volée : 1) verrouillé, 2) ProPedal pour des courses plus efficaces et 3) ouvert et souple. On utilise généralement la position verrouillée pour la montée et les courses sur route, la position ProPedal lorsque l'on souhaite pédaler avec facilité et efficacité, et la position ouverte et souple pour la descente.



Amortisseur à tirage pour K2 Razorback

Le K2 Razorback est équipé d'un amortisseur à tirage FLOAT RL FOX Racing Shox. Il est nécessaire de régler l'affaissement de votre K2 Razorback pour qu'il réalise une performance optimale. La première étape consiste à ajuster la pression d'air au moyen de la valve Schrader se trouvant sur l'amortisseur. La pression d'air peut être ajustée en fonction des préférences personnelles de chacun et varie selon le poids du cycliste et son style. Au cours des premières sorties, réglez la pression d'air en fonction de vos préférences personnelles. Pour commencer, choisissez la pression d'air (bar) correspondant à 15 % du poids de votre corps. Si nécessaire, ajustez-la par incrément de 0,34 bar selon vos préférences.

Réglage du rebond

Le K2 Razorback est équipé d'un amortisseur avec réglage du rebond. L'amortissement du rebond se règle avec la molette rouge de réglage du rebond. La vitesse de rebond correspond à la rapidité à laquelle l'amortisseur retrouve sa position d'origine après avoir été comprimé. L'amortisseur peut être ajusté en 12 déclics à partir de la position fermée. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre ralentira le rebond. Le rebond peut être ajusté en fonction des préférences personnelles de chacun et varie selon le poids du cycliste et son style. Selon les experts, le rebond devrait être aussi rapide que possible sans avoir du recul et déstabiliser le cycliste de sa selle lorsqu'il roule sur un terrain accidenté. Si le rebond est trop lent, la suspension n'aura pas le temps de se détendre avant que le vélo heurte la bosse suivante. Remarque : lorsque la molette rouge de réglage du rebond est placée en position complètement ouverte, ou tournée à fond dans le sens des aiguilles d'une montre, le levier de verrouillage bleu sera un peu flottant. Ceci est normal.



Amélioration de la compression

Le Razorback est équipé d'un amortisseur avec amélioration de la compression. Cela permet au cycliste de limiter le mouvement de la suspension lorsqu'il le désire, en ajustant le levier bleu situé à l'extrémité de l'amortisseur. L'amortisseur peut être orienté de deux façons sur le vélo. Si le levier se trouve sur le côté droit de l'amortisseur et du vélo (perspective du cycliste), tournez le levier jusqu'à ce qu'il soit orienté vers le haut et l'arrière pour un amortissement de la compression normal. À partir de cette position, tournez le levier de 90° jusqu'à ce qu'il soit orienté vers le bas et l'arrière pour améliorer la compression. Si le levier se trouve au bas de l'amortisseur, s'il est orienté vers la gauche et l'arrière, l'amortissement de la compression sera augmenté, limitant ainsi le mouvement de la suspension. Tournez le levier de 90° jusqu'à ce qu'il soit orienté vers la droite et l'arrière pour ramener l'amortissement de la compression à son point normal.

Poids du cycliste Livres (kilogrammes)	Pression d'air (bar)
90-100 (41-45)	6,21-6,89
100-110 (45-50)	6,89-7,58
110-120 (50-54)	7,58-8,27
120-130 (54-60)	8,27-8,96
130-140 (60-64)	8,96-9,65
140-150 (64-68)	9,65-10,34
150-160 (68-73)	10,34-11,03
160-170 (73-77)	11,03-11,72
170-180 (77-82)	11,72-12,41
180-190 (82-86)	12,41-11,10
190-200 (86-91)	11,10-13,79

Amortisseur Vanilla

Il est nécessaire de régler l'affaissement de votre amortisseur Vanilla pour qu'il réalise une performance optimale. Sur les amortisseurs à ressort hélicoïdal, il suffit d'ajuster la précontrainte du ressort ou de changer les ressorts. L'affaissement représente la compression de l'amortisseur provoquée par le poids du cycliste sur le vélo. Augmenter la précontrainte du ressort permet de limiter la compression de l'amortisseur, tandis que la diminuer en augmente la compression. La sensation la plus régulière à l'utilisation s'obtient avec un tour de précontrainte. (Remarque : il peut s'avérer nécessaire de modifier la raideur du ressort pour obtenir l'affaissement requis.) Il est plus facile de régler l'affaissement avec deux personnes, le cycliste et un ami. Reportez-vous à la page 39 pour les instructions sur la mesure de l'affaissement.

Si plus de 2 tours de précontrainte sont nécessaires pour obtenir l'affaissement approprié, un ressort plus ferme devrait être installé.

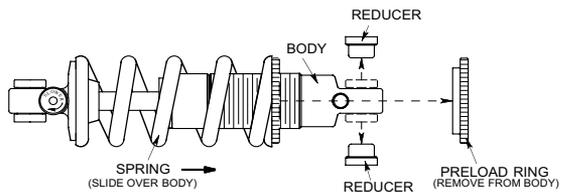
Tableau d'affaissement des modèles Vanilla et DHX	
Débattement de l'amortisseur	Affaissement recommandé
Pouces (millimètres)	Pouces (millimètres)
1,00 (25,4)	,25 (6,4)
1,25 (31,7)	,31 (7,9)
1,50 (38,1)	,38 (9,5)
1,75 (44,4)	,44 (11,1)
2,00 (50,8)	,50 (12,7)
2,25 (57,1)	,56 (14,3)
2,50 (63,5)	,63 (15,9)
2,75 (69,9)	,69 (17,5)
3,00 (76,2)	,76 (19,0)

Pour régler la précontrainte, il convient d'ajuster la molette de précontrainte du ressort. FOX Racing Shox recommande de ne pas dépasser deux (2) tours de précontrainte. La précontrainte peut être augmentée en tournant l'anneau dans le sens des aiguilles d'une montre. Elle peut être diminuée en tournant l'anneau dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Vérifiez que la molette de précontrainte est toujours en contact avec le ressort. Si la précontrainte désirée ne peut pas être obtenue en tournant la molette de précontrainte, le ressort doit être changé (voir la partie Installation et retrait du ressort). Un ressort plus raide (tension plus élevée) diminue l'affaissement, et un ressort plus souple (tension moins élevée) augmente l'affaissement. Les ressorts sont disponibles auprès de FOX Racing Shox (800-FOX-SHOX), des revendeurs autorisés et des centres de service après-vente. Les numéros imprimés à l'extérieur des ressorts hélicoïdaux indiquent la raideur (en livres) et le débattement (en pouces). Par exemple : « 550-1,95 » indique une raideur de 550 lb/po et un débattement de 1,95 pouces. C'est le numéro de référence à préciser lorsque vous commandez des ressorts. Au moment de la commande, soyez aussi prêt à indiquer la marque, le modèle et l'année de votre vélo ainsi que le débattement de l'amortisseur, le poids et le style du cycliste.

Installation et retrait du ressort

Vanilla et Vanilla R

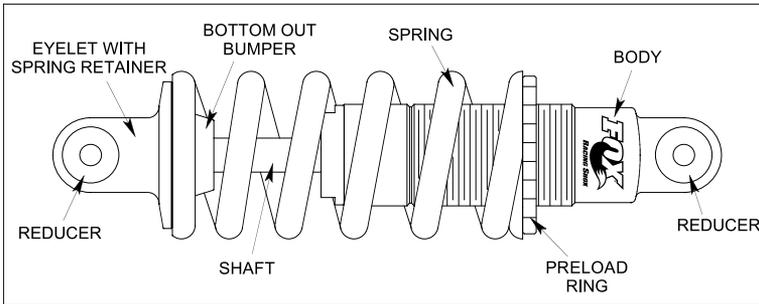
Dévissez la molette de précontrainte et séparez-la du corps de l'amortisseur. Remarque : il peut être nécessaire d'enlever les réducteurs du corps de l'amortisseur pour pouvoir ôter le ressort. Faites glisser le ressort par-dessus le corps de l'amortisseur. Installez votre ressort de rechange en le faisant glisser par-dessus le corps de l'amortisseur. Tournez le bouton de réglage de la précontrainte d'un tour complet pour que la molette de précontrainte ne se dégage pas.



Vanilla

Caractéristiques de l'amortisseur

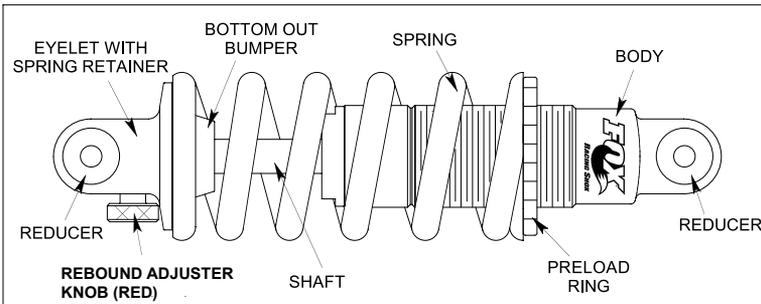
Précontrainte du ressort réglable - Ressort hélicoïdal externe - Piston flottant interne
Amortissement à l'huile - Corps monobloc en aluminium - Œillet monobloc - Contient de l'azote - Amortissement de la compression sensible à la vitesse



Vanilla R

Caractéristiques de l'amortisseur

Précontrainte du ressort réglable - Ressort hélicoïdal externe - Piston flottant interne
Amortissement à l'huile - Corps monobloc en aluminium - Œillet monobloc - Contient de l'azote - Amortissement de la compression sensible à la vitesse - Amortissement ProPedal réglé en usine - Piston multivalves - Amortissement du rebond 12 dé clics, réglage externe
Valve de rebond sensible à la vitesse



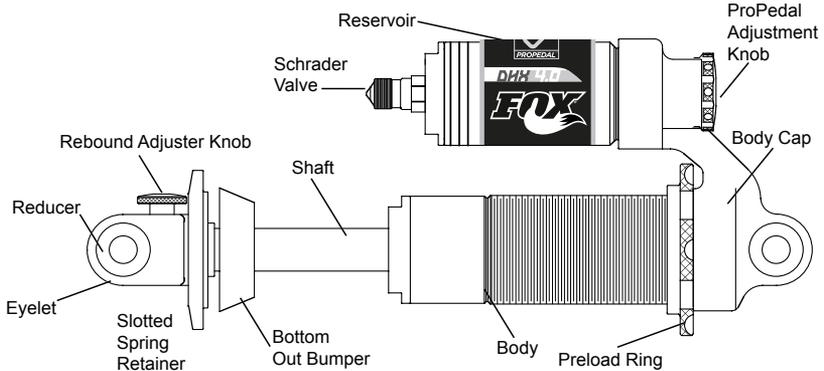
Réglage du rebond

L'amortissement du rebond contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur se détend après avoir été comprimé. Tournez le bouton de réglage rouge 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. Différents réglages permettent au cycliste de régler la pression d'air de l'amortisseur en fonction du terrain. Le rebond peut être réglé en fonction des préférences personnelles de chacun et varie selon le poids du cycliste, son style et le terrain. En règle générale, le rebond doit être aussi rapide que possible sans avoir du recul et déstabiliser le cycliste de sa selle lorsqu'il roule sur un terrain accidenté. 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 déterminer le réglage du rebond. Exécutez le « test du trottoir » pour régler la vitesse du rebond. Effectuez ce test sur un terrain plat, avec peu de trafic et beaucoup d'espace. Roulez à une vitesse normale et restez assis. Descendez d'un trottoir et soyez attentif au rebond. Si le vélo oscille quelques fois après avoir touché le sol, le rebond est trop rapide. Si l'amortisseur ne se détend pas rapidement, il est trop lent. Commencez par placer l'écran en position médiane (à environ 7 dé clics de la vitesse la plus lente) et faites-le avancer de 2 dé clics dans la direction voulue. L'amortissement du rebond peut être ajusté un dé clic à la fois. Durant les premières courses, réglez l'amortissement du rebond et notez les caractéristiques de chaque course. Il vous arrivera peut-être de modifier le réglage de l'amortissement du rebond en fonction du terrain et des conditions de la course.

DHX 4.0

Caractéristiques de l'amortisseur

Précontrainte du ressort réglable - Ressort hélicoïdal externe - Piston flottant interne
Amortissement à l'huile - Contient de l'azote - Amortissement de la compression contrôlé à l'aide de valves, sensible à la vitesse - Amortissement du rebond 12 déclics, réglage externe, sensible à la vitesse - Sensible à la vitesse - Valve de rebond - Ajustement de la Boost Valve sensible à la position - Réglage de l'amortissement ProPedal



Installation des amortisseurs DHX

Veuillez vous reporter à la remarque sur l'installation des amortisseurs DHX à la page 49.

Réglage du rebond

Voir la partie « Réglage du rebond » pour le Vanilla R à la page 48.

Réglage de l'affaissement sur les amortisseurs DHX

Le réglage des amortisseurs DHX se fait de façon identique à celui des amortisseurs Vanilla. Voir les instructions et le tableau d'affaissement à la page 48. L'affaissement des amortisseurs DHX peut représenter jusqu'à 33 % du débattement total.

Réglage de la Boost Valve

Voir la partie « Réglage de la Boost Valve » pour le DHX 3.0 à la page 49.

Réglage de l'amortissement ProPedal

Le bouton de réglage du ProPedal permet au cycliste de régler l'amortissement ProPedal. L'amortissement ProPedal influe sur la première partie du mouvement de compression et est conçu pour contrôler le rebond de la suspension résultant du pédalage. Toutes les suspensions ne sont pas conçues de la même façon, et tous les vélos ne requièrent pas le même niveau d'amortissement ProPedal. Il y a environ 15 déclics d'ajustement. Tournez le bouton à fond dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour atteindre le niveau de ProPedal le plus bas, et à fond dans le sens des aiguilles d'une montre pour atteindre le niveau le plus haut.

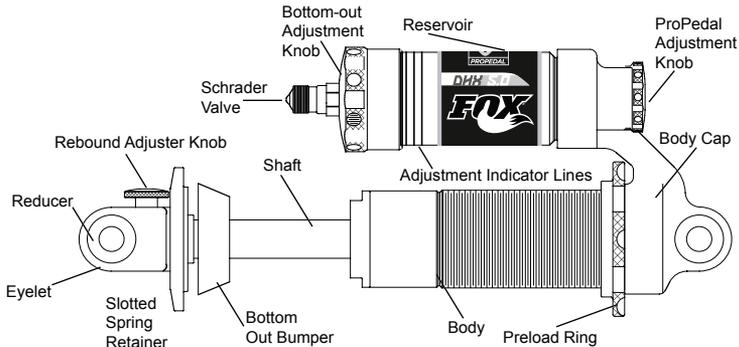
Interaction entre l'amortissement ProPedal et la Boost Valve

Bien qu'ils dépendent de réglages différents, certains aspects de la Boost Valve peuvent influencer sur le réglage du ProPedal. Si le bouton de réglage du ProPedal est tourné à fond dans le sens contraire des aiguilles d'une montre avec le niveau d'amortissement ProPedal le plus léger et que l'amortissement de la compression est toujours trop élevé, fixez une pompe pour amortisseur à la valve Schrader sur la Boost Valve et diminuez la pression de 0,7 à 1,0 bar. Répétez ces mesures jusqu'à ce que vous obteniez le niveau d'amortissement de la compression désiré. Si le niveau d'amortissement de la compression est trop bas avec le bouton de réglage du ProPedal tourné à fond dans le sens des aiguilles d'une montre, ajoutez 0,7 à 1,0 bar à la Boost Valve jusqu'à atteindre le niveau d'amortissement de la compression désiré.

DHX 5.0

Caractéristiques de l'amortisseur

Précontrainte du ressort réglable - Ressort hélicoïdal externe - Piston flottant interne
Amortissement à l'huile - Contient de l'azote - Amortissement de la compression contrôlé à l'aide de valves, sensible à la vitesse - Amortissement du rebond 12 déclics, réglage externe, sensible à la vitesse - Sensible à la vitesse - Valve de rebond - Ajustement de la Boost Valve sensible à la position - Réglage de l'amortissement ProPedal - Réglage de la compression totale



Installation des amortisseurs DHX

Veuillez vous reporter aux instructions d'installation de l'amortisseur DHX pour le DHX 3.0.

Réglage de l'affaissement sur les amortisseurs DHX

Le réglage des amortisseurs DHX se fait de façon identique à celui des amortisseurs Vanilla. Voir les instructions et le tableau d'affaissement à la page 47. L'affaissement des amortisseurs DHX peut représenter jusqu'à 33 % du débattement total.

Réglage du rebond

Voir la partie « Réglage du rebond » pour le Vanilla R à la page 48.

Réglage de la Boost Valve

Voir la partie « Réglage de la Boost Valve » pour le DHX 3.0 à la page 49.

Réglage de l'amortissement ProPedal

Voir la partie « Réglage du ProPedal » pour le DHX 4.0 à la page 50.

Interaction entre l'amortissement ProPedal et la Boost Valve

Voir la partie « Interaction entre l'amortissement ProPedal et la Boost Valve » pour le DHX 4.0.

Réglage de la compression totale

Le bouton bleu situé à l'extrémité du réservoir sert à ajuster la résistance à la compression totale et influe sur la dernière partie du mouvement de compression. La compression totale devrait être ajustée avec un maximum de 8,6 bar dans la Boost Valve. Le bouton peut être tourné à la main ou avec une clé hexagonale de 4 mm insérée dans l'un des trous autour du périmètre. **Tournez le bouton à l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm uniquement ; n'utilisez aucun autre outil.** Tournez le bouton à fond dans le sens des aiguilles d'une montre pour obtenir la résistance la plus élevée à la compression totale, et dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour obtenir la résistance la moins élevée. Il existe (3) rotations de réglage et trois (3) marques de réglage correspondantes figurent sur le réservoir. *Remarque : si le bouton ne tourne pas de façon homogène, placez-le sur la position de volume maximum, puis desserrez les vis de fixation se trouvant dans les trous du périmètre à l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm (8 à 32) et retirez le bouton. Nettoyez-le soigneusement, graissez-le et remettez-le en place.*