

# GUIDE DE CONSULTATION RAPIDE

	36 TALAS RC2 et 36 TALAS R	36 VAN RC2 et 36 VAN R	
<b>définition des termes techniques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; <b>Débattement</b> : compression totale de la fourche.</li> <li>&gt; <b>Affaissement</b> : compression de la fourche lorsque le cycliste s'assied sur le vélo en position de conduite normale.</li> <li>&gt; <b>Amortissement de la compression</b> : contrôle la vitesse de compression de la fourche.</li> <li>&gt; <b>Amortissement du rebond</b> : contrôle la vitesse de détente de la fourche.</li> <li>&gt; <b>Précontrainte</b> : force initiale imposée au ressort.</li> <li>&gt; <b>Raideur du ressort</b> : force requise pour comprimer le ressort de 2,5 cm.</li> <li>&gt; <b>FLOAT</b> : acronyme de " FOX Load Optimum Air Technology ".</li> <li>&gt; <b>Vanilla</b> : technologie FOX utilisant des ressorts hélicoïdaux.</li> <li>&gt; <b>TALAS</b> : acronyme de " Travel Adjust Linear Air Spring ".</li> </ul>		
<b>Fréquence d'entretien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; <b>Avant chaque randonnée</b> : Lavez et séchez l'extérieur</li> <li>&gt; <b>Toutes les 25 heures</b> : Nettoyez et inspectez les joints racleurs/lubrifiez les anneaux en mousse</li> <li>&gt; <b>Toutes les 100 heures</b> : Inspectez l'épaisseur de la patte de la fourche et vérifiez la structure</li> <li>&gt; <b>Toutes les 200 heures ou annuellement</b> : Inspectez les douilles/vidangez l'huile</li> <li>&gt; <b>Toutes les 300 heures ou tous les 18 mois</b> : Changez le fluide FLOAT et les joints de la TALAS</li> </ul>		
<b>outils et accessoires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Lunettes de sécurité</li> <li>&gt; Seau ou bac de récupération</li> <li>&gt; Essuie-tout et/ou chiffons</li> <li>&gt; Mallette en caoutchouc</li> <li>&gt; Clef dynamométrique (N-cm)</li> <li>&gt; Un récipient de mesure gradué en cc ou ml</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Clé de 32 mm à 6 pans</li> <li>Clé à fourche ou à douilles de 10 mm</li> <li>Clé à fourche ou à douilles de 15 mm</li> <li>Clé hexagonale de 2 mm</li> <li>Fluide de suspension FOX, flacon d'un litre, viscosité 7 No de pièce FOX: 025-03-004</li> <li>Pompe à air haute pression FOX No de pièce FOX : 027-00-001</li> </ul>	
<b>Couples de serrage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Capuchons de protection 1 865 N-cm</li> <li>&gt; Écrou inférieur gauche : 565 N-cm</li> <li>&gt; Écrou inférieur droit : 565 N-cm</li> <li>&gt; Boulons de l'axe et de pincement de l'axe : 215 N-cm</li> <li>&gt; Bouton de réglage du rebond : 124 N-cm</li> <li>&gt; Boutons de réglage de la compression à basse et haute vitesse : 45 N-cm</li> </ul>		
<b>Volumes d'huile</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Amortisseur : 55 cc</li> <li>&gt; Bain de l'amortisseur : 25 cc</li> <li>&gt; Ressorts/douilles : 15 cc</li> <li>&gt; Chambre à air du piston flottant interne : 3 cc</li> <li>&gt; Chambre à air principale : 5 cc</li> <li>&gt; Chambre à air négative : 3 cc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Amortisseur : 55 cc</li> <li>&gt; Bain de l'amortisseur : 25 cc</li> <li>&gt; Ressorts/douilles : 25 cc</li> </ul>	
<b>Limitation de responsabilité</b>	FOX Racing Shox ne saurait être tenue responsable pour les dommages subis par vous ou par toute autre personne à la suite de l'utilisation, du transport ou de tout autre usage de votre fourche ou de votre vélo. Dans l'éventualité de la rupture ou du mauvais fonctionnement de votre fourche, la responsabilité 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.	<b>Sont spécifiquement exclus de la garantie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Les pièces remplacées en raison de l'usure normale et/ou d'un entretien de routine.</li> <li>&gt; Les pièces subissant l'usure normale et/ou devant être régulièrement entretenues.</li> <li>&gt; Les pièces endommagées du fait d'une utilisation inappropriée évidente.</li> <li>&gt; Les douilles.</li> <li>&gt; Les joints (après expiration de la période de garantie de 90 jours).</li> <li>&gt; Les fluides de suspension.</li> </ul>
<b>Garantie</b>	<p>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 originale 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. Elle 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.</p> <p>En outre, les joints de votre fourche sont garantis durant les 90 jours suivant la date d'achat. A l'issue de cette période de 90 jours, ils seront considérés comme des pièces ayant subi l'usure normale et ne seront plus couverts par la garantie.</p> <p>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.</p>	<b>Sont en général exclus de la garantie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; L'installation de pièces ou d'accessoires dont la qualité n'est pas équivalente à celle de pièces authentiques FOX Racing Shox.</li> <li>&gt; Les contraintes anormales, les négligences, les abus et/ou l'utilisation inappropriée.</li> <li>&gt; Les dommages dus à un accident et/ou à une collision.</li> <li>&gt; La modification des pièces d'origine.</li> <li>&gt; Le manque d'entretien approprié.</li> <li>&gt; Les dommages ou perte du colis au cours du transport (nous recommandons d'assurer le colis pour la totalité de sa valeur).</li> <li>&gt; Les parties intérieures et extérieures endommagées par un trajet de câble inadéquat, des pierres, des chocs ou une installation incorrecte.</li> <li>&gt; Les vidanges qui ne sont pas effectuées par FOX Racing Shox ou par un centre de service après-vente agréé.</li> </ul>
<b>Mode d'utilisation de la garantie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; FOX Racing Shox offre une garantie de renvoi sous 48 heures, qui peut varier.</li> <li>&gt; Demandez un numéro AR (autorisation de renvoi) et une adresse de renvoi à FOX Racing Shox au numéro 800.FOX.SHOX (800.369.7469). En dehors des États-Unis, contactez le centre international de service après-vente approprié.</li> <li>&gt; 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.</li> <li>&gt; Pour bénéficier de la garantie, une preuve d'achat doit être présentée.</li> <li>&gt; 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 le numéro de téléphone où vous pouvez être atteint pendant la journée.</li> </ul>		
<b>contact</b>	<p><b>FOX Racing Shox</b>          130 Hangar Way          Watsonville, CA 95076          USA          Téléphone : 1.831.274.6500          Amérique du Nord : 1.800.FOX.SHOX (369.7469)          Fax: 1.831.768.9312          Courriel électronique : service@foxracingshox.com          Site Internet : www.foxracingshox.com          Heures d'ouverture : du lundi au vendredi de 8 h 00 à 17 h 00 heure du Pacifique</p>	<b>Mode de paiement et d'expédition</b>	<p>Visa, MasterCard, chèque de banque</p> <p>FOX Racing Shox utilise le service surface de UPS aux États-Unis.</p>

# TABLE DES MATIÈRES

<b>FÉLICITATIONS !</b> .....	<b>23</b>
<b>CONSIGNES DE SÉCURITÉ À L'USAGE DU CONSOMMATEUR</b> .....	<b>23</b>
<b>CONSIGNES DE SÉCURITÉ IMPORTANTES</b> .....	<b>23</b>
<b>INSTALLATION DE LA FOX 36</b> .....	<b>24</b>
DIMENSIONS DES PNEUS .....	24
INSTALLATION DES FREINS À DISQUE .....	25
<b>TERMINOLOGIE DES FOURCHES</b> .....	<b>26</b>
<b>UTILISATION DE LA POMPE À AIR HAUTE PRESSION FOX (36 TALAS)</b> .....	<b>26</b>
<b>RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT (36 TALAS)</b> .....	<b>26</b>
<b>RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT (36 VAN)</b> .....	<b>27</b>
<b>RÉGLAGE DU RESSORT</b> .....	<b>28</b>
<b>REPLACEMENT DU RESSORT HÉLICOÏDAL</b> .....	<b>28</b>
<b>MODIFICATION DU DÉBATTEMENT (36 TALAS)</b> .....	<b>29</b>
<b>RÉGLAGE DU REBOND (TOUS LES MODÈLES)</b> .....	<b>29</b>
<b>RÉGLAGE DE LA COMPRESSION HAUTE VITESSE (RC2 UNIQUEMENT)</b> .....	<b>30</b>
FONCTION " BOOST " DU RÉGLEUR DE COMPRESSION HAUTE VITESSE (RC2 UNIQUEMENT) .....	30
<b>RÉGLAGE DE LA COMPRESSION BASSE VITESSE (RC2 UNIQUEMENT)</b> .....	<b>31</b>
<b>SYSTÈME HYDRAULIQUE DE COMPRESSION</b> .....	<b>31</b>
<b>À VÉRIFIER AVANT CHAQUE COURSE</b> .....	<b>31</b>
<b>FRÉQUENCE D'ENTRETIEN</b> .....	<b>32</b>
<b>JOINTS ET ANNEAUX EN MOUSSE</b> .....	<b>32</b>
MAINTENANCE DES JOINTS ET ANNEAUX EN MOUSSE .....	32
<b>VÉRIFICATION DE LA STRUCTURE</b> .....	<b>33</b>
TUBES SUPÉRIEURS .....	33
COURONNES .....	33
BRAS INFÉRIEURS .....	33
<b>TECHNOLOGIE ET VÉRIFICATION DES DOUILLES</b> .....	<b>33</b>
TEST EN MAGASIN .....	33
TEST SUR LE TERRAIN .....	33
<b>VIDANGE DE L'HUILE (36 TALAS UNIQUEMENT)</b> .....	<b>34</b>
<b>ENTRETIEN DE LA TALAS</b> .....	<b>36</b>
<b>VIDANGE DE L'HUILE (36 VAN UNIQUEMENT)</b> .....	<b>36</b>
<b>NOTEZ :</b> .....	<b>39</b>

## VERSIONS INTERNATIONALES

<b>ENGLISH</b> .....	<b>2</b>
<b>ITALIANO</b> .....	<b>40</b>
<b>DEUTSCH</b> .....	<b>60</b>
<b>ESPAÑOL</b> .....	<b>80</b>
<b>日本語</b> .....	<b>100</b>

## CENTRES DE SERVICE APRÈS-VENTE INTERNATIONAUX . . . . 120



INDIQUE DES RECOMMANDATIONS QUI, SI ELLES NE SONT PAS RESPECTÉES, PEUVENT ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES, VOIRE FATALES, OU SÉRIEUSEMENT ENDOMMAGER VOTRE FOURCHE.



INDIQUE DES RECOMMANDATIONS QUI PEUVENT NE PAS ALLER DE SOI OU QUI PEUVENT SORTIR LE CYCLISTE D'UNE SITUATION DIFFICILE.

	TALAS RC2	TALAS R	VAN RC2	VAN R
<b>débattement</b>	TALAS: 150mm - 110mm		160mm	
<b>caractéristiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Précontrainte du ressort pneumatique</li> <li>&gt; Rebond</li> <li>&gt; Compression basse vitesse</li> <li>&gt; Compression haute vitesse</li> <li>&gt; Amortisseur sensible à la position</li> <li>&gt; Débattement réglable de l'extérieur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Précontrainte du ressort pneumatique</li> <li>&gt; Rebond</li> <li>&gt; Amortisseur sensible à la position</li> <li>&gt; Débattement réglable de l'extérieur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Précontrainte du ressort hélicoïdal</li> <li>&gt; Rebond</li> <li>&gt; Compression basse vitesse</li> <li>&gt; Compression haute vitesse</li> <li>&gt; Amortisseur sensible à la position</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Précontrainte du ressort hélicoïdal</li> <li>&gt; Rebond</li> <li>&gt; Amortisseur sensible à la position</li> </ul>
<b>réglages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rebond : bouton rouge</li> <li>&gt; Précontrainte : par valve Schrader</li> <li>&gt; Compression haute vitesse grand cadran bleu</li> <li>&gt; Compression basse vitesse petit cadran bleu</li> <li>&gt; Réglage du débattement : levier bleu TALAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rebond : bouton rouge</li> <li>&gt; Précontrainte : par valve Schrader</li> <li>&gt; Réglage du débattement : levier bleu TALAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rebond : bouton rouge</li> <li>&gt; Précontrainte : bouton bleu</li> <li>&gt; Compression haute vitesse grand cadran bleu</li> <li>&gt; Compression basse vitesse petit cadran bleu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rebond : bouton rouge</li> <li>&gt; Précontrainte : bouton bleu</li> </ul>



**TUBE DE DIRECTION EASTON® EA70™ OPTIMISÉ**

**RÉGLEUR DE PRÉCONTRAINTE OU DE LA TALAS GRAVÉE AU LASER**

**RÉGLEUR DE REBOND GRAVÉ AU LASER**

**COURONNE EN ALUMINIUM 7050-T6 FORGÉ**

**TUBES EASTON EA70 36 MM**

**ARCEAU À ARMATURE RENFORCÉE HAUTE RÉSISTANCE**

**GUIDE DU FLEXIBLE DE FREIN À DISQUE**



**CAPUCHON DE PROTECTION**  
(POUR LES MODÈLES RC2 UNIQUEMENT)

**JUPES DE FREINS À DISQUE**

**AXE TRANSVERSAL DE 20 MM**

**BOUTONS DE RÉGLAGE DE COMPRESSION**  
**HAUTE ET BASSE VITESSES (MODÈLES RC2 UNIQUEMENT)**



## FÉLICITATIONS !

Nous vous remercions d'avoir choisi une fourche **FOX 36** pour votre vélo. Vous avez choisi la meilleure fourche suspendue du monde ! Tous les produits FOX Racing Shox sont conçus, testés et fabriqués par les professionnels les plus compétents du secteur à Santa Cruz, en Californie (USA).

En tant que consommateur et supporter des produits FOX Racing Shox, il convient que vous sachiez à quel point il est important de régler votre fourche correctement pour qu'elle réalise une performance optimale. 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.

Pour des instructions de maintenance détaillées, consultez le manuel de maintenance FOX accompagnant votre produit. Ce manuel ne contient pas d'instructions détaillées de maintenance, car l'entretien approfondi des pièces internes doit être effectué par FOX Racing Shox ou par un centre de service après-vente agréé.

## CONSIGNES DE SÉCURITÉ À L'USAGE DU CONSOMMATEUR

- > Conservez votre vélo et son système de suspension en parfait état de fonctionnement.
  - > Portez des vêtements de protection, des lunettes et un casque lors de toute sortie en vélo.
  - > Soyez conscient de vos limites et respectez-les.
  - > Suivez les règles de cyclisme international de l'IMBA. Pour de plus amples informations, visitez le site [www.imba.com](http://www.imba.com) :
- |   |   |  |
|---|---|--|
| 1. N'empruntez que les pistes ouvertes. | 2. Ne laissez pas trace de votre passage. | 3. Ayez le contrôle de votre vélo en permanence. |
| 4. Cédez toujours la priorité.          | 5. N'effrayez jamais les animaux.         | 6. Soyez prêt à toute éventualité                |

## CONSIGNES DE SÉCURITÉ IMPORTANTES

- > 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. N'utilisez que les freins à disque du fabricant sur la **FOX 36**. Les freins en V ne peuvent pas être utilisés sur la **FOX 36**. Ne faites pas passer de câbles de frein ou de gaines par la potence.
- > 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 la faire examiner. 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 cliquetis du ressort, le débit de l'huile et autres cliquetis légers.
- > Utilisez uniquement des pièces de rechange FOX Racing Shox. L'utilisation de pièces de rechange d'autres marques annulerait la garantie de la **FOX 36** 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.
- > 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 dans le **support par la monture de l'axe transversal** et que la roue arrière est correctement maintenue. Les quatre boulons de pincement de l'axe doivent être serrés conformément aux spécifications lorsque le vélo est placé dans un support. 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 agréé 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.
- > La **FOX 36** n'est pas équipée de catadioptrés pour la route. La **FOX 36** est conçue 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.
- > La **FOX 36** possède un assemblage constitué d'une couronne, du tube de direction et du 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 mentionné ci-dessus sous peine de perdre le contrôle de votre vélo et de vous exposer à des risques de blessures graves, voire fatales.

## INSTALLATION DE LA FOX 36

Les fourches **FOX 36** 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.

- 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 36**. 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.



**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 ENTRAÎNANT UNE PERTE DE CONTRÔLE DU VÉLO, CE QUI VOUS EXPOSERAIT À DES RISQUES DE BLESSURES GRAVES, VOIRE FATALES.**

- Placez la bague de couronne fermement contre le haut de la couronne à l'aide d'un outil de montage approprié. Placez l'écrou étoilé fileté dans le tube de direction à l'aide d'un outil de montage approprié.
- Installez la fourche sur le vélo. Installez la potence, le capuchon de la potence et le boulon M6 du capuchon de la potence sur le vélo. Serrez légèrement le boulon du capuchon de la potence afin que la fourche puisse bouger librement sans frottement et sans jeu.

### DIMENSIONS DES PNEUS

- la **FOX 36** est compatible avec des pneus pouvant aller jusqu'à une largeur de 2,8 pouces (71 mm). La méthode suivante vous permettra de vérifier que le dégagement est suffisant pour les pneus dont les dimensions dépassent 26 po x 2,6 po. Montez et gonflez le pneu sur la jante, puis notez les trois mesures suivantes :

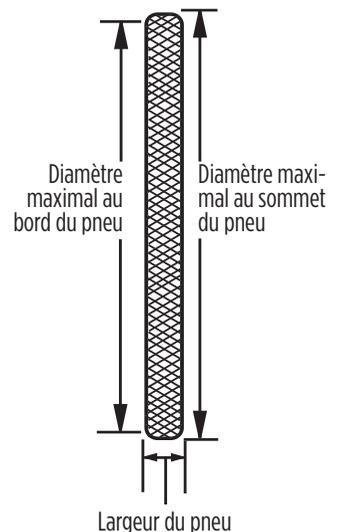
Diamètre maximal au sommet du pneu =	694 mm	= 27.3 inch
Diamètre maximal au bord du pneu =	670 mm	= 26.4 inch
Largeur maximale du pneu =	71 mm	= 2.80 inch



**N'UTILISEZ PAS DE PNEU DONT L'UNE DES DIMENSIONS DÉPASSERAIT LES MESURES INDICUÉES CI-DESSUS. L'UTILISATION DE PNEUS DÉPASSANT LES DIMENSIONS CI-DESSUS EST DÉCONSEILLÉE ET POURRAIT ENTRAÎNER DES BLESSURES GRAVES, VOIRE FATALES.**

### 5. Installation de la roue avant :

- Dévissez les quatre boulons de pincement de l'axe sur le bras inférieur avec une clé hexagonale de 5 mm.
- Avec une clé hexagonale de 5 mm, tournez dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour dévisser et retirer l'axe.
- Installez la roue avant sur les pattes, et l'axe sur le bras inférieur.
- À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, tournez dans le sens des aiguilles d'une montre et serrez légèrement l'axe sur le bras inférieur à un couple de 215 N-cm.
- Serrez les deux boulons de pincement de la patte gauche à un couple de 215 N-cm.
- Comprimez la fourche sur le vélo une ou deux fois pour laisser le côté droit de la patte flotter et se placer dans son point de faible friction. Serrez les deux boulons de pincement de la patte droite à un couple de 215 N-cm.



6. **Alignement du guidon et serrage des boulons de la potence** : placez le vélo sur le sol et asseyez-vous dessus pour aligner le guidon par rapport à la roue avant. Serrez les boulons de pincement de la potence et les attaches selon les spécifications du fabricant de la potence. Vérifiez que les boulons de pincement du guidon sont serrés au couple recommandé dans les spécifications du fabricant de la potence.

### INSTALLATION DES FREINS À DISQUE

7. **Installation des freins à disque** : les freins à disque de la **FOX 36** utilisent le schéma de fixation XC international. Ce schéma convient uniquement aux freins à disque dont la taille des rotors est comprise entre 160 mm et 205 mm. La **FOX 36** peut être utilisée avec des systèmes de freins XC ou DH mécaniques ou hydrauliques.



**NE MODIFIEZ JAMAIS LE BRAS INFÉRIER ET N'UTILISEZ PAS DES FREINS SUR JANTE DE TYPE CANTILEVER.**

Le schéma de fixation du disque de la **FOX 36** requiert :

Pour être utilisé avec un rotor de taille XC (dont le diamètre extérieur est compris entre mm 160 et 180 mm) :

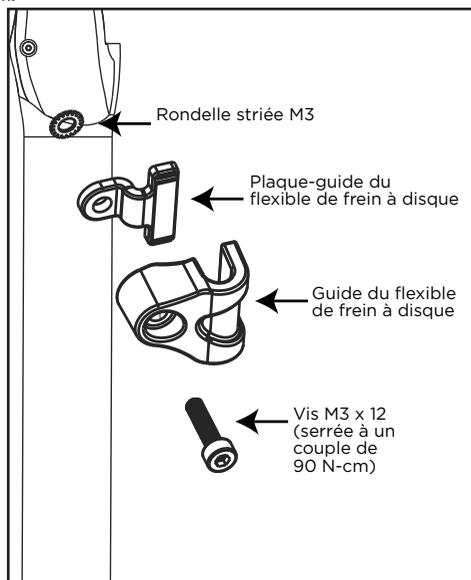
- Étrier XC
- Monture d'étrier XC pour schéma de montage XC international

**OU**

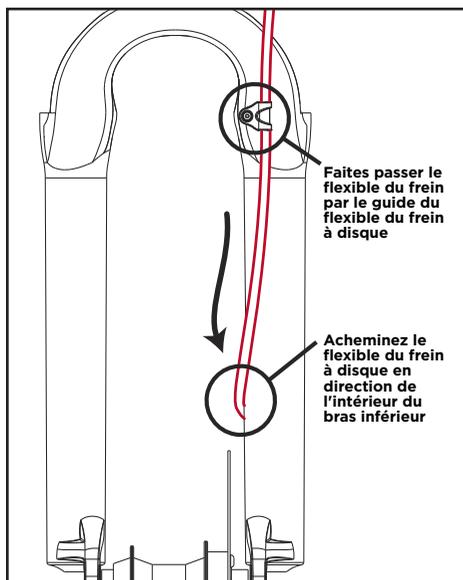
Pour être utilisé avec un rotor de taille DH (dont le diamètre extérieur est compris entre 200 mm et 205 mm) :

- Étrier XC
- Monture d'étrier DH pour schéma de montage XC international

- a. Installez le système de freins à disque DH selon les spécifications du fabricant du frein à disque. Veillez à serrer l'ensemble des attaches et boulons selon les recommandations du fabricant. Consultez le manuel accompagnant vos freins à disque pour prendre connaissance des procédures d'installation adéquates. Il est conseillé d'installer des patins de frein à 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 avant de rouler sur les pistes.
- b. Acheminez le flexible du frein (pour freins à disque hydrauliques) ou la gaine du câble de frein (pour freins à disque mécaniques) à partir de l'étrier, en direction de l'intérieur du bras inférieur et à travers le guide du flexible de frein fourni. Assemblez les pièces du guide du flexible de frein FOX comme indiqué aux schémas ci-dessous. Coupez le flexible de frein ou la gaine du câble de frein à la bonne longueur et procédez à l'assemblage des freins à disque conformément aux spécifications du fabricant. Serrez la vis du guide du flexible de frein avec une clé hexagonale de 2,5 mm à un couple de 90 N-cm.



**Orientation des pièces du guide du flexible de frein à disque**



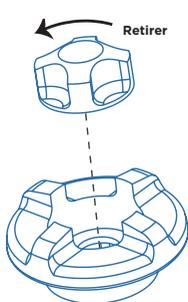
**Acheminement du guide du flexible du frein à disque**

## TERMINOLOGIE DES FOURCHES

- > **Débattement** : compression totale 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 comprimer le ressort de 2,5 cm.

## UTILISATION DE LA POMPE À AIR HAUTE PRESSION FOX (36 TALAS)

Utilisez une pompe à air haute pression FOX (voir l'illustration à droite) pour modifier la pression de votre **FOX 36 TALAS** :



1. Ôtez le capuchon de protection à partir de l'intérieur du bouton TALAS (voir le schéma à gauche). Attachez la pompe en vissant son embout sur la valve Schrader jusqu'à ce que le manomètre indique la pression de la fourche. Vissez l'embout d'environ 6 tours. Le manomètre n'indiquera aucune pression si la fourche ne contient pas d'air sous pression. Ne le serrez pas trop afin de ne pas endommager le joint de l'embout de la pompe.



Pompe à air haute pression FOX

2. Augmentez la pression en comprimant et décompressant la pompe plusieurs fois. La pression devrait augmenter lentement. Si la pression augmente trop rapidement, assurez-vous que la pompe est correctement raccordée à la valve Schrader.

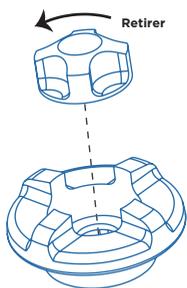
3. La valve d'échappement noire permet de diminuer la pression. Maintenir la valve d'échappement à demi enfoncée permet à l'air de s'échapper, diminuant ainsi la pression. Poussez à fond sur la valve pour qu'une petite quantité d'air s'échappe, permettant un réglage plus précis de la pression

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 roulez !



**LORSQUE LA POMPE EST ATTACHÉE, LE MANOMÈTRE DEVRAIT AFFICHER UNE PRESSION ENTRE 0,14 BAR ET 0,56 BAR DE MOINS QUE LA NORMALE, DU FAIT DE L'AIR ENTRANT DANS LE TUYAU DE LA POMPE. LA PLAGE DE PRESSION NORMALE SE SITUE ENTRE 3,1 BAR ET 8,65 BAR. NE DÉPASSEZ PAS 13,8 BAR.**

## RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT (36 TALAS)



Il est nécessaire de régler l'affaissement de votre fourche 36 TALAS pour qu'elle réalise une performance optimale. En général, l'affaissement devrait se situer entre 15 % et 25 % du débattement total de la fourche. Pour régler l'affaissement de votre fourche **FOX 36 TALAS** :

1. Tournez votre levier TALAS à fond dans le sens des aiguilles d'une montre pour le positionner à 9 heures au niveau de débattement de 160 mm (voir **LA MODIFICATION DU DÉBATTEMENT DE LA 36 TALAS** en page 29) et compressez puis décompressez la fourche plusieurs fois de façon à la détendre complètement.

2. Consultez le tableau des **VALEURS DE RÉGLAGE** du ressort pneumatique figurant à la page suivante et ajustez la pression de votre fourche TALAS au niveau adéquat au moyen d'une pompe à air haute pression FOX (voir **L'UTILISATION DE LA POMPE À AIR HAUTE PRESSION FOX** ci-dessus).

3. 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 indique l'affaissement de votre fourche.
4. Comparez votre mesure d'affaissement avec les **VALEURS D'AFFAISSEMENT DE LA 36 TALAS** indiquées dans le tableau ci-dessous.

**Si votre valeur d'affaissement est inférieure aux mesures figurant dans le tableau**, retirez le capuchon de protection (voir le schéma à gauche), vissez-y l'embout de la pompe, 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, notez la pression d'air actuelle, puis pompez plusieurs fois pour augmenter la pression indiquée par le manomètre de 0,3 bar. Mesurez à nouveau l'affaissement et recommencez le réglage si nécessaire.

#### VALEURS DE RÉGLAGE 36 TALAS

Poids du cycliste	Pression d'air
< 57 kg	3,1 bar
57 - 61 kg	3,3 bar
61 - 66 kg	3,4 bar
66 - 70 kg	3,6 bar
70 - 77 kg	3,8 bar
77 - 84 kg	4,3 bar
84 - 91 kg	4,8 bar
91 - 97 kg	5,2 bar
97 - 104 kg	5,7 bar
104 - 113 kg	6,2 bar

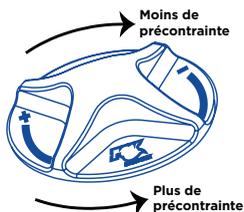
#### RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT 36 TALAS

Débattement	XC/Race RAIDE	Freeride SOUPLE
110mm	17mm	28mm
150mm	23mm	38mm

#### PROBLÈMES D'AFFAISSEMENT 36 TALAS

Symptôme	Réglage
Affaissement trop important	(+) Augmenter la pression par incréments de 0,35 bar
Affaissement pas assez important	(-) Diminuer la pression par incréments de 0,35 bar
Compression excessive	(+) Augmenter la pression par incréments de 0,35 bar
Fourche raide ; le débattement n'est pas utilisé à sa pleine capacité	(-) Diminuer la pression par incréments de 0,35 bar

## RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT (36 VAN)



Il est nécessaire de régler l'affaissement de votre fourche 36 VAN pour qu'elle réalise une performance optimale. En général, l'affaissement devrait se situer entre 15 % et 25 % du débattement total de la fourche. Pour régler l'affaissement de votre fourche **FOX 36 TALAS** :

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 indique l'affaissement de votre fourche.

2. Comparez votre mesure d'affaissement avec **LES VALEURS D'AFFAISSEMENT DE LA 36 VAN** indiquées dans le tableau ci-dessous.

**Si votre valeur d'affaissement est inférieure aux mesures figurant dans le tableau**, tournez le bouton de réglage de la précontrainte d'un (1) tour complet dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. 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 un affaissement correct ne peut être obtenu au moyen du bouton de réglage de la précontrainte, il peut être nécessaire de vous procurer un ressort hélicoïdal d'une raideur différente. Consultez également le tableau des **PROBLÈMES D'AFFAISSEMENT 36 VAN** afin de déterminer s'il est nécessaire ou non de changer le ressort hélicoïdal.

RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT 36 VAN			PROBLÈMES D'AFFAISSEMENT 36 VAN	
<b>Débattement</b>	<b>XC/Race RAIDE</b>	<b>Freeride SOUPLE</b>	<b>Symptôme</b>	<b>Réglage</b>
160mm	24mm	40mm	Affaissement trop important	Remplacez le ressort par un ressort plus raide
			Affaissement pas assez important	Remplacez le ressort par un ressort plus souple
			Compression excessive	Remplacez le ressort par un ressort plus raide
			Fourche raide ; le débattement n'est pas utilisé à sa pleine capacité	Remplacez le ressort par un ressort plus souple

## RÉGLAGE DU RESSORT

Consultez le **TABLEAU D'INSTRUCTIONS RELATIF AU RESSORT HÉLICOÏDAL** ci-dessous pour déterminer s'il est nécessaire de changer le ressort de votre **FOX 36 VAN** afin d'obtenir l'affaissement adéquat. Il est possible de régler la **FOX 36 VAN** en ajustant uniquement le ressort hélicoïdal du côté gauche. Le ressort hélicoïdal comporte un code de couleur et peut devoir être changé en fonction de votre poids :

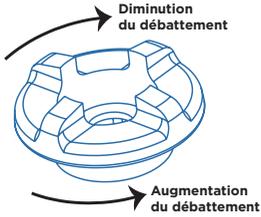
INSTRUCTIONS CONCERNANT LE RESSORT HÉLICOÏDAL			
No de pièce FOX	Raideur de ressort	Code de couleur	Poids du cycliste (kg)
039-05-050	395 N-cm	Noir	< 41 - 54
039-05-051	452 N-cm	Violet	54 - 68
039-05-052	508 N-cm	Bleu	68 - 82
039-05-053	565 N-cm	Vert	82 - 95
039-05-054	621 N-cm	Jaune	95 - > 109

## REPLACEMENT DU RESSORT HÉLICOÏDAL

- À l'aide d'une clé à douille à 6 pans de 32 mm, dégagez et retirez le capuchon de protection recouvrant la précontrainte (partie supérieure du bras gauche). 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. Essayez le ressort avec un chiffon et vérifiez le code de couleur.

2. Installez le nouveau ressort en le laissant glisser dans le tube supérieur, puis serrez le capuchon de protection à un couple de 1864 N-cm.
3. Mesurez et réglez l'affaissement conformément aux **INSTRUCTIONS DE RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT** décrites en page 27.

## MODIFICATION DU DÉBATTEMENT (36 TALAS)



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

### Diminution du débattement

À partir d'un débattement de 150 mm (extension complète), tournez le bouton de réglage TALAS (fig. 1) dans le sens des aiguilles d'une montre pour raccourcir le débattement. Chaque incrément (déclat) 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 compressez et maintenez la fourche dans cette position pendant quelques secondes. Compressez et décompressez plusieurs fois la fourche, qui conservera son débattement plus court.

### Augmentation du débattement

À 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.

## RÉGLAGE DU REBOND (TOUS LES MODÈLES)

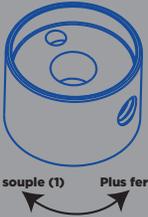
Le régleur de rebond est le bouton rouge situé au sommet du bras de fourche droit. Il comporte 15 crans de réglage. Le rebond contrôle la vitesse de détente de la fourche après la compression. Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre ralentit le rebond ; le tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre l'accélère.

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 8 crans dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

REBOND	Réglage du bouton (crans vers l'EXTÉRIEUR à partir de la position intérieure à fond)	Description du réglage	Conseils de réglage	Conseils de configuration
 <p>Plus lent (dans le sens des aiguilles d'une montre) 1</p> <p>Plus rapide (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre) 15</p> <p><b>Bouton du côté droit sur le capuchon de protection</b></p>	<p>1</p> <p>↑</p>	Rebond lent	Trop lent. Votre fourche va s'affaisser et la sensation va être dure.	Si vous augmentez la raideur du ressort ou le niveau de pression, vous devrez ralentir votre rebond.
	<p>8</p> <p>(Réglage effectué en usine)</p>	<b>Rebond moyen</b>		
	<p>15</p> <p>↓</p>	Rebond rapide	Trop rapide. La traction sera mauvaise et l'oscillation des roues sera amplifiée.	Si vous réduisez la raideur du ressort ou le niveau de pression, vous devrez accélérer votre rebond.

## RÉGLAGE DE LA COMPRESSION HAUTE VITESSE (RC2 UNIQUEMENT)

L'amortissement de la compression haute vitesse contrôle la force nécessaire pour induire le débattement maximal et la manière dont la roue réagit à une bosse. Ce régleur pivote sur une étendue d'environ 15 crans d'une butée à l'autre. Il est réglé en usine sur la position 1 extérieure (sens contraires des aiguilles d'une montre). Le bouton de réglage est protégé par un capuchon noir. N'utilisez jamais votre **FOX 36** sans le capuchon de protection noir.

COMPRESSION HAUTE VITESSE	Réglage du bouton (crans vers l'INTÉRIEUR à partir de la position EXTÉRIEURE à fond)	Description du réglage	Conseils de réglage
 <p>Plus souple (1)    Plus ferme</p> <p><b>Plus gros bouton en bas à droite</b></p>	<p>1</p> <p>↑</p>	Compression souple	Traction des roues et capacité à gommer les bosses maximales. Si le réglage est trop souple, votre fourche risque de souvent se comprimer lors du passage sur des bosses aigues, les déclivités et les trous importants.
	<p>1</p> <p>(Réglage effectué en usine)</p>	<b>Compression moyenne</b>	
	<p>15</p> <p>↓</p>	Compression ferme	Réduit la compression et présente une capacité d'absorption des bosses maximale. Si le réglage est trop ferme, la sensation sera dure, la traction mauvaise, et la capacité de débattement disponible ne sera pas utilisée.

## FONCTION "BOOST" DU RÉGLEUR DE COMPRESSION HAUTE VITESSE (RC2 UNIQUEMENT)

Le régleur de compression haute vitesse présente la position de réglage "Boost". Cette position offre une force de résistance aux bosses accrue, qui va bien au-delà de l'étendue linéaire du régleur jusqu'au cran d'arrêt ferme (sens des aiguilles d'une montre).

Pour activer l'option "Boost", tournez fermement le bouton de compression haute vitesse à fond dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son arrêt. Vous pouvez utiliser une clé hexagonale de 3 mm pour visser le bouton totalement ou pour le dévisser lorsque vous souhaitez désactiver l'option "Boost".



**LE BOUTON DE COMPRESSION HAUTE VITESSE PERMET L'INSERTION D'UNE CLÉ HEXAGONALE DE 3 MM, OU D'UN OUTIL SIMILAIRE, POUR TOURNER CE BOUTON. NE TOURNEZ PAS LE BOUTON AU-DELÀ DES POSITIONS D'ARRÊT DANS UNE DIRECTION COMME DANS L'AUTRE.**

## RÉGLAGE DE LA COMPRESSION BASSE VITESSE (RC2 UNIQUEMENT)

L'amortissement de la compression à basse vitesse contrôle l'influence des transferts de poids du cycliste et le comportement du vélo durant le freinage. Ce régleur pivote sur une étendue d'environ 17 crans d'une butée à l'autre. Il est réglé en usine sur la position 1 extérieure (sens contraire des aiguilles d'une montre). Le bouton de réglage est protégé par un capuchon noir. N'utilisez jamais votre **FOX 36** sans le capuchon de protection noir.

COMPRESSION BASSE VITESSE	Réglage du bouton de compression BASSE vitesse (crans de la position INTÉRIEURE à la position EXTÉRIEURE)	Description du réglage	Conseils de réglage
<p>Plus souple (1) Plus ferme (17)</p> <p>Plus petit bouton en bas à droite</p>	<p><b>1</b></p>	Compression souple	Traction des roues et capacité à gommer les bosses maximales. Trop souple. Vous risquez d'expérimenter des plongeons excessifs au freinage et des cahots.
	<p><b>1</b></p> <p>(Réglage effectué en usine)</p>	Compression moyenne	
	<p><b>17</b></p>	Compression ferme	Limite les plongeons au freinage et maintient la fourche en haut du débattement. Trop ferme. La traction risque d'être mauvaise dans des conditions de faible adhérence.

## SYSTÈME HYDRAULIQUE DE COMPRESSION

Les **FOX 36 R** et **RC2** sont équipées d'un système hydraulique de contrôle de la compression ajustable de l'intérieur en instance de brevet. Cette fonction peut être ajustée à l'intérieur de la cartouche par un centre de service après-vente FOX. Elle est réglée en usine sur la position moyenne.



**NE TENTEZ PAS DE DÉMONTER LE SYSTÈME DE CARTOUCHE SCELLÉE DES FOX 36 R OU RC2 À MOINS D'ÊTRE UN CENTRE DE SERVICE APRÈS-VENTE AGRÉÉ FOX RACING SHOX ET D'ÊTRE ÉQUIPÉ DES OUTILS APPROPRIÉS.**



**LA FENTE SITUÉE EN BAS DU BRAS GAUCHE DE LA FOURCHE N'EST PAS UN DISPOSITIF DE RÉGLAGE. ELLE SERT À DESERRER L'ÉCROU DU BAS DU GOUJON DE BASE TALAS.**

## À VÉRIFIER AVANT CHAQUE COURSE

- Vérifiez que les boulons de pincement de l'axe de 20 mm et de la couronne sont correctement ajustés et serrés.
- 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.**
- Examinez tout l'extérieur de la fourche pour vous assurer qu'il n'est pas endommagé. N'utilisez pas la fourche si une pièce extérieure est endommagée. Veuillez contacter votre revendeur local ou FOX Racing Shox afin de faire examiner et réparer votre fourche.
- Vérifiez le réglage du jeu de direction. Si la direction a du jeu, ajustez-la conformément aux instructions du fabricant.
- Vérifiez que les câbles ou les tuyaux de frein sont correctement maintenus en place.
- Vérifiez que les freins avant et arrière fonctionnent correctement en terrain plat.

## FRÉQUENCE D'ENTRETIEN

La performance, la sécurité et la durée de vie de la **FOX 36** dépendent d'un entretien régulier et adéquat. Augmentez la fréquence de vos opérations d'entretien si vous utilisez votre **FOX 36** dans des conditions extrêmes. Réalisez à fréquence régulière les opérations d'entretien suivantes :

action	à chaque sortie	toutes les 25 heures	toutes les 100 heures	une fois par an ou toutes les 200 heures
lavez et séchez l'extérieur	X			
nettoyez les joints racleurs		X		
inspectez et lubrifiez les anneaux en mousse		X		
vérifiez la structure			X	
inspectez les douilles				X
vidangez l'huile				X

## JOINTS ET ANNEAUX EN MOUSSE

Les fourches **FOX 36** 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 pièces : 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 d'en sortir. 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 36** 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 36**. 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 sortie d'usine. Cette graisse a tendance à migrer hors des joints au cours de la période d'ajustement.

### MAINTENANCE DES JOINTS ET ANNEAUX EN MOUSSE

Suspendre le vélo et la fourche à l'envers est une position de rangement qui permet à l'huile d'imbiber les anneaux en mousse afin qu'ils soient graissés et prêts pour votre prochaine course. Pour contrôler l'état du joint et des anneaux en mousse, effectuez la procédure suivante

- Des petites encoches se trouvent aux abords des joints de la fourche. Dégagez avec précaution les joints des bras inférieurs de la fourche en faisant levier avec un petit tournevis à lame plate. Une fois que cela est fait, remontez-les jusqu'à la couronne la plus basse. 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.
- Enroulez 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.
- Essuyez le diamètre extérieur du joint à l'aide d'un chiffon. Essuyez-le jusqu'à ce qu'il soit propre.
- Retirez les chiffons et examinez les anneaux en mousse qui sont 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.
- Essuyez les tubes supérieurs et faites glisser les joints vers le bas des bras inférieurs. Appuyez avec précaution sur les joints pour les remettre 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.
- Essuyez le surplus d'huile, puis comprimez et décompressez la fourche plusieurs fois pour vous assurer de son bon fonctionnement.

## VÉRIFICATION DE LA STRUCTURE

### TUBES SUPÉRIEURS

Vérifiez que les tubes supérieurs ne comportent pas d'éraflures ou d'éclats, car cela pourrait prématurément user les joints et les douilles. De grosses éraflures et/ou éclats peuvent compromettre l'intégrité de votre fourche. Contactez un centre de service après-vente FOX si votre **FOX 36** présente l'une des conditions ci-dessus.

### COURONNES

Vérifiez que la couronne ne soit pas endommagée, déformée ou fissurée. Contactez un centre de service après-vente FOX si l'une des conditions ci-dessus est présente.

### BRAS INFÉRIEURS

Vérifiez que le bras inférieur n'est pas endommagé dans la région de l'arceau, des sections des tubes, des montures de freins à disque et des pattes soutenant l'axe transversal. Vérifiez également qu'il ne comporte pas de fissures ou d'écaillage de la peinture, qui pourrait être une indication de dommage dans la structure. Inspectez les pattes en utilisant la méthode suivante :

L'axe étant en place, serrez les boulons de pincement au couple approprié (215 N-cm). Un espace doit être présent sur la partie inférieure des pattes. Si aucun n'espace n'existe et que les surfaces sont en contact, ceci indique que les boulons ont été trop serrés. Le matériau de cette section pourrait avoir été endommagé à cause d'un serrage trop important des boulons de pincement. Contactez un centre de service après-vente FOX si votre **FOX 36** présente l'une des conditions ci-dessus.

## TECHNOLOGIE ET VÉRIFICATION DES DOUILLES

La lubrification des fourches **FOX 36** 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 coincide 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 0,0381 mm et 0,2286 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 sera la cause de 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. Attrapez les bras inférieurs au niveau des pattes de l'axe, puis poussez la fourche tout droit, en direction de la roue arrière. Tirez-la ensuite vers vous. Saisissez la fourche par la jonction tube supérieur-joint et répétez la procédure. Si vous remarquez un jeu excessif, reportez-vous au Guide de consultation rapide et contactez FOX Racing Shox ou un centre de service après-vente agréé FOX Racing Shox.

## VIDANGE DE L'HUILE (36 TALAS UNIQUEMENT)

**Les outils et les produits suivants sont nécessaires :** une douille de 32 mm à six pans, une clé à fourche ou une douille de 10 mm, une douille profonde de 15 mm à 6 pans, une clé dynamométrique, une clé hexagonale de 2 mm (RC2 uniquement), un maillet en caoutchouc, un petit tournevis, un bac à huile, un récipient gradué en cc ou ml, des chiffons propres et secs non pelucheux, ainsi que ce qui suit :

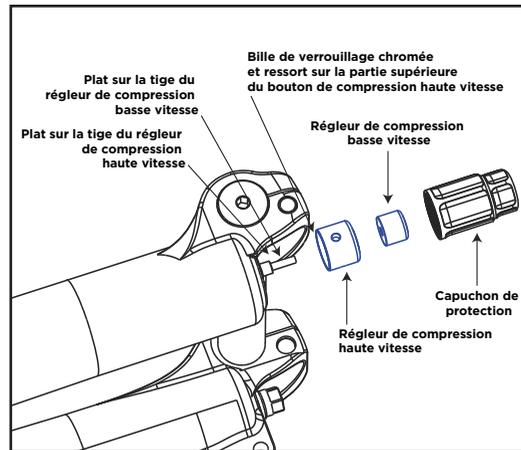
Quantité	No de pièce	Référence de pièce
1	025-03-004-A	Flacon de 946 cc de fluide de suspension FOX (viscosité 7)
1	241-02-008	Rondelle de compression en aluminium
1	241-01-011	Rondelle de compression de 13 mm

La vidange de l'huile de la fourche **FOX 36 R** ou **RC2** consiste à changer le bain d'huile du bras inférieur dans chaque bras. Ce changement de bain d'huile peut être effectué avec les outils d'un usage courant listés ci-dessus. Il n'est pas nécessaire de démonter la fourche du vélo. Cet entretien ne nécessite pas le démontage de la cartouche scellée **R** ou **RC2**.



**NE TENTEZ PAS DE DÉMONTER LE SYSTÈME DE CARTOUCHE SCELLÉE DES FOX 36 R OU RC2 À MOINS D'ÊTRE UN CENTRE DE SERVICE APRÈS-VENTE AGRÉÉ FOX RACING ET D'ÊTRE ÉQUIPÉ DES OUTILS APPROPRIÉS.**

1. Placez le vélo ou la fourche dans un support. Enlevez l'étrier de frein à disque du bras inférieur et fixez-le au guidon ou au cadre. À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, dévissez les quatre boulons de pincement de l'axe, puis dévissez l'axe de cinq tours complets dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et enlevez-le du bras inférieur. Enlevez la roue avant du vélo.
2. Placez un bac de récupération d'huile propre sous le côté gauche de la fourche. À l'aide d'une clé à fourche ou d'une douille de 10 mm, dévissez l'écrou inférieur. Vous pourriez avoir besoin d'un petit tournevis à introduire dans la fente du goujon du bas pour desserrer l'écrou inférieur. Dévissez et retirez l'écrou inférieur et la rondelle de compression en aluminium. Tirez le bras inférieur vers le bas jusqu'à ce qu'il s'arrête. Laissez l'huile s'écouler dans le bac de récupération.
3. **(RC2 uniquement)** Dévissez et enlevez le capuchon de protection noir. À l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, dévissez la vis d'environ deux tours et enlevez le bouton de réglage de compression basse vitesse, puis dévissez la vis d'environ deux tours et enlevez le bouton de réglage de compression haute vitesse. Assurez-vous que la bille de verrouillage en acier chromé de 3 mm de diamètre et le ressort de détente se trouvent dans le trou usiné du bouton de réglage de compression haute vitesse.



4. À l'aide d'une clé à douille profonde de 15 mm, dévissez les écrous inférieurs de quatre tours. Placez un bac de récupération d'huile sous le côté droit de la fourche. À l'aide d'une clé à douille profonde de 15 mm placée sur l'écrou inférieur (pour protéger les régleurs), tapotez sur celui-ci avec un maillet en caoutchouc pour dégager le goujon de base du bras inférieur. Enlevez l'écrou inférieur et la rondelle de compression de 13 mm du goujon et mettez-les de côté. Poussez le goujon de base vers le haut pour laisser l'huile s'écouler hors de la fourche, dans votre bac de récupération.
5. Si l'huile semble noire ou gris foncé, vous pouvez rincer les deux côtés du bras inférieur avec de l'huile propre. Pour rincer le bras inférieur, retournez la fourche à l'envers et ajoutez environ 20 cc d'huile dans chaque bras. Si la fourche ne se trouve pas sur le vélo, vous pouvez l'orienter dans toutes les positions pour faire circuler l'huile propre à l'intérieur. Laissez l'huile s'écouler dans le bac de récupération jusqu'à la dernière goutte.
6. Retournez le vélo et la fourche à l'envers et tirez le bras inférieur vers le haut. Mesurez et ajoutez 25 cc de fluide de suspension FOX (viscosité 7) dans le trou inférieur du côté droit (côté amortisseur) du bras inférieur. Maintenez le bras inférieur en position verticale et ajoutez 15 cc de fluide de suspension FOX (viscosité 7) dans le trou inférieur du côté gauche (côté ressort) du bras inférieur.
7. Poussez le bras inférieur vers le bas jusqu'à ce que vous puissiez insérer une rondelle de compression de 13 mm NEUVE sur le côté droit et utilisez l'ancien écrou inférieur. Vissez l'écrou (deux ou trois tours maximum). Utilisez une douille profonde à 6 pans de 15 mm pour serrer l'écrou inférieur de la cartouche à un couple de 565 N-cm.
8. Poussez le bras inférieur plus profondément pour que le goujon du plongeur situé sur le côté gauche de la fourche passe au travers du trou dans le bras inférieur. Il est possible que vous deviez utiliser un tournevis fin pour déplacer et aligner la tige du plongeur et la faire passer au travers du trou du bras inférieur. Installez une rondelle de compression NEUVE à gauche et utilisez l'ancien écrou inférieur. Vissez l'écrou (deux ou trois tours maximum). À l'aide d'une douille de 10 mm, serrez l'écrou inférieur du plongeur à un couple de 565 N-cm.
9. **(RC2 uniquement)** Remettez le vélo à l'endroit. Examinez les deux tiges des régleurs de compression situées à la base de l'amortisseur de droite. Si vous ne pouvez pas trouver les deux plats, faites tourner doucement la tige du régleur à l'aide de pinces à bec effilé (voir l'illustration de la page 30). À l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, alignez et installez le bouton **RC2** de réglage de compression haute vitesse pour que la vis serre le plat situé sur la tige. Assurez-vous que le ressort de détente et la bille de verrouillage en acier chromé se trouvent dans la partie supérieure du trou usiné. Assurez-vous de ne pas trop serrer ce bouton pour qu'il ne se bloque pas. Alignez et installez le bouton **RC2** de réglage de compression basse vitesse pour que la vis de serrage entre en contact avec le plat situé sur la tige. Le couple pour les deux boutons de compression est de 45 N-cm. Tournez les boutons pour vous assurer qu'ils tournent librement et installez le capuchon de protection **RC2**.

10. Essayez le bras inférieur. Réinstallez l'étrier de frein à disque et serrez les attaches selon les spécifications du fabricant du frein à disque. À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm et d'une clé dynamométrique, réinstallez la roue avant, vissez l'axe et serrez-le à un couple de 215 N-cm. Serrez les deux boulons de pincement gauches de l'axe à un couple de 215 N-cm. Comprimez la fourche à plusieurs reprises pour que le côté droit de la fourche se place dans son point de friction le plus faible. Serrez les deux boulons de pincement de la patte droite à un couple de 215 N-cm.

## ENTRETIEN DE LA TALAS

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 ou toutes les 300 heures. Pour toute autre information d'entretien préventif, référez-vous au GUIDE DE CONSULTATION RAPIDE qui se trouve à la page 20 de ce manuel.



**IL EST NÉCESSAIRE DE POSSÉDER DES OUTILS SPÉCIAUX POUR CHANGER LE FLUIDE FLOAT ET LES JOINTS D'UN SYSTÈME TALAS ET POUR PRESSURISER LE PISTON FLOTTANT INTERNE. IL EST VIVEMENT CONSEILLÉ DE CONFIER CETTE PROCÉDURE À UN CENTRE DE SERVICE APRÈS-VENTE AGRÉÉ FOX RACING SHOX.**

Veuillez noter que 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.

## VIDANGE DE L'HUILE (36 VAN UNIQUEMENT)

**Les outils et les produits suivants sont nécessaires :** Une douille de 32 mm à six pans, une clé à fourche ou une douille de 10 mm, une douille profonde de 15 mm à 6 pans, une clé dynamométrique, une clé hexagonale de 2 mm (RC2 uniquement), un maillet en caoutchouc, un petit tournevis, un bac à huile, des chiffons secs et propres non pelucheux, un récipient gradué en cc ou ml, ainsi que ce qui suit :

Quantité	No de pièce	Référence de pièce
1	025-03-004-A	Flacon de 946 cc de fluide de suspension FOX (viscosité 7)
1	241-01-002-C	Rondelle de compression de 8 mm
1	241-01-011	Rondelle de compression de 13 mm

La vidange de l'huile de la fourche **FOX 36 R** ou **RC2** consiste à changer le bain d'huile du bras inférieur dans chaque bras. Ce changement de bain d'huile peut être effectué avec les outils d'un usage courant listés ci-dessus. Il n'est pas nécessaire de démonter la fourche du vélo. Cet entretien ne nécessite pas le démontage de la cartouche scellée **R** ou **RC2**.



**NE TENTEZ PAS DE DÉMONTER LE SYSTÈME DE CARTOUCHE SCELLÉE DES FOX 36 R OU RC2 À MOINS D'ÊTRE UN CENTRE DE SERVICE APRÈS-VENTE AGRÉÉ FOX RACING SHOX ET D'ÊTRE ÉQUIPÉ DES OUTILS APPROPRIÉS**

1. Placez le vélo ou la fourche dans un support. Enlevez l'étrier de frein à disque du bras inférieur et fixez-le au guidon ou au cadre. À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, dévissez les quatre boulons de pincement de l'axe, puis dévissez l'axe de cinq tours complets dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et enlevez-le du bras inférieur. Enlevez la roue avant du vélo.

2. Placez un bac de récupération d'huile propre sous le côté gauche de la fourche. À l'aide d'une clé à fourche ou d'une douille de 10 mm, dévissez l'écrou inférieur de six tours complets. Tapotez sur l'écrou inférieur avec un maillet en caoutchouc pour dégager la tige du plongeur du bras inférieur. Dévissez et retirez l'écrou inférieur et la rondelle de compression de 8 mm. Tirez le bras inférieur vers le bas jusqu'à ce qu'il s'arrête. Laissez l'huile s'écouler dans le bac de récupération.
3. **(RC2 uniquement)** Dévissez et enlevez le capuchon de protection noir. À l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, dévissez la vis d'environ deux tours et enlevez le bouton de réglage de compression basse vitesse, puis dévissez la environ deux tours et enlevez le bouton de réglage de compression haute vitesse. Assurez-vous que la bille de verrouillage en acier chromé de 3 mm de diamètre et le ressort de détente se trouvent dans le trou usiné du bouton de réglage de compression haute vitesse.
4. À l'aide d'une clé à douille profonde de 15 mm, dévissez les écrous inférieurs de quatre tours. Placez un bac de récupération d'huile sous le côté droit de la fourche. À l'aide d'une clé à douille profonde de 15 mm placée sur l'écrou inférieur (pour protéger les réglageurs), tapotez sur celui-ci avec un marteau en plastique pour dégager le goujon de base du bras inférieur. Enlevez l'écrou inférieur et la rondelle de compression de 13 mm du goujon et mettez-les de côté. Poussez le goujon de base vers le haut pour laisser l'huile s'écouler hors de la fourche, dans votre bac de récupération.
5. Si l'huile semble noire ou gris foncé, vous pouvez rincer les deux côtés du bras inférieur avec de l'huile propre. Pour rincer le bras inférieur, retournez la fourche à l'envers et ajoutez environ 20 cc d'huile dans chaque bras. Si la fourche ne se trouve pas sur le vélo, vous pouvez l'orienter dans toutes les positions pour faire circuler l'huile propre à l'intérieur. Laissez l'huile s'écouler dans le bac de récupération jusqu'à la dernière goutte.
6. Retournez le vélo et la fourche à l'envers et tirez le bras inférieur vers le haut. Mesurez et ajoutez 25 cc de fluide de suspension FOX (viscosité 7) dans le trou inférieur du côté droit (côté amortisseur) du bras inférieur. Maintenez le bras inférieur en position verticale et ajoutez 25 cc de fluide de suspension FOX (viscosité 7) dans le trou inférieur du côté gauche (côté ressort) du bras inférieur.
7. Poussez le bras inférieur vers le bas jusqu'à ce que vous puissiez insérer une rondelle de compression de 13 mm NEUVE sur le côté droit et utilisez l'ancien écrou inférieur. Vissez l'écrou inférieur (deux ou trois tours maximum). Utilisez une douille profonde à 6 pans de 15 mm pour serrer l'écrou inférieur de la cartouche à un couple de 565 N-cm.
8. Poussez le bras inférieur plus profondément pour que le goujon du plongeur situé sur le côté gauche de la fourche passe au travers du trou dans le bras inférieur. Il est possible que vous deviez utiliser un tournevis fin pour déplacer et aligner la tige du plongeur et la faire passer au travers du trou du bras inférieur. Installez une rondelle de compression NEUVE de 8 mm et utilisez l'ancien écrou inférieur. Vissez l'écrou inférieur (deux ou trois tours maximum). À l'aide d'une douille de 10 mm, serrez l'écrou inférieur du plongeur à un couple de 565 N-cm.
9. **(RC2 uniquement)** Remettez le vélo à l'endroit. Examinez les deux tiges des réglageurs de compression situées à la base de l'amortisseur de droite. Si vous ne pouvez pas trouver les deux plats, faites tourner doucement la tige du réglageur à l'aide de pinces à bec effilé. À l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, alignez et installez le bouton **RC2** de réglage de compression haute vitesse pour que la vis serre le plat situé sur la tige. Assurez-vous que le ressort de détente et la bille de verrouillage en acier chromé se trouvent dans la partie supérieure du trou usiné. Assurez-vous de ne pas trop serrer ce bouton pour qu'il ne se bloque pas. Alignez et installez le bouton **RC2** de réglage de compression basse vitesse pour que la vis de serrage entre en contact avec le plat situé sur la tige. Le couple pour les deux boutons de compression est de 45 N-cm. Tournez les boutons pour vous assurer qu'ils tournent librement et installez le capuchon de protection noir.
10. Essuyez le bras inférieur. Réinstallez l'étrier de frein à disque et serrez les attaches selon les spécifications du fabricant du frein à disque. À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm et d'une clé dynamométrique, réinstallez la roue avant, vissez l'axe et serrez-le à un couple de 215 N-cm. Serrez les deux boulons de pincement gauches de l'axe à un couple de 215 N-cm. Comprimez la fourche à plusieurs reprises pour que le côté droit de la fourche se place dans son point de friction le plus faible. Serrez les deux boulons de pincement de la patte droite à un couple de 215 N-cm.
11. Vous avez fini. Vous pouvez rouler.



---

**NOTEZ:**