

GUIDE DE CONSULTATION RAPIDE

40 RC2 + 40 R

définition des termes techniques

- > **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.

fréquence d'entretien

- > **Avant chaque randonnée** : Lavez et séchez l'extérieur
- > **Toutes les 25 heures** : Nettoyez et inspectez les joints racleurs
- > **Toutes les 100 heures** : Vérifiez la structure
- > **Après 200 heures de randonnée ou annuellement** : Inspectez les douilles/vidangez l'huile

outils et accessoires

- > Lunettes de sécurité
- > Seau ou bac de récupération
- > Essuie-tout et/ou chiffons
- > Marteau/mailette à tête en plastique
- > Clef dynamométrique (N-cm)
- > Fluide de suspension FOX, flacon d'un litre, viscosité 7 Pièce FOX: 025-03-004
- > Clé de 32 mm à 6 pans
- > Clé à fourche ou à douilles de 10 mm
- > Clé à fourche ou à douilles de 15 mm
- > Clé hexagonale de 5 mm
- > Clé hexagonale de 2 mm
- > Un récipient de mesure gradué en cc ou ml

couples de serrage

- > Capuchons de protection 1865 N-cm
- > Écrou inférieur gauche : 565 N-cm
- > Écrou inférieur droit : 565 N-cm
- > Boulons de pincement de couronne : 339 N-cm
- > Boulons de l'axe et de pincement de l'axe : 215 N-cm
- > Bouton de réglage du rebond : 124 N-cm
- > **(RC2 uniquement)** Boutons de réglage de la compression à basse et haute vitesse : 45 N-cm

volumes d'huile

- > Amortisseur : 71 cc
- > Bain de l'amortisseur : 40 cc
- > Ressorts/douilles : 40 cc

limitation de responsabilité

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.

Sont spécifiquement exclus de la 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.
- > Les pièces endommagées du fait d'une utilisation inappropriée évidente.
- > Les douilles.
- > Les joints (après expiration de la période de garantie de 90 jours).
- > Les fluides de suspension.

garantie

Votre fourche est garantie pour une durée d'un an (deux ans dans les pays membres de l'UE) à partir de la date d'achat 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.

En outre, les joints de votre fourche sont garantis durant les 90 jours suivant la date d'achat. À 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.

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.

Sont en général exclus de la garantie

- > L'installation de pièces ou d'accessoires dont la qualité n'est pas équivalente à celle de pièces authentiques FOX Racing Shox.
- > Les contraintes anormales, les négligences, les abus et/ou l'utilisation inappropriée.
- > Les dommages dus à un accident et/ou à une collision.
- > La modification des pièces d'origine.
- > Le manque d'entretien approprié.
- > Les dommages ou perte du colis au cours du transport (nous recommandons d'assurer le colis pour la totalité de sa valeur).
- > Les parties intérieures et extérieures endommagées par un trajet de câble inadéquat, des pierres, des chocs ou une installation incorrecte.
- > Les vidanges qui ne sont pas effectuées par FOX Racing Shox ou par un centre de service après-vente agréé.

Mode d'utilisation de la garantie

- > FOX Racing Shox offre une garantie de renvoi sous 48 heures, qui peut varier.
- > 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.
- > 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.
- > Pour bénéficier de la garantie, une preuve d'achat doit être présentée.
- > 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.

contact

FOX Racing Shox
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
Courrier 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

mode de paiement et d'expédition

Visa, MasterCard, chèque de banque

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

TABLE DES MATIÈRES

GUIDE DE CONSULTATION RAPIDE	20
FÉLICITATIONS !	23
CONSIGNES DE SÉCURITÉ À L'USAGE DU CONSOMMATEUR	23
CONSIGNES DE SÉCURITÉ IMPORTANTES	23
INSTALLATION DE LA FOX 40	24
DIMENSIONS DES PNEUS	25
INSTALLATION DU FREIN À DISQUE	26
TERMINOLOGIE DES FOURCHES	27
RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT	27
RÉGLAGE DU RESSORT	28
REMPLACEMENT DU RESSORT HÉLICOÏDAL	28
RÉGLAGE DU REBOND	29
RÉGLAGE DE LA COMPRESSION HAUTE VITESSE (RC2 UNIQUEMENT)	29
OPTION "BOOST" DU RÉGLEUR DE COMPRESSION HAUTE VITESSE (RC2 UNIQUEMENT)	29
RÉGLAGE DE LA COMPRESSION BASSE VITESSE (RC2 UNIQUEMENT)	30
SYSTÈME HYDRAULIQUE DE COMPRESSION	30
À VÉRIFIER AVANT CHAQUE COURSE	30
MODIFICATION DU DÉBATTEMENT	31
FRÉQUENCE D'ENTRETIEN	32
JOINTS ET ANNEAUX EN MOUSSE	32
MAINTENANCE DES JOINTS ET ANNEAUX EN MOUSSE	32
VÉRIFICATION DE LA STRUCTURE	33
TUBES SUPÉRIEURS	33
COURONNES	33
BRAS INFÉRIEURS	33
TECHNOLOGIE ET VÉRIFICATION DES DOUILLES	33
TEST EN MAGASIN	34
TEST SUR LE TERRAIN	34
VIDANGE DE L'HUILE	34
NOTEZ ICI LES RÉGLAGES QUI VOUS CONVIENNENT :	36

VERSIONS INTERNATIONALES

ENGLISH	2
ITALIANO	38
DEUTSCH	56
ESPAÑOL	74
日本語	92

CENTRES DE SERVICE APRÈS-VENTE INTERNATIONAUX..... 112



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.

	RC2	R
débattement	203 mm Peut être réglé de l'intérieur à 152 mm par incréments de 12 mm	
caractéristiques	<ul style="list-style-type: none"> > Précontrainte du ressort hélicoïdal > Rebond > Compression basse vitesse > Compression haute vitesse > Amortisseur sensible à la position > Débattement réglable de l'intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> > Précontrainte du ressort hélicoïdal > Rebond > Amortisseur sensible à la position > Débattement réglable de l'intérieur
réglages	<ul style="list-style-type: none"> > Rebond : bouton rouge > Précontrainte : bouton bleu > Compression haute vitesse : grand cadran bleu > Compression basse vitesse : plus petit cadran bleu 	<ul style="list-style-type: none"> > Rebond : bouton rouge > Précontrainte : bouton bleu



RÉGLEUR DE PRÉCONTRAINTE
EN ALUMINIUM GRAVÉ AU LASER
TUBE DE DIRECTION OPTIMISÉ EASTON® EA70™

RÉGLEUR DE REBOND
EN ALUMINIUM GRAVÉ AU LASER

COURONNES SUPÉRIEURE ET
INFÉRIEURE EN ALUMINIUM 7050-T6 FORGÉ
SYSTÈME INTERNE DE RÉGLAGE DU DÉBATTEMENT

RESSORT HÉLICOÏDAL EN TITANE

ARCEAU À ARMATURE RENFORCÉE HAUTE RÉSISTANCE

GUIDE DU FLEXIBLE DE FREIN À DISQUE



CAPUCHON DE PROTECTION
 (RC2 UNIQUEMENT)

JUPES DE FREIN À DISQUE DH

AXE TRANSVERSAL DE 20 MM

RÉGLAGE DE LA COMPRESSION À HAUTE ET BASSE VITESSE
 (RC2 UNIQUEMENT)



FÉLICITATIONS !

Nous vous remercions d'avoir choisi le modèle FOX 40 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 :
- | | | |
|--|---|---|
| 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

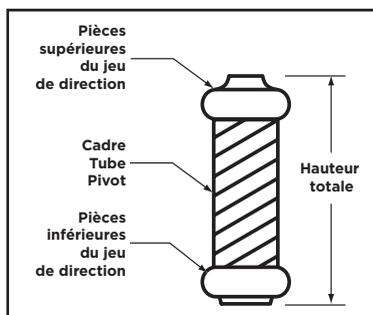
- > Avant de rouler, vérifiez que les freins sont installés et réglés correctement. Si tel n'est pas le cas, vous pourriez perdre le contrôle de votre vélo, ce qui vous exposerait à des risques de blessures graves, voire fatales. N'utilisez que les freins à disque du fabricant sur la FOX 40. Les freins en V ne peuvent pas être utilisés sur la FOX 40. 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 claquement 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 40 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 40 n'est pas équipée de catadioptrés pour la route. La FOX 40 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 40 possède un assemblage de couronne/tube de direction. 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 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 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 40

La FOX 40 est proposée dans deux tailles de couronne supérieures différentes et s'adapte ainsi aux différentes tailles de jeu de direction. Mesurez la hauteur totale de la colonne de direction (voir la figure ci-dessous) pour déterminer la taille correcte de la couronne supérieure.

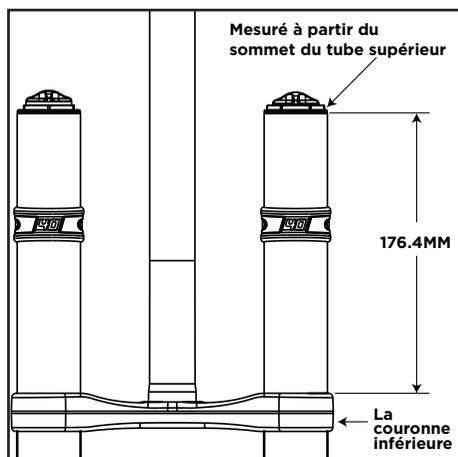
Pour des hauteurs totales comprises entre 90 et 165 mm, votre FOX 40 doit être équipée de la COURONNE SUPÉRIEURE DE TAILLE SMALL-LARGE.

Pour des hauteurs totales comprises entre 165 et 181 mm, votre FOX 40 doit être équipée de la COURONNE SUPÉRIEURE DE TAILLE EXTRA LARGE.



Il est recommandé de faire installer votre **FOX 40** par un mécanicien sur vélo qualifié. 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. La **FOX 40** est assemblée de manière à ce que la couronne inférieure soit positionnée à 176,4 mm en dessous du sommet des tubes supérieurs. La couronne inférieure est placée de façon à offrir un dégagement de 6 mm entre la base de la couronne et le sommet d'un pneu de 2,8 po lors d'une compression totale.

Ne déplacez pas la couronne inférieure.



- Démontage de la fourche et installation de la bague de couronne :** placez le vélo sur un support à vélo. Retirez la fourche existante du vélo. Enlevez la bague de couronne de la fourche existante à l'aide d'un outil de démontage de bague de couronne. Installez-la ensuite sur la **FOX 40** à l'aide d'un outil de montage de bague de couronne. La bague de couronne doit être bien appuyée contre la surface supérieure de la couronne inférieure.

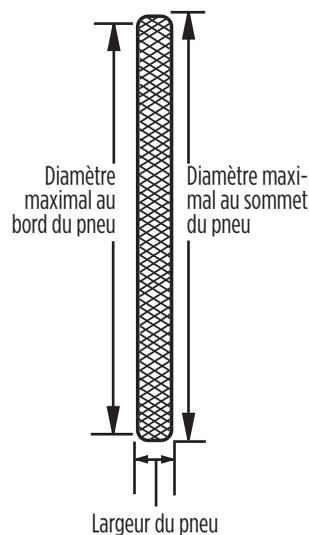
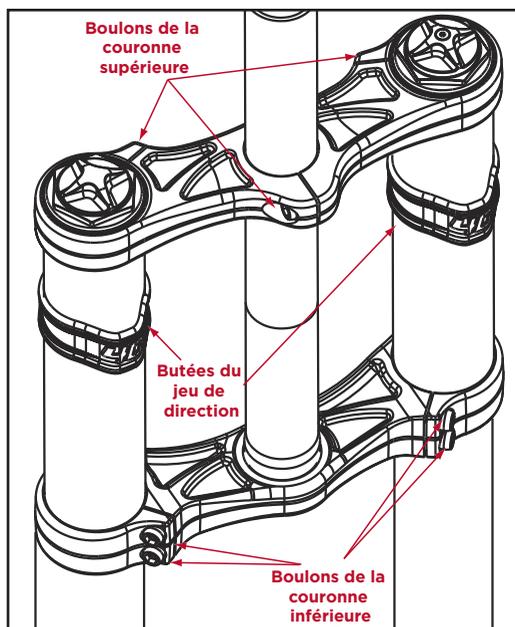


SI LE TUBE DE DIRECTION EST ÉRAFLÉ OU ENTAILLÉ, IL CONVIENT DE REMPLACER L'ASSEMBLAGE COURONNE/TUBE DE DIRECTION. UN TUBE DE DIRECTION COMPORTANT DES ÉRAFLURES OU DES ENTAILLES RISQUERAIT DE DÉFAILLIR PRÉMATURÉMENT ENTRAÎNANT UNE PERTE DE CONTRÔLE DU VÉLO, CE QUI VOUS EXPOSERAIT À DES RISQUES DE BLESSURES GRAVES, VOIRE FATALES.

2. **Coupez le tube de direction à la longueur appropriée** : installez la fourche sur le vélo avec l'ensemble des pièces du jeu de direction et la couronne supérieure. La face de la couronne supérieure comportant les convexités les plus profondes doit être dirigée vers le bas. Après avoir éliminé tout mouvement indésirable dans le jeu de direction, serrez légèrement le boulon de pincement du tube de direction de la couronne supérieure avec une clé hexagonale de 5 mm. Installez les bagues de hauteur du jeu de direction (pas obligatoire) et la potence sur le tube de direction, puis serrez légèrement le(s) boulon(s) de pincement de la potence. Marquez le tube de direction au niveau du rebord supérieur de la potence. Retirez la **FOX 40** du vélo et coupez le tube de direction à 3 mm en dessous de la marque. Ce dégagement de 3 mm permet d'installer le capuchon de la potence pour comprimer légèrement le jeu de direction et éliminer tout mouvement indésirable. Utilisez une lime plate pour ébarber les bords intérieur et extérieur supérieurs du tube de direction qui vient d'être coupé.
3. **Installez l'écrou étoile fileté et les butées du jeu de direction** : à l'aide d'un d'outil d'installation d'écrou étoile fileté, placez l'écrou dans le tube de direction pour qu'il soit situé entre 4 et 8 mm en dessous du rebord supérieur du tube de direction. Installez une butée de jeu de direction sur chaque tube supérieur et placez-les au centre de ceux-ci.
4. **Installez la fourche sur le vélo** : installez la **FOX 40** sur le vélo avec l'ensemble des pièces du jeu de direction et la couronne supérieure. Installez la potence, le capuchon de potence et le boulon M6 du capuchon de la potence. Les trois boulons de la couronne supérieure étant dévissés, serrez légèrement le boulon du capuchon de la potence pour éliminer le jeu du système afin qu'il tourne librement sans retenue ou sans mouvement indésirable. À l'aide d'une douille hexagonale de 5 mm et d'une clé dynamométrique, serrez les trois boulons de la couronne supérieure à un couple de 678 N-cm (voir la figure ci-dessous). Vérifiez que les quatre boulons de la couronne inférieure sont serrés à un couple de 678 N-cm (voir la figure ci-dessous). **NE SERREZ PAS TROP** les boulons de pincement. Un serrage excessif pourrait endommager les boulons, fissurer la couronne ou endommager les filetages, entraîner une défaillance de la fourche et une perte de contrôle du vélo qui pourrait entraîner des blessures graves, voire fatales.

DIMENSIONS DES PNEUS

- 5a. La **FOX 40** est compatible avec des pneus pouvant aller jusqu'à une largeur de 2,8 po. 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 po
Diamètre maximal au bord du pneu	=	670 mm	=	26,4 po
Largeur maximale du pneu	=	71 mm	=	2,80 po



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.

5b. 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 contraire 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.
7. **Réglage de la position des butées du jeu de direction** : réglez la hauteur et l'angle des butées du jeu de direction sur les tubes supérieurs pour obtenir l'angle de pivotement maximal et protéger le cadre et les tubes supérieurs contre les dommages pouvant être occasionnés par une chute. En fonction de la forme et de la taille des tubes du cadre, la partie la plus haute de la butée devra peut-être entrer en contact avec les tubes du cadre (voir la figure à la page 25).

INSTALLATION DU FREIN À DISQUE

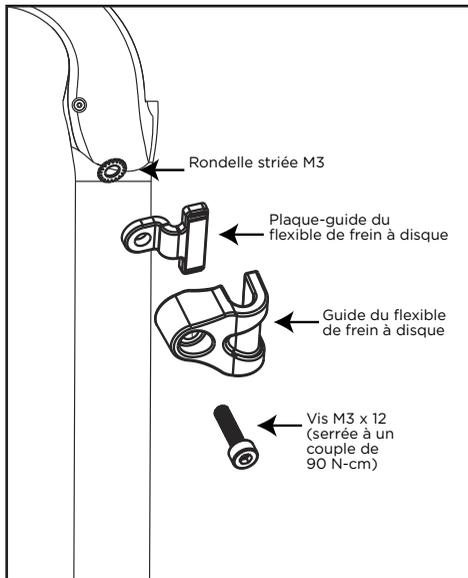
8. **Installation des freins à disque** : La **FOX 40** est uniquement compatible avec les freins à disque dont le diamètre du rotor va de 200 à 205 mm. La **FOX 40** peut utiliser des systèmes de freins mécaniques ou hydrauliques.



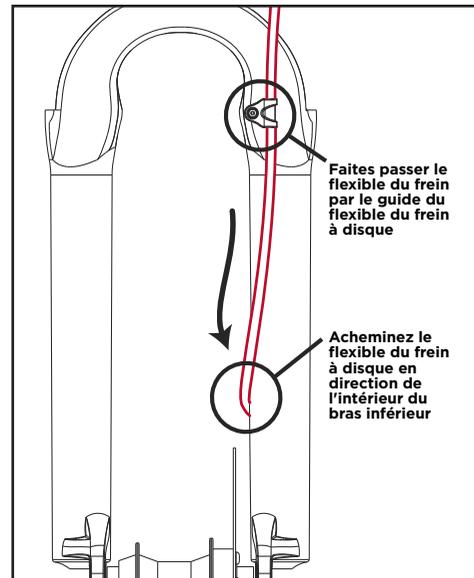
NE MODIFIEZ JAMAIS LE BRAS INFÉRIEUR ET N'UTILISEZ PAS DES FREINS SUR JANTE DE TYPE CANTILEVER.

Le schéma de fixation du disque de la **FOX 40** requiert :

- Étrier XC
 - Monture d'étrier XC pour schéma de montage XC international
 - Rotor de taille DH (200 à 205 mm de diamètre extérieur)
- 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.
 - 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 comme l'indique l'illustration de la page suivante. Assemblez les pièces du guide du flexible de frein à disque FOX comme l'indique l'illustration 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

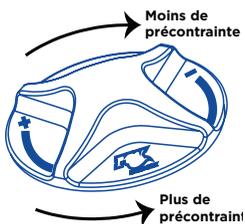


Acheminement du guide du flexible du frein à disque

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.
- > **PRÉCONTRAINTÉ** : force initiale imposée au ressort.
- > **RAIDEUR DU RESSORT** : force requise pour comprimer le ressort de 2,5 cm.

RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT



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

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 indiquées dans le tableau de la page suivante. Si votre valeur d'affaissement est supérieure aux mesures figurant dans le tableau, tournez le bouton de réglage de la précontrainte d'un (1) tour complet dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Mesurez à nouveau l'affaissement et recommencez le réglage si nécessaire. 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 des aiguilles d'une montre. Mesurez à nouveau l'affaissement et recommencez le réglage si nécessaire. Si vous ne réussissez pas à obtenir une valeur d'affaissement correcte en tournant le bouton de réglage de la précontrainte, reportez-vous au guide de réglage des ressorts en page 28.

CONFIGURATION DE L'AFFAISSEMENT

Débattement	Affaisssement de 15 % à 25 %
152 mm	23 - 38 mm
165 mm	25 - 41 mm
178 mm	27 - 45 mm
191 mm	29 - 48 mm
203 mm	30 - 51 mm

RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT

Symptôme	Réglage
Affaisssement trop important	Remplacez le ressort par un ressort plus raide
Affaisssement 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 relatives au ressort hélicoïdal ci-dessous pour déterminer s'il est nécessaire de changer le ressort de votre **FOX 40** afin d'obtenir l'affaisssement adéquat. Il est possible de régler la **FOX 40** 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

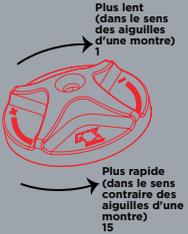
No de pièce FOX	Raideur de ressort	Code de couleur	Poids du cycliste (kg)
039-05-070	339 N-cm	Noir	<41 - 54
039-05-071	395 N-cm	Violet	54 - 68
039-05-072	452 N-cm	Bleu	68 - 81
039-05-063	508 N-cm	Vert	81 - 95
039-05-074	565 N-cm	Jaune	95 - >109

REMPACEMENT 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). Enlevez les bagues de hauteur noires (4 bagues pour un débattement de 203 mm, 3 pour un débattement de 191 mm, 2 pour un débattement de 178 mm, 1 pour un débattement de 165 mm et 0 pour un débattement de 152 mm). Comprimez légèrement la fourche et retirez le ressort hélicoïdal. Il peut être nécessaire de soulever fermement le ressort pour le dégager de la tige du plongeur. Essuyez le ressort avec un chiffon et vérifiez le code de couleur.
- Installez le nouveau ressort en le laissant tomber dans le tube supérieur. Installez les bagues correspondant au débattement désiré (voir la partie sur la **MODIFICATION DU DÉBATTEMENT** en page 31), puis serrez le capuchon de protection à un couple de 1864 N-cm.
- Mesurez et réglez l'affaisssement conformément aux instructions de **RÉGLAGE DE L'AFFAISSEMENT** décrites en page 27.

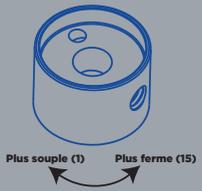
RÉGLAGE DU REBOND

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>Bouton du coté droit sur le capuchon de protection</p>	<p>1</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>	Rebond moyen		
	<p>15</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 40** 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 gros bouton en bas à droite</p>	<p>1</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>	Compression moyenne	
	<p>15</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.

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

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 à la main 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 contraires des aiguilles d'une montre). Le bouton de réglage est protégé par un capuchon noir. N'utilisez jamais votre FOX 40 sans le capuchon de protection noir.

COMPRESSION BASSE VITESSE	Réglage du bouton de compression BASSE vitesse (crans vers l'INTÉRIEUR à partir de la position EXTÉRIEURE à fond)	Description du réglage	Conseils de réglage
 <p>Plus souple (1) Plus ferme (17)</p> <p>Plus petit bouton en bas à droite</p>	<p>1</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>1</p> <p>(Réglage effectué en usine)</p>	Compression moyenne	
	<p>17</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 40 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 SCÉLLÉE DE LA FOX 40 R RC2 OU R À MOINS D'ÊTRE UN CENTRE DE SERVICE APRÈS-VENTE AGRÉÉ FOX RACING SHOX ET D'ÊTRE ÉQUIPÉ DES OUTILS APPROPRIÉS.

À VÉRIFIER AVANT CHAQUE COURSE

1. Vérifiez que les boulons de pincement de l'axe de 20 mm et de la couronne sont correctement ajustés et serrés.
2. Nettoyez l'extérieur de votre fourche avec du savon et de l'eau, puis essuyez-la avec un chiffon doux et sec. Ne vaporisez pas d'eau directement sur la jonction joint-tube supérieur. NE NETTOYEZ PAS VOTRE FOURCHE AVEC UN DISPOSITIF DE LAVAGE À HAUTE PRESSION.
3. Examinez tout l'extérieur de la fourche pour vous assurer qu'il n'est pas endommagé. N'utilisez pas la fourche si une pièce extérieure est endommagée. Veuillez contacter votre revendeur local ou FOX Racing Shox afin de faire examiner et réparer votre fourche.
4. Vérifiez le réglage du jeu de direction. Si la direction a du jeu, ajustez-la conformément aux instructions du fabricant.
5. Vérifiez que les câbles ou les tuyaux de frein sont correctement maintenus en place.
6. Vérifiez que les freins avant et arrière fonctionnent correctement en terrain plat.

MODIFICATION DU DÉBATTEMENT

Le débattement de la FOX 40 peut être modifié de 203 mm à 152 mm par incréments de 12 mm en réarrangeant les quatre bagues de hauteur situées à l'intérieur du bras gauche de la fourche. Le débattement peut être modifié en 15 minutes environ si l'on utilise les outils et l'huile appropriés.

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 clé dynamométrique, un maillet en caoutchouc, un bac à huile, des chiffons secs et propres non pelucheux, un récipient gradué 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)

- Il n'est pas nécessaire de démonter la fourche du vélo pour modifier le débattement. Placez le vélo (ou la fourche si elle a été retirée) dans un support à vélo. À l'aide d'une clé à douille de 32 mm, retirez le capuchon de protection se trouvant sur le côté gauche. Enlevez la ou les bagues de hauteur situées au sommet du ressort (4 bagues pour 203 mm, 3 bagues pour 190 mm, 2 bagues pour 178 mm, 1 bague pour 165 mm, 0 bague pour 152 mm).
- À l'aide d'une clé à douille de 10 mm, dévissez de 6 tours l'écrou inférieur se trouvant sur le côté gauche. Placez un bac de récupération d'huile propre sous le côté gauche de la fourche. Tapotez sur l'écrou inférieur avec un maillet en caoutchouc pour dégager la tige du plongeur du bras inférieur. Dévissez et retirez l'écrou inférieur et la rondelle de compression. Appuyez sur la tige en poussant vers le haut avec un tournevis mince et laissez l'huile s'écouler.
- Comprimez la fourche et sortez l'assemblage ressort hélicoïdal/tige du plongeur du sommet du tube supérieur gauche. Retirez le ressort hélicoïdal de l'assemblage du plongeur.
- À partir du diagramme ci-dessous, déterminez le nombre de bague(s) de hauteur qui doivent être placées sur la tige du plongeur pour obtenir le débattement désiré. Faites coulisser le guide de ressort négatif pour l'éloigner de l'embase de la tête de la tige en aluminium du plongeur. Insérez et fixez le nombre correct de bagues de hauteur sur la tige du plongeur, puis insérez le guide du ressort négatif contre les bagues.

CONFIGURATIONS DES BAGUES DE DÉBATTEMENT

Réglage du débattement	Nbre de bagues de hauteur sous le capuchon de protection	Nbre de bagues sur la tige du plongeur
203 mm	4	0
190 mm	3	1
178 mm	2	2
165 mm	1	3
152 mm	0	4

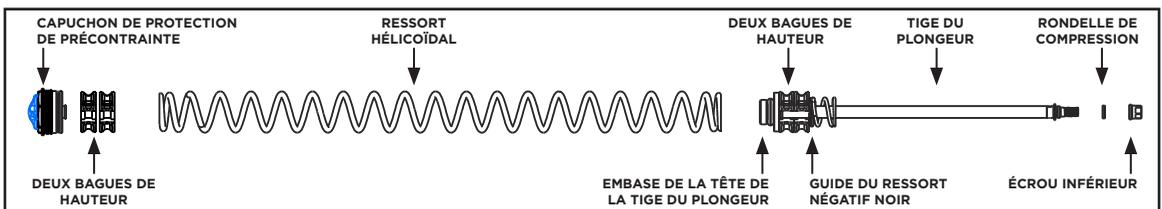


Schéma d'orientation des bagues de hauteur de la FOX 40 pour un débattement de 178 mm

- Insérez et fixez le ressort hélicoïdal sur l'assemblage de la tige du plongeur. Installez l'assemblage ressort hélicoïdal/tige du plongeur dans l'ouverture supérieure du tube supérieur gauche. Installez le nombre correct de bagues au sommet du ressort hélicoïdal et vissez le capuchon de protection sur le tube supérieur.
- Retirez le vélo du support et placez-le à l'envers. À l'aide d'un tournevis fin et en faisant coulisser le bras inférieur vers le haut ou vers le bas, poussez et alignez la tige du plongeur pour la faire passer par l'ouverture située dans le bras inférieur. Une fois la tige alignée, poussez le bras inférieur vers le bas et installez la rondelle de compression et l'écrou inférieur. À l'aide d'une clé à douille de 10 mm et d'une clé dynamométrique, serrez l'écrou inférieur à un couple de 565 N-cm.

- Remettez le vélo à l'endroit... et remplacez-le sur le support. Enlevez le capuchon de protection de précontrainte gauche et versez 40 cc de fluide de suspension Fox (viscosité 7). Installez et serrez le capuchon de protection de précontrainte à un couple de 1864 N-cm.
- Après avoir modifié le débattement, comprimez la fourche à plusieurs reprises et vérifiez que tout fonctionne correctement avant d'utiliser le vélo (le débattement ne doit pas avoir de jeu). Si vous observez du jeu dans la fourche ou si elle fait des bruits étranges, démontez-la, vérifiez que les quatre bagues de hauteur se trouvent dans la fourche et qu'elles sont correctement orientées afin d'obtenir le débattement désiré.

FRÉQUENCE D'ENTRETIEN

Les intervalles de maintenance, la performance, la sécurité et la durée de vie de votre **FOX 40** dépendent de l'adéquation et du caractère opportun de la maintenance. Augmentez la fréquence de vos opérations d'entretien si vous utilisez votre **FOX 40** 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 40 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 40 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 40. 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.
- Essayez le diamètre extérieur du joint à l'aide d'un chiffon. Essayez-le jusqu'à ce qu'il soit propre.

4. 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.
5. 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.
6. Essuyez le surplus d'huile, puis compressez 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 40** 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 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 40** présente l'une des conditions ci-dessus.

TECHNOLOGIE ET VÉRIFICATION DES DOUILLES

La lubrification des fourches **FOX 40** 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 décompresse, l'huile est retenue entre les douilles, les tubes supérieurs et les joints.

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

Les tolérances dimensionnelles et géométriques permettent de vérifier que les pièces fonctionneront/s'emboîteront au cours du processus de fabrication. Les dimensions des douilles sont vérifiées avant et après l'installation. Les douilles nécessitent un dégagement diamétrique entre 0,0381 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

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 ainsi que ce qui suit :

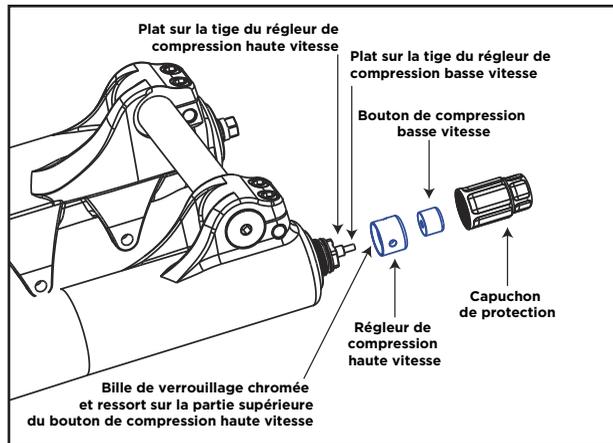
Quantité	No de pièce	Référence de pièce
1	025-03-004-A	Flacon de 946 cc de fluide de suspension FOX (viscosité 7)
1	241-01-002-C	Rondelle de compression de 8 mm
1	241-01-011	Rondelle de compression de 13 mm

La vidange de l'huile de la fourche **FOX 40 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 40 R OU RC2 À MOINS D'ÊTRE UN CENTRE DE SERVICE APRÈS-VENTE AGRÉÉ FOX RACING ET D'ÊTRE ÉQUIPÉ DES OUTILS APPROPRIÉS.

- 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. À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, 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.
- 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.
- (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. 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 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 réglages), 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 ou la fourche à l'envers, tirez sur le bras inférieur et ajoutez 40 cc de fluide de suspension FOX (viscosité 7) dans le trou inférieur du côté droit (côté amortissement) du bras inférieur. Maintenez le bras inférieur en position verticale et ajoutez 40 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 de 8 mm 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 réglages 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 réglage à l'aide de pinces à bec effilé (voir l'illustration ci-dessus). 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. Votre vidange est terminée. Maintenant, allez faire un tour !

NOTEZ ICI LES RÉGLAGES QUI VOUS CONVIENNENT :