

BOSS
SUSPENSION



Notice D'utilisation

GARANTIE



BOS MTB accorde une garantie contractuelle dans les conditions suivantes :

BOS garantit ses produits contre tout vice de forme et défaut de fabrication pour une durée d'un an à compter de la date d'achat originelle. Une preuve d'achat sera exigée pour toute application de la garantie. La garantie est accordée au propriétaire d'origine et n'est pas transmissible. Les pièces d'usure telles que les joints racleurs, les joints toriques, les bagues de guidage, les plongeurs, les buselures, la visserie ne sont pas couvertes par la garantie.

Application

L'application de la garantie est soumise aux lois en vigueur dans le pays ou l'état dans lequel réside le propriétaire initial. Si la législation locale diffère de la garantie telle que décrite ici, la garantie est de fait réputée modifiable pour s'y conformer.

Limitation

BOS MTB n'est pas tenu responsable des dommages directs, indirects, spéciaux, accessoires ou imprévus résultant de l'utilisation de ses produits, sous réserve de conformité à la législation locale.

Exclusion

La garantie ne s'applique pas dans les cas suivants:

- Non-respect des instructions de montage telles que décrites dans le manuel d'installation et de réglages.
- Modifications apportées au produit à l'initiative du propriétaire ou d'un tiers.
- Utilisation non appropriée.
- Dommages résultant d'un accident, choc violent, chute, dans quelque circonstance que ce soit.
- Non-respect des instructions et des intervalles de maintenance.
- Remplacement des pièces d'origine par des éléments provenant de fabricants autres que BOS MTB.
- Altération des numéros de série dans le but manifeste de le rendre illisible.

Procédure

Quel que soit le lieu d'achat du produit, le propriétaire doit s'adresser à un centre BOS agréé, pour solliciter l'application de la garantie. La production de la facture d'achat est obligatoire. A défaut, la garantie ne pourra pas s'appliquer. L'envoi du produit est conditionné par l'accord préalable du service SAV de BOS MTB. Les frais de port aller, de démontage et d'emballage sont à la charge du client. En cas de refus d'application de la garantie, les frais d'emballage et expédition retour sont à la charge du client.

1 . Assemblage

L'assemblage de la fourche Deville sur votre cadre nécessite une attention particulière afin de garantir les conditions optimales de sécurité. Veuillez donc à bien respecter les instructions suivantes.

1.1 Pivot

Avant de le couper, mesurez la longueur nécessaire de pivot, en tenant compte de la hauteur totale de votre jeu de direction, de la potence, et en ajoutant une marge de 5 à 10mm.

La mesure s'effectue de la façon suivante :

Hauteur de douille de direction + hauteur du jeu de direction assemblé + hauteur de potence + 5 à 10 mm

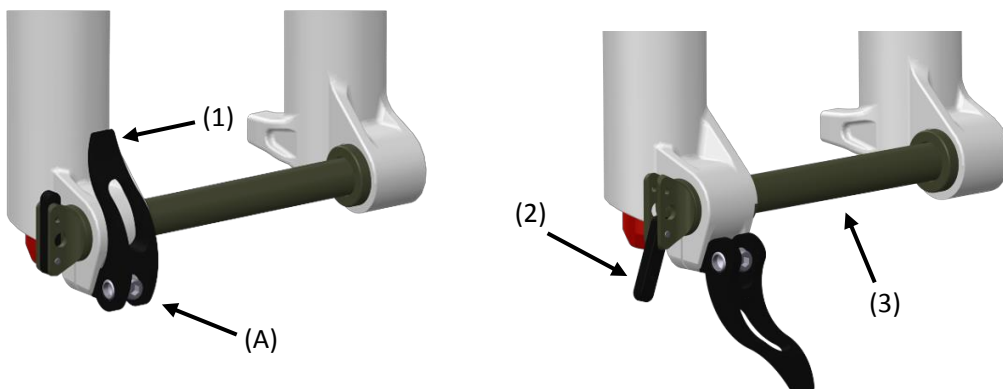
Attention :

Ne jamais désolidariser le pivot du té inférieur, même en cas de pivot trop court, ou à l'occasion d'un changement de cadre. Il est impératif de changer l'ensemble pour d'importantes raisons de sécurité.

1.2 Montage roue avant

Pour assembler la roue avant, procédez de la façon suivante :

1. Desserrer le blocage rapide de la fourche (1).
2. Ouvrir le levier escamotable (2).
3. Dévisser l'axe (3) pour le sortir.
4. Positionner la roue.



5. Insérer l'axe et visser jusqu'en butée. Replier le levier. Fermer le serrage rapide.

Le démontage de la roue s'effectue en inversant les opérations précitées.

Important:

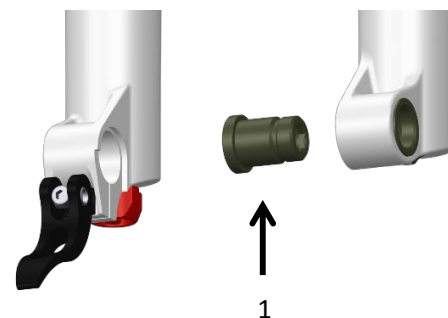
Le couple de serrage des vis de précharge (A) des blocages rapides est réglé en usine entre 4 et 4,5 N.m. Il peut être utile de le vérifier régulièrement.

1.3 Démontage de l'adaptateur pour utilisation axe 20mm

Le passage de l'axe 15mm à l'axe 20mm nécessite le retrait d'un adaptateur du côté du fourreau gauche.

Pour démonter l'adaptateur, procédez de la façon suivante:

1. Desserrer l'adaptateur, si besoin chauffer légèrement le pied de fourche et l'insert (1) à l'aide d'un décapeur thermique.
2. Nettoyer les résidus de LOCTITE présents dans le taraudage.
3. Se reporter au chapitre 1.2 pour le montage de l'axe de roue 20mm.

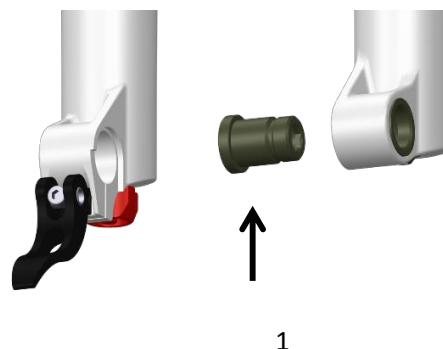


1.4 Montage de l'adaptateur pour axe 15mm

Le passage de l'axe 20mm à l'axe 15mm nécessite la mise en place d'un adaptateur du côté du fourreau gauche.

Pour assembler l'adaptateur, procédez de la façon suivante:

1. Positionner et visser à la main l'adaptateur 15mm (1) avec un point de LOCTITE 243.
2. Serrer au couple 12N.m.
3. Se reportez au chapitre 1.2 pour le montage de l'axe de roue 15mm.



1.5 Montage du frein

L'interface de montage du frein est au standard PostMount 160 (PS160).

Afin de monter le dispositif de frein à disque, appliquer les recommandations suivantes :

1. Pour le montage de l'étrier de frein, suivre les indications du fabricant relatives au modèle de frein utilisé.
2. Assurez-vous de serrer toutes les vis de fixation au couple préconisé par le constructeur. Pour ce faire, consultez le manuel utilisateur fourni par le fabricant. Il est recommandé de monter un jeu de plaquettes neuves pour assurer un meilleur alignement.
3. Passer la durite de frein venant de l'étrier par l'intérieur du jambage, puis dans le guide durite fournis.
4. Terminer par tester le système de freinage sur un sol plat avant de partir rouler sur les sentiers.

Longueur de prise de filetage minimum des vis de l'étrier de frein : 10 mm

Couple de serrage des vis de l'étrier de frein: 9 à 10 N.m

2. Réglages

2.1 Ressort AIR

Le premier réglage à effectuer, avant même de rouler, est celui de la pression d'air. Il consiste à ajuster la raideur du ressort pneumatique à votre poids. La raideur du ressort pneumatique induit un degré d'enfoncement de la fourche, lorsque vous montez sur le vélo. Cette valeur, communément appelée SAG, varie en fonction de votre pratique. Elle doit être comprise, quel que soit votre poids, entre 30 mm (terrain roulant / montée) et 48 mm (terrain cassant / descente) pour la Deville 160 et 34 et 51 pour la Deville 170. Pour rappel, le SAG se mesure en se mettant debout sur les pédales, bras et jambes tendus.

Pour obtenir la meilleure performance du produit BOS, il est important de trouver la pression optimale. **Les valeurs mentionnées ci-dessous sont indicatives. Elles vous donnent une base afin d'ajuster la raideur à votre pilotage ou à vos sensations.** Veuillez cependant à ne pas trop vous éloigner des valeurs préconisées, au risque d'altérer le fonctionnement de votre fourche.

Il est recommandé d'utiliser notre pompe BOS à manomètre digital pour plus de précision et un confort d'utilisation, disponible à l'achat sur notre site : <http://boutique.bosmtb.com/>



Usage Loisir :

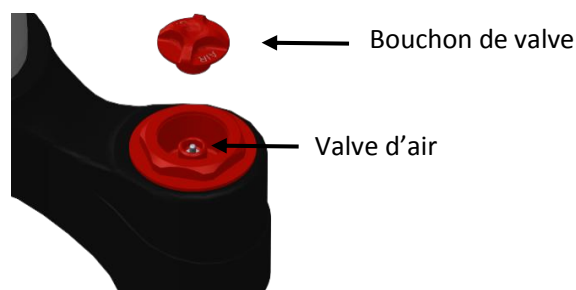
Poids (Kg)	55	60	65	70	75	80	85	95	105	110
Pression (psi) +/-10 PSI	50	60	65	75	80	90	95	105	110	120

Usage Sportif :

Poids (Kg)	55	60	70	75	80	85	95	105	110
Pression (psi) +/-10 PSI	55	65	80	85	95	100	110	115	125

Important :

Pression minimum: 50 PSI
Pression maximum: 150 PSI



Important :

Equilibrage des chambres

Il est important d'équilibrer les chambres positive et négative afin d'assurer un fonctionnement optimal de la fourche à chaque fois que vous en ajustez la pression.

Procédez de la façon suivante :

Une fois la pression ajustée, faites jouer la fourche lentement 5 à 10 fois, sur le premier centimètre de course. De la sorte, la pression d'air se répartit également entre les chambres, et votre fourche est prête à rouler !

2.2 Option TRC

Lorsqu'il est activé, le système TRC augmente la raideur de la fourche de façon très rapide, en réduisant le volume d'air tout en conservant la pression initiale au repos.

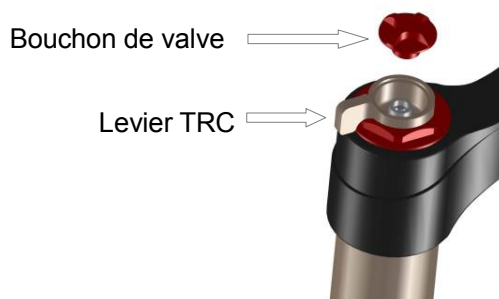
Il permet de conserver l'assiette du vélo notamment en descente ou de juguler les phénomènes de pompage au pédalage. La fourche reste dans tous les cas active.

TRC <OFF>	TRC <ON>
Levier vers l'arrière	Levier vers l'avant
Raideur ressort: courbe standard	Raideur ressort: courbe raide
Utilisation: normale et montée	Utilisation: descente raide/rapide et pédalage

Important :

La position du levier TRC est ajustable. Dans le cas où il toucherait le cadre de votre vélo, il vous suffit de le décaler légèrement. Pour se faire :

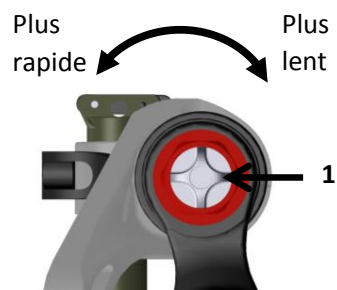
1. Retirer le bouchon de valve.
2. Sortir le levier TRC.
3. Replacez-le sur la pièce d'entraînement (six pans), dans la position souhaitée.



2.3 Réglages Hydrauliques

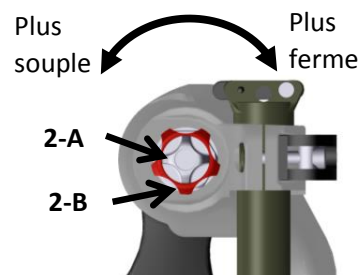
La Deville propose un réglage hydraulique de l'amortissement en détente et deux réglages en compression.

Le réglage de la détente s'effectue par le biais de la vis située au sommet du plongeur droit (1)



La compression lente (basse vitesse) se règle par l'intermédiaire de la molette grise située au bas du fourreau droit (2-A)

La compression rapide (haute vitesse) se règle par l'intermédiaire de la molette rouge située au bas du fourreau droit (2-B)



Important :

Pour commencer le réglage, tourner la molette dans le sens horaire jusqu'à la butée (= clic 0). Les clics sont ensuite comptés en tournant la molette dans le sens anti horaire.

Pistes de réglages :

Il est difficile de donner des «solutions magiques», les réglages hydrauliques étant liés à de nombreux paramètres (influence du réglage de la suspension arrière, du ressort, de la position de la fourche dans les tés, de la géométrie du vélo...). Ceci étant, on peut esquisser quelques grandes lignes :

- Sensation de plongée excessive au freinage : fermer la compression basse vitesse
- Talonnages fréquents : fermer la compression haute vitesse

- Sensation de percussion sur les racines ou les rochers (arêtes vives) : ouvrir la compression haute vitesse
- Sensation d'inconfort, mal aux bras : ouvrir les compressions
- La fourche reste basse sur les successions de chocs : ouvrir la détente
- Assiette trop haute : fermer la détente

Il convient d'analyser quels autres paramètres peuvent influencer sur le comportement de la fourche, surtout si vous vous éloignez beaucoup des réglages de base. Procédez par étapes, en n'agissant que sur un seul réglage à la fois, et en ouvrant ou fermant de quelques clics seulement à chaque étape. Si vous êtes perdu(e), revenez systématiquement aux réglages de base.

Réglages de base – Deville

Détente:

- Usage loisir: 15 clics
- Usage sportif: 15 clics

Compression lente:

- Usage loisir: 15 clics
- Usage sportif: 10 clics

Compression rapide:

- Usage loisir: 15 clics
- Usage sportif: 18 clics

3. Maintenance

3.1 Service

Il est indispensable de nettoyer votre fourche après chaque sortie, et sans attendre ! Rien n'est plus dangereux pour les joints que la boue séchée. L'opération est cependant fort simple : il suffit de nettoyer les plongeurs et les joints avec un chiffon doux. Vous pouvez occasionnellement lubrifier les joints avec quelques gouttes d'huile de fourche. A proscrire absolument : tout produit agressif tel que le dégraissant. Si vous utilisez un laveur haute pression, n'orientez jamais le jet directement sur les joints. Si vous roulez régulièrement en conditions humides et boueuses, privilégiez l'entretien relatif à l'usage sportif.

		Produit neuf	Après chaque sortie	Tous les 6 mois	Tous les ans	Tous les 2 ans
Réglage sag		x				
Réglages hydrauliques		x				
Nettoyage			x			
Révision simple	Conditions Humides/boueuses			x		
	Course/utilisation fréquente			x		
	Conditions Seches/Poussiéreuses				x	
Entretien Complet	Conditions Humides/boueuses				x	
	Course/utilisation fréquente				x	
	Conditions Seches/Poussiéreuses					x
Inspection des bagues de guidages	Conditions Humides/boueuses				x	
	Course/utilisation fréquente			x		
	Conditions Seches/Poussiéreuses					x

Important :

Nous vous conseillons de réaliser la vidange et la révision par un centre BOS agréé qui est par ailleurs le seul capable d'identifier et d'expertiser les éléments endommagés ou usés, notamment en cas de choc ou d'usure prématurée des éléments structuraux tels que les fourreaux, les plongeurs et le té.

Se référer aux documents techniques sur le site internet BOS pour toutes interventions menées hors centre de service agréé BOS.

3.2 Niveau Huile

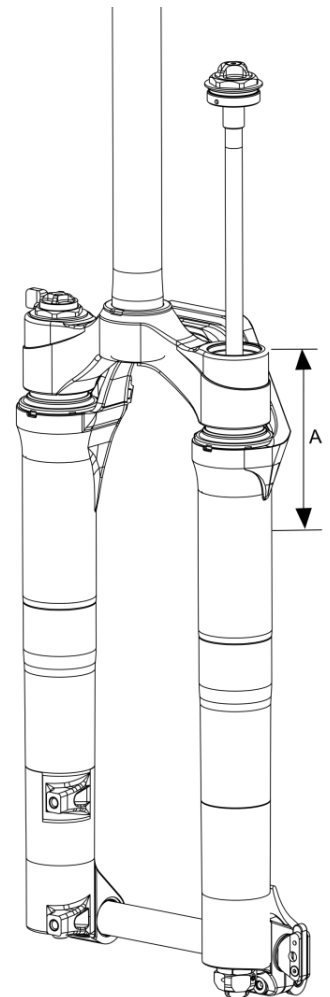
Au moment de la vidange, assurez-vous de bien refaire le niveau d'huile de votre fourche, côté cartouche et côté ressort, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous:

Important :

Pour refaire correctement le niveau d'huile, côté hydraulique, il convient de purger la cartouche au fur et à mesure du remplissage. Une fois la cartouche parfaitement purgée, vous pouvez ajuster le niveau d'huile.

Le niveau d'huile côté cartouche se mesure de la façon suivante :

- Enfoncer totalement le plongeur
- Tirer la tige de détente au maximum
- Mesurer la distance entre le haut du té et l'huile à l'aide d'un réglet propre (A)



Niveau d'huile Deville

	Deville 140	Deville 150	Deville 160	Deville 170
Côté hydraulique (droit)	60mm	70mm	75mm	80mm
Côté ressort (gauche)	5ml	5ml	5ml	5ml

Important :

Il est vivement recommandé d'utiliser l'huile BOS Bi'oil sous peine de modifier notablement le comportement de la fourche et de réduire la durée de vie des pièces d'usure.

Ma fourche fuit lorsque je raccorde ma pompe haute pression, que faire ?

Vérifiez à l'aide d'un démonte-obus pour valve Schrader que l'obus de valve soit correctement vissé.

Ma fourche a un débattement négatif, est-ce normal ?

Le ressort pneumatique BOS est conçu de manière à abaisser au maximum le seuil de déclenchement de la fourche. Il est donc possible que sur certains vélos il y ait un peu de débattement négatif.

Où puis-je me procurer les stickers d'origine ou le bouchon de valve ?

Ces articles sont en vente sur la boutique en ligne du site web BOS. Vous pouvez aussi prendre contact avec notre service commercial commercial@bosmtb.com.

Ma fourche a du jeu frontal, que faire ?

L'exceptionnel alignement et ajustement des bagues de guidage des fourches BOS permettant une baisse des frictions et une sensibilité accrue engendre un léger jeu frontal. Si le jeu est anormalement élevé, contacter un centre agréé BOS pour expertise.

Ma fourche se rétracte lorsque je la dégonfle, que se passe-t-il ?

Lorsque vous dégonflez votre fourche, vous videz l'air de la chambre positive seulement. La chambre négative reste en pression et exerce une force opposée à celle du ressort principal, qui fait se rétracter la fourche. Pour éviter ce phénomène, dégonflez par paliers de 30 à 40 psi et procédez à une phase d'équilibrage (5-6 oscillations très lentes sur les 15 premiers mm de course).

J'ai gonflé ma fourche et elle est très dure.

Il faut équilibrer les chambres air de la fourche. Les instructions se trouvent dans la notice d'utilisation de votre produit.

Avez-vous changé les réglages de la fourche? Vérifiez que les réglages restent proches de nos préconisations données dans la notice d'utilisation de votre produit.

Si le problème persiste, la fourche peut avoir une pression résiduelle depuis la production. Glissez un serre-câble mince en plastique (type Rilsan) entre le joint SPI et le plongeur gauche jusqu'à la sortie de l'air. Procédez à nouveau au réglage de la pression et équilibrez les chambres.

Si la fourche est toujours dure, veuillez s'il vous plait contacter notre service après-vente.

Ma fourche a été à l'envers et maintenant elle a perdue du contrôle hydraulique.

La cartouche hydraulique s'est dépurgé et de l'air est entré dans la partie hydraulique. La cartouche ouverte hydraulique laisse l'air se mélanger avec l'huile, elle se purge automatiquement quand vous roulez. Pour purger la cartouche plus vite, il vous suffit de faire fonctionner la fourche sur tout son débattement 5-10 fois.

Si la fourche devient de plus en plus dure à purger, il est temps procéder à un entretien. Contacter votre centre de service agréé BOS pour une révision simple ou complète.

Je n'arrive pas à utiliser les derniers 5mm de débattement lors de l'utilisation normale.

Nos fourches sont conçues pour être progressives en fin de débattement afin de donner une sensation de débattement illimité. En conséquence les derniers millimètres de débattement ne sont utilisés qu'aux plus grands sauts ou mauvaises réceptions. Ils sont un peu comme l'assurance contre les talonnages à répétition.

Si plus de 5% de débattement n'est pas utilisé, abaissez la pression par tranche de 5 PSI et vérifiez vos réglages de compression par rapport aux recommandations données dans la notice d'utilisation. Si les réglages sont trop durs, revenir vers les réglages de base.

J'ai de la graisse/huile qui sort de mes nouveaux joints SPI.

Ceci n'est pas anormal au début de la vie d'une fourche BOS. Nettoyez les plongeurs et les joints et-cela disparaîtra après quelques sorties.

Je n'ai pas utilisé ma fourche pendant quelques semaines et maintenant, de l'huile sort par le/les joint(s) SPI.

Les joints SPI BOS peuvent laisser un peu d'huile sortir quand ils s'assèchent. Nettoyer l'huile avec un chiffon propre et cela disparaîtra pendant la première sortie.

J'ai de la graisse/huile qui sort de mes joints usés.

Il est temps de réaliser une révision complète. Prendre contact avec le centre service agréé BOS le plus proche pour programmer votre révision.

Mais je n'ai pas le même temps d'utilisation que vos intervalles suggérés.

Nos intervalles de service ne peuvent pas s'adapter et correspondre à chaque client. L'utilisation dans des conditions humides/boueuses, laisser la fourche en plein soleil, une utilisation très fréquente ou ne pas prendre soin des joints peuvent tous entraîner une usure anormale et prématurée de vos joints.

Où trouver mon numéro de série ?

Le numéro de série est gravé sous le pivot, il est composé de 7 chiffres.

Comment régler le FCV ?

Le FCV est un système interne pré-réglé en usine.

Je n'arrive pas à régler ma fourche comment faire ?

Le réglage interne (setting/FCV/ressort pneumatique) et un réglage établi en usine pour convenir à un maximum de personnes, Il est tout de même possible d'adapter l'ensemble de ces paramètres pour s'adapter à votre poids, votre pratique et votre style de pilotage, toutefois il est possible d'optimiser ce réglage, en prenant contact avec votre centre de service agréé BOS.

Pour tout autre renseignement, veuillez consulter la page de notre site web dédiée à la FAQ, ou bien envoyez nous un message à customerservice@bosmtb.com

5 .Notes

Date	Lieu	Pression (Psi)	Compression HV	Compression BV	Détente	Commentaires