

BOSS
MOUNTAIN-BIKE *SUSPENSION*

dizzy

Millésime 2014

MANUEL 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 jointsracleurs, 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.

Réglages & Entretien

>>>

1 . Assemblage

L'assemblage de votre fourche Dizzy 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 10 mm. 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 désassembler 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 Premier montage et réglage de la position angulaire du levier de serrage

Lors du premier montage de roue, il est essentiel d'ajuster la position angulaire de l'assemblage axe-écrou.

1 – Insérer votre roue dans le casting.

2 – Lors de cette phase, la position du levier n'est pas importante : Insérer l'axe dans le fourreau et affiner le serrage de l'axe en actionnant plusieurs fois le levier de serrage rapide entre la position ouverte et la position fermée, tout en vissant ou dévissant l'axe jusqu'à ce que le serrage du levier entraîne un bon serrage de l'axe.

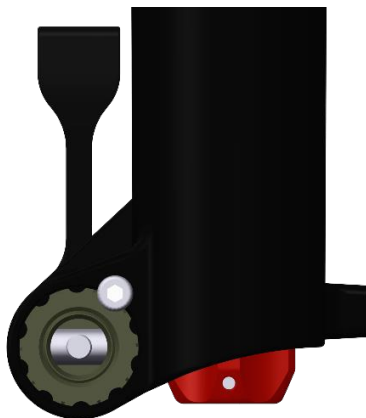
4 – Lorsque la roue est correctement serrée :

- Si le levier est proche de sa position optimale, remonter votre roue en suivant la procédure 1.3, fin de procédure.
- Si le levier n'est pas à sa position optimale, repérer l'angle (A) de rotation qui doit être appliqué à l'écrou d'axe afin d'amener l'ensemble dans la bonne position.

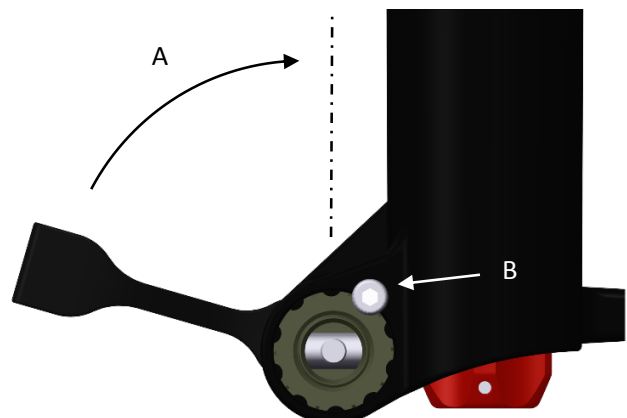
5 – Desserrer le blocage, dévisser complètement et ôter la vis CHC (B).

6 – Tourner l'écrou de l'angle observé auparavant puis revisser la vis CHC.

7 – Remonter votre roue en suivant la procédure 1.3.



Position optimale du levier



Position décalée du levier

Important :

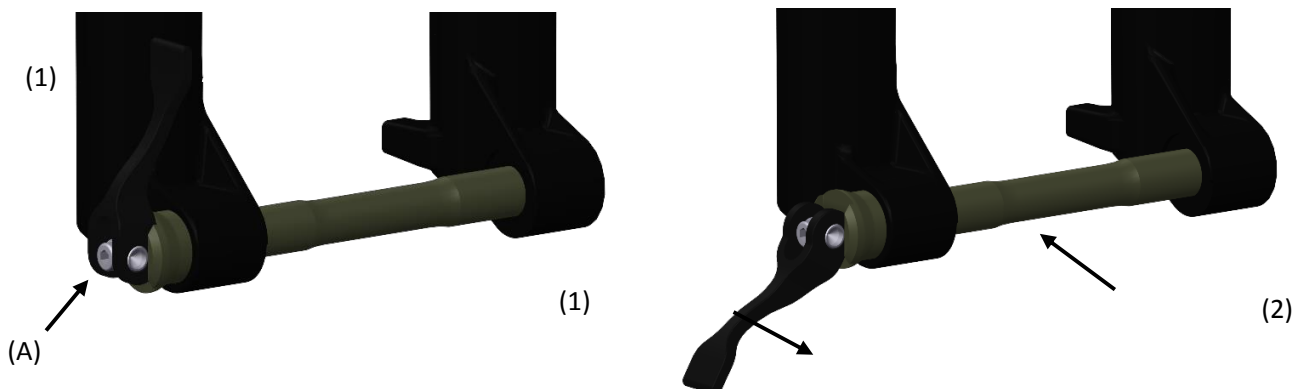
La position définitive du levier ne doit en aucun cas induire un contact avec le fourreau. Répéter l'opération si nécessaire afin d'affiner cette position angulaire définitive.

Chaque changement de roue, induisant un changement de largeur de moyeux entraîne une modification des réglages. Il faut donc renouveler l'opération afin d'assurer un blocage de roue efficace.

1.3 Montage de l'axe de roue 15mm

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

1. Desserrer le blocage rapide (1).
 2. Dévisser l'axe pour le sortir (2).
 3. Positionner la roue.
 4. Insérer et visser l'axe pour revenir à la position réglée lors du montage initial. Replier le levier pour effectuer le serrage.
- Si le levier n'est pas à la position optimale (Attention au contact avec le fourreau), veuillez reproduire la partie 1.2 .



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

1.4. Montage du frein

L'interface de montage du frein est au standard PostMount 160 (PM160). Suivre les indications du fabricant relatives au modèle de frein utilisé.

Appliquer les recommandations suivantes : Longueur de prise de filetage minimum : 10 mm

Couple de serrage : 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 15 mm (terrain roulant / montée) et 20 mm (terrain cassant / descente) pour la DIZZY 100mm et entre 20mm et 25mm pour La DIZZY 120mm. Pour rappel, le SAG se mesure en se mettant debout sur les pédales, bras et jambes tendus.

Pour obtenir la meilleure performance de votre 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.

Usage Loisir :

Poids (Kg)	60	65	70	75	80	85	90
Pression (psi) +/- 10	120	130	140	150	160	170	180

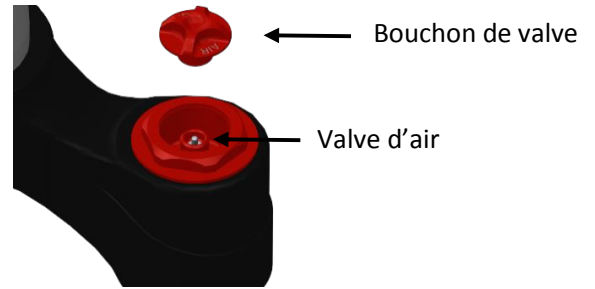
Usage Sportif :

Poids (Kg)	60	65	70	75	80	85	90
Pression (psi)	125	135	145	155	165	175	185

+/- 10							
--------	--	--	--	--	--	--	--

Attention :

Pression minimum : 100 psi
 Pression maximum : 220 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 3 à 4 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 !

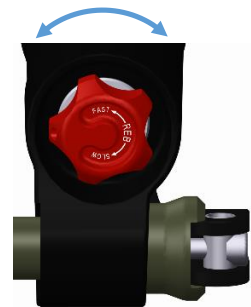
2.2 Réglages hydrauliques

La Dizzy propose différentes positions de réglage de l'amortissement en compression grâce à un levier et un réglage hydraulique en détente grâce à une molette.

Le réglage de la détente s'effectue par le biais de la molette rouge située au bas du fourreau droit.

Le nombre de clics se compte toujours en partant de la position vissée à fond, et en desserrant.

Durcir = visser (fermer) / Assouplir = dévisser (ouvrir)



Le réglage en compression s'effectue par le biais du levier rouge situé au sommet du fourreau droit. Ce levier comprend trois positions. L'amplitude totale de rotation du levier est de 180° mais la position de départ réglée en usine peut être décalée d'un angle (X) de plus ou moins 20° par rapport à une position théorique, représenté ici sur le schéma 1.

1 : Position Pédalage H

2 : Position Intermédiaire M

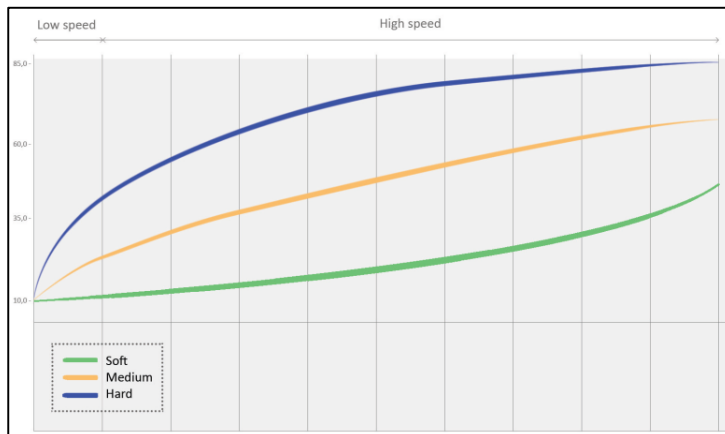
3 : Position Confort S



Les fameuses trois positions sont identifiées comme S (soft), M (medium) et H (hard). Les deux positions extrêmes S et H se réalisent par mise en butée du levier, soit vissé à fond, soit dévissé à fond. La position M est quant à elle assurée par un clic afin de positionner le levier rapidement et intuitivement pendant l'utilisation.

La particularité du système de réglage BOS est qu'il n'agit pas sur une seule courbe de compression, les basses vitesses par exemple, mais sur les deux courbes : basse et haute vitesse.

En optant pour une des trois positions vous n'agissez donc pas sur les basses vitesses uniquement, mais vous passez d'un couple de courbes BV et HV à l'autre. A noter que l'écart entre BV et HV n'est pas constant. Son évolution est définie précisément en fonction du comportement recherché. On a donc bien affaire à ce qui correspondrait à une combinaison de clics sur une Deville 3 voies.



La position S répond au besoin de confort.

La position H s'utilise pour favoriser l'efficacité du pédalage.

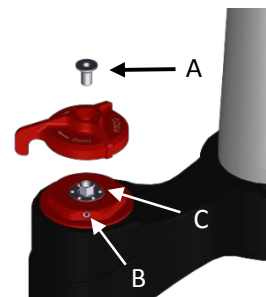
Cette position H durcit considérablement la fourche, de façon à limiter fortement les oscillations dues au pédalage mais sans la bloquer. BOS reste ainsi fidèle au principe de conserver une fourche active, bien que très bridée, afin de pouvoir encaisser des chocs inattendus. Une évidence en matière de sécurité.

La position M privilégie le contrôle hydraulique et le grip.

De plus, la position M du milieu est située à un point précis d'origine, mais l'utilisateur final conserve la possibilité de la décaler entre les deux pôles S et H. M est en effet la position de base, qui offre un compromis optimum entre confort, maintien du châssis et grip. Pour autant, si vous préférez une fourche un peu plus libre, ou un peu plus bridée, vous avez la possibilité de déplacer ce réglage entre les positions S et H, sans affecter ces dernières.

Modification de la position M du clic intermédiaire :

- 1 : Positionner le levier sur le clic de la position intermédiaire
- 2 : Dévisser la vis FHC (Vis à tête conique – A) et enlever le levier de son emplacement
- 3 : Dévisser la vis STHC (Vis sans tête - B)
- 4 : Ajuster la position intermédiaire (C) à l'aide d'une clé de 5mm selon votre désir (ou à l'aide du levier)
- 5 : Revisser la vis STHC à fond
- 6 : Replacer le levier et revisser la vis FHC



Attention :

Après remontage, bien vérifier que le levier ne touche pas le té de fourche avant d'être en butée, position serrée à fond. Sinon, re-démonter le levier et le faire pivoter d' 1/6 de tour puis revisser la vis FHC.

Réglage de base – Dizzy

Détente :

- Usage loisir : 10 clics
- Usage Sportif : 8 clics

Compression : 3 positions

- Soft : confort
- Intermédiaire : contrôle hydraulique et grip (intensité réglable)
- Hard : efficacité du pédalage

3 . Maintenance

3.1. Entretien

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 avec un chiffon doux, puis de les graisser légèrement au silicone. 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.

La Dizzy dispose d'une cartouche fermée dont la vidange doit être réalisée par BOS MTB ou par un centre agréé. Cette vidange est réalisée en même temps que la révision complète de la fourche.

Afin d'assurer un parfait fonctionnement des plongeurs, de l'huile (Bio Oil) est insérée dans le bas des fourreaux lors du montage. Quantité par fourreau : 15ml

	Nettoyage	Vidange Huile Lubrification	Révision complète
Usage loisir	Après chaque sortie	1 fois par an	Tous les deux ans
Usage sportif	Après chaque sortie	2 fois par an	1 fois par an

Attention :

La vidange et la révision doivent être réalisées 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.

4 . FAQ

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 est vissé correctement.

Ma fourche a du 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 bosmtb.com. Ou prenez contact avec notre service commercial commercial@bosmtb.com.

Je n'ai pas utilisé ma fourche pendant quelques semaines et maintenant, de l'huile sort par le/les joint(s) SPI. L'exceptionnel alignement des bagues de guidage des fourches BOS engendre un léger jeu frontal. Si le jeu est anormalement élevé, contacter un centre agréé BOS pour expertise.

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

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? Vérifier que les réglages restent proches de nos préconisations données dans la notice d'utilisation de votre produit.

Si malgré cela, la fourche est toujours dure, il peut y avoir une pression résiduelle depuis la production. Mettre un collier de serrage en plastique mince (type Rizlan) entre le joint SPI et le plongeur pour faire sortir l'air. Refaire la pression et équilibrer les chambres.

Si la fourche est toujours dure, contacter le SAV: customerservice@bosmtb.com

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

La cartouche hydraulique s'est dépurgée – de l'air est entré dans la partie hydraulique. La cartouche hydraulique ouverte laisse l'air se mélanger avec l'huile. La cartouche se purge automatiquement pendant que vous roulez. Pour purger la cartouche manuellement, il suffit de faire fonctionner la fourche sur tous son débattement 5-10 fois.

Si la fourche devient de plus en plus dure à purger, il est temps d'effectuer une vidange. Contacter le centre service agréé BOS le plus proche de chez vous 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 la sensation de débattement illimité. Cela a pour conséquence que les derniers millimètres de débattement ne sont utilisés que lors des plus grands sauts ou mauvaises réceptions. Ces derniers millimètres sont un peu comme l'assurance contre les talonnages à répétition.

Si plus de 5% de débattement n'est pas utilisé, baisser la pression par tranche de 5 PSI et vérifier vos réglages en 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. Nettoyer 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.

Pour tous les autres renseignements, veuillez voir notre page FAQ à <http://www.bosmtb.com/faq.html> ou envoyez un message à customerservice@bosmtb.com.