

BOOS

SUSPENSION

**Deville**

DEVILLE 35: Depuis 2017



Manuel de service



Table des matières

| | |
|---|----|
| Table des matières | 1 |
| 1 Environnement..... | 1 |
| 2 Glossaire..... | 1 |
| 3 Vue éclatée de la fourche | 4 |
| 3.1 DEVILLE 35 140 / 160 / 170..... | 4 |
| 4 Service BOS Suspension | 5 |
| 4.1 Sécurité | 5 |
| 4.2 Propreté | 5 |
| 4.3 Outils requis pour les opérations de service..... | 6 |
| 4.4 Composants requis pour les services..... | 7 |
| 4.5 Informations sur les services periodiques | 8 |
| 4.6 Tableau des fluides | 8 |
| 5 Résumés des opérations | 10 |
| 5.1 Procédure..... | 10 |
| 5.2 Comment utiliser ce document?..... | 10 |
| 6 Etape par étape..... | 11 |
| 6.1 Nettoyage..... | 11 |
| 6.2 Desassemblage..... | 12 |
| 6.3 Bagues de coulissement..... | 20 |
| 6.4 Reassemblage | 24 |
| Remplacement des STICKERS..... | 34 |
| 7 Modèles des Stickers..... | 35 |
| 8 Informations complémentaires | 36 |
| 8.1 Réglages pression d'air..... | 36 |
| 8.2 Réglages hydrauliques | 36 |
| 8.3 F.A.Q..... | 36 |

1 Environnement

Le Mountain Bike est un sport merveilleux qui procure de nombreuses sensations inimitables. Toutefois, ce sport est une potentielle source de conflits envers les représentants de l'environnement et envers l'environnement lui-même.

Une mauvaise attitude et un non-respect des précautions citées dans ce manuel peuvent engendrer des problèmes et des conflits envers le milieu environnant à votre lieu de service.

Afin d'assurer la durabilité du Mountain bike, soyez sûr de rester dans un cadre légal de travail en respectant les lois environnementales et en reconnaissant les droits d'autrui.



2 Glossaire

Valves de base (base valves): Les valves de base sont localisées à la base de la jambe de fourche ou sur le réservoir de choc et fonctionnent généralement dans le but de contrôler la compression à haute vitesse. Ces éléments ou "BV" sont fixées et le piston qui est attaché à la tige fait office de valve-milieu ou "MV". La fourche et l'amortisseur arrière peuvent chacun avoir des "BV" et des "MV".

Impact de fin de compression ("bottoming out"): Cet impact se produit lorsque votre suspension atteint sa fin de course (débattement maximum). Il est parfois souhaitable que la suspension travaille sur toute sa course de compression mais PAS toujours. En effet, solliciter de manière continue la suspension jusqu'à son impact de fin de compression peut sérieusement l'endommager.

Amortisseur à cartouche fermée: Les amortisseurs à cartouche fermée sont l'opposé des "amortisseurs à bain ouvert", dans un système fermé l'huile est seulement contenue entre une cartouche cylindrique et ne circule pas à l'intérieur de la jambe de fourche. C'est pourquoi de l'huile additionnel ou du lubrifiant est ajouté à l'intérieur de la jambe afin de lubrifier les bagues et joints sollicités.

Amortissement en compression: C'est ce qu'il vous procure une sensation de dureté ou de souplesse sur votre monture. La compression détermine la vitesse à laquelle la suspension peut se comprimer lorsque la roue rencontre un obstacle. Si votre suspension est trop dure, elle ne travaillera pas avec une vitesse suffisante pour absorber les forces de choc. Si au contraire les paramètres de compression sont trop souples, le vélo sera moue et vous aurez une sensation d'instabilité de l'ensemble causé par une résistance aux chocs trop faible et un travail des suspensions en fin de débattement.

Niveau huile fourche: Ceci correspond au niveau d'huile à l'intérieur de la fourche. Cette valeur est typiquement mesurée en cc en comprimant au maximum la fourche sans installer le ressort. Ce paramètre est utilisé pour régler la quantité d'air contenu à l'intérieur de la fourche. Depuis que l'air comprimé agit comme un ressort hélicoïdal, élever le niveau d'huile réduit la place disponible pour l'air ce qui augmente la raideur tout au long du débattement de la fourche.

Libre Sag : Ceci correspond à l'enfoncement de la suspension sous le simple poids du vélo sans pilote. Avec l'abaissement conséquent du poids des vélos actuels, le libre Sag n'est plus un réglage critique mais mérite tout de même d'être mentionné.

Amortissement haute vitesse HSD: Paramètre d'amortissement qui contrôle les mouvements rapides de la suspension. L'amortissement haute vitesse rentre en jeu en présence de sentiers rapides, techniques, détériorés et durs, et lors d'atterrissages violents. Ce paramètre tient compte de la vitesse d'enfoncement de la suspension et n'est pas lié directement à la vitesse de l'ensemble vélo/pilote. HSD est contrôlé à travers un circuit d'huile haute vitesse idéalement localisé au niveau des valves de base.

Amortissement basse vitesse LSD: Paramètre d'amortissement qui contrôle les mouvements lents de la suspension rencontrés en montée, sur des sentiers plus lents ou en virage. Un bon exemple est le passage sur des virages relevés qui va solliciter les suspensions sur toute sa plage de débattement mais de manière progressive et lente. C'est donc le circuit basse vitesse qui va rentrer en jeu. Comme

HSD, LSD tient compte de la vitesse d'enfoncement de la suspension. LSD est contrôlé à travers un circuit d'huile basse vitesse et/ou via un empilement de cales.

Valves milieu (Mid valves): Ces éléments sont situés sur la tige du piston et fonctionnent dans la zone milieu du débattement. Les valves milieu peuvent jouer un rôle important pour garder une marge de débattement suffisante lorsque la plongée de la suspension est trop rapide. "MV" fonctionnent lorsque de l'huile circule à travers elles pour passer d'une chambre à l'autre. La valve de détente est aussi localisée sur les "MV".

Ressort négatif: Cette fonction contrôle le retour de la suspension lorsqu'elle a atteint son débattement maximum. Un ressort négatif peut être à air, sous forme de ressort hélicoïdale, butée caoutchouc ou une combinaison des deux. Cette fonction permet aussi d'assouplir le "top out feel" lorsque roue/suspension s'étendent rapidement. Cela aide aussi à initier la compression en début de course en la rendant plus souple et progressive. Un ressort négatif ajustable offre le meilleur niveau de réglage envers le poids des pilotes car, par exemple, un pilote lourd nécessite un plus grand ou plus raide ressort pour résister à la pré-compression mais cette raideur plus importante ira à l'encontre du ressort négatif pour le rendre inefficace envers les "top out". Il sera alors nécessaire d'ajuster le ressort négatif.

Amortisseurs à bain ouvert ("Open Bath Dampers"): Le bain ouvert fait référence à une cartouche qui est non fermée et qui permet le flux d'huile depuis l'intérieur de l'amortisseur vers l'extérieur de la cartouche ou vers l'intérieur de la jambe de fourche. Les amortisseurs à bain ouvert utilisent l'huile pour amortir, lubrifier, refroidir et intervenir sur la progression de fin de course. L'inconvénient est le poids ajouté par cette huile qui remplit l'intégralité de la fourche.

Packing: Problème causé par un amortissement en détente trop important. Lorsqu'une série de bosses se présente la suspension n'a pas le temps de se détendre correctement pour encaisser la prochaine bosse. La suspension engrange donc de la compression bosse par bosse et devient plus dure ce qui cause la perte de traction de la roue qui ne suit plus le sol correctement.

Plateforme de compression ("Platform damping"): Une plateforme de compression est une résistance qui s'oppose à la compression initiale de la suspension due au pédalage et mouvements du pilote. Cette fonction peut être réalisée par diverses solutions mais la meilleure méthode pour limiter le "pompage" est de limiter le flux d'huile dans le circuit basse vitesse. Cela dépend de la technologie possédée et il existe des variantes de conception mais étouffer le circuit basse vitesse peut être effectué en ajustant la pression du ressort par les empilements de setting, en ajustant la profondeur du pointeau ou changer le diamètre d'orifice via un réglage. Toutes ces solutions permettent d'augmenter le rendement de pédalage du pilote.

Amortissement détente: Une fois que votre suspension s'est comprimée, la phase de détente va entrer en jeu. Le rebond contrôle la vitesse de détente de la suspension qui est déterminante envers la traction de la roue et la stabilité de l'ensemble. Trop d'amortissement en détente va garder la suspension comprimée entre deux chocs successifs ce qui va faire perdre le contact du sol à la roue et qui va réduire la capacité d'amortissement de l'obstacle suivant "Packing". Trop peu d'amortissement en détente va rendre la suspension trop réactive ce qui tend à faire basculer l'ensemble vers l'avant. Le réglage du rebond nécessite donc d'être soigneusement ajusté. La valve de rebond qui agit sur le flux d'huile se présente sous forme d'empilement de cales localisé au niveau des "MV". Les systèmes amortisseurs qui utilisent simplement des orifices ou des petits perçages pour contrôler l'amortissement ne peuvent pas prétendre à des hautes performances.

Précharge: La précharge du ressort correspond à la contrainte initiale infligée au ressort. La précharge est utilisée pour ajuster la fourchette de débattement de travail de la suspension. Augmenter la précharge élèvera la hauteur du vélo et réciproquement.

Type de ressort: Les ressorts les plus utilisés dans le Mountain bike peuvent être à air ou hélicoïdales. Les ressorts travaillent pour lutter contre la pré-compression induite par le poids du pilote et sont indépendants du système d'amortissement en compression. Une raideur de ressort trop importante délivre une sensation d'instabilité et de dureté et le contraire procure une trop grande souplesse et une inefficacité d'amortissement qui fera travailler la suspension en fin de débattement. Il est donc important d'avoir un ressort de raideur adaptée à chaque pilote et dans le cas d'un ressort à air d'avoir un Sag adéquat.

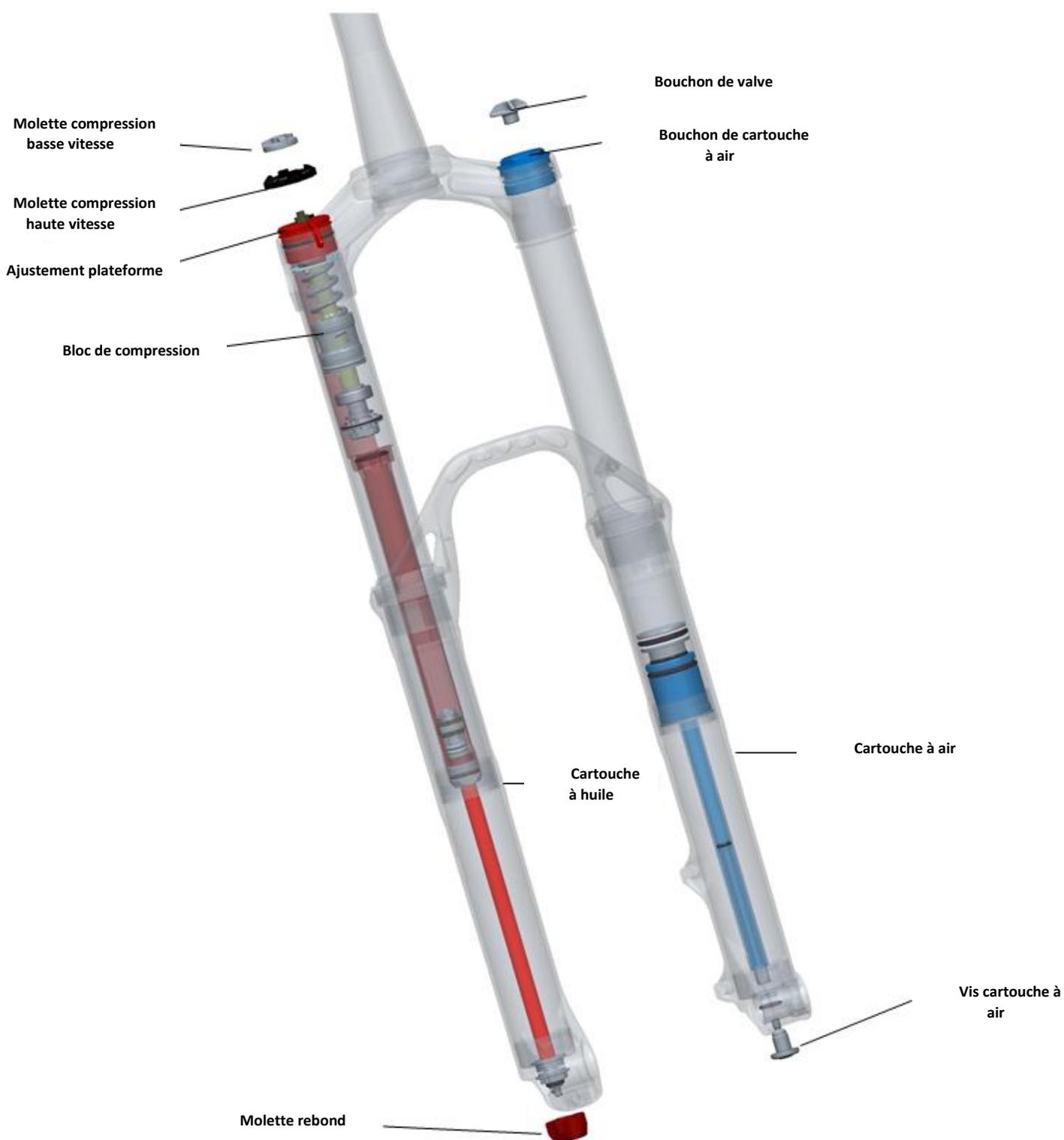
Friction statique "Stiction": Ce terme est utilisé pour décrire la friction présente entre les pièces mobiles en contact. Par exemple dans les phases de compression et de détente, les tubes plongeurs glissent contre les bagues, joints toriques et autres éléments. Les pièces en contact génèrent de la friction et ceci augmente lorsqu'une charge de flexion est appliquée à l'ensemble ce qui procure un sentiment de dureté, de rigidité et d'inconfort. La "Stiction" peut augmenter de manière problématique lorsque les joints s'assèchent ce qui engendre la perte de sensibilité sur les petites aspérités du sol.

Amortisseurs bitube: Les systèmes bitube combinent généralement la technologie à bain ouvert et à cartouche fermée. Dans la conception bitube, la cartouche d'amortisseur est à l'intérieur d'un tube permettant le flux d'huile depuis l'intérieur de la cartouche et depuis le bitube produisant un flux d'huile additionnel et une performance d'amortissement sans l'ajout de masse de l'excès d'huile requis pour remplir la jambe de fourche.

Valving: C'est la technologie mécanique qui crée l'amortissement en compression et détente. Le "Valving" est une combinaison de soupapes, trous, ports, cales, ressort etc. Le meilleur "valving" se trouve de part et d'autre du piston sous forme d'empilement de rondelles fines en acier de haute qualité. Arrangées ensemble ces rondelles forment un modèle de flexibilité linéaire lorsque l'huile passe au travers du piston et vient en appui sur cet empilement. Les cales fournissent la résistance envers ce flux d'huile qui peut avoir des vitesses différentes. Par principe, une faible quantité de cales engendre une qualité d'amortissement faible. Les systèmes utilisant une ou deux cales délivrent une sensation de dureté prononcée lors d'amortissement haute vitesse, malheureusement, beaucoup de suspensions hautes performances utilisent beaucoup de cales et/ou seulement des petits trous pour contrôler la force d'amortissement. Si les réglages disponibles via les molettes sont insuffisants cela veut dire que votre ensemble piston/cales n'est pas adapté.

3 Vue éclatée de la fourche

3.1 DEVILLE 35 140 / 160 / 170



4 Service BOS Suspension

4.1 SECURITE

Lorsque vous travaillez sur les suspensions BOS veuillez porter des équipements de protection adéquats comme tablier ou blouse de travail, lunettes et gants de sécurité.



Lorsque vous manipulez de l'huile de suspension veuillez vous équiper de gants en nitrile et lunettes de protection.

4.2 PROPRETE

Lors de vos opérations de service sur vos suspensions BOS, soyez sûr de travailler dans des conditions qui n'affecteront pas les performances des éléments:

- Environnement non poussiéreux
- Plan de travail propre et bien organisé
- Utiliser des mors en aluminium pour protéger les équipements sur l'étau
- Ne pas choquer les surfaces de pièces en utilisant les outils
- Nettoyer les éléments lors du démontage
- Disposer les sous-ensembles sur votre plan de travail dans un ordre permettant un remontage aisé
- Bras rasés ou manches longues sont préconisés

Si vous opérez sur votre suspension BOS à l'extérieur d'un atelier, vous devez au moins considérer:

- Eviter la poussière et les courants d'air autour de votre espace de travail
- Une bâche ou couverture à placer entre la suspension et l'élément support
- Un support de réparation pour maintenir la suspension
- Un récipient pour récolter les huiles
- Tous les outils nécessaires listés ci-dessous

4.3 OUTILS REQUIS POUR LES OPERATIONS DE SERVICE

Nettoyage et sécurité:

- | | | |
|-----------------------|---------------------------------------|--|
| - Lunette de sécurité | - Chiffons non pelucheux et propres | - Savon (+ eau chaude) |
| - Gants nitrile | - Longues Chevilles plastique ou bois | - Laveur haute pression |
| - Tablier | - Récipient à huile | - Alcool Isopropyl |
| - Rince bouteille | - Pulvérisateur | - Fontaine de dégraissage (facultatif) |

Outils standards:

- | | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| - 1.3 / 1.5 / 2.5 / 4 / 5 mm clés hex | - Pince à circlips d'intérieur | - Pied support de vélo (facultatif) |
| - 13 / 14 / 26 mm clés plates | - Clé dynamométrique | - Maillet caoutchouc et marteau |
| - 10mm douille | - Douille 21mm (6 pans) | - Graisse universelle |
| - Clé à douille | - Petit tournevis | - Réglet métallique |
| - Seringue | - Pompe à air de précision | - Pichet gradué |
| - Etau avec mors en aluminium | - Démonte pneu DH ou clé plate 22mm | |

Outils spécifiques BOS:

- | | |
|--|--|
| - Douille 26 mm / ref. 151108-O-084 | - Arbre support de fourche BOS / ref. 151815-O-012 |
| - Jauge niveau huile BOS / ref. 150707-SEO-002 | - BOS Push air shaft / ref. 150707-O-063 |
| - Outil de joint BOS / ref. 151108-SEO-001 | - Extracteur de bagues / ref. 150707-SE-003A |
| - Demi-lune Ø21 / ref. 150707-O-060 | - Demi-lune Ø10 / ref. 150707-O-058 |
| - Outils vérificateur de circlip / ref. 151815-O-014 | |

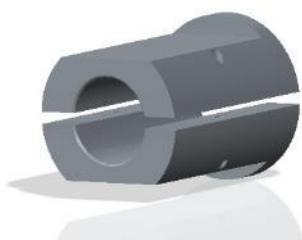
Arbre support de fourche pour étau



Jauge niveau huile



Demi-lunes



Extracteur de bagues inférieures



Extracteur de bagues supérieures



Outils joints racleurs

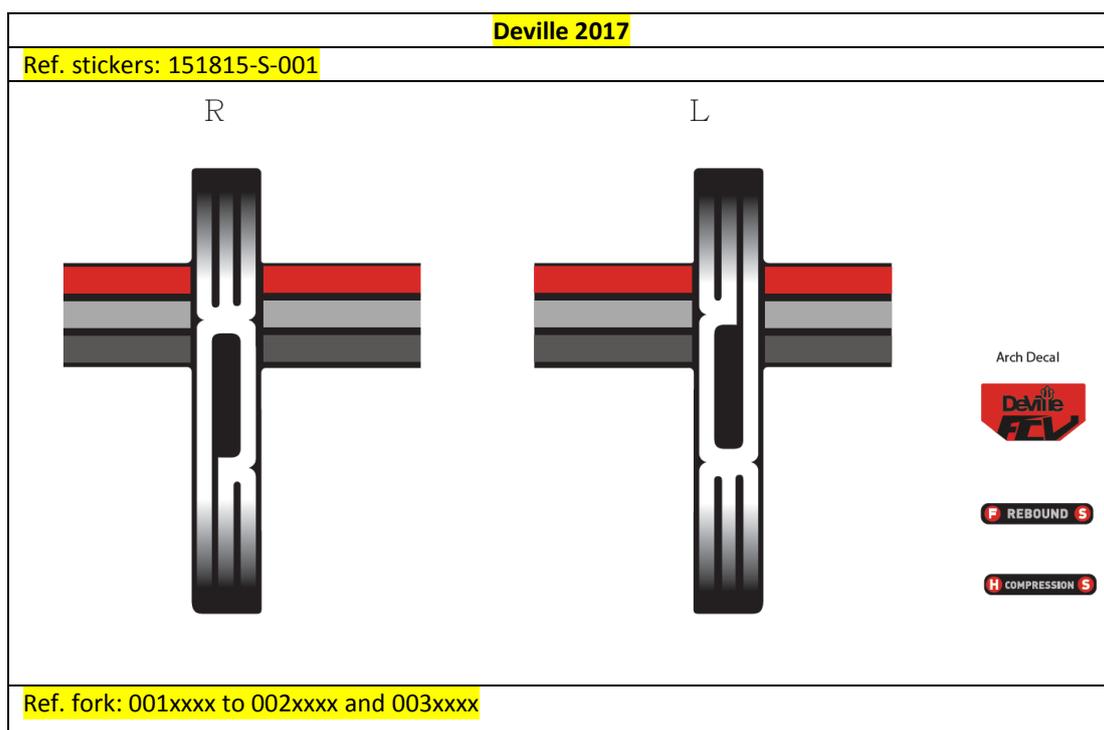


4.4 COMPOSANTS REQUIS POUR LES SERVICES

Pour toutes opérations de service sur les suspensions vous devez vous procurer les composants et produits listés dans le tableau ci-dessous:

| Opérations | Composant | Quantité | Procédure |
|---|---|------------------------------------|------------------|
| Service basique: Remplacement huile lubrifiant | Bio huile | 0.25 L | § 6.1, 6.2, 6.4: |
| Service complet: Remplacement huile lubrifiant Remplacement joint vérificateur de course Remplacement joints racleurs Remplacement huile de cartouche hydraulique Remplacement Joint torique de piston principal Remplacement Joint torique de piston air Pose de stickers neufs | Bio huile Kit service DEVILLE ref. 151108-SE-002 AMX1 Kit stickers* | 0.25 L 1 1 0.08L 1 | § 6.1, 6.2, 6.4: |
| Changement des bagues coulissantes | kit bagues DEVILLE | 1 | § 6.3 |
| Pose de stickers neufs | Kit stickers* | 1 | § 6.6 |

*Choisissez votre kit de stickers à l'aide du tableau suivant:



OEM stickers existent, contactez BOS pour plus d'informations.

4.5 INFORMATIONS SUR LES SERVICES PERIODIQUES

Pour assurer à votre suspension de conserver ses meilleures performances, veuillez respecter le programme d'entretien suivant:

| Opération | | Chaque utilisation | Tous les 6 mois | Tous les ans | Tous les 2 ans |
|-----------------------------------|---------------------------------|--------------------|-----------------|--------------|----------------|
| Nettoyage extérieur de la fourche | | x | | | |
| Service Basique | Conditions Humides/Boueuses | | x | | |
| | Compétition/Usage fréquent | | x | | |
| | Conditions sèches/Poussiéreuses | | | x | |
| Service complet | Conditions Humides/Boueuses | | | x | |
| | Compétition/Usage fréquent | | | x | |
| | Conditions sèches/Poussiéreuses | | | | x |
| Inspection des bagues | Conditions Humides/Boueuses | | | x | |
| | Compétition/Usage fréquent | | x | | |
| | Conditions sèches/Poussiéreuses | | | | x |

4.6 TABLEAU DES FLUIDES

| N° série | Produit | Cartouche | | | Lubrification | | |
|----------|----------------|---------------------|-------------------|------------|-------------------------------------|--------------------------------|------------|
| | | Quantité huile (ml) | Niveau huile (mm) | Type huile | Quantité huile tube air gauche (ml) | Quantité huile tube droit (ml) | Type huile |
| 001xxxx | DEVILLE 35 150 | - | 70 | AMX1 | 10 | 45 | Bio huile |
| 002xxxx | DEVILLE 35 160 | - | 70 | AMX1 | 10 | 45 | Bio huile |
| 003xxxx | DEVILLE 35 170 | - | 70 | AMX1 | 10 | 45 | Bio huile |

Bordereau pour Service (Document imprimable)

Informations générales:

Désignation produit: _____ Numéro de série: _____

Propriétaire du produit: _____ Date du service: _____

Technicien: _____ VISA: _____ Commande #: _____

Réglages initiaux client:

| Pression (Psi) | Basse vitesse (clicks) | Haute vitesse (clicks) | Rebond (clicks) |
|----------------|------------------------|------------------------|-----------------|
| | | | |

Services check list
 Service basique:

 Nettoyage: OUI NON – Note: _____

 Changement huile: OUI NON – Note: _____

 Contrôles basiques: OUI NON – Note: _____

 Remplacement joint vérificateur de course: OUI NON – Note: _____

 Service complet:

 Nettoyage: OUI NON – Note: _____

 Changement huile lubrifiant: OUI NON – Note: _____

 Contrôle complet: OUI NON – Note: _____

 Remplacement joint vérificateur de course: OUI NON – Note: _____

 Remplacement cache poussières: OUI NON – Note: _____

 Changement huile de cartouche: OUI NON – Note: _____

 Remplacement Joint torique de piston principal: OUI NON – Note: _____

 Remplacement Joint torique de piston air: OUI NON – Note: _____

 Remplacement stickers: OUI NON – Note: _____

 Remplacement bague coulissantes

Commentaires/Autres pièces changées:

5 Résumés des opérations

5.1 PROCEDURE

Pour toutes les opérations de service des suspensions BOS, la procédure suivante est à suivre:

1. Réception de la suspension
 - a. Renseignez le bordereau de service inclus en page 9 de ce manuel
 - b. Attribuez un numéro de commande # et inscrivez le sur la suspension à l'aide d'un ruban adhésif
2. Contrôle de la suspension
 - a. Fuites d'huile
 - b. Condition générale (dommages, rayures...)
 - c. Etablissez un potentiel devis de réparation
 - d. Vérifiez la cohérence des réglages
3. Nettoyez la suspension. Différentes façons de procéder:
 - a. Nettoyage sous pression
 - b. Eau chaude et savon
 - c. Fontaine de dégraissage et brosse
 - d. Pulvérisateur d'alcool
4. Relevez et notez les réglages du client. Référez-vous aux pages 13 et 14 de ce manuel.
5. Démontez la suspension en suivant les étapes de la section 6 de ce manuel.
6. Au fur et à mesure du démontage nettoyez et contrôlez les sous-ensembles.
7. Changez les pièces nécessaires, réassemblez et contrôlez la suspension.
8. Réappliquez les réglages du client relevés au début de la procédure.
9. Nettoyez la suspension avant de réemballer.
10. Finissez de compléter le bordereau de service avec toutes les informations requises et joignez-le à l'emballage.

5.2 COMMENT UTILISER CE DOCUMENT?

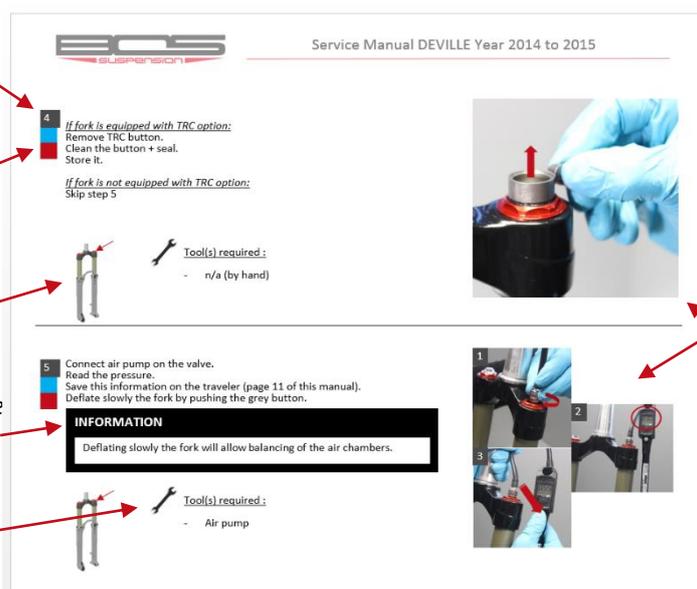
Numéro d'opération

Code couleur de référence pour le type de service (voir page 8)

Localisation de l'opération sur la suspension

Informations ou mise en garde concernant l'étape en cours

Outil(s) requis pour l'opération



The screenshot shows a page from the 'Service Manual DEVILLE Year 2014 to 2015'. It details two steps:

- Step 4:** A blue box indicates 'If fork is equipped with TRC option: Remove TRC button. Clean the button + seal. Store it.' A red box indicates 'If fork is not equipped with TRC option: Skip step 5'. A diagram shows the TRC button location on a fork. A photo shows a hand in a blue glove removing the button. A note states 'Tool(s) required: - n/a (by hand)'.
- Step 5:** Instructions include 'Connect air pump on the valve. Read the pressure. Save this information on the traveler (page 11 of this manual). Deflate slowly the fork by pushing the grey button.' An 'INFORMATION' box states 'Deflating slowly the fork will allow balancing of the air chambers.' A diagram shows the air pump connection. A photo shows the deflation process. A note states 'Tool(s) required: - Air pump'.

Détails de l'opération

6 Etape par étape

6.1 NETTOYAGE

Le nettoyage est très important et fait partie intégrante du service BOS. N'oubliez pas les opérations de nettoyage préconisées pendant les services.

- 1** Inspection de la fourche:
- Vérifier les éventuelles pertes
 - Contrôler les pièces endommagées
 - Cherchez les fuites d'huile (voir photo)
- Si une de ces inspections révèle un besoin de changement de pièces vous devez établir un devis à communiquer au client et remplacer ensuite ces pièces.



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)



- 2** Nettoyez la fourche:
- Machine à laver
- OU** (si non équipé):
- Eau chaude et savon



Outil(s) requis:

- Machine à laver
- Savon



6.2 DESASSEMBLAGE

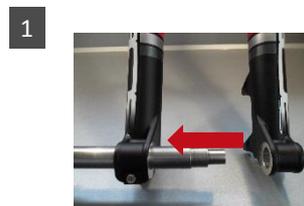
- 1** Dévissez la vis de l'axe de roue
 Déposez l'axe de roue.
 Nettoyez l'axe de roue
 Utilisez du papier à poncer très fin pour enlever la rouille sur l'axe si nécessaire.



Outil(s) requis:

- 6 mm clé hexagonale
- Papier à poncer grain 600

- 2** Placez la fourche sur l'arbre support de fourche BOS.
 Vissez la vis d'axe de roue pour serrer la fourche sur l'arbre.



Outil(s) requis:

- Arbre support de fourche BOS / ref. 151815-O-012
- 6 mm clé hexagonale

- 3** Déposez le capuchon de valve du tube à air.
 Nettoyez-le.
 Rangez-le.



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)

- 4 Connectez la pompe à air de précision sur la valve.
 Lisez la pression.
 Notez cette information sur le bordereau (page 9 de ce manuel).
 Dégonflez progressivement la fourche en appuyant sur le bouton gris de la pompe.

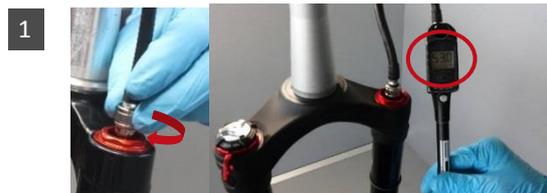
INFORMATION

Dégonfler lentement la fourche permettra l'équilibrage des chambres à air



Outil(s) requis:

- Pompe à air de précision



- Réglage de rebond:
- Vissez dans le sens des aiguilles d'une montre la molette de réglage
 - Pendant que vous vissez, comptez le nombre de clics jusqu'à la butée
 - Inscrivez le nombre de clics compté sur le bordereau (page 9 de ce manuel)
 - Dévissez de 5 clics le rebond (cela vous aidera pour la phase de vidange)



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)



- 6 Relevez le réglage de compression basse vitesse (molette grise):
- Vissez la molette dans le sens des aiguilles d'une montre
 - Pendant que vous vissez, comptez le nombre de clics jusqu'à la butée
 - Inscrivez le nombre de clics compté sur le bordereau (page 9 de ce manuel)
 - Dévissez la molette en sens inverse jusqu'à son maximum.



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)



- 7 Relevez le réglage de compression haute vitesse (molette rouge):
- Vissez la molette dans le sens des aiguilles d'une montre
 - Pendant que vous vissez, comptez le nombre de clics jusqu'à la butée
 - Inscrivez le nombre de clics compté sur le bordereau (page 9 de ce manuel)
 - Dévissez la molette en sens inverse jusqu'à son maximum.

INFORMATION

La molette grise va normalement tourner avec la molette noire.



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)



- 8 Dévisser le vis de la cartouche à air.
Nettoyez la vis et les joints (x2).
Rangez les pièces.

ATTENTION

Pendant que vous desserrez la vis, de l'huile peut couler depuis le bas de la fourche. Veillez à installer un bac récupérateur sous la fourche.



Outil(s) requis:

- 5 mm clé hexagonale

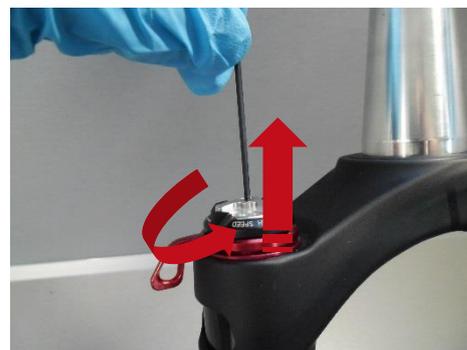


- 9 Utilisez la clé hexagonale de 2.5 mm pour dévisser la vis de la molette grise.
Nettoyez la molette et la vis.
Rangez les éléments.



Outil(s) requis:

- 2.5mm clé hexagonale



- 10 Utilisez la clé hexagonale 1.3 mm pour dévisser la vis de la molette noire.
Nettoyez la molette et la vis
Rangez les pièces.



Outil(s) requis:

- 1.3 mm clé hexagonale



- 11 Utilisez la clé hexagonale de 1.5 mm pour dévisser les deux vis de l'ajustement de la plateforme.
Nettoyez l'ajustement de plateforme et les deux vis.
Rangez les pièces.



Outil(s) requis:

- 1.5 mm clé hexagonale



- 12 Retournez la fourche pour déposer le réglage du rebond.
Utilisez la clé hexagonale de 1.5 mm pour dévisser la vis de la molette rouge.
Nettoyez la molette et la vis.
Rangez les pièces



Outil(s) requis:

- 1.5 mm clé hexagonale.



13 Déposez le joint torique.
Utilisez un aimant pour retirer les billes.

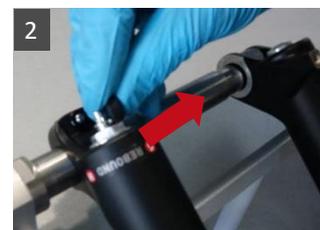
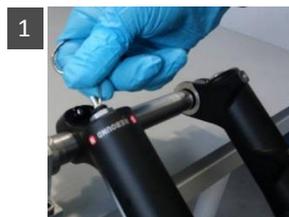
ATTENTION

Il y a donc des billes sous le joint torique. Faites bien attention de ne pas les perdre!



Outil(s) requis:

- Aimant



14 Dévissez l'écrou de cartouche hydraulique.

ATTENTION

Pendant le dévissage de l'écrou, des fuites d'huile peuvent apparaître.



Outil(s) requis:

- Clé à douille
- Douille 6 pans 21mm



15 Démontage de la cartouche hydraulique du châssis.
Dévissez la cartouche de la tête.
Enlevez doucement la cartouche de la tête.
Nettoyez la cartouche.



Outil(s) requis:

- Clé à douille
- Douille 6 pans 26mm



- 16 Placez la cartouche hydraulique sur le support d'assemblage. Maintenez d'une main la cartouche et dévissez le bloc de compression grâce à la clé à douille. Vérifiez le joint torique et rangez-le.

ATTENTION

Quand vous retirerez le bloc de compression de la cartouche, de l'huile coulera probablement. Veillez à installer un bac de récupération sous la cartouche.



Outil(s) requis:

- Douille 26 mm 6 pans
- Clé à douille

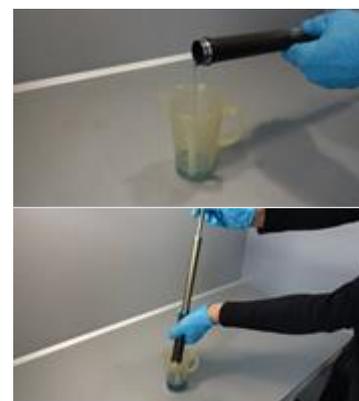


- 17 Videz l'huile de la cartouche dans un pichet. Nettoyez le tube de la cartouche. Rangez-le.



Outil(s) requis:

- Pichet



- 18 Retirez les plongeurs des fourreaux en les tractant vers le haut. Nettoyez et inspectez les plongeurs. Rangez-les.



Outil(s) requis:

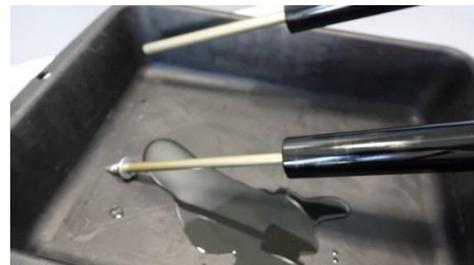
- n/a (à la main)



- 19 Placez un bac de récupération sous la fourche.
Retournez la fourche vers sa position normale.
L'huile s'écoulera par le bas des tubes.

ATTENTION

Tournez doucement la fourche pour éviter les éclaboussures.



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)

- 20 Tout d'abord, dévissez et retirez la vis de retenue puis engagez les ergots de maintien de la pince à circlips dans les œillets du circlips.
Retirez le circlips en appuyant fermement sur la pince à circlips.

ATTENTION

Des rayures sur la tige air réduiront les performances du ressort pneumatique. Faites bien attention lorsque vous déposez les circlips!



Outil(s) requis:

- 2.5 mm clé hexagonale
- Grande pince à circlips

- 21 Nettoyage des plongeurs:
- Pulvérisez de l'alcool isopropyl à l'intérieur et à l'extérieur des plongeurs.
- Essuyez l'extérieur des plongeurs à l'aide d'un chiffon propre non pelucheux.
- Faites de même pour l'intérieur des plongeurs avec un chiffon et un manche qui vous permette de nettoyer efficacement l'intérieur.

ATTENTION

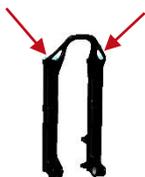
Des rayures sur les plongeurs causeront des fuites
Un maximum d'attention est souhaité envers les plongeurs!



Outil(s) requis:

- Pulvérisateur d'alcool isopropyl
- Chiffons
- Manche

- 22** Dépose du joint racleur du fourreau:
- Placez le bec inférieur d'une clé plate par-dessous le joint racleur.
 - Exercez un mouvement de levier afin de soulever le joint racleur.
 - Effectuez les mêmes opérations pour le deuxième joint racleur situé sur le deuxième plongeur.



Outil(s) requis:

- Clé plate 22 mm

- 23** Nettoyage des fourreaux:
- Fontaine de dégraissage avec brosse et rince-bouteille.
 - Machine à laver

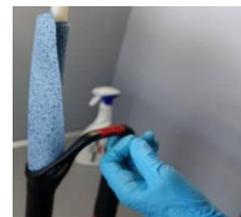


- OU (si non équipé):
- Alcool Isopropyl + brosse + rince-bouteille



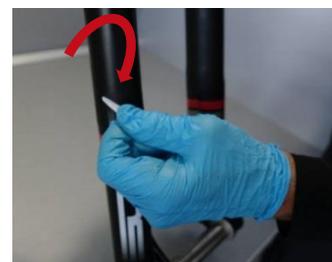
Outil(s) requis:

- Fontaine de dégraissage et brosse
- Rince-bouteille
- Machine à laver
- Alcool Isopropyl + brosse
- Savon



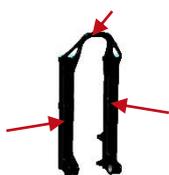
- 24** Dépose des stickers des fourreaux:
- Décollez les stickers des fourreaux à la main
 - (Vous pourrez vous aider d'un outil fin en plastique pour débiter le décoller des stickers au niveau de leurs angles)

- Nettoyez les fourreaux avec de l'alcool isopropyl et un chiffon.



INFORMATION

Effectuer ces opérations après un lavage à eau chaude vous facilitera la tâche.



Outil(s) requis:

- Pulvérisateur d'alcool Isopropyl
- Chiffon

6.3 BAGUES DE COULISSEMENT

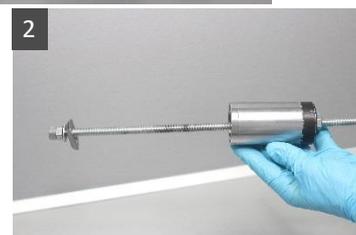
- 1 Placez la fourche sur l'arbre support BOS.
Faites pivoter la fourche à 45° devant vous.



Outil(s) requis:

- Arbre support de fourche BOS / ref. 151815-O-012

- 2 Prenez l'outil extracteur de bagues BOS.
Cet outil est utilisé pour les modèles de fourche Deville et Dizzy. Repérez le côté prévu pour la Deville.
Dévissez l'écrou pour l'éloigner du côté Deville de l'outil.
Placez l'entretoise Aluminium sur l'outil.



Outil(s) requis:

- Extracteur de bagues BOS / ref. 150707-SE-003A

- 3 Placez l'outil extracteur à l'intérieur du fourreau jusqu'à ce que la rondelle pivotante arrive sous la bague inférieure en la faisant pivoter pour permettre son passage dans la bague.
Une fois que la rondelle est passée au travers la bague, tirez l'outil vers le haut afin de plaquer la rondelle sur le périmètre de la bague.
Garder l'outil en traction vers le haut jusqu'à avoir vissé l'écrou contre la platine de l'outil.



ATTENTION

Prenez garde de placer la rondelle de manière à ce qu'elle vienne plaquer la bagues sous sa ligne de jointure.



Outil(s) requis:

- Extracteur de bague BOS / ref. 150707-SE-003A

- 4 Maintenez l'écrou central avec une clé plate de 16 ou 17 mm. Placez une clé plate de 16mm sur le second écrou. Dévissez le second écrou. Vous allez sentir la bague inférieure quitter son emplacement.



Outil(s) requis:

- 2x 16mm clés plates
- Ou
- 1x 16mm & 1x 17mm clés plates



- 5 Vissez l'outil jusqu'à ce que la bague inférieure vienne en contact avec la bague supérieure.



Outil(s) requis:

- Extracteur de bague BOS / ref. 150707-SE-003A



- 6 Maintenez l'écrou central avec une clé plate de 16mm. Placez une autre clé plate de 16mm sur le second outil. Dévissez le second écrou. Les deux bagues vont s'extraire du fourreau. Répétez les opérations 3 à 5 pour l'autre fourreau.



Outil(s) requis:

- 2x 16mm clé plate



- 7 Nettoyez l'outil et jetez les anciennes bagues.
Nettoyez les fourreaux:
- Fontaine dégraissage avec brosse + Rince-bouteille
OU (Si non équipé):
- Alcool Isopropyl + brosse + Rince-bouteille



Outil(s) requis:

- Fontaine de dégraissage
- Rince-bouteille
- Lubrifiant WD-40

- 8 **Les bagues inférieures sont plus minces que les bagues supérieures.**
Prenez la bague inférieure neuve et orientez sa jointure vers l'intérieur de la fourche.
Engagez-la dans le fourreau.
Faites-les mêmes opérations pour l'autre côté.

Bague supérieure



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)

2

Jointure



- 9 Prenez l'outil de bague inférieure et insérez-le à l'intérieur du fourreau.
Placez la pointe sur l'outil.
Frappez l'outil avec un maillet caoutchouc pour insérer la bague.
Arrêtez de frapper l'outil lorsqu'il touche le fourreau.
Répétez l'opération pour l'autre fourreau.

1



2



Outil(s) requis:

- Outil de bague inférieure BOS / ref. 151815-O-001
- Maillet caoutchouc

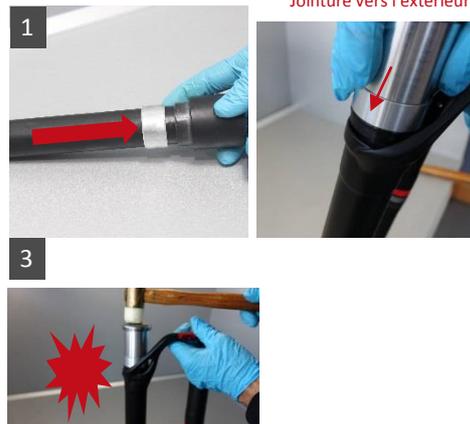
- 10 Insérez la bague supérieure dans le fourreau en orientant sa jointure vers l'extérieur et la douille sur l'outil.
Frappez l'outil avec le maillet pour enfoncer la bague.
Arrêtez de frapper l'outil lorsqu'il sera en contact avec le fourreau.
Répétez l'opération pour le second côté.

INFORMATION

Les jointures des bagues inférieures et supérieures sont donc opposées.

Outil(s) requis:

- Outil de bague supérieure BOS / ref. 151815-O-002
- Maillet caoutchouc



6.4 REASSEMBLAGE

- 1** Prenez la tige à air et son piston monté à son extrémité..
Changez le joint torique du piston.
A l'aide d'un petit tournevis plat non tranchant, retirez le joint en insérant la pointe du tournevis entre lui-même et le piston.



Outil(s) requis:

- Petit tournevis plat

- 2** Prenez le nouveau joint torique.
Insérez une partie du joint à la main dans la rainure et maintenez-le.
Utilisez un petit tournevis pour insérer le reste du joint dans la rainure.
Gardez le tournevis entre le piston et le joint et faites 2-3 tours autour du joint afin d'éliminer les éventuelles torsions du joint.



Outil(s) requis:

- Petit tournevis plat

- 3** Appliquez de la graisse universelle autour du piston et du joint avec un réglet.
Retirez l'excès de graisse.



Outil(s) requis:

- Graisse universelle
- Réglet

La rainure doit être pleine de graisse!

- 4 Insérez la tige à air dans le plongeur gauche, piston préalablement graissé.
 Appuyez fermement pour faire rentrer le piston dans le plongeur.
 Vous devez sentir un "click".
 Vérifiez que vous voyez bien la rainure du plongeur pour placer le circlip.



CAUTION

N'utilisez pas d'outil pour pousser le piston, faites-le à la main!



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)
- Graisse universelle

- 5 Prenez un circlips neuf.

Placez les pointes d'une grande pince à circlips dans les œillets du circlip.



ATTENTION

Les arêtes vives de la bague de retenue doivent être orientées vers le haut une fois montées!



Outil(s) requis:

- Grande pince à circlips

- 6 Appuyez fermement sur la pince et insérez un côté du circlips dans la gorge.
 Appuyez l'autre côté dans la gorge, si nécessaire avec un petit tournevis.
 Faites tourner le circlip à l'aide de la pince pour s'assurer qu'il soit bien placé dans sa gorge.
 Utilisez l'outil vérificateur de circlip pour valider le positionnement du circlip.
 Vissez la vis entre les œillets du circlip.



Outil(s) requis:

- Grande pince à circlips
- Petit tournevis plat
- Outil vérificateur de circlip / ref. 151815-O-014
- 2.5 HEX wrench

- 7 Pousser la valve à air au sommet de la fourche.
Pousser au maximum la cartouche à air à l'intérieur du plongeur.

ATTENTION

La tige à air ne devrait pas dépasser le plongeur de plus de 2-3 cm.



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)



- 8 Retirez le joint torique indicateur de débattement.
Maintenez un côté du joint torique sur le plongeur.
Poussez le joint pour l'insérer autour du plongeur.



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)



- 9 Dégraissez la gorge du joint racleur.
Utilisez un chiffon et de l'alcool Isopropyl pour nettoyer la rainure.

ATTENTION

Des surfaces graissées peuvent engendrer une extraction du joint racleur lors de l'utilisation!



Outil(s) requis:

- Pulvérisateur d'alcool isopropyl
- Chiffon

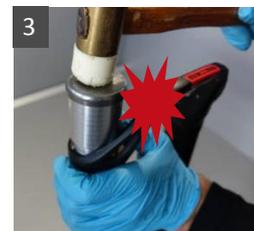


10 Prenez l'outil de bague supérieure et équipez le de l'outil de joint racleur ainsi que de la douille.

Placez un joint racleur neuf sur l'outil et disposez l'outil sur le fourreau. Frappez l'outil jusqu'à ce que le joint racleur soit bien en contact avec le fourreau tout autour de sa circonférence. Répétez les opérations pour le second joint racleur.

ATTENTION

Ne pas écraser le joint racleur, arrêtez de frapper lorsqu'il entre en contact avec l'épaule du fourreau.



Outil(s) requis:

- Outil extracteur de bague inférieure BOS / ref.
- Outil joint racleur BOS / ref. 151815-O-003
- Maillet caoutchouc

11 Changez le joint torique du piston flottant. Changez le joint torique principal. Gardez le tournevis entre le joint et le piston et tournez 2-3 tours pour éliminer les torsions éventuelles. Ajoutez de la graisse blanche sur le joint principal.



Outil(s) requis:

- Petit tournevis plat

12 Présentez les plongeurs en biais sur les joints racleurs. Poussez et redressez les plongeurs pour les insérer dans les fourreaux. Comprimez la fourche au maximum.



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)

- 13 Remplissez la cartouche hydraulique avec de l'huile neuve (niveau page 7)
Faites travailler la tige par des mouvements lents à l'intérieur de la cartouche.
Ensuite retirez la plus rapidement.
Répétez cette opération jusqu'à disparition des bulles d'air dans le tube haut.



Outil(s) requis:

- Pichet



- 14 Placez la cartouche hydraulique sur le support d'assemblage BOS.
Maintenez à la main la cartouche hydraulique et vissez le bloc de compression grâce à la douille et à la clé à douille.



Outil(s) requis:

- Douille 26mm
- Clé à douille
- Support d'assemblage BOS



- 15 Une fois que la cartouche est fermée.
Vissez complètement la molette de compression (molette noire).
Comprimer la cartouche jusqu'à entendre un petit bruit et ensuite relâchez la pression.
Répétez cette opération jusqu'au débattement maximum.
Videz l'excès d'huile par le petit trou sur le tube supérieur.



Outil(s) requis:

-n/a (à la main)



16 Réassemblez la cartouche d'huile sur le fourreau.



Outil(s) requis:

-n/a (à la main)



17 Dégraissez et nettoyez le bas de la cartouche d'huile (joint et filets).
 Dégraissez et nettoyez le bas du fourreau.
 Insérez le fourreau hydraulique dans la fourche.
 Vissez l'écrou de la cartouche hydraulique sur les premiers filets.



Outil(s) requis:

- Pulvérisateur d'alcool isopropyl
 - Chiffon



18 Pompez X ml* d'huile Bio dans une seringue graduée. (voir page 7)
 Ensuite vissez le tube supérieur dans la fourche.



Outil(s) requis:

- Seringue
 - Clé à douille
 - Douille 26mm



- 19 Tournez la fourche afin de placer sa partie supérieure vers le bas.
Vissez l'écrou de cartouche d'huile avec une clé dynamométrique.



Outil(s) requis:

- Clé dynamométrique
- Douille 21 mm



Couple = 10 N.m

- 20 Placez un joint torique dans la gorge à l'extrémité de la tige.
Utilisez un aimant pour placer la bille dans son logement avec de la graisse.



Outil(s) requis:

- Aimant
- Graisse



- 21 Mettre la cartouche hydraulique complète à l'intérieur du fourreau.
Repérez le trou dans la tige, ensuite placez la molette rouge de rebond sur la tige avec la vis face au trou.
Vissez délicatement la molette jusqu'à ce que la vis de molette s'insère dans le trou.
Vissez la vis.



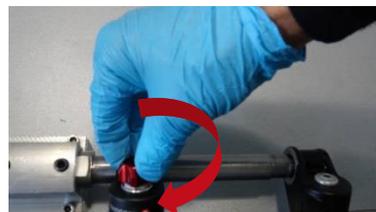
Outil(s) requis:

- 1,5mm clé hexagonale



Pas de couple – serrez gentiment

- 22 Remettez les réglages initiaux du client à l'aide de la molette rouge en dévissant depuis la position totalement vissée et en comptant les clics.



Outil(s) requis:

- n/a (à la main)

- 23 Vissez l'ajustement de plateforme avec les 2 vis.
Repérez le trou dans la tige puis placez la molette noire (compression haute vitesse) sur la tige avec la vis en face du trou.
Vissez gentiment la vis de molette avec une clé hexagonale 1.3mm. Faites pivoter la molette jusqu'à sentir que la vis est positionnée en face du trou.
Vissez la vis.
Vissez la molette grise (compression basse vitesse) sur la fourche avec une clé hexagonale 2mm.

1

2



3



Outil(s) requis:

- 1.3 mm clé hexagonale
- 2 mm clé hexagonale

Pas de couple - Serrez jusqu'à contact

- 24 Remettez les réglages du client avec les molettes en comptant le nombre de clics depuis la position totalement vissée.



Outil(s) requis:

- A la main

- 25 Placer la fourche en position horizontale.
Vider l'huile à l'aide de la seringue dans la partie ressort à air pour la lubrification (niveau d'huile page 7).

ATTENTION

Gardez la suspension horizontale jusqu'à ce que la vis de la cartouche à air soit serrée.



Outil(s) requis:

- Seringue

- 26 Connectez la pompe à air haute pression à la fourche.
Augmentez la pression jusqu'à ce que la tige à air touche le fourreau.

ATTENTION

Gardez la suspension horizontale jusqu'à ce que la vis de la cartouche à air soit serrée.



Outil(s) requis:

- Pompe haute pression BOS

- 27 Appliquez de la graisse à la main sur la vis de la cartouche à air et sur le joint torique.
Vissez la vis dans la tige avec la clé dynamométrique et une douille de 5 mm.
Augmentez la pression jusqu'à atteindre la pression réglée par le client.

ATTENTION

Gardez la suspension horizontale jusqu'à ce que la vis de la cartouche à air soit serrée.



Outil(s) requis:

- Pompe haute pression BOS
- Clé dynamométrique + Douille 5 m



Couple = 10N.m

28

Vissez l'axe de roue sur la fourche.

Outil(s) requis:

- n/a (à la main)



29

Nettoyez la fourche:
- Machine à laverOU (si non équipé):
- Eau chaude + SavonOutil(s) requis:- Machine à laver
- Savon

REPLACEMENT DES STICKERS

1 *Si le remplacement des autocollants est la première opération:*

Nettoyez la fourche:

- Machine à laver.

OU (si non équipé):

- Eau chaude + Savon

Si le remplacement des autocollants est une étape du service:

Allez à l'étape 3



Outil(s) requis:

- Machine à laver
- Eau chaude + Savon

2 Dépose des stickers des fourreaux:

- Décollez les stickers des fourreaux à la main

(Vous pourrez vous aider d'un outil fin en plastique pour débiter le décollage des stickers au niveau de leurs angles)

- Nettoyez les fourreaux avec de l'alcool isopropyl et un chiffon.



INFORMATION

Effectuer ces opérations après un lavage à eau chaude vous facilitera la tâche.



Outil(s) requis:

- Pulvérisateur alcool isopropyl
- Chiffon

3 Pose des nouveaux stickers sur la fourche.

Nettoyez la fourche.

Voir "§7 – Modèles des Stickers" Section qui contient plus d'informations pour la pose des stickers.



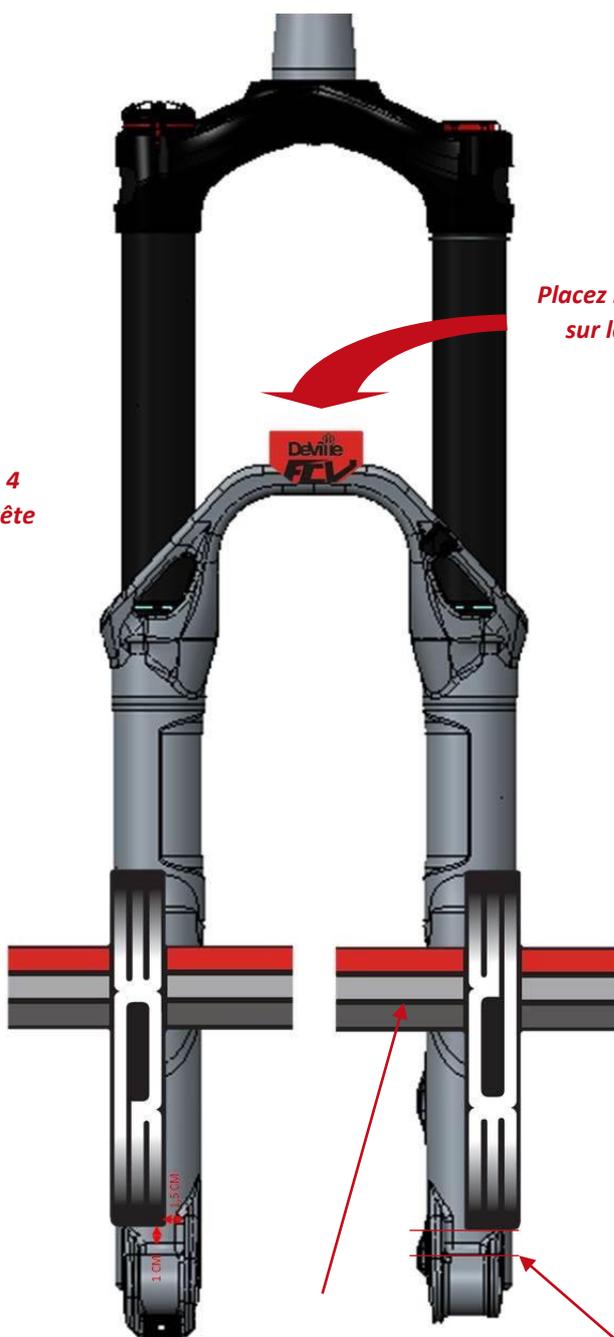
Outil(s) requis:

- n/a (à la main)

7 Modèles des Stickers



Décalez l'autocollant de 4 mm depuis le haut de la tête de fourche.



Placez l'autocollant centré sur la tête de fourche

Centrez les stickers lorsque vous placez la fourche devant vous

Décalez l'autocollant de 10 mm environ depuis la nervure basse



Décalez l'autocollant de 7 mm depuis le bas du fourreau.

8 Informations complémentaires

8.1 REGLAGES PRESSION D'AIR

| | | | | | | |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Poids Pilote (Kg / lbs.) | 55/120 | 65/143 | 75/165 | 85/187 | 95/210 | 105/132 |
| Pression d'air (psi) | 43 | 54 | 61 | 67 | 72 | 75 |

8.2 REGLAGES HYDRAULIQUES



Pour régler votre fourche visser complètement les molettes et dévissez ensuite, clic par clic, jusqu'à atteindre le nombre de clic voulu.

Réglages basiques:

Compression basse vitesse: 10 clicks

Compression haute vitesse: 10 clicks

Rebond: 14 clicks

8.3 F.A.Q.

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 léger débattement négatif.

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

Vous pouvez prendre contact avec notre distributeur national pour vous procurer les pièces détachées d'origine BOS. Vous pouvez aussi prendre contact avec notre service commercial à l'adresse 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 engendrent un léger jeu frontal. Si le jeu est anormalement élevé, veuillez 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, assurez-vous que votre fourche est totalement détendue lors du dégonflage, puis dégonflez lentement votre fourche à l'aide de votre pompe haute pression. Vous pouvez également faire travailler la fourche pour égaliser les chambres d'air.

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

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 les joints racleurs et les plongeur jusqu'à la sortie de l'air. Procédez à nouveau au réglage de la pression d'air.

Si votre fourche est toujours dure, veuillez s'il vous plaît contacter notre service après-vente sur customerservice@bosmtb.com.

Ma fourche était à l'envers ou sur le côté et maintenant on dirait qu'il n'y a pas de contrôle hydraulique.

Votre cartouche a été vidée de l'air est entré dans le système hydraulique. Des cartouches à bain ouverts comme celle utilisée dans votre fourche permettent à l'air de se mélanger à l'huile. La cartouche se purge pendant que vous roulez. Vous pouvez purger la fourche encore plus rapidement en la faisant travailler sur tout son débattement 5 à 10 fois.

S'il devient de plus en plus difficile de purger votre cartouche, il est peut-être temps de changer d'huile. Contactez le centre de service agréé BOS le plus proche pour un service de base ou complet.

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, revenez vers les réglages de base.

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

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) racleurs.

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

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

Il est temps de réaliser une révision complète. Prenez 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, une exposition prolongée de la fourche en plein soleil, une utilisation très fréquente, ou un manque de soin peuvent 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.

Pour toutes autres questions, veuillez vous référer à notre page FAQ à l'adresse internet suivante: <http://www.bosmtb.com/faq.html> or send us a message at customerservice@bosmtb.com.