



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

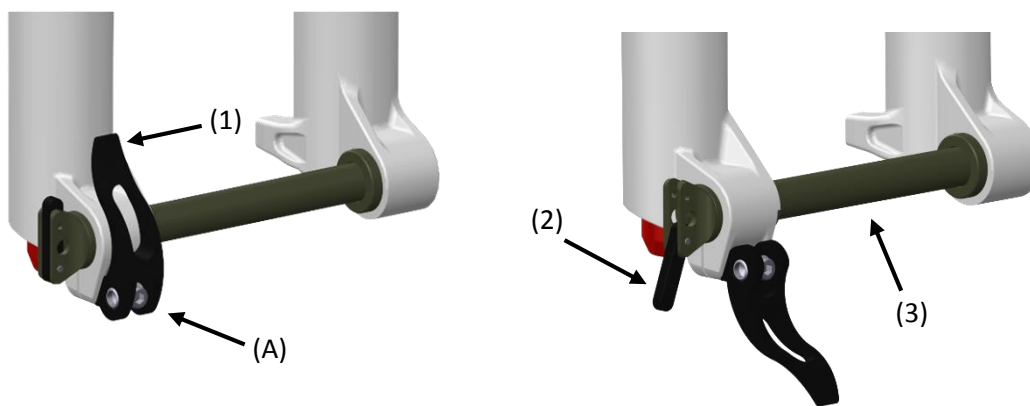
Attention :

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:

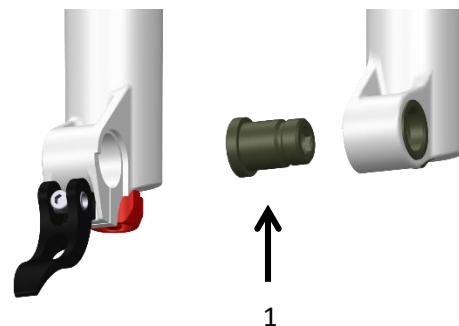
Le couple de serrage des vis de précharge (A) des blocages rapides est réglé en usine entre 4 et 4,5 N.m. Il peut être utile de le vérifier régulièrement.

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.

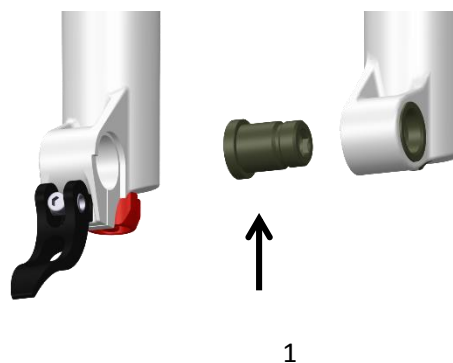


1.4 Montage de l'adaptateur pour axe 15mm

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 :

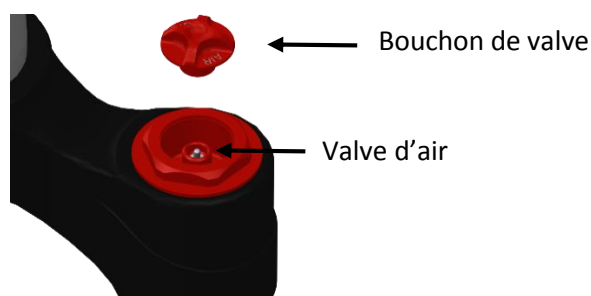
Poids (Kg)	55	60	65	70	75	80	85	95	105	110
Pression (psi) +/-10 PSI	50	60	65	75	80	90	95	105	110	120

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

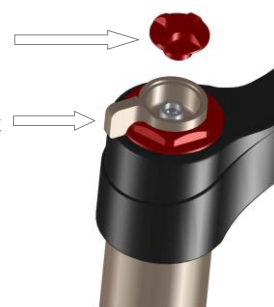
Important :

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.

Bouchon de valve

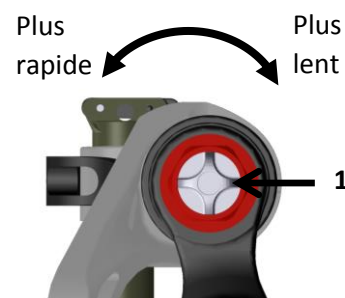
Levier TRC



2.3 Réglages Hydrauliques

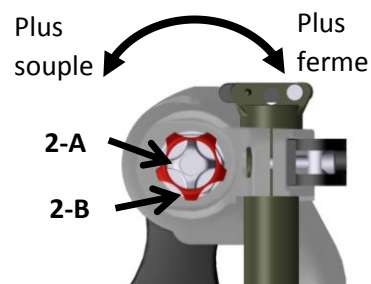
La Deville propose un réglage hydraulique de l'amortissement en détente et deux réglages en compression.

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 :

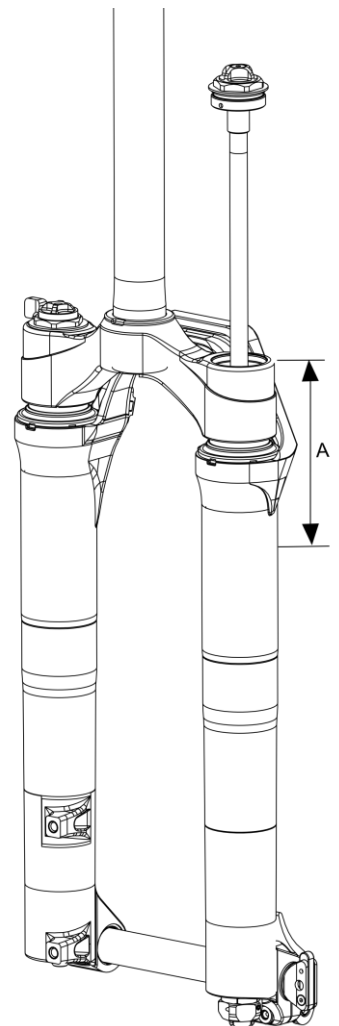
Pour refaire correctement le niveau d'huile, côté hydraulique, il convient de purger la cartouche au fur et à mesure du remplissage. Une fois la cartouche parfaitement purgée, vous pouvez ajuster le niveau d'huile.

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
Coté hydraulique (droit)	60mm	70mm	75mm	80mm
Coté 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 plaît 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 préréglé 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



USER MANUAL

WARRANTY



Terms and conditions

BOS Suspension offers warranty on its products on the following terms:

BOS guarantees to the original purchaser that the BOS product for which they received this warranty is free from defects in material and workmanship for one year from the date of original retail purchase. A proof of purchase will be asked for any warranty claim. This warranty is not transferable to a subsequent purchaser.

Wear and tear parts such as dust seals, O-rings, bushings, rear shock mounting hardware, stanchions, threaded parts and bolts are not covered under this warranty.

Terms

This warranty is subject to legal jurisdictional or warranty rights of the country where it has been originally purchased, which will prevail if different from the terms herein listed.

Limits

BOS Suspension cannot be liable for any loss, inconvenience damages, whether direct, incidental, consequential, resulting from the use of its products, local legislation prevailing.

Warranty exclusions

This warranty does not cover the following cases:

- Damage to products resulting from improper assembly other than listed below
- Products that have been modified by the owner or a third party
- Improper use
- Damages resulting from an accident or a crash under any circumstances
- Invalid servicing procedures and servicing time frame not respected
- Replacement of the original parts by parts from others manufacturers
- Products whose serial numbers has been altered, defaced or removed.

Warranty procedure

The owner should always refer to an approved BOS service center for any warranty claim. A proof a purchase is compulsory for any warranty claim. Otherwise the warranty claim will not be considered. Always contact BOS Suspension warranty department before returning any products that may fall under this warranty. If “the faulty parts” do not fall under warranty, the customer will be charged for any costs in respect with warranty such as transport and package back and forth.

1. Assembly

Fitting your Deville onto your bike requires care and attention. For your safety, please follow these instructions.

1.1 The steer tube

Before cutting the steer tube, first take some measurements: height of the headset, length of the frame's head tube, height of the stem and then add 5 to 10mm.

Calculate the length as below:

Length of the head tube of the frame + height of the headset + height of the stem + 5 to 10mm.

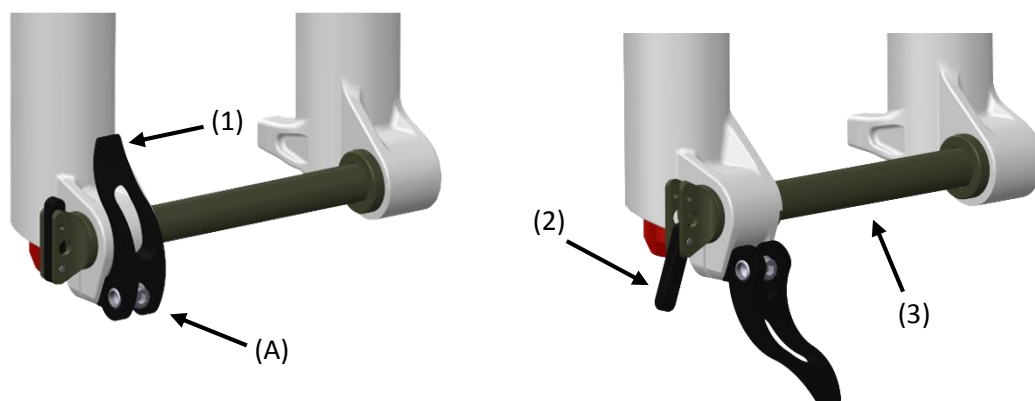
Caution :

Never attempt to remove or replace the steer tube or stanchions independently from the crown. Modifying the integrated crown, steer tube, or stanchions can cause an assembly failure, resulting in a loss of control of the bicycle and serious injury.

1.2 Installing the front wheel: 20mm or 15mm axle

To assemble the front wheel, follow this procedure:

1. Open the quick release on right side of the fork (1).
2. Open the thru-axle's folding lever (2)
3. Unscrew the axle and remove it (3).
4. Install the wheel.
5. Insert the axle and screw it completely. Fold the lever. Close the quick release.



To disassemble the wheel, follow these instructions in reverse.

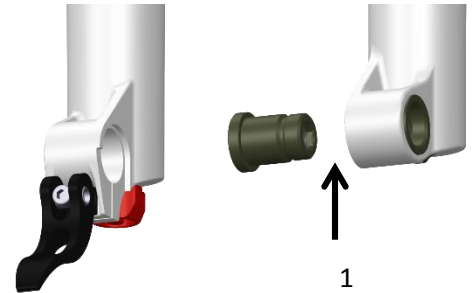
Important :

The torque of the QR screw (A) is originally set between 4 and 4.5n.m. It is useful to check it regularly.

1.3 Disassembling the 15mm axle adapter to use the 20mm axle

The transition from the 15mm to the 20mm axle requires the disassembling of an adapter sleeve on the left leg. To disassemble the adapter, proceed as follows:

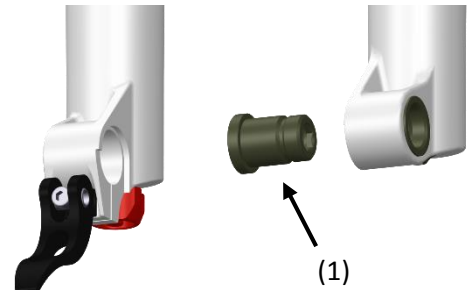
1. Unscrew the adapter, if necessary slightly warm the left leg and the insert (1) with heat gun.
2. Remove the leftover LOCTITE from the threads
3. Refer to section 1.2 for the 20mm axle wheel mounting.



1.3. Mounting the 15mm axle adapter sleeve

The transition from the 20mm to the 15mm axle requires the mounting of an adapter sleeve on the left leg. To assemble the adapter, proceed as follows:

1. Add a drop of LOCTITE 243 to the adaptor threads and Hand-tighten the 15mm adapter (1).
2. Tighten up to the torque 12N.m.
3. Refer to section 1.2 for the 15mm axle wheel mounting.



1.4. Brake caliper installation

The Deville brake caliper bolt pattern uses post mount 160 (PM160).

To assemble the disc brakes, follow this procedure:

1. Install the disc brake caliper, according to disc brake manufacturer's specifications.
2. Be sure to torque all fasteners and bolts to manufacturer's recommendations. Consult the instructions that came with your disc brakes for proper installation procedures. It is recommended to install new brake pads, to ensure proper alignment.
3. Route the disc brake hose or cable housing from the caliper to the inside of the lower leg and through the supplied disc brake hose guide.
4. Test the brakes for proper operation on level ground before hitting the trails.

The disc brake caliper mounting bolts must have 10 mm of thread engagement with the fork.

The disc brake caliper mounting bolt tightening torque level must never exceed 10 n.m.

2. Settings

2.1 Air Spring

The first adjustment that should be done on the fork is to set the air pressure. This adjusts the stiffness of the air spring according to your weight. The stiffness of the air spring induces a degree of fork travel when you sit on your bike. This value, commonly called sag, can vary based on your usage. This value should be between 24mm (smooth terrain/climbs) and 40mm (rough terrain/downhills) for the 160mm Deville and between 26mm (smooth terrain/climbs) and 42mm (rough terrain/downhills) for the 170mm Deville. The sag measurement should be taken with both feet on the pedals and both hands on the bars, arms and legs in the pedaling position. The Deville has an o-ring on the fork upper tube in order to measure the SAG position. You can experiment and vary your sag percentage to better suit your riding style and overall feel.

To achieve the best performance from your BOS product, it is important to set your optimal pressure. **The chart below will give you some base values based on your weight. Your specific pressure may vary based on your riding style and personal preference.** However, do not stray too far from the indicated pressures, or you may risk changing the performance of your fork.

It's recommended to use our BOS high pressure pump with a digital manometer more accuracy and comfortable to use, available on our website:
<http://boutique.bosmtb.com/>



Recreational use :

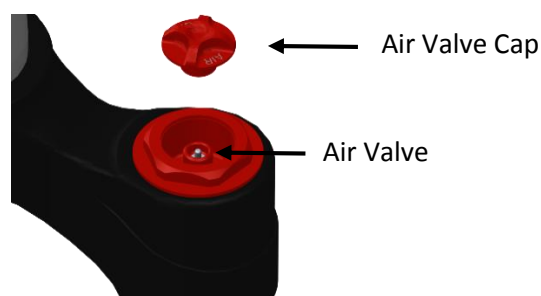
Weight (Kg/lbs)	55/120	60/132	65/143	70/154	75/165	80/176	85/187	95/210	105/132	110/242
Air pressure (psi)	50	60	65	75	80	90	95	105	110	120

Racing use :

Weight (Kg/lbs)	55/120	60/132	65/143	70/154	75/165	80/176	85/187	95/210	105/132	110/242
Air pressure (psi)	55	65	70	80	85	95	100	110	115	125

Caution :

Minimum air pressure : 45 psi
Maximum air pressure : 130 psi



Important :

Balancing the air chamber pressure:

It is important to balance the positive and negative chambers to ensure optimum operation of the fork every time you adjust the pressure.

Proceed as follows:

After adjusting the pressure, cycle the fork slowly 3-4 times on the first inch of travel.

Thus, the air pressure is distributed equally between the chambers, and your fork is ready to roll.

2.2 TRC Option

On Deville TRC models, the TRC “ON” position increases the stiffness of the fork by reducing the air chamber volume. This system allows you to keep the balance of the bike, especially in downhill and to reduce the effects of pedaling. Hydraulic function of the fork function remains the same.

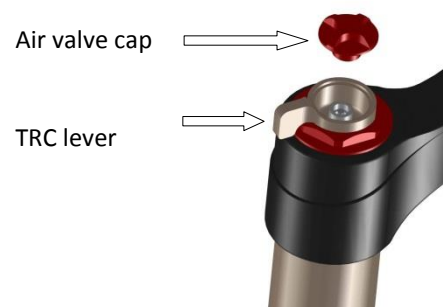
TRC <OFF>	TRC <ON>
Lever position: forward	Lever position: backward
Spring curve: standard	Spring curve: ramping
Use: normal and climbing	Use: downhill and pedaling

Important :

You can adjust the position of the TRC lever in case it touches your frame or for better handling.

Proceed as follows:

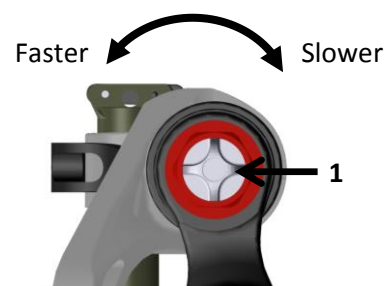
- remove the valve cap.
- Extract the lever.
- Replace it at the required position.



2.3 Hydraulic adjustments

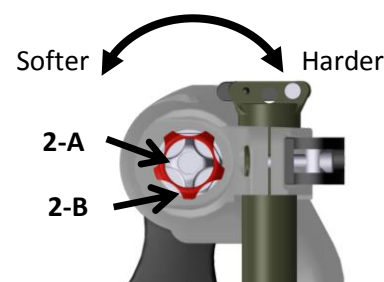
The Deville offers 3 hydraulic adjustments: low-speed compression, high-speed compression, and rebound.

Rebound adjustment is done by rotating the silver knob at the top of the right fork leg (1).



Low-speed compression is adjusted with the silver knob at the bottom of the right fork leg (2-A).

High-speed compression is adjusted with the red knob at the bottom of the right fork leg (2-B).



IMPORTANT

To start setting your suspension adjustment, turn the knob all the way in the clockwise direction (=click 0) then turn your adjuster counterclockwise one click at a time.

Tuning tips:

When it comes to hydraulic settings, there is no such thing as a magical formula; many factors have to be taken into account (bike balance, spring rate, bike geometry, and rider preferences to name a few). Having said that, the following may help guide your adjustments:

- Excessive diving of the fork under hard braking: Harden the LS compression
- Often bottom out: Harden the HS compression
- Feeling harsh on roots or square edges: Soften HS compression

- Uncomfortable, arms feeling sore: Slow down rebound
- The forks don't spring back and stays low after succession of bumps: Speed up rebound
- Front too high (in dynamic situation): Harden the rebound

Whenever you are far from the standard settings (factory settings), it's always good to consider what influences the performance of the fork. Proceed step by step, one setting at a time by hardening or softening just a few clicks each time. If you ever get lost while you are setting up the forks, always go back to its original settings.

Starting point adjustments – Deville

The number of clicks is counted from the fully closed position while unscrewing the knob.

Harder = tighten (close in the clockwise direction)

Softer = loosen (open in the counterclockwise direction)

Recreational Use

Low-speed compression: 15 clicks

High-speed compression: 15 clicks

Rebound: 15 clicks

Racing Use

Low-speed compression: 10 clicks

High-speed compression: 18 clicks

Rebound: 14 clicks

3. Maintenance

3.1. Service

It is compulsory to clean your forks immediately after every use! Nothing is worse for your fork's seals than dirt and dust.

It is very simple to clean your forks: wipe off the stanchion with a clean rag and then slightly lube the stanchion (with fork oil).

Warning: Do not under any circumstances use degreaser.

On the same note, do not power wash the forks! It will only push the mud inside the forks and get it stuck between the stanchion and the seals.

Item		New	Every ride	Every 6 months	Every year	Every two years
Set sag		x				
Set adjustments		x				
Clean fork exterior			x			
Basic Service	Wet/Muddy conditions			x		
	Racing/frequent use			x		
	Dry/dusty conditions				x	
Complete service	Wet/Muddy conditions				x	
	Racing/frequent use				x	
	Dry/dusty conditions					x
Inspect Bushings	Wet/Muddy conditions				x	
	Racing/frequent use			x		
	Dry/dusty conditions					x

Caution :

The oil service and full service should be performed by a BOS-approved service center. Only BOS service centers are able to identify and appraise a damaged or worn part, especially in case of shock or wear on structural elements such as the legs, the stanchions and the crowns.

Refer to technical documents on the BOS website for all maintenance guides out of BOS service center.

3.2 Oil Height

When changing the oil, make sure that you set the oil height and volume correctly on the spring side as well as the hydraulic side of your fork. The correct heights can be found in the table below:

Caution :

To correctly set the oil height, purge the cartridge by working it through its travel as you add oil. Once the cartridge is completely purged of air, you can set your oil height.

The oil height is measured as follows:

- Push the stanchions down completely.
- Pull the rebound shaft up to its maximum height.
- Measure the distance from the top of the crown to the oil with a clean ruler (A)

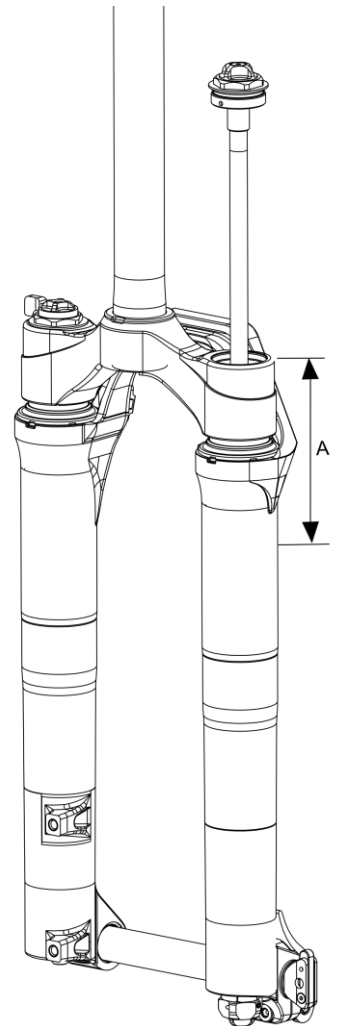
Deville Oil Levels

	Deville 140	Deville 150	Deville 160	Deville 170
Hydraulic side (right)	60mm	70mm	75mm	79mm
Spring side (left)	5ml	5ml	5ml	5ml

Always add the oil to the air spring directly into the lowers from underneath the fork and not into the air shaft or in the air piston.

Important :

It is strongly recommended to use BOS Bi'oil to prevent damage to internal seals and to maintain the fork's performance .



My fork loses pressure when I remove the pump, what can I do?

Check the valve core tightness using a Schrader valve core tool.

My fork has negative travel, is this normal?

The BOS air spring is designed to lower the engagement threshold as much as possible. Therefore, it is possible on some bikes that there will be a small negative travel.

Where can I buy replacement stickers or a valve cap?

These items and more are available in our online store.

My new fork has bushing play, what should I do?

The unique bushing alignment and tolerance on BOS forks results in less friction, more sensitivity, and some bushing play from the factory. If the bushing play feels abnormally excessive, please contact a BOS service center for help.

My fork is lowering as I deflate it, what is happening?

When you deflate the fork by the Schrader valve, you are only emptying the positive air chamber. The negative air chamber stays under pressure and exerts an opposing force on the air piston and pulls the fork down. To avoid this phenomenon, deflate the fork in steps of 30-40 PSI and equalize the air chambers between steps (compress and release the fork 5-10 times over the first 20mm – 1 inch) of travel.

I just inflated my fork for the first time and it is really hard, what can I do?

Have you equalized your fork's air chambers? If not, check how it's done in the setup section of your product's user manual.

Did you change your fork's settings? Check that your low-speed and high-speed compression are at our recommended base settings given in the setup section of your product's user manual.

If you've equalized your fork, you may have some internal pressure from the production process. You can eliminate this pressure by slipping a thin ziptie between your left dust seal and your stanchion until you hear the sound of air escaping. Then reset your pressure and equalize your air chambers.

If you've tried all that and your fork is still hard, email customer service and they'll give you a hand.

My fork was upside down or on its side and now it feels like there's no hydraulic control.

Your cartridge has depurged – air has entered the hydraulic system. Open bath cartridges like the one used in your fork allow air to mix with oil. The cartridge purges itself as you ride. You can purge the fork even faster by cycling it through its full travel 5-10 times.

If it is becoming increasingly difficult to purge your cartridge, it may be time for an oil change. Contact your closest BOS authorized service center for a basic or a full service.

I have about 5mm of travel unused when I ride normally.

Our forks are designed to be very progressive at the end of travel to give you a bottomless feeling. This means that those last couple millimeters of travel might only be used on the biggest hits or when you case a landing. You can think of them as insurance to get you out of the trickiest situations. If you have more than about 5% of your travel unused, try lowering your air pressure by 5PSI and check your compression settings. If your compression settings are much harder than our recommended values, try bringing them closer to the base settings in your product's user manual.

I have grease/oil coming out of my brand new fork seals.

This is not unusual at the beginning of the life of a fork. Clean off the stanchions and the seals and it will stop after a few rides.

My fork has been sitting for a couple of weeks and some oil came out of the seal when I rode it the first time.

BOS seals can let out a little bit of oil when they have been sitting and dried out. Wipe off any oil, and none more will come out when the seal is lubricated again.

It's time for a service! Contact your nearest BOS authorized service center for a full service.

Our recommended service intervals cannot cover 100% of customer's usage cases. Use in wet, muddy conditions; storage out in the sun; frequent use; or improper care can all cause your seals to wear out more quickly.

The serial number is engraved under the steer tube, it's composed of 7 numbers.

The FCV is a very precise, internal system who is preset in our factory.

The internal tuning (settings/FCV/air damper) is tuned at the factory to correspond to most riders, however it's possible to adapt all of these parameters to match with your weight, your use and your style. Even so, to optimize your set up please contact your BOS service center.

5 .Notes

[illegible]