

BOSS
SUSPENSION

VOID

mtbdhairshock

VOID²

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. Préambule

L'amortisseur VOID dont vous venez de faire l'acquisition a été conçu et développé pour s'adapter aux différents vélos du marché. Toutefois, il convient de se référer à la rubrique réglage de ce manuel afin de l'adapter parfaitement à votre monture, votre poids et votre style de pilotage.

Attention :

Ne jamais tenter de démonter votre amortisseur. Limitez-vous strictement aux opérations décrites dans ce manuel. Votre amortisseur étant assemblé sous pression, son désassemblage présente des risques de blessure. Vous risquez aussi d'endommager votre amortisseur de façon irréversible. Adressez-vous à un service center agréé BOS pour toute opération de maintenance.

2. Assemblage

Votre amortisseur VOID est livré avec les kits de montage appropriés pour votre vélo.
Si toutefois vous souhaitez en changer ou le remplacer référez vous au schéma ci-dessous :



KIT de montage standard :

MKP2-XX-YY

Exemple : MKP2-30-08

Il est nécessaire de préciser une référence pour chaque côté de l'amortisseur.

Vérifiez le sens de montage

En vous référant au tableau de compatibilité disponible dans la zone téléchargements du site web BOS.

Référez-vous à la notice constructeur

Pour suivre les procédures de montage et démontage de l'amortisseur spécifiques à votre vélo.

3.1 PRESSION D'AIR

Afin de tirer le meilleur des performances de votre produit BOS, il est important de trouver la pression optimale. Référez-vous au tableau de compatibilité « chartlist » disponible dans la zone téléchargements du site web BOS pour connaître la pression de base à adopter en fonction de votre vélo, et de votre poids.

Connectez une pompe munie d'un manomètre suffisamment précis à la valve Schrader située sur le côté de la chambre de votre amortisseur, et appliquez la pression recommandée.



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/>

3.2 EQUILIBRAGE DES CHAMBRES

Après avoir appliqué la pression d'air recommandée, il convient d'équilibrer les chambres positives et négatives afin de garantir un fonctionnement optimal de votre amortisseur VOID.

Pour ce faire, l'amortisseur doit être monté sur le vélo.

Placez le joint torique repère à 11 mm du joint racleur, asseyez-vous sur le vélo et appuyez lentement sur la suspension, afin de comprimer l'amortisseur jusqu'au joint torique. Laissez la suspension se détendre, toujours lentement. Effectuez ainsi 15 mouvements de compression / extension successifs, toujours à faible vitesse.



3.3 VERIFICATION DU SAG

Le SAG - autrement dit le débattement négatif, soit la valeur d'enfoncement de la suspension en statique sous l'effet de votre poids - est obtenu en jouant sur la pression d'air.

BOS préconise une valeur de SAG comprise entre 30 et 35 % en fonction de l'utilisation et / ou du style de pilotage. Il est fort probable que le constructeur de votre vélo préconise également une valeur de SAG. Reportez-vous à la notice de réglages de votre vélo pour la vérifier. Si elle diffère des valeurs conseillées par BOS, effectuez quelques tests sur le terrain pour déterminer la valeur de SAG qui vous convient le mieux.

Comment mesurer et régler son SAG ?

Faites glisser le joint torique repère jusqu'au joint racleur de votre amortisseur.

Asseyez-vous sur votre vélo, si possible en tenue de roulage, posez les deux pieds sur les pédales (en position horizontale) et laissez la suspension arrière se comprimer sous l'effet de votre poids.

Descendez de votre vélo, décompressez totalement la suspension, en tirant sur la selle, et mesurez la distance entre le joint torique repère et le joint racleur. Cette distance, en mm, va vous permettre de vérifier votre pourcentage de SAG.

Pour effectuer la conversion entre la course obtenue à l'amortisseur et le pourcentage de SAG obtenu, reportez-vous au tableau ci-dessous.

long. x course (mm)	222x67		240x76		267x87	
SAG (%)	35	30	30	35	30	35
Enfoncement (mm)	24	23	20	24	23	24

Si la valeur de SAG constatée ne correspond pas à ce que vous recherchez, ajustez la pression par tranches de 15 psi, puis contrôlez le SAG jusqu'à obtenir la valeur désirée.

SAG trop important : Augmentez légèrement la pression d'air.

SAG trop faible : Réduisez légèrement la pression d'air.



3.4 REGLAGES HYDRAULIQUES

L'amortisseur VOID est de type «trois voies», c'est à dire qu'il comporte trois voies de réglages hydrauliques: détente, compression basse vitesse et compression haute vitesse. Le réglage de base (hydraulique interne) de votre amortisseur correspond à la cinématique de votre vélo. Nous utilisons trois réglages de base, permettant de s'adapter à la majorité des vélos disponibles sur le marché.

L'objectif des réglages hydrauliques est d'utiliser la totalité de la course de l'amortisseur, sans talonner - ou très rarement-, de donner de l'adhérence à la roue arrière, mais aussi d'éviter que le vélo ne se bloque dans les trous, et enfin de conserver une assiette correcte. Nous vous indiquons ici les pistes de base pour les réglages de votre châssis. C'est à vous ensuite d'analyser son comportement et d'ajuster les réglages en fonction de votre pilotage. Agissez précautionneusement, en procédant étape par étape, avec méthode. Ne modifiez qu'un seul réglage à la fois en ne variant que de quelques clics. Une fois validé, notez bien votre réglage, en fonction du type de piste. Si vous êtes perdu(e) dans les réglages, revenez aux réglages de base, et recommencez.



Compression basse vitesse (A)

La compression basse vitesse (A) permet d'agir sur le comportement de l'amortisseur en compression sur les petits chocs, ou les premiers millimètres de course.

Il peut être utile de durcir (visser) la base vitesse, lorsque la piste est roulante, avec de forts appuis, et beaucoup de relance.

Il peut être utile d'assouplir la basse vitesse (dévisser) dans les fortes pentes.

Compression haute vitesse (B)

La compression haute vitesse (C) agit essentiellement sur les chocs violents (réceptions de saut, sections défoncées). Elle doit être suffisamment souple pour utiliser toute la course de l'amortisseur, sans talonner.

Si, sur une piste donnée, vous talonnez beaucoup, durcissez la compression haute vitesse. Cependant, ne vous focalisez pas sur l'élimination du talonnage, si cela ne vous arrive qu'une ou deux fois sur une piste donnée. Vous risqueriez alors de régler votre amortisseur en fonction de 3% de la piste, et vous perdriez en efficacité sur les 97% restants.

Si votre amortisseur n'utilise pas tout le débattement, assouplissez la compression haute vitesse.

Détente (C)

Le critère essentiel pour le réglage de la détente (D) est l'assiette du vélo. Un VTT de descente ne doit pas rester en permanence «au fond» mais doit cependant conserver une assiette assez basse de l'arrière. Jouer sur la détente vous permettra de conserver cet équilibre.

Si vous avez la sensation que l'arrière du vélo vous pousse dans la pente ou lors du freinage, durcissez la détente (vissez). Il peut être utile d'accompagner ce réglage, en particulier si le problème persiste, en ouvrant légèrement la compression basse vitesse.

Si au contraire, le vélo semble rester trop bas de l'arrière, et/ou si l'avant a tendance à élargir la trajectoire, ouvrez la détente.

Important :

Pour commencer votre 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.

Préconisation de réglage de départ quel que soit le réglage de base de l'hydraulique interne :

Compression lente : ouvrir de 12 clics depuis position fermée à fond
Compression rapide : ouvrir de 17 clics depuis position fermée à fond
Détente : ouvrir de 12 clics depuis position fermée à fond

Référez-vous au tableau de compatibilité disponible en téléchargement sur le site web BOS pour connaître la pression et les réglages à adopter en fonction de votre vélo et de votre poids.

Important :

Grâce à un maintien hydraulique important en compression, l'amortisseur VOID permet au vélo de conserver une assiette dynamique haute. Il est donc recommandé de rouler avec une détente assez libérée (rapide) qui permet de conserver une assiette dynamique haute et d'éviter l'affaissement du vélo induisant un faible dynamisme.

La notion de détente lente ou rapide étant relativement subjective, nous vous conseillons de définir la plage de réglage qui semble vous convenir le mieux (entre trop lent et trop rapide), puis de privilégier la portion la plus rapide de cette plage (les trois derniers clics les plus ouverts sur une plage de neuf par exemple).

3.5 AJUSTEMENT DU VOLUME D'AIR

Le réglage de progressivité de l'amortisseur VOID permet d'agir sur la raideur du ressort pneumatique sur le dernier tiers du débattement. Sur la base de réglages (pression d'air et hydraulique) satisfaisants sur les deux premiers tiers de la course, les cas de figure les plus simples et les plus courants sont:

Amortisseur réglé globalement plutôt «confort / grip», châssis bas : Vous pouvez augmenter la raideur en fin de course, pour donner du maintien et éviter les talonnages. La courbe de raideur sera plus progressive en fin de course en ajoutant des joints.

Amortisseur réglé globalement «dynamique», châssis haut : on peut réduire la raideur pour bien utiliser tout le débattement. En découle une courbe de raideur moins progressive en fin de course.

Le réglage s'effectue en faisant varier le nombre de joints toriques positionnés à l'intérieur de la chambre d'air.

Nous vous conseillons d'effectuer un premier test en faisant varier le nombre de joints toriques deux par deux et d'affiner ensuite votre réglage en ajoutant ou enlevant un joint torique. Un joint torique supplémentaire augmente la raideur en fin de course de 2%.

Le réglage se fait sur une amplitude de 0 à 10 joints. Mais dans la plupart des cas, la bonne valeur est comprise entre 0 et 4 joints.

Attention :

N'utilisez que des joints fournis par BOS. Les dimensions du joint torique ainsi que sa matière sont des éléments très spécifiques.

Procédure

Positionner la tête d'amortisseur dans un étau muni de mors doux (1).



Attention :

Avant de serrer, vérifier que l'étau morde bien sur une surface plane et ne pince pas la molette de détente.

Serrer faiblement pour ne pas en dégrader la surface.

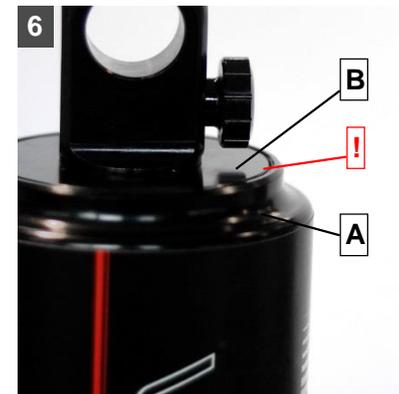


Noter la pression de gonflage de votre amortisseur en tenant compte de la perte de pression relative au branchement de votre pompe. Dégonfler complètement l'amortisseur. Le corps va se rétracter.

Dévisser la chambre positive (image 2).

Attention :

Ne pas dévisser le corps d'amortisseur. Le dévissage de la chambre se fait à la main et sans outils.



Retirer la chambre positive (image 3)

Positionner ou soustraire le nombre de joints désiré à l'intérieur du cylindre de la

chambre d'air en les plaçant au fond du cylindre (image 4).

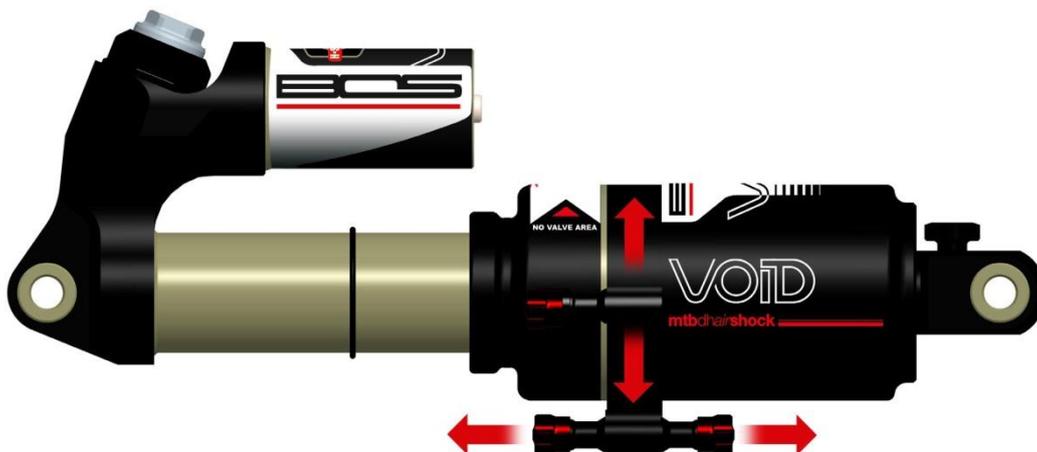
Assurez-vous que la molette de détente et l'autocollant collé sur la chambre positive (a) soient bien alignés (image 5).

Replacer le cylindre sur l'amortisseur et revisser jusqu'à alignement des autocollants, assurez-vous que le cylindre (A) soit bien tangent avec la cloison (B) de la chambre d'air image 6).

Remonter l'amortisseur sur le vélo ; regonfler l'amortisseur et procéder au rééquilibrage (voir chapitre 3.2).

3.6 AJUSTEMENT DE VALVE

Il est possible de positionner la valve de votre amortisseur Void autour du cylindre, mais également de l'orienter vers l'avant ou vers l'arrière, afin de maximiser la compatibilité avec tout type de vélo.



Attention :

Ne jamais positionner la valve en face de la bonbonne, même orientée vers l'arrière, au risque d'endommager très sérieusement votre amortisseur à la première compression.

Pour modifier l'orientation de la valve d'air ou pour positionner en rotation la valve sur le cylindre, suivez les instructions ci-dessous:

Positionner la tête d'amortisseur dans un étau muni de mors doux (1).

Attention :

Avant de serrer, vérifier que l'étau morde bien sur une surface plane et ne pince pas la molette de détente.

Serrer faiblement pour ne pas en dégrader la surface.



Noter la pression de gonflage de votre amortisseur en tenant compte de la perte de pression relative au branchement de votre pompe. Dégonfler complètement l'amortisseur. Le corps va se rétracter.

Dévisser la chambre positive en gardant le corps dans sa position initiale (image 2).

Attention :

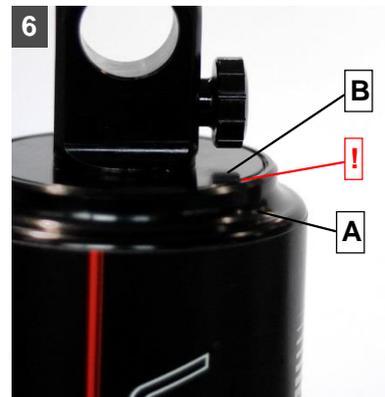
Ne pas dévisser le corps d'amortisseur. Le dévissage de la chambre se fait à la main et sans outils.



Retirer la chambre positive (image 3)

Retirer s'il le faut la bague supportant la valve, pour la placer en sens inverse, et / ou orientez-la selon vos besoins (image 4).

Assurez-vous que la molette de détente et l'autocollant collé sur la chambre positive (a) soient bien alignés (image 5).



Replacer le cylindre sur l'amortisseur et revisser jusqu'à alignement des autocollants, assurez-vous que le cylindre (A) soit bien tangent avec la cloison (B) de la chambre d'air (image 6).

Remonter l'amortisseur sur le vélo ; regonfler l'amortisseur et procéder au rééquilibrage (voir chapitre 3.2).

3. Maintenance

Entretien

Il est indispensable de nettoyer votre amortisseur 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 le plongeur avec un chiffon doux propre. Vous pouvez occasionnellement lubrifier les joints avec quelques gouttes d'huile de fourche

A proscrire absolument : tout produit agressif tel que les dégraissants ou abrasifs.

Si vous utilisez un laveur haute-pression, n'orientez jamais le jet directement sur les joints.

	Nettoyage	Vidange	Révision complète
Usage loisir	Après chaque sortie	Une fois par ans	Tous les deux ans
Usage sportif	Après chaque sortie	Une fois par ans	Une fois par ans

Attention :

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 le corps, et la chambre à air.

Quelle base de réglages pour mon amortisseur ?

L'amortisseur BOS est livré avec des réglages hydrauliques intermédiaires et une pression d'air de « mise en route » de 80 à 100 PSI. Toutefois, il convient de se référer à la rubrique réglage de ce manuel afin de l'adapter parfaitement à votre monture, votre poids et votre style de pilotage. Vous trouverez dans la rubrique téléchargement de notre site internet la « Chart list » qui récapitule les réglages conseillés (clics et pression d'air) en fonction du poids du pilote et du vélo).

Mon amortisseur 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.

Mon amortisseur a un seuil de déclenchement très élevé et / ou une détente trop rapide que faire ?

L'amortisseur est mal équilibré, reportez-vous au chapitre 3.2 de la notice pour effectuer la manipulation d'équilibrage.

Après démontage et remontage, les autocollants ne sont plus alignés correctement, comment faire ?

Afin de conserver la bonne position des autocollants au remontage, le pied d'amortisseur doit être aligné avec la bonbonne avant serrage de la chambre positive. Rendez-vous au chapitre 3.5 pour plus de détails.

Mon amortisseur a du débattement négatif, est-ce normal ?

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

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

Ces articles sont en vente sur la boutique en ligne du site web BOS. Où bien prenez contact avec notre service commercial commercial@bosmtb.com.

Mon amortisseur a du jeu par rapport au cadre, que faire ?

Les pièces d'usure du kit de montage (bague PAP ou axe de roulement) sont à changer. Contactez un centre agréé BOS pour les remplacer.

Mon amortisseur se rétracte lorsque je le dégonfle, que se passe-t-il ?

Lorsque vous dégonflez votre amortisseur, 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 l'amortisseur. 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 premier mm de course en étirant l'amortisseur) entre chaque palier.

Mon amortisseur fait un bruit de sifflement ou un clic en compression.

Ces bruits sont normaux lors du fonctionnement de l'hydraulique de l'amortisseur. Ils sont plus élevés quand la détente ou la compression lente sont plutôt fermées. Revenez vers les réglages de base dans la notice d'utilisation de votre produit pour les baisser.

BOSS
SUSPENSION

VOID

mtbdhairshock

VOID²

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. Introduction

The VOID shock that you've bought was designed and developed to fit most bikes on the market; nevertheless you should refer to the tuning section of this manual to fit it perfectly to your bike, your weight, and your riding style.

Caution :

Never try to disassemble your shock. Limit yourself to the instructions given in this manual. This shock is pressurized, for your own safety, do not try to open it. You also risk damaging the shock and its internal mechanisms as well as voiding your warranty.
Contact an authorized service center for any maintenance operation.

2. Assembly

Your VOID shock is delivered with the correct mounting kits for the bike specified while ordering. If you want to change or replace it please refer to the following plan:



Standard mounting kit:

MKP2-XX-YY

Example: MKP2-30-08

It's necessary to measure precise dimensions for each side of the shock.

Check the mounting direction

By referring to the compatibility table, available on the BOS MTB website download page.

Refer to the bike's user manual

To follow your bike specific shock mounting procedure.

3.1 AIR PRESSURE

In order to get the best performance from your BOS product, it's essential to set up the shock to an optimum air pressure based on your weight and your bike's rear suspension geometry before using the shock. Refer to the compatibility table in the download area of BOS website for the base recommended air pressure.

Connect a shock pump to the Schrader valve located on the side of the upper part of the body, and inflate to the recommended pressure.



It's recommended to use our BOS shock pump with a digital gauge for more accuracy, available on our website:
<http://boutique.bosmtb.com/>

3.2 EQUALIZING AIR CHAMBERS

In order for your shock to function correctly, you must equalize the air chambers after setting your pressure.

To equalize the chambers, the shock must be fitted on the bike.

Place the travel checker O-ring at 11 mm from the shock seal, sit on your bike, and slowly compress the suspension until the seal comes to the O-ring. Let the suspension slowly extend to its full travel. Slowly cycle the shock 15 times over the first 11mm of its travel to complete the equalization process.



3.3 SETTING YOUR SAG

The sag is the amount of travel used by your suspension from your weight on the bike. It is set by adjusting the air pressure.

BOS recommends a sag percentage of 30 to 35 %, depending on your use and your riding style.

The bike manufacturer may also indicate a sag percentage. Please refer to your bike's user manual for this value. If the manufacturer recommendation differs from ours, you should test the bike on the trail at different sag values to find the right amount for your riding style.

How to measure and set your sag

Slide the travel checker O-ring up to your shock's dust seal.

Sit on your bike (if possible dressed with your riding outfit) feet on the pedals - horizontal position, and let the suspension compress under your weight. Get off the bike without pushing on the suspension any more, extend the rear suspension to its full travel by pulling up the saddle, and measure the distance between the O-ring and the seal. This distance allows you to check the percentage of SAG obtained with the current air pressure.

To convert the distance into percentage, refer to the table below.

length x stroke (mm)	222x67		240x76		267x87	
SAG (%)	35	30	30	35	30	35
Shock travel (mm)	24	23	20	24	23	24

If the sag is not correct, adjust the air pressure in 15psi steps. Equalize the air chambers after each adjustment.

Too much SAG: increase the air pressure.

Not enough SAG: reduce the air pressure.



3.4 HYDRAULIC SETTINGS

The VOID shock is a three-ways adjustable shock, which means there are three different damping adjustments: rebound, low-speed compression, high-speed compression.

Your shock's base setting (internal) is set up for your bike's geometry when you purchase the shock. We use three basic settings which cover the majority of bikes on the market.

The purpose of damping adjustments is to use all the shock's travel without bottoming-out (or only very occasionally), to give rear wheel grip, but also to avoid the bike stalling out in holes, and finally to maintain a good chassis position.

Below you will find the base settings for your shock, then it's up to you to analyze its performance on the trail and tune the settings to suit your riding style. Do this carefully and methodically, step by step. Only change one setting at a time and only by a few clicks. When it's done, note the setting and type of terrain.

If you get confused with the settings, return to the base settings and start again.



Low-speed compression (A)

The low-speed compression (A) affects the shock's performance in compression over small bumps or through the beginning of the travel.

Harden the low-speed compression (by turning the knob clockwise) on rolling terrain with big compressions and kickers.

It might be useful to soften the low-speed compression (by turning the knob counter-clockwise) on steep gradients.

High-speed compression (B)

The high-speed compression acts mainly on harsh hits (jump landings, rough sections). It should be soft enough to get all the travel without bottoming-out. If, on a given track, you bottom-out frequently, harden the high-speed compression by turning the knob clockwise. However, don't get hung up on bottoming-out if it only happens once or twice during your run. You risk setting your shock for 3% of the course and losing efficiency on the other 97%.

If your shock doesn't get full travel, soften the high-speed compression by turning the knob to counter-clockwise.

Rebound (C)

The main factor in adjusting the rebound is the position of the bike. A bike shouldn't be "sunken down" all the time, although the back does need to be fairly low. Adjusting the rebound will allow you to maintain this balance.

If you feel like the back of the bike is pushing you forward on a slope or when braking, slow down the rebound (turn the knob clockwise). It can be useful to go along with this adjustment (especially if the problem persists) by slightly soften the low-speed compression.

However, if the bike seems too low at the back and/or the front end has a tendency to drift offline, speed up the rebound

Important :

To start your adjustment, turn the knob clockwise until it stops (clicks = 0). Then count the clicks while turning the knob counterclockwise.

Base settings (regardless of internal shock setting):

Low-speed compression: 12 clicks from fully closed position
High-speed compression: 17 clicks from fully closed position
Rebound: 12 clicks from the fully closed position

Please refer to the shock chart list available to download at bosmtb.com for specific pressure and setting suggestions for your bike and weight.

Important :

With a significant hydraulic compression support, the VOID shock allows the bike to maintain a high dynamic balance, as well as giving good response, and improved handling. BOS recommends setting up the bike with a fast rebound to keep the chassis balanced, and avoid the bike sitting low in its travel.

The feeling of «fast» or «slow» rebound will differ from one rider to another. Thus it's difficult to define it precisely. We advise you to define your own range of correct rebound - the range of settings between «too fast» and «too slow». Then, always choose a setting in the faster part of that range, for example the three last clicks (counterclockwise) on a range of nine.

3.5 AJUSTING AIR VOLUME

The progressivity adjustment featured on the VOID, allows you to adjust the air spring rate on the last third of stroke. Thus, if you have found satisfying settings (air pressure and hydraulic) on the first half of the stroke, you can adjust the feel of the last millimeters of travel.

The most frequent and simplest cases are:

The shock has an overall setup to single out comfort and grip, and the bike sits low: by increasing the end-stroke rate you will get a better control of the chassis through the shock and avoid bottoming out. The rate curve should be more progressive (increasing at the end) by adding o-rings.

The overall setup of the shock is more responsive, with a high chassis balance. By decreasing the end stroke rate by removing o-rings, you can make sure that you use all the travel.

This setting is adjusted by adding or removing O-rings placed inside the air can.

We suggest you to go about the set-up step by step. First add or remove two O-rings, then fine-tune the setting with one O-ring at a time. Adding one O-ring in the chamber increases the end of stroke spring rate by 2%.

Usually, the correct setting is between 0 and 4 O-rings. However, the range can go up to 10 O-rings depending on the bike

Caution :

Only use O-rings provided by BOS. The dimensions and the material are specifically chosen for this purpose.

Procedure

Place the head of the shock in a soft-jawed vice (figure 1).



Caution :

Before tightening the vice, make sure the jaws grip a flat surface and are not touching the rebound knob.

Lightly tighten the vice jaws to prevent damaging the shock.



Note your shock pressure, taking into account the loss of pressure when connecting your pump. Slowly deflate the shock. The shock body will retract slightly.

Unscrew the air can (a) while keeping the body (b) in its initial position (figure 2).

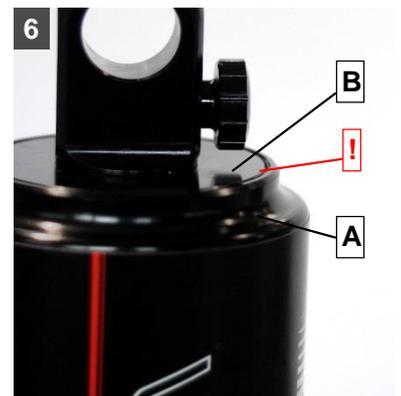
Caution :

The shock body must not be unscrewed. The air can is unscrewed by hand without additional tools.

Remove the air can (figure 3)

Insert or remove O-ring(s) from the body side of the shock and put them in position (figure 4).

Make sure that O-ring(s) do not block the hole in the shock.



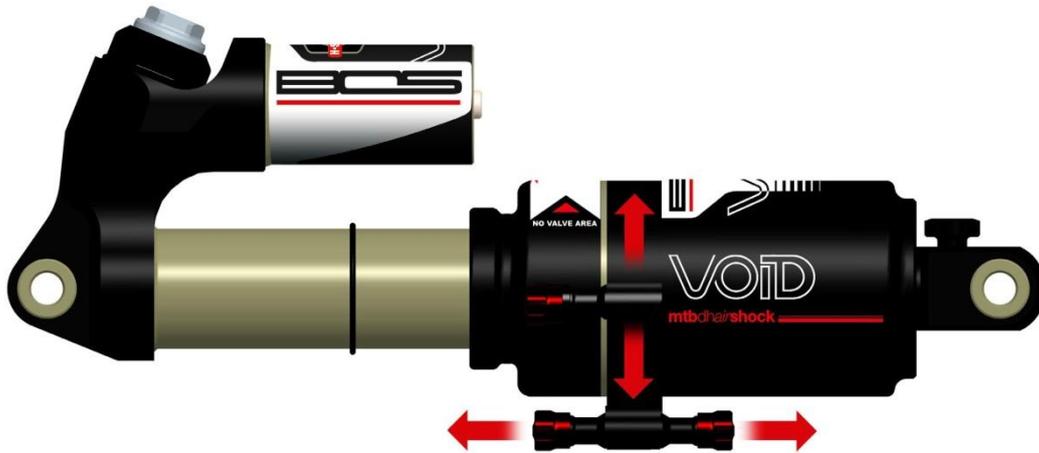
Make sure you have aligned the air can (a) sticker with the rebound knob (figure 5).

Replace the air can by screwing back by hand until the stickers align to ensure the proper torque (figure 6). If the stickers do not align when the air can is hand tight, re-inflate and equalize the shock air chambers (chapter 3.2) then finish tightening the air can.

Mount the shock on your bike re-inflate it shock and equalize the shock air chambers (chapter 3.2).

3.6 AIR VALVE ADJUSTMENT

It is possible to place your VOID air valve around the air can, and also position it toward or away from the piggyback. This allows the shock to be fitted on a maximum of frames.



Caution :

Never place the valve in front of the piggyback, in the no-valve area, even if it is facing away from the piggyback. The piggyback may hit the valve and seriously damage your shock.

To modify the direction of your valve, or rotate it around the air can follow the instructions below:

Place the head of the shock in a soft-jawed vice (figure 1).

Caution :

Before tightening the vice, make sure the jaws grip a flat surface and are not touching the rebound knob.

Lightly tighten the vice jaws to prevent damaging the shock.

Note your shock pressure, taking into account the loss of pressure when connecting your pump. Slowly deflate the shock. The shock body will retract slightly.

Unscrew the air can while keeping the body in its initial position (figure 2).

Caution :

The shock body must not be unscrewed. The air can is unscrewed by hand without additional tools.

1



2



3



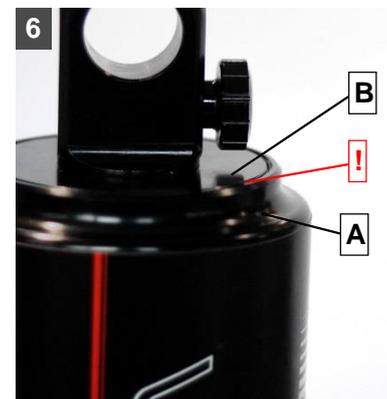
4



Remove the air can (figure 3)

Change the position of the valve sleeve if needed and rotate it according on your needs (figure 4).

Make sure you have aligned the air can (a) sticker with the rebound knob (figure 5).



Replace the air can by screwing back by hand until the stickers align to ensure the proper torque (figure 6). If the stickers do not align when the air can is hand tight, re-inflate and equalize the shock air chambers (chapter 3.2) then finish tightening the air can.

Mount the shock on your bike; re-inflate it and equalize the shock air chambers (chapter 3.2).

3. Maintenance

Service

It is essential to clean your shock after each day of riding without waiting! Nothing is worse for the life of your seals than dirt and dust.

The cleaning process is also extremely simple: wipe off the body and the seal with a clean, soft rag. You can occasionally lubricate the exterior of the seal with fork oil.

Do not under any circumstances use degreaser, solvent, or any abrasive material.

On the same note, do not ever power wash the seals.

	Cleaning	Oil service	Full service
Recreational use	After each ride	Once a year	Every two years
Racing use	After each ride	Once a year	Once a year

Caution :

Oil changes and service should be performed at an official BOS service center. These are the only locations able to identify and resolve damaged or worn parts on your product, especially in the case of extreme shocks or premature wear on structural elements such as body, mounting kits, and shaft.

What is the basic set up?

Your VOID shock was delivered with intermediate external hydraulic settings and inflated to a 80 to 100psi pressure; nevertheless you should refer to the tuning section of this manual to fit it perfectly to your bike, your weight, and your riding style.

You can find all the information about standard settings for your bike in the chartlist on the BOS website download section.

There is air leaking when I connect the high pressure pump, what can I do?

Check that your pump is correctly connected to the valve shell. Make sure that the Shrader valve core is correctly tightened.

My shock is too stiff on the first inches of travel and / or the rebound is very fast. What can I do?

The two air chambers are not correctly equalized. Check out chapter 3.2 to see how to equalize your air chambers.

Once reassembled, the shock stickers are not aligned. What can I do?

To be sure that the stickers will be correctly aligned, check out chapter 3.5.

My shock has a slight negative travel. Is that 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 purchase replacement stickers and valve cap?

You can purchase these items through your approved BOS center, or on the BOS store on bosmtb.com.

I noticed some play between my shock and the frame, what can I do?

Check that your mounting hardware is torqued to your manufacturer's specifications. If it is, the rear shock mounting hardware must be replaced. Contact an approved BOS service center, or connect on BOS website.

My shock is compressing when I deflate it, is that normal?

When you deflate your shock from the air valve, you are only deflating the positive air chamber. The negative air chamber is still pressurized and pulls on the shock's shaft. If you want to avoid this, deflate step by step (30 to 40psi), and balance the air chambers between each step (5 to 6 slow compressions and extensions over the first 11mm of the shock's travel).

My shock makes a whistling or clicking sound when I compress it.

These sounds are normal to the functioning of the hydraulics when the rebound or low-speed compression circuit is closed or almost closed. Check your settings and bring them closer to the base settings in your product's user manual to reduce this noise.

