

**FOX**  
RACING SHOX



**NOTE : LES MOTOS ILLUSTRÉES DANS CE MANUEL PEUVENT NE PAS ÊTRE IDENTIQUES À CELLE DONT VOUS ÊTES PROPRIÉTAIRE. DANS TOUS LES CAS, LES PROCÉDURES DÉCRITES ICI VOUS PERMETTRONT DE CONFIGURER, DE MONTER ET D'ADAPTER LE FOX PODIUM X À TEL OU TEL MODÈLE SPÉCIFIQUE.**



**INFORMATIONS DONT LE NON RESPECT PEUT OCCASIONNER DES DOMMAGES À VOTRE AMORTISSEUR OU PRÉSENTER DE SÉRIEUX RISQUES DE BLESSURES OU D'ACCIDENT MORTEL.**



**INFORMATIONS PARFOIS ACCESSOIRES OU POUVANT AIDER LE PILOTE DANS CERTAINS CAS PARTICULIERS.**

# TABLE DES MATIÈRES

<b>FÉLICITATIONS !</b> .....	<b>2</b>
<b>SÉCURITÉ DES UTILISATEURS</b> .....	<b>2</b>
<b>RÉGLAGE DU PODIUM X</b> .....	<b>2</b>
CHANGEMENT DES RESSORTS .....	2
LECTURE DU TAUX DE COMPRESSION .....	2
ORIENTATION DU RESSORT .....	3
<b>MONTAGE DU PODIUM X</b> .....	<b>3</b>
MESURE ET RÉGLAGE DE LA POSITION AVEC PILOTE .....	5
MESURE ET RÉGLAGE DE LA POSITION À VIDE .....	6
RÉGLAGE DE PRÉCONTRAINTÉ DU RESSORT .....	7
<b>RÉGLAGE PRÉCIS DU PODIUM X</b> .....	<b>7</b>
RECOMMANDATIONS DE RÉGLAGE .....	8
AMORTISSEMENT DE REBOND .....	8
AMORTISSEMENT DE COMPRESSION .....	9
<b>INSPECTION ET ENTRETIEN DU PODIUM X</b> .....	<b>10</b>
<b>NOTES DE RÉGLAGE</b> .....	<b>11</b>
<b>GUIDE DE RÉFÉRENCE RAPIDE</b> .....	<b>13</b>

PODIUM X	
<b>caractéristiques</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Faible poids</li><li>&gt; Amortisseur à huile compatible circuits</li><li>&gt; Réglage externe d'amortissement de rebond</li><li>&gt; Réglage externe d'amortissement de compression</li><li>&gt; Remise en place et changement de valves intégral</li><li>&gt; Un an de garantie limitée en usine</li><li>&gt; Garantie de valves de 90 jours</li><li>&gt; Installation facile (aucune modification du cadre)</li></ul>
<b>contenu du kit</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>1 : Amortisseur PODIUM X avec ressort</li><li>1 : Manuel de l'utilisateur</li><li>2-4 : Réducteurs (selon modèle)</li><li>2-4 : Bagues en O (selon modèle)</li><li>Autocollants</li></ul>

ŒILLET SUPÉRIEUR ■

RÉGLAGE DE COMPRESSION ■

BAGUE DE RETENUE ■

BAGUE DE PRÉCONTRAINTÉ ■

CORPS DE L'AMORTISSEUR ■

RÉSERVOIR ■

RESSORT HÉLICOÏDAL ■

ARBRE ■

AMORTISSEUR DE BLOCAGE ■

COUPELLE DE RESSORT ■

RÉGLAGE DE REBOND ■

ŒILLET INFÉRIEUR/MAILLON ■



## FÉLICITATIONS !

Merci d'avoir choisi FOX PODIUM X pour votre moto. Vous avez choisi ce faisant l'amortisseur le plus précis au monde. Les produits FOX Racing Shox sont conçus, testés et fabriqués par les meilleurs professionnels du secteur dans le comté de Santa Cruz, Californie, USA.

En tant que consommateur et client des produits FOX Racing Shox, vous devez connaître l'importance d'une mise en place correcte de votre amortisseur pour assurer des performances optimales. Ce manuel vous fournit des instructions détaillées sur la manière d'installer et d'entretenir votre amortisseur. Conservez vos reçus avec ce manuel, vous en aurez besoin pour tout ce qui concerne l'entretien et la garantie de vos produits.

Ce manuel ne contient aucune instruction d'entretien spécifique pour une raison très simple : FOX recommande que l'entretien spécifique soit effectué par FOX Racing Shox ou par un professionnel agréé.ension professional.

## SÉCURITÉ DES UTILISATEURS



**CONDUIRE UNE MOTO PEUT PRÉSENTER DES RISQUES ET ENTRAÎNER DES BLESSURES SÉRIEUSES OU DES ACCIDENTS MORTELS.**

Prenez vos responsabilités au sérieux pour vous et pour les autres, et respectez les conseils de sécurité qui suivent :

- > Maintenez votre moto et votre système de suspension en parfait état de fonctionnement.
- > Portez des vêtements et des lunettes de protection et attachez toujours votre casque avant de démarrer.
- > Sachez vos limites et respectez-les.

L'amortisseur PODIUM X contient une charge d'azote. La partie chargée de l'amortisseur ne doit être ouverte que par un technicien FOX Racing Shox ou un professionnel qualifié.



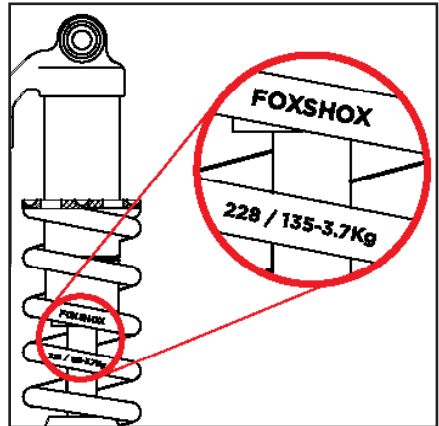
**IL EST DANGEREUX D'OUVRIER UN AMORTISSEUR SOUS PRESSION D'AZOTE ; CELA PEUT ENTRAÎNER DES BLESSURES SÉRIEUSES, VOIRE MORTELLES.**

## RÉGLAGE DU PODIUM X

### CHANGEMENT DES RESSORTS

1. Desserrez la bague de retenue et la bague de précontrainte de ressort jusqu'à ce que le ressort puisse circuler librement de bas en haut sur le corps.
2. Soulevez le ressort et retirez sa coupelle d'appui.
3. Faites coulisser le ressort hors du corps de l'amortisseur par-dessus l'extrémité de l'arbre (coillet/extrémité). Selon le modèle de moto, retirez les réducteurs pour déposer le ressort.
4. Orientez le nouveau ressort correctement (voir **ORIENTATION DU RESSORT** à la page suivante) et faites-le coulisser sur le corps de l'amortisseur.
5. Remplacez la coupelle de retenue du ressort sur l'amortisseur et sous le ressort, en veillant à ce que la fente ouverte située sur la coupelle repose bien sur la partie plate de l'extrémité du ressort.
6. Resserrez la bague de précontrainte d'environ quatre (4) tours pour compenser tout jeu du ressort sur la coupelle et la bague de précontrainte.
7. Réglez la précontrainte conformément à la section **RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTE DU RESSORT** à la page 7.

### LECTURE DE FLEXIBILITÉ DU RESSORT



**La flexibilité du ressort est imprimée directement sur le ressort de l'amortisseur. Le ressort illustré ici a une corde libre de 228 mm, et une flexibilité de 3,7 Kg/mm et une course de 135 mm.**

## ORIENTATION DU RESSORT

Lors du remplacement du ressort sur le corps de l'amortisseur, veuillez à ce que le ressort soit correctement orienté. L'espace dans la coupelle du ressort doit reposer sur la partie plate du ressort, et non sur le segment du ressort où celui-ci commence à se replier sous lui-même. Faites tourner le ressort ou la coupelle jusqu'à atteindre la bonne orientation.



**UN RESSORT MAL ORIENTÉ PEUT CONNAÎTRE UNE USURE PRÉMATURÉE, ENTRAÎNANT UNE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO, SUSCEPTIBLE D'OCCASIONNER UN GRAVE ACCIDENT.**

Les photos ci-dessous illustrent une orientation correcte et incorrecte du ressort :



**Le ressort doit reposer à plat sur la coupelle.**

## MONTAGE DU PODIUM X

Reportez-vous au manuel d'instructions de votre moto pour voir les outils nécessaires.

Pour le réglage de précontrainte du PODIUM X, vous aurez besoin des outils suivants : un long tournevis plat ou un poinçon, un marteau et un tournevis plat normal pour les réglages de compression/rebond.

1. Placez la moto sur un support.



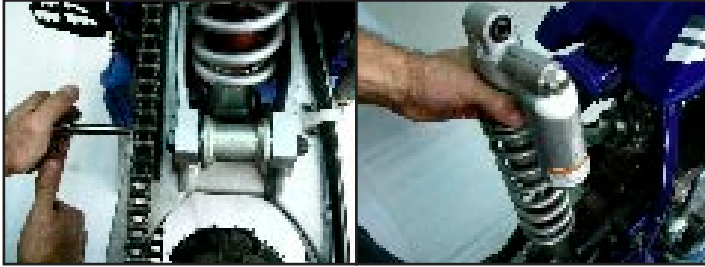
2. Selon ce qui est nécessaire, retirez la selle, les carters latéraux, le silencieux et le faux-cadre/boîte à vent de la moto. Reportez-vous au manuel d'instruction de votre moto pour les informations spécifiques sur l'accès de montage de l'amortisseur arrière.



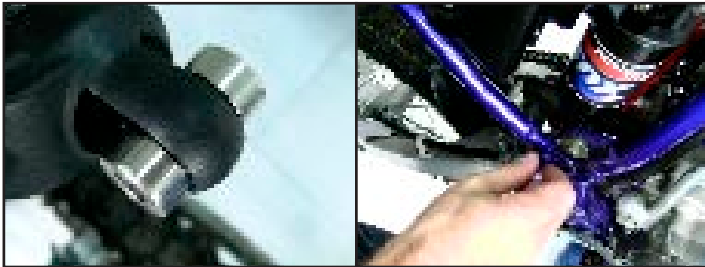
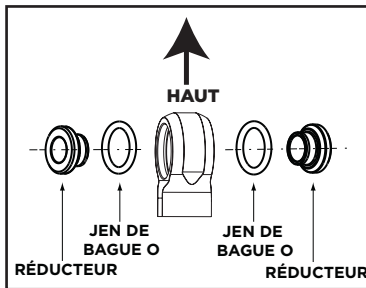
3. Retirez la visserie de montage haut et bas de l'amortisseur et retirez l'amortisseur.



**REPÉREZ BIEN L'ORIENTATION ET LA LARGEUR DES PIÈCES DE MONTAGE DE L'AMORTISSEUR, TELLES QUE LES CŒILLETS SUPÉRIEUR ET INFÉRIEUR OU LES MAILLONS D'ATTACHE. CELA VOUS SERA UTILE LORS DE L'INSTALLATION DE L'AMORTISSEUR PODIUM X ET DE SON RÉDUCTEUR & JEUX DE BAGUES EN O.**



4. Installez le PODIUM X, en veillant à ce que les réducteurs supérieurs et les bagues en O soient correctement positionnés (voir schéma ci-dessous).



**RM85 : LES COUPES DES MAILLONS DOIVENT ÊTRE ORIENTÉES VERS LES LIAISONS, SINON L'AMORTISSEUR PODIUM X NE POURRA PAS ÊTRE MONTÉ.**



**YZ85 : L'ORGANE DE RÉGLAGE DE REBOND DU PODIUM X DOIT ÊTRE ORIENTÉ VERS L'ARRIÈRE DE LA MOTO.**

5. Installez la visserie de montage supérieure et inférieure et réglez le couple conformément aux spécifications indiquées dans le manuel de l'utilisateur de votre moto.



**SI VOTRE APPLICATION SPÉCIFIQUE REQUIERT UN MONTAGE DE MAILLON PLUS BAS, IL EST RECOMMANDÉ DE DÉPOSER UNE GOUTTE DE LOCTITE® BLEUE SUR LE FILETAGE LORS DE L'INSTALLATION.**



6. Remplacez la selle, les carters latéraux, le silencieux et le faux-cadre/boîte à vent sur la moto.



7. Réglez la position avec pilote et la position à vide sur le PODIUM X comme l'indiquent les sections qui suivent.

### MESURE ET RÉGLAGE DE LA POSITION AVEC PILOTE

Pour obtenir les meilleures performances de votre PODIUM X, il est nécessaire d'ajuster la position. La position est la manière dont les chocs sont comprimés ou l'amortisseur « fléchit » lorsque vous vous asseyez sur la moto. Pour mesurer la position avec pilote, procédez de la manière suivante :

1. Sur une surface plate, placez la moto sur un support avec les roues décollées du sol, de manière à ce que la suspension arrière soit totalement déployée avant de mesurer **S1** à l'étape suivante. L'amortisseur doit être correctement installé.



**VEILLEZ À CE QUE LA SUSPENSION ET LES PIVOTS SOIENT LUBRIFIÉS ET EN PARFAIT ÉTAT DE MARCHÉ. DES PALIERS OU DES LIAISONS « GRIPPANT » DONNERAIENT DES MESURES IMPRÉCISES.**

2. Mesurez l'écart entre l'axe arrière et un point fixe sur les garde-boue latéraux au-dessus de l'axe. Repérez ce point à l'aide d'un autocollant ou d'un marqueur. **CE SERA LA MESURE #1** de la position avec pilote, la longueur déployée (**S1**). Voir la photo **S1** à la page suivante.
3. Retirez la moto de son support et asseyez-vous en position de conduite normale, avec votre équipement habituel et demandez à un assistant d'abaisser le siège ou le garde-boue arrière d'environ 1". Laissez la suspension revenir en position de départ.
4. Demandez à l'assistant de mesurer et de noter l'écart entre l'axe arrière et ce point fixe pour l'étape 2. **CE SERA LA MESURE #2** de la position avec pilote (**S2**). Voir la photo **S2** à la page suivante.

### S1 – S2 = POSITION AVEC PILOTE



S1

S2

- Consultez le tableau ci-dessous pour trouver la position avec pilote correspondante.
- Si la mesure de la position avec pilote est trop réduite**, réduisez la précontrainte du ressort (voir **RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTE DU RESSORT** à la page suivante), puis répétez l'étape 4 jusqu'à obtenir une position correcte.

**Si la mesure de la position avec pilote est trop importante**, augmentez la précontrainte du ressort (voir **RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTE DU RESSORT** à la page suivante), puis répétez l'étape 4 jusqu'à obtenir la position souhaitée.

RECOMMANDATION DE POSITION	Position recommandée	
Moto	Pilote (mm)	Libre (mm)
85cc suspension arrière	90	20-30
65cc suspension arrière	80	15-25
50cc/65cc suspension arrière (p.ex., KTM)	75	10-20
85cc roue super mini/big	95	20-30

### MESURE ET RÉGLAGE DE LA POSITION À VIDE

La position à vide ne doit être contrôlée qu'après avoir mesuré la position avec pilote ; elle permet de déterminer si la flexibilité du ressort est adaptée à votre poids. Si la position à vide est inférieure à la valeur recommandée, la flexibilité du ressort est trop faible – vous devez alors augmenter la flexibilité. Inversement, si la position à vide est supérieure à la valeur recommandée, la flexibilité est trop importante et vous devez la réduire.

Pour mesurer la position à vide, procédez de la manière suivante :

- Une fois l'amortisseur installé sur la moto et cette dernière placée sur un support (pour déployer complètement la suspension arrière), mesurez la distance entre l'axe arrière et un point fixe sur les garde-boue latéraux ou le garde-boue arrière au-dessus de l'axe. Repérez ce point à l'aide d'un autocollant ou d'un marqueur. Ce sera la **MESURE #1 DE LA POSITION À VIDE (F1)**. Voir la photo **F1** à la page suivante.
- Retirez la moto de son support et abaissez la selle ou le garde-boue arrière sur environ 1". Cela permet à la suspension de revenir à sa position neutre initiale.
- Mesurez la distance entre le centre de l'axe arrière et le point fixe mesuré à l'étape #1. Ce sera la **MESURE #2 DE LA POSITION À VIDE (F2)**. Voir la photo **F2** à la page suivante.

### F1 – F2 = POSITION À VIDE



4. Consultez le **TABLEAU DE RECOMMANDATION** de la page précédente pour trouver la position à vide recommandée.



F1

F2

5. Si la position à vide est en-dehors de la plage recommandée, modifiez la flexibilité du ressort.



**TOUS LES RESSORTS SONT DISPONIBLES CHEZ RACING SHOX. CONSULTEZ LES INFORMATIONS DE CONTACT AU RECTO DE LA PAGE DE COUVERTURE.**

### RÉGLAGE DE PRÉCONTRAİNTE DU RESSORT

1. À l'aide d'un tournevis plat ou d'un poinçon, faites tourner la bague de retenue de l'amortisseur PODIUM X dans le sens antihoraire (en regardant l'amortisseur depuis le haut), pour débloquer la bague de précontrainte. Vous devrez aussi utiliser un marteau pour aider le mouvement du tournevis ou du poinçon et desserrer la bague de retenue.
2. a. Tournez la bague de précontrainte dans le sens horaire pour augmenter la précontrainte.  
b. Tournez la bague de précontrainte dans le sens antihoraire pour réduire la précontrainte.
3. Après avoir défini la précontrainte adéquate, tournez la bague de retenue dans le sens horaire jusqu'à ce qu'elle bloque la bague de précontrainte. À l'aide du marteau, tapez sur le tournevis ou le poinçon pour serrer la bague de retenue.
4. Mesurez et réglez la position en suivant les étapes décrites à la section **MESURE ET RÉGLAGE DE LA POSITION AVEC PILOTE**, à la page 5.



**SI PLUS DE 5 TOURS COMPLETS SONT NÉCESSAIRES POUR OBTENIR UNE POSITION ADÉQUATE, RÉGLEZ UN TAUX DE COMPRESSION PLUS ÉLEVÉ.**

## RÉGLAGE PRÉCIS DU PODIUM X

Partez faire un tour à moto. Voyez comment se comporte l'arrière de celle-ci. Vous sentez parfois que la moto ne se comporte pas parfaitement bien, sans pouvoir dire, par exemple, si le problème tient à un trop faible amortissement ou à un trop fort taux de compression. Parfois, la différence est subtile.

Certaines différences sont en effet infimes. Si l'amortissement ne vous semble pas parfaitement au point, tâchez de voir au mieux quel changement pourrait l'améliorer, puis essayez. Si la conduite ne s'améliore pas, procédez à un autre changement dans le sens opposé. Continuez jusqu'à obtenir la meilleure sensation de conduite possible.

Les motards « testent » leurs amortisseurs de deux manières. La première consiste à manœuvrer l'amortisseur manuellement et à noter la résistance d'amortissement. La seconde consiste à appuyer sur l'arrière de la moto (selle ou garde-boue arrière). Ces tests sont certes utiles, mais assez limités. Ils ne tiennent en effet compte que d'un amortissement à faible vitesse et ne vous indiquent en rien comment l'amortissement se comporte à vitesse moyenne ou élevée. Il faut en tenir compte lors du réglage précis de vos amortisseurs. Ces tests ne permettent de noter que l'amortissement à faible vitesse, il est impossible de connaître la réaction à des vitesses plus élevées.

## RECOMMANDATIONS DE RÉGLAGE PRÉCIS

La variation dans la modification d'amortissement d'un clic à un autre est assez faible, ce qui permet d'effectuer un réglage précis. Mais une modification par un seul clic est difficile à percevoir. Fox recommande donc de procéder par deux clics à la fois. Si après le test, vous estimez que la compression est trop molle, tentez de la modifier par deux clics (sens horaire sur le réglage de compression). Si la compression vous paraît adaptée, le réglage est terminé. En revanche, si vous la jugez un peu trop dure, revenez d'un clic en arrière (sens antihoraire) ; elle devrait alors être adaptée.

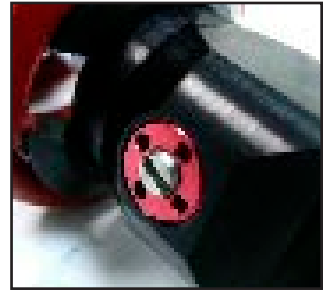
Ces recommandations s'appliquent à la fois à l'amortissement de rebond et de compression.



**POUR LE RÉGLAGE, LES DEUX RÉGLAGES DOIVENT ÊTRE REMIS EN POSITION NEUTRE EN LES FAISANT TOURNER DANS LE SENS HORAIRE ET EN COMPTANT LE NOMBRE DE CLICS JUSQU'À CE QUE LE RÉGLAGE SOIT EN BOUT DE COURSE. NE DÉPASSEZ PAS CETTE LIMITE.**

## AMORTISSEMENT DE REBOND

L'amortissement de rebond contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur revient en position de départ après avoir été compressé. Le réglage de rebond adéquat est une préférence personnelle et varie en fonction du poids du pilote, de son style de conduite et des conditions spécifiques. On considère en général que le rebond doit être aussi rapide que possible sans toutefois donner de coups ni désarçonner le pilote. La vis de réglage de rebond (photo de droite) se trouve à l'extrémité de l'arbre de l'amortisseur ; son réglage s'effectue au moyen d'un tournevis.



**VIS DE RÉGLAGE DE REBOND**

**Pour obtenir un rebond plus lent**, tournez la vis de réglage dans le sens horaire.

**Pour un rebond plus rapide**, tournez dans le sens antihoraire.

### PROBLÈMES D'AMORTISSEMENT DE REBOND

Symptôme	Solution
- Cabrage - Amortissement trop dur	Régler un rebond plus lent
- Talonnage répétitif - Broutage	Régler un rebond plus rapide

### Symptômes de trop fort amortissement de rebond

L'arrière a tendance à vriller ou à glisser dans des virages serrés damés remplis de petites bosses — en particulier dans des virages bombés « ondulés ». L'arrière glisse trop lors du freinage sur des sections ondulées — entraînant un manque de puissance de freinage. Faible traction de roue arrière lors d'une accélération sur des petites bosses à répétition (ondulations).

L'arrière devient dur et difficile à contrôler sur des bosses moyennes ou larges à grande vitesse. Les premières bosses de la série ne semblent pas mauvaises, mais ensuite, l'arrière devient dur et commence à sauter.



**UN AMORTISSEMENT EXCESSIF EMPÊCHE LA ROUE DE SE DÉPLOYER SUFFISAMMENT VITE AVANT LA BOSSE SUIVANTE (TALONNAGE). APRÈS LA 5ÈME OU 6ÈME BOSSE, VOUS NE DISEPOSEZ PLUS QUE D'UNE COURSE MINIMALE.**

## Symptômes de trop faible amortissement de rebond

Ces symptômes sont similaires à ceux de la section précédente : une tendance à glisser dans des virages ondulés et un faible freinage dans des sections ondulées. La différence est ici que l'arrière de la moto rebondit trop fortement, alors qu'avec un trop fort amortissement, il offre une faible traction. Trop de rebonds, en particulier lors du freinage en pente avec de petites bosses ou présentant une surface ondulée.

L'arrière se soulève lorsque franchissez de grandes bosses à grande vitesse. Ce soulèvement est surtout notoire sur des pentes raides présentant de fortes bosses. De même, l'arrière de la moto peut se soulever après le passage d'une bosse.



**L'AMORTISSEUR SE DÉPLOIE TROP RAPIDEMENT S'IL NE DISPOSE PAS D'UN AMORTISSEMENT SUFFISANT POUR CONTRÔLER LA FORCE D'EXTENSION DU RESSORT.**

## AMORTISSEMENT DE COMPRESSION

L'amortissement de compression contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur se comprime lorsqu'il rencontre une bosse. Le réglage de compression correct est une préférence personnelle et varie en fonction du poids du pilote, du style conduite et des conditions. Pour tourner la vis de réglage de compression, utilisez un tournevis.

**Pour une compression plus forte**, tournez le réglage dans le sens horaire.

**Pour une compression moindre**, tournez dans le sens antihoraire



**VIS DE RÉGLAGE DE COMPRESSION**

### PROBLÈMES D'AMORTISSEMENT DE COMPRESSION

Symptôme	Solution
- Conduite dure	Régler une compression moindre
- Ecrasement	Régler une compression supérieure

### Symptômes d'un trop fort amortissement de compression

L'arrière est dur sur de petites bosses. L'amortisseur semble rester rigide au lieu d'absorber les chocs. Se remarque en particulier sur des bosses en pente.

L'avant est dur à grande vitesse sur des bosses de taille moyenne à grande. L'amortisseur reste trop rigide et n'a pas une course suffisante pour absorber les bosses. Il ne s'écrase pratiquement jamais, même après les plus grandes bosses.

### Symptômes d'un faible amortissement de compression

L'amortisseur s'écrase sur des bosses de taille moyenne et après avoir franchi des fossés profonds et réguliers ou des parties montants d'ornières de sable profondes.

A grande vitesse, l'avant prend les bosses de taille moyenne en douceur, mais s'enfoncé trop facilement sur de grandes bosses. Il s'écrase également trop facilement après un saut et à grande vitesse après le franchissement d'une bosse de grande taille, soulevant l'arrière violemment.

## INSPECTION ET ENTRETIEN DU PODIUM X

Une inspection et un entretien adéquats sont essentiels au maintien des bonnes performances et de la durabilité de votre amortisseur FOX PODIUM X. De plus, ils vous évitent les maux de tête et toute défaillance ultérieure de votre matériel, sans parler des mauvaises performances en course et de votre absence des Podiums.

Nettoyez votre PODIUM X avant et après chaque utilisation pour assurer des performances optimales, en utilisant un détergent doux et un chiffon pour retirer tous les débris de votre amortisseur. Veillez à bien nettoyer la partie située sous l'amortisseur de fin de course.

Outre le fait de nettoyer l'amortisseur lui-même, inspectez également les parties suivantes avant chaque utilisation de la moto. Observez la photo ci-dessous pour bien repérer l'emplacement de chaque pièce :

**#1** : vérifiez l'usure excessive ou les détériorations des réducteurs et des bagues en O.

**#2** : vérifiez la présence d'éventuels dommages sur le réservoir.

**#3** : vérifiez toute trace de fuite ou de détérioration de l'axe du piston.

**#4** : vérifiez tout signe de détérioration du ressort et du corps de l'amortisseur.

**#1 & #5** : vérifiez les points de montage de la moto et de l'amortisseur et assurez-vous que tous les boulons sont correctement serrés.



**VOTRE AMORTISSEUR PODIUM X EST CHARGÉ D'AZOTE. UN MATÉRIEL SPÉCIAL EST NÉCESSAIRE POUR ACCÉDER ET MODIFIER LA CHARGE D'AZOTE.**



**DANS LE CAS PEU PROBABLE OÙ VOUS DEVRIEZ RETIRER VOTRE AMORTISSEUR PODIUM X, CONTACTEZ FOX RACING SHOX POUR QUE DES MESURES SPÉCIALES SOIENT PRISES.**



---

## NOTES DE RÉGLAGE :



# GUIDE DE RÉFÉRENCE RAPIDE

## PODIUM X

### termes utilisés

#### SUSPENSION

- > **Compression** : course vers le bas de la suspension. Actions qui rapprochent les extrémités de l'amortisseur.
- > **Amortissement de compression** : résistance à l'amortissement de l'huile ressentie lorsque l'on tente de comprimer l'amortisseur.
- > **Amortisseur à émulsion** : amortisseur sans IFP (Internal floating Piston) séparant l'huile de l'azote.
- > **Ecart de cadre** : distance entre le cadre et les autres pièces mobiles, comme l'amortisseur.
- > **Course négative** : distance d'extension de la suspension ou de l'amortisseur depuis la hauteur statique. Appelée également « position à vide ».
- > **Précontrainte** : force initiale sur le ressort. La précontrainte est utilisée pour régler la position avec pilote.
- > **Hauteur de conduite** : position de base de la moto lorsque le pilote est assis. Mesurée habituellement du sol à un point quelconque du cadre.
- > **Rebond** : force nécessaire pour déployer l'amortisseur ou la suspension. Se réfère également au déploiement de la suspension.
- > **Amortissement de rebond** : résistance de l'huile qui commande la vitesse à laquelle l'amortisseur se déploie après sa compression.
- > **Position avec pilote** : montant de la compression de l'amortisseur lorsque le pilote est assis sur la moto en position normale de conduite. Se mesure avec une personne maintenant la moto debout.
- > **Position à vide** : montant de « l'enfoncement » de la moto en cours de route. Mesurée habituellement entre le sol et un point sur le cadre, ou à la course de l'amortisseur et sans pilote sur la moto.
- > **Course** : distance parcourue par l'amortisseur.
- > **Distance** : montant de la compression de l'amortisseur, mesurée à l'œil.
- > **Course de roue** : distance parcourue par la roue lorsque la suspension effectue l'intégralité de sa course

#### PILOTAGE

- > **Talonnage** : la moto talonne lorsque la suspension atteint la limite de sa course et arrête son mouvement descendant.
- > **Cabrage** : coup pour le pilote après un saut.
- > **Broutage** : petites cahots similaires aux cahots de freinage avant un angle ou une berne. Fait souvent référence à la dureté ressentie lors du passage sur de petites bosses faiblement espacées.
- > **Evanescent** : perte lente d'amortissement par suite de la chaleur.
- > **Bourrage** : lorsque l'amortisseur ne revient suffisamment vite pour absorber la bosse suivante dans une série de bosses.
- > **Plantage** : fort impact causé par une bosse à bord droit.
- > **Cabrage** : lorsque l'arrière de la moto « s'affaisse » par suite d'un transfert de poids ou des forces cinématiques.
- > **Friction au démarrage** : force initiale devant être surmontée pour lancer la course de la suspension.
- > **Déploiement** : lorsque la suspension est entièrement déployée.

#### AMORTISSEUR

- > **Oeillets** : à chaque extrémité de l'amortisseur, la ou celui-ci est fixé sur la moto.
- > **Taux de compression** : force nécessaire pour comprimer un ressort d'un pouce. Mesuré en lb/in ou en kg/mm.
- > **Vannes** : se réfère à la combinaison de cales ou clapets d'amortissement sur la face du piston utilisée pour obtenir une caractéristique de conduite particulière.

### intervalles d'entretien

- > **avant chaque utilisation** : nettoyez la poussière et les débris présents sur l'extérieur de l'amortisseur
- > **une fois par mois** : vérifiez les coupelles de retenue des amortisseurs
- > **une fois par an** : nettoyez et vérifiez les amortisseurs. Voir la section **INSPECTION ET ENTRETIEN DU PODIUM X** à la page 9 de ce manuel.
- > **à chaque saison de course** : faites remonter l'amortisseur par un technicien agréé FOX ou par FOX Racing Shox

### outils et fournitures

- > Tournevis plat
- > Grand tournevis à tête cruciforme
- > Cliquet
- > Kit de remontage
- > Huile FOX Light Racing

803-00-128  
025-05-001

### informations de contact

FOX Racing Shox  
130 HANGAR WAY WATSONVILLE, ca 95076  
USA  
Tél. : 1.831.274.6500  
Amérique du Nord : 1.800.FOX.ShOX (369.7469)  
fax : 1.831.768.7026  
E-mail : mcyca@Foxracingshox.com site web : www.Foxracingshox.com  
Heures de bureau : du lundi au vendredi, de 8h00 à 17h00p.m. PST

### méthode de paiement & envoi

Visa, Mastercard, chèque  
  
FOX Racing Shox utilise le service terrestre UPS aux Etats-Unis.

### avis de non responsabilité

FOX Racing Shox ne saurait être tenu pour responsable de tout dommage occasionné à des tiers par suite de la conduite, du transport ou de toute autre utilisation de votre amortisseur PODIUM X. Si votre amortisseur venait à se rompre ou à mal fonctionner, la seule responsabilité de FOX Racing Shox consiste à réparer ou remplacer cet amortisseur en vertu des conditions stipulées dans les clauses de la garantie de ce manuel.

### exclusions spécifiques de garantie

- > Pièces remplacées par suite de l'usure normale et/ou de la maintenance de routine
- > Pièces soumises à une usure normale et/ou à une maintenance de routine
- > Paliers
- > Joints (après expiration de la période de garantie de 90 jours)
- > Liquides de suspension
- > Dommages dus à un accident

### garantie

La période de garantie d'usine de votre amortisseur est d'un an (deux ans pour les pays de l'UE) à compter de la date d'achat de l'amortisseur ou de la moto, une copie du reçu original d'achat doit accompagner tout amortisseur pour toute demande d'entretien sous garantie. La garantie est à l'entière discrétion de FOX Racing Shox et ne couvre que les pièces défectueuses et la main d'œuvre. La durée de la garantie et la législation varient d'un Etat à l'autre et/ou d'un pays à l'autre.

Les pièces, les composants et les organes soumis à une usure normale ne sont pas couverts par la garantie.

FOX Racing Shox se réserve le droit de toute décision relative à la garantie.

### exclusions générales de garantie

- > Installation de pièces ou d'accessoires non équivalents à des pièces FOX Racing Shox d'origine.
- > Usure anormale, négligence, abus et/ou utilisation non conforme
- > Accident et/ou dommage dus à un choc
- > Modification des pièces d'origine
- > Absence de maintenance adéquate
- > Dommages dus à l'envoi ou perte (une assurance est recommandée)
- > Dommage intérieur ou extérieur dû à des rochers, un accident ou une mauvaise installation
- > Vidange ou entretien non effectué par FOX Racing Shox ou par un agent d'entretien agréé

### garantie de valve

S'il apparaît qu'un PODIUM X nécessite un changement de valve au cours des 90 premiers jours, FOX procède au remplacement de cette valve gratuitement pour le client d'origine. Le client doit suivre la procédure de la Politique d'entretien ci-dessous et supporter les frais d'envoi à et en provenance de FOX Racing Shox. Sauf indication contraire, FOX Racing Shox retourne les amortisseurs via UPS ground Service.

### politique d'entretien

- > FOX Racing Shox prévoit une période d'entretien de 5 jours ouvrables, qui peut varier.
- > Demandez un Ra (autorisation de retour) et l'adresse d'envoi à FOX Racing Shox au 800.FOX.SHOX. En-dehors des Etats-Unis, contactez le centre international d'entretien.
- > Indiquez clairement le numéro Ra et l'adresse de renvoi sur l'extérieur de l'emballage et envoyez à FOX Racing Shox (voir information de contact ci-dessus) ou à votre centre international d'entretien, frais d'envoi prépayés par l'expéditeur.
- > Une preuve d'achat de l'huile est nécessaire à des fins de garantie.
- > Description du problème, informations sur la moto (constructeur, année et modèle), type de produit FOX et adresse de renvoi avec numéro de téléphone pendant la journée.

© FOX FACTORY 2003 | P/N: 605-00-062

**FOX FACTORY INC**  
130 HANGAR WAY  
WATSONVILLE, CA  
95076

TÉLÉPHONE **800.FOX.SHOX** FAX **831.768.7026** EMAIL **MCYC@FOXRACINGSHOX.COM**

**WWW.FOXRACINGSHOX.COM**