

クイック・レファレンス・ガイド

<p>専門用語の定義</p>	<p>40 RC2 + 40 R</p> <ul style="list-style-type: none"> > トラベル量：フォークの圧縮総量。 > サグ：通常の乗車ポジションで自転車に乗った際のフォークの圧縮量。 > 圧縮ダンピング：フォークの圧縮レートを制御します。 > リバウンド・ダンピング：フォークの伸張レートを制御します。 > プレロード：スプリングにかかる初期の力の量。 > スプリングレート：スプリングを1インチ圧縮するのに必要な力。 	
<p>メンテナンスの間隔</p>	<ul style="list-style-type: none"> > 各走行前のチェック：表面の洗浄と乾燥 > 25時間ごと：ダストワイパーの汚れを取り、点検 > 100時間ごと：構造上の点検を行なう > 走行200時間ごと、または年に一度：プッシングの点検/オイル交換 	
<p>ツールおよび備品</p>	<ul style="list-style-type: none"> > ゴーグル > バケツ/受け皿 > ペーパータオルおよび布切れ > プラスチック面のあるハンマー/マレット > トルクレンチ (in-lb / N-cm) > FOX サスペンション液 1 qt. (946 ml) ボトル、 7 wt. FOX P/N: 025-03-004 > 32mmの6ポイントのソケット > 10mmのオープンエンドまたはソケット > 15mmのオープンエンドまたはソケット > 5 mmのヘクサキー > 2 mmのヘクサキー > cc または mL 単位の計量容器の計量容器 	
<p>トルク値</p>	<ul style="list-style-type: none"> > トップキャップ：165 in-lb (1864 N-cm) > 左側低部のナット：50 in-lb (565 N-cm) > 右側低部のナット：50 in-lb (565 N-cm) > クラウン・ピンチボルト：60 in-lb (339 N-cm) > 軸および軸ピンチボルト：19 in-lb (215 N-cm) > リバウンド調節ノブ：11 in-lb (124 N-cm) > 高低速圧縮調節ノブ (RC2のみ)：4 in-lb (45 N-cm) 	
<p>オイル量</p>	<ul style="list-style-type: none"> > ダンパー：71cc > ダンパー・パス：40cc > スプリング/プッシング：40cc 	
<p>免責事項</p>	<p>FOX Racing Shox は、お客様のフォークまたは自転車の走行、移送、その他の使用によってお客様あるいは他者に発生した損害について責任を負いません。お客様のフォークが故障または正常に作動しない場合でも、FOX Racing Shox は、本マニュアルの保証事項の規定に従ったお客様のフォークの修理または交換を超える一切の責任または義務を負わないものとします。</p>	<p>保証に関する特別免責事項</p> <ul style="list-style-type: none"> > 通常の使用による摩耗および損傷、または通常のメンテナンスによって交換された部品。 > 通常の使用により摩耗、損傷する部品、および通常のメンテナンスを要する部品。 > 乱暴な使用により損傷を受けた部品。 > プッシング > シール (90日間のシールの保証有効期限後) > サスペンション液
<p>保証書</p>	<p>お買い上げのフォークの工場保証期間は、自転車またはフォークをお買い上げになった日から1年間 (EC加盟国のお客様は2年間) とさせていただきます。保証サービスをお受けになる場合には、フォークをご購入時の元のレシートが必ず必要となります。保証に関しては、FOX Racing Shox がすべての決定権を有し、故障の原因となった材料および技術料のみをカバーします。保証期間および規約については、州あるいは国で異なることがあります。</p> <p>また、お買い上げのフォークのシールについては、ご購入の日から90日間が対象期間となります。90日の有効期間後は、通常の磨耗および消耗部品と見なされ、保証の対象外となります。</p> <p>通常の使用により摩耗、亀裂を起こす部品、コンポーネント、アセンブリに関しては、本保証の対象外となります。最終的な保証の決定権は、FOX Racing Shox が保持するものとします。</p>	<p>保証に関する一般免責事項</p> <ul style="list-style-type: none"> > 純正 FOX Racing Shox 部品と同等の品質を持たないパーツまたはアクセサリーの取り付け。 > 無理な引っ張り、放置、乱暴な取り扱いや誤用。 > 事故または衝突による破損。 > オリジナル・パーツの改造。 > 適切なメンテナンスを怠った場合。 > 輸送時の破損、紛失 (全額保障の輸送保険への加入をお勧めします)。 > 不適切なケーブル設置、岩石、衝突、あるいは不適切な取り付けにより発生した外部または内部の破損。 > オイル交換またはサービスは、FOX Racing Shox または認定サービスセンターでは行ないません。
<p>保証説明</p>	<ul style="list-style-type: none"> > FOX Racing Shox は、場合により所要時間は異なりますが、保証対象の作業を48時間以内に完了します。 > 800.FOX.SHOXへ電話し、FOX Racing Shox に RA (返品確認) 番号と返送先住所をお尋ねください。米国外のお客様は、担当地域の国際サービスセンターにご連絡ください。 > R.A. (返品確認) 番号および返送先をパッケージの外側に明記の上、対象製品を FOX Racing Shox あるいはお近くの国際サービスセンターにお送りください (なお、返送料金はお客様の負担となります)。 > 保証を受ける場合には、製品ご購入時の領収書が必要となります。 > パッケージ内には、問題点、自転車に関する情報 (製造メーカー、製造年月日、モデル)、FOX 製品のタイプ、スプリングレートおよび送り先の住所と昼間の連絡先電話番号を記載した紙をお入れください。 	
<p>連絡先</p>	<p>FOX Racing Shox 130 Hangar Way Watsonville, CA 95076 USA 電話北米：1.831.274.6500 1.800.FOX.SHOX (369.7469) ファックス：1.831.768.9312 Eメール：service@foxracingshox.com ウェブサイト：www.foxracingshox.com 営業時間：月・金 太平洋標準時間午前8時～午後5時</p>	<p>支払いおよびお届け方法</p> <p>Visa、Master カード、小切手がご利用頂けます。</p> <p>FOX Racing Shox は米国内のお客様に対し UPS Ground サービスで出荷しています。</p>

目次

クイック・リファレンス・ガイド	92
このたびは、当社のサスペンション部品をお買い上げいただき、ありがとうございます。	95
安全事項	95
重要安全情報	95
FOX 40 の取り付け方法	96
タイヤサイズ	97
ディスクブレーキの取り付け方法	98
フォークの用語	99
サグの設定	99
スプリングのチューニング	100
コイルスプリングの取り替え	100
リバウンド調節	101
高速圧縮調節 (Rc2 のみ)	101
高速圧縮調節器の「ブースト」機能 (RC2 のみ)	102
低速圧縮調節 (RC2 のみ)	102
油圧ボトムアウトシステム	102
各走行前点検	102
トラベル量の変更	103
メンテナンスの間隔	104
シールおよびフォームリング	104
シールおよびフォームリングに関するサービス	104
構造上の点検	105
アッパーチューブ	105
クラウン	105
ローアーレグ	105
ブッシングのテクノロジーと検査	105
ショールームテスト	105
実地テスト	105
オイル交換	106
チューニング時の注意事項	108
外国語版	
フランス語	20
イタリア語	38
オランダ語	56
スペイン語	74
日本語	92
国際サービスセンター	112

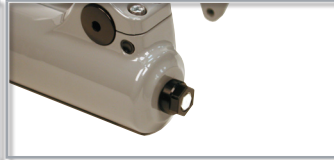


は、これに従わない場合には、致命的になりかねない重傷またはお買い上げのフォークに激しい損傷
す危険性がある情報を意味します。



は、一見わかりにくい、または問題が起きた際に役立つ情報を意味します。

	RC2	R.
トラベル量	8 インチ (203mm)。 6 インチ (152mm) まで 1/2 インチ (12mm) 単位で内部調節可能	
機能	<ul style="list-style-type: none"> > コイルスプリングのプレロード > リバウンド > 低速圧縮 > 高速圧縮 > 位置検出ダンパー > 内部調節可能なトラベル 	<ul style="list-style-type: none"> > コイルスプリングのチューニング > リバウンド > 位置検出ダンパー > 内部調節可能なトラベル
調整	<ul style="list-style-type: none"> > リバウンド：ノブ (赤色) > プレロード：ノブ (青色) > 高速圧縮：大きいダイヤル (青色) > 低速圧縮：小さいダイヤル (青色) 	<ul style="list-style-type: none"> > リバウンド：ノブ (赤色) > プレロード：ノブ (青色)



レーザーエッチングされたアルミ製プレロード調節器

最適化された Easton EA70 ステアラー

レーザーエッチングされたアルミ製リバウンド調節器

変造 7050-t6 アルミ製アッパーおよびローワークラウン

トラベル内部調整システム

チタン製コイルスプリング

高剛性ウェットドラス構造のフォークブレース

ディスクブレーキホースガイド



保護キャップ
(rc2のみ)

ダウンヒル用ディスクブレーキタブ

20 mm の通過軸

高低速圧縮調節 (RC2 のみ)



このたびは、当社のサスペンション部品をお買い上げいただき、ありがとうございます。

この度は、FOX 40をお選びいただき、ありがとうございます。本製品は、世界有数のサスペンションフォークとして知られています。FOX Racing Shoxの全製品は、カリフォルニア州サンタクルーズで、業界屈指のスペシャリストによって設計、テスト、製造されています。

FOX Racing Shox製品を取り付ける際には、最高の性能を発揮できるようフォークを正確にセットアップしてください。このマニュアルでは、フォークのセットアップとメンテナンス方法をステップごとに説明しています。また後日、アフターサービス、保証を受ける際のお買い上げ証明としてレシートが必要となりますので、本マニュアルと共に保管することをお勧めします。

メンテナンスに関する詳細な説明は、Fox サービスマニュアルの該当製品の項目をご覧ください。このマニュアルでは、ステップごとの精密な点検修理作業の説明を、意図的に行なっていません。精密な点検修理作業は、FOX Racing Shoxあるいは認定FOX Racing Shox サービスセンターで行うことをお勧めしています。

安全事項

- > お手持ちの自転車およびサスペンションシステムを、常に最高の状態に維持してください。
- > 走行時には、体を保護する服、目を保護するためのゴーグル、ヘルメットを常に着用してください。
- > ご自身の限界を知り、その範囲内で走行します。
- > 国際マウンテンバイク協会のトレイル規則に従います。詳しくは、www.imba.comをご覧ください。
 1. オープントレイルのみを走行します。
 2. トレースを残さないようにします。
 3. 自転車を制御します。
 4. トレイルでは、常に道を譲ることを心掛けます。
 5. 動物を愛護します。
 6. しっかりと計画を立てます。

重要安全情報

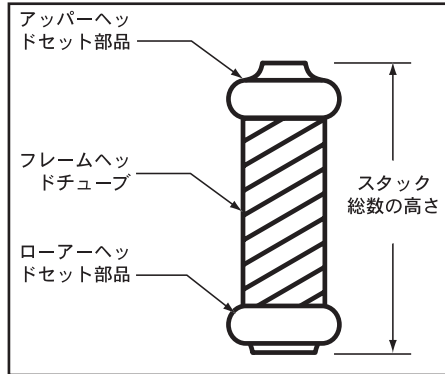
- > 自転車の乗車前には、必ずブレーキが正しく取り付けられ調整されているかどうか確認します。ブレーキが正しく取り付けられていなかったり、正しく調整されていなかったりすると、乗り手に重度あるいは致命的な傷害を引き起こすことがあります。ブレーキは、FOX 40への装着用に各メーカーが設計したディスクブレーキのみを使用します。"V スタイル"ブレーキは、FOX 40には使用できません。ブレーキケーブルやブレーキ収納部をステムに通さないでください。
- > フォークからオイルが漏れていたたり、上下に激しく動いたり、異常なノイズを発する場合は、直ちにFOX Racing ShoxまたはFOX Racing Shoxの正規サービスセンターに連絡してください。その状態で引き続きフォークを使用すると、コントロールを失い、重度あるいは致命的な傷害を引き起こすことがあります。スプリングの音、オイルが流れる音、小さいクリック音などは異常ではありません。
- > FOX Racing Shox 部品だけを使用してください。FOX 40にアフターマーケット部品（非純正部品）を使用すると、保証が無効になります。アフターマーケット部品を使用すると、構造上の不具合が生じ、その結果、コントロールを失い、重度あるいは致命的な傷害を引き起こすことがあります。
- > ドロップアウト部分でフォークを固定するよう設計されたキャリアに自転車を固定させる場合は、自転車がどちら側にも傾かないよう十分注意する必要があります。ドロップアウト付きの自転車をキャリアに固定した状態で傾けると、フォークに構造上の損傷を与える場合があります。フォークが自転車のキャリアの通過軸取り付け部分でしっかり固定され、リアホイールも正しく固定されていることを確認します。4個の軸ピンチボルトを自転車のキャリアに取り付ける際に、仕様書のトルク値になるように締めます。自転車がキャリアに固定された状態で傾いたり、キャリアから落ちた場合は、正規ディーラー、認定サービスセンター、またはFOX Racing Shoxの検査を受けるまで乗車しないでください。フォークレグやドロップアウトに問題があると、コントロールを失い、重度あるいは致命的な傷害を引き起こすことがあります。
- > FOX 40にはオンロード用のリフレクターは含まれていません。FOX 40は競争用オフロード走行およびレース用に設計されています。このフォークを一般道路の走行に使う場合は、米国消費者製品安全委員会 (CPSC) の規定に準拠する適切なリフレクターを取り付ける必要があります。
- > FOX 40にはクラウン/ステアラーアセンブリがあります。これらの部品は、一回の精密圧入加工によってアセンブリにプレスされます。これらのどの部品を交換する場合にも、新しいアセンブリ一式が必要となります。ステアラーをクラウンから外したり交換したりすることは避けてください。また、溝なしのステアラーに溝を付けしないでください。このクラウン/ステアラーアセンブリを改造すると、乗り手が自転車コントロールを失い、重度あるいは致命的な傷害を引き起こすことがあります。

Fox 40 の取り付け方法

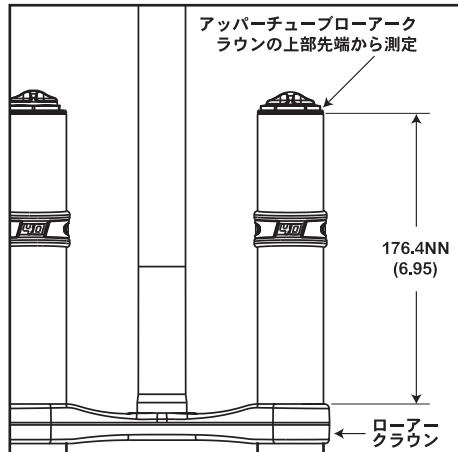
ヘッドセットチューブの寸法に合わせるため、Fox 40には2種類のアップークラウンサイズがあります。スタック総数の高さを測り（下記の図を参照）、適切なアップークラウンサイズを決めます。

スタック総数の高さが 90 ~ 165 mm の場合は、Fox 40 は小～大のアップークラウンにします。

スタック総数の高さが 165 ~ 181 mm の場合は、Fox 40 は特大のアップークラウンにします。



FOX 40 は、正規の自転車整備士が取り付けできるようにしてください。フォークを間違えて取り付けると、コントロールを失い、重度または致命的な障害を引き起こすことがあります。Fox 40 はローークラウンをアップークラウン上部先端から 176.4 mm 下に設定して組み立てられます。ローークラウンポジションは、ボトムアウトの際にクラウンの下部先端と、2.80 インチ (71mm) のタイヤの上部先端との間に、6mm のクリアランスができるように設定します。ローークラウンのポジションは変更しないでください。



1. フォークの取り外しとクラウンレースの取り付け方法：修理スタンドに自転車を置きます。自転車から、現在取り付けられているフォークを取り外します。クラウンレース取り外しツールで古いフォークからクラウンレースを取り外し、クラウンレース設定ツールで新しいFOX 40に取り付けます。クラウンレースは、ローークラウンの上部表面にしっかりと固定されるようにします。



ステアラーに切れ目や溝がある場合は、クラウン/ステアラーアセンブリを交換する必要があります。切れ目や溝があると、ステアラーに修理不能の故障が生じ、コントロールを失い、その結果、重度または致命的な障害を引き起こすことがあります。

2. **ステアラーを適切な長さに切る**：ヘッドセット部品すべてとアッパークラウンで自転車にフォークを取り付けます。アッパークラウンの深いポケット側が自転車の下向きになります。ヘッドセットのゆるみをなくし、5mmのヘックスレンチでアッパークラウンにステアラーピンチボルトを軽く締めます。ステアラーにヘッドセットスパーサー（必須ではありません）とステムを取り付け、ステムピンチボルトを軽く締めます。ステムの上部先端でステアラーにスクライブで印をつけます。自転車から **Fox 40** を取り外し、ステアラーを印の3mm下で切ります。この3mmのクリアランスがあることで、ステムキャップがヘッドセットに軽く締まる余地が生まれ、ゆるみがなくなります。平型ヤシを使って、新しく切ったステアラー内外の上部先端のバリを取り除きます。
3. **星状のつばが付いたナットとステアリング止めバンパーの取り付け**：星状のつば付きナット取り付けツールで、同ナットをステアラーの上部先端から4～8mm下に取り付けます。各アッパーチューブにステアリング止めバンパーを一つずつ取り付け、アッパーチューブの中ほどに設置します。
4. **自転車にフォークを取り付ける方法**：すべてのヘッドセット部品とアッパークラウンと共に、**FOX 40** を自転車に取り付けます。ステム、ステムキャップ、M6 ステムキャップボルトを取り付けます。アッパークラウンボルトを3つとも緩め、ヘッドセットステムキャップボルトを軽く締めてシステムのゆるみをなくし、抵抗のない状態で自由に回転するようにします。5mmのヘキサキーソケットとトルクレンチを使い、3つのアッパークラウンボルトすべて（下図参照）を60 in-lbまで締めます。4つのローアークラウンボルト（下図参照）のトルクが60 in-lbになっているようチェックします。ピンチボルトを締め過ぎないように注意してください。過剰なトルクで締めすぎると、ボルトの損傷、クラウンの破砕、溝の破損、フォークの故障やコントロールの喪失につながり、重度あるいは致命的な傷害を引き起こすことがあります。

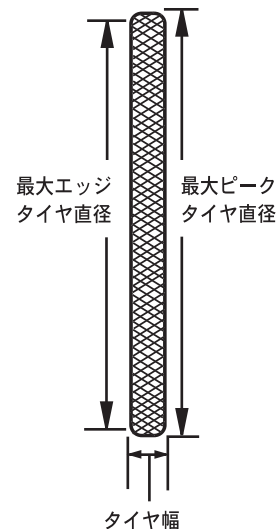
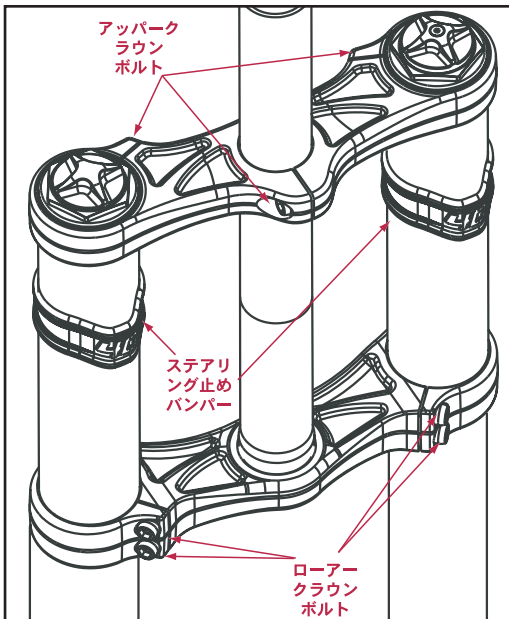
タイヤサイズ

- 5a. **FOX40** は幅 2.80 インチ（71mm）までのタイヤに使用できます。26 x 2.60 インチ（660 mm x 66 mm）以上のタイヤに対しては、以下の方法でクリアランスチェックを行う必要があります。タイヤをリムに取り付けて空気を入れ、以下の3つの長さを測定します。

最大ピークタイヤ直径 =	694 mm	= 27.3 インチ
最大エッジタイヤ直径 =	670 mm	= 26.4 インチ
最大タイヤ幅 =	71 mm	= 2.80 インチ



上記の最大値を1つでも超えるタイヤは使用しないでください。上記の最大値を超えるタイヤの使用は、重度または致命的な傷害を引き起こす原因となるので、お勧めできません。



5b. 前輪の取り付け方法：

- a. ローアーレグの4つの軸ピンチボルトを5mmのヘキサキーレンチで緩めます。
 - b. 軸を、5mmのヘキサキーレンチで左回りに回して緩め、取り外します。
 - c. 前輪をドロップアウトに取り付け、軸をローアーレグに取り付けます。
 - d. ッグに、軸を5mmのヘキサキーレンチで右回りに回して軽く締め続け、19 in-lb (215 N-cm)のトルク値になるまで締めます。
 - e. 左側のドロップアウトピンチボルト2つを、19 in-lb (215 N-cm)のトルク値で締めます。
 - f. 自転車のフォークを2、3回圧縮し、右側のドロップアウトをフロートさせ、摩擦の低いポイントに安定させます。右側のドロップアウトピンチボルト2つを215 N-cmのトルク値で締めます。
6. ハンドルバーをまっすぐに設定して、ステムボルトをトルクで締める方法：自転車を地面に置いて、またがり、ハンドルバーを前輪に対してまっすぐ設定します。ステムピンチボルトを締め、ステムメーカーのトルク指定値に従ってネジを締めます。ハンドルバーピンチボルトが、ステムメーカーのトルク指定値に従って締められているかを、確認します。
 7. ステアリング止めバンパーの位置調節方法：アッパーチューブにおけるステアリング止めバンパーの高さと角度を回転角度が最大になるように調節し、クラッシュの際にフレームやアッパーチューブがへこまないようにします。フレームチューブの形や大きさによっては、バンパーの高い部分を使ってフレームチューブに接触させる必要があるかもしれません（97ページの図を参照）。

ディスクブレーキの取り付け方法

8. ディスクブレーキの取り付け方法：Fox 40は、ディスクロータサイズが160 - 205 mmのディスクブレーキへの使用のみを前提に国際XCディスクブレーキボルトパターンを用いて設計されています。Fox 40にはXCまたはDH機械あるいは油圧式ブレーキシステムを使用できます。

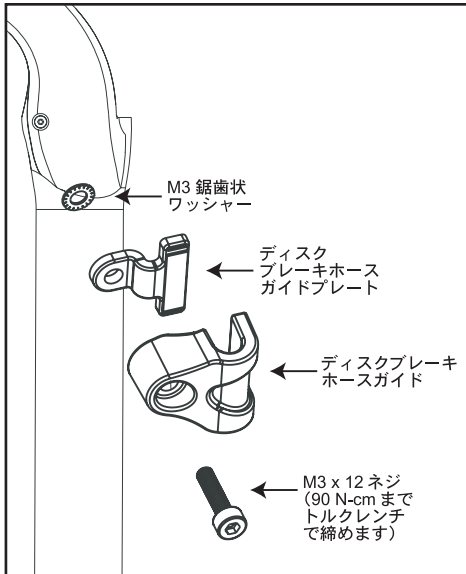


絶対にローアーレグを改造したり、カンチレバーリムブレーキを使用したりしないでください。

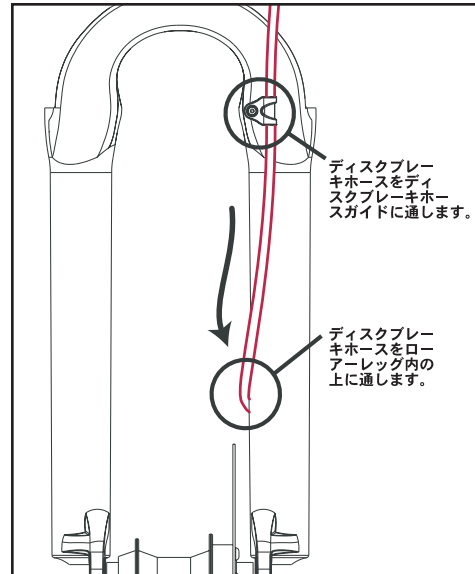
Fox 40 ディスクボルトパターンには、下記を使用します。

- XC キャリパー
- 国際XC搭載パターンのXC キャリパー搭載
- DHサイズローター（外径200～205mm）

- a. DHディスクブレーキシステムを、ディスクブレーキメーカーの指定に従って取り付けます。ネジやボルトはすべて、メーカーの推奨値に従って締めるようにします。適切な取り付け手順は、ディスクブレーキ付属のマニュアルを参照します。アライメントを適切に維持し、ずれを最小にするため、新しいディスクブレーキパッドを取り付けることをおすすめします。トレイル走行前に、平らな場所でブレーキが正しく作動するかをテストします。
- b. ディスクブレーキホース（油圧ディスクブレーキの場合）またはブレーキケーブル収納部（機械ディスクブレーキの場合）を、キャリパーからローアーレグの内側と付属のディスクブレーキホースガイドに通し、次頁の図のように、FOXディスクブレーキホースガイド部品を組み立てます。ブレーキホースやブレーキケーブル収納部を正しい長さに切り、ディスクブレーキメーカーの指定に従って組み立てます。ディスクブレーキホースガイドネジを、2.5 mmのヘキサキーレンチでトルク値が90 N-cmになるように締めます。



ディスクブレーキホースガイドパーツオリエンテーション

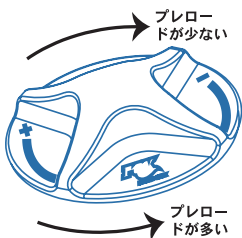


ディスクブレーキホースガイドプレート

フォークの用語

- > **トラベル量**：フォークの圧縮総量。
- > **サグ**：通常の乗車ポジションで自転車に乗った際のフォークの圧縮量。
- > **圧縮ダンピング**：フォークの圧縮レートを制御します。
- > **リバウンド・ダンピング**：フォークの伸張レートを制御します。
- > **プレロード**：スプリングにかかる初期の力の量。
- > **スプリングレート**：スプリングを1インチ圧縮するのに必要な力。

サグの設定



最高の走行機能を発揮するためには、サグを設定して調節することが必要です。サグとはどの程度フォークが圧縮するのか、つまり通常の乗車ポジションで自転車に乗った時の"たわみ"のことです。一般にこれはトラベル総量の15～25%です。

1. アッパーチューブに少し摩擦が生じるぐらいにジップタイを取り付け、フォークシールに接触するまで下方に押します。注意して自転車に乗り、通常の乗車ポジションを取ります。フォークがかすかに圧縮するはずですが、それ以上フォークを圧縮しないように注意し、自転車から降ります。シールとジップタイの距離を測ります。これがお客様のサグです。
2. 計測によって得られたサグ値を、次項のサグ設定表に示す数値と比較します。

サグ値が表の数値より低い場合は、プレロードノブを左回りに止まるまで完全に1回転させます。必要であれば、再度サグを測り、調節します。

サグ値が表より高い場合は、プレロードノブを右回りに止まるまで完全に1回転させます。必要であれば、再度サグを測り、調節します。プレロードノブを調節しても正しいサグ値が得られない場合は、100ページの**スプリングチューニング**の項目を参照してください。

サグ設定

トラベル量	15 ~ 25% サグ
6 in. (152mm)	0.9 - 1.5 インチ . (23 - 38 mm)
6.5 in. (165mm)	1.0 - 1.6 インチ (25 - 41 mm)
7 in. (178mm)	1.1 - 1.8 インチ . (27 - 45 mm)
7.5 in. (191mm)	1.1 - 1.9 インチ . (29 - 48 mm)
8 in. (203mm)	1.2 - 2.0 インチ (30 - 51 mm)

サグのトラブルシューティング

症状	処置
サグが大き過ぎる状態	レートの高いコイルスプリングに変更する
サグが小さ過ぎる状態	レートの低いコイルスプリングに変更する
ボトミングが大き過ぎる状態	レートの高いコイルスプリングに変更する
固い乗心地、フルトラベルが有効に使われていない	レートの低いコイルスプリングに変更する

スプリングのチューニング

下記のコイルスプリングガイドライン一覧を参照し、適切なサグを得るために、お手持ちの FOX 40 のコイルスプリングを取り替える必要があるかを判断します。Fox 40 は、左側のコイルスプリングのみを変更してチューニングします。コイルスプリングは色分けされており、また乗り手の体重によっては変更する必要があります：

コイルスプリングのチューニング

Fox 部品番号	スプリングレート	カラーコード	乗り手の体重 (lbs.)
039-05-070	30 lb/in (339 N-cm)	黒	<90 - 120
039-05-071	35 lb/in (395 N-cm)	紫	120 - 150
039-05-072	40 lb/in (452 N-cm)	青	150 - 180
039-05-063	45 lb/in (508 N-cm)	緑	180 - 210
039-05-074	50 lb/in (565 N-cm)	黄色	210 - >240

コイルスプリングの取り替え

- 32mm 6 ポイントのソケットレンチを使い、プレロードトップキャップを緩めて外します。黒いスプリングスペーサー (203mm トラベル用スペーサー 4つ、191mm トラベル用 3つ、178mm トラベル用 2つ、165mm トラベル用 1つ、152mm トラベル用はなし) を外します。フォークを少し圧縮してコイルスプリングを外します。その際、しっかりスプリングを引き出さないとブランジャーシャフトから分離しないことがあります。スプリングを布で拭いてカラーコードを確認します。
- 新しいスプリングをアッパーチューブに入れて取り付けます。希望するトラベル量に基づき適切なスペーサーを取り付け (103 ページのトラベルの変更を参照)、トップキャップを 1864 N-cm までトルクレンチで締めます。
- 89 ページのサグの設定方法に従い、サグを測定し、設定します。

リバウンド調節

リバウンドノブは、右側のフォークレグ上部にある赤いノブで、15段階のクリック調整が可能です。リバウンドによって、圧縮後のフォークの伸張速度が制御されます。ノブを右方向に回すとリバウンドが遅くなり、ノブを左方向に回すとリバウンドが早くなります。


走行開始時にはリバウンド調節ノブを右回りに止まるまで完全に回した後、左回りに8クリック回します。

リバウンド	ノブの設定 (フルインからOUTへクリック)	設定の説明	チューニングのヒント	設定のヒント
 <p>遅い (右回り) 1</p> <p>速い (左回り) 15</p> <p>トップキャップ 上の右側のノブ</p>	<p>↑</p> <p>1</p>	遅いリバウンド	遅すぎると、フォークが沈み込み、固い乗心地となります。	スプリングレートまたは空気圧を増加する時には、リバウンドを遅くする必要があります。
	<p>8</p> <p>(工場出荷時の設定)</p>	平均的なリバウンド		
	<p>↓</p> <p>15</p>	速いリバウンド	速すぎると、トラクションが少なく、ホッピングが起きます。	スプリングレートまたは空気圧を減少する時には、リバウンドの設定を速める必要があります。

高速圧縮調節 (Rc2のみ)



高速圧縮ダンピングは、トラベルを通じてフォークを移動するのにかかる力とバンプに対する車輪の反応を制御します。この調節器は各方向に止まるまで回転し、15クリックの調節段階があります。工場の出荷時には、完全なアウトポジションから1クリック内側（左回り）に事前設定されています。ノブは、黒い保護キャップで保護されています。Fox 40は、必ず黒い保護キャップをつけてた状態で走行してください。

高速圧縮	ノブの設定 (フルアウトからINへクリック)	設定の説明	チューニングのヒント
 <p>柔らかい 1 固い 15</p> <p>右側下部の 大きいノブ</p>	<p>↑</p> <p>1</p>	柔らかい圧縮	最大のホイールのトラクションとバンプに対する柔軟性柔らかすぎると調節では、スクエアエッジヒットで頻繁にボトムしたり、Gアウトすることがあります。
	<p>1</p> <p>(工場出荷時の設定)</p>	平均的圧縮	
	<p>↓</p> <p>15</p>	固い圧縮	ボトムアウトを減らし、最大のバンプ吸収力があります。固すぎる設定の場合は、トラクションが悪く固い乗心地、且つトラベルの一部しか使わないことがあります。

高速圧縮調節器の「ブースト」機能 (rc2のみ)

高速圧縮調整器には、最大の"ブースト"設定を備えています。この設定により、バンプの力の抵抗を、調節器のリニア範囲を遙かに超え、フルフォームで止まるまで引き上げることができます。

"ブースト"機能を有効にするには、高速圧縮ノブを、フルイン（右回り）ポジションで回し、ハンドトルクで固く締まるストップで止めます。ノブをフルインポジションまで回したり、"ブースト"機能を解除するために緩める場合には、3mmのヘキサキーが利用できます。



高速圧縮ノブには3mmのヘキサキーやこのノブを回すのに役立つ類似のツールを挿入できる機能があります。いずれの方向についても、ストップを超えてノブを締め過ぎることがないようにしてください。



低速圧縮調節 (Rc2のみ)

低速圧縮ダンピングが、乗り手の体重のシフトやブレーキをかけた場合の自転車の反応を制御します。この調節器は各方向に止まるまで回転し、17クリックの調節段階があります。工場の出荷時には、完全なアウトポジションから1クリック内側（左回り）に事前設定されています。ノブは、黒い保護キャップで保護されています。FOX 36は、必ず黒い保護キャップをつけた状態で走行してください。

低速圧縮	ノブの設定 (フルアウトからINヘクリック)	設定の説明	チューニングのヒント
<p>柔らかい 1 固い 17</p> <p>右側下部の 小さいノブ</p>	<p>1</p>	柔らかい圧縮	最大のホイールのトラクションとバンプに対する柔軟性柔らかすぎると、過度のブレーキダイブが起きたり、ふらつきを感じたりします。
	<p>1</p> <p>(工場出荷時の設定)</p>	平均的圧縮	
	<p>17</p>	固い圧縮	ブレーキダイブが少なく、トラベルの高い位置にフォークを保ちます。固すぎるち、ルーズな状態でトラクションが弱くなります。

油圧ボトムアウトシステム

Fox 40 RC2 および R には、特許申請中の内部調節可能な油圧ボトムアウトコントロールシステムが備わっています。この機能は Fox サービスセンターによってカートリッジ内で調節できます。工場からの出荷時には中位の設定に事前設定されています。



適切なツールのある Fox Racing Shox の認定サービスセンターでない限り、Fox 40 RC2 または R 密閉カートリッジシステムを絶対に分解しようとししないでください。

各走行前点検

- 20mmの軸ピンチボルトとクラウンピンチボルトが適切に調整され、締められていることを確認します。
- 石鹸と水でフォークの外側を洗浄し、柔らかな布で水分を拭き取ります。シール/アッパーチューブの接合部には直接、水を吹きかけないでください。フォークには高圧洗浄機を使用しないでください。
- 損傷がないかどうか、フォークの外側全体を検査します。外側の部品に破損がある場合には、フォークを使用しないでください。これ以外の検査、修理に関してはお近くのディーラーあるいはFOX Racing Shox までご連絡ください。
- ヘッドセット調節をチェックしてください。緩んでいる場合には、メーカーの推奨値に従って調節します。
- ブレーキケーブルあるいはホースが正しく固定されているどうかチェックします。
- 平らな場所で前輪と後輪のブレーキが正しく作動するかどうかチェックします。

トラベル量の変更

Fox 40 のトラベル量は、フォークの左側内にある4つの内部トラベルスペーサーを再調節することにより、1/2 インチ単位で8 インチから6インチまで変更することができます。適切なツールとオイルがあれば、ほぼ 15 分以内にトラベル量の変更が可能です。

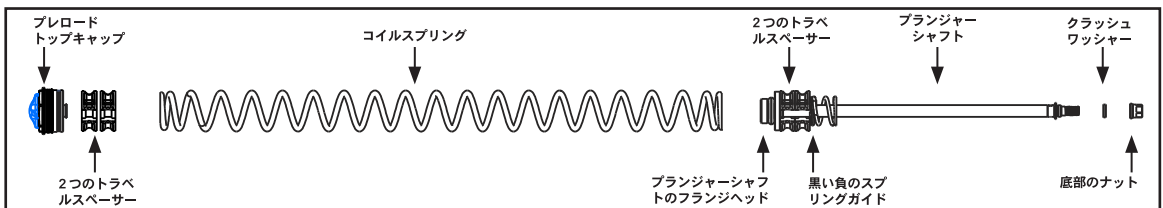
以下のツールと備品が必要です。下記に加え、32mm の6ポイントソケット、10 mm のオープンエンドレンチまたはソケット、トルクレンチ、プラスチック製ハンマー、オイル受け皿、清潔で乾いた糸くずのでないタオル、計量容器。

数量	部品番号	部品名
1	025-03-004-A	1 qt (946 ml) ボトルの Fox サスペンション液 (7 wt)

1. フォークはトラベル量の変更のために自転車から外す必要はありません。自転車（取り外した場合はフォーク）をバイクスタンドに置きます。32mm のソケットレンチを使用し、左側のトップキャップを外します。コイルスプリングの上部にあるスペーサー（203mm スペーサー 4つ、191mm スペーサー 3つ、178mm スペーサー 2つ、165mm スペーサー 1つ、152mm トラベル用はなし）を外します。
2. 10 mm のソケットレンチを使用して、左側底部のナットを6回転緩めます。フォークの左側下に清潔で乾いたオイル受け皿を置きます。プラスチック面のあるハンマーで底部のナットを軽く叩き、ローアーレグからプランジャーシャフトを取り外します。底部のナットとクラッシュワッシャーを緩めて外します。薄いドライバーを使ってシャフトを押し上げ、オイルを排出します。
3. フォークを圧縮して、コイルスプリング / プランジャーシャフト アセンブリをアッパーチューブの左側の上から引っ張り出します。コイルスプリングをプランジャーアセンブリから外します。
4. 下図を参照し、希望のトラベル量のプランジャーシャフトに必要なトラベルスペーサーの数を決めます。黒い負のスプリングガイドをスライドして、アルミニウムプランジャーシャフトのフランジヘッドから遠ざけます。トラベルスペーサーの正しい数を押しプランジャーシャフトにはめ、黒い負のスプリングガイドをスペーサーにスライドバックします。

トラベルスペーサーの設定

トラベル量の設定	トップキャップのスペーサー数	プランジャーシャフトのスペーサー数
8.0" (203mm)	4	0
7.5" (190 mm)	3	1
7.0" (178mm)	2	2
6.5" (165mm)	1	3
6.0" (152mm)	0	4



178 mm のトラベル量に対する FOX 40 トラベルスペーサーオリエンテーションダイアグラムセット

5. コイルスプリングを押しプランジャーシャフトアセンブリにはめます。コイルスプリング / プランジャーシャフトアセンブリをアッパーチューブの左側上部に取り付けます。正しい数のスペーサーをコイルスプリングの上部に取り付け、トップキャップをアッパーチューブに通します。
6. 自転車をバイクスタンドから外し、自転車を逆さにします。薄いドライバーを使ってローアーレグを上下にスライドし、プランジャーシャフトを押しローアーレグの穴と重なるように位置を調節します。位置を調節したら、ローアーレグを押しクラッシュワッシャーと底部のナットを取り付けます。10 mm のソケットとトルクレンチを使用して、底部のナットを 565 N-cm のトルク値で締めます。

7. 自転車の右側を上にしてバイクスタンドに戻します。左側のプレロードトップキャップを外して 40 cc の Fox サスペンション液 (7.wt) を注入します。プレロードトップキャップを取り付け、1864 N-cm まで締めます。
8. トラベル量を変更した後、乗車前にフォークを数回圧縮して、適切に作動しているかどうかチェックします。トラベルには、ぐらつきや緩みがないはずですが、フォークがぐらついたり、異常なノイズを発したりする場合には、フォークを解体してスペーサーが4つともフォークにあり、希望のトラベル量に対して方向が正しいかどうかチェックしてください。

メンテナンスの間隔

Fox 40 の性能、安全性、および持続期間は、タイムリーで適切なメンテナンスに左右されます。また、厳しい環境下で使用する場合は、より頻繁な Fox 40 のメンテナンスが必要となります。適切な間隔で、下記の予防的メンテナンスを定期的に行なうようにします。

作業項目	走行のあと毎回	25時間ごと		年に1度または走行200時間毎
表面の洗浄と乾燥	X			
ダストワイパーを拭く		X		
フォームリングの点検し、潤滑油を注す		X		
構造上の点検を行なう			X	
ブッシングの検査				X
オイル交換				X

シールおよびフォームリング

Fox 40 には、フォークがどんな状況下でもスムーズに作動するように設計されたシーリングシステムが備わっています。このシステムには 2 つの部品があります。フォークシールとフォームリングです。フォークシールは、当社が特許を有するスクレーパーリップジオメトリー機能を有し、それによってフォークから泥や埃などを排出し、フォークにオイルを保持できます。フォームリングはフォークリングの直下に位置します。ここはオイルで満たされ、アッパーチューブがこの近くを通過するたびにアッパーチューブにオイルを供給します。これによってフォークのスムーズな上下運動が可能になります。

Fox 40 はメンテナンスを最小限に留めるように設計されていますが、フォークシーリングシステムの定期的な点検と手入れは必ず行なってください。アッパーチューブにオイルやグリースが少量付着していくのは、Fox 40 では正常なことで、フォークがスムーズに作動し、泥や埃などを外に出すのに必要な機能です。またフォークシールは工場ではグリースを塗って出荷されています。ただし、このグリースは、ならし運転の期間にシールから流れ出ることがあります。

シールおよびフォームリングに関するサービス

自転車を逆さまに保管するとフォークが逆さになるので、オイルがフォームリングまでつたわってホームリングを潤滑し、次の乗車の準備ができます。次のようにして、シールとフォームリングの状態をチェックします。

1. フォークシールの周縁には小さな切り目が複数あります。これらのスロットに小さく平らなブレードドライバーを入れてローアーレグからシールをこの原理で持ち上げます。緩んだら、ローアークラウンに届くまで持ち上げます。この際、ドライバーの先端は、フォークの塗料が損傷を受けないようにテープか他の材質でカバーすることをお勧めします。
2. アッパーチューブとローアーレグの接合部の回りを清潔な布で包みます。この作業はシールをきれいにする間、泥や埃から守るためです。
3. 布でシールの外径を拭きます。きれいになるまで、汚れを拭き取ります。
4. 布を取り除き、ローアーレグ内に見えるフォームリングをチェックします。リングはオイルで覆われ、泥や埃や破片が付いていないはずですが、フォームリングが乾燥している場合は、数 cc の FOX サスペンション液を使って潤滑します。
5. アッパーチューブを拭き、ローアーレグにシールを通します。慎重にシールを押して元の場所に収めます。薄く平たいブレード

ドライバーを使って、アッパーチューブとフォークブレースの間に押し入れることもできます。この際、ドライバーのブレードはシールが損傷を受けないようにテープか布でカバーすることをお勧めします。シールがローアーレグの上部表面にしっかり位置していることを確認します。

6. 余分なオイルを拭き取り、フォークを2、3回転させて、適切に作動するかどうかチェックします。

構造上の点検

アッパーチューブ

アッパーチューブの傷やへこみは、シールやブッシングが早期に摩耗する原因となるため、日ごろから気を付けて探しておきます。大きな傷やへこみは、本製品の完全性を損なう恐れがあります。お手持ちの Fox 40 にそのような状態が認められる場合は、Fox サービスセンターにご連絡ください。

クラウン

クラウンに破損や変形、亀裂がないかチェックします。そのような状態が認められる場合は、Fox サービスセンターにご連絡ください。

ローアーレグ

ローアーレグのブレース部分、チューブセクション、ディスクブレーキ搭載部分、通過軸ドロップアウトの周辺に何も破損がないか点検します。ペンキの亀裂や剥離は、構造的な破損を示す兆候である場合があるのでチェックします。以下の方法でドロップアウトを点検します。

軸を配置し、ピンチボルトをトルクで適切な設定（19in-lb/215 N-cm）に締めます。ドロップの下側に隙間があることが必要です。隙間がなく壁が接触している場合は、ピンチボルトが締め過ぎであることを示す兆候です。この部分の素材はピンチボルトの締め過ぎにより、圧縮されている場合があります。お手持ちの Fox 40 にそのような状態が認められる場合は、Fox サービスセンターにご連絡ください。

ブッシングのテクノロジーと検査

FOX40は流体潤滑を採用しています。このシステムでは、オイルが圧縮ストローク時に、スロットの付いた長いブッシングへ注入されます。フォークの上下移動によって、オイルはブッシング、アッパーチューブおよびシールの間に入り込みます。

温度が高いと、熱膨張作用によりブッシングはアッパーチューブを締め付け、通常の作動をしていても高摩擦および結合を引き起こします。従って、ブッシングに正しいクリアランス（すき間）を持たせることは、通常の作動時に生じるフォークの結合を防ぐ上で重要です。

製造工程で確実に各部品が機能し適合するように、幾何学的寸法測定および公差設定（GD&T）が設計段階で採用されています。ブッシングは装着前に採寸され、装着後にも再度、採寸されます。適切なブッシングの公差は、直径クリアランス0.0015インチ～-0.0090インチ（0.0381～0.2286mm）です。

ショールームテスト

フロントブレーキをかけて停止している間、フォークを前後に揺ると、ブッシングにはブッシングとアッパーチューブを分離するための潤滑オイルがごくわずかだけ供給されます。この段階ではブッシングが少しだけ動くことに気付かれることでしょう。フォークブッシングには正しく機能するためにクリアランスが必要です。クリアランスが低すぎると、温度上昇したときに、高摩擦や結合またはブッシングの停止を招きます。

実地テスト

通常の走行条件下では、薄い油膜によってアッパーチューブからブッシングが完全に分離するとき、流体潤滑が起こっています。流体潤滑技術は、ブッシングに金属が接触しないので、摩擦を非常に低く抑えられ、ブッシングやシャフトへの磨耗も皆無です。流体潤滑時には、通常のブッシングのクリアランスは目立ちません。

ブッシングは年に一度、激しい磨耗をしているかどうか点検する必要があります。アッパーチューブとローアーレグに、全体にわたって激しい動きが見られた場合は、認定 Fox Racing Shox サービスセンターあるいは Fox Racing Shox に連絡してご相談ください。ドロップアウト（軸）でローアーレグを掴み、後輪の方へフォークをまっすぐ押します。その後、自分の方に引きつけます。次に、アッパーチューブとシールの接合部の近くのフォーク部位を掴み、同じことを繰り返します。必要以上の激しい動きがあった場合は、このマニュアルの表紙裏にある**クイック・レファレンス・ガイド**を参照し、FOX Racing Shox または正規 FOX Racing Shox サービスセンターにご連絡ください。

オイル交換

以下のツールと備品が必要です。32mmの6ポイントソケット、10mmのオープンエンドレンチまたはソケット、15mmの深さの6ポイントソケット、トルクレンチ、2mmのヘキサキーレンチ（RC2のみ）、プラスチックハンマー、小型ドライバー、オイル受け皿、清潔で乾いた糸くずの出ないタオル。

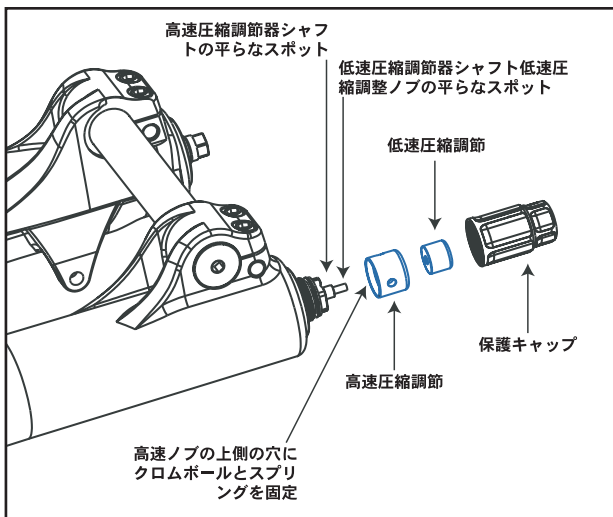
数量	部品番号	部品名
1	025-03-004-A	1 qt (946 ml) ボトルの Fox サスペンション液 (7 wt)
1	241-01-002-C	8mm のクラッシュワッシャー
1	241-01-011	13mm のクラッシュワッシャー

FOX 40 RやRC2 フォークのオイル交換は、各レグでローアーレグオイルバスを変更することです。このオイルバスのサービスは、上記の一般ツールで行うことができ、フォークを自転車から外す必要はありません。このサービスの際に、密閉RC2またはRカートリッジを分解する必要はありません。



適切なツールのある Fox Racing Shox の認定サービスセンターでない限り、Fox 40 RC2またはR 密閉カートリッジシステムを絶対に分解しようとししないでください。

1. 自転車あるいはフォークをスタンドに置きます。ディスクブレーキキャリアをローアーレグから外してハンドルバーまたはフレームに固定します。5mmのヘキサキーレンチを使用して、4つの軸ピンチボルトを緩めます。5mmのヘキサキーレンチを使用して、軸ファイブフルレボリューションを左に回してローアーレグから外します。前輪を自転車から外します。
2. フォークの左側下に清潔で乾いたオイル受け皿を置きます。10mmのオープンエンドレンチまたはソケットを使用して、底部のナットを取り外します。底部のナットを緩める際には、ローアスタッドのスロットには小型のドライバーを使う必要があるかもしれません。底部のナットとクラッシュワッシャーを緩めて外します。ローアーレグを止まるまで下に引っ張ります。オイルをオイル受け皿に排出します。
3. (RC2のみ) 黒い保護キャップを緩めて外します。2mmのヘキサキーレンチを使用して、設定ネジを約2回転させて緩め、低速圧縮調節器ノブを外します。2mmのヘキサキーレンチを使用して、設定ネジを約2回転させて緩め、高速圧縮調節器ノブを外します。直径約3mmのクロームスチールディテントボールとディテントスプリングが、高速圧縮調節器ノブの機械穴にあることに注意します。



4. 15mmの深さのソケットレンチを使用して、底部のナットを4回転緩めます。フォークの右下に清潔で乾いたオイル受け皿を置きます。底部のナットに（調節器を保護するため）15mmの深さのソケットレンチを使用して、プラスチックハンマーで底部のナットを軽く叩き、ローアーレグからベーススタッドを外します。底部のナットと13mmのクラッシュワッシャーをベーススタッドから外して脇に置いておきます。ベーススタッドを押し上げてフォークのオイルパスのオイルを受け皿に排出させます。
5. オイルが黒や暗い灰色に見える場合は、ローアーレグの両側を汚れないオイルでフラッシュするとよいでしょう。ローアーレグをフラッシュするには、フォークを逆さにして各レグに20cc程追加注入します。フォークが自転車から外れている場合は、フォークの内側に汚れないオイルがまんべんなくかかるように動かします。滴り終わるまでフォークを受け皿に排出させます。
6. 自転車やフォークを逆さにし、ローアーレグを引き上げてローアーレグの右側底部の穴（ダンパー側）にFOXサスペンション液（7 wt）を40cc注入します。ローアーレグを上向きにしたまま、左側底部の穴（スプリング側）にFOXサスペンション液（7 wt）を40cc注入します。
7. 新しい右側13mmのクラッシュワッシャーを古い底部のナットでつけられるまで、ローアーレグを下にスライドします。底部のナットを締めます（回すのは最高2～3回）。15mmの深さの6ポイントソケットを使用してカートリッジの底部のナットを565 N-cmのトルク値に締めます。
8. ローアーレグをさらにスライドさせて下げ、フォークの左側のプランジャースタッドがローアーレグの穴に通るようにします。薄いドライバーを使用してプランジャーシャフトを移動させ、ローアーレグの穴に通るように位置を調節します。古い底部のナットで新しい左側の8mmクラッシュワッシャーを取り付けます。底部のナットを締めます（回すのは最高2～3回）。10mmのソケットを使用して、プランジャーの底部のナットを565 N-cmのトルク値まで締めます。
9. **（RC 2のみ）** 自転車の右側を上に戻します。右側ダンパーの底部にある2つの圧縮調節器シャフトに注目します。両方の平らなスポットが見つからない場合は、ニードルノーズプライヤーで軽くシャフトを傾けて調節器シャフトを回転します（上図参照）。2mmのヘキサキーレンチを使用して、設定ネジがシャフトの平らなスポットで締まるようにRC2高速圧縮調節器ノブの位置を調節して取り付けます。ディテントスプリングとクロームスチールボールが機械穴の上側に来るように気を付けます。ノブが曲がる原因となるため、このノブを締め過ぎないように気を付けます。ここで、設定ネジがシャフトの平らなスポットで締まるようにRC2低速圧縮調節器ノブの位置を調節して取り付けます。両方の圧縮ノブを45 N-cmのトルク値に締めます。ノブを回して自由に回転することを確認し、黒い保護キャップを取り付けます。
10. ローアーレグを布で拭きます。ディスクブレーキキャリアパーを再度取り付け、ネジをディスクブレーキメーカーのトルク指定値に合わせて締めます。5mmのヘキサキーソケットとトルクレンチを使用して、前輪を再度取り付け、軸を通して215 N-cmのトルク値に締めます。左側軸のピンチボルト2つを締め、215 N-cmのトルク値にします。フォークを数回圧縮して、フォークレグの右側を摩擦の低いポイントに安定させます。右側軸のピンチボルト2つを締め、215 N-cmのトルク値にします。これでオイル交換が完了です。走行に出かけましょう。

チューニング時の注意事項：

