



# ASSISTANT DE CONFIGURATION

— **AURUM** <sup>HSP</sup> —

L'AVENTURE  
COMMENCE  
ICI.

**NORCO**  
BICYCLES



# CONÇU POUR MAXIMISER LA TRACTION ET RÉDUIRE L'EFFET DE POMPAGE

Veillez suivre les étapes suivantes pour tirer le maximum de votre Aurum HSP.

## TAILLE DE CADRE ET CONFIGURATION D'ORIGINE

Utilisez le guide pour trouver la bonne taille de cadre et connaître le ressort et les réglages d'origine de l'amortisseur qui l'accompagnent

## PRÉPARATION

Ajustez la hauteur de la fourche et du guidon en fonction de votre grandeur

## RÉGLAGES DE BASE DE LA SUSPENSION

Ajustez la suspension en fonction de votre format de roues, de votre modèle de fourche, de votre modèle d'amortisseur et de votre poids

## RÉGLAGES EN FONCTION DE LA MORPHOLOGIE

Peaufinez les réglages de base de votre amortisseur en fonction de votre morphologie pour obtenir une performance de niveau supérieur

## RÉGLAGES EN FONCTION DU TERRAIN

Peaufinez les réglages de base de votre amortisseur en fonction du terrain prévu et de vos préférences

# 1 TAILLE DE CADRE ET CONFIGURATION D'ORIGINE

Pour obtenir le meilleur départ possible avec votre Aurum HSP, il est important de choisir la bonne taille de cadre en fonction de votre grandeur. Chaque taille de cadre vient est livrée avec une raideur de ressort et des réglages spécifiques, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous. Pour maximiser la performance de votre vélo, vous pourriez avoir à changer le ressort ou les réglages d'origine selon votre poids et votre morphologie.

GRANDEUR (CM)			152,5	155	157,5	160	162,5	165	167,5	170	172,5	175	177,5	180	182,5	185	187,5	190
GRANDEUR (PI/PO)			5 PI 0 PO	5 PI 1 PO	5 PI 2 PO	5 PI 3 PO	5 PI 4 PO	5 PI 5 PO	5 PI 6 PO	5 PI 7 PO	5 PI 8 PO	5 PI 9 PO	5 PI 10 PO	5 PI 11 PO	6 PI 0 PO	6 PI 1 PO	6 PI 2 PO	6 PI 3 PO
TAILLE DE CADRE	RESSORT	RÉGLAGE																
TP/P	300	MM																
P/M	350	MM																
M/G	400	MM																
G/TG	450	HM																

GRANDEUR (CM)			152,5	155	157,5	160	162,5	165	167,5	170	172,5	175	177,5	180	182,5	185	187,5	190
GRANDEUR (PI/PO)			5 PI 0 PO	5 PI 1 PO	5 PI 2 PO	5 PI 3 PO	5 PI 4 PO	5 PI 5 PO	5 PI 6 PO	5 PI 7 PO	5 PI 8 PO	5 PI 9 PO	5 PI 10 PO	5 PI 11 PO	6 PI 0 PO	6 PI 1 PO	6 PI 2 PO	6 PI 3 PO
TAILLE DE CADRE	RESSORT	RÉGLAGE																
M/G	400	MM																
G/TG	450	HM																

## PRÉCONTRAINTE DU RESSORT DE L'AMORTISSEUR

- Placez le vélo sur un support de façon à que les roues ne touchent pas le sol.
- Dévissez le collier de précontrainte du ressort jusqu'à ce que ce dernier soit légèrement desserré.
- Assurez-vous que l'amortisseur soit complètement étiré et que le ressort soit complètement appuyé contre la coupelle inférieure (la plus basse, celle qui se trouve le plus près de l'ajusteur de détente).
- Tournez le collier de précontrainte jusqu'à qu'il entre uniformément en contact avec le ressort. À ce point-ci, en exerçant une pression vers le bas avec la main sur le ressort, vous devriez être en mesure de le décoller du collier de précontrainte pour qu'il puisse facilement bouger de gauche à droite. C'est la précontrainte zéro.
- À partir de la précontrainte zéro, faites faire deux tours complets au collier de précontrainte dans le sens horaire.
- Assurez-vous d'aligner correctement la coupelle de ressort inférieure pour que l'espace ne s'aligne pas avec l'extrémité du ressort.

## PRESSIION DES PNEUS

POIDS		AVANT (PSI)	ARRIÈRE (PSI)
100-120 lb	45-54 kg	20	23
120-140 lb	54-64 kg	21	24
140-160 lb	64-73 kg	23	25
160-180 lb	73-82 kg	24	27
180-200 lb	82-91 kg	25	28
200-220 lb	91-100 kg	26	29
220-240 lb	100-109 kg	27	30

## 2 PRÉPARATION

En vous fiant à votre taille de cadre, suivez les instructions d'ajustement de votre fourche et ajustez la hauteur de la fourche et du guidon.

HSP 1	TP/P - P/M	M/G - G/TG
HAUTEUR DE LA FOURCHE	162 MM	162 MM
ENTRETOISES SOUS LE TÉ SUPÉRIEUR	10 MM	10 MM
ÉLÉVATION DU GUIDON D'ORIGINE	25 MM	38 MM

### PROCÉDURE D'ALIGNEMENT (BOXXER)

Suivez la procédure ci-dessous pour optimiser la traction de votre vélo et réduire l'usure des composantes de votre suspension. À faire au moment de l'assemblage du vélo pour la meilleure performance possible.

- 1 La roue avant installée dans la fourche, desserrez les boulons des pièces suivantes sans toutefois les retirer : axe de roue (deux côtés), té inférieur (4), té supérieur (3) et là où la potence retient le pivot de fourche ou le té supérieur (il n'est pas nécessaire de desserrer le collier de guidon). Prenez note que les plongeurs pourraient glisser hors des tés à ce point-ci. Serrez le boulon du té inférieur côté ressort pour maintenir les tubes temporairement en place.
- 2 Comprimez la fourche quelques fois en tirant sur l'arceau de rigidité. Prenez note que le plongeur du côté de la cartouche d'amortissement pourrait glisser vers le haut dans les tés. En gardant une main sur le capuchon supérieur du plongeur du côté de la cartouche d'amortissement, vous pourrez maintenir le plongeur en place.
- 3 Serrez l'axe de roue côté transmission selon le couple recommandé par le fabricant. Répétez l'étape 2.
- 4 Serrez l'axe de roue côté non transmission selon le couple recommandé par le fabricant. Répétez l'étape 2.
- 5 Avant de procéder au serrage des boulons du té inférieur, vous devez d'abord ajuster la hauteur des plongeurs dans le té inférieur. Pour ce faire, référez-vous au tableau des hauteurs de fourche ci-dessus. La hauteur de la fourche correspond à la distance entre le dessus du plongeur et le dessus du té inférieur. Cette distance doit être de 164 mm ( $\pm 2$  mm).
- 6 Serrez les boulons du té inférieur selon le couple recommandé en respectant l'ordre de serrage suivant : boulon supérieur côté ressort, boulon supérieur côté opposé, boulon inférieur côté ressort et boulon inférieur côté opposé. Suivez cette séquence en petits incréments jusqu'à ce que tous les boulons soient serrés selon le couple recommandé par le fabricant.
- 7 À ce point-ci, vous pouvez modifier la précontrainte sur les roulements du jeu de direction en serrant ou en desserrant au besoin votre capuchon de précontrainte.
- 8 Serrez les deux boulons du té supérieur selon le couple recommandé par le fabricant. Choisissez un côté, serrez le boulon du té légèrement, puis faites de même sur le côté opposé. Passez d'un côté à l'autre jusqu'à ce que les boulons soient serrés selon le couple recommandé par le fabricant.
- 9 Serrez le boulon à la jonction du té supérieur et du pivot de fourche selon le couple recommandé par le fabricant.
- 10 Serrez les boulons de la potence selon le couple recommandé par le fabricant de la potence.

HSP 2	TP/P - P/M	M/G - G/TG
HAUTEUR DE LA FOURCHE	162 MM	162 MM
ENTRETOISES SOUS LE TÉ SUPÉRIEUR	15 MM	28 MM
ÉLÉVATION DU GUIDON D'ORIGINE	20 MM	20 MM

### PROCÉDURE DE PRESSURISATION DE LA FOURCHE

Le ressort pneumatique DebonAir nécessite une procédure de pressurisation spécifique. Référez-vous aux directives du fabricant **ici**. Référez-vous aux directives du fabricant **ici**.

### NOTES

Les mesures des tableaux sont en mm.

La hauteur de la fourche correspond à la distance entre le dessus du plongeur et le dessus du té inférieur. Cette distance doit être de **164 mm** ( $\pm 2$  mm).

### AVERTISSEMENT!

Référez aux directives du fabricant **ici** pour connaître les spécifications.

# 3 RÉGLAGES DE BASE

POIDS DU CYCLISTE		ROCKSHOX BOXXER WC 2018 (200 MM)					ROCKSHOX SUPER DELUXE COIL 2018 225 X 75 MM (27,5 PO) OU 225 X 70 MM (29 PO)				
LB	KG	AIR (PSI)	VOLUME D'AIR	DÉTENTE	CHV	CBV	RÉGLAGE	RESSORT (LB)	PRÉCONTR.	DÉTENTE	COMPR.
100	45	95	0X	10-11 SH	3-4 SH	15-18 SH	MM	300	2 SAH	10 SH	9-12 SH
110	50	100	0X	10 SH	3-4 SH	15-18 SH	MM	350	2 SAH	9 SH	9-12 SH
120	54	105	0X	10 SH	3-4 SH	15-18 SH	MM	350	2 SAH	9 SH	9-12 SH
130	59	110	0X	9-10 SH	3-4 SH	15-18 SH	MM	400	2 SAH	8 SH	9-12 SH
140	64	115	0X	9 SH	3-4 SH	15-18 SH	MM	400	2 SAH	8 SH	9-12 SH
150	68	120	0X	9 SH	3-4 SH	15-18 SH	HM	450	2 SAH	7 SH	9-12 SH
160	73	125	0X	8-9 SH	3-4 SH	15-18 SH	HM	450	2 SAH	7 SH	9-12 SH
170	77	130	0X	8 SH	3-4 SH	15-18 SH	HM	500	2 SAH	6 SH	9-12 SH
180	82	135	0X	8 SH	3-4 SH	15-18 SH	HM	500	2 SAH	6 SH	9-12 SH
190	86	140	0X	7-8 SH	3-4 SH	15-18 SH	HM	550	2 SAH	5 SH	9-12 SH
200	91	145	0X	7 SH	3-4 SH	15-18 SH	HM	550	2 SAH	5 SH	9-12 SH
210	95	150	0X	7 SH	3-4 SH	15-18 SH	HM	600	2 SAH	4 SH	9-12 SH
220	100	155	0X	6-7 SH	3-4 SH	15-18 SH	HM	600	2 SAH	4 SH	9-12 SH
230	104	160	0X	6 SH	3-4 SH	15-18 SH	HH	650	2 SAH	3-4 SH	10-12 SH
240	109	165	0X	6 SH	3-4 SH	15-18 SH	HH	650	2 SAH	3-4 SH	10-12 SH

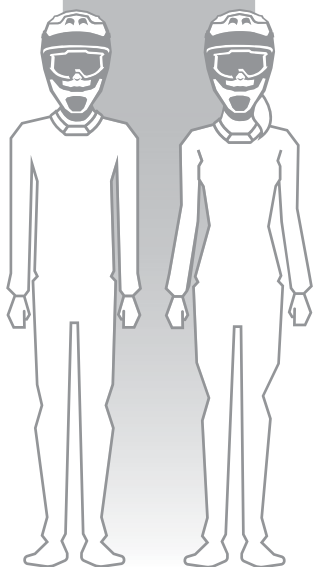
- NOTES
- 1 Les réglages des systèmes d'amortissement sont mesurés en clics. SAH = nombre de clics en sens anti-horaire à partir du zéro atteint en sens horaire.
  - 2 Assurez que les réglages de l'amortisseur correspondent à la raideur de ressort utilisée :  
300-400 = MM / 450-550 = HM / 600 = HH
  - 3 Adressez-vous à votre centre de service SRAM pour modifier les réglages de votre amortisseur.
  - 4 Pour la version HSP 2, suivez les recommandations ci-dessus pour régler la pression, le volume et la détente de la fourche et de l'amortisseur.

SA = clics en sens horaire  
SAH = clics en sens anti-horaire

## 4 RÉGLAGES EN FONCTION DE LA MORPHOLOGIE

Sélectionnez votre type de morphologie pour peaufiner vos réglages de base et obtenir une performance de niveau supérieur.

### ECTOMORPHE

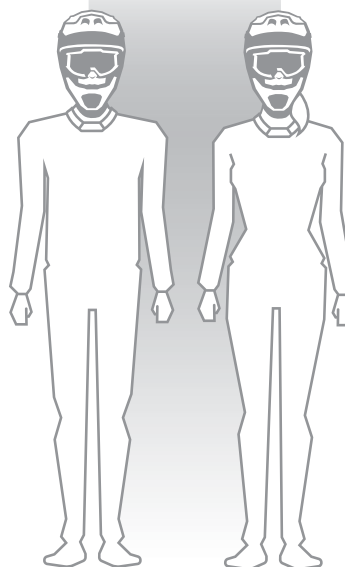


#### TYPE I

#### CARACTÉRISTIQUES

- Ossature fine
- Membres longs
- Masse musculaire maigre
- Centre de gravité haut

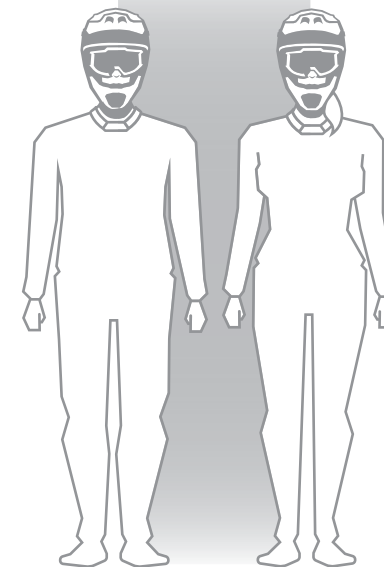
### MÉSOMORPHE



#### TYPE V

- Ossature moyenne
- Silhouette rectangulaire (homme)  
Silhouette en forme de sablier (femme)
- Masse musculaire facile à développer
- Centre de gravité centré

### ENDOMORPHE



#### TYPE O

- Ossature forte
- Silhouette arrondie
- Membres plus courts
- Masse corporelle plus élevée
- Centre de gravité bas




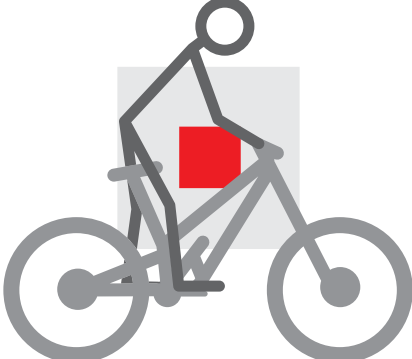

## 4

# RÉGLAGES EN FONCTION DE LA MORPHOLOGIE

Vous trouverez ci-dessous les caractéristiques de votre morphologie. Vous pourrez ensuite ajuster votre suspension en fonction de votre centre de gravité.

MORPHOLOGIE	ECTOMORPHE	MÉSOMORPHE	ENDOMORPHE
-------------	------------	------------	------------

## CENTRE DE GRAVITÉ

PLAN HORIZONTAL	CENTRÉ / VERS L'AVANT	CENTRÉ	CENTRÉ / VERS L'ARRIÈRE
PLAN VERTICAL	HAUT	CENTRÉ	BAS
Le centre de gravité du cycliste est exagéré pour fins d'illustration			

## ENFONCEMENT STATIQUE OPTIMAL

<b>FOURCHE</b>	BAS DE LA PLAGE RECOMMANDÉE (% -)	MILIEU DE LA PLAGE RECOMMANDÉE	HAUT DE LA PLAGE RECOMMANDÉE (% +)
<b>AMORTISSEUR</b>	HAUT DE LA PLAGE RECOMMANDÉE (% +)	MILIEU DE LA PLAGE RECOMMANDÉE	BAS DE LA PLAGE RECOMMANDÉE (% -)

## COMMENT OBTENIR UN ENFONCEMENT STATIQUE OPTIMAL

<b>HAUTEUR GUIDON</b>	AUGMENTEZ LA HAUTEUR DU GUIDON	MILIEU DE LA PLAGE RECOMMANDÉE	ABAISSÉZ LA HAUTEUR DU GUIDON
<b>PRESSIION FOURCHE</b>	HAUT DE LA PLAGE RECOMMANDÉE	MILIEU DE LA PLAGE RECOMMANDÉE	BAS DE LA PLAGE RECOMMANDÉE
<b>RESSORT AMORT.*</b>	PLUS MOU	TESTEZ POUR ÉVALUER	PLUS DUR

\*Si vous vous trouvez à la jonction de deux raideurs de ressort, votre type de morphologie pourrait vous aider à déterminer celle qui vous conviendrait le mieux.

# RÉGLAGES EN FONCTION DU TERRAIN

La performance de votre HSP ne semble pas optimale dans certaines conditions? Les recommandations suivantes vous aideront à peaufiner vos réglages en fonction du terrain et de vos préférences. Assurez-vous de n'effectuer qu'un seul réglage à la fois pour déterminer celui ou ceux qui offriront les meilleurs résultats.

## PENTE DESCENDANTE MOYENNE

GUIDON	PLUS BAS
	ET/OU
FOURCHE	- PSI ET/OU - CHV
	ET/OU
AMORTISSEUR	+ COMPRESSION

## PENTE DESCENDANTE ABRUPTÉ

GUIDON	PLUS HAUT
	ET/OU
FOURCHE	+ PSI ET/OU + CHV
	ET/OU
AMORTISSEUR	- COMPRESSION

## SENTIER PEU ACCIDENTÉ AVEC SAUTS

FOURCHE	+ PSI ET/OU + DÉTENTE ET/OU + CHV
AMORTISSEUR	+ COMPRESSION ET/OU + DÉTENTE

## ROCHES, RACINES ET CHOCS À ANGLE DROIT

FOURCHE	- DÉTENTE ET/OU - CHV
AMORTISSEUR	- COMPRESSION

\* ?Pour peaufiner les réglages de votre HSP 2 équipé d'une fourche Rockshox Boxxer RC à l'aide des recommandations ci-dessus, substituez la CBV et la CHV pour la compression sur la cartouche d'amortissement RC. Tous les autres ajustements (psi, volume, détente et amortisseur) restent les mêmes.

## SI LE CYCLISTE EST DÉPORTÉ VERS LA ROUE ARRIÈRE

GUIDON	PLUS BAS
	ET/OU
FOURCHE	+PSI (PLUS DE SUPPORT AVEC MÊME NIVEAU DE TRACTION) ET/OU +CBV (PLUS DE SUPPORT DURANT LE FREINAGE ET LES TRANSFERTS DE POIDS) ET/OU +CHV (PLUS DE SUPPORT SUR LES SUCCESSIONS DE BOSSES À HAUTE VITESSE / COMPRESSIONS IMPORTANTES) ET/OU +1 TOKEN (MÊME QUE CHV - AVEC MEILLEURE PERFORMANCE SUR LES CHOCS À ANGLE DROIT)
	ET/OU
AMORTISSEUR	+ COMPRESSION ET/OU SI À LA JONCTION DE DEUX RAIDEURS DE RESSORT, UTILISEZ LE PLUS RAIDE DES DEUX

## SI LE CYCLISTE EST DÉPORTÉ VERS LA ROUE AVANT

GUIDON	PLUS HAUT
	ET/OU
FOURCHE	+ PSI ET/OU + CBV / +1 TOKEN SI 155-175 LB
	ET/OU
AMORTISSEUR	- COMPRESSION ET/OU SI À LA JONCTION DE DEUX RAIDEURS DE RESSORT, UTILISEZ LE PLUS MOU DES DEUX

## NOTES RELATIVES À LA RÉPARTITION DU POIDS ET AUX SPÉCIFICITÉS DU TERRAIN

- Les recommandations ci-haut visent à personnaliser les réglages de base en fonction de votre type de morphologie/répartition de poids et du terrain prévu. Procédez d'abord aux réglages de base. Vous pourrez ensuite apporter des correctifs à ces réglages pour altérer de façon subtile ou prononcée le comportement du vélo.
- L'objectif est d'obtenir un équilibre optimal entre la traction et le support tout en minimisant l'effet de pompage durant le pédalage.
- Des petites différences dans les réglages peuvent grandement changer la façon dont le vélo réagit à la répartition du poids du cycliste et aux spécificités du terrain. Nous suggérons de n'effectuer que des changements incrémentaux : 2 à 5 psi et/ou 1-2 clics à la fois.
- Durant la période d'essai, veuillez évaluer votre confort en tenant compte du terrain et de la fatigue. Règle générale, si un cycliste roule de façon tendue et qu'il freine plus qu'à l'habitude, la suspension paraîtra toujours plus dure.
- Réglages de l'amortisseur : sur l'amortisseur HM, si vous ressentez le besoin d'utiliser plus de 5 clics de CBV sur l'amortisseur Super Deluxe Coil, vous pourriez obtenir une meilleure traction et un meilleur contrôle avec des réglages HH. L'ajusteur CBV d'un amortisseur HH devrait alors être tourné de 10-12 clics vers l'extérieur. Nous recommandons seulement de reconfigurer un amortisseur en HH avec une raideur de ressort de 500 ou plus.