

DT SWISS

F 232 ONE

BEDIENUNGSANLEITUNG
USER MANUAL
MANUEL D'UTILISATION
ISTRUZIONI PER L'USO
MANUAL DE INSTRUCCIONES
GEBRUIKERSHANDLEIDING
MANUAL DE INSTRUÇÕES
INSTRUKCJA OBSŁUGI
用户手册

DEUTSCH.....	3
ENGLISH.....	17
FRANÇAIS.....	31
ITALIANO.....	45
ESPAÑOL.....	59
NEDERLANDS.....	73
PORTUGUÊS.....	87
POLSKI.....	101
中文.....	115

Wir gratulieren Ihnen zum Kauf Ihrer neuen DT Swiss Federgabel! Sie haben sich für ein Qualitätsprodukt made by DT Swiss entschieden.

1. ALLGEMEINES

Dieses Handbuch richtet sich an den Anwender der Federgabel. Es beinhaltet Montage, Einstellung, Wartung und Pflege der Federgabel.

Weiterführende Informationen und Tätigkeiten, siehe www.dtswiss.com.

Das Handbuch muss vom Anwender vor dem Gebrauch gelesen und verstanden worden sein. Auch Drittenwender müssen über die nachfolgenden Bestimmungen informiert werden. Bewahren Sie dieses Handbuch für den späteren Gebrauch auf.

2. SICHERHEIT

2.1 ALLGEMEINE SICHERHEIT



GEFAHR

Falsche Handhabung, falscher Einbau sowie falsche Wartung oder Pflege kann zu Unfällen mit schwerwiegenden Verletzungen bis hin zum Tod führen!

- Die Einhaltung der nachstehenden Bestimmungen ist Voraussetzung für einen unfallfreien Einsatz und eine einwandfreie Funktion.
- Die Montage und Wartung der Federgabel setzt grundlegendes Wissen im Umgang und der Reparatur von Fahrradkomponenten voraus. Wenden Sie sich im Zweifelsfall an Ihren Händler.
- Die Federgabel ist ausschliesslich gemäss ihrer bestimmungsgemässen Verwendung zu gebrauchen. Anderenfalls übernimmt der Anwender die Verantwortung.
- Die Federgabel muss mit allen Teilen des Fahrrads kompatibel sein.
- Vor der ersten Fahrt muss die Federgabel auf Freigängigkeit geprüft werden.
 - Die Gabelkrone darf bei eingeschlagenem Lenker das Unterrohr nicht berühren!
 - Der Remote-Kabelzug darf bei eingeschlagenem Lenker nicht zwischen Gabelkrone und Rahmen eingeklemmt werden!
 - Das Schutzblech darf bei vollständig komprimierter Gabel das Unterrohr nicht berühren!
 - Der Reifen darf bei vollständig komprimierter Gabel das Schutzblech oder die Gabel nicht berühren!
- Keines der Anbauteile darf scharfe Kanten aufweisen.
- Nur originale DT Swiss Zubehör- und Ersatzteile verwenden.
- Die Federgabel darf nicht verändert oder modifiziert werden. Es dürfen keine Gewinde in den Gabelschaft geschnitten werden.
- Liegen Beschädigungen oder Anzeichen von Beschädigungen vor, darf die Federgabel nicht verwendet werden. Wenden Sie sich im Zweifelsfall an Ihren Händler.

2.2 KOMPATIBILITÄT

Die Federgabel darf nicht an Fahrrädern mit Fahrrad-Anhängern verwendet werden.

Es dürfen keine Vorderräder mit Nabenmotor verwendet werden.

2.3 BESTIMMUNGSGEMÄSSE VERWENDUNG UND MAXIMALES SYSTEMGEWICHT

Der Einsatzbereich von DT Swiss Komponenten ist in fünf Kategorien aufgeteilt, welche das Fahren auf geteerten Strassen bis hin zum Einsatz im Bereich Downhill / Freeride spezifizieren. Die Komponenten dürfen ausschliesslich gemäss diesen Bestimmungen verwendet werden. Andernfalls übernimmt der Anwender die volle Verantwortung. Die Federgabel ist nicht für den Einsatz an E-Bikes freigegeben.

Maximales Systemgewicht (Fahrer + Fahrrad + Ausrüstung + Gepäck): 130 kg

Bestimmungsgemässer Gebrauch: Kategorie 3 (Beschreibung der Kategorie, siehe folgend)



Kategorie 1 steht für den Einsatz von DT Swiss Komponenten auf vorwiegend befestigtem Untergrund. Der Bodenkontakt der Reifen kann dabei unbeabsichtigt kurzzeitig verloren gehen.



Kategorie 2 steht für den Einsatz von DT Swiss Komponenten unter den Bedingungen von Kategorie 1 sowie für den Einsatz auf mehrheitlich befestigtem sowie teilweise unbefestigtem Untergrund mit leichtem Gefälle / Steigung. Die Reifen dürfen beim Überfahren von bis zu 15 cm hohen Absätzen kurzzeitig den Bodenkontakt verlieren.



Kategorie 3 steht für den Einsatz von DT Swiss Komponenten unter den Bedingungen von Kategorie 1 und 2 sowie für den Einsatz auf befestigtem und rauhem, unbefestigtem Untergrund durch Fahrer/-innen mit gehobener Fahrtechnik. Die Reifen können den Kontakt zum Untergrund verlieren. Gelegentliche Absätze / Sprünge von ca. 60 cm Höhe sind erlaubt. Auf Grund der gewichtsoptimierten Auslegung der Komponenten kann es trotz Einhalten dieser Bedingungen bei Fahrfehlern zu Schäden am Material kommen, welche zu Verletzungen des Fahrers / der Fahrerin führen können.



Kategorie 4 steht für den Einsatz von DT Swiss Komponenten unter den Bedingungen von Kategorie 1, 2 und 3 sowie für den Einsatz in sehr rauhem, verblocktem Gelände mit Sprüngen / Absätzen bis zu ca. 120 cm Höhe sowie Geschwindigkeiten bis 40 km/h durch Fahrer/-innen mit sehr guter Fahrtechnik. DT Swiss Komponenten dieser Kategorie müssen aufgrund der hohen Belastungen zwingend nach jeder Fahrt auf mögliche Beschädigungen überprüft werden. Eine verkürzte Produktlebensdauer kann nicht ausgeschlossen werden.



Kategorie 5 steht für den Einsatz von DT Swiss Komponenten unter den Bedingungen von Kategorie 1, 2, 3 und 4 sowie für den Einsatz in äusserst steilem und grobem Gelände mit sehr grossen Sprüngen / Absätzen sowie Geschwindigkeiten über 40 km/h durch Fahrer/-innen mit äusserst guter Fahrtechnik. DT Swiss Komponenten dieser Kategorie dürfen auch in Bikeparks und auf Downhillstrecken eingesetzt werden. Bei DT Swiss Komponenten dieser Kategorie ist aufgrund der sehr hohen Belastungen eine Überprüfung auf mögliche Schäden nach jeder Fahrt zwingend, da bereits entstandene Schäden bei der nächsten Verwendung schon bei deutlich geringerer Belastung zum Versagen der Komponente führen können. Die Produktlebensdauer kann durch diesen extremen Einsatz verkürzt sein.

3. MONTAGE



GEFAHR

Unfallgefahr durch Beschädigungen durch Anbauteile mit scharfen Kanten!

Der Einbau von Teilen mit scharfen Kanten kann die Federgabel vorschädigen.

- Sicherstellen, dass keines der Anbauteile wie Nabe, Steckachse etc. scharfe Kanten aufweist.

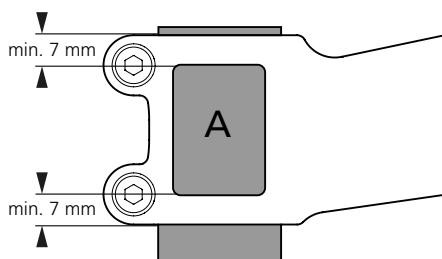
3.1 GABELSCHAFT KÜRZEN

1. Gabelschaft in eine Sägeführung einspannen und mit einer Handsäge kürzen.
2. Schnittkanten des Gabelschafts innen und aussen vorsichtig mit Schleifpapier entgraten.

3.2 FEDERGABEL IN DEN RAHMEN EINBAUEN

1. Vorbau, Teile des Steuersatzes und Federgabel reinigen.
2. Vorbau prüfen:

- Die Bundhöhe bei unterbrochener Klemmfläche (A) des Vorbaus muss min. 7 mm betragen.
- Die Klemmhöhe des Vorbaus darf max. 45 mm betragen.
- Der Vorbau darf keine scharfen Kanten aufweisen.



3. Lagerkonus auf Beschädigungen und scharfe Kanten prüfen.

- Sind Beschädigungen oder scharfe Kanten vorhanden, darf der Konus nicht verwendet werden.

4. Steuersatzkralle sowie Steuersatz und dessen Komponenten (3) gemäss Herstellerangaben montieren.

5. Gabelschaft durch das Steuerrohr stecken.

6. Teile des Steuersatzes (3) gemäss Herstellerangaben auf den Gabelschaft aufstecken.

7. Spacer (2) mit min. 5 mm und max. 30 mm Bauhöhe auf den Gabelschaft (4) aufstecken.

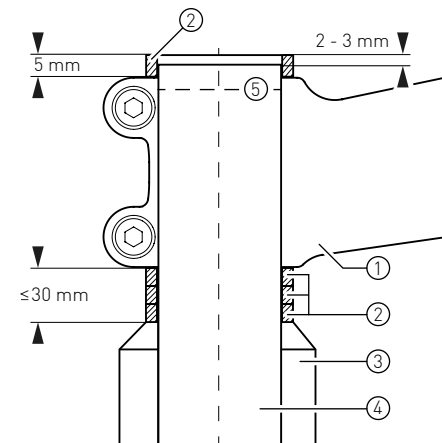
8. Vorbau (1) auf den Gabelschaft aufstecken.

9. Wir empfehlen einen Spacer (2) mit mindestens 5 mm Bauhöhe auf dem Vorbau (1) anzubringen und den Gabelschaft so zu kürzen, dass dieser 2 bis 3 mm über den Gabelschaft hinausragt. Bei Montage ohne Spacer auf dem Vorbau sollte der Gabelschaft mindestens bündig mit der Oberkante der oberen Klemmschraube des Vorbaus sein (5).

10. Spiel des Steuersatzes gemäss Herstellerangaben einstellen.

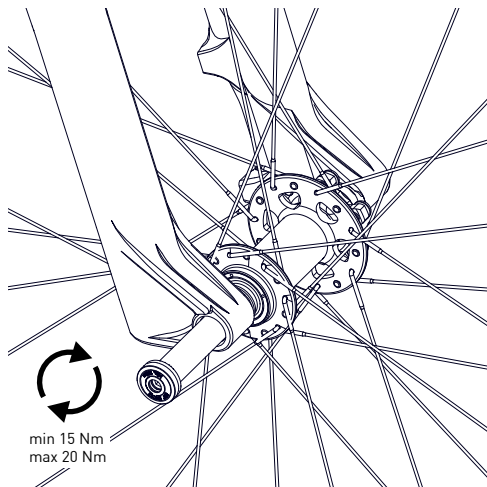
11. Vorbau-Befestigungsschrauben mit dem vom Hersteller angegebenen Anzugsdrehmoment anziehen.

12. Prüfen, ob die Federgabel ordnungsgemäss montiert ist.



3.3 LAUFRAD EINBAUEN

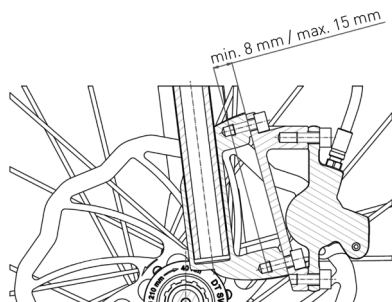
1. Steckachse und Gewinde der Steckachse reinigen und leicht fetten.
2. Berührungsflächen zwischen Nabe und Federgabel reinigen und auf scharfe Kanten prüfen.
→ Sind scharfe Kanten vorhanden, darf die Nabe nicht verwendet werden.
3. Laufrad im Ausfallende der Gabel positionieren.
4. Steckachse durch das Ausfallende und die Nabe schieben und Steckachse mit einem Drehmoment von mindestens 15 Nm und maximal 20 Nm anziehen.



3.4 MONTAGE DER BREMSE

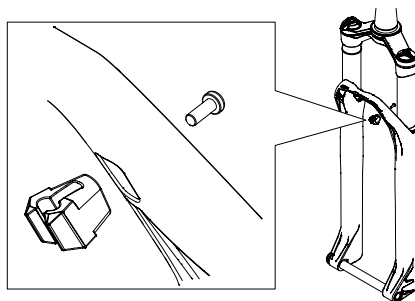
Die Federgabel verfügt über eine PM 6" Bremssattelaufnahme. Wird der Bremssattel ohne Adapter an die Federgabel montiert, kann eine Bremsscheibe mit $\varnothing 160$ mm verwendet werden. Mit einem entsprechenden Adapter darf maximal eine Bremsscheibe mit $\varnothing 203$ mm verwendet werden. Bremsscheiben mit einem grösseren Durchmesser als 203 mm dürfen nicht verwendet werden!

1. Sicherstellen, dass die Gewindelänge der Befestigungsschrauben des Bremssattels bzw. Bremsadapters min. 8 mm und max. 15 mm beträgt (siehe nebenstehende Abbildung).
2. Bremse gemäss Herstellerangaben montieren und einstellen.
3. Bei Verwendung von IS-Bremsscheiben mit einer Center Lock-Nabe empfehlen wir die Verwendung des DT Swiss Center Lock Adapters mit der Artikelnummer HWZXXX00S1232S. Bei Verwendung alternativer Center Lock Adapter muss vor Verwendung die Freigängigkeit zwischen Adapter und Federgabel geprüft werden.
4. Freigängigkeit aller Komponenten prüfen.



3.5 MONTAGE DES BREMSLEITUNGSHALTERS

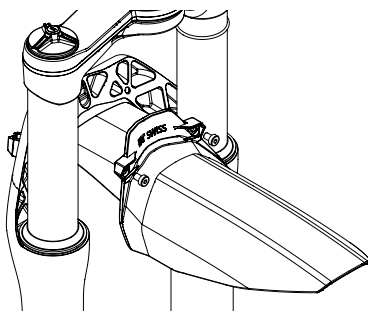
1. Bremsleitungshalter auf die Bremsleitung aufklicken.
2. Bremsleitungshalter mit eingeklickter Bremsleitung in das Montageloch an der Gabelbrücke einstecken.
3. Schraube von hinten durch die Gabelbrücke stecken, in den Bremsleitungshalter einschrauben und mit einem Drehmoment von 1 Nm anziehen.
4. Sicherstellen, dass die Bremsleitung die Gabelkrone im Betrieb nicht berührt und die Funktion anderer Komponenten nicht beeinträchtigt.



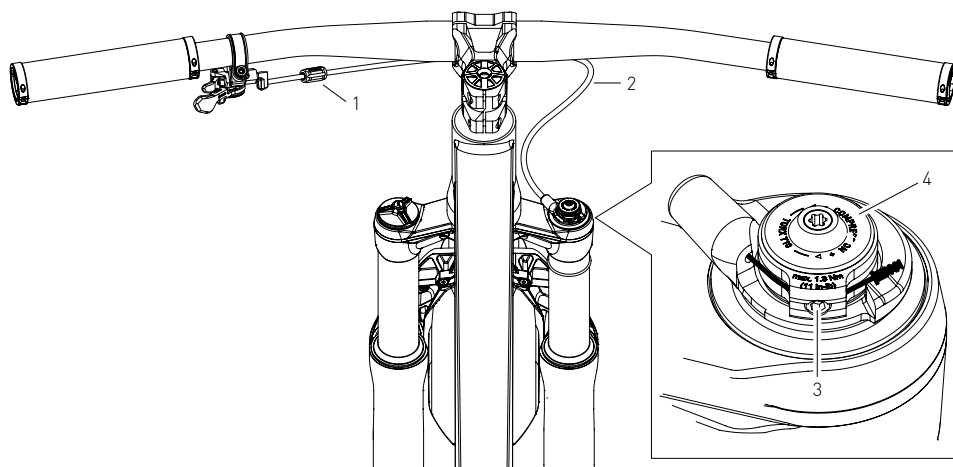
3.6 MONTAGE DES SCHUTZBLECHS

1. Schutzblech an der Rückseite der Gabelbrücke anbringen.
2. Beide Befestigungsschrauben hineindrehen und mit einem Anzugsdrehmoment von 1,5 Nm anziehen.

ACHTUNG: Das Drehmoment der Befestigungsschrauben darf keinesfalls überschritten werden! Durch überhöhtes Drehmoment können die Gewinde in der Federgabel irreparabel beschädigt werden!



3.7 REMOTE-KABELZUG ANBRINGEN



1. Zughülle (2) und Kabelzug-Einsteller (1) anbringen.
 - Es dürfen ausschliesslich Zughüllen mit einem Aussendurchmesser von 4 mm verwendet werden.
 - Vor und nach dem Kabelzug-Einsteller muss mindestens ein kurzes Stück Zughülle vorhanden sein.
 - Kabelzug-Einsteller vollständig zusammenschrauben und anschliessend eine Umdrehung lösen.
2. Remote-Hebel in Position «OPEN» schalten und den Kabelzug durch die Zughülle (2) stecken.
3. Klemmschraube (3) am Remote-Rad herausdrehen.
4. Schaltzug durch den Zuganschlag führen und um das Remote-Rad (4) legen.
5. Schaltzug straff ziehen, mit Klemmschraube klemmen und Klemmschraube mit einem max. Anzugsdrehmoment von 1,3 Nm anziehen.
6. Remote-Hebel einige Male betätigen.
7. Spannung des Schaltzugs mit dem Kabelzug-Einsteller (1) einstellen.
 - Der Remote-Hebel rastet in Position «LOCK» ein und aktiviert das Lockout.
 - Das Remote-Rad berührt in der Position «LOCK» den Anschlag der Zugführung.
8. Schaltzug auf die gewünschte Länge kürzen und Endkappe anbringen.

3.8 PRÜFEN DER FEDERGABEL

1. Prüfen, ob Federgabel und Laufrad spielfrei verbaut sind.
2. Freigängigkeit des verwendeten Reifens prüfen.
 - Reifen auf den maximal zulässigen Druck aufpumpen. Es gilt der niedrigere durch Reifen oder Felge vorgegebene Maximaldruck.
 - Zwischen Reifen und Federgabel bzw. Schutzblech muss bei vollständig komprimierter Federgabel mindestens 6 mm Platz sein.
3. Luftdruck des Reifens auf den gewünschten Betriebsdruck anpassen.
4. Federgabel in beide Richtungen drehen und sicherstellen, dass die Federgabel freigängig gedreht werden kann.
 - Die Federgabel bzw. das Schutzblech dürfen weder andere Teile in ihrer Funktion beeinträchtigen, noch selbst in ihrer Funktion beeinträchtigt werden!
 - Die Gabelkrone darf bei eingeschlagenem Lenker das Unterrohr nicht berühren!
5. Luft vollständig aus der Federgabel ablassen. Federgabel vollständig komprimieren.
 - Das Schutzblech darf bei vollständig komprimierter Gabel das Unterrohr nicht berühren!
 - Der Remote-Kabelzug darf bei eingeschlagenem Lenker nicht zwischen Gabelkrone und Rahmen eingeklemmt werden!
6. Luftdruck der Federgabel auf den gewünschten Betriebsdruck anpassen.
7. Funktion der Federgabel prüfen.
8. Bei Problemen oder Fehlfunktionen, Händler oder DT Swiss Service Center kontaktieren.

4. SETUP

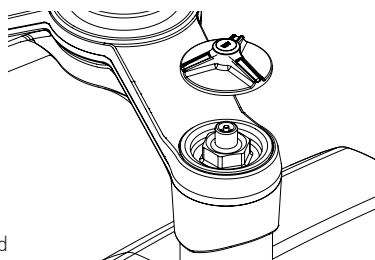
Zusätzlich zu den hier gezeigten Informationen finden Sie unter www.setupguide.dtswiss.com nützliche Tipps und Videos zum Einstellen der Federgabel.

4.1 LUFTDRUCK ANPASSEN

Fahrergewicht (Fahrer mit Ausrüstung, ohne Fahrrad)		Federweg					
		100 mm		110 mm		120 mm	
[kg]	[lbs]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	88	2.8	41	2.7	39	2.5	37
45	99	3.3	47	3.1	45	2.9	42
50	110	3.7	54	3.5	51	3.3	48
55	121	4.1	60	3.9	57	3.7	54
60	132	4.5	66	4.3	63	4.1	60
65	143	5.0	72	4.7	69	4.5	66
70	154	5.4	78	5.1	75	4.9	71
75	165	5.8	84	5.6	81	5.3	77
80	176	6.2	90	6.0	87	5.7	83
85	187	6.7	97	6.4	93	6.1	89
90	198	7.1	103	6.8	98	6.5	94
95	210	7.5	109	7.2	104	6.9	100
100	220	7.9	115	7.6	110	7.3	106
105	232	8.4	121	8.0	116	7.7	112
110	245	8.8	127	8.4	122	8.1	118
max. Luftdruck:		10,5	152	10,3	149	10	145

LUFTDRUCK ERHÖHEN

1. Federgabel in den «OPEN»-Modus stellen (siehe [„4.2 Fahrmodus einstellen“](#) auf Seite 12).
2. Ventilkappe abschrauben.
3. Dämpferpumpe aufschrauben und Federgabel auf den gewünschten Druck aufpumpen.
→ Hinweise des Pumpen-Herstellers beachten!
4. Federgabel mit aufgeschraubter Dämpferpumpe langsam zwei Mal um etwa 10 mm komprimieren und anschliessend vollständig auseinanderziehen.
→ Dies ermöglicht einen Ausgleich der positiven und negativen Luftkammer.
→ Erst wenn sich der an der Dämpferpumpe angezeigte Druck nach dem Komprimieren nicht mehr ändert, sind beide Luftkammern ausgeglichen.
5. Schritt 3 und 4 wiederholen bis nach dem Komprimieren der gewünschte Druck an der Dämpferpumpe angezeigt wird.
6. Dämpferpumpe abschrauben und Ventilkappe auf das Ventil aufschrauben.



LUFTDRUCK REDUZIEREN

1. Federgabel in den «OPEN»-Modus stellen (siehe „4.2 Fahrmodus einstellen“ auf Seite 12).
2. Ventilkappe abschrauben.
3. Ventileinsatz mit der Rückseite der Ventilkappe **LANGSAM** drücken.
oder
Dämpferpumpe aufschrauben und Luftdruck **LANGSAM** durch Drücken des Ablass-Ventils an der Dämpferpumpe reduzieren.
4. Federgabel mit aufgeschraubter Dämpferpumpe langsam zwei Mal um etwa 10 mm komprimieren und anschliessend vollständig auseinanderziehen.
 - Dies ermöglicht einen Ausgleich der positiven und negativen Luftkammer.
 - Erst wenn sich der an der Dämpferpumpe angezeigte Druck nach dem Komprimieren nicht mehr ändert, sind beide Luftkammern ausgeglichen.
5. Schritt 3 und 4 wiederholen bis nach dem Komprimieren der gewünschte Druck an der Dämpferpumpe angezeigt wird.
6. Dämpferpumpe abschrauben und Ventilkappe auf das Ventil aufschrauben.

4.2 FAHRMODUS EINSTELLEN

Der gewählte Fahrmodus bestimmt die Einfedergeschwindigkeit der Federgabel und kann über den Hebel an der Federgabel oder über den Remote-Hebel am Lenker in drei Stufen eingestellt werden.

OPEN:

Im Modus «OPEN» befindet sich der Fahrmodus in der sensibelsten, von Werk abgestimmten Einstellung. Die Federgabel reagiert feinfühlig auf kleine Unebenheiten des Geländes.

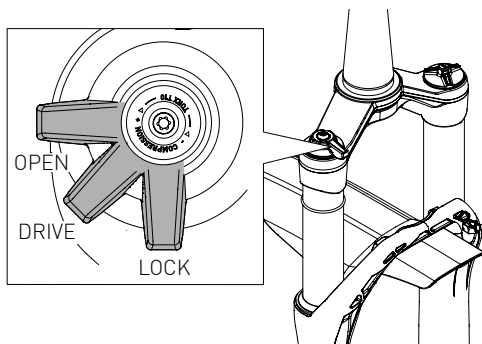
DRIVE:

Wird der Hebel an der Federgabel bzw. der Remote-Hebel am Lenker in die mittlere Position gebracht, wird die Druckstufe teilweise geschlossen. Dies macht die Federgabel deutlich straffer und fördert effektives Pedalieren in Situationen, in denen keine volle Performance der Federgabel nötig ist (Bergauffahren auf Strasse oder leichten Trails, Fahrten auf ebenem Untergrund).

LOCK:

Wird der Hebel an der Federgabel, bzw. der Remote-Hebel am Lenker in die Position «LOCK» gebracht, wird der Ölfluss blockiert.

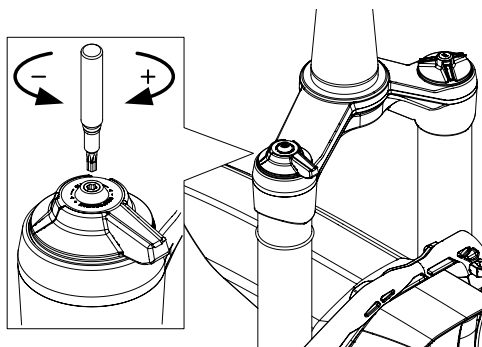
Ein Blow-Off- Ventil öffnet den Ölfluss bei groben Stößen und verhindert so eine Beschädigung der Federgabel.



4.3 DRUCKSTUFE EINSTELLEN

Die Druckstufe regelt die Einfedergeschwindigkeit der Federgabel. Durch Drehen des blauen Druckstufen-Verstellers mit einem Setup-Tool (Torx T10) kann die Druckstufe eingestellt werden.

- Durch Drehen im Uhrzeigersinn wird die Druckstufendämpfung erhöht (= niedrigere Einfedergeschwindigkeit). Im komplett geschlossenen Zustand entspricht die Druckstufendämpfung der Einstellung «DRIVE».
- Durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn wird die Druckstufendämpfung verringert (= höhere Einfedergeschwindigkeit). Bei komplett geöffneter Druckstufe (Druckstufen-Versteller gegen den Uhrzeigersinn auf Anschlag) ist die Federgabel sehr sensibel und komfortabel.



Die Einstellung der Druckstufe über den blauen Druckstufen-Versteller hat nur Einfluss auf den Modus «OPEN». Die Modi «DRIVE» und «LOCK» werden davon nicht beeinflusst.

4.4 ZUGSTUFE EINSTELLEN

Die Zugstufe regelt die Ausfedergeschwindigkeit der Federgabel und kann durch Drehen des Zugstufen-Verstellers eingestellt werden.

- Im Uhrzeigersinn wird die Zugstufendämpfung erhöht (= niedrigere Ausfedergeschwindigkeit).
- Gegen den Uhrzeigersinn wird die Zugstufendämpfung verringert (= höhere Ausfedergeschwindigkeit).

Ist die Zugstufendämpfung zu niedrig, federt das Vorderrad zu schnell aus. Eine zu schwach eingestellte Zugstufe äussert sich im Fahrbetrieb dadurch, dass das Fahrwerk aufschwingt.

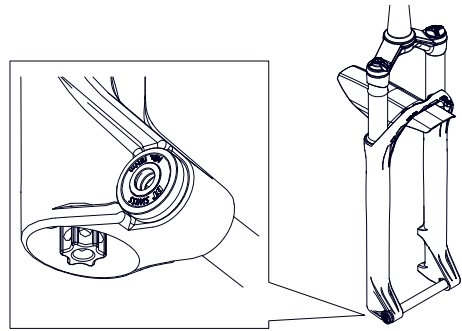
Ist die Zugstufendämpfung zu stark, kann das Vorderrad schnell aufeinanderfolgenden Schlägen nicht mehr folgen und die Federung verhärtet.

Ziel der Zugstufeneinstellung ist eine möglichst gute Dämpfung der Ausfederbewegung zu erreichen, die den Anforderungen des jeweiligen Geländes entspricht. Etwa bei schnellen, ruppigen Abfahrten sollte eine niedrigere Zugstufendämpfung (= schnellere Ausfedergeschwindigkeit) gewählt werden als bei flüssigen Abfahrten ohne gröbere Hindernisse.

Wir empfehlen eine Zugstufeneinstellung abhängig vom eingestellten Luftdruck:

Druck		Zugstufen-Klicks (von vollständig geöffnet)
[bar]	[psi]	
2	29	11
2.5	36	12
3	44	13
3.5	51	15
4	58	16
4.5	65	17
5	73	18
5.5	80	20
6	87	21
6.5	94	22
7	102	23
7.5	109	24
8	116	24
8.5	123	25
9	131	25
9.5	138	25

Die nebenstehenden Werte sind unsere Empfehlung bei einer Umgebungstemperatur von ca. 25° C. Da sich die Viskosität des Öls mit der Umgebungstemperatur ändert, sollte die Zugstufeneinstellung entsprechend angepasst werden. Bei kalten Temperaturen sollte die Zugstufe geöffnet werden, bei heissen Temperaturen geschlossen. Bei beispielsweise 0° C wird empfohlen die Zugstufe um 6 Klicks gegenüber dem nebenstehendem Wert zu öffnen.



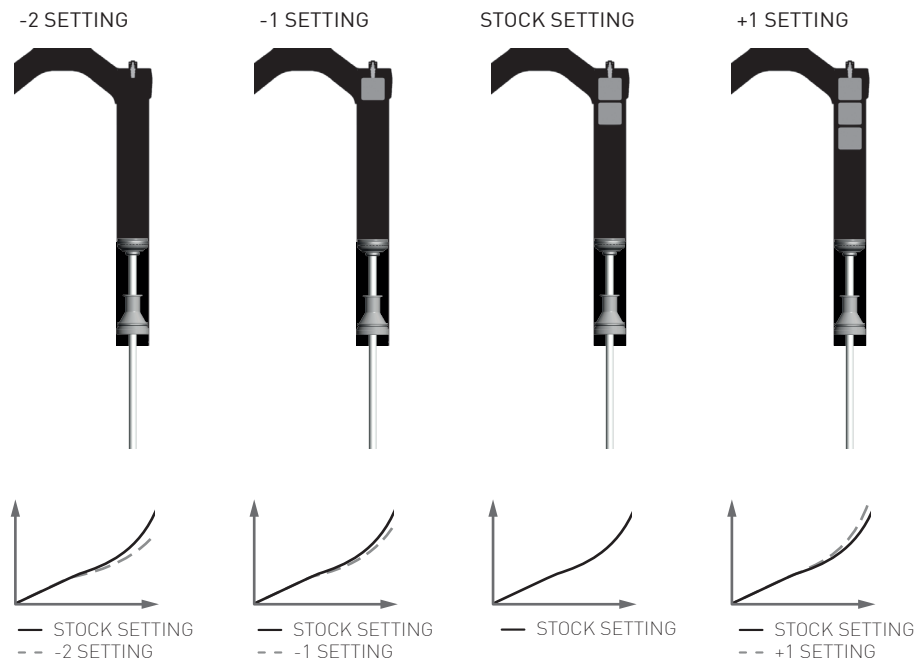
5. TUNING

5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

Das APT System ermöglicht eine Anpassung der Progression der Federungskurve durch einfaches Hinzufügen oder Entfernen eines oder mehrerer Volumenspacer in der Luftkammer der Federgabel.

Die Federgabel wird mit zwei montierten Volumenspacern ausgeliefert. Zur persönlichen Anpassung befindet sich ein weiterer Volumenspacer im Lieferumfang.

Informationen zur Montage / Demontage der Volumenspacer finden Sie unter www.dtswiss.com.



Die Einstellung «-2 SETTING» bietet eine lineare und komfortable Federungskurve für leichte oder komfortsuchende Fahrer.

Die Einstellung «-1 SETTING» bietet eine etwas weniger komfortable und weniger lineare Federungskurve, empfohlen für den durchschnittlichen Fahrer der ein angenehmes und gutmütiges Fahrverhalten sucht.

Die Einstellung «STOCK SETTING» bietet eine eher progressive Federungskurve für sportliche Fahrer auf der Suche nach direktem Fahrverhalten.

Die Einstellung «+1 SETTING» bietet eine progressive Federungskurve für aggressive Fahrer auf der Suche nach sehr direktem Fahrverhalten.

6. HANDHABUNG

6.1 TRANSPORT

Durch sorgsamem Transport werden Schäden an der Federgabel vermieden. Insbesondere die Standrohre müssen vor Beschädigungen geschützt werden.

6.2 LAGERUNG (>1 MONAT)

Eine sorgsame Lagerung erhöht die Lebensdauer der Federgabel. Folgende Punkte beachten:

- Luftdruck reduzieren.
- Federgabel und Bedienelemente reinigen.
- Bei Remote-Version, Spannung des Kabelzugs lösen um Verschleiss vorzubeugen.

6.3 WIEDERINBETRIEBNAHME NACH LAGERUNG

1. Federgabel auf den Kopf stellen.
→ Das Schmieröl läuft aus dem unteren Teil der Federgabel über die Buchsen und ermöglicht so eine Schmierung.
2. Federgabel mehrmals sanft komprimieren.
→ Das Schmieröl verteilt sich.
3. Luftdruck im Federelement kontrollieren und anpassen (siehe „4.1 Luftdruck anpassen“ auf Seite 10).
4. Bedienelemente mehrmals betätigen.
→ Das Öl wird auf den Dichtungen verteilt.
5. Alle Funktionen der Federgabel prüfen.
→ Bei Fehlfunktion DT Swiss Service Center kontaktieren.

7. WARTUNG UND PFLEGE

Tätigkeit	Intervall
Service durch ein DT Swiss Service Center	Jährlich oder nach 200 Betriebsstunden
Kleiner Service (bei Bedarf durch ein DT Swiss Service Center) siehe Technical Manual unter www.dtswiss.com	50 Betriebsstunden bei extremen Einsatzbedingungen häufiger!
Federgabel auf Beschädigungen und Risse prüfen. Bei Beschädigungen DT Swiss Service Center kontaktieren.	Vor und nach jeder Fahrt und nach einem Sturz
Ordnungsgemäße Befestigung / Anzugsdrehmomente prüfen	Vor jeder Fahrt
Funktion prüfen	Vor jeder Fahrt
Reinigung mit weichem Schwamm und einem geeigneten Reinigungsmittel, besonders im Bereich der Abstreifer. Keinen Hochdruckreiniger und keine aggressiven Reinigungsmittel verwenden!	Nach jeder Fahrt

7.1 ENTSORGUNG UND UMWELTSCHUTZ

Es gelten die gesetzlichen Entsorgungsrichtlinien. Grundsätzlich sind Abfälle aller Art zu vermeiden oder stofflich zu verwerten. Anfallender Abfall, Carbon, Reiniger und Flüssigkeiten aller Art müssen umweltgerecht entsorgt werden.

8. GARANTIE

Die Garantiebedingungen finden Sie unter www.dtswiss.com

Congratulations on the purchase of your new DT Swiss fork! You have purchased a quality product made by DT Swiss.

1. GENERAL

This user manual is intended for the user of the fork. It includes information on the assembly, setup, maintenance and care of the fork.

For further information and activities refer to www.dtswiss.com.

Users must read and understand this manual before using the component. Third-party users must also be informed about the following provisions. Keep this user manual handy / for reference in case you need to refer to it later.

2. SAFETY

2.1 GENERAL SAFETY INFORMATION



DANGER

Incorrect handling, installation, maintenance or servicing can lead to accidents causing severe injuries or death!

- Compliance with the following provisions is a prerequisite for accident-free use and faultless performance.
- Assembly and maintenance of the fork requires a basic knowledge of handling bicycle components. If in any doubt, consult your retailer.
- The fork should only be used in accordance with its intended use. Otherwise the user shall assume responsibility.
- The fork must be compatible with all parts of the bicycle.
- Before riding for the first time, the fork must be checked for ease of action.
 - The fork crown must not touch the down tube when the handlebar is fully turned!
 - The remote cable must not be clamped between fork crown and frame when the handlebar is fully turned!
 - The fender must not touch the down tube when the fork is fully compressed!
 - The tire must not touch the fender or fork when the fork is fully compressed!
- None of the add-on parts must have any sharp edges.
- Only use original DT Swiss accessories and spare parts.
- The fork must not be changed or modified. No threads may be cut into the steerer tube.
- The fork must not be used if it is damaged or there are any signs of damage. If in any doubt, consult your retailer.

2.2 COMPATIBILITY

Do not use the fork on bicycles with bicycle trailers.

Do not use front wheels with a hub motor.

2.3 INTENDED USE AND MAXIMUM SYSTEM WEIGHT

The range of use of DT Swiss components is divided into five categories; they are specified for uses from riding on paved roads to downhill and freeride riding. The components must exclusively be used in line with the provisions. Otherwise the user shall assume full responsibility. The fork must not be used with e-bikes.

Maximum system weight (rider + bicycle + equipment + luggage): 130 kg

Intended use: Category 3 (see the following for a description of the category)



Category 1 represents the use of DT Swiss components on mainly paved surfaces. The ground contact of the tires can be lost unintentionally for a short time.



Category 2 represents the use of DT Swiss components under the conditions of category 1 as well as on mostly paved and partly unpaved surfaces with a slight gradient. The tires may briefly lose contact with the ground when riding over steps up to 15 cm in height.



Category 3 represents the use of DT Swiss components under the conditions of categories 1 and 2 as well as on paved and rough, unpaved surfaces by riders with advanced riding skills. The tires may not always be in contact with the ground. Occasional steps / jumps of approx. 60 cm height are permitted. Due to the weight-optimized design of the components, despite complying with these conditions, this use can also cause damage to the material in the event of riding errors, which can also lead to injuries to the rider.



Category 4 represents the use of DT Swiss components under the conditions of categories 1, 2 and 3 as well as in very rough, blocked terrain with jumps / steps up to approx. 120 cm height and speeds up to 40 km/h by riders with very good riding skills. DT Swiss components in this category must be checked for possible damage after each ride due to the high loads. Reduction of the product service life cannot be ruled out.



Category 5 represents the use of DT Swiss components under the conditions of categories 1, 2, 3 and 4 as well as in extremely steep and rough terrain with very large jumps / steps and speeds above 40 km/h by riders with exceptionally good riding skills. DT Swiss components in this category may also be used in bike parks and on downhill tracks. DT Swiss components in this category must be checked for possible damage after each ride due to the very high loads, since existing damage can lead to failure of the component even at significantly lower loads during subsequent usage. The product service life can be impacted by this extreme use.

3. ASSEMBLY



DANGER

Risk of accident caused by damage resulting from add-on parts with sharp edges!

Installing parts with sharp edges can damage the fork.

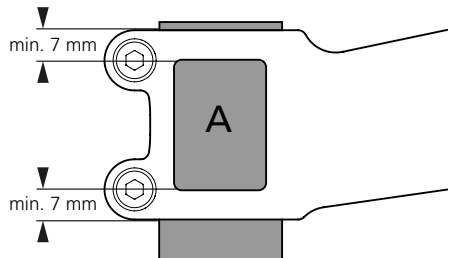
- Ensure that none of the add-on parts such as the hub or thru axle etc. has sharp edges.

3.1 SHORTENING THE STEERER TUBE

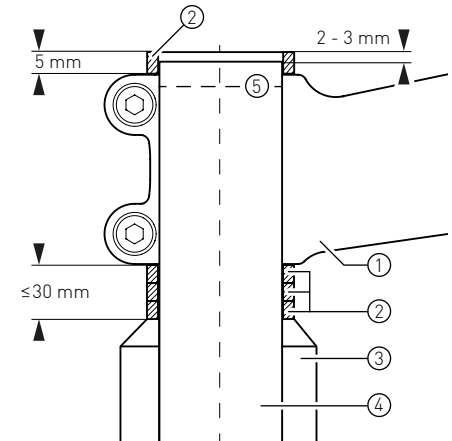
1. Clamp the steerer tube into a saw guide and shorten it with a hand saw.
2. Carefully smooth the inside and outside of the cut edges of the steerer tube with abrasive paper.

3.2 INSTALLING THE FORK IN THE FRAME

1. Clean the stem, parts of the headset and fork.
2. Check the stem:
 - The height of the flange of the discontinuous clamp area of the stem (A) must be at least 7 mm.
 - The clamp height of the stem must be a maximum of 45 mm.
 - The stem must not exhibit any sharp edges.



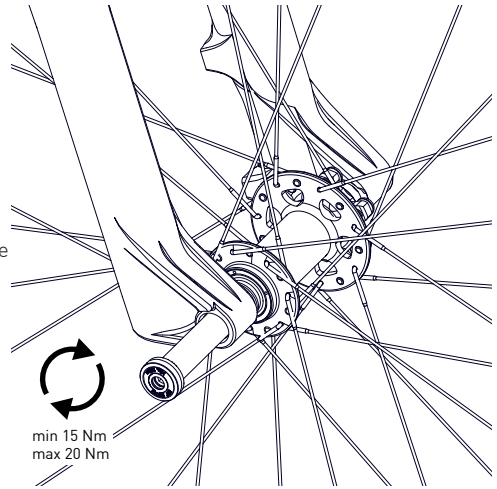
3. Check the bearing cone for damage and sharp edges.
 - If damage or sharp edges are present, the cone must not be used.
4. Fit the star fangled nut and headset and their components (3) as per the manufacturer's instructions.
5. Push the steerer tube through the head tube.
6. Place the headset parts (3) on the steerer tube in accordance with the manufacturer's specifications.
7. Put a spacer (2) with min. 5 mm and max. 30 mm height onto the steerer tube (4).
8. Place the stem (1) on the steerer tube.



9. We recommend mounting a spacer (2) with at least 5 mm overall height on the stem (1) and shortening the steerer tube so that it protrudes 2 to 3 mm beyond the stem.
When mounting without a spacer on the stem, the steerer tube should be at least flush with the top edge of the stem's upper clamping screw (5).
10. Set the play of the headset according to the manufacturer's specifications.
11. Tighten the fixing screws for the stem to the torque specified by the manufacturer.
12. Check to ensure the fork is installed correctly.

3.3 INSTALLING THE WHEEL

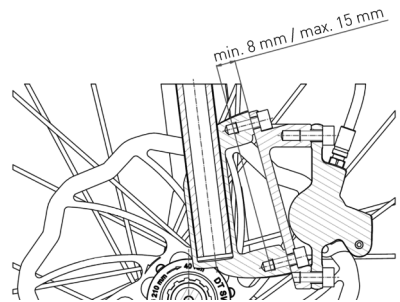
1. Clean and lightly grease the thru axle and the thru axle thread.
2. Clean the contact surfaces between the hub and the fork and check for sharp edges.
→ If sharp edges are present, the hub must not be used.
3. Position the wheel between the fork dropouts.
4. Push the thru axle through the dropout and the hub and tighten the thru axle with a torque of min. 15 Nm and max. 20 Nm.



3.4 ASSEMBLING THE BRAKE

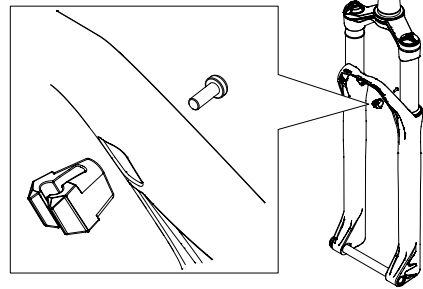
The fork has a post mount (PM) 6" brake caliper mount. If the brake caliper is mounted on the fork without an adapter, a $\varnothing 160$ mm brake rotor can be used. A brake rotor up to $\varnothing 203$ mm can be used with a suitable adapter. Do not use brake rotors bigger than 203 mm!

1. Ensure the thread length of the brake caliper or brake adapter fixing screws is min. 8 mm and max. 15 mm (see adjacent figure).
2. Fit and adjust the brake according to the manufacturer's specifications.
3. When using IS brake rotors with a Center Lock hub, we recommend using the DT Swiss Center Lock adapter with the article number HWZXX00S1232S.
When using alternative Center Lock adapters, the clearance between adapter and fork must be checked before use.
4. Check that all components are moving freely.



3.5 MOUNTING THE BRAKE HOSE HOLDER

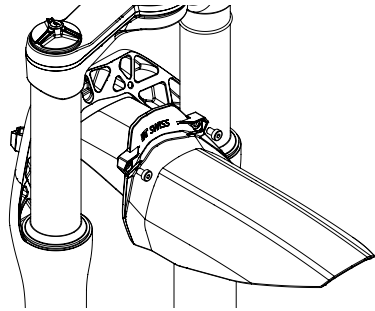
1. Click the brake hose holder onto the brake hose.
2. Insert the brake hose holder with the brake hose clicked in into the mounting hole on the fork bridge.
3. Insert the screw through the fork bridge from behind, screw it into the brake hose holder and tighten with a torque of 1 Nm.
4. Make sure that the brake hose does not touch the fork crown during operation and does not impair the function of other components.



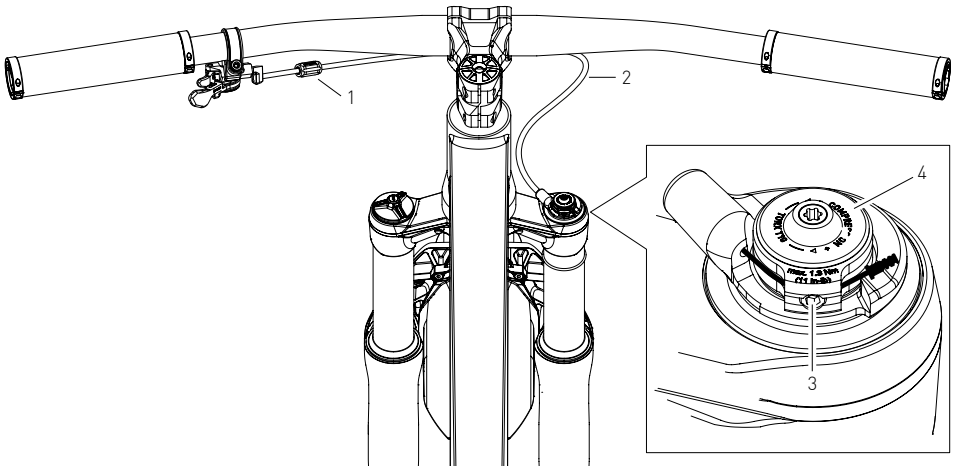
3.6 FITTING THE FENDER

1. Attach the fender to the rear of the fork bridge.
2. Insert both fixing screws and tighten them to 1.5 Nm.

ATTENTION: Do not exceed the specified tightening torque of the fixing screw under any circumstances! This can damage the fork threads beyond repair.



3.7 ATTACHING THE REMOTE CABLE



1. Put on the cable housing [2] and the cable adjuster [1].
 - Only cable housings with an outer diameter of 4 mm must be used.
 - Before and after the cable adjuster there must be at least one short piece of cable housing.
 - Screw in the cable adjuster completely and then loosen one turn.
2. Switch the remote lever to position "OPEN" and insert the cable through the cable housing [2].
3. Unscrew the clamping screw [3] on the remote wheel.
4. Guide the cable through the cable stop and place it around the remote wheel [4].
5. Pull the cable tight, clamp it with the clamping screw and tighten it with a max. torque of 1.3 Nm.
6. Operate the remote lever several times.
7. Adjust the cable tension with the cable adjuster [1].
 - The remote lever locks in position "LOCK" and activates the lockout.
 - In the "LOCK" position, the remote wheel touches the stop of the cable guide.
8. Shorten the cable to the desired length and attach a cable end crimp.

3.8 CHECKING THE FORK

1. Check that there is no play on the fork or wheel.
2. Check the freedom of movement of the tire in use.
 - Inflate the tires up to their maximum approved pressure. The lower pressure specified for the tire or rim applies.
 - When the fork is fully compressed there must be a gap of at least 6 mm between the tire and the fork and/or mudguard.
3. Adjust the air pressure of the tire to the required operating pressure.
4. Turn the fork in both directions and make sure that it turns freely.
 - The fork and the fender must not interfere with other parts or vice versa!
 - The fork crown must not touch the down tube when the handlebar is fully turned!
5. Let all the air out of the fork. Fully compress the fork.
 - The fender must not touch the down tube when the fork is fully compressed!
 - The remote cable must not be clamped between fork crown and frame when the handlebar is fully turned!
6. Adjust the air pressure of the fork to the required operating pressure.
7. Check the functionality of the fork.
8. If there are any problems or malfunctions, contact the dealer or the DT Swiss Service Center.

4. SETUP

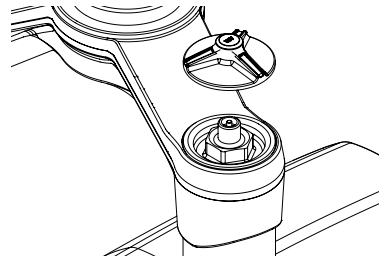
In addition to the information shown here, you will find useful tips and videos on adjusting the fork at www.setupguide.dtswiss.com

4.1 ADJUSTING THE AIR PRESSURE

Rider weight (rider with equipment, without bike)		Travel					
[kg]	[lbs]	100 mm		110 mm		120 mm	
		[bar]	[psi]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	88	2.8	41	2.7	39	2.5	37
45	99	3.3	47	3.1	45	2.9	42
50	110	3.7	54	3.5	51	3.3	48
55	121	4.1	60	3.9	57	3.7	54
60	132	4.5	66	4.3	63	4.1	60
65	143	5.0	72	4.7	69	4.5	66
70	154	5.4	78	5.1	75	4.9	71
75	165	5.8	84	5.6	81	5.3	77
80	176	6.2	90	6.0	87	5.7	83
85	187	6.7	97	6.4	93	6.1	89
90	198	7.1	103	6.8	98	6.5	94
95	210	7.5	109	7.2	104	6.9	100
100	220	7.9	115	7.6	110	7.3	106
105	232	8.4	121	8.0	116	7.7	112
110	245	8.8	127	8.4	122	8.1	118
max. air pressure:		10,5	152	10,3	149	10	145

INCREASING THE AIR PRESSURE

1. Set the fork to "OPEN" mode (see "4.2 Setting the riding mode" on page 26).
2. Unscrew the valve cap.
3. Screw on the shock pump and inflate the fork up to the required pressure.
→ Follow the instructions issued by the pump manufacturer!
4. With the shock pump attached, slowly compress the fork twice by about 10 mm and then decompress fully.
→ This equalizes the positive and negative air chambers.
→ Once the pressure displayed on the shock pump stops changing after compression, the two air chambers have equalized.
5. Repeat steps 3 and 4 until the desired pressure is displayed on the shock pump after compression.
6. Unscrew the shock pump and screw the valve cap onto the valve.



REDUCING THE AIR PRESSURE

1. Set the fork to "OPEN" mode (see "[4.2 Setting the riding mode](#)" on page 26).
2. Unscrew the valve cap.
3. **GRADUALLY** press the valve insert with the back of the valve cap.

or

Screw on the shock pump and **SLOWLY** reduce the air pressure by pressing the release valve on the shock pump.

4. With the shock pump attached, slowly compress the fork twice by about 10 mm and then decompress fully.
 - This equalizes the positive and negative air chambers.
 - Once the pressure displayed on the shock pump stops changing after compression, the two air chambers have equalized.
5. Repeat steps 3 and 4 until the desired pressure is displayed on the shock pump after compression.
6. Unscrew the shock pump and screw the valve cap onto the valve.

4.2 SETTING THE RIDING MODE

The riding mode setting determines the compression speed of the fork. There are three settings. To adjust the setting, use the lever on the fork or the remote lever on the handlebars:

OPEN:

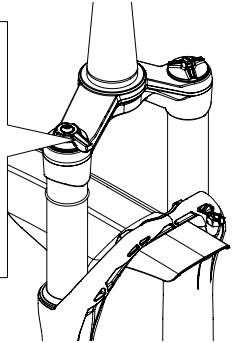
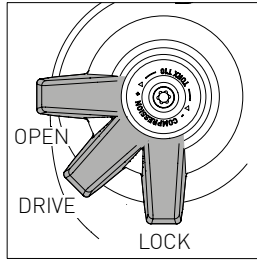
"OPEN" mode is the most sensitive, factory-set setting. The fork responds sensitively to small unevennesses in the terrain.

DRIVE:

If the lever on the fork or remote lever on the handlebars is moved to the middle position, the compression damping is partially closed. This makes the fork much more firm and encourages effective pedalling in situations where full performance is not required (uphill climbing on roads or easy trails, rides on level ground).

LOCK:

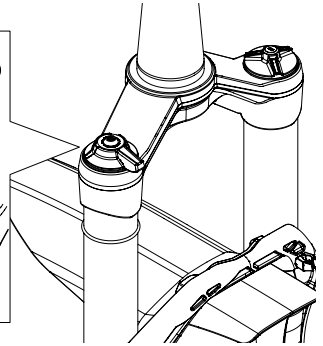
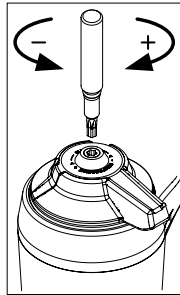
If the lever on the fork or remote lever on the handlebars is moved to the "LOCK" position, the flow of oil is blocked. A blow-off valve opens the flow of oil in the event of heavy impacts and therefore prevents damage to the fork.



4.3 ADJUSTING THE COMPRESSION

The compression controls the speed of the compression speed of the fork. The compression damping can be set by turning the blue compression adjuster with a setup tool (Torx T10).

- To increase the compression damping, turn the adjuster clockwise (lower compression speed). When completely closed, the compression damping corresponds to the "DRIVE" setting.
- To decrease the compression damping, turn the adjuster counterclockwise (higher compression speed). The fork is very sensitive and comfortable when the compression damping is fully open (counterclockwise to the stop).



The setting of the compression damping via the blue compression adjuster only affects the "OPEN" mode. The "DRIVE" and "LOCK" modes are not affected by this.

4.4 ADJUSTING THE REBOUND

The rebound damping regulates the rebound speed of the fork and can be set by turning the rebound adjuster.

- To increase the rebound damping, turn the adjuster clockwise (= lower rebound speed).
- To decrease the rebound damping, turn the adjuster counterclockwise (= higher rebound speed).

If the rebound damping is too low, the front wheel will rebound too quickly. A rebound damping that is set too low will be felt through the frame bouncing up when riding.

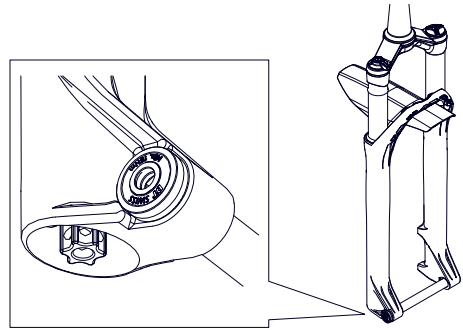
If the rebound damping is too high, the front wheel can no longer follow rapid-succession impacts and the suspension hardens.

The aim of the rebound setting is to absorb the rebound movement as effectively as possible based on the demands of the terrain. On fast, rough descents, for example, a lower rebound damping (= faster rebound speed) should be selected than on smooth descents without any major obstacles.

We recommend a rebound setting according to the pressure inside the air chamber:

Pressure		Rebound clicks (from fully opened)
[bar]	[psi]	
2	29	11
2.5	36	12
3	44	13
3.5	51	15
4	58	16
4.5	65	17
5	73	18
5.5	80	20
6	87	21
6.5	94	22
7	102	23
7.5	109	24
8	116	24
8.5	123	25
9	131	25
9.5	138	25

The adjoining values are our recommendation for an ambient temperature of approx. 25° C. Since the viscosity of the oil changes with the ambient temperature, the rebound setting should be adjusted accordingly. The rebound damping should be opened at cold temperatures and closed at hot temperatures. For example at 0° C it is recommended to open the rebound by 6 clicks compared to the adjacent value.



5. TUNING

5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

The APT (Adaptable Progression Tune) system allows the rider to adjust the progression of the air spring curve by adding or removing volume spacers in the fork's air chamber.

The fork is delivered with two mounted volume spacers. A further volume spacer is included for personal adjustment.

Information on fitting/removing the volume spacer can be found at www.dtswiss.com.

EN

-2 SETTING



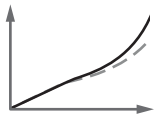
-1 SETTING



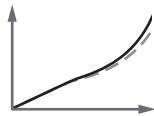
STOCK SETTING



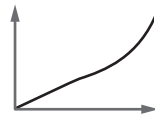
+1 SETTING



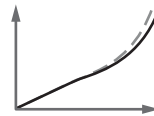
— STOCK SETTING
-- -2 SETTING



— STOCK SETTING
-- -1 SETTING



— STOCK SETTING



— STOCK SETTING
-- +1 SETTING

The "-2 SETTING" offers a linear and comfortable suspension curve for lighter riders or riders who prefer more comfort.

The "-1 SETTING" offers a slightly less comfortable and less linear suspension curve, recommended for the average rider who prefers more pleasant and soft riding behavior.

The "STOCK SETTING" offers a more progressive suspension curve for sporty riders looking for direct riding behavior.

The "+1 SETTING" offers a progressive suspension curve for aggressive riders looking for very direct riding behavior.

6. HANDLING

6.1 TRANSPORT

Careful transport avoids damage to the fork. The stanchions in particular must be protected from damage.

6.2 STORAGE (> 1 MONTH)

Careful storage prolongs the life of the fork. Note the following points:

- Reduce the air pressure.
- Clean the fork and control elements.
- For the remote version, release the tension of the cable strain in order to prevent wear.

6.3 RECOMMISSIONING AFTER STORAGE

1. Invert the fork.
 - The lubricating oil runs from the lower section of the fork over the bushings, therefore lubricating them.
2. Gently compress the fork a few times.
 - The lubricating oil is distributed.
3. Check the air pressure in the spring element and adjust it as necessary (see ["4.1 Adjusting the air pressure"](#) on page 24).
4. Actuate the control elements several times.
 - The oil is distributed over the seals.
5. Check all of the functions of the fork.
 - If there are any malfunctions, contact the DT Swiss Service Center.

7. SERVICE AND CARE

Task	Interval
Service completed by a DT Swiss Service Center	Annually or after 200 operating hours
Small service (to be completed by a DT Swiss Service Center if necessary): refer to the Technical Manual available at www.dtswiss.com	50 operating hours more frequently in case of extreme operating conditions.
Check fork for damage and cracks. If there is any damage, contact the DT Swiss Service Centre.	Before and after every ride and after a crash
Check the fastening is correct / check tightening torques	Before each ride
Check the functionality	Before each ride
Clean with a soft sponge and a suitable cleaning agent, especially in the area around the wiper seals. Do not use high pressure cleaners or aggressive cleaning agents!	After each ride

7.1 DISPOSAL AND ENVIRONMENTAL PROTECTION

The statutory regulations shall apply. Whenever possible, avoid creating waste. Waste, especially carbon, lubricants, cleaners and any other fluids must be disposed in an environmentally compatible manner.

8. WARRANTY

Warranty conditions can be found at www.dtswiss.com

Toutes nos félicitations pour l'achat de votre nouvelle fourche suspendue DT Swiss ! Vous avez choisi un produit de qualité « Made by DT Swiss ».

1. GÉNÉRALITÉS

Ce manuel est destiné à l'utilisateur de la fourche suspendue. Il concerne le montage, le réglage, la maintenance et l'entretien de la fourche suspendue.

Pour obtenir plus d'informations et effectuer d'autres opérations, veuillez consulter www.dtswiss.com.

Le manuel doit avoir été lu et compris par l'utilisateur avant l'utilisation. Les éventuels autres utilisateurs doivent également être informés des consignes fournies ci-après. Conservez ce manuel pour un usage ultérieur.

2. SÉCURITÉ

2.1 SÉCURITÉ D'ORDRE GÉNÉRAL



DANGER

Une manipulation et un montage incorrects, ainsi qu'une maintenance et un entretien non conformes peuvent générer des accidents avec blessures graves pouvant entraîner la mort !

- Le respect des prescriptions ci-dessous est la condition préalable à une utilisation sûre et à un bon fonctionnement.
- Le montage et la maintenance de la fourche suspendue impliquent des connaissances de base dans l'utilisation de composants pour vélos. En cas de doute, adressez-vous à votre revendeur.
- La fourche suspendue doit être exclusivement utilisée aux fins prévues. Dans le cas contraire, cette utilisation se fera aux seuls risques et périls de l'utilisateur.
- La fourche suspendue doit être compatible avec tous les éléments du vélo.
- Contrôler que la fourche puisse bouger librement avant la première sortie.
 - Le té ne doit pas toucher le tube diagonal lorsque le guidon est tourné au maximum.
 - Le câble du levier Remote ne doit pas être coincé entre le té et le tube diagonal lorsque le guidon est tourné au maximum.
 - Le garde-boue ne doit pas toucher le tube diagonal lorsque la fourche est comprimée au maximum.
 - Le pneu ne doit toucher ni le garde-boue, ni aucune pièce de la fourche lorsque celle-ci est comprimée au maximum.
- Seul un professionnel formé peut réaliser la maintenance et la réparation de la fourche suspendue.
- Aucune des pièces ne doit présenter de bords tranchants.
- Utiliser uniquement des pièces de rechange et accessoires d'origine DT Swiss.
- La fourche suspendue ne doit être ni modifiée ni transformée.
- Ne pas utiliser la fourche suspendue en cas de dommages ou de signe visible de dommage. En cas de doute, adressez-vous à votre revendeur.

2.2 COMPATIBILITÉ

La fourche suspendue ne doit pas être utilisée sur des vélos avec une remorque.

Ne pas utiliser une roue avant avec un moteur intégré au moyeu.

2.3 UTILISATION CONFORME ET POIDS TOTAL MAXIMAL

La gamme d'utilisation des composants DT Swiss se répartit en cinq catégories, pour une utilisation sur les routes asphaltées jusqu'à l'utilisation sur les VTT de descente ou de freeride. Les composants doivent impérativement être utilisés conformément à ces consignes. Dans le cas contraire, l'utilisateur assume seul toutes les responsabilités. La fourche suspendue n'est pas homologuée pour les vélos à assistance électrique.

Poids maximal du système (cycliste + vélo + équipements + bagages) : 130 kg

Utilisation conforme : Catégorie 3 (voir la description des catégories ci-dessous)



La **catégorie 1** correspond à l'utilisation de composants DT Swiss sur des surfaces principalement goudronnées. Le contact entre le pneu et le sol peut être perdu involontairement pendant une courte période.



La **catégorie 2** correspond à l'utilisation de composants DT Swiss dans les conditions de la catégorie 1 ainsi qu'à l'utilisation sur des surfaces goudronnées et partiellement non goudronnées avec une légère pente. Les pneus peuvent perdre brièvement le contact avec le sol lors du franchissement de marches d'une hauteur maximale de 15 cm.



La **catégorie 3** correspond à l'utilisation de composants DT Swiss dans les conditions des catégories 1 et 2 ainsi qu'à l'utilisation sur des surfaces goudronnées ou non, par des utilisateurs ayant une bonne technique de pilotage. Les pneus peuvent perdre le contact avec le sol. Des marches / sauts occasionnels d'environ 60 cm de hauteur sont autorisés. En raison du poids optimisé des composants, le matériel peut être endommagé le matériel en cas d'erreurs de pilotage, même en respectant les présentes conditions, ce qui peut également entraîner des blessures pour l'utilisateur/utilisatrice.



La **catégorie 4** correspond à l'utilisation de composants DT Swiss dans les conditions des catégories 1, 2 et 3 ainsi que sur des terrains très durs et accidentés avec des sauts / marches pouvant atteindre une hauteur d'environ 120 cm et des vitesses pouvant aller jusqu'à 40 km/h par des utilisateurs / utilisatrices ayant une très bonne technique de pilotage. Les composants DT Swiss de cette catégorie doivent être contrôlés après chaque utilisation afin de détecter d'éventuels dommages dus aux contraintes élevées qu'ils subissent. Une durée de vie plus courte n'est pas à exclure.



La **catégorie 5** correspond à l'utilisation de composants DT Swiss dans les conditions des catégories 1, 2, 3 et 4 ainsi qu'à l'utilisation sur des terrains extrêmement raides et accidentés avec de très grands sauts / marches et des vitesses allant jusqu'à 40 km/h par des conducteurs ayant une très bonne technique de pilotage. Les composants DT Swiss de cette catégorie peuvent également être utilisés dans les Bike parcs et sur les pistes de descente. En raison des charges très élevées subies par les composants de cette catégorie, un contrôle des dommages éventuels est obligatoire après chaque utilisation, ces dommages pouvant entraîner la défaillance de composants à des charges nettement inférieure lors d'une utilisation future. La durée de vie du produit peut être raccourcie par cette utilisation extrême.

3. MONTAGE



DANGER

Risque d'accident en raison de dommages dus à des pièces avec des bords tranchants !

Le montage de pièces avec des bords tranchants peut endommager la fourche suspendue.

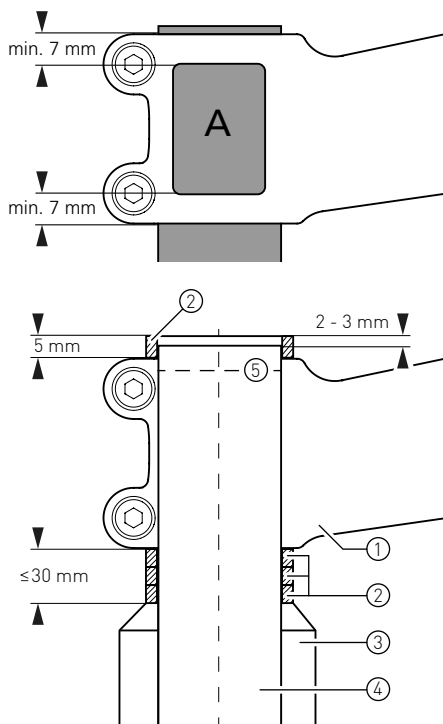
- S'assurer qu'aucune des pièces comme le moyeu, l'axe traversant etc. ne présente de bords tranchants.

3.1 RACCOURCIR LE PIVOT

1. Serrer le pivot dans un guide de sciage, puis le raccourcir avec une scie à main.
2. Ébavurer avec précaution les arêtes intérieures et extérieures de découpe du pivot avec du papier émeri.

3.2 MONTER LA FOURCHE SUSPENDUE DANS LE CADRE

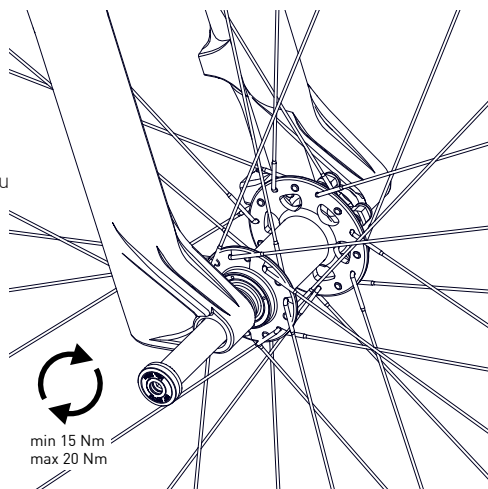
1. Nettoyer la potence, les pièces du jeu de direction et la fourche suspendue.
2. Vérifier la potence :
 - La surface de serrage de la potence sur le pivot (A) ne doit pas être inférieure à 7 mm.
 - La hauteur de serrage de la potence ne doit pas dépasser 45 mm.
 - La potence ne doit pas présenter de bords tranchants.
3. Vérifier l'absence de dommages et de bords tranchants au niveau de la collerette conique.
 - En présence de dommages et de bords tranchants, la collerette ne doit pas être utilisée.
4. Monter le bouchon de potence ainsi que le jeu de direction et ses composants (3) conformément aux instructions du fabricant.
5. Insérer le pivot de fourche dans le tube de direction.
6. Mettre en place, conformément aux instructions du fabricant, les composants du jeu de direction (3) sur le pivot de la fourche.
7. Enfiler les entretoises (2) sur une hauteur de 5 mm minimum et 30 mm maximum sur le pivot de la fourche (4).
8. Enfiler la potence (1) sur le pivot de la fourche.



9. Nous recommandons d'ajouter une entretoise (2) de 5 mm minimum de hauteur au-dessus de la potence (1) et de raccourcir le pivot de la fourche de manière qu'il dépasse de 2 à 3 mm. En l'absence d'entretoise sur la potence, la hauteur du pivot de la fourche doit au minimum atteindre le rebord supérieur de la vis de serrage supérieure de la potence (5).
10. Régler le jeu de direction conformément aux instructions du fabricant.
11. Serrer les vis de fixation de la potence avec le couple prescrit par le fabricant.
12. Contrôler si la fourche suspendue est correctement montée.

3.3 MONTER LA ROUE

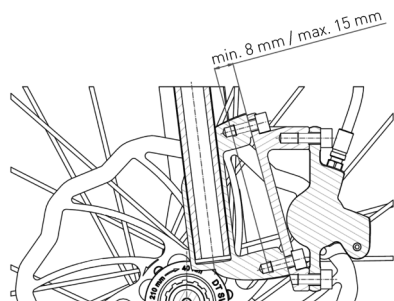
1. Graisser légèrement l'axe traversant et les filetages de l'axe.
2. Nettoyer les surfaces de contact entre le moyeu et la fourche suspendue et vérifier l'absence de bords tranchants.
 - En présence de bords tranchants, le moyeu ne doit pas être utilisé.
3. Positionner la roue dans la patte de fourche.
4. Enfoncer l'axe traversant dans la patte et le moyeu, puis le serrer à un couple compris entre 15 Nm minimum et 20 Nm maximum.



3.4 MONTAGE DES FREINS

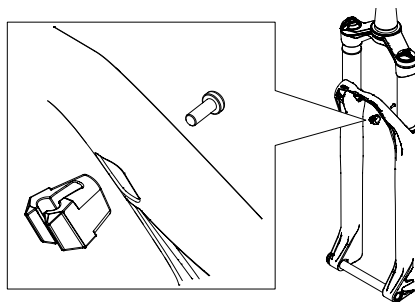
La fourche suspendue dispose d'un étrier de frein PM 6". Si l'étrier de frein est monté sans adaptateur sur la fourche suspendue, il est possible d'utiliser un disque de frein de \varnothing 160 mm. Avec un adaptateur sur la fourche suspendue, le disque de frein utilisé ne doit pas dépasser \varnothing 203 mm. Les disques de frein d'un diamètre supérieur à 203 mm sont proscrits.

1. S'assurer que la longueur du filetage des vis de fixation de l'étrier de frein ou de l'adaptateur de frein soit comprise entre 8 mm min. et 15 mm max. (voir illustration ci-contre).
2. Monter et régler les freins conformément aux prescriptions du fabricant.
3. Si vous utilisez les disques de frein IS avec moyeu Center Lock, nous recommandons l'adaptateur DT Swiss Center Lock de référence HWZXX00S1232S. Si vous utilisez un adaptateur Center Lock différent, vous devez vous assurer au préalable que le mouvement entre l'adaptateur et la fourche suspendue est fluide.
4. Contrôler le libre fonctionnement de tous les composants.



3.5 MONTAGE DU CLIP POUR CÂBLE DE FREIN

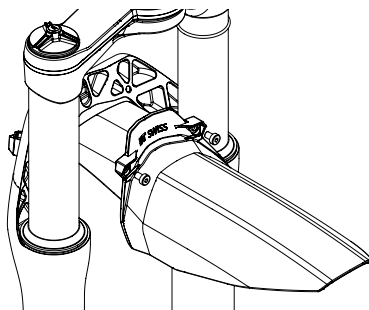
1. Clipser le clip sur le câble de frein.
2. Enfoncer le clip accroché au câble de frein dans l'orifice destiné au montage sur l'arceau.
3. Enfoncer la vis par l'arrière dans l'arceau, la visser dans le clip pour câble de frein et serrer à un couple de 1 Nm.
4. S'assurer que le câble de frein ne touche pas le té de la fourche pendant l'utilisation et ne gêne pas le fonctionnement d'autres composants.



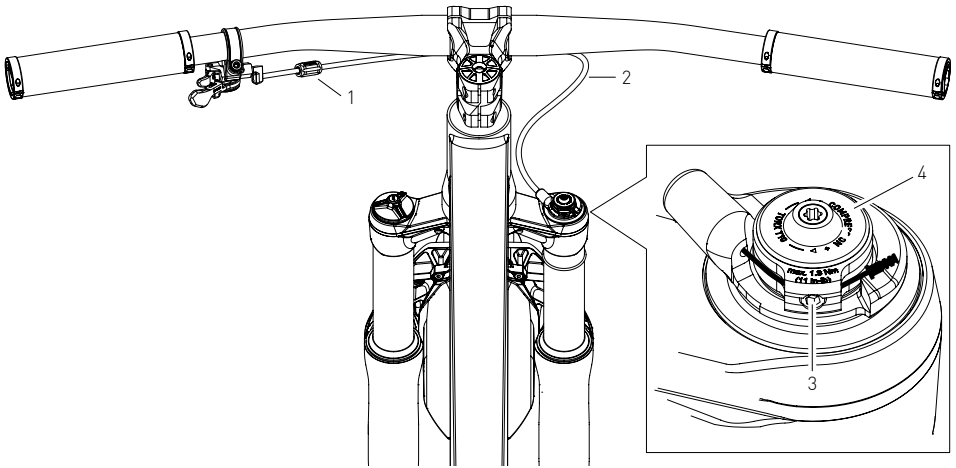
3.6 MONTAGE DU PARE-BOUE

1. Monter le pare-boue sur la face arrière de l'arceau.
2. Serrer les deux vis de fixation avec un couple de serrage de 1,5 Nm.

ATTENTION : Ne dépasser en aucun cas le couple de serrage des vis de fixation ! Un couple de serrage trop élevé peut détériorer les filetages de la fourche suspendue les rendant ainsi irréparables !



3.7 INSTALLER LE CÂBLE DE COMMANDE À DISTANCE



1. Installer la gaine de câble [2] et le dispositif de réglage du câble de commande [1].
 - Utiliser exclusivement des gaines d'un diamètre extérieur de 4 mm.
 - Au moins une courte partie de gaine de câble doit dépasser à gauche et à droite du dispositif de réglage du câble de commande.
 - Visser complètement le dispositif de réglage du câble de commande et finir en desserrant d'un tour.
2. Placer le levier de commande à distance en position « OPEN » et introduire le câble de commande dans sa gaine [2].
3. Desserrer la vis de serrage [3] de la roue de commande à distance.
4. Faire passer le câble de dérailleur par la butée et autour de la roue de commande à distance [4].
5. Tendre fermement le câble de dérailleur, le bloquer avec une vis de serrage et visser à un couple de serrage de 1,3 Nm.
6. Actionner le levier de commande à distance plusieurs fois.
7. Régler la tension du câble de dérailleur avec le dispositif de réglage du câble de commande [1].
 - Le levier de commande à distance s'enclenche en position « LOCK » et active le verrouillage.
 - En position « LOCK », la roue de commande à distance touche la butée du guide de traction.
8. Couper le câble de dérailleur à la longueur souhaitée et ajouter un bouchon sur l'extrémité.

3.8 CONTRÔLE DE LA FOURCHE SUSPENDUE

1. Contrôler si la fourche suspendue et la roue sont montées sans jeu.
2. Contrôler la libre rotation du pneu utilisé.
 - Gonfler les pneus à la pression maximale autorisée. Il convient de respecter la pression maximale minimum fixée par rapport aux jantes ou aux pneus.
 - Quand la fourche suspendue est entièrement comprimée, l'espace entre le pneu et la fourche suspendue ou le pare-boue doit être au minimum de 6 mm.
3. Ajuster la pression d'air du pneu sur la pression de service souhaitée.
4. Faire pivoter la fourche suspendue dans les deux sens et s'assurer qu'elle peut tourner normalement.
 - La fourche suspendue et le pare-boue ne doivent pas compromettre le fonctionnement d'autres éléments, ni le leur.
 - Le té de la fourche ne doit pas toucher le tube oblique lorsque le guidon est tourné au maximum.
5. Purger entièrement l'air de la fourche suspendue. Comprimer entièrement la fourche suspendue.
 - Quand la fourche est entièrement comprimée, le pare-boue ne doit pas toucher le tube oblique.
 - Le câble de commande à distance ne doit pas se coincer entre le té de la fourche et le cadre lorsque le guidon est tourné au maximum.
6. Ajuster la pression de la fourche suspendue sur la pression de service souhaitée.
7. Contrôler le fonctionnement de la fourche suspendue.
8. En cas de problème ou de dysfonctionnement, adressez-vous à votre revendeur ou au service après-vente DT Swiss.

4. RÉGLAGES

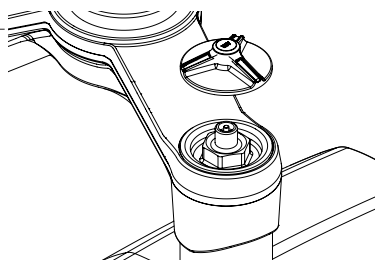
Hormis les informations données ici, vous trouverez des conseils et vidéos utiles pour régler votre fourche suspendue à l'adresse Internet www.setupguide.dtswiss.com.

4.1 ADAPTER LA PRESSION DE L'AIR

Poids du cycliste (cycliste et son équipement, sans vélo)		Débattement					
		100 mm		110 mm		120 mm	
[kg]	[lbs]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	88	2.8	41	2.7	39	2.5	37
45	99	3.3	47	3.1	45	2.9	42
50	110	3.7	54	3.5	51	3.3	48
55	121	4.1	60	3.9	57	3.7	54
60	132	4.5	66	4.3	63	4.1	60
65	143	5.0	72	4.7	69	4.5	66
70	154	5.4	78	5.1	75	4.9	71
75	165	5.8	84	5.6	81	5.3	77
80	176	6.2	90	6.0	87	5.7	83
85	187	6.7	97	6.4	93	6.1	89
90	198	7.1	103	6.8	98	6.5	94
95	210	7.5	109	7.2	104	6.9	100
100	220	7.9	115	7.6	110	7.3	106
105	232	8.4	121	8.0	116	7.7	112
110	245	8.8	127	8.4	122	8.1	118
Pression d'air max. :		10,5	152	10,3	149	10	145

AUGMENTER LA PRESSION D'AIR

1. Régler la fourche suspendue en mode « OPEN » (voir « 4.2 Régler le mode de déplacement » à la page 40).
2. Dévisser le bouchon de la valve.
3. Visser la pompe pour amortisseur et insuffler de l'air dans la fourche suspendue jusqu'à la pression souhaitée.
→ Respecter les indications du fabricant de la pompe !
4. La pompe pour amortisseur étant en place, comprimer lentement à deux reprises la fourche suspendue d'environ 10 mm, puis étirer celle-ci entièrement.
→ Cela permet un équilibrage des chambres d'air positives et négatives.
→ Ce n'est que lorsque la pression affichée au niveau de la pompe pour amortisseur après la compression ne change plus que les deux chambres d'air sont équilibrées.
5. Répéter les étapes 3 et 4 jusqu'à ce que la pression souhaitée, après compression, s'affiche sur la pompe pour amortisseur.
6. Dévisser la pompe pour amortisseur et visser le bouchon de la valve sur la valve.



DIMINUER LA PRESSION D'AIR

1. Régler la fourche suspendue en mode « OPEN » (voir « 4.2 Régler le mode de déplacement » à la page 40).
2. Dévisser le bouchon de la valve.
3. Appuyer **LENTEMENT** sur l'embout de la valve avec l'arrière du bouchon de la valve.

ou

Visser la pompe pour amortisseur et diminuer la pression d'air **LENTEMENT** en appuyant sur la valve de vidange au niveau de la pompe pour amortisseur.

4. La pompe pour amortisseur étant en place, comprimer lentement à deux reprises la fourche suspendue d'environ 10 mm, puis étirer celle-ci entièrement.
 - Cela permet un équilibrage des chambres d'air positives et négatives.
 - Ce n'est que lorsque la pression affichée au niveau de la pompe pour amortisseur après la compression ne change plus que les deux chambres d'air sont équilibrées.
5. Répéter les étapes 3 et 4 jusqu'à ce que la pression souhaitée, après compression, s'affiche sur la pompe pour amortisseur.
6. Dévisser la pompe pour amortisseur et visser le bouchon de la valve sur la valve.

4.2 RÉGLER LE MODE DE DÉPLACEMENT

Le mode de déplacement sélectionné définit la vitesse de plongée de la fourche suspendue et peut se régler sur trois positions à l'aide du levier au niveau de la fourche suspendue ou du levier au niveau du cintre.

OPEN :

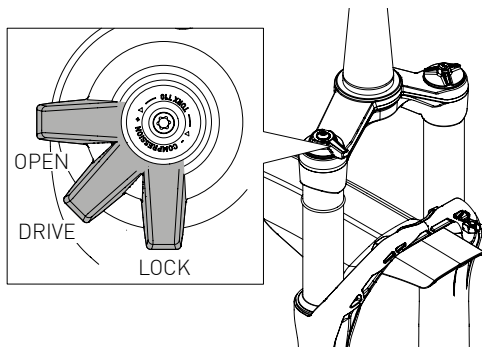
En mode « OPEN », le mode de déplacement est réglé par défaut sur la position la plus sensible. La fourche suspendue réagit avec sensibilité aux moindres inégalités du terrain.

DRIVE :

Si le levier au niveau de la fourche suspendue ou le levier de commande à distance au niveau du cintre est placé sur la position intermédiaire, la compression est partiellement fermée. Ce qui rend la fourche suspendue nettement plus ferme et permet un pédalage efficace dans des situations ne faisant pas appel aux performances de la fourche suspendue (des montées sur route ou chemin forestier, trajets faciles sur terrain plat).

LOCK :

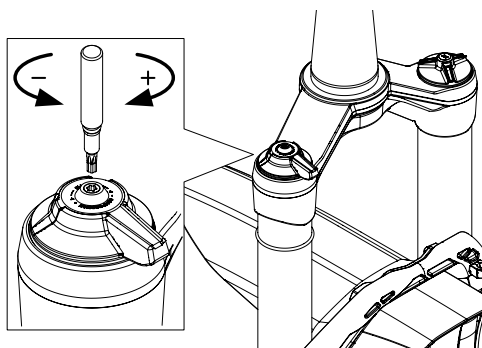
Si le levier au niveau de la fourche suspendue ou le levier de commande à distance au niveau du cintre est placé sur la position « LOCK », le flux hydraulique est bloqué. Une valve de surpression laisse passer le flux hydraulique en cas de forte pression et empêche ainsi un endommagement de la fourche suspendue.



4.3 RÉGLER LA COMPRESSION

La compression correspond à la vitesse d'enfoncement de la fourche suspendue. Utiliser un outil approprié (Torx T10) pour tourner le dispositif de réglage bleu pour modifier la compression.

- Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour accroître l'amortissement (= vitesse d'enfoncement de la fourche suspendue plus lente). Une compression en position fermée correspond au réglage « DRIVE ».
- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour réduire l'amortissement (= vitesse d'enfoncement de la fourche suspendue plus rapide). Si la compression est complètement ouverte (faire pivoter le dispositif de réglage de la compression en sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'en butée), la fourche suspendue est très sensible et confortable.



Le réglage de la compression par l'intermédiaire du dispositif bleu n'a d'incidence que sur le mode « OPEN ». Les modes « DRIVE » et « LOCK » restent inchangés.

4.4 RÉGLER LA DÉTENTE

La détente correspond à la vitesse de remontée de la fourche suspendue ; elle se règle par rotation du dispositif de réglage de la détente.

- Dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement est accru (= vitesse de remontée de la fourche suspendue plus lente).
- Dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, l'amortissement est réduit (= vitesse de remontée de la fourche suspendue plus rapide).

Si l'amortissement est trop faible, la roue avant revient trop rapidement. Lorsque la détente est insuffisante, le vélo a tendance à osciller en roulant.

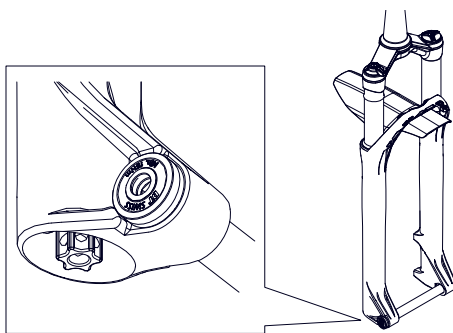
Si la détente est trop lente, la roue avant peut rapidement ne plus suivre les secousses successives et la suspension se durcit.

Le réglage de la détente vise à obtenir le meilleur amortissement possible pour le mouvement de remontée de la fourche selon les exigences du terrain. Dans le cas des descentes escarpées rapides, choisir un amortissement de détente moindre (= vitesse de remontée de la fourche suspendue plus rapide) que lors des descentes faciles sans obstacles importants.

Nous recommandons de régler la détente en fonction de la pression d'air :

Pression		Clics de réglage de la détente (à partir de la position entièrement ouverte)
[bar]	[psi]	
2	29	11
2.5	36	12
3	44	13
3.5	51	15
4	58	16
4.5	65	17
5	73	18
5.5	80	20
6	87	21
6.5	94	22
7	102	23
7.5	109	24
8	116	24
8.5	123	25
9	131	25
9.5	138	25

Les valeurs ci-contre sont une recommandation pour une température ambiante d'env. 25 °C. Dans la mesure où la viscosité de l'huile évolue en fonction de la température ambiante, le réglage de la détente doit être adapté au contexte. Lorsque la température est basse, ouvrir la détente ; lorsqu'il fait chaud, la refermer. Par exemple, à 0 °C, il est recommandé d'ouvrir la détente de 6 clics par rapport aux valeurs indiquées ci-contre.



5. TUNING

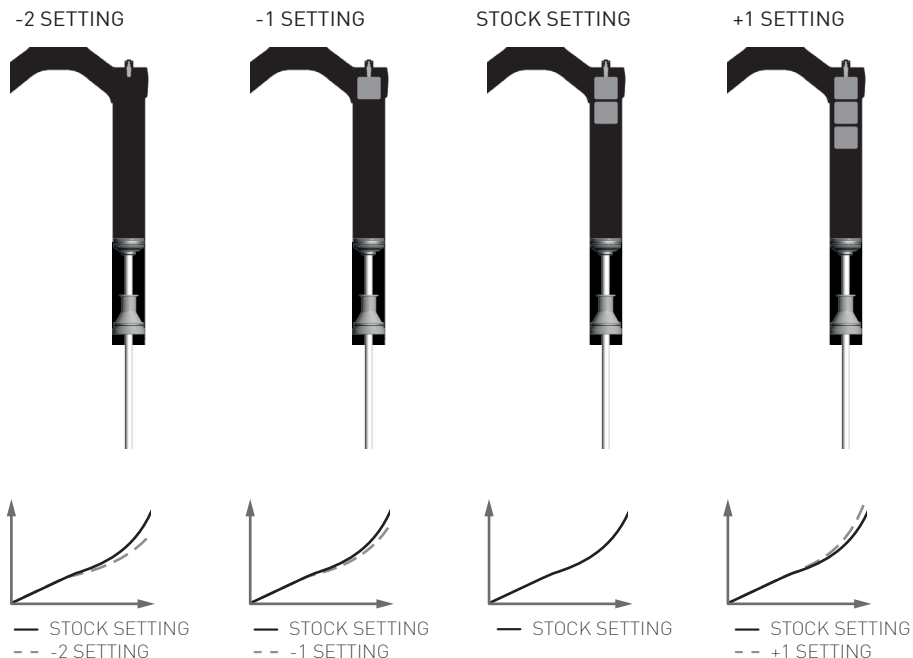
5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

Le système APT permet d'adapter la progression de la courbe de suspension en ajoutant ou retirant simplement une ou plusieurs entretoises de volume dans la chambre d'air de la fourche suspendue.

La fourche suspendue est livrée avec deux entretoises de volume montées. Deux autres entretoises de volume sont également fournies pour une adaptation personnelle.

Vous trouverez des informations sur le montage et le démontage des entretoises de volume à l'adresse www.dtswiss.com.

FR



Le réglage « -2 SETTING » offre une courbe de suspension linéaire et confortable pour les cyclistes légers ou en quête de confort.

Le réglage « -1 SETTING » offre une courbe de suspension un peu moins confortable et linéaire, recommandée pour le cycliste moyen en quête de sensations agréables et fluides.

Le réglage « STOCK SETTING » offre une courbe de suspension plutôt progressive pour les cyclistes sportifs en quête de sensations immédiates.

Le réglage « +1 SETTING » offre une courbe de suspension plutôt progressive pour les cyclistes aventuriers en quête de sensations fortes.

6. UTILISATION

6.1 TRANSPORT

Un transport soigneux permet d'éviter les dommages à la fourche suspendue. Les plongeurs doivent faire l'objet d'une protection accrue contre les dommages.

6.2 STOCKAGE (> 1 MOIS)

Un stockage soigneux augmente la durée de vie de la fourche suspendue. Tenir compte des points suivants :

- Diminuer la pression d'air.
- Nettoyer la fourche suspendue et les éléments de commande.
- Pour la version avec commande à distance, réduire la tension du câble de commande pour limiter l'usure.

6.3 REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE

1. Retourner la fourche suspendue.
→ L'huile de lubrification circule de la partie inférieure de la fourche suspendue via les douilles et assure ainsi la lubrification.
2. Comprimer doucement la fourche suspendue à plusieurs reprises.
→ L'huile de lubrification se diffuse.
3. Contrôler et adapter la pression dans l'élément de suspension (voir « 4.1 Adapter la pression de l'air » à la page 38).
4. Actionner à plusieurs reprises les éléments de commande.
→ L'huile est diffusée sur les joints.
5. Contrôler toutes les fonctions de la fourche suspendue.
→ En cas de dysfonctionnement, contacter le centre de service DT Swiss.

7. MAINTENANCE ET ENTRETIEN

Opération	Intervalle
Révision dans un centre SAV DT Swiss	Tous les ans ou au bout de 200 heures de service
Petite révision (au besoin dans un centre SAV DT Swiss), cf. Manuel technique sur www.dtswiss.com	50 heures d'utilisation plus fréquemment en conditions extrêmes d'utilisation !
Vérifier l'absence de dommages et de fissures sur la fourche suspendue. En cas de dommages, contacter le centre SAV DT Swiss.	Avant et après chaque utilisation, et après toute chute
Vérifier que la fixation et les couples de serrage sont corrects	Avant chaque utilisation
Contrôler le bon fonctionnement	Avant chaque utilisation
Nettoyage avec une éponge souple et un produit nettoyant adapté, surtout dans la zone des joints racleurs. Ne pas utiliser de nettoyeur haute pression ni de nettoyant agressif !	Après chaque utilisation

7.1 ÉLIMINATION ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Respecter les directives légales relatives à l'élimination des déchets. De manière générale, éviter les déchets de tout type ou veiller à leur recyclage. Les déchets produits, le carbone, les nettoyeurs et les liquides de tout genre doivent être éliminés de manière respectueuse de l'environnement.

8. GARANTIE

Les conditions de garantie sont disponibles sur www.dtswiss.com

Congratulazioni per l'acquisto della sua nuova forcella ammortizzata DT Swiss! Ha scelto un prodotto di qualità made by DT Swiss.

1. GENERALITÀ

Questo manuale si rivolge all'utilizzatore della forcella ammortizzata. Include il montaggio, la regolazione, la manutenzione e la cura della forcella ammortizzata.

Per ulteriori informazioni e attività, consultare il sito www.dtswiss.com.

Il manuale deve essere letto e capito dall'utente prima dell'uso. Anche utilizzatori terzi devono essere informati in merito alle seguenti disposizioni. Conservare il manuale per un uso successivo.

2. SICUREZZA

2.1 SICUREZZA GENERALE



PERICOLO

Un modo di impiego errato, un'installazione scorretta e una manutenzione o cura non professionali possono causare incidenti con ferite gravi o addirittura la morte!

- Il rispetto delle disposizioni che seguono è il prerequisito per un utilizzo esente da infortuni e un funzionamento perfetto.
- Il montaggio e la manutenzione della forcella ammortizzata presuppongono una conoscenza di base dell'uso e della riparazione dei componenti della bicicletta. In caso di dubbi rivolgersi al proprio rivenditore.
- La forcella ammortizzata deve essere utilizzata esclusivamente in conformità al relativo uso previsto. Diversamente l'utilizzatore si assume la responsabilità.
- La forcella ammortizzata deve essere compatibile con tutte le parti della bicicletta.
- Prima del primo utilizzo è necessario verificare la mobilità della forcella ammortizzata.
 - A manubrio sterzato l'archetto della forcella non deve toccare il tubo obliquo!
 - A manubrio sterzato il cavo del comando remoto non deve rimanere incastrato tra l'archetto della forcella e il telaio!
 - A forcella completamente compressa il parafrangente non deve toccare il tubo obliquo!
 - A forcella completamente compressa il pneumatico non deve toccare la lamiera di protezione o la forcella!
- Nessun componente applicato deve presentare bordi taglienti.
- Utilizzare solo accessori e ricambi originali DT Swiss.
- La forcella ammortizzata non deve essere variata o modificata. Nessuno dei filetti del canotto della forcella deve venir tagliato.
- Qualora sussistano danneggiamenti o segnali di danneggiamenti, la forcella ammortizzata non deve essere utilizzata. In caso di dubbi rivolgersi al proprio rivenditore.

2.2 COMPATIBILITÀ

La forcella ammortizzata non deve essere utilizzata su biciclette con rimorchi per bici.

Non devono essere utilizzate ruote anteriori con motore sul mozzo.

2.3 USO CONFORME ALLA DESTINAZIONE E PESO MASSIMO DEL SISTEMA

L'uso specifico dei componenti DT Swiss è suddiviso in cinque categorie, che spaziano dalla marcia su strade asfaltate all'impiego in downhill o in freeride. I componenti devono essere utilizzati esclusivamente in conformità alla destinazione d'uso. In caso contrario, l'utente si assume la completa responsabilità. La forcella ammortizzata non è omologata per l'impiego su bici elettriche.

Peso massimo del sistema (conducente + bicicletta + attrezzatura + bagaglio): 130 kg

Uso previsto: Categoria 3 (per la descrizione della categoria vedere di seguito)



Per **categoria 1** si intende l'impiego di componenti DT Swiss su superfici prevalentemente pavimentate. Il contatto dei pneumatici con il suolo può essere perso involontariamente per un istante.



Per **categoria 2** si intende l'impiego di componenti DT Swiss nelle condizioni della categoria 1, nonché l'impiego su superfici in gran parte pavimentate e in parte non pavimentate con leggera pendenza. Gli pneumatici possono perdere brevemente il contatto con il suolo durante il superamento di gradini alti fino a 15 cm.



Per **categoria 3** si intende l'utilizzo di componenti DT Swiss nelle condizioni delle categorie 1 e 2, nonché l'utilizzo su superfici accidentate da parte di conducenti con adeguata tecnica di guida. Gli pneumatici possono perdere il contatto con il suolo. È ammesso l'utilizzo occasionale su salti o gradoni sino a 60 cm di altezza. A causa del design dei componenti ottimizzato in termini di peso e malgrado il rispetto delle condizioni illustrate, un errore di guida può anche causare danni al materiale, che potrebbero comportare lesioni al conducente.



La **categoria 4** sta per l'uso di componenti DT Swiss nelle condizioni delle categorie 1, 2 e 3, nonché per l'uso su terreni molto accidentati e sconnessi con salti e gradoni fino a circa 120 cm di altezza e velocità fino a 40 km/h, presupposte ottime capacità di guida del condicente. Date le elevate sollecitazioni, dopo ogni utilizzo i componenti DT Swiss di questa categoria devono essere obbligatoriamente controllati per verificare la presenza di eventuali danneggiamenti. Non è possibile escludere una durata di vita del prodotto ridotta.



La categoria 5 sta per l'uso di componenti DT Swiss nelle condizioni delle categorie 1, 2, 3 e 4, nonché per l'uso su terreni estremamente ripidi e accidentati con salti e drop di dimensioni anche molto elevate e velocità superiori a 40 km/h, presupposta una specifica tecnica di guida. I componenti DT Swiss di questa categoria possono essere utilizzati anche in bike park e su percorsi downhill. Date le sollecitazioni molto elevate, dopo ogni viaggio i componenti DT Swiss di questa categoria devono essere obbligatoriamente controllati per verificare la presenza di eventuali danneggiamenti; infatti, all'utilizzo successivo i danni verificatisi in precedenza possono causare un guasto dei componenti anche in presenza di sollecitazioni notevolmente inferiori. La durata di vita del prodotto può essere ridotta da questo utilizzo estremo.

3. MONTAGGIO



PERICOLO

Pericolo di incidenti a causa di danneggiamenti dovuti a componenti con bordi affilati!

L'installazione di parti con bordi taglienti può causare danni alla forcella ammortizzata.

- Assicurarsi che nessuno dei componenti applicati, come mozzo, asse ruota ecc. presenti bordi taglienti.

3.1 TAGLIO DEL CANNOTTO

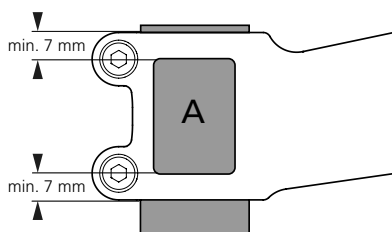
1. Bloccare il canotto in una guida e accorciarlo con una sega manuale.
2. Sbavare con attenzione i bordi di taglio del tubo all'interno e all'esterno per mezzo di carta vetrata.

3.2 MONTAGGIO DELLA FORCELLA NEL TELAIO

1. Pulire l'attacco manubrio, le parti della serie sterzo e la forcella ammortizzata.

2. Controllare l'attacco manubrio:

- In caso l'attacco manubrio presenti una superficie di serraggio interrotta (A), l'altezza della estremità piene deve corrispondere a min. 7 mm.
- L'altezza di serraggio dell'attacco manubrio può essere di max. 45 mm.
- L'attacco manubrio non deve avere bordi taglienti.



3. Controllare che il cuscinetto conico non presenti danni o bordi taglienti.

- In presenza di danni o bordi taglienti, non utilizzare il cuscinetto conico.

4. Montare il ragnetto, la serie sterzo e i relativi componenti (3) in base alle indicazioni del costruttore.

5. Far passare il canotto della forcella attraverso il tubo dello sterzo.

6. Inserire le parti della serie sterzo (3) sul canotto della forcella in base alle indicazioni del costruttore.

7. Inserire i distanziali (2) con un'altezza complessiva di min. 5 mm e max. 30 mm sul canotto della forcella (4).

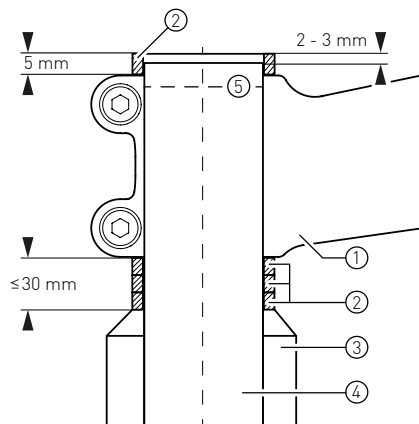
8. Inserire l'attacco manubrio (1) sul canotto della forcella.

9. Consigliamo di applicare sull'attacco manubrio (1) un distanziale (2) con un'altezza min. 5 mm e di accorciare il canotto della forcella in modo che il distanziale sporga di 2 - 3 mm sopra al canotto della forcella. Per il montaggio senza distanziali, il canotto della forcella dovrebbe essere almeno a filo con la parte superiore della vite di fissaggio superiore dell'attacco manubrio (5).

10. Regolare il gioco della serie sterzo in base alle indicazioni del costruttore.

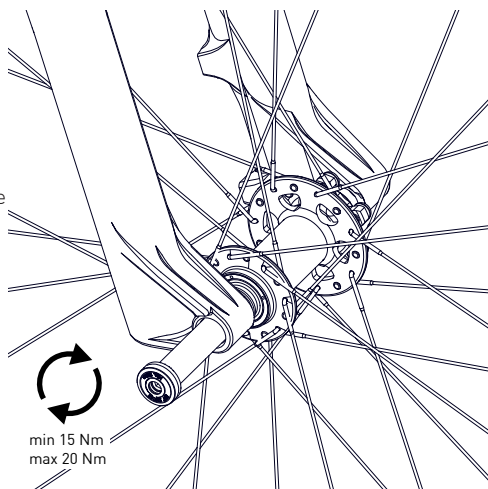
11. Serrare le viti di fissaggio dell'attacco manubrio alla coppia di serraggio specificata dal costruttore.

12. Verificare che la forcella ammortizzata sia montata correttamente.



3.3 MONTAGGIO DELLA RUOTA

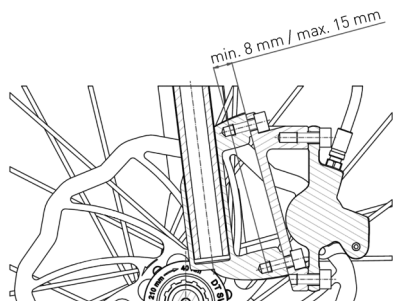
1. Pulire ed ingrassare leggermente l'asse ruota e il filetto dell'asse ruota.
2. Pulire le superfici di contatto fra mozzo e forcella ammortizzata e controllare che non siano presenti bordi taglienti.
→ In presenza di bordi taglienti, non utilizzare il mozzo.
3. Posizionare la ruota nella sede mozzo della forcella.
4. Far passare l'asse ruota attraverso la sede mozzo e il mozzo e serrare l'asse ruota a una coppia di almeno 15 Nm e massimo 20 Nm.



3.4 MONTAGGIO DEL FRENO

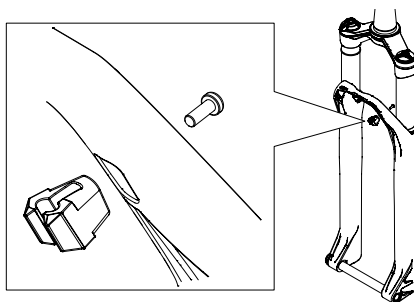
La forcella ammortizzata è dotata di un alloggiamento pinza del freno PM da 6". Se la pinza del freno è montata sulla forcella ammortizzata senza adattatore è possibile utilizzare un disco del freno con Ø 160 mm. Con un adattatore idoneo può essere usato al massimo un disco del freno con Ø 203 mm. Non devono venir impiegati dischi del freno con diametro maggiore di 203 mm!

1. Assicurarsi che la lunghezza del filetto delle viti di fissaggio della pinza del freno o dell'adattatore sia pari a min. 8 mm e max. 15 mm (vedere la figura a fianco).
2. Montare e regolare il freno secondo le istruzioni del costruttore.
3. Se si usano dischi del freno IS con mozzo Center Lock consigliamo di usare l'adattatore per Center Lock DT Swiss con il codice articolo HWZXXX00S1232S. Se si usano adattatori per Center Lock alternativi, prima dell'utilizzo è necessario verificare la mobilità tra adattatore e forcella ammortizzata.
4. Verificare la mobilità di tutti i componenti.



3.5 MONTAGGIO DEL SUPPORTO DEL TUBO DEL FRENO

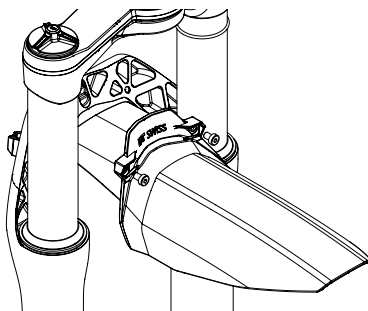
1. Inserire il supporto del tubo del freno sul tubo del freno fino a percepire un clic.
2. Inserire il supporto del tubo del freno con il tubo del freno agganciato nel foro di montaggio posto sull'archetto della forcella.
3. Inserire la vite da dietro attraverso l'archetto della forcella, avvitare nel supporto del tubo del freno e serrarla con una coppia di 1 Nm.
4. Accertarsi che durante l'esercizio il tubo del freno non tocchi l'archetto della forcella e non pregiudichi il funzionamento di altri componenti



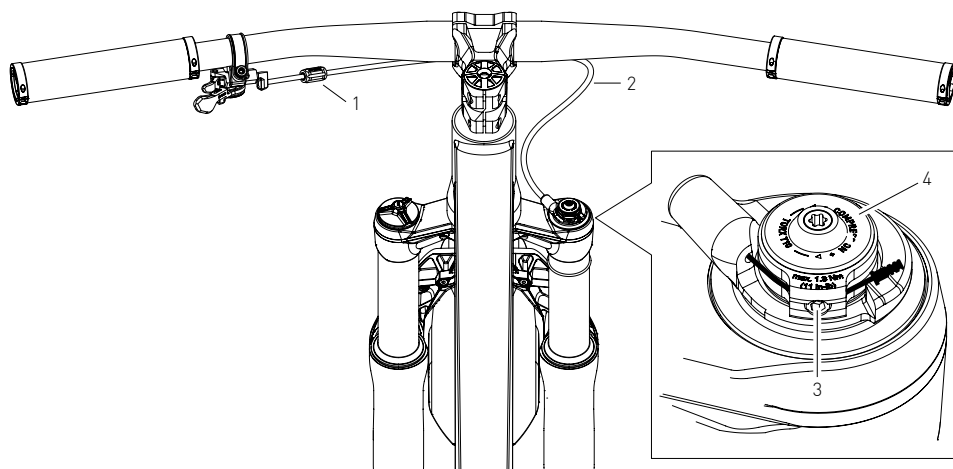
3.6 MONTAGGIO DEL PARAFANGO

1. Applicare il parafango sul retro dell'archetto della forcella.
2. Avvitare le due viti di fissaggio e serrarle a una coppia di 1,5 Nm.

ATTENZIONE: La coppia delle viti di fissaggio non deve essere mai superata! Coppie eccessive possono danneggiare irreparabilmente il filetto della forcella ammortizzata!



3.7 APPLICAZIONE DEL CAVO DEL COMANDO REMOTO



1. Fissare la guaina [2] e il dispositivo di regolazione del cavo [1].
 - Possono essere utilizzate esclusivamente guaine con un diametro esterno di 4 mm.
 - Prima e dopo il dispositivo di regolazione del cavo deve esserci almeno un pezzetto di guaina.
 - Avvitare completamente il dispositivo di regolazione del cavo e quindi allentarlo di un giro.
2. Portare il comando remoto in posizione «OPEN» e inserire il cavo nella guaina [2].
3. Svitare la vite di fissaggio [3] del comando remoto.
4. Far passare il cavo del cambio attraverso l'apposito foro di fissaggio e avvolgerlo intorno al comando remoto [4].
5. Tirare il cavo del cambio in modo che sia ben teso, bloccarlo con la vite di fissaggio e serrarla a una coppia max. di 1,3 Nm.
6. Azionare alcune volte la leva del comando remoto.
7. Regolare la tensione del cavo del cambio mediante il dispositivo di regolazione del cavo [1].
 - La leva remota si blocca nella posizione «LOCK» e attiva il lockout.
 - Nella posizione «LOCK» il comando remoto tocca la sede del capo guaina.
8. Accorciare il cavo del cambio alla lunghezza desiderata e applicare il cappuccio terminale.

3.8 VERIFICA DELLA FORCELLA AMMORTIZZATA

1. Verificare che la forcella ammortizzata e la ruota siano montate senza gioco.
2. Verificare la libera rotazione dello pneumatico.
 - Gonfiare gli pneumatici alla massima pressione consentita. Vale rispettivamente la pressione massima più bassa tra quella prescritta per pneumatico o il cerchio.
 - Tra lo pneumatico e la forcella ammortizzata o il parafango devono esserci, a forcella ammortizzata completamente compressa, almeno 6 mm di spazio.
3. Adattare la pressione dell'aria del pneumatico alla pressione di esercizio desiderata.
4. Girare la forcella ammortizzata in entrambe le direzioni e verificare che la forcella ammortizzata possa essere girata liberamente.
 - La forcella ammortizzata o il parafango non devono pregiudicare il funzionamento di altre parti e il loro funzionamento non devono essere pregiudicati!
 - A manubrio sterzato la testa della forcella non deve toccare il tubo obliquo!
5. Scaricare completamente l'aria dalla forcella ammortizzata. Comprimerne completamente la forcella ammortizzata.
 - A forcella completamente compressa il parafango non deve toccare il tubo obliquo!
 - A manubrio sterzato la guaina del comando remoto non deve rimanere incastrata tra la testa della forcella e il telaio!
6. Adattare la pressione dell'aria della forcella ammortizzata alla pressione di esercizio desiderata.
7. Verificare il funzionamento della forcella ammortizzata.
8. In caso di problemi o malfunzionamenti si prega di rivolgersi al proprio rivenditore o a un DT Swiss Service Center.

4. SETUP

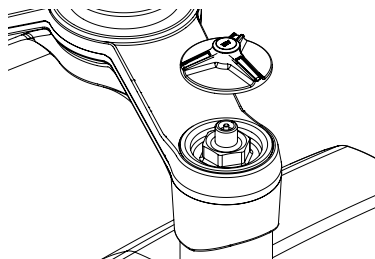
Oltre alle informazioni qui illustrate, per suggerimenti utili e video sulla regolazione della forcella ammortizzata si rimanda al sito www.setupguide.dtswiss.com.

4.1 REGOLAZIONE DELLA PRESSIONE DELL'ARIA

Peso del ciclista (ciclista con equipaggiamento, senza bicicletta)		Escursione					
		100 mm		110 mm		120 mm	
[kg]	[lbs]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	88	2.8	41	2.7	39	2.5	37
45	99	3.3	47	3.1	45	2.9	42
50	110	3.7	54	3.5	51	3.3	48
55	121	4.1	60	3.9	57	3.7	54
60	132	4.5	66	4.3	63	4.1	60
65	143	5.0	72	4.7	69	4.5	66
70	154	5.4	78	5.1	75	4.9	71
75	165	5.8	84	5.6	81	5.3	77
80	176	6.2	90	6.0	87	5.7	83
85	187	6.7	97	6.4	93	6.1	89
90	198	7.1	103	6.8	98	6.5	94
95	210	7.5	109	7.2	104	6.9	100
100	220	7.9	115	7.6	110	7.3	106
105	232	8.4	121	8.0	116	7.7	112
110	245	8.8	127	8.4	122	8.1	118
Pressione dell'aria max.:		10,5	152	10,3	149	10	145

AUMENTO DELLA PRESSIONE DELL'ARIA

1. Portare la forcella ammortizzata nella modalità «OPEN» (vedere «4.2 SELEZIONE DELLA MODALITÀ DI GUIDA» a pagina 54).
2. Svitare il cappuccio della valvola.
3. Avvitare la pompa dell'ammortizzatore e caricare la forcella ammortizzata alla pressione desiderata.
→ Attenersi alle indicazioni del costruttore della pompa!
4. Comprimerla la forcella ammortizzata con la pompa dell'ammortizzatore avvitata lentamente per circa 10 mm e quindi decomprimerla completamente.
→ Quest'operazione consente una compensazione della camera d'aria positiva e negativa.
→ Entrambe le camere d'aria risultano compensate quando, dopo la compressione, la pressione indicata sulla pompa non varia più.
5. Ripetere il passaggio 3 e 4 fino a che, dopo la compressione, sulla pompa viene visualizzata la pressione desiderata.
6. Svitare la pompa e avvitare il relativo cappuccio sulla valvola.



RIDUZIONE DELLA PRESSIONE DELL'ARIA

1. Portare la forcella ammortizzata nella modalità «OPEN» (vedere [«4.2 SELEZIONE DELLA MODALITÀ DI GUIDA»](#) a pagina 54).
2. Svitare il cappuccio della valvola.
3. Premere il valvolino con il retro del cappuccio valvola **LENTAMENTE**.

oppure

Avvitare la pompa dell'ammortizzatore e ridurre la pressione dell'aria **LENTAMENTE** premendo la valvola di scarico sulla pompa dell'ammortizzatore.

4. Comprimerla forcella ammortizzata con la pompa dell'ammortizzatore avvitata lentamente per circa 10 mm e quindi decomprimerla completamente.
 - Quest'operazione consente una compensazione della camera d'aria positiva e negativa.
 - Entrambe le camere d'aria risultano compensate quando, dopo la compressione, la pressione indicata sulla pompa non varia più.
5. Ripetere il passaggio 3 e 4 fino a che, dopo la compressione, sulla pompa viene visualizzata la pressione desiderata.
6. Svitare la pompa e avvitare il relativo cappuccio sulla valvola.

4.2 SELEZIONE DELLA MODALITÀ DI GUIDA

La modalità di guida selezionata determina la velocità di compressione della forcella ammortizzata e può essere regolata su tre livelli attraverso la leva sulla forcella ammortizzata o attraverso la leva remota sul manubrio.

OPEN:

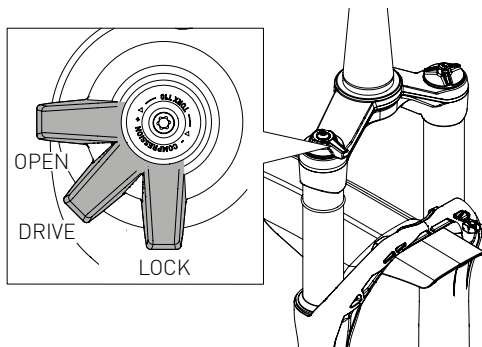
Nella modalità «OPEN» la modalità di guida presenta la regolazione più sensibile definita in fabbrica. La forcella ammortizzata reagisce con precisione alle piccole irregolarità del fondo.

DRIVE:

Se la leva della forcella ammortizzata o la leva remota del manubrio vengono portate in posizione centrale, la compressione viene parzialmente chiusa. Questo rende la forcella ammortizzata notevolmente più rigida e promuove una pedalata più efficiente in situazioni in cui non serve una piena performance della forcella ammortizzata (strada di montagna in salita o sentieri facili, fondi piani).

LOCK:

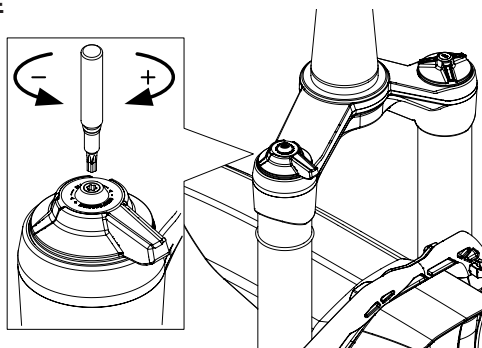
Se la leva della forcella ammortizzata o la leva remota del manubrio vengono portate nella posizione «LOCK», il flusso dell'olio viene bloccato. Una valvola "Blow-Off" apre il flusso dell'olio in caso di forti urti per prevenire in questo modo il danneggiamento della forcella ammortizzata.



4.3 REGOLAZIONE DELLA COMPRESSIONE

Il registro della compressione regola la velocità di affondamento della forcella ammortizzata. La compressione può venir regolata girando l'apposito regolatore blu con un attrezzo per setup (Torx T10).

- Girando in senso orario la frenatura della compressione viene incrementata (= velocità di compressione più bassa). Nella condizione completamente chiusa la frenatura della compressione corrisponde alla regolazione «DRIVE».
- Girando in senso antiorario la frenatura della compressione viene ridotta (= velocità di compressione più elevata). A compressione completamente aperta (regolatore di compressione ruotato in senso antiorario fino all'arresto) la forcella ammortizzata è molto sensibile e comoda.



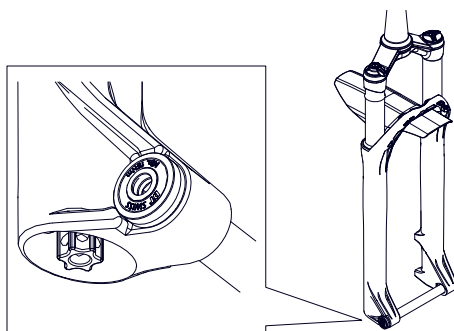
La regolazione della compressione tramite l'apposito regolatore blu influenza solamente la modalità «OPEN». Le modalità «DRIVE» e «LOCK» non ne sono influenzate.

4.4 IMPOSTAZIONE DEL RITORNO

Il ritorno regola la velocità di estensione della forcella ammortizzata e può essere regolato ruotando il regolatore del ritorno.

- In senso orario la frenatura del ritorno viene incrementata (= velocità di estensione più bassa).
- In senso antiorario la frenatura del ritorno viene ridotta (= velocità di estensione più elevata).

Con una frenatura di riestensione troppo bassa, le brusche reazioni della ruota posteriore saranno difficilmente controllabili. Un ritorno troppo aperto si evidenzia dal fatto che la sospensione „scalcia”, cioè si riestende bruscamente dopo compressioni importanti (problema avvertibile specialmente sui salti).



Se l'ammortizzazione del ritorno è troppo forte, la ruota anteriore non è in grado di gestire urti che si susseguono rapidamente e la sospensione si indurisce.

L'obiettivo della regolazione del ritorno è di ottenere l'ammortizzazione migliore possibile che soddisfi di volta in volta i requisiti del fondo che si deve percorrere. In caso di discese veloci e accidentate è opportuno scegliere una frenatura del ritorno più bassa (= velocità di estensione superiore) rispetto a terreni lisci senza grossi ostacoli.

Raccomandiamo una regolazione del ritorno dipendente dalla pressione dell'aria impostata:

Pressione		Clic del ritorno (da completamente aperta)
[bar]	[psi]	
2	29	11
2.5	36	12
3	44	13
3.5	51	15
4	58	16
4.5	65	17
5	73	18
5.5	80	20
6	87	21
6.5	94	22
7	102	23
7.5	109	24
8	116	24
8.5	123	25
9	131	25
9.5	138	25

I valori sottostanti sono quelli che raccomandiamo per una temperatura ambientale di circa 25° C. Poiché la viscosità dell'olio varia con la temperatura ambientale, la regolazione del ritorno deve venir adattata di conseguenza. A temperature basse il ritorno dovrebbe venir aperto, a temperature alte dovrebbe invece venir chiuso. Ad esempio a 0° C si consiglia di aprire il ritorno di 6 clic rispetto al valore sottostante.

5. TUNING

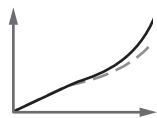
5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

Il sistema APT permette di adeguare la progressione della curva di ammortizzazione mediante una semplice aggiunta o rimozione di uno o più distanziali nella camera d'aria della forcella ammortizzata.

La forcella ammortizzata viene consegnata con due distanziali già montati. Un distanziale supplementare è fornito in dotazione per personalizzare la regolazione.

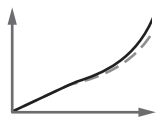
Informazioni su montaggio / smontaggio dei distanziali si trovano sul sito www.dtswiss.com.

-2 SETTING



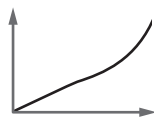
— STOCK SETTING
-- -2 SETTING

-1 SETTING



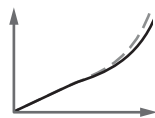
— STOCK SETTING
-- -1 SETTING

STOCK SETTING



— STOCK SETTING

+1 SETTING



— STOCK SETTING
-- +1 SETTING

La regolazione «-2 SETTING» offre una curva di ammortizzazione comoda e lineare per ciclisti leggeri o alla ricerca del comfort.

La regolazione «-1 SETTING» offre una curva di ammortizzazione meno comoda e meno lineare, consigliata per il ciclista medio che desidera un comportamento della bici gradevole e prevedibile.

La regolazione «STOCK SETTING» offre una curva di ammortizzazione piuttosto progressiva per ciclisti sportivi alla ricerca di un comportamento della bici diretto.

La regolazione «+1 SETTING» offre una curva di ammortizzazione progressiva per ciclisti aggressivi alla ricerca di un comportamento della bici molto diretto.

6. MANIPOLAZIONE

6.1 TRASPORTO

Un trasporto attento permette di evitare danni alla forcella. In particolare, gli steli devono essere protetti dai danni.

6.2 STOCCAGGIO (>1 MESE)

Uno stoccaggio attento prolunga la vita della forcella ammortizzata. Osservare i seguenti punti:

- Ridurre la pressione dell'aria.
- Pulire la forcella ammortizzata e i comandi.
- Per la versione Remote, allentare la tensione del cavo di comando per prevenire l'usura.

6.3 RIMESSA IN FUNZIONE DOPO LO STOCCAGGIO

1. Capovolgere la forcella ammortizzata.
→ L'olio lubrificante scorre dalla parte inferiore della forcella ammortizzata sulle boccole, consentendo così la lubrificazione.
2. Comprimerne più volte dolcemente la forcella ammortizzata.
→ L'olio lubrificante si distribuisce.
3. Controllare e adattare la pressione dell'aria nella forcella ammortizzata (vedere "«4.1 REGOLAZIONE DELLA PRESSIONE DELL'ARIA» a pagina 52).
4. Azionare più volte i comandi.
→ L'olio si distribuisce nelle guarnizioni.
5. Controllare tutte le funzioni della forcella ammortizzata.
→ In caso di malfunzionamenti contattare il DT Swiss Service Center.

7. MANUTENZIONE E CURA

Attività	Intervallo
Service a cura di un DT Swiss Service Center	Ogni anno o dopo 200 ore di servizio
Piccolo service (in caso di necessità a cura di un DT Swiss Service Center), vedere Manuale tecnico al sito www.dtswiss.com	50 ore di servizio più spesso in caso di condizioni d'impiego estreme!
Verificare se la forcella ammortizzata presenta danneggiamenti e crepe. In caso di danni, contattare il DT Swiss Service Center.	Prima e dopo ogni uscita e dopo un'eventuale caduta
Controllare il corretto fissaggio / le corrette coppie di serraggio	Prima di ogni uscita
Verificare il funzionamento	Prima di ogni uscita
Pulizia con una spugna morbida e un detergente idoneo, in particolare nella zona dell'anello raschia polvere. Non utilizzare pulitrici ad alta pressione né detersivi aggressivi!	Dopo ogni uscita

7.1 SMALTIMENTO E TUTELA DELL'AMBIENTE

Si applicano le direttive di smaltimento di legge. Evitare di produrre rifiuti di qualsiasi tipo o provvedere al riciclaggio dei rispettivi materiali. I rifiuti prodotti, il carbonio, i detersivi e ogni tipo di liquidi devono essere smaltiti nel rispetto dell'ambiente.

8. GARANZIA

Le condizioni di garanzia sono disponibili al sito www.dtswiss.com

Le felicitamos por adquirir su nueva horquilla de suspensión DT Swiss. Ha adquirido un producto de alta calidad made by DT Swiss.

1. INFORMACIÓN GENERAL

El presente manual de instrucciones está destinado a los usuarios de esta horquilla de suspensión. El manual contiene información sobre el montaje, el ajuste, el mantenimiento y el cuidado de la horquilla de suspensión.

Para obtener más información y conocer actividades, consulte www.dtswiss.com.

El usuario debe haber leído y comprendido el manual antes de usar el producto. También debe informarse de las disposiciones siguientes a otros usuarios. Conserve este manual para consultas futuras.

2. SEGURIDAD

2.1 ASPECTOS GENERALES DE SEGURIDAD



PELIGRO

Un uso, montaje, mantenimiento o cuidado erróneos puede causar accidentes con lesiones graves e incluso la muerte.

- El cumplimiento de las disposiciones siguientes es imprescindible para un uso sin accidentes y un funcionamiento impecable.
- Para el montaje y el mantenimiento de la horquilla de suspensión es necesario poseer conocimientos básicos sobre el manejo y la reparación de componentes de bicicletas. En caso de dudas, consulte a su distribuidor.
- La horquilla de suspensión se debe emplear únicamente conforme su fin previsto. En caso contrario, el usuario será el responsable.
- La horquilla de suspensión debe ser compatible con todas las piezas de la bicicleta.
- Antes de la primera salida debe comprobarse que la horquilla de suspensión se mueve con total libertad.
 - ¡La corona de la horquilla no debe tocar el tubo inferior con el manillar girado!
 - ¡El cable de tracción remoto no debe quedar atrapado entre la corona de la horquilla y el cuadro con el manillar girado!
 - ¡La chapa protectora no debe tocar el tubo inferior con la horquilla totalmente comprimida!
 - ¡El neumático no debe tocar la chapa protectora o la horquilla estando esta última totalmente comprimida!
- Ninguna de las piezas montadas debe mostrar aristas cortantes.
- Utilice únicamente accesorios y piezas de recambio originales de DT Swiss.
- No está permitido realizar modificaciones en la horquilla de suspensión. No debe cortarse ninguna rosca en el vástago de la horquilla.
- La horquilla de suspensión no se debe usar si presenta algún daño o señal de desperfecto. En caso de dudas, consulte a su distribuidor.

2.2 COMPATIBILIDAD

La horquilla de suspensión no debe utilizarse en bicicletas con remolques.

No deben utilizarse ruedas delanteras con motor de buje.

2.3 USO DEBIDO Y PESO MÁXIMO DEL SISTEMA

El ámbito de aplicación de los componentes de DT Swiss se divide en cinco categorías: desde la conducción en carreteras asfaltadas hasta el uso en descenso o freeride. Los componentes solo deben emplearse según lo indicado en estas disposiciones. En caso contrario, toda la responsabilidad recae sobre el usuario. La horquilla de suspensión no está autorizada para su uso en bicicletas eléctricas.

Peso máximo del sistema (conductor + bicicleta + equipamiento + equipaje): 130 kg

Uso conforme al fin previsto: Categoría 3 (descripción de la categoría, véase a continuación)



La **categoría 1** incluye el uso de componentes de DT Swiss en superficies predominantemente pavimentadas. El contacto con el suelo de los neumáticos puede perderse brevemente de forma involuntaria.



La **categoría 2** incluye el uso de componentes de DT Swiss en las condiciones de la categoría 1, además del uso en superficies mayoritariamente pavimentadas y ocasionalmente no pavimentadas con una ligera pendiente/inclinación. Los neumáticos pueden perder brevemente el contacto con el suelo cuando se pasa por encima de obstáculos de 15 cm de altura como máximo.



La **categoría 3** incluye el uso de componentes de DT Swiss en las condiciones de la categoría 1 y 2, además del uso por parte de ciclistas con una técnica de conducción avanzada en superficies pavimentadas y superficies irregulares no pavimentadas. Las ruedas pueden perder el contacto con el suelo. Se permiten obstáculos/saltos ocasionales de 60 cm de altura. Aunque se cumplan estas condiciones, en casos de fallos en la conducción y debido a la optimización de peso de los componentes pueden producirse daños en el material que pueden tener como consecuencia lesiones para el ciclista.



La **categoría 4** incluye el uso de componentes de DT Swiss en las condiciones de las categorías 1, 2 y 3, además del uso por parte de ciclistas con una técnica de conducción muy buena en terrenos muy irregulares y bloqueados con saltos/obstáculos de hasta 120 cm de altura y a velocidades de hasta 40 km/h. Los componentes de DT Swiss de esta categoría deben inspeccionarse obligatoriamente después de cada salida para comprobar que no tengan daños a causa de la gran carga que deben soportar. En estos casos, no puede excluirse que la vida útil se vea reducida.



La **categoría 5** incluye el uso de componentes de DT Swiss en las condiciones de las categorías 1, 2, 3 y 4, además del uso por parte de ciclistas con una técnica de conducción excelente en terrenos extremadamente irregulares y empinados con saltos/obstáculos muy grandes y velocidades de más de 40 km/h. Los componentes de DT Swiss de esta categoría también pueden usarse en bike parks y en tramos de descenso. Los componentes de DT Swiss de esta categoría deben inspeccionarse obligatoriamente después de cada salida para comprobar que no tengan daños a causa de la gran carga que deben soportar. Tenga en cuenta que los daños sufridos podrían causar la rotura del componente durante la salida siguiente incluso con una carga claramente inferior. La vida útil del producto se puede acortar debido a este uso extremo.

3. MONTAJE



PELIGRO

Peligro de accidentes debido a daños causados por componentes adicionales con cantos afilados.

La instalación de piezas con aristas cortantes puede dañar la horquilla de suspensión.

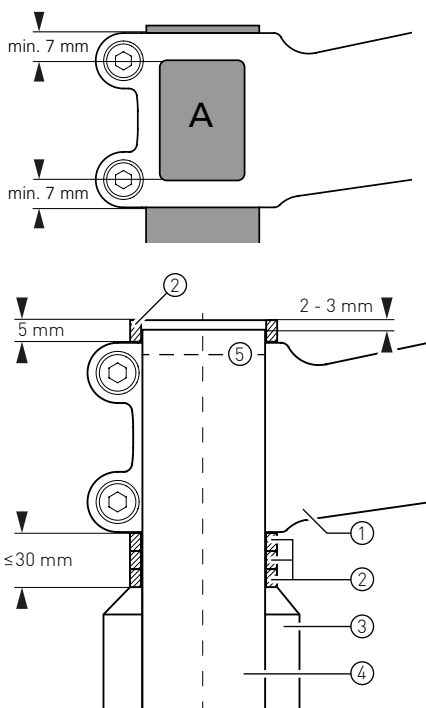
- Asegúrese de que ninguna de las piezas montadas, tales como buje, eje pasante, etc. muestra aristas cortantes.

3.1 ACORTAR EL TUBO DE DIRECCIÓN

1. Sujete el tubo de dirección en una guía para el aserrado y acórtelo con una sierra de mano.
2. Elimine cuidadosamente las rebabas de los bordes de corte interior y el exterior del tubo con papel de lija.

3.2 INSTALACIÓN DE LA HORQUILLA DE SUSPENSIÓN EN EL CUADRO

1. Limpie la potencia, las piezas del juego de dirección y la horquilla de suspensión.
2. Compruebe la potencia:
 - Las bridas de sujeción de la potencia [A] deben tener una altura de 7 mm como mínimo.
 - La altura de fijación de la potencia no debe ser superior a 45 mm.
 - La potencia no debe mostrar aristas cortantes.
3. Examine el cono de alojamiento con respecto a defectos y aristas cortantes.
 - En caso de detectar defectos o aristas cortantes, no se debe utilizar el cono.
4. Instale la garra del juego de dirección, así como el juego de dirección y sus componentes (3) según las indicaciones del fabricante.
5. Introduzca el vástago de la horquilla en el tubo de dirección.
6. Coloque las piezas del juego de dirección (3) en el vástago según las indicaciones del fabricante.
7. Coloque espaciadores (2) de 5 mm mín. y 30 mm máx. de altura en el vástago (4).
8. Monte la potencia (1) en el vástago.

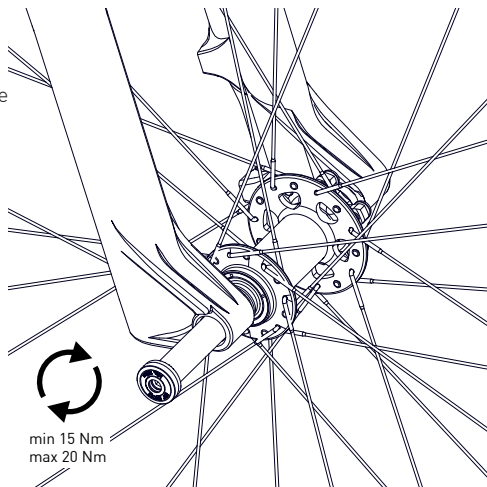


9. Recomendamos colocar un espaciador (2) de 5 mm mín. de altura en la potencia (1) y acortar el vástago de modo que sobresalga de 2 a 3 mm por encima del vástago. Si se realiza el montaje sin espaciador en la potencia, el vástago de la horquilla debería quedar como mínimo al ras con el borde superior del tornillo de apriete superior de la potencia (5).

10. Ajuste la holgura del juego de dirección según las indicaciones del fabricante.
11. Apriete los tornillos de fijación de la potencia con el par indicado por el fabricante.
12. Compruebe si la horquilla de suspensión está montada correctamente.

3.3 INSTALACIÓN DE LA RUEDA

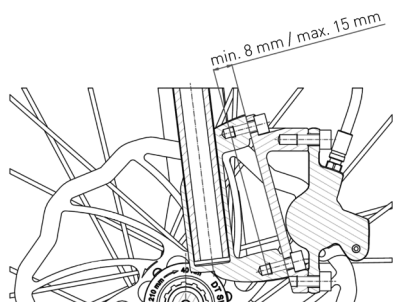
1. Limpie y engrase ligeramente el eje pasante y la rosca del eje.
2. Limpie las superficies de contacto entre el buje y la horquilla de suspensión y examínelas con respecto a aristas cortantes.
→ En caso de detectar aristas cortantes, no se debe utilizar el buje.
3. Coloque la rueda en la puntera de la horquilla.
4. Empuje el eje pasante a través de la puntera y el buje, y apriételo con un par de apriete mínimo de 15 Nm y un par de apriete máximo de 20 Nm.



3.4 MONTAJE DEL FRENO

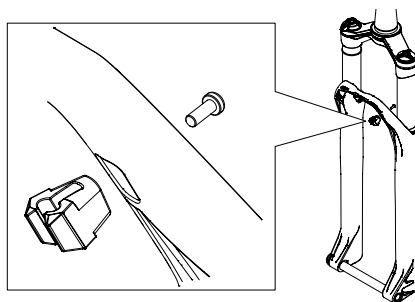
La horquilla de suspensión dispone de un soporte de pinza de freno PM de 6". Si se monta la pinza de freno en la horquilla de suspensión sin adaptador, puede utilizarse un disco de freno con un diámetro de 160 mm. Con el adaptador correspondiente puede utilizarse un disco de freno con un diámetro máximo de 203 mm. ¡No deben utilizarse discos de freno con un diámetro superior a 203 mm!

1. Asegúrese de que la longitud de la rosca de los tornillos de fijación de la pinza o del adaptador de freno es de mín. 8 mm y de máx. 15 mm (véase la figura junto a estas líneas).
2. Monte y ajuste el freno según las instrucciones del fabricante.
3. Si se utilizan discos de freno IS con un buje Center Lock, recomendamos la utilización del adaptador DT Swiss Center Lock con el número de artículo HWZXXX00S1232S. Si se utiliza un adaptador Center Lock alternativo, antes de utilizarlo hay que comprobar la movilidad entre el adaptador y la horquilla de suspensión.
4. Compruebe la buena movilidad de todos los componentes.



3.5 MONTAJE DEL SOPORTE DEL CABLE DE FRENO

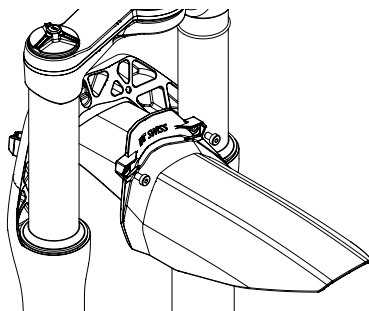
1. Enganche el soporte en el cable de freno.
2. Encaje el soporte con el cable de freno enganchado en el orificio de montaje del puente de la horquilla.
3. Introduzca el tornillo desde atrás a través del puente de la horquilla, enrósquelo en el soporte del cable de freno y apriételo con un par de 1 Nm.
4. Asegúrese de que, durante el uso, el cable de freno no toca la corona de la horquilla y no afecta al funcionamiento de otros componentes.



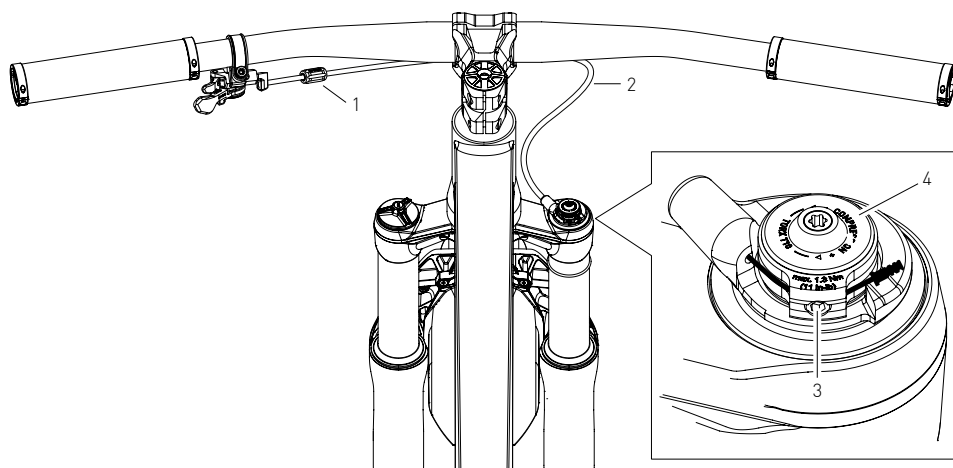
3.6 MONTAJE DE LA CHAPA PROTECTORA

1. Coloque la chapa protectora en la parte posterior del puente de la horquilla.
2. Introduzca los dos tornillos de fijación y apriételos con un par de 1,5 Nm.

ATENCIÓN: ¡No debe superarse en ningún caso el par de apriete de los tornillos de fijación! ¡Un par de apriete excesivo puede dañar irreparablemente las roscas en la horquilla de suspensión!



3.7 MONTAR EL CABLE DE TRACCIÓN REMOTO



1. Coloque la funda de tracción [2] y el ajustador del cable de tracción [1].
 - Solo deben emplearse fundas de cable con un diámetro exterior de 4 mm.
 - Antes y después del ajustador del cable de tracción debe haber como mínimo un tramo corto de la funda de tracción.
 - Enrosque por completo el ajustador del cable de tracción y aflójelo seguidamente una vuelta.
2. Mueva la palanca remota a la posición «OPEN» y pase el cable de tracción por la funda de tracción [2].
3. Desenrosque el tornillo de apriete [3] en la ruedecilla remota.
4. Pase el cable de maniobra a través del tope y colóquelo alrededor de la ruedecilla remota [4].
5. Tense el cable de maniobra, fíjelo con el tornillo y apriete este último con un par máximo de 1,3 Nm.
6. Accione varias veces la palanca remota.
7. Ajuste la tensión del cable de maniobra con el ajustador del cable de tracción [1].
 - La palanca remota enclava en la posición «LOCK» y activa el bloqueo.
 - En la posición «LOCK», la ruedecilla remota toca el tope de la guía del cable.
8. Acorte el cable de maniobra a la longitud deseada y coloque la caperuza.

3.8 COMPROBACIÓN DE LA HORQUILLA DE SUSPENSIÓN

1. Compruebe si la horquilla de suspensión y la rueda no tienen juego.
2. Compruebe si el neumático utilizado se mueve libremente.
 - No exceda la presión máxima permitida de inflado del neumático. Se aplica la menor presión máxima especificada para la llanta o el neumático.
 - Con la horquilla de suspensión comprimida por completo, debe haber un espacio de 6 mm como mínimo entre el neumático y la horquilla o la chapa protectora.
3. Adapte la presión de aire del neumático a la presión de servicio deseada.
4. Gire la horquilla de suspensión en ambas direcciones y asegúrese de que puede girar libremente.
 - ¡La horquilla de suspensión o la chapa protectora no deben limitar el funcionamiento de otras piezas ni verse limitadas ellas mismas en su funcionamiento!
 - ¡La corona de la horquilla no debe tocar el tubo inferior con el manillar girado!
5. Extraiga por completo el aire de la horquilla de suspensión. Comprima totalmente la horquilla de suspensión.
 - ¡La chapa protectora no debe tocar el tubo inferior con la horquilla totalmente comprimida!
 - ¡El cable de tracción remoto no debe quedar atrapado entre la corona de la horquilla y el cuadro con el manillar girado!
6. Adapte la presión de aire de la horquilla de suspensión a la presión de servicio deseada.
7. Compruebe el funcionamiento de la horquilla de suspensión.
8. En el caso de que surja algún problema o fallo de funcionamiento, diríjase a su distribuidor o a un centro de servicio técnico DT Swiss.

4. SETUP

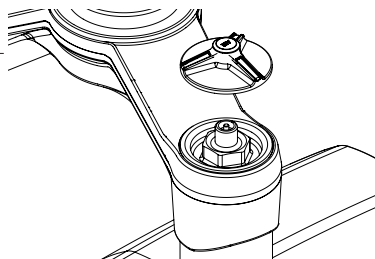
Además de la información aquí mostrada, en www.setupguide.dtswiss.com encontrará útiles consejos y vídeos para el ajuste de la horquilla de suspensión.

4.1 ADAPTAR LA PRESIÓN DE AIRE

Peso del conductor (conductor con equipamiento, sin bicicleta)		Recorrido					
[kg]	[lbs]	100 mm		110 mm		120 mm	
		[bares]	[psi]	[bares]	[psi]	[bares]	[psi]
40	88	2.8	41	2.7	39	2.5	37
45	99	3.3	47	3.1	45	2.9	42
50	110	3.7	54	3.5	51	3.3	48
55	121	4.1	60	3.9	57	3.7	54
60	132	4.5	66	4.3	63	4.1	60
65	143	5.0	72	4.7	69	4.5	66
70	154	5.4	78	5.1	75	4.9	71
75	165	5.8	84	5.6	81	5.3	77
80	176	6.2	90	6.0	87	5.7	83
85	187	6.7	97	6.4	93	6.1	89
90	198	7.1	103	6.8	98	6.5	94
95	210	7.5	109	7.2	104	6.9	100
100	220	7.9	115	7.6	110	7.3	106
105	232	8.4	121	8.0	116	7.7	112
110	245	8.8	127	8.4	122	8.1	118
Presión de aire máx.:		10,5	152	10,3	149	10	145

AUMENTAR LA PRESIÓN DE AIRE

1. Coloque la horquilla de suspensión en el modo «OPEN» [véase el „4.2 Ajustar el modo de conducción“ en la página 68].
2. Desenrosque el capuchón de la válvula.
3. Enrosque la bomba para amortiguadores y bombee hasta que la horquilla de suspensión tenga la presión deseada.
→ ¡Observe las indicaciones del fabricante de la bomba!
4. Con la bomba para amortiguadores enroscada, comprima la horquilla de suspensión lentamente dos veces aprox. 10 mm y extiéndala seguidamente por completo.
→ Esto permite equilibrar las cámaras de aire positiva y negativa.
→ Solo una vez que la presión indicada en la bomba para amortiguadores ya no varía después de la compresión, las dos cámaras de aire están equilibradas.
5. Repita los pasos 3 y 4 hasta que, después de la compresión, se indique la presión deseada en la bomba para amortiguadores.
6. Desenrosque la bomba para amortiguadores y enrosque el capuchón en la válvula.



REDUCIR LA PRESIÓN DE AIRE

1. Coloque la horquilla de suspensión en el modo «OPEN» (véase el [„4.2 Ajustar el modo de conducción“](#) en la página 68).
2. Desenrosque el capuchón de la válvula.
3. Presione **LENTAMENTE** el inserto de válvula con la parte posterior del capuchón de válvula.
o bien

Enrosque la bomba para amortiguadores y reduzca la presión de aire **LENTAMENTE** pulsando la válvula de descarga en la bomba para amortiguadores.

4. Con la bomba para amortiguadores enroscada, comprima la horquilla de suspensión lentamente dos veces aprox. 10 mm y extiéndala seguidamente por completo.
→ Esto permite equilibrar las cámaras de aire positiva y negativa.
→ Solo una vez que la presión indicada en la bomba para amortiguadores ya no varía después de la compresión, las dos cámaras de aire están equilibradas.
5. Repita los pasos 3 y 4 hasta que, después de la compresión, se indique la presión deseada en la bomba para amortiguadores.
6. Desenrosque la bomba para amortiguadores y enrosque el capuchón en la válvula.

4.2 AJUSTAR EL MODO DE CONDUCCIÓN

El modo de conducción seleccionado determina la velocidad de compresión de la horquilla de suspensión y se puede ajustar en tres niveles a través de la palanca en la horquilla de suspensión o la palanca remota en el manillar.

OPEN:

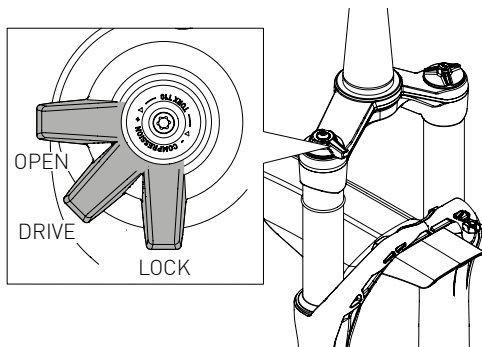
En el modo «OPEN», el modo de conducción corresponde al ajuste más sensible, adaptado desde la fábrica. La horquilla de suspensión reacciona con sensibilidad a pequeñas irregularidades del terreno.

DRIVE:

Al colocar la palanca en la horquilla de suspensión o la palanca remota en el manillar en la posición central, el nivel de presión se cierra parcialmente. Esto aumenta considerablemente la rigidez de la horquilla de suspensión y favorece el pedaleo efectivo en situaciones en las cuales no se requiere el rendimiento completo de la horquilla de suspensión (ascenso en carretera o pistas de baja dificultad, conducción en suelos planos).

LOCK:

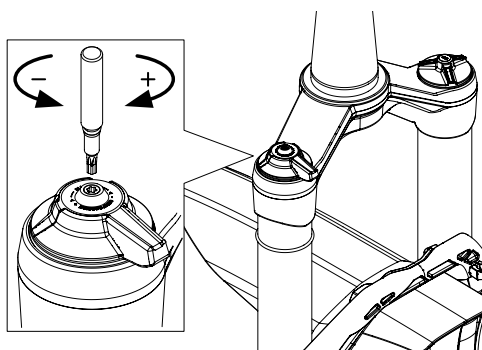
Al colocar la palanca en la horquilla de suspensión o la palanca remota en el manillar en la posición «LOCK», se bloquea el flujo de aceite. Una válvula de descarga abre el flujo de aceite en caso de choques duros, evitando así que se dañe la horquilla de suspensión.



4.3 AJUSTAR EL NIVEL DE PRESIÓN

El nivel de presión regula la velocidad de compresión de la horquilla de suspensión. El nivel de presión puede ajustarse girando el regulador azul con una herramienta (Torx T10).

- Girando en sentido horario se incrementa la amortiguación del nivel de presión (= menor velocidad de compresión). En estado completamente cerrado, la amortiguación corresponde al ajuste «DRIVE».
- Girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación del nivel de presión (= mayor velocidad de compresión). Con el nivel de presión totalmente abierto (regulador del nivel de presión en el tope en sentido antihorario), la horquilla de suspensión es muy sensible y comfortable.



El ajuste del nivel de presión a través del regulador azul solo tiene influencia en el modo «OPEN». Los modos «DRIVE» y «LOCK» no se ven afectados.

4.4 AJUSTE DE LA EXTENSIÓN

El nivel de extensión regula la velocidad de extensión de la horquilla de suspensión y se puede ajustar girando el regulador correspondiente.

- Girando en sentido horario aumenta la amortiguación en la extensión (= menor velocidad de extensión).
- Girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación en la extensión (= mayor velocidad de extensión).

Si la amortiguación en la extensión es insuficiente, la rueda delantera se extiende demasiado rápido. Un ajuste demasiado bajo de la extensión se manifiesta en la conducción a través de oscilaciones del chasis.

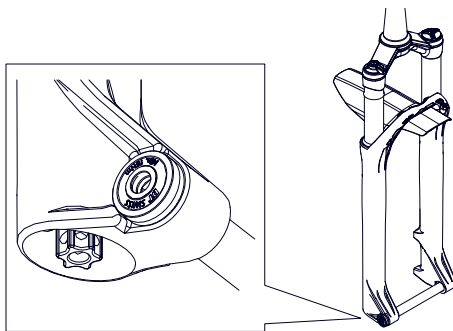
Si la amortiguación en la extensión es demasiado fuerte, la rueda delantera ya no puede seguir en caso de choques en rápida sucesión y la suspensión se vuelve dura.

El objetivo del ajuste de la extensión es conseguir la amortiguación óptima del movimiento de extensión en función de las necesidades del terreno. Por ejemplo, para descensos rápidos en terreno accidentado se debería elegir una amortiguación en extensión más baja (= mayor velocidad de extensión) que en descensos fluidos sin mayores obstáculos.

Recomendamos ajustar la extensión en función de la presión de aire ajustada:

Presión		Clics de extensión (de completamente abierto)
[bares]	[psi]	
2	29	11
2.5	36	12
3	44	13
3.5	51	15
4	58	16
4.5	65	17
5	73	18
5.5	80	20
6	87	21
6.5	94	22
7	102	23
7.5	109	24
8	116	24
8.5	123	25
9	131	25
9.5	138	25

La tabla muestra los valores que recomendamos para una temperatura ambiente de aprox. 25° C. Dado que la viscosidad del aceite varía con la temperatura ambiente, el ajuste de la extensión debería adaptarse de forma correspondiente. A temperaturas frías, el nivel de extensión debería abrirse y, a temperaturas cálidas, cerrarse. Por ejemplo, a 0° C se recomienda abrir el nivel de extensión 6 clics respecto al valor que se indica en la tabla.



5. TUNING

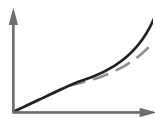
5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

El sistema APT permite adaptar la progresión de la curva de amortiguación, añadiendo o quitando simplemente uno o varios espaciadores de volumen en la cámara de aire de la horquilla de suspensión.

La horquilla de suspensión se entrega con dos espaciadores de volumen montados. Para la adaptación personal, el volumen de suministro contiene un espaciador de volumen adicional.

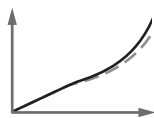
Encontrará información sobre el montaje y desmontaje de los espaciadores de volumen en www.dtswiss.com.

-2 SETTING



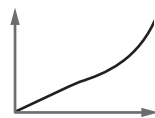
— STOCK SETTING
-- -2 SETTING

-1 SETTING



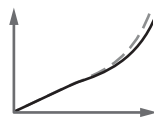
— STOCK SETTING
-- -1 SETTING

STOCK SETTING



— STOCK SETTING

+1 SETTING



— STOCK SETTING
-- +1 SETTING

El ajuste «-2 SETTING» ofrece una curva de amortiguación lineal y confortable para conductores ligeros o que busquen la comodidad.

El ajuste «-1 SETTING» ofrece una curva de amortiguación un poco menos confortable y menos lineal, recomendada para el conductor medio que busca un comportamiento de conducción agradable y dócil.

El ajuste «STOCK SETTING» ofrece una curva de amortiguación más bien progresiva para conductores deportivos que buscan un comportamiento de conducción directo.

El ajuste «+1 STOCK SETTING» ofrece una curva de amortiguación progresiva para conductores agresivos que buscan un comportamiento de conducción muy directo.

6. MANEJO

6.1 TRANSPORTE

Un transporte cuidadoso evita daños en la horquilla de suspensión. Sobre todo, los tubos de dirección se tienen que proteger contra daños.

6.2 ALMACENAMIENTO (>1 MES)

Un almacenamiento cuidadoso alarga la vida útil de la horquilla de suspensión. Observe los siguientes puntos:

- Reduzca la presión de aire.
- Limpie la horquilla de suspensión y los elementos de mando.
- En la versión Remote, afloje la tensión del cable de tracción para prevenir su desgaste.

6.3 NUEVA PUESTA EN SERVICIO DESPUÉS DEL ALMACENAMIENTO

1. Coloque la horquilla de suspensión boca abajo.
 - El aceite lubricante fluye de la parte inferior de la horquilla de suspensión por los casquillos, permitiendo su lubricación.
2. Comprima la horquilla de suspensión repetidamente y con suavidad.
 - El aceite lubricante se va distribuyendo.
3. Controle y adapte la presión del aire en el elemento de resorte (véase ["4.1 Adaptar la presión de aire"](#) en la página 66").
4. Accione varias veces los elementos de mando.
 - El aceite se distribuye en las juntas.
5. Compruebe todas las funciones de la horquilla de suspensión.
 - En caso de un fallo de funcionamiento, diríjase a un centro de servicio técnico DT Swiss.

7. MANTENIMIENTO Y CUIDADOS

Tarea	Intervalo
Revisión en un centro de servicio técnico DT Swiss	Anualmente o tras 200 horas de uso
Revisión pequeña (en caso necesario, en un centro de servicio técnico DT Swiss); consulte el manual técnico en www.dtswiss.com	50 horas de uso ¡con más frecuencia en condiciones de uso extremas!
Comprobar si la horquilla de suspensión presenta daños y grietas. En caso de daños, diríjase a un centro de servicio técnico DT Swiss.	Antes y después de cada salida y después de una caída
Comprobar que la fijación y los pares de apriete sean correctos	Antes de cada salida
Comprobar el funcionamiento	Antes de cada salida
Limpieza con una esponja suave y un producto de limpieza apropiado, sobre todo en la zona de los rascadores. ¡No use dispositivos de limpieza de alta presión ni detergentes agresivos!	Después de cada salida

7.1 ELIMINACIÓN Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Se aplican las normas legales para la eliminación de residuos. Por regla general, deben evitarse los residuos de cualquier tipo o, en su caso, reciclarse. Los residuos resultantes, el carbono, los detergentes y los líquidos de cualquier tipo deben eliminarse ecológicamente.

8. GARANTÍA

Encontrará las condiciones de garantía en www.dtswiss.com

Gefeliciteerd met de aankoop van uw nieuwe verende voorvork van DT Swiss! U heeft gekozen voor een kwaliteitsproduct made by DT Swiss.

1. ALGEMEEN

Deze gebruikershandleiding is bedoeld voor de gebruiker van de verende voorvork. Hierin worden de montage, de instelling en het onderhoud van de verende voorvork behandeld.

Surf naar www.dtswiss.com voor meer informatie en functies.

De gebruikershandleiding moet voor het gebruik door de gebruiker gelezen worden en hij of zij moet de inhoud ervan begrijpen. Ook andere gebruikers moeten op de hoogte gebracht worden van de bepalingen die volgen. Houd deze gebruikershandleiding bij om later te raadplegen.

2. VEILIGHEID

2.1 ALGEMENE VEILIGHEID



GEVAAR

Foutief gebruik, foutieve montage en foutief onderhoud kunnen ongevallen met ernstige verwondingen veroorzaken met zelfs de dood tot gevolg!

- Het naleven van de bepalingen die hieronder volgen is een vereiste voor een ongevalvrij gebruik en een perfecte werking.
- Een grondige kennis van fietsonderdelen is vereist voor de montage en het onderhoud van de verende voorvork. Raadpleeg uw dealer in geval van twijfel.
- De verende voorvork mag uitsluitend daarvoor gebruikt worden waarvoor hij bedoeld is. Wordt hij voor iets anders gebruikt, dan ligt de verantwoordelijkheid bij de gebruiker.
- De verende voorvork moet compatibel zijn met de andere delen van de fiets.
- Vooraf aan de eerste rit moet de verende voorvork worden gecontroleerd op bewegingsvrijheid.
 - De vorkkroon mag bij een volledig neergedrukt stuur niet tegen de onderbuis komen!
 - De remote-kabel mag bij een volledig neergedrukt stuur niet bekneld raken tussen de vorkkroon en het frame!
 - Het spatbord mag bij geheel inveren van de vork niet in aanraking komen met de onderbuis!
 - De band mag bij geheel inveren van de vork niet in aanraking komen met het spatbord of de vork!
- Geen enkel onderdeel mag scherpe randen hebben.
- Gebruik uitsluitend originele accessoires en reserveonderdelen van DT Swiss.
- De verende voorvork mag niet gewijzigd of aangepast worden. Er mogen geen draadgangen worden gedraaid in de vorkas.
- Indien hij beschadigd is of lijkt te zijn, mag de verende voorvork niet gebruikt worden. Raadpleeg uw dealer in geval van twijfel.

2.2 VERENIGBAARHEID

De verende voorvork mag op fietsen met een fietsaanhanger niet worden gebruikt.

Voorwielen met een naafmotor mogen niet worden gebruikt.

2.3 REGLEMENTAIR GEBRUIK EN MAXIMAAL SYSTEEMGEWICHT

Het toepassingsgebied van DT Swiss componenten is onderverdeeld in vijf categorieën, variërend van het rijden op verharde wegen tot downhill-/freeridetoepassingen. De componenten mogen alleen worden gebruikt in overeenstemming met deze voorschriften. Zo niet ligt alle verantwoordelijkheid bij de gebruiker. De verende voorvork is niet goedgekeurd voor gebruik op e-bikes.

Maximaal systeemgewicht (bestuurder + fiets + uitrusting + bagage): 130 kg

Reglementair gebruik: Categorie 3 (beschrijving van de categorie, zie hieronder)



Categorie 1 staat voor het gebruik van DT Swiss componenten op overwegend verharde oppervlakten. Het contact van de banden met de bodem kan hierbij voor korte tijd onbedoeld verloren gaan.



Categorie 2 staat voor het gebruik van DT Swiss componenten onder de voorwaarden van Categorie 1 en voor het gebruik op grotendeels verharde en deels onverharde oppervlakten met lichte hellingen. De banden kunnen kortstondig contact met de grond verliezen bij het rijden over obstakels tot 15 cm hoog.



Categorie 3 staat voor het gebruik van DT Swiss componenten onder de voorwaarden van categorieën 1 en 2 en voor gebruik op verharde en ruwe, onverharde oppervlakten door bestuurders met een betere rijtechniek. De banden kunnen het contact met de grond verliezen. Incidentele hoogteverschillen/sprongen van ca. 60 cm hoogte zijn toegestaan. Wegens het geoptimaliseerde gewicht van de componenten kan deze toepassing ook schade aan het materiaal veroorzaken in het geval van rijfouten, wat ook tot verwondingen bij de bestuurder kan leiden.



Categorie 4 staat voor het gebruik van DT Swiss componenten onder de voorwaarden van de categorieën 1, 2 en 3 en voor gebruik op zeer ruw terrein met sprongen/hogteverschillen tot ca. 120 cm hoogte en hogere snelheden tot 40 km/h, door bestuurders met een bijzonder goede rijtechniek. Vanwege de hoge belastingen moeten DT Swiss componenten in deze categorie na elke rit worden gecontroleerd op mogelijke schade. Een verkorte levensduur van het product kan niet worden uitgesloten.



Categorie 5 staat voor het gebruik van DT Swiss componenten van onder de voorwaarden van de categorieën 1, 2, 3 en 4 en voor gebruik in extreem steil en ruw terrein met zeer grote sprongen/hogteverschillen en zeer hoge snelheden van meer dan 40 km/h door bestuurders met extreem goede rijtechniek. De onderdelen van DT Swiss in deze categorie kunnen ook worden gebruikt in bike-parcs en op downhill-trajecten. In het geval van DT Swiss componenten in deze categorie is vanwege de zeer hoge belastingen een inspectie op mogelijke schade na elke rit verplicht, omdat schade die al aanwezig is door gebruik, al bij een aanzienlijk lagere belasting tot uitval van de component kan leiden. De levensduur kan door dit extreme gebruik worden verkort.

3. MONTAGE



GEVAAR

Risico op ongevallen door beschadiging door onderdelen met scherpe randen!

De montage van onderdelen met scherpe randen kan de verende voorvork al beschadigen.

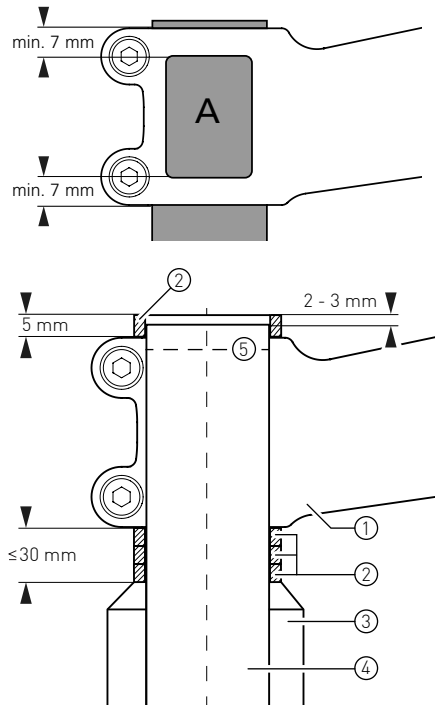
- Controleer of onderdelen zoals naaf, steekas, enz. geen scherpe randen hebben.

3.1 VORKBUIS INKORTEN

1. Vorkbuis vastzetten in een zaaggeleider en met een handzaag inkorten.
2. Ontbraam de zaagsnede van de vorkbuis aan binnen- en buitenkant voorzichtig met schuurpapier.

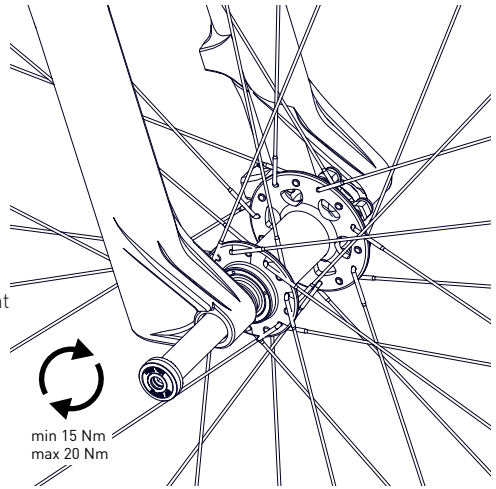
3.2 VERENDE VOORVORK OP HET FRAME MONTEREN

1. Reinig de voorbouw, de delen van het balhoofdlager en de verende voorvork.
2. Controleer de voorbouw:
 - De klembreedte bij een onderbroken klemvlak (A) van de voorbouw moet min. 7 mm bedragen.
 - De klemhoogte van de voorbouw mag max. 45 mm bedragen.
 - De voorbouw mag geen scherpe randen hebben.
3. Controleer de lagerconus op beschadigingen en scherpe randen.
 - In geval van beschadigingen of scherpe randen, mag de conus niet gebruikt worden.
4. Monteer de stermoer, het balhoofdlager en de onderdelen [3] ervan volgens de instructies van de fabrikant.
5. Steek het binnenbalhoofdbuis door de balhoofdbuis.
6. Steek de onderdelen van het balhoofdlager [3] volgens de instructies van de fabrikant op de binnenbalhoofdbuis.
7. Steek de spacer [2] met een montagehoogte van min. 5 mm en max. 30 mm op de binnenbalhoofdbuis [4].
8. Steek de voorbouw [1] op de binnenbalhoofdbuis.
9. We raden aan om een spacer [2] met een montagehoogte van minstens 5 mm aan te brengen op de voorbouw [1] en de vorkas zo in te korten dat deze 2 tot 3 mm boven de vork als uitsteekt. Bij montage zonder spacer op de voorbouw moet de vorkas minstens gelijk liggen met de bovenkant van de bovenste klemschroef [5].
10. Stel de speling van het balhoofdlager in volgens de instructies van de fabrikant.
11. Trek de bevestigingsschroeven van de voorbouw aan met het aanhaalmoment dat door de fabrikant vermeld wordt.
12. Controleer of de verende voorvork correct gemonteerd is.



3.3 WIEL MONTEREN

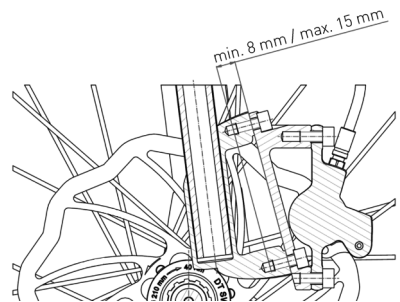
1. Reinig de steekas en de schroefdraad van de steekas en vet lichtjes in.
2. Reinig de contactvlakken tussen naaf en verende voorvork en controleer op scherpe kanten.
→ In geval van scherpe randen, mag de naaf niet gebruikt worden.
3. Plaats het wiel in de pad van de vork.
4. Schuif de steekas door de pad en de naaf en draai de steekas aan met een aandraaimoment van minstens 15 Nm en hoogstens 20 Nm.



3.4 MONTAGE VAN DE REM

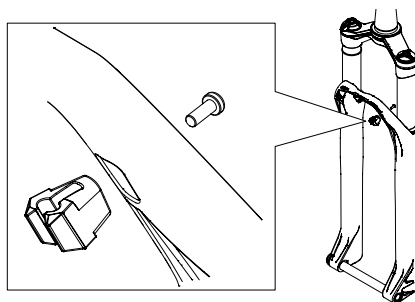
De verende voorvork heeft een PM 6" remzadelsteun. Als het remzadel zonder adapter op de verende voorvork wordt gemonteerd, kan er een remschijf met $\varnothing 160$ mm worden gebruikt. Met gebruik van een passende adapter mag een remschijf met maximaal $\varnothing 203$ mm worden gemonteerd. Remschijven met een grotere diameter dan 203 mm mogen niet worden gebruikt!

1. Controleer of de schroefdraadlengte op de bevestigingsbouten van het remzadel resp. van de remadapter min. 8 mm en max. 15 mm bedraagt (zie afbeelding hiernaast).
2. Monteer de rem volgens de instructies van de fabrikant en stel af.
3. Bij gebruik van IS-remschijven met een Center Lock-naaf raden we aan om DT Swiss Center Lock-adapters te gebruiken met artikelnummer HWZXXX00S1232S. Controleer bij gebruik van een andere Center Lock-adapter vooraf aan montage eerst of er voldoende vrije ruimte is tussen de adapter en de verende voorvork.
4. Controleer of alle onderdelen vrij kunnen bewegen.



3.5 MONTAGE VAN DE REMLEIDINGHOUDER

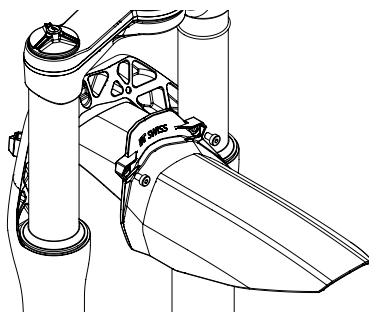
1. Klik de remleidinghouder vast op de remleiding.
2. Steek de remleidinghouder met vastgeklepte remleiding in de montageopening op de vorkbrug.
3. Steek de bout van onderaf door de vorkbrug, draai hem in de remleidinghouder en zet vast met een aandraaimoment van 1 Nm.
4. Controleer of de remleiding tijdens gebruik niet tegen de vorkkroon komt en de werking van andere componenten niet hindert.



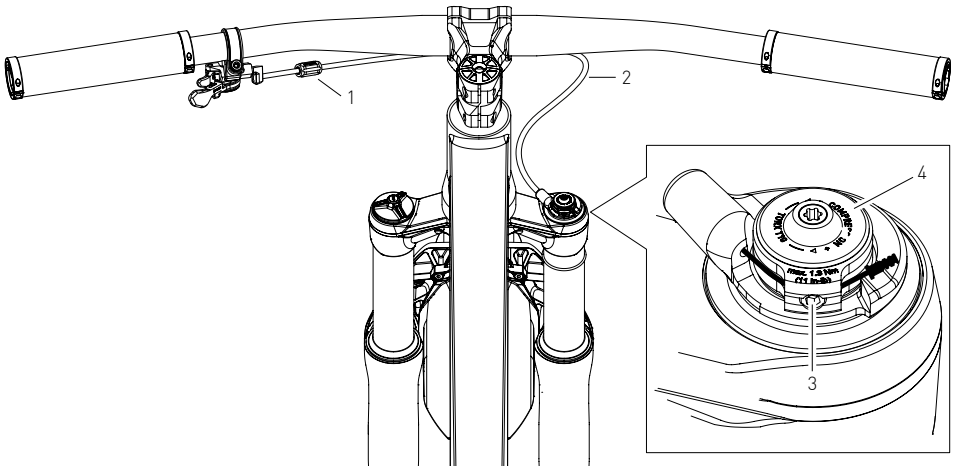
3.6 MONTAGE VAN HET SPATBORD

1. Plaats het spatbord tegen de onderkant van de vorkbrug.
2. Draai beide bevestigingsschroeven in en zet ze vast met een aandraaimoment van 1,5 Nm.

OPGELET: Het aandraaimoment van de bevestigingsschroeven mag absoluut niet worden overschreden! Bij een te hoog aandraaimoment kan de schroefdraad in de verende voorvork onherstelbaar beschadigd raken!



3.7 REMOTE-KABEL MONTEREN



1. Bevestig de buitenkabel [2] en de kabelversteller [1].
 - Gebruik uitsluitend een buitenkabel met een buitendiameter van 4 mm.
 - Voor en na de kabelversteller moet minstens een kort stuk buitenkabel aanwezig zijn.
 - Schroef de kabelversteller geheel in elkaar en draai vervolgens één omwenteling los.
2. Zet de afstandsbedieningshendel in de stand "OPEN" en steek de kabel door de buitenkabel [2].
3. Draai de klemmschroef [3] uit het afstandsbedieningswiel.
4. Haal de versnellingskabel door de kabelaanslag heen en leg deze rondom het afstandsbedieningswiel [4].
5. Trek de versnellingskabel strak, klem vast met de klemmschroef en zet de klemmschroef vast met een max. aandraaimoment van 1,3 Nm.
6. Bedien de afstandsbedieningshendel een paar keer.
7. Stel de spanning van de versnellingskabel in met de kabelversteller [1].
 - De afstandsbedieningshendel klikt vast in de positie "LOCK" en activeert de lockout.
 - Het afstandsbedieningswiel is in de positie "LOCK" in aanraking met de aanslag van de kabelgeleider.
8. Kort de versnellingskabel in tot de gewenste lengte en monteer de eindhuls erop.

3.8 DE VERENDE VOORVORK CONTROLEREN

1. Controleer of de verende voorvork en het wiel spelingvrij gemonteerd zijn.
2. Controleer of er voldoende vrije ruimte is voor het gebruikte wiel.
 - Pomp de band op tot de maximaal toegestane bandspanning. De lagere spanning, zoals op de velg of de band voorgeschreven, moet hierbij worden aangehouden.
 - Tussen de band en de verende voorvork resp. spatbord moet bij een geheel ingeveerde verende voorvork nog minstens 6 mm ruimte overblijven.
3. Breng de luchtdruk in de band op de gewenste bandspanning.
4. Draai de verende voorvork in beide richtingen en controleer of de verende voorvork onbelemmerd kan worden gedraaid.
 - De verende voorvork of het spatbord mag de werking van andere elementen niet hinderen en mogen ook zelf geen hinder ondervinden!
 - De vorkkroon mag bij een volledig neergedrukt stuur niet tegen de onderbuis komen!
5. Laat alle lucht uit de verende voorvork af. Druk de verende voorvork geheel in.
 - Het spatbord mag bij geheel inveren van de vork niet in aanraking komen met de onderbuis!
 - De remote-kabel mag bij een volledig neergedrukt stuur niet bekneld raken tussen de vorkkroon en het frame!
6. Pas de luchtdruk in de verende voorvork aan volgens de gewenste gebruiksdruk.
7. Controleer de werking van de verende voorvork.
8. Raadpleeg uw dealer of een DT Swiss Service Center in geval van problemen of slechte werking.

4. SETUP

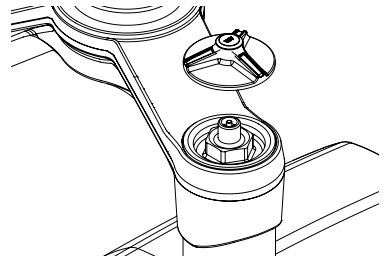
Naast de hier getoonde informatie kunt u op www.setupguide.dtswiss.com ook handige tips en video's vinden over het instellen van de voorvork.

4.1 LUCHTDRUK AANPASSEN

Gewicht bestuurder (bestuurder met uitrusting, zonder fiets)		Veerweg					
		100 mm		110 mm		120 mm	
[kg]	[lbs]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	88	2.8	41	2.7	39	2.5	37
45	99	3.3	47	3.1	45	2.9	42
50	110	3.7	54	3.5	51	3.3	48
55	121	4.1	60	3.9	57	3.7	54
60	132	4.5	66	4.3	63	4.1	60
65	143	5.0	72	4.7	69	4.5	66
70	154	5.4	78	5.1	75	4.9	71
75	165	5.8	84	5.6	81	5.3	77
80	176	6.2	90	6.0	87	5.7	83
85	187	6.7	97	6.4	93	6.1	89
90	198	7.1	103	6.8	98	6.5	94
95	210	7.5	109	7.2	104	6.9	100
100	220	7.9	115	7.6	110	7.3	106
105	232	8.4	121	8.0	116	7.7	112
110	245	8.8	127	8.4	122	8.1	118
Max. luchtdruk:		10,5	152	10,3	149	10	145

LUCHTDRUK VERHOGEN

1. Zet de verende voorvork in de "OPEN"-modus (zie "4.2 Rijmodus instellen" op pagina 82).
2. Draai de ventieldop eraf.
3. Schroef de demperpomp erop en pomp de verende voorvork op tot de gewenste druk.
→ Neem de instructies van de fabrikant van de pomp in acht!
4. Druk de verende voorvork met opgeschroefde demperpomp langzaam twee keer in om ongeveer 10 mm te comprimeren en laat vervolgens weer helemaal opkomen.
→ Hierdoor kunnen de positieve en negatieve luchtkamers in evenwicht komen.
→ Pas wanneer de druk die de demperpomp weergeeft na het comprimeren niet meer verandert, zijn beide luchtkamers in evenwicht.
5. Herhaal stap 3 en 4 tot na het comprimeren de gewenste druk op de demperpomp wordt weergegeven.
6. Schroef de demperpomp los en draai de ventieldop op het ventiel.



LUCHTDRIUK VERLAGEN

1. Zet de verende voorvork in de "OPEN"-modus (zie "[4.2 Rijmodus instellen](#)" op pagina 82).
2. Draai de ventieldop eraf.
3. Druk het ventielinzetstuk met de achterkant van de ventieldop **LANGZAAM** in.

of

Schroef de demperpomp erop en verminder de luchtdruk **LANGZAAM** door het aflatventiel op de demperpomp in te drukken.

4. Druk de verende voorvork met opgeschroefde demperpomp langzaam twee keer in om ongeveer 10 mm te comprimeren en laat vervolgens weer helemaal opkomen.
 - Hierdoor kunnen de positieve en negatieve luchtkamers in evenwicht komen.
 - Pas wanneer de druk die de demperpomp weergeeft na het comprimeren niet meer verandert, zijn beide luchtkamers in evenwicht.
5. Herhaal stap 3 en 4 tot na het comprimeren de gewenste druk op de demperpomp wordt weergegeven.
6. Schroef de demperpomp los en draai de ventieldop op het ventiel.

4.2 RIJMODUS INSTELLEN

De ingestelde rijmodus is bepalend voor de inveersnelheid van de verende voorvork en kan met de hendel op de verende voorvork of met de remote-hendel op het stuur in drie standen worden ingesteld.

OPEN:

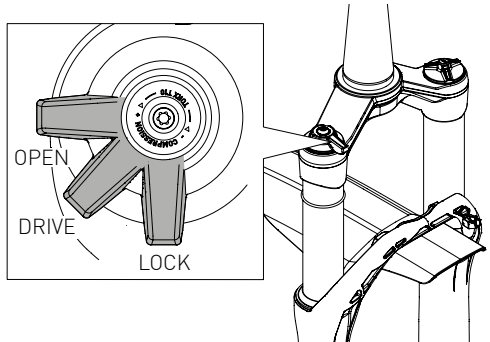
In de modus "OPEN" staat de rijmodus in de meest gevoelige fabrieksinstelling. De verende voorvork reageert verfijnd op kleine oneffenheden in het terrein.

DRIVE:

Wanneer de hendel op de verende voorvork resp. remote-hendel op het stuur in de middelste stand wordt gebracht, wordt het drukniveau gedeeltelijk gesloten. Dit maakt de verende voorvork duidelijk stugger waardoor effectiever getrapt wordt in situaties waarin de volledige performance van de verende voorvork niet nodig is (bergop rijden op wegen of lichte trails, ritten op vlakke ondergrond).

LOCK:

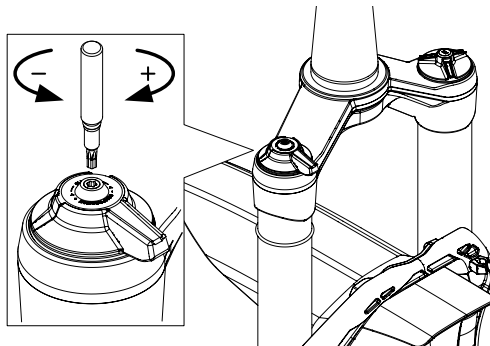
Wanneer de hendel op de verende voorvork resp. de remote-hendel op het stuur in de stand "LOCK" is gezet, wordt de oliestroom geblokkeerd. Een overdrukventiel opent de oliestroom bij harde stoten en voorkomt beschadiging van de verende voorvork.



4.3 INGAANDE DEMPING INSTELLEN

De ingaande demping is bepalend voor de inveersnelheid van de verende voorvork. Door de blauwe versteller voor ingaande demping met een setup-tool (Torx T10) te verdraaien, kan de ingaande demping worden ingesteld.

- Door rechtsom te draaien, wordt de ingaande demping verhoogd (= lagere inveersnelheid). In de geheel gesloten toestand komt de ingaande dempingwaarde overeen met de instelling "DRIVE".
- Door linksom te draaien, wordt de ingaande demping verlaagd (= hogere inveersnelheid). In de geheel geopende toestand (versteller voor ingaande demping linksom gedraaid tot tegen de aanslag) reageert de verende voorvork zeer gevoelig en comfortabel.



De instelling voor ingaande demping met behulp van de blauwe dempingversteller heeft alleen effect in de modus "OPEN". De modi "DRIVE" en "LOCK" worden daardoor niet beïnvloed.

4.4 REBOUND INSTELLEN

De rebound bepaalt de uitveersnelheid van de verende voorvork en kan door draaien van de reboundversteller worden ingesteld.

- Door rechtsom te draaien, wordt de rebound verhoogd (= lagere uitveersnelheid).
- Door linksom te draaien, wordt de rebound verlaagd (= hogere uitveersnelheid).

Wanneer de rebound te laag is, veert het voorwiel te snel uit. Door een te zwak ingestelde veerreactie komt het frame te veel omhoog tijdens het rijden.

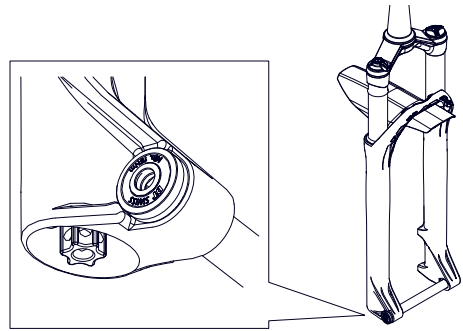
Wanneer de veerreactiedemping te krachtig is, kan het voorwiel snel na elkaar volgende slagen niet meer volgen en verstart de vering.

Doel van de instelling van de veerreactie is om een optimale demping van de uitveerbeweging te krijgen, die aan de eisen van het terrein in kwestie voldoet. Bij snelle, ruwe afdalingen moet een lagere veerreactiedemping (= snellere uitveersnelheid) worden gekozen dan bij vlotte afdalingen zonder al te zware hindernissen.

We raden aan om de waarde voor rebound afhankelijk van de ingestelde luchtdruk in te stellen:

Druk		Rebound-kliks (vanaf geheel geopend)
[bar]	[psi]	
2	29	11
2,5	36	12
3	44	13
3,5	51	15
4	58	16
4,5	65	17
5	73	18
5,5	80	20
6	87	21
6,5	94	22
7	102	23
7,5	109	24
8	116	24
8,5	123	25
9	131	25
9,5	138	25

De waarden die hiernaast zijn vermeld, bevelen wij aan bij een omgevingstemperatuur van ca. 25° C. Omdat de viscositeit van de olie wijzigt naargelang de omgevingstemperatuur, moet de rebound waarde dienovereenkomstig worden aangepast. Bij koude temperaturen moet de rebound knop geopend worden en bij hoge temperaturen gesloten. Als de temperatuur bijvoorbeeld 0° C is, raden we aan om de rebound knop 6 klikken te openen ten opzichte van de hiernaast vermelde waarde.



5. TUNING

5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

Het APT-systeem maakt een aanpassing van de progressie van de veercurve mogelijk door eenvoudig toevoegen of verwijderen van een of meerdere volumespacers in de luchtkamer van de verende voorvork.

De verende voorvork wordt geleverd met twee gemonteerde volumespacers. Voor persoonlijke aanpassing wordt een extra volumespacer meegeleverd.

Informatie over de montage / demontage van de volumespacers vindt u op www.dtswiss.com.

-2 SETTING



-1 SETTING



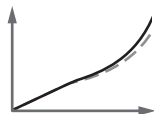
STOCK SETTING



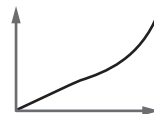
+1 SETTING



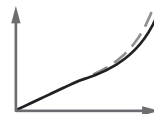
— STOCK SETTING
-- -2 SETTING



— STOCK SETTING
-- -1 SETTING



— STOCK SETTING



— STOCK SETTING
-- +1 SETTING

De instelling "-2 SETTING" biedt een lineaire en comfortabele veercurve voor lichte bestuurders of bestuurders die op zoek zijn naar comfort.

De instelling "-1 SETTING" biedt een iets minder comfortabele en minder lineaire veercurve, aanbevolen voor de gemiddelde bestuurder die op zoek is naar aangename en zachte rijeigenschappen.

De instelling "STOCK SETTING" biedt een wat meer progressieve veercurve voor sportieve bestuurders op zoek naar directe rijeigenschappen.

De instelling «+1 SETTING» biedt een progressieve veercurve voor agressieve bestuurders op zoek naar zeer directe rijeigenschappen.

6. GEBRUIK

6.1 TRANSPORT

Zorgzaam transport voorkomt schade aan de verende voorvork. Vooral de binnenpoten moeten tegen beschadiging beschermd worden.

6.2 OPSLAG (>1 MAAND)

De levensduur van de verende voorvork neemt toe als deze zorgzaam wordt opgeslagen. Neem de volgende punten in acht:

- Reduceer de luchtdruk.
- Reinig de verende voorvork en de bedieningselementen.
- Ontspan de kabel bij de remote versie om slijtage te voorkomen.

6.3 NA OPSLAG OPNIEUW IN GEBRUIK NEMEN

1. Plaats de verende voorvork ondersteboven.
→ De smeerolie loopt uit het onderste deel van de verende voorvork over de bussen waardoor smering mogelijk wordt.
2. Comprimeer de verende voorvork meermaals lichtjes.
→ De smeerolie verspreidt zich.
3. Controleer de luchtdruk in het veerelement en pas aan (zie “4.1 Luchtdruk aanpassen” op pagina 80).
4. Gebruik de bedieningselementen meermaals.
→ De olie wordt over de afdichtingen verdeeld.
5. Controleer alle functies van de verende voorvork.
→ Raadpleeg bij storing een DT Swiss Service Center.

7. ONDERHOUD

Actie	Interval
Onderhoud door een DT Swiss Service Center	Jaarlijks of na 200 uren gebruik
Klein onderhoud (indien nodig door een DT Swiss Service Center) zie 'Technische handleiding' op www.dtswiss.com	50 bedrijfsuren vaker in geval van extreme gebruiksomstandigheden!
Controleer de verende voorvork op beschadigingen en scheuren. Raadpleeg bij beschadigingen een DT Swiss Service Center.	Voor en na elke rit en na een val
Controleer op correcte bevestiging / aanhaalmomenten	Voor elke rit
Werking controleren	Voor elke rit
Reinig met een zachte spons en een geschikt reinigingsmiddel, vooral ter hoogte van de schrapers. Gebruik geen hogedrukreiniger of agressieve reinigingsmiddelen!	Na elke rit

7.1 AFVALVERWIJDERING EN MILIEUBESCHERMING

De wettelijke richtlijnen van afvalverwijdering zijn van toepassing. In principe moeten alle soorten afval vermeden of verwerkt worden. Alle soorten afval, carbon, reiniger en vloeistoffen moeten milieuvriendelijk opgeruimd worden.

8. GARANTIE

De garantievoorwaarden vindt u op www.dtswiss.com

Parabéns pela aquisição do novo garfo de suspensão DT Swiss! Optou por um produto de qualidade fabricado pela DT Swiss.

1. GENERALIDADES

O presente manual destina-se aos utilizadores do garfo de suspensão. É constituído pelas secções montagem, regulação, manutenção e limpeza do garfo de suspensão.

Para mais informações e atividades, consulte a página www.dtswiss.com.

Antes da utilização do produto pela primeira vez, os utilizadores têm de ler este manual e de se certificar de que o compreendem. Os utilizadores terceiros também devem ser informados sobre as disposições que se seguem. Guarde este manual para utilização posterior.

2. SEGURANÇA

2.1 SEGURANÇA GERAL



PERIGO

O manuseamento, a montagem e a manutenção ou limpeza incorretos podem causar acidentes, dos quais podem resultar lesões graves ou até fatais!

- O cumprimento das disposições que se seguem é condição essencial para uma utilização sem acidentes e para um funcionamento correto.
- A montagem e a manutenção do garfo de suspensão pressupõem um conhecimento fundamental em termos de componentes de bicicletas e respetiva reparação. Em caso de dúvida, entre em contacto com o seu representante.
- O garfo de suspensão deve ser utilizado exclusivamente para o fim a que se destina. Caso contrário, toda e qualquer responsabilidade recairá sobre o utilizador.
- O garfo de suspensão deve ser compatível com todas as peças da bicicleta.
- Antes da primeira deslocação, certifique-se de que o garfo de suspensão se movimenta livremente.
 - A coroa do garfo não pode tocar no tubo inferior quando o guiador estiver dobrado!
 - O cabo de comando não pode ficar preso entre a coroa do garfo e o quadro quando o guiador estiver dobrado!
 - A chapa de proteção não pode tocar no tubo inferior quando o garfo estiver totalmente comprimido!
 - O pneu não pode tocar na chapa de proteção ou no garfo quando o garfo estiver totalmente comprimido!
- Nenhuma peça de montagem pode apresentar arestas vivas.
- Utilize apenas acessórios e peças sobresselentes DT Swiss originais.
- O garfo de suspensão não deve ser alterado nem modificado. As roscas no tubo do garfo não podem ser cortadas.
- Se existirem danos ou evidência de danos, o garfo de suspensão não deverá ser utilizado. Em caso de dúvida, entre em contacto com o seu representante.

2.2 COMPATIBILIDADE

O garfo de suspensão não pode ser utilizado em bicicletas com reboques.

Não podem ser utilizadas rodas dianteiras com motores dos cubos das rodas.

2.3 UTILIZAÇÃO PREVISTA E PESO MÁXIMO DO SISTEMA

O campo de aplicação dos componentes DT Swiss está subdividido em cinco categorias, as quais especificam a condução por estradas alcatroadas até à utilização dos modos Downhill/Freeride. Os componentes devem ser utilizados exclusivamente de acordo com estas disposições. Caso contrário, toda e qualquer responsabilidade recairá sobre o utilizador. O garfo de suspensão não está habilitado para a utilização em E-Bikes.

Peso máximo do sistema (ciclista + bicicleta + equipamento + bagagem): 130 kg

Utilização prevista: Categoria 3 (para a descrição da categoria, ver a seguir)



Categoria 1 significa o uso de componentes DT Swiss em superfícies predominantemente pavimentadas. O contacto dos pneus com o piso pode ser perdido involuntariamente por um curto período de tempo.



Categoria 2 refere-se ao uso de componentes DT Swiss nas condições da categoria 1, bem como a utilização em superfícies maioritariamente pavimentadas e parcialmente não pavimentadas com um ligeiro declive. Os pneus podem perder brevemente o contacto com o solo em passar por degraus até 15 cm de altura.



Categoria 3 refere-se à utilização de componentes DT Swiss nas condições das categorias 1 e 2, bem como a utilização em superfícies pavimentadas e rugosas, não pavimentadas, por ciclistas com uma técnica de condução avançada. Os pneus podem perder o contacto com o solo. São permitidos degraus/saltos ocasionais de aproximadamente 60 cm de altura. Devido ao design leve dos componentes, e apesar do cumprimento destas condições, podem ocorrer danos ao material em caso de erros de condução, o que pode resultar em ferimentos ao ciclista.



Categoria 4 refere-se ao uso de componentes DT Swiss sob as condições das categorias 1, 2 e 3, bem como à utilização em terrenos muito montanhosos e bloqueados com saltos/degraus até 120 cm de altura e velocidades até 40 km/h por ciclistas com uma técnica de condução muito boa. Os componentes DT Swiss desta categoria devem ser verificados após cada deslocação para detetar possíveis danos devido às cargas elevadas que suportam. Não podemos excluir um tempo de vida do produto mais curto.



Categoria 5 refere-se ao uso de componentes DT Swiss nas condições das categorias 1, 2, 3 e 4, bem como a utilização em terreno extremamente íngreme e acidentado com saltos/degraus muito grandes e velocidades superiores a 40 km/h por ciclistas com uma técnica de condução extremamente boa. Os componentes DT Swiss desta categoria também podem ser usados em parques para bicicletas e em pistas de descida. Os componentes DT Swiss nesta categoria devem ser verificados quanto a danos após cada deslocação, devido às cargas elevadas, pois os danos já causados podem provocar falhas nos componentes durante o próximo uso, mesmo com cargas significativamente baixas. O tempo de vida do produto pode ser reduzido com esse uso extremo.

3. MONTAGEM



PERIGO

Perigo de acidentes devido a danos provocados por peças de montagem com arestas vivas!

A montagem de peças com arestas vivas pode danificar o garfo de suspensão.

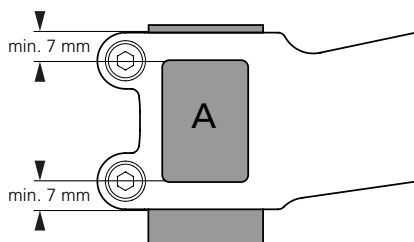
- Certifique-se de que nenhuma peça de montagem (cubo da roda, eixo de encaixe, etc.) apresente arestas vivas.

3.1 ENCURTAR O TUBO DE DIREÇÃO

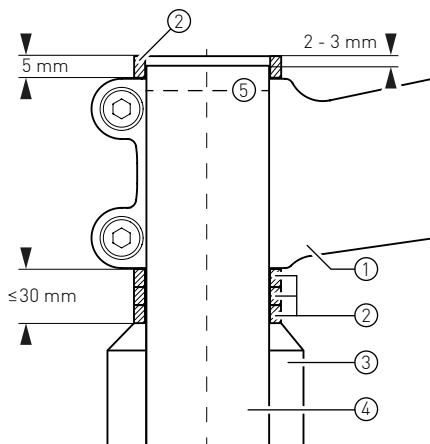
1. Prenda o tubo de direção numa guia de serra e encurte-o com uma serra manual.
2. Rebarbe cuidadosamente a parte interior e exterior das arestas de corte do tubo de direção com uma lixa.

3.2 MONTAR O GARFO DE SUSPENSÃO NO QUADRO

1. Limpe o avanço, as peças da caixa de direção e o garfo de suspensão.
2. Verifique o avanço:
 - A altura do tubo de direção na área de aperto interrompida (A) do avanço deve ser, no mín., de 7 mm.
 - A área de aperto do avanço deve ser, no máx., de 45 mm.
 - O avanço não pode apresentar arestas vivas.



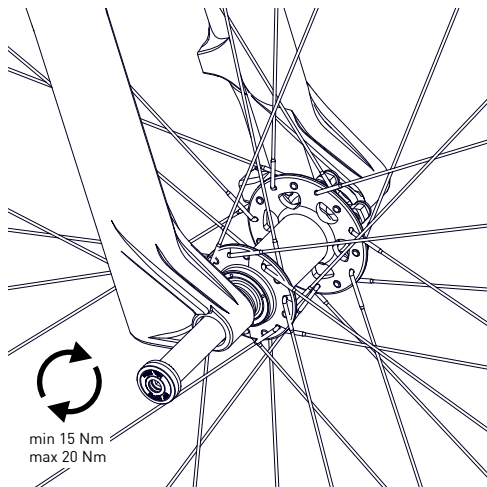
3. Certifique-se de que o cone de rolamento não apresenta danos nem arestas vivas.
 - Se existirem danos ou arestas vivas, o cone não deverá ser utilizado.
4. Monte a tampa da caixa de direção e a caixa de direção com os respetivos componentes (3) conforme os dados do fabricante.
5. Introduza o tubo do garfo através do tubo de direção.
6. Encaixe as peças da caixa de direção (3) sobre o tubo do garfo conforme os dados do fabricante.
7. Encaixe o espaçador (2) com um mín. de 5 mm e um máx. de 30 mm de altura de instalação sobre o tubo do garfo (4).



8. Encaixe o avanço (1) sobre o tubo do garfo.
9. Recomendamos instalar um espaçador (2) com, pelo menos, 5 mm de altura de instalação no avanço (1) e encurtar o tubo do garfo de modo a que este sobressaia 2 a 3 mm acima do tubo do garfo. Para montagem sem espaçador no avanço, o tubo do garfo deve estar, pelo menos, nivelado com a aresta superior do parafuso de fixação superior do avanço (5).
10. Ajuste a folga da caixa de direção conforme os dados do fabricante.
11. Aperte os parafusos de fixação do avanço com o binário de aperto indicado pelo fabricante.
12. Verifique se o garfo de suspensão está montado corretamente.

3.3 MONTAR A RODA

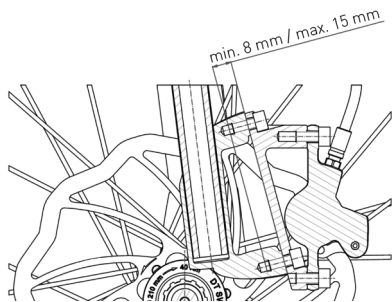
1. Limpe o eixo de encaixe e a rosca do eixo de encaixe e aplique um pouco de massa lubrificante.
2. Limpe as superfícies de contacto entre o cubo da roda e o garfo de suspensão e certifique-se de que não existem arestas vivas.
→ Se existirem arestas vivas, o cubo da roda não deverá ser utilizado.
3. Posicione a roda no "drop out" do garfo.
4. Introduza o eixo de encaixe através do "drop out" e do cubo e aperte o eixo de encaixe com um binário mínimo de 15 Nm e máximo de 20 Nm.



3.4 MONTAGEM DO TRAVÃO

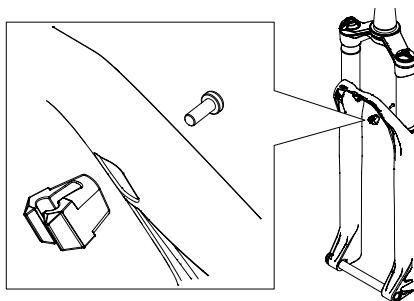
O garfo de suspensão dispõe de um adaptador para pinça de travão PM 6". Se a pinça do travão for montada sem adaptador no garfo de suspensão, pode ser utilizado um disco de travão com $\varnothing 160$ mm. Com o adaptador adequado, pode ser utilizado um disco de travão com, no máximo, $\varnothing 203$ mm. Não podem ser utilizados discos de travão com um diâmetro superior a 203 mm!

1. Garanta que o comprimento da rosca dos parafusos de fixação da pinça de travão ou do adaptador do travão seja de, no mín., 8 mm e, no máx., 15 mm (ver figura situada ao lado).
2. Monte e ajuste o travão conforme os dados do fabricante.
3. Se utilizar discos de travão IS com um cubo Center Lock, recomendamos a utilização do adaptador DT Swiss Center Lock com o número de artigo HWZXXX00S1232S. Se utilizar o adaptador alternativo Center Lock, deve verificar, antes da utilização, se existe liberdade de movimentos entre o adaptador e o garfo de suspensão.
4. Certifique-se de que todos os componentes se possam movimentar livremente.



3.5 MONTAGEM DO SUPORTE DO TUBO DO TRAVÃO

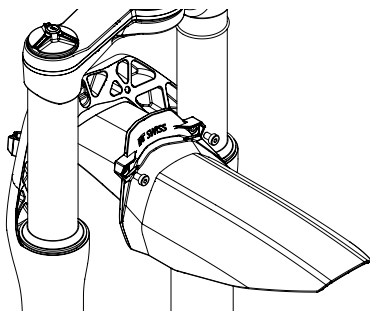
1. Engate o suporte do tubo do travão no tubo do travão.
2. Introduza o suporte do tubo do travão com o tubo do travão engatado no orifício de montagem na ponte do garfo.
3. Insira, por trás, o parafuso através da ponte do garfo, aparafuse-o no suporte do tubo do travão e aperte com um binário de 1 Nm.
4. Garanta que o tubo do travão não toca na coroa do garfo durante a operação e que não prejudica o funcionamento de outros componentes.



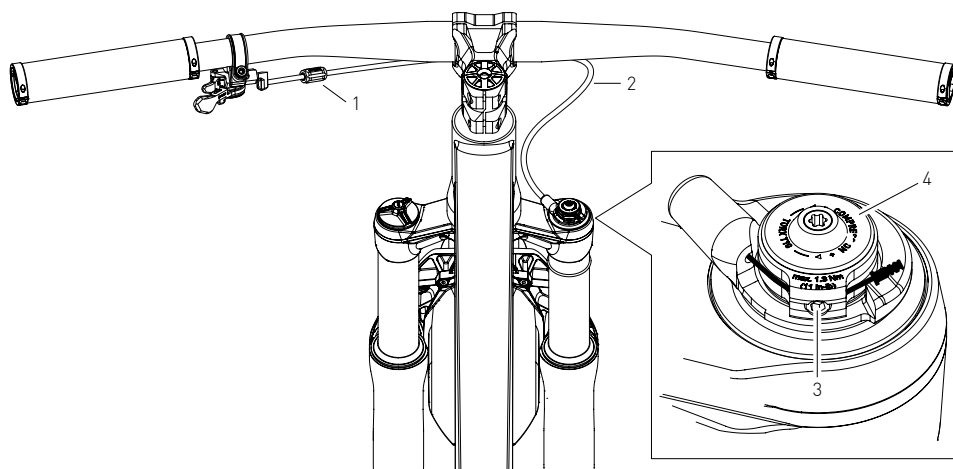
3.6 MONTAGEM DA CHAPA DE PROTEÇÃO

1. Fixe a chapa de proteção na parte traseira da ponte do garfo.
2. Aparafuse ambos os parafusos de fixação e aperte com um binário de aperto de 1,5 Nm.

ATENÇÃO: o binário dos parafusos de fixação não pode, em momento algum, ser excedido! Um binário excessivo pode danificar irremediavelmente as roscas do garfo de suspensão!



3.7 APLICAR O CABO DE COMANDO



1. Aplique a bainha [2] e o dispositivo de ajuste do cabo de comando [1].
 - Só devem ser utilizadas bainhas com um diâmetro exterior de 4 mm.
 - Antes e depois do dispositivo de ajuste do cabo de comando deve existir, pelo menos, um curto segmento de bainha.
 - Aparafuse completamente o dispositivo de ajuste do cabo de comando e, de seguida, desaperte uma volta.
2. Coloque a alavanca de comando na posição «OPEN» (aberto) e introduza o cabo de comando através da bainha [2].
3. Desenrosque o parafuso de aperto [3] da roda de comando.
4. Passe o cabo das mudanças pelo batente do cabo e coloque-a à volta da roda de comando [4].
5. Estique o cabo das mudanças, aperte-o com o parafuso de aperto e aperte o parafuso de aperto com um binário máximo de 1,3 Nm.
6. Acione a alavanca do guiador algumas vezes.
7. Defina a tensão do cabo das mudanças com o dispositivo de ajuste do cabo de comando [1].
 - A alavanca do guiador engata na posição «LOCK» (fechado) e ativa o lockout.
 - Na posição «LOCK» (fechado), a roda de comando toca no batente da guia do cabo.
8. Encurte o cabo das mudanças para o comprimento pretendido e coloque a tampa.

3.8 VERIFICAÇÃO DO GARFO DE SUSPENSÃO

1. Certifique-se de que o garfo de suspensão e a roda estejam montados sem folgas.
2. Certifique-se de que o pneu utilizado se movimenta livremente.
 - Encha os pneus até à pressão máxima admitida. Aplica-se a pressão máxima inferior especificada pelos pneus ou jantes.
 - Deve haver uma folga de, pelo menos, 6 mm entre os pneus e o garfo de suspensão ou a chapa de proteção quando o garfo de suspensão estiver totalmente comprimido.
3. Ajuste a pressão de ar dos pneus para a pressão de serviço pretendida.
4. Gire o garfo de suspensão em ambas as direções e garanta que o garfo de suspensão consegue rodar livremente.
 - O garfo de suspensão ou a chapa de proteção não devem comprometer o funcionamento de outras peças de comando nem o seu próprio funcionamento!
 - A coroa do garfo não pode tocar no tubo inferior quando o guiador estiver dobrado!
5. Solte completamente o ar do garfo de suspensão. Comprima totalmente o garfo de suspensão.
 - A chapa de proteção não pode tocar no tubo inferior quando o garfo estiver totalmente comprimido!
 - O cabo de comando não pode ficar preso entre a coroa do garfo e o quadro quando o guiador estiver dobrado!
6. Ajuste a pressão de ar do garfo de suspensão para a pressão de serviço pretendida.
7. Certifique-se de que o garfo de suspensão esteja a funcionar devidamente.
8. Em caso de problemas ou falhas, entre em contacto com o representante da DT Swiss ou com o respetivo Service Center.

4. CONFIGURAÇÃO

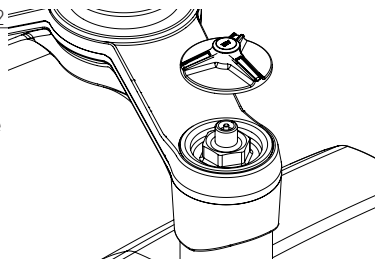
Para além das informações aqui fornecidas, pode encontrar dicas úteis e vídeos para ajustar o garfo de suspensão aqui www.setupguide.dtswiss.com.

4.1 AJUSTAR A PRESSÃO DE AR

Peso do ciclista (Ciclista com equipamento, sem bicicleta)		Curso de suspensão					
[kg]	[lbs]	100 mm		110 mm		120 mm	
		[bar]	[psi]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	88	2.8	41	2.7	39	2.5	37
45	99	3.3	47	3.1	45	2.9	42
50	110	3.7	54	3.5	51	3.3	48
55	121	4.1	60	3.9	57	3.7	54
60	132	4.5	66	4.3	63	4.1	60
65	143	5.0	72	4.7	69	4.5	66
70	154	5.4	78	5.1	75	4.9	71
75	165	5.8	84	5.6	81	5.3	77
80	176	6.2	90	6.0	87	5.7	83
85	187	6.7	97	6.4	93	6.1	89
90	198	7.1	103	6.8	98	6.5	94
95	210	7.5	109	7.2	104	6.9	100
100	220	7.9	115	7.6	110	7.3	106
105	232	8.4	121	8.0	116	7.7	112
110	245	8.8	127	8.4	122	8.1	118
Pressão de ar máx.:		10.5	152	10.3	149	10	145

AUMENTAR A PRESSÃO DE AR

1. Coloque o garfo de suspensão no modo «OPEN» (ver o ["4.2 Definir o modo de condução"](#) na página 96).
2. Retire a tampa da válvula.
3. Desenrosque a bomba de amortecedor e insufla o garfo de suspensão para a pressão desejada.
→ Siga as instruções do fabricante da bomba!
4. Comprima lentamente o garfo de suspensão duas vezes em cerca de 10 mm com a bomba de amortecedor aparafusada e, de seguida, separe completamente o garfo de suspensão.
→ Isto permite uma compensação da câmara de ar positiva e negativa.
→ Só quando a pressão indicada na bomba de pressão não se alterar depois da compressão, estarão ambas as câmaras de ar equilibradas.
5. Repita os passos 3 e 4 até que, depois da compressão, seja indicada a pressão desejada na bomba de amortecedor.
6. Desenrosque a bomba de amortecedor e enrosque a tampa da válvula na válvula.



REDUZIR A PRESSÃO DE AR

1. Coloque o garfo de suspensão no modo «OPEN» (ver o [“4.2 Definir o modo de condução”](#) na [página 96](#)).
2. Retire a tampa da válvula.
3. Pressione **LENTAMENTE** o encaixe da válvula com a parte traseira da tampa da válvula.

ou

Desenrosque a bomba de amortecedor e reduza **LENTAMENTE** a pressão de ar através da válvula de descompressão na bomba de amortecedor.

4. Comprima lentamente o garfo de suspensão duas vezes em cerca de 10 mm com a bomba de amortecedor aparafusada e, de seguida, separe completamente o garfo de suspensão.
 - Isto permite uma compensação da câmara de ar positiva e negativa.
 - Só quando a pressão indicada na bomba de pressão não se alterar depois da compressão, estarão ambas as câmaras de ar equilibradas.
5. Repita os passos 3 e 4 até que, depois da compressão, seja indicada a pressão desejada na bomba de amortecedor.
6. Desenrosque a bomba de amortecedor e enrosque a tampa da válvula na válvula.

4.2 DEFINIR O MODO DE CONDUÇÃO

O modo de condução selecionado determina a velocidade de suspensão do garfo de suspensão e pode ser regulado em três níveis através da alavanca no garfo de suspensão ou através da alavanca do guidador.

OPEN (ABERTO):

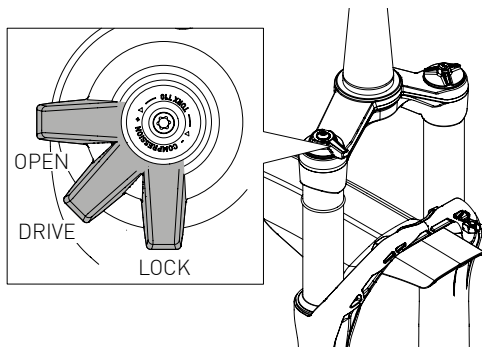
No modo «OPEN» [aberto], o modo de condução é o mais sensível, correspondendo à configuração de fábrica. O garfo de suspensão é sensível a pequenas irregularidades do terreno.

DRIVE (CONDUÇÃO):

Se a alavanca do garfo de suspensão ou a alavanca do guidador for colocada na posição central, o nível de pressão será parcialmente reduzido. Isto faz com que o garfo de suspensão fique claramente mais rígido e obriga a um pedalar mais forte em situações em que não é necessário um desempenho total do garfo de suspensão (subidas de montanha em estrada ou em caminhos fáceis, deslocações em terreno plano).

LOCK (FECHADO):

Se a alavanca do garfo de suspensão ou a alavanca do guidador for colocada na posição «LOCK» (fechado), o fluxo de óleo será bloqueado. Uma válvula de expulsão abre o fluxo de óleo em caso de embates mais fortes, impedindo assim danos no garfo de suspensão.

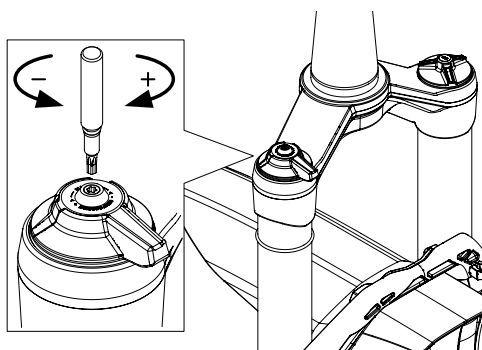


4.3 DEFINIR O NÍVEL DE PRESSÃO

O nível de pressão regula a velocidade de suspensão do garfo de suspensão. O nível de pressão pode ser regulado, girando o regulador do nível de pressão azul com uma ferramenta de configuração (Torx T10).

- O amortecimento do nível de pressão é aumentado, girando no sentido dos ponteiros do relógio (= velocidade de suspensão mais reduzida). Quando completamente fechado, o amortecimento do nível de pressão corresponde ao ajuste «DRIVE» (condução).
- Ao girar no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio, o amortecimento do nível de pressão é reduzido (= velocidade de suspensão mais elevada). O garfo de suspensão fica muito sensível e confortável quando o nível de pressão está completamente aberto (girar o regulador do nível de pressão no sentido contrário aos ponteiros do relógio sobre o batente).

O ajuste do nível de pressão através do regulador de nível de pressão azul tem efeito apenas no modo «OPEN» [aberto]. Os modos «DRIVE» [condução] e «LOCK» [fechado] não são afetados.



4.4 REGULAR O NÍVEL DE FORÇA

O nível de força regula a velocidade de retorno do garfo de suspensão e pode ser ajustado, girando o regulador do nível de força.

- O amortecimento do nível de força é aumentado no sentido dos ponteiros do relógio (= velocidade de retorno de suspensão mais reduzida).
- No sentido contrário ao dos ponteiros do relógio, o amortecimento do nível de força é reduzido (= velocidade de retorno de suspensão mais elevada).

Se o amortecimento do nível de força for demasiado baixo, a velocidade de retorno da suspensão da roda dianteira será demasiado rápida. Um nível de força demasiado baixo manifesta-se na condução através de um quadro instável, oscilante.

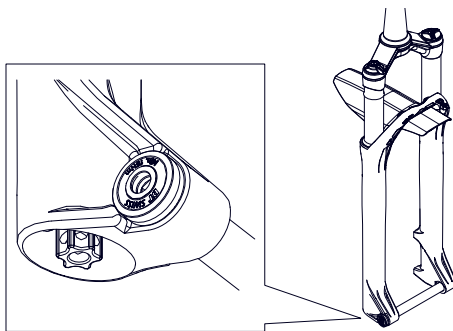
Se o amortecimento do nível de força for demasiado forte, a roda dianteira não consegue acompanhar choques rápidos e sucessivos, e a suspensão torna-se mais rígida.

O objetivo do amortecimento do nível de força é conseguir o melhor amortecimento possível do movimento de retorno de suspensão, adequado aos respetivos requisitos do terreno. No caso das descidas rápidas e irregulares, deve ser escolhido um amortecimento do nível de força mais baixo (= velocidade de retorno de suspensão mais rápida) do que no caso das descidas correntes, sem grandes obstáculos.

Recomendamos que o nível de força seja definido em função da pressão de ar definida:

Pressão		Cliques do nível de força (da posição totalmente aberta)
[bar]	[psi]	
2	29	11
2.5	36	12
3	44	13
3.5	51	15
4	58	16
4.5	65	17
5	73	18
5.5	80	20
6	87	21
6.5	94	22
7	102	23
7.5	109	24
8	116	24
8.5	123	25
9	131	25
9.5	138	25

Os valores que constam da tabela ao lado são a nossa recomendação para uma temperatura ambiente de aprox. 25° C. Uma vez que a viscosidade do óleo muda com a temperatura ambiente, o nível de força deve ser ajustado em conformidade. O nível de força deve ser aberto com temperaturas frias e fechado com temperaturas quentes. Por exemplo, a 0° C, recomenda-se abrir o nível de força em 6 cliques em relação ao valores da tabela ao lado.



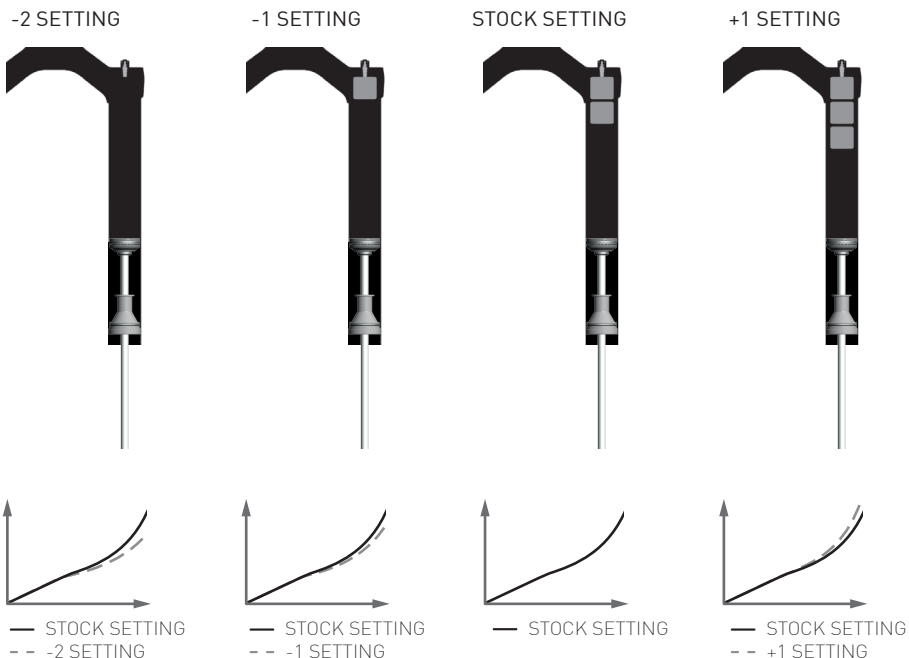
5. AFINAÇÃO

5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

O sistema APT torna possível um ajuste da progressão da curva de amortecimento mediante a simples Adição ou Remoção de um ou mais espaçadores de volume do garfo de suspensão.

O garfo de suspensão é fornecido com dois espaçadores de volume montados. O âmbito de fornecimento inclui um terceiro espaçador de volume para um ajuste pessoal.

Para obter informações sobre a montagem e a desmontagem de espaçadores de volume, vá a www.dtswiss.com.



A regulação «-2 SETTING» (regulação -2) proporciona uma curva de amortecimento linear e confortável para ciclistas leves ou que dão grande importância ao conforto.

A regulação «-1 SETTING» (regulação -1) proporciona uma curva de amortecimento um pouco menos confortável e um pouco menos linear, recomendada para o ciclista médio, que procura um comportamento agradável e dócil da bicicleta.

A regulação «STOCK SETTING» (regulação "cumulativa") proporciona uma curva de amortecimento essencialmente progressiva para ciclistas mais desportivos, que gostam de uma resposta direta da bicicleta.

A regulação «+1 SETTING» (regulação +1) proporciona uma curva de amortecimento progressiva para ciclistas mais agressivos, que gostam de uma resposta muito direta da bicicleta.

6. MANUSEAMENTO

6.1 TRANSPORTE

Um transporte cuidadoso permite evitar danos no garfo de suspensão. Os tubos verticais devem especialmente ser protegidos de danos.

6.2 ARMAZENAMENTO (>1 MÊS)

Um armazenamento cuidadoso aumenta a vida útil do garfo de suspensão. Observe os seguintes pontos:

- Reduza a pressão.
- Limpe o garfo de suspensão e os elementos de comando.
- Na versão remota, alivie a tensão do tirante do cabo para prevenir um desgaste.

6.3 RECOLOCAÇÃO EM FUNCIONAMENTO APÓS ARMAZENAMENTO

1. Vire o garfo de suspensão ao contrário.
→ O lubrificante escorre da parte inferior do garfo de suspensão para os casquilhos, permitindo assim uma lubrificação.
2. Comprima várias vezes o garfo de suspensão, de forma suave.
→ O lubrificante espalha-se.
3. Verifique e ajuste a pressão de ar no elemento de suspensão (ver ["4.1 Ajustar a pressão de ar" na página 94](#)).
4. Acione várias vezes os elementos de comando.
→ O lubrificante espalha-se pelos vedantes.
5. Verifique todas as funções do garfo de suspensão.
→ Em caso de falha, entre em contacto com o Service Center da DT Swiss.

7. MANUTENÇÃO E LIMPEZA

Atividade	Intervalo
Serviços através de um DT Swiss Service Center	Anualmente ou após 200 horas de utilização
Serviços mais pequenos (se necessário, através de um DT Swiss Service Center), consulte 'Technical Manual' em www.dtswiss.com	50 horas de utilização em condições de utilização extremas, serviços mais frequentes!
Verifique o garfo de suspensão quanto a danos e fissuras. Em caso de danos, entre em contacto com o Service Center da DT Swiss.	Antes e após cada deslocação e após uma queda
Verifique a fixação correta/os binários de aperto	Antes de cada deslocação
Verifique o funcionamento	Antes de cada deslocação
Limpeza com uma esponja macia e um produto de limpeza adequado, em especial na zona dos retentores. Não utilize equipamento de limpeza de alta pressão, nem produtos de limpeza agressivos!	Após cada deslocação

7.1 ELIMINAÇÃO E PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE

Aplicam-se as normas legais relativas à eliminação de resíduos. Por norma, deve evitar-se a produção de resíduos de qualquer tipo; caso existam, devem ser aproveitados para reciclagem. Os resíduos, o carbono, os produtos de limpeza e os líquidos, sejam de que tipo forem, devem ser eliminados de forma ecológica.

8. GARANTIA

As condições de garantia podem ser consultadas em www.dtswiss.com

Gratulujemy zakupu nowego amortyzatora marki DT Swiss! Wybrali Państwo wysokiej jakości produkt wykonany przez DT Swiss.

1. INFORMACJE OGÓLNE

Gratulujemy zakupu nowego amortyzatora marki DT Swiss! Zawiera informacje dotyczące montażu, użytkowania, konserwacji oraz pielęgnacji amortyzatora.

Dalsze informacje dostępne są na stronie internetowej www.dtswiss.com.

Użytkownik powinien dokładnie zapoznać się z instrukcją przed przystąpieniem do korzystania z produktu. O następujących postanowieniach należy poinformować także pozostałych użytkowników. Zalecamy zachowanie niniejszej instrukcji do wykorzystania w przyszłości.

2. BEZPIECZEŃSTWO

2.1 INFORMACJE O BEZPIECZEŃSTWIE



OSTRZEŻENIE

Nieprawidłowe korzystanie lub montaż oraz niewłaściwa konserwacja czy pielęgnacja mogą doprowadzić do wypadku, poważnych obrażeń, a nawet śmierci!

- Przestrzeganie poniższych zapisów jest wymogiem koniecznym do bezwypadkowego użytkowania oraz bezawaryjnego działania produktu.
- Montaż oraz konserwacja widelca amortyzowanego wymagają podstawowej wiedzy z zakresu naprawy oraz ogólnej znajomości części rowerowych. W razie wątpliwości prosimy o kontakt ze sprzedawcą.
- Amortyzator należy użytkować wyłącznie zgodnie z przeznaczeniem. W przeciwnym razie użytkownik przejmuje na siebie odpowiedzialność za powstałe szkody.
- Amortyzator musi być kompatybilny ze wszystkimi częściami roweru.
- Przed pierwszą jazdą należy sprawdzić widelec pod kątem prawidłowego działania.
 - Przy skręceniu kierownicą korona widelca nie może stykać się z dolną rurą!
 - Przy skręceniu kierownicą linka manetki sterowania nie może zaklinować się pomiędzy koroną widelca a ramą roweru!
 - Przy maksymalnym ugięciu widelca błotnik nie może stykać się z dolną rurą!
 - Przy maksymalnym ugięciu widelca opony nie mogą stykać się z błotnikami lub widelcem!
- Żaden z zastosowanych komponentów nie może posiadać ostrych krawędzi.
- Należy stosować wyłącznie oryginalne części zamienne i akcesoria marki DT Swiss.
- Niedozwolone są jakiegokolwiek modyfikacje lub zmiany w konstrukcji widelca. Nie wolno przycinać gwintów rury sterowej.
- Jeśli zostaną zauważone jakiegokolwiek ślady uszkodzeń, nie wolno użytkować widelca. W razie wątpliwości prosimy o kontakt ze sprzedawcą.

2.2 KOMPATYBILNOŚĆ

Widelca nie należy stosować w rowerach z przyczepką rowerową.

Nie wolno stosować kót z napędem w przedniej piaście.

2.3 UŻYTKOWANIE ZGODNIE Z PRZEZNACZENIEM ORAZ MAKSYMALNA WAGA SYSTEMOWA

Zakres zastosowania komponentów marki DT Swiss jest podzielony na pięć kategorii opisujących rodzaj jazdy rowerem począwszy od dróg asfaltowanych po trasy downhill i freeride. Komponenty rowerowe należy używać wyłącznie zgodnie z ich przeznaczeniem. W przeciwnym razie użytkownik przejmuje na siebie odpowiedzialność. Nie należy używać widelca w rowerach elektrycznych.

Maksymalna waga systemowa (rowerzysta + rower + wyposażenie + bagaż): 130 kg

Użycie zgodne z przeznaczeniem: Kategoria 3 (opis kategorii poniżej)



Kategoria 1 obejmuje stosowanie komponentów DT Swiss głównie na utwardzonych nawierzchniach. Może wystąpić krótkotrwała, przypadkowa utrata kontaktu opon z podłożem.



Kategoria 2 obejmuje stosowanie komponentów DT Swiss w warunkach opisanych w kategorii 1, jak również na przeważnie utwardzonych oraz częściowo nieutwardzonych nawierzchniach o lekkim nachyleniu. Przy pokonywaniu stopni o wysokości do 15 cm opony mogą chwilowo utracić kontakt z podłożem.



Kategoria 3 obejmuje stosowanie komponentów DT Swiss w warunkach opisanych w kategorii 1 i 2 jak również na utwardzonych i nierównych oraz, nieutwardzonych powierzchniach przez użytkowników z zaawansowaną techniką jazdy. Opony mogą utracić kontakt z podłożem. Dopuszczalne są sporadyczne spadki / skoki o wysokości ok. 60 cm. Ze względu na zoptymalizowaną pod względem wagi konstrukcję komponentów, pomimo przestrzegania tych warunków, błędy podczas jazdy mogą prowadzić do uszkodzenia materiału, a tym samym do obrażeń ciała.



Kategoria 4 obejmuje stosowanie komponentów DT Swiss w warunkach opisanych w kategorii 1, 2 i 3, jak również jazdę użytkowników o bardzo dobrej technice w nierównym, wymagającym terenie ze skokami o wysokości do ok. 120 cm z prędkością do 40 km/h. Z uwagi na wysokie obciążenia sprzętu należy bezwzględnie sprawdzać komponenty DT Swiss z tej kategorii po każdej jeździe pod kątem ewentualnych uszkodzeń. Nie można wykluczyć skrócenia żywotności produktu.



Kategoria 5 obejmuje stosowanie komponentów DT Swiss w warunkach opisanych w kategorii 1, 2, 3 i 4, jak również jazdę użytkowników o bardzo zaawansowanej technice w bardzo stromym i nierównym terenie z wysokimi skokami, z prędkością powyżej 40 km/h. Komponenty DT Swiss z tej kategorii można z powodzeniem stosować na trasach downhill oraz w bike parkach. Z uwagi na wysokie obciążenia sprzętu należy bezwzględnie sprawdzać komponenty DT Swiss z tej kategorii po każdej jeździe pod kątem ewentualnych uszkodzeń. Istniejące uszkodzenia mogą doprowadzić do awarii komponentu nawet przy znacznie niższych obciążeniach podczas późniejszego użytkowania. Takie ekstremalne użytkowanie może mieć wpływ na żywotność produktu.

3. MONTAŻ



OSTRZEŻENIE

Niebezpieczeństwo wypadku spowodowane uszkodzeniem przez części o ostrych krawędziach!

Montaż części o ostrych krawędziach może spowodować uszkodzenie widelca.

- Należy upewnić się, że żaden z elementów takich jakich piasta, oś thru axle lub inne komponenty, nie mają ostrych krawędzi.

3.1 SKRACANIE RURY STEROWEJ

1. Umieścić rurę sterową w prowadnicy i skrócić za pomocą piły ręcznej.
2. Ostrożnie usunąć papierem ściernym ostre pozostałości materiału po wewnętrznej i zewnętrznej stronie rury sterowej.

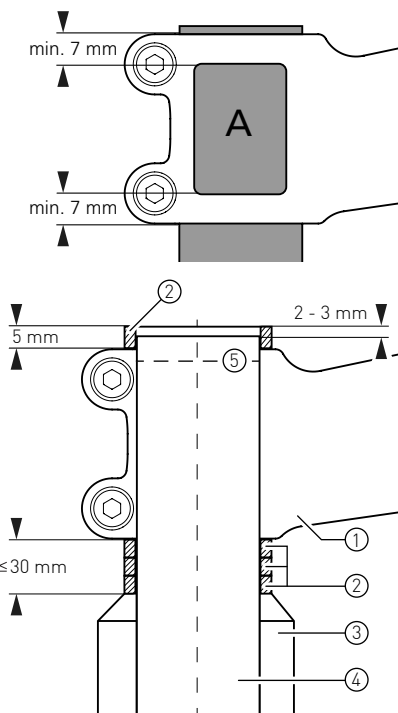
3.2 MOCOWANIE AMORTYZATORA W RAMIE

1. Wyczyścić mostek, elementy łożysk sterów oraz widelec.
2. Sprawdzenie ustawienia mostka:
 - Wysokość kołnierza mocowania mostka (A) musi wynosić co najmniej 7 mm.
 - Wysokość zacisku mostka może wynosić maksymalnie 45 mm.
 - Mostek nie może mieć ostrych krawędzi.

3. Należy sprawdzić stożek łożyska pod kątem ewentualnych uszkodzeń oraz ostrych krawędzi.
 - Jeśli zostały zauważone jakiegokolwiek uszkodzenia lub ostre krawędzie, stożka nie wolno używać.
4. Zamontować gwiazdkę oraz stery wraz z pozostałymi częściami (3) zgodnie z informacjami podanymi przez producenta.
5. Włożyć rurę sterową w główkę ramy.
6. Nałożyć elementy łożyska sterów (3) na rurę sterową zgodnie z informacjami podanymi przez producenta.
7. Nałożyć podkładki dystansowe (2) min. 5 mm i maks. 30 mm wysokości na rurę sterową (4).
8. Nałożyć (1) mostek na rurę sterową.

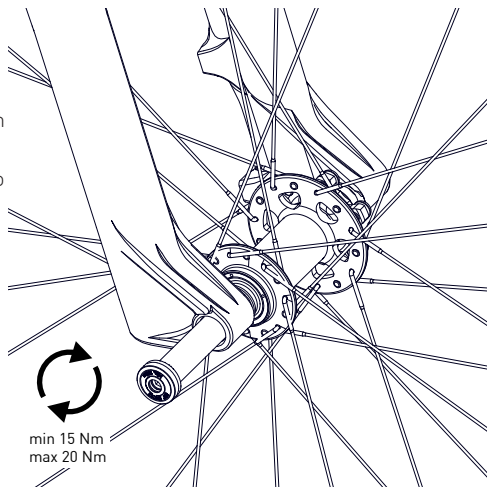
9. Zalecamy stosowanie podkładek dystansowych (2) o wysokości co najmniej 5 mm na mostek (1) oraz skrócenie rury sterowej, tak aby wystawała ok. 2 do 3 mm poza mostek.
W przypadku montażu bez podkładek dystansowych na mostku, rura sterowa powinna znajdować się na co najmniej jednej płaszczyźnie z górną krawędzią górnej śruby mocującej mostek (5).

10. Wyregulować luzu sterów zgodnie z informacjami podanymi przez producenta.
11. Dokręcić śruby mocujące mostek zgodnie z siłą dokręcenia podaną przez producenta.
12. Należy dokładnie sprawdzić poprawność montażu widelca.



3.3 MONTAŻ KOŁA

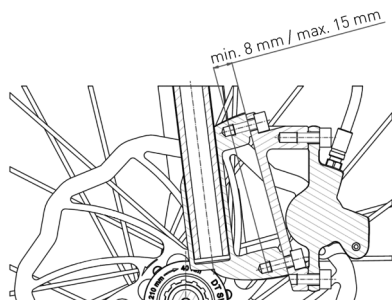
1. Wyczyścić i lekko nasmarować oś thru axle oraz gwint osi.
2. Wyczyścić powierzchnie stykowe pomiędzy piastą a widelcem oraz sprawdzić je pod kątem występowania ostrych krawędzi.
→ Jeśli zauważono ostre krawędzie nie wolno używać piasty.
3. Umieścić koło w mocowaniu widelca.
4. Wsunąć oś thru axle przez mocowanie widelca oraz piastę i dokręcić z siłą min. 15 Nm i maks. 20 Nm.



3.4 MONTAŻ HAMULCA

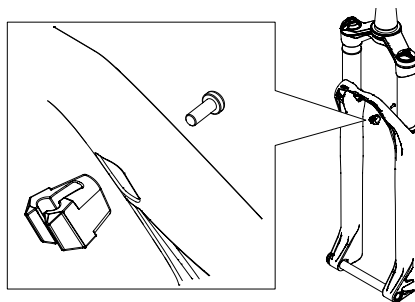
Widelec posiada mocowanie zacisku hamulca typu Post Mount (PM) 6". Jeżeli na widelcu zostanie zamontowany zacisk hamulca bez adaptera, można zastosować tarczę hamulcową o średnicy 160 mm. Przy użyciu odpowiedniego adaptera maksymalna średnica tarczy hamulcowej to 203 mm. Nie należy używać tarcz hamulcowych o średnicy większej niż 203 mm!

1. Należy upewnić się, że długość gwintu śrub mocujących zacisku lub adaptera wynosi min. 8 mm i maks. 15 mm (patrz rysunek obok).
2. Należy zamontować i wyregulować hamulec zgodnie z zaleceniami producenta.
3. Przy stosowaniu tarcz hamulcowych IS z piastą Center Lock zalecamy użycie adaptera hamulca DT Swiss Center Lock (nr. art. HWZXX00S1232S).
W przypadku zastosowania alternatywnych adapterów Center Lock należy dokładnie sprawdzić prześwit pomiędzy adapterem a widelcem.
4. Sprawdzić płynność działania wszystkich części.



3.5 MONTAŻ UCHWYTU PRZEWODU HAMULCOWEGO

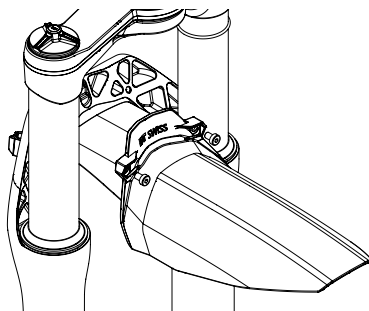
1. Wpiąć uchwyt przewodu hamulcowego w przewód hamulcowy.
2. Umieścić uchwyt przewodu hamulcowego z wpiętym przewodem hamulcowym w otwór montażowy w koronie widelca.
3. Wprowadzić śrubę od tyłu do korony widelca, wkręcić ją w uchwyt przewodu hamulcowego i dokręcić z siłą 1 Nm.
4. Należy upewnić się, że podczas pracy przewód hamulcowy nie styka się z koroną widelca i nie wpływa na działanie innych części.



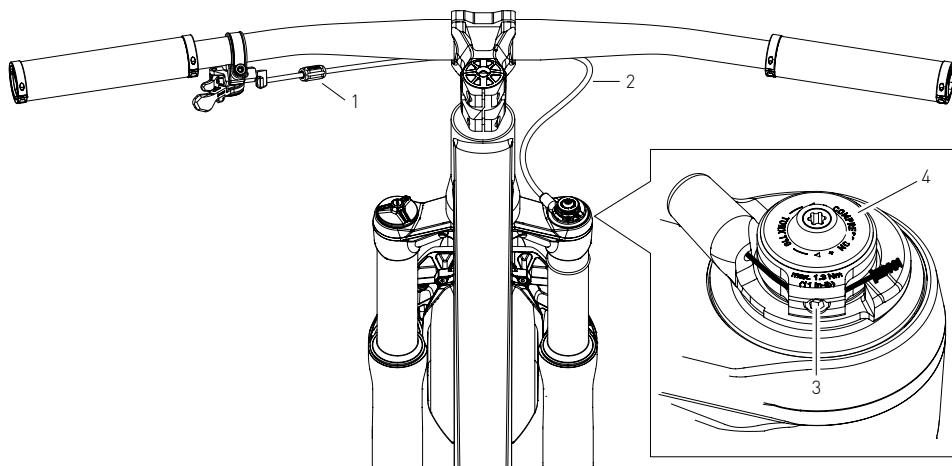
3.6 MONTAŻ BŁOTNIKA

1. Zamocować błotnik do tylnej części korony widelca.
2. Włożyć obie śruby mocujące i dokręcić z siłą 1,5 Nm.

UWAGA: W żadnym razie nie wolno przekroczyć podanej wartości siły dokręcenia śrub mocujących! Zwiększona siła dokręcenia może doprowadzić do nieodwracalnego uszkodzenia gwintów widelca!



3.7 MOCOWANIE LINKI MANETKI ZDALNEGO STEROWANIA



1. Założyć pancerz linki (2) i regulator naciągu linki (1).
 - Należy stosować wytężnicę pancerze linki o średnicy zewnętrznej 4 mm.
 - Przed i za regulatorem naciągu linki musi znajdować się krótki fragment pancerza.
 - Skręcić całkowicie regulator naciągu linki, a następnie poluzować o jeden obrót.
2. Manetkę zdalnego sterowania umieścić w pozycji „OPEN” i wprowadzić linkę do pancerza (2).
3. Odkręcić śrubę mocującą (3) na pokrętle.
4. Przeciągnąć linkę przez ogranicznik naciągu i umieścić ją na pokrętle zdalnego sterowania (4).
5. Mocno naciągnąć linkę, zacisnąć za pomocą śruby mocującej i dokręcić z siłą maks.1,3 Nm.
6. Kilkakrotnie nacisnąć manetkę zdalnego sterowania.
7. Wyregulować naciąg linki za pomocą regulatora naciągu linki (1).
 - Manetka zdalnego sterowania blokuje się w pozycji „LOCK” i aktywuje blokadę skoku.
 - W pozycji „LOCK” pokrętło styka się z ogranicznikiem naciągu.
8. Skrócić linkę do preferowanej długości i założyć końcówkę zaciskową.

3.8 KONTROLA AMORTYZATORA

1. Należy sprawdzić, czy na widelcu lub kole nie występuje żaden luz.
2. Sprawdzić czy zamontowane koła swobodnie się obracają.
 - Napompować opony do osiągnięcia maksymalnego dozwolonego ciśnienia. Zalecane jest
 - niższe niż maksymalne ciśnienie określone dla opony lub felgi.
 - Przy maksymalnym ugięciu widelca przestrzeń pomiędzy oponą a widelcem (lub błotnikiem) nie może być mniejsza niż 6 mm.
3. Ciśnienie powietrza w oponach należy dostosować do własnych preferencji oraz stylu jazdy.
4. Sprawdzić płynność oraz swobodę działania widelca poprzez kilkukrotne kręcenie w obie strony.
 - Widelec oraz błotnik nie mogą kolidować z innymi częściami roweru ani wpływać na ich działanie!
 - Przy skręcenie kierownicą korona widelca nie może stykać się z dolną rurą!
5. Wypuścić całe powietrze z widelca. Maksymalnie ściśnij widelec.
 - Przy maksymalnym ugięciu widelca błotnik nie może stykać się z dolną rurą!
 - Przy maksymalnym skręceniu kierownicą linka manetki zdalnego sterowania nie może być ściśnięta pomiędzy koroną widelca a ramą roweru!
6. Ciśnienie powietrza w widelcu należy dopasować do własnych preferencji oraz stylu jazdy.
7. Sprawdzić prawidłowe działanie funkcji widelca.
8. W razie stwierdzenia nieprawidłowego działania należy skontaktować się ze sprzedawcą lub centrum serwisowym DT Swiss.

4. USTAWIENIA

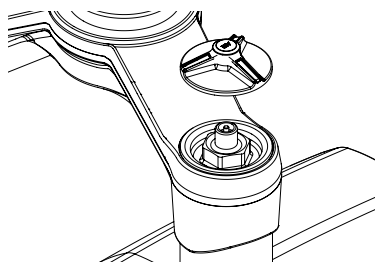
Dodatkowe wskazówki, przydatne informacje oraz filmy dotyczące ustawień widełca dostępne są na stronie www.setupguide.dtswiss.com.

4.1 USTAWIENIE CIŚNIENIA POWIETRZA

Waga rowerzysty (z ekwipunkiem, bez roweru)		Skok					
[kg]	[lbs]	100 mm		110 mm		120 mm	
		[bar]	[psi]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	88	2,8	41	2,7	39	2,5	37
45	99	3,3	47	3,1	45	2,9	42
50	110	3,7	54	3,5	51	3,3	48
55	121	4,1	60	3,9	57	3,7	54
60	132	4,5	66	4,3	63	4,1	60
65	143	5,0	72	4,7	69	4,5	66
70	154	5,4	78	5,1	75	4,9	71
75	165	5,8	84	5,6	81	5,3	77
80	176	6,2	90	6,0	87	5,7	83
85	187	6,7	97	6,4	93	6,1	89
90	198	7,1	103	6,8	98	6,5	94
95	210	7,5	109	7,2	104	6,9	100
100	220	7,9	115	7,6	110	7,3	106
105	232	8,4	121	8,0	116	7,7	112
110	245	8,8	127	8,4	122	8,1	118
Maks. wartość ciśnienia powietrza:		10,5	152	10,3	149	10	145

ZWIĘKSZENIE CIŚNIENIA POWIETRZA

1. Ustawić widelec w trybie „OPEN” (patrz „4.2 Ustawienie trybu jazdy” na stronie 110).
2. Odkręcić nakrętkę wentyla.
3. Przykręcić pompkę do amortyzatora i napompować go do preferowanej wartości ciśnienia.
→ Należy przestrzegać wskazówek producenta pompki!
4. Dwukrotnie powoli ugiąć amortyzator z przykręconą pompką o ok. 10 mm i powrócić do pozycji wyjściowej.
→ Umożliwia to wyrównanie ciśnienia w pozytywnej i negatywnej komorze.
→ Wyrównanie obu komór powietrza następuje wtedy, gdy wyświetlana wartość ciśnienia na pompce nie zmienia się po ugięciu amortyzatora.
5. Powtarzać kroki 3 i 4 do momentu wyświetlenia na pompce preferowanego ciśnienia po ugięciu amortyzatora.
6. Odkręcić pompkę i przykręcić nakrętkę wentyla.



REDUKCJA CIŚNIENIA POWIETRZA

1. Ustawić widelec w trybie „OPEN” (patrz „4.2 Ustawienie trybu jazdy” na stronie 110).
2. Odkręcić nakrętkę wentyla.
3. **POWOLI** wcisnąć wkład wentyla za pomocą tylnej części nakrętki
lub
przykręcić pompkę i zmniejszyć ciśnienie poprzez **POWOLNE** wciskanie zaworu spustowego.
4. Dwukrotnie powoli ugiąć amortyzator z przykręconą pompką o ok. 10 mm i powrócić do pozycji wyjściowej.
 - Umożliwia to wyrównanie ciśnienia w pozytywnej i negatywnej komorze.
 - Wyrównanie obu komór powietrza następuje wtedy, gdy wyświetlana wartość ciśnienia na pompce nie zmienia się po ugięciu amortyzatora.
5. Powtarzać kroki 3 i 4 do momentu wyświetlenia na pompce preferowanego ciśnienia po ugięciu amortyzatora
6. Odkręcić pompkę i przykręcić nakrętkę wentyla.

4.2 USTAWIENIE TRYBU JAZDY

Wybrany tryb jazdy definiuje prędkość kompresji widełca. Istnieją trzy możliwości, które można ustawić za pomocą dźwigni znajdującej się na widełcu lub manetki zdalnego sterowania na kierownicy.

OPEN:

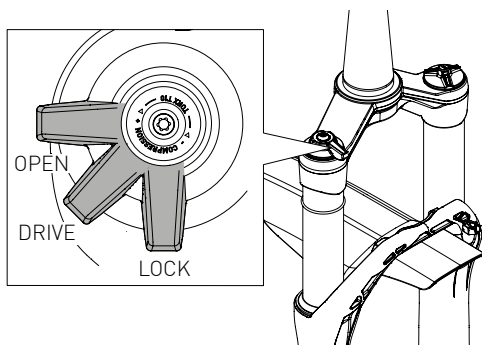
Tryb „OPEN” to najbardziej czułe ustawienie fabryczne. Widelec reaguje na małe nierówności na drodze.

DRIVE:

Przetączenie dźwigni na widełcu lub manetki zdalnego sterowania do pozycji środkowej, powoduje ograniczenie kompresji. To sprawia, że widelec jest sztywniejszy i zachęca rowerzystę do efektywnego pedałowania w sytuacjach, w których nie jest wymagana pełna wydajność widełca (podjazdy po drogach lub łatwych szlakach, jazda po równym terenie).

LOCK:

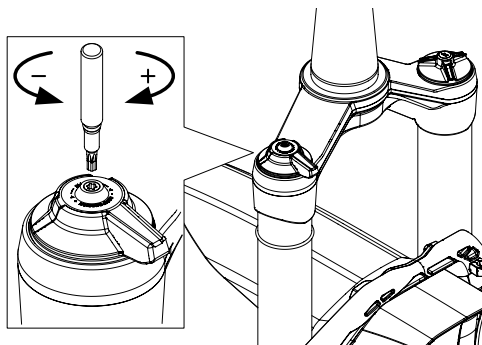
Po przetączeniu dźwigni na widełcu lub manetki zdalnego sterowania do pozycji „LOCK”, powoduje zamknięcie przepływu oleju. W przypadku silnych uderzeń zawór bezpieczeństwa otwiera przepływ oleju i tym samym zapobiega uszkodzeniu widełca.



4.3 USTAWIENIE TŁUMIENIA KOMPRESJI

Tłumienie kompresji reguluje prędkość uginania się widełca. Ustawienie tłumienia odbywa się przez obracanie niebieskiego pokrętła kompresji z wykorzystaniem narzędzia konfiguracji (Torx T10).

- Przekręcając pokrętło zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększa się tłumienie kompresji (niższa prędkość kompresji). Całkowite skręcenie pokrętła odpowiada tłumieniu kompresji w pozycji „DRIVE”.
- Przekręcając pokrętło przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejsza się tłumienie kompresji (wyższa prędkość kompresji). W przypadku całkowitego otwarcia tłumienia kompresji widelec jest bardzo czuły i zapewnia komfort podczas jazdy.



Ustawienie tłumienia kompresji za pomocą niebieskiego pokrętła wpływa tylko na pracę w trybie „OPEN”. Nie wpływa natomiast na pracę w trybach „DRIVE” i „LOCK”.

4.4 USTAWIENIE TŁUMIENIA POWROTU

Tłumienie powrotu reguluje prędkość odbicia widelca po ugięciu. Można je ustawić za pomocą pokrętła tłumienia powrotu.

- Przekręcając pokrętło zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększamy tłumienie powrotu (= mniejsza prędkość odbicia).
- Przekręcając pokrętło przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejszamy tłumienie powrotu (= większa prędkość odbicia).

Jeżeli tłumienie powrotu jest za słabe, przednie koło zbyt szybko powraca do pierwotnej pozycji. Zbyt słabe ustawienie tłumienia powrotu będzie wyczuwalne poprzez podskakiwanie ramy podczas jazdy.

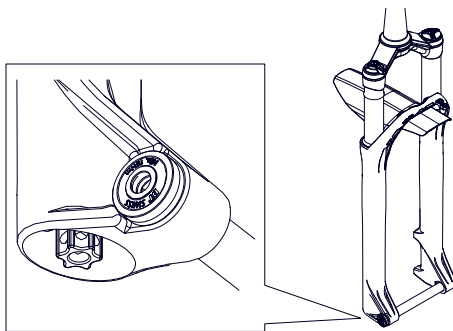
Jeżeli tłumienie powrotu jest zbyt wysokie, przednie koło nie nadąży przyjmować kolejnych nierówności, co powoduje twerdnienie zawieszenia.

Celem poprawnego ustawienia tłumienia powrotu jest uzyskanie możliwie jak najlepszej amortyzacji w momencie powrotu do pozycji pierwotnej, dopasowanej do danych warunków trasy. Przykładowo przy szybkich wyboistych zjazdach zaleca się wybór mniejszego tłumienia powrotu umożliwiającego szybszą prędkość odbicia niż na płynniejszych zjazdach bez większych przeszkód.

Zalecamy ustawienie tłumienia powrotu w zależności od ciśnienia w komorze powietrza:

Ciśnienie		Kliknięcia odbicia (obwód całkowicie otwarty)
[bar]	[psi]	
2	29	11
2,5	36	12
3	44	13
3,5	51	15
4	58	16
4,5	65	17
5	73	18
5,5	80	20
6	87	21
6,5	94	22
7	102	23
7,5	109	24
8	116	24
8,5	123	25
9	131	25
9,5	138	25

Podane obok wartości to nasze zalecenia dla temperatury otoczenia wynoszącej ok. 25°C. Ponieważ lepkość oleju zmienia się wraz z temperaturą otoczenia, należy odpowiednio dopasować tłumienie powrotu. Przy niskich temperaturach tłumienie powrotu powinno być otwarte, a zamknięte przy wysokich. Przykład: W temperaturze 0°C zaleca się otwarcie odbicia o 6 kliknięć dla wartości podanych obok.



5. TUNING

5.1 SYSTEM APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

System APT umożliwia regulację progresji tłumienia poprzez dodanie lub usunięcie jednego lub więcej reduktorów w komorze powietrza widelca.

Widelec jest dostarczany z dwoma zamontowanymi reduktorami. W zestawie znajduje się trzeci dodatkowy reduktor umożliwiający indywidualną regulację ustawień.

Informacje dotyczące montażu / demontażu reduktorów znajdują się pod adresem www.dtswiss.com.

-2 SETTING



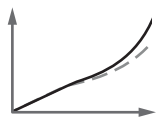
-1 SETTING



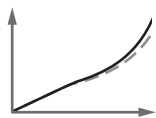
STOCK SETTING



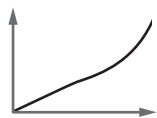
+1 SETTING



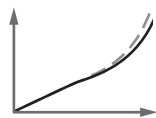
— STOCK SETTING
-- -2 SETTING



— STOCK SETTING
-- -1 SETTING



— STOCK SETTING



— STOCK SETTING
-- +1 SETTING

Ustawienie „-2 SETTING” zapewnia liniową i wygodną krzywą zawieszenia dla bardziej wybrednych lub osób poszukujących większego komfortu.

Ustawienie „-1 SETTING” zapewnia mniej wygodną krzywą zawieszenia, zalecaną dla przeciętnego rowerzysty, zapewniając przyjemne i bardziej płynne zachowanie podczas jazdy.

Ustawienie „STOCK SETTING” zapewnia bardziej progresywną krzywą zawieszenia, jest przeznaczone dla osób o sportowych preferencjach, poszukujących bezpośredniej dynamiki jazdy.

Ustawienie „+1 SETTING” zapewnia progresywną krzywą zawieszenia i jest przeznaczone dla rowerzystów o agresywnym stylu jazdy, poszukujących bardzo bezpośredniej dynamiki jazdy.

6. UŻYTKOWANIE

6.1 TRANSPORT

Staranny sposób transportu pozwala uniknąć uszkodzenia widelca. W szczególności należy chronić golenie przed uszkodzeniami.

6.2 PRZECHOWYWANIE (>1 MIESIĄC)

Odpowiednie przechowywanie zwiększa żywotność widelca. Należy stosować się do poniższych wytycznych:

- Zmniejszyć ciśnienie powietrza.
- Wyczyścić widelec i elementy sterowania.
- W przypadku wersji Remote Control należy poluznić naciąg linki, aby uniknąć szybszego zużycia sprzętu.

6.3 PRZYGOTOWANIE DO PONOWNEGO UŻYCIA

1. Odwróć widelec do góry nogami.
→ Olej spływa z dolnej części widełek przez tuleje ślizgowe powodując ich smarowanie.
2. Kilkakrotnie delikatnie ścisnąć widelec.
→ Umożliwi to rozprowadzenie oleju.
3. Sprawdzić i w razie potrzeby dopasować ciśnienie powietrza w komorze (patrz „4.1 Ustawienie ciśnienia powietrza” na stronie 108).
4. Kilkakrotnie wcisnąć elementy sterowania.
→ Olej zostanie rozprowadzony po uszczelniaczach.
5. Sprawdzić działanie wszystkich funkcji widelca.
→ W razie nieprawidłowego działania prosimy o kontakt z centrum serwisowym DT Swiss.

7. KONSERWACJA I PIELEGNACJA

Czynność	Częstotliwość wykonania
Serwis w centrum serwisowym DT Swiss	co roku lub po 200 godzinach pracy
Mały serwis (w razie potrzeby wykonywany przez centrum serwisowe DT Swiss) – patrz instrukcja dostępna na stronie www.dtswiss.com	co 50 godzin pracy, częściej w przypadku ekstremalnych warunków użytkowania
Sprawdzenie widelca pod kątem uszkodzeń lub pęknięć. W razie stwierdzenia uszkodzeń prosimy o kontakt z centrum serwisowym DT Swiss.	przed i po każdej jeździe oraz po upadku
Sprawdzenie poprawnego mocowania / siły dokręcenia	przed każdą jazdą
Sprawdzenie działania funkcji	przed każdą jazdą
Czyszczenie delikatną gąbką oraz dedykowanymi środkami czyszczącymi, zwłaszcza w obszarze uszczelek. Nie należy stosować myjek wysokociśnieniowych i agresywnych środków czyszczących!	po każdej jeździe

7.1 UTYLIZACJA I OCHRONA ŚRODOWISKA

Obowiązują ustawowe wytyczne dotyczące utylizacji odpadów. Zasadniczo należy unikać wszelkiego rodzaju odpadów lub poddawać je recyklingowi. Ewentualne odpady, fragmenty karbonu, detergenty i wszelkiego rodzaju płyny muszą być zutylizowane w sposób przyjazny dla środowiska.

8. GWARANCJA

Warunki gwarancji dostępne są na stronie internetowej www.dtswiss.com

欢迎您最新选购 DT Swiss 避震前叉！您选择了 DT Swiss 制造的高品质产品。

1. 概要

本手册适用于避震前叉用户。包括避震前叉的安装、调整、保养和维护以及保修规定。

更多信息和活动参见 www.dtswiss.com。

用户必须在使用前阅读并理解本手册。第三方用户也必须了解下列规定。保存手册，以供日后使用。

2. 安全

2.1 一般安全说明



危险

操作不当、错误安装以及错误保养或维护会导致重伤甚至死亡！

- 遵守下列规定是确保无事故使用和功能正常的前提。
- 避震前叉的组装和维护需要处理和修理自行车零部件的基本知识。如有疑问，请联系您的经销商。
- 只能按照规定的用途来使用避震前叉。否则用户须承担责任。
- 避震前叉必须与自行车的所有部件相兼容。
- 第一次骑行之前，必须检查避震前叉是否活动自如。
 - 车把被撞歪时叉桥不得接触下部管！
 - 车把被撞歪时，不得将线控拉线夹在叉桥和车架之间！
 - 当前叉完全压缩时，挡泥板不得碰到底管！
 - 当前叉完全压缩时，轮胎不得接触挡泥板或前叉！
- 任何加装零件都不允许有锋利边缘。
- 仅使用DT Swiss原装配件和备件。
- 避震前叉不允许进行改变或调整。不得在转向管中切入任何螺纹。
- 如存在损坏或损坏的迹象，不允许再使用避震前叉。如有疑问，请联系您的经销商。

2.2 兼容性

不得将避震前叉用于带自行车拖车的自行车上。

不得使用带有轮毂电机的前轮。



2.3 正确使用和最大系统重量

DTSwiss组件的应用范围分为五类，从在柏油路面上行驶到Downhill / Freeride（速降/自由骑行）的行驶。必须根据这些规定使用这些组件。否则，用户将承担全部责任。避震前叉不可以用于电动自行车。

最大系统重量（骑士+自行车+设备+行李）：130 kg

正确使用：第3类（类别说明，请参见下文）



第1类 表示DTSwiss部件主要用于铺装路面。轮胎与地面在骑行过程中可能短时间无预警的失去地面接触。



第2类 表示DT SWISS部件的使用包括类别1，以及用于铺装路面及部分未铺装路面且具有坡度的路况。在跳跃15厘米以下高度时，轮胎可能会短暂失去与地面的接触。



第3类 表示DT SWISS部件的使用包括类别1和2，以及骑车技术高超的骑士在铺装路面和粗糙、未铺砌路面上骑行。轮胎可能会失去与地面的接触。允许偶尔跳跃约60厘米的高度。由于产品轻量设计，因此即使满足了这些条件但如果错误骑行则可能造成材料损坏，从而导致骑士受伤。



第4类 表示DT SWISS部件的使用包括类别1、2和3，以及用于非常粗糙、阻碍的地形，骑士的骑车技术非常高超，其跳跃高度可达120厘米，最高时速可达40公里/小时。由于负载高，必须在每次骑行后检查此类DT SWISS部件是否有损坏。不能排除产品寿命缩短的可能性。



第5类 表示DT SWISS部件的使用包括类别1、2、3和4，以及用于极端陡峭和粗糙的地形与非常大的跳跃，速度超过40公里/小时，骑士的骑车技术非常出色。此类别的DT SWISS部件也可用于自行车运动公园和速降路线。对于此类DTSwiss部件，由于负载很高，必须在每次骑行后检查是否有损坏，否则在下次骑行时，已经受损的部件可能在很低负载情况下发生故障。这种极端使用可能缩短产品寿命。

3. 安装



危险

由于加装件的锋利边缘造成损坏，导致的事故危险！

安装具有锋利边缘的零件可能会损伤避震前叉。

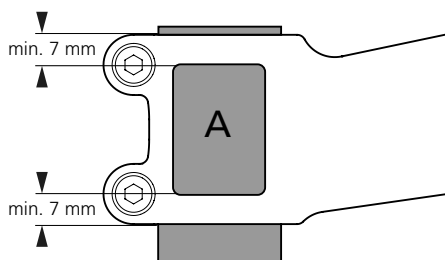
· 确保任何加装件都没有锋利边缘，例如：轮毂、贯通轴。

3.1 缩短轴管

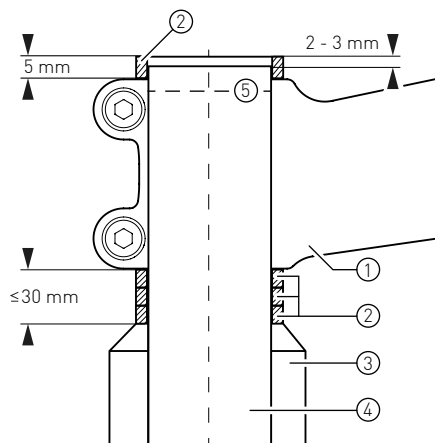
1. 将轴管夹紧在截管器上，并用手锯缩短。
2. 小心使用砂纸研磨轴管内外的切割边缘。

3.2 将避震前叉装入框架中

1. 清洁头管、车头碗零件和避震前叉。
2. 检查头管：
 - 头管不连续夹紧面处的凸缘高度 (A) 最小必须为 7 mm。
 - 头管的夹紧高度最大允许为 45 mm。
 - 头管必须无锋利边缘。



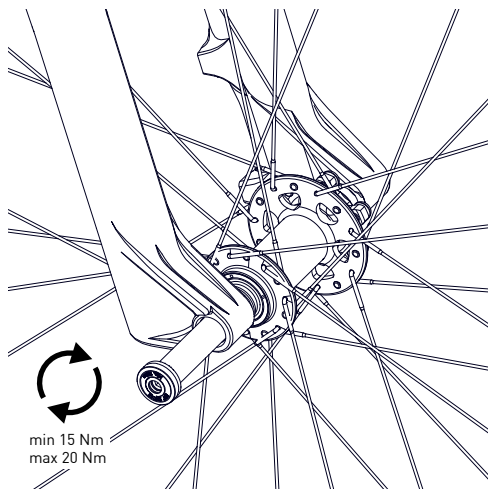
3. 检查轴承内圈是否损坏或有锋利边缘。
 - 如果损坏或存在锋利边缘，则不允许使用此轴承内圈。
4. 按照制造商的说明安装车头碗爪、车头碗及其组件 (3)。
5. 通过轴管插入前叉转向管。
6. 根据制造商说明将车头碗 (3) 部件插到前叉转向管上。
7. 间隔垫片 (2) 以最小为 5 mm 和最大为 30 mm 的凸缘高度插到前叉转向管 (4) 上。
8. 将头管 (1) 插到前叉转向管上。



9. 我们建议将厚度至少为 5 mm 的垫片 (2) 连接到头管 (1) 上，并缩短转向管，使垫片在转向管上方突出 2 至 3 mm。在头管上安装时如果没有垫片，转向管应至少与头管上部夹紧螺钉的上边缘 (5) 齐平。
10. 根据制造商说明调整车头碗的间隙。
11. 使用制造商给定的扭矩拧紧头管固定螺栓。
12. 应检查是否按规定安装了避震前叉。

3.3 安装轮组

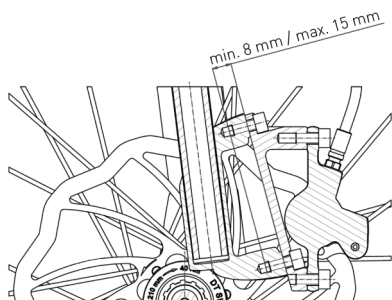
1. 清洁并稍稍润滑贯通轴以及贯通轴的螺纹。
2. 清洁轮毂和避震前叉之间的接触面并检查是否有锋利边缘。
→ 如果存在锋利边缘，则不允许使用此轮毂。
3. 将车轮放在前叉的凹处。
4. 将贯通轴过凹口和轮毂，并以至少15 Nm和最大20 Nm的扭矩拧紧贯通轴。



3.4 安装刹车

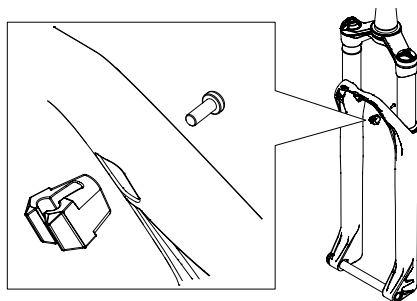
避震前叉有PM 6“卡钳架。如果卡钳没有适配器而安装在前叉上，则可使用 $\varnothing 160\text{mm}$ 的碟盘。使用合适的适配器，则可以使用直径不超过 $\varnothing 203$ 毫米的碟盘。禁止使用直径大于203 mm的碟盘！

1. 应确保卡钳或刹车转换器的固定螺栓长度最小为8 mm，最大为15 mm（参见附图）。
2. 根据制造商说明安装并调整刹车。
3. 在使用带中心锁轮毂的IS刹车盘时，我们建议使用货号为HWZXXX00S1232S的DT Swiss Center Lock Adapter（中心锁适配器）。如果选择使用中心锁适配器，必须在使用前检查适配器和避震前叉之间的是否活动自如。
4. 检查所有零件是否平稳运转。



3.5 安装刹车管線座

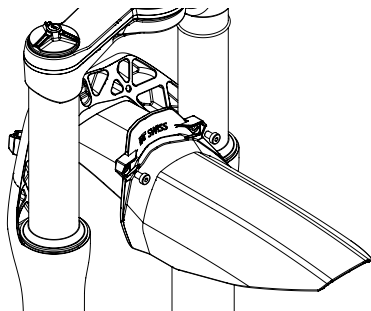
1. 将刹车线放进刹车管線座中。
2. 将卡入刹车线的刹车管線座插入叉桥上的安装孔中。
3. 将螺钉从后面穿过叉桥拧入刹车管線座，用1Nm的扭矩拧紧。
4. 确保在操作过程中，刹车线不会触及叉橋，并且不会影响其他部件的功能。



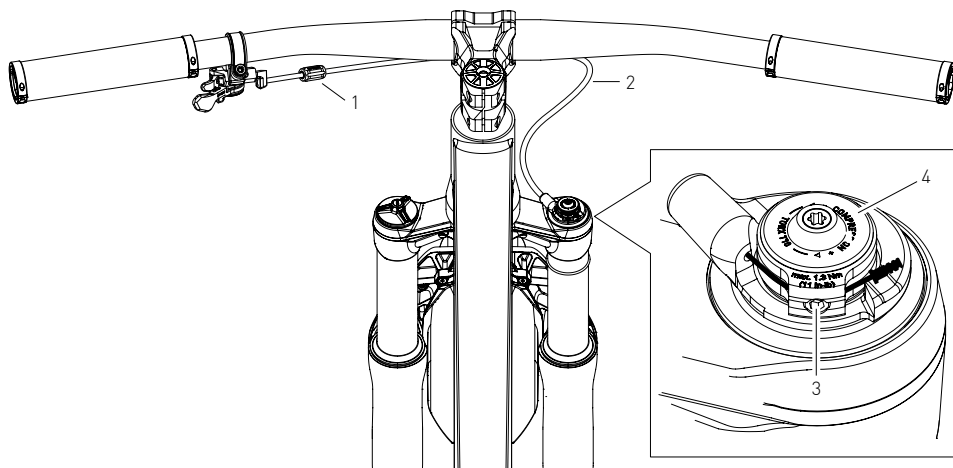
3.6 安装挡泥板

1. 将挡泥板安装到叉桥的背面。
2. 拧入两个固定螺钉，并以1.5 Nm的扭矩拧紧。

注意：切勿超过紧固螺钉的扭矩！扭矩过大会损坏避震前叉中的螺纹，而其损坏将无法修复！



3.7 安装线控拉线



1. 安装管線 (2) 和微調旋鈕 (1)。
 - 仅使用外径为 4 mm 的管線。
 - 在微調螺絲前后必须至少留有一小段拉线。
 - 将微調螺絲完全拧紧，然后松开一圈。
2. 将线控拨杆切换到“开”的位置，然后将拉线插入拉线管 (2)。
3. 拧出线控轮上的夹紧螺钉 (3)。
4. 将换挡线穿过回弹限制器，然后将其放置在线控轮 (4) 周围。
5. 拉紧换挡线，用来紧螺钉夹紧，用最大不超过 1.3 Nm 的扭矩拧紧夹紧螺钉。
6. 将线控拨杆操作多次。
7. 用微調螺絲 (1) 调节换挡线的张力。
 - 线控拨杆卡入“锁定”位置并激活锁定。
 - 线控拨杆在“锁定”位置触及导线器的挡块。
8. 将遥控剪切成所需的长度，然后装上端盖。

3.8 检查避震前叉

1. 应检查是否无间隙安装了避震前叉和轮组。
2. 检查所使用的轮胎是否平稳运转。
 - 以最大允许的压力为轮胎充气。轮胎或轮缘指定的较低最大压力适用。
 - 当前叉完全压缩时，轮胎与前叉或挡泥板之间必须至少有6 mm的距离。
3. 将轮胎压力调节至所需的工作压力。
4. 向两个方向转动避震前叉，确保避震前叉可以自由转动。
 - 前叉和挡泥板不得干扰其他元件的功能，也不得被其他元件损害其功能！
 - 车把被撞歪时叉桥不得接触下部管！
5. 将避震前叉中的空气完全排出。完全压缩避震前叉。
 - 当前叉完全压缩时，挡泥板不得碰到下管！
 - 车把被撞歪时，不得将线控拉线夹在叉桥和车架之间！
6. 将避震前叉压力调节至所需的工作压力。
7. 检查避震前叉的功能。
8. 如果有问题或功能故障，则联系经销商或 DT Swiss 服务中心。

4. 设置

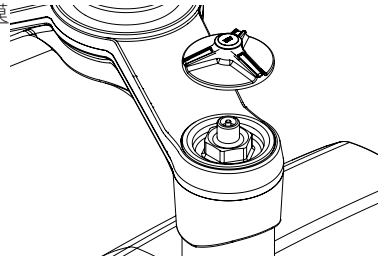
除了此处显示的信息外，请访问www.setupguide.dtswiss.com，以获取有关调整前叉的有用信息和视频。

4.1 调节气压

騎士重量 (骑手与设备，不带自行车)		弹簧行程					
		100 mm		110 mm		120 mm	
[kg]	[lbs]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	88	2.8	41	2.7	39	2.5	37
45	99	3.3	47	3.1	45	2.9	42
50	110	3.7	54	3.5	51	3.3	48
55	121	4.1	60	3.9	57	3.7	54
60	132	4.5	66	4.3	63	4.1	60
65	143	5.0	72	4.7	69	4.5	66
70	154	5.4	78	5.1	75	4.9	71
75	165	5.8	84	5.6	81	5.3	77
80	176	6.2	90	6.0	87	5.7	83
85	187	6.7	97	6.4	93	6.1	89
90	198	7.1	103	6.8	98	6.5	94
95	210	7.5	109	7.2	104	6.9	100
100	220	7.9	115	7.6	110	7.3	106
105	232	8.4	121	8.0	116	7.7	112
110	245	8.8	127	8.4	122	8.1	118
最大气压:		10.5	152	10.3	149	10	145

升高气压

1. 将避震前叉调至“开启”（OPEN）模式（见“4.2 设置行驶模式”，第124页）。
2. 拧开阀盖。
3. 拧上避震器打气筒，然后将避震前叉充气到所需压力。
→ 注意打气筒制造商的提示！
4. 将带拧入避震器打气筒的前叉缓慢压缩两次，大约10毫米，然后将其完全拉开。
→ 这使正负气室得到平衡。
→ 只有当避震器打气筒上所示压力在压缩后不再变化时，两端气室才平衡。
5. 重复步骤3和4，直到压缩后在避震器打气筒上显示所需压力。
6. 拧开避震器打气筒并将阀套拧接到阀门上。



降低气压

1. 将避震前叉调至“开启”（OPEN）模式（见“4.2 设置行驶模式”，第 124页）。
2. 拧开阀盖。
3. 用阀盖的背面**缓慢**按压阀芯。

或者

将避震器打氣筒拧上，通过按压避震器打氣筒上的排放阀来**缓慢**降低空气压力。

4. 将带拧入避震器打氣筒的前叉缓慢压缩两次，大约10毫米，然后将其完全拉开。
→ 这使正负气室得到平衡。
→ 只有当避震器打氣筒上所示压力在压缩后不再变化时，两端气室才平衡。
5. 重复步骤3和4，直到压缩后在避震器打氣筒上显示所需压力。
6. 拧开避震器打氣筒并将阀套拧接到阀门上。

4.2 设置行驶模式

压力等级调节避震前叉的压缩速度，并且可以通过避震前叉上的杠杆或者通过把手上的线控拨杆调节为三个等级。

开启 (OPEN) :

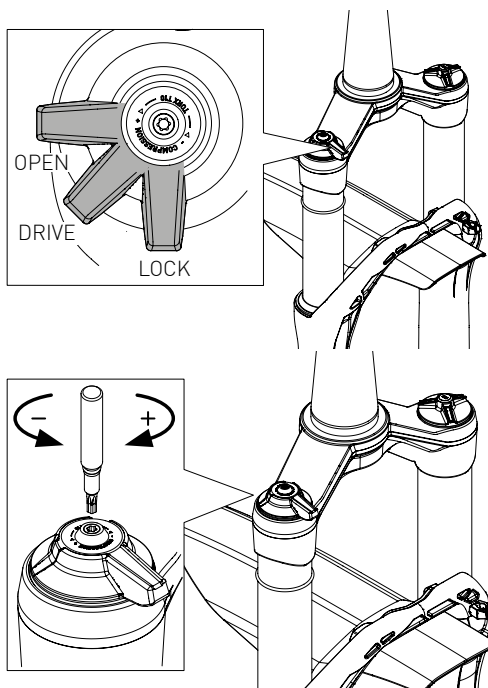
在“开启” (OPEN) 模式下，行驶模式处于最灵敏的出厂调整设置。避震前叉对地形的微小不平整情况作出灵敏反应。

行驶 (DRIVE) :

若将避震前叉上的杠杆或把手上的线控拨杆调到中心位置，压力等级会部分关闭。这使避震前叉明显更具支撑性，并且在不需要避震前叉发挥全部功能（在公路或者容易行驶的小道上坡行驶、平地上行驶）的情况下提高踩踏效率。

锁定 (LOCK) :

若将避震前叉上的杠杆或把手上的线控拨杆调到“锁定” (LOCK) 位置，机油循环会被堵塞。严重堵塞时，排放阀会打开机油循环，并由此防止避震前叉损坏。



4.3 调整压缩设定

压力等级调节避震前叉的压缩速度。通过使用设置工具 (Torx T10) 旋转蓝色压力级别调节器，可以设置压力级别。

- 顺时针旋转会增加压缩阻尼 (=降低的压缩速度)。完全关闭时，压缩阻尼与《DRIVE》设置相符。
- 逆时针旋转会降低压缩阻尼 (=更高的压缩速度)。压力级别完全打开 (逆时针旋转压力级别调节器直到停止) 时，前叉非常灵敏和舒适。

通过蓝色压力级别调节器设置压力级别仅会影响《OPEN》模式。《DRIVE》和《LOCK》模式不受影响。

4.4 调整回弹设定

回弹等级调节避震前叉的回弹速度，并且可以通过旋转回弹等级调节器调节。

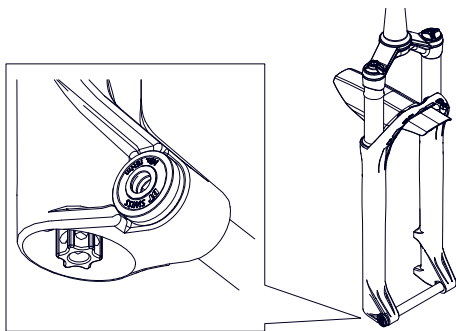
- 顺时针旋转会增加回弹阻尼 (=降低的回弹速度)。
- 逆时针旋转会降低回弹阻尼 (=更高的回弹速度)。

若回弹阻尼伸张等级过低，则前轮回弹将过快。调整得过弱的伸张等级在骑乘过程中表现为车身跳跃。

若回弹阻尼伸张等级过强，前轮可能无法跟上快速连续的冲击，且使避震器硬化。

调整伸张等级的目的在于，在回弹过程中尽可能地减震，使其可以适应各种地形的要求。例如在迅速、颠簸的下坡行驶中，相比无严重障碍情况下的平顺下坡行驶，应选择更低的减震器回弹等级 (=回弹速度更快)。

我们建议根据设定的气压进行回弹调整：



压力		回弹卡搭声 (完全打开)
[bar]	[psi]	
2	29	11
2.5	36	12
3	44	13
3.5	51	15
4	58	16
4.5	65	17
5	73	18
5.5	80	20
6	87	21
6.5	94	22
7	102	23
7.5	109	24
8	116	24
8.5	123	25
9	131	25
9.5	138	25

旁边显示的值是在环境温度约为25°C时我们的推荐值。由于油的粘度会随环境温度而变化，因此应相应地调整回弹设置。在低温下，回弹应打开，在高温下应关闭。例如，在0°C时，建议与相邻值相比单击6次以打开回弹。

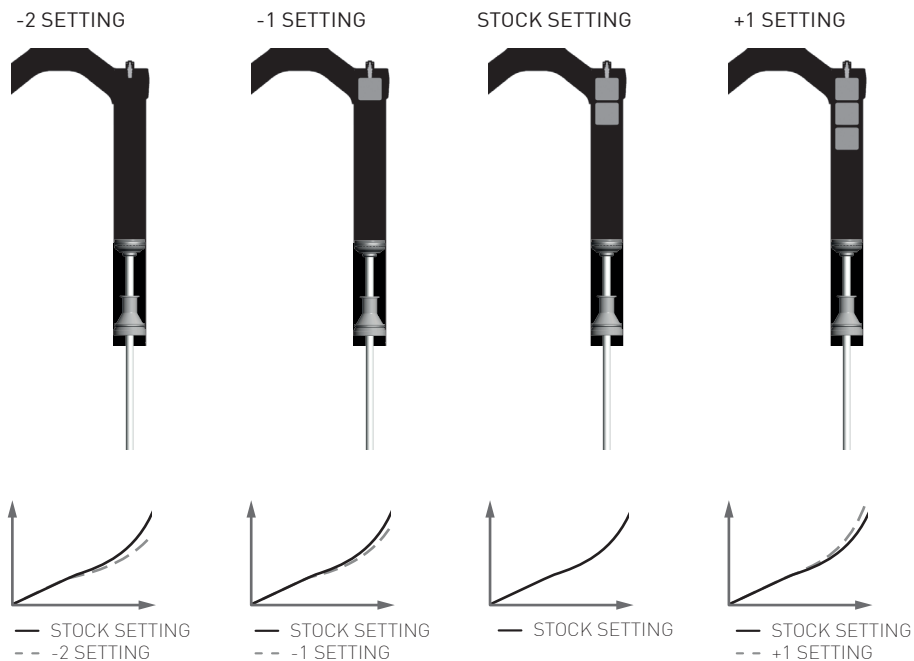
5. 调整

5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE, 适应性进程调整)

APT 系统可实现通过在避震前叉气室中简单添加或移除一个或多个垫块来调整避震曲线进程。

避震前叉与两个已安装的垫块一起交付。供货范围中还包含另一个垫块用于个性化调整。

关于安装/拆卸垫块的信息参见 www.dtswiss.com。



“-2 SETTING”设置提供线性和舒适的避震曲线，适用于追求轻松或舒适的骑乘者。

“-1 SETTING”设置提供舒适性稍低和线性稍小的避震曲线，建议追求轻度骑乘行为的普通骑乘者选用。

“STOCK SETTING”设置提供较积极的避震曲线，适用于追求地道骑乘行为的运动型骑乘者。

“+1 SETTING”设置提供积极避震曲线，适用于追求极地道骑乘行为的激进型骑乘者。

6. 处理

6.1 运输

小心运输能避免避震前叉损伤。尤其是必须防止立管损坏。

6.2 仓储 (>1个月)

小心仓储能延长避震前叉的使用寿命。注意以下几点：

- 降低气压。
- 清洁避震前叉和控制元件。
- 对于线控版本，松开拉线，防止磨损。

6.3 仓储后的重新调试

1. 避震前叉放在车头上。
→ 润滑油从避震前叉底部流出，流经轴套，进行润滑。
2. 多次轻柔挤压避震前叉。
→ 润滑油向四周散开。
3. 检查并调试避震前叉的气压（参见“4.1 调节气压”，第 122页）。
4. 多次操作控制元件。
→ 在密封件上均匀涂抹机油。
5. 检查避震前叉的所有功能。
→ 如有功能故障，联系 DT Swiss 服务中心。

7. 保养和维护

任务	间隔
通过 DT Swiss 服务中心维修	每年或 200 个工作小时后
小规模维修（如有需要由 DT Swiss 服务中心提供）参见 www.dtswiss.com 上的技术手册	50 个工作小时 在极端使用条件下更为频繁！
检查避震前叉有无损坏和裂纹。如有损坏，联系 DT Swiss 服务中心。	每次骑行前后和跌倒后
检查固定/拧紧扭矩是否符合规定	每次行驶前
检查功能	每次行驶前
用软海绵和合适清洁剂清洁，特别是刮水部位。不得使用高压清洁设备和腐蚀性清洁剂！	每次行驶后

7.1 废弃物处理和环境保护

适用法定废弃物处理条例。原则上要避免各种类型的材料废弃，或者必须进行材料回收再利用。废弃物、碳、清洁剂和各种液体必须环保地废弃处置。

8. 保修

保修条款参见 www.dtswiss.com

DT SWISS AG

Längfeldweg 101
CH - 2504 Biel/Bienne
info.ch@dtswiss.com

DT SWISS, INC.

2493 Industrial Blvd.
USA - Grand Junction, CO 81505
info.us@dtswiss.com

DT SWISS (FRANCE) S.A.S.

Parc d'Activites de la Sarrée
Route de Gourdon
F - 06620 Le Bar sur Loup
info.fr@dtswiss.com

DT SWISS ASIA LTD.

No.5, Jingke 5th Rd., Nantun District
Taichung City 408
Taiwan (R.O.C.)
info.tw@dtswiss.com

DT SWISS DEUTSCHLAND GmbH

Albert-Einstein-Strasse 3
59302 Oelde
Germany
info.de@dtswiss.com

DT SWISS POLSKA Sp. z o.o.

ul. Towarowa 36
PL-64-600 Oborniki
Poland
info.pl@dtswiss.com

Subject to technical alterations, errors and misprints excepted.

All rights reserved.

© by DT SWISS AG

www.dtswiss.com

FXD1000002819S



7 613052 370521 >