

***DT* SWISS**

F 535 ONE

*BEDIENUNGSANLEITUNG
USER MANUAL
MANUEL D'UTILISATION
INSTRUKCJA OBSŁUGI*

V2021.08

DEUTSCH.....	3
ENGLISH.....	17
FRANÇAIS.....	31
POLSKI.....	45

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 mit 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!
 - 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!
- Wartung und Reparatur der Federgabel darf nur durch einen ausgebildeten Fachmann durchgeführt werden.
- Keines der Anbauteile darf scharfe Kanten aufweisen.
- Nur originale DT Swiss Zubehör- und Ersatzteile verwenden.
- Die Federgabel darf nicht verändert oder modifiziert 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 bestimmungsgemässe Gebrauch von DT Swiss Produkten ist in fünf Kategorien eingeteilt, von Fahrten auf befestigten Strassen bis hin zum Gebrauch im Downhill- und Freeride-Bereich. DT Swiss-Produkte dürfen ausschliesslich innerhalb der vorgesehenen Kategorie (oder darunter) verwendet werden. Andernfalls übernimmt der Anwender die volle Verantwortung.

Lauftradgrösse	Federweg	max. Systemgewicht*	Einsatzgebiet (Fahrradtyp und ASTM Kategorie)
27,5" 29"	130 - 160 mm	120 kg	ASTM Kategorie 4 (Beschreibung der Kategorie, siehe unten) E-Bike
27,5" 29"			130 kg

* Das maximale Systemgewicht addiert sich aus Fahrer, Fahrrad, Ausrüstung und Gepäck.



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 können den 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 rauem, 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 SCHAFTROHR KÜRZEN

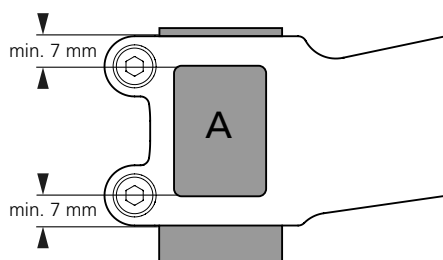
1. Schaftrohr in eine Sägeführung einspannen und mit einer Handsäge kürzen.
2. Schnittkanten des Schaftrohrs innen und aussen vorsichtig mit Schleifpapier entgraten.

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 mindestens 5 mm und maximal 30 mm Bauhöhe auf den Gabelschaft aufstecken.

8. Vorbau (1) auf den Gabelschaft aufstecken.

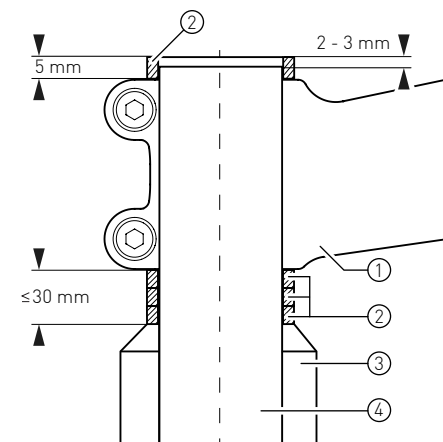
9. Spacer (2) mit mindestens 5 mm Bauhöhe auf dem Vorbau (1) anbringen.

10. Sicherstellen, dass der Spacer 2 bis 3 mm über den Gabelschaft hinausragt.

11. Spiel des Steuersatzes gemäss Herstellerangaben einstellen.

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

13. Prüfen, ob die Federgabel ordnungsgemäss montiert ist.



3.3 LAUFRAD EINBAUEN

1. Steckachse (RWS) reinigen und leicht fetten. Das Gewinde des RWS und das Gewinde im Ausfallende der Gabel müssen fettfrei sein.
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 positionieren.
4. RWS durch das Ausfallende und die Nabe schieben.

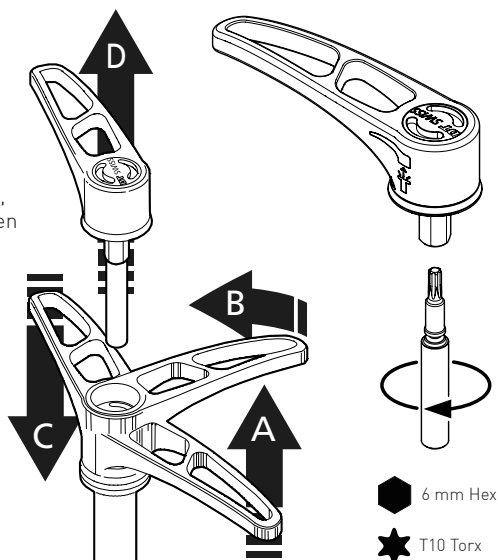
RWS MONTIEREN:

Der Hebel des RWS kann bei Bedarf abgezogen werden (D). In den Hebel ist ein Setup-Tool (Torx T10) eingeschraubt, mit dessen Hilfe die Deckel der oberen Einstellelemente entfernt und die Einstellschraube der Druckstufe und Zugstufe verstellt werden können.

ACHTUNG: Hebel immer vollständig aufstecken, da sich der Hebel sonst lösen und verloren gehen kann.

Torx T10 Werkzeug immer vollständig einschrauben, da sich das Werkzeug sonst selbstständig lösen kann.

1. RWS im Uhrzeigersinn drehen und so fest wie möglich von Hand anziehen (mindestens 15 Nm, maximal 20 Nm).
2. Zur Kontrolle des korrekten Drehmoments Hebel abziehen (D) und RWS mit einem Drehmomentschlüssel mit mindestens 15 Nm und maximal 20 Nm anziehen.
3. Hebel des RWS einstecken, anheben (A), in die gewünschte Position drehen (B) und loslassen (C).
4. Prüfen, ob das Laufrad sicher in der Federgabel befestigt ist.



RWS ÖFFNEN

1. Hebel des RWS einstecken und gegen den Uhrzeigersinn drehen, bis der RWS aus dem Ausfallende der Federgabel gezogen werden kann.

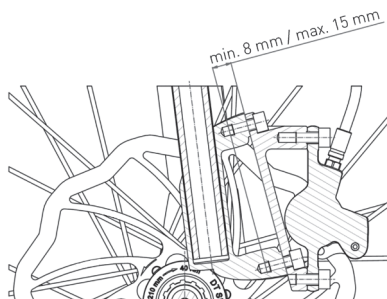
KONTROLLE VOR JEDER FAHRT

Vor jeder Fahrt prüfen, ob das Laufrad sicher in der Gabel montiert ist. Vergewissern Sie sich, dass der RWS mit mindestens 15 Nm angezogen ist.

3.4 MONTAGE DER BREMSE

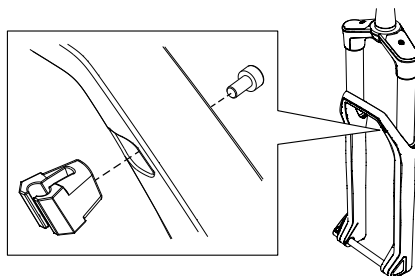
Die Federgabel verfügt über eine PM 7" Bremssattelaufnahme. Wird der Bremssattel ohne Adapter an die Federgabel montiert, kann eine Bremsscheibe mit $\varnothing 180$ mm verwendet werden. Mit einem entsprechenden Adapter darf maximal eine Bremsscheibe mit $\varnothing 203$ mm verwendet werden. Bremsscheiben 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. Freigängigkeit aller Komponenten prüfen.



3.5 MONTAGE DES BREMSLEITUNGSHALTERS

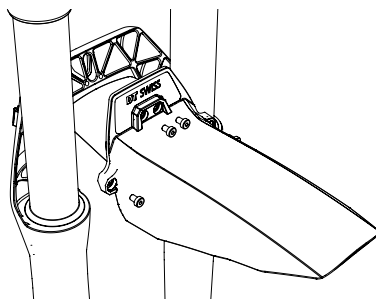
1. Bremsleitungshalter auf die Bremsleitung aufklicken.
2. Bremsleitungshalter mit eingeklickter Bremsleitung in das Montageloch an der Gabelbrücke einstecken.
3. Schraube von hinten durch die Gabelbrücke stecken, in den Bremsleitungshalter einschrauben und mit einem Drehmoment von 1 Nm anziehen.
4. 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 hineindreihen 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 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.
 - Luft vollständig aus der Federgabel ablassen.
 - Federgabel vollständig komprimieren.
 - Zwischen Reifen und Federgabel bzw. Schutzblech muss bei vollständig komprimierter Federgabel mindestens 6 mm Platz sein.
3. Luftdruck der Federgabel und 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!
5. Funktion der Federgabel prüfen.
6. 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/de nützliche Tipps und Videos zum Einstellen der Federgabel.

Scannen Sie den nebenstehenden QR Code mit Ihrem Mobiltelefon, um direkt auf die DT Swiss Website weitergeleitet zu werden.



4.1 LUFTDRUCK ANPASSEN

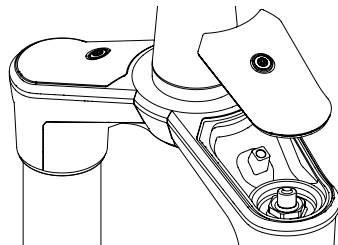
Die hier angegebenen Werte sind die Empfehlungen von DT Swiss. Der Luftdruck kann bei speziellen Vorlieben geringfügig angepasst werden.

MTB: Fahrergewicht (Fahrer mit Ausrüstung)		Federweg							
		130 mm		140 mm		150 mm		160 mm	
kg	lbs	bar	psi	bar	psi	bar	psi	bar	psi
40	88	2,9	41,9	2,6	37,9	2,4	35,5	2,3	32,8
45	99	3,3	48,0	3,0	43,6	2,8	40,9	2,6	37,9
50	110	3,7	54,1	3,4	49,3	3,2	46,3	3,0	43,0
55	121	4,2	60,2	3,8	55,1	3,6	51,6	3,3	48,1
60	132	4,6	66,3	4,2	60,8	3,9	57,0	3,7	53,2
65	143	5,0	72,5	4,6	66,5	4,3	62,4	4,0	58,3
70	154	5,4	78,6	5,0	72,3	4,7	67,8	4,4	63,4
75	165	5,8	84,7	5,4	78,0	5,0	73,1	4,7	68,5
80	176	6,3	90,8	5,8	83,7	5,4	78,5	5,1	73,6
85	187	6,7	96,9	6,2	89,5	5,8	83,9	5,4	78,7
90	198	7,1	103,1	6,6	95,2	6,2	89,2	5,8	83,8
95	210	7,5	109,2	7,0	100,9	6,5	94,6	6,1	88,9
100	220	7,9	115,3	7,4	106,7	6,9	100,0	6,5	94,0
105	232	8,4	121,4	7,8	112,4	7,3	105,3	6,8	99,1
110	245	8,8	127,5	8,1	118,1	7,6	110,7	7,2	104,2
max. Luftdruck:		12,8	186	12,1	175	11,3	164	10,6	153

E-MTB: Fahrergewicht (Fahrer mit Ausrüstung)		Federweg							
		130 mm		140 mm		150 mm		160 mm	
kg	lbs	bar	psi	bar	psi	bar	psi	bar	psi
40	88	3,7	54,1	3,4	49,3	3,2	46,3	3,0	43,0
45	99	4,2	60,2	3,8	55,1	3,6	51,6	3,3	48,1
50	110	4,6	66,3	4,2	60,8	3,9	57,0	3,7	53,2
55	121	5,0	72,5	4,6	66,5	4,3	62,4	4,0	58,3
60	132	5,4	78,6	5,0	72,3	4,7	67,8	4,4	63,4
65	143	5,8	84,7	5,4	78,0	5,0	73,1	4,7	68,5
70	154	6,3	90,8	5,8	83,7	5,4	78,5	5,1	73,6
75	165	6,7	96,9	6,2	89,5	5,8	83,9	5,4	78,7
80	176	7,1	103,1	6,6	95,2	6,2	89,2	5,8	83,8
85	187	7,5	109,2	7,0	100,9	6,5	94,6	6,1	88,9
90	198	7,9	115,3	7,4	106,7	6,9	100,0	6,5	94,0
95	210	8,4	121,4	7,8	112,4	7,3	105,3	6,8	99,1
100	220	8,8	127,5	8,1	118,1	7,6	110,7	7,2	104,2
105	232	9,2	133,7	8,5	123,9	8,0	116,1	7,5	109,3
110	245	9,6	139,8	8,9	129,6	8,4	121,4	nicht zulässig	
max. Luftdruck:		12,8	186	12,1	175	11,3	164	10,6	153

LUFTDRUCK ERHÖHEN

1. Federgabel in den «OPEN»-Modus stellen (siehe „4.2 Fahrmodus einstellen“ auf Seite 11).
2. Abdeckung auf der Luftseite der Federgabel mit dem Setup-Tool (Torx T10) im Hebel des RWS abschrauben.
3. Ventilkappe abschrauben.
4. Dämpferpumpe aufschrauben und Federgabel auf den gewünschten Druck aufpumpen.
Hinweise des Pumpen-Herstellers beachten!
→ 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.
5. Erst wenn sich der an der Dämpferpumpe angezeigte Druck nach dem Komprimieren nicht mehr ändert, sind beide Luftkammern ausgeglichen.
6. Schritt 4 und 5 wiederholen bis nach dem Komprimieren der gewünschte Druck an der Dämpferpumpe angezeigt wird.
7. Dämpferpumpe abschrauben und Ventilkappe auf das Ventil aufschrauben.
8. Abdeckung anbringen und Befestigungsschraube mit dem Setup-Tool (Torx T10) handfest (max. 0,2 Nm) anziehen.



LUFTDRUCK REDUZIEREN

1. Federgabel in den «OPEN»-Modus stellen (siehe "FAHRMODUS EINSTELLEN" auf Seite 12).
2. Abdeckung auf der Luftseite der Federgabel mit dem Setup-Tool (Torx T10) im Hebel des RWS abschrauben.
3. Ventilkappe abschrauben.
4. Ventileinsatz mit der Rückseite der Ventilkappe **LANGSAM** drücken.
oder
Dämpferpumpe aufschrauben und Luftdruck **LANGSAM** durch Drücken des Ablass-Ventils an der Dämpferpumpe reduzieren.
5. 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.
6. Schritt 4 und 5 wiederholen bis nach dem Komprimieren der gewünschte Druck an der Dämpferpumpe angezeigt wird.
7. Dämpferpumpe abschrauben und Ventilkappe auf das Ventil aufschrauben.
8. Abdeckung anbringen und Befestigungsschraube mit dem Setup-Tool (Torx T10) handfest (max. 0,2 Nm) anziehen.

4.2 FAHRMODUS EINSTELLEN

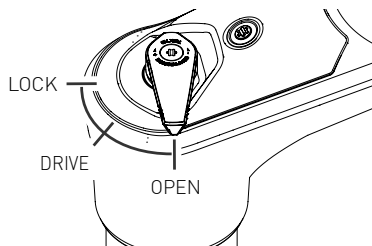
Der gewählte Fahrmodus bestimmt die Einfedergeschwindigkeit der Federgabel und kann über den Hebel an der Federgabel in drei Stufen eingestellt werden.

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 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 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.

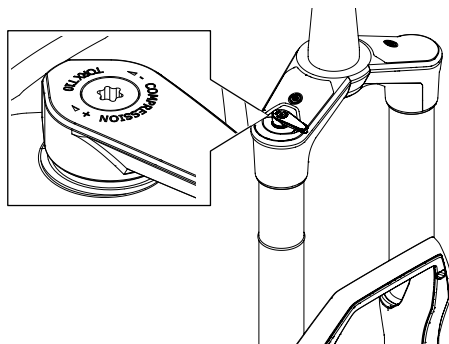
Die Bedienung der Federgabel über einen Remote Lever und den Umbau der Bedienelemente finden Sie im Technical Manual dieser Federgabel unter www.dtswiss.com.

4.3 DRUCKSTUFE EINSTELLEN

Um den Anforderungen aller Fahrer gerecht zu werden, ist die Low-Speed Druckstufe im Modus «OPEN» einstellbar. Zum Drehen des Druckstufen-Verstellers muss das in den Hebel des RWS integrierte Setup-Tool (Torx T10) verwendet werden.

Bei komplett geöffneter Druckstufe (Druckstufen-Versteller gegen den Uhrzeigersinn auf Anschlag) ist die Federgabel sehr sensibel und komfortabel.

Um das volle Potential der Federgabel zu nutzen, empfehlen wir, die Federgabel unabhängig vom Fahrergewicht und Fahrrad mit vollständig geöffneter Druckstufe zu fahren. Wenn ein weniger sensibles Ansprechverhalten gewünscht wird, kann die Druckstufe schrittweise erhöht werden.

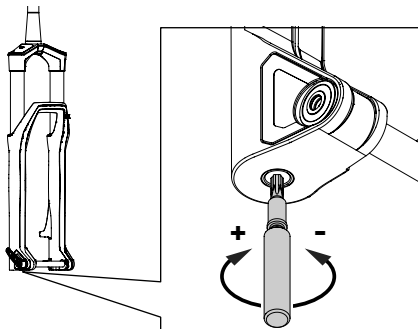


4.4 ZUGSTUFE EINSTELLEN

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

Zum Drehen des Zugstufen-Verstellers muss das in den Hebel des RWS integrierte Setup-Tool (Torx T10) verwendet 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 (siehe „4.1 Luftdruck anpassen“ auf Seite 9):

Zugstufen-Klicks (von vollständig geöffnet)	Druck [bar]		Druck [psi]	
	von	bis	von	bis
10	2.1	2.2	31	32
11	2.2	2.4	32	34
12	2.4	2.6	34	38
13	2.6	3.0	38	43
14	3.0	3.4	43	50
15	3.4	4.0	50	57
16	4.0	4.6	57	67
17	4.6	5.3	67	77
18	5.3	6.1	77	88
19	6.1	6.9	88	101
20	6.9	7.9	101	114
21	7.9	8.9	114	129
22	8.9	10.0	129	145
23	10.0	11.2	145	162

Die oben genannten 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 oben angegebenen Wert zu öffnen.

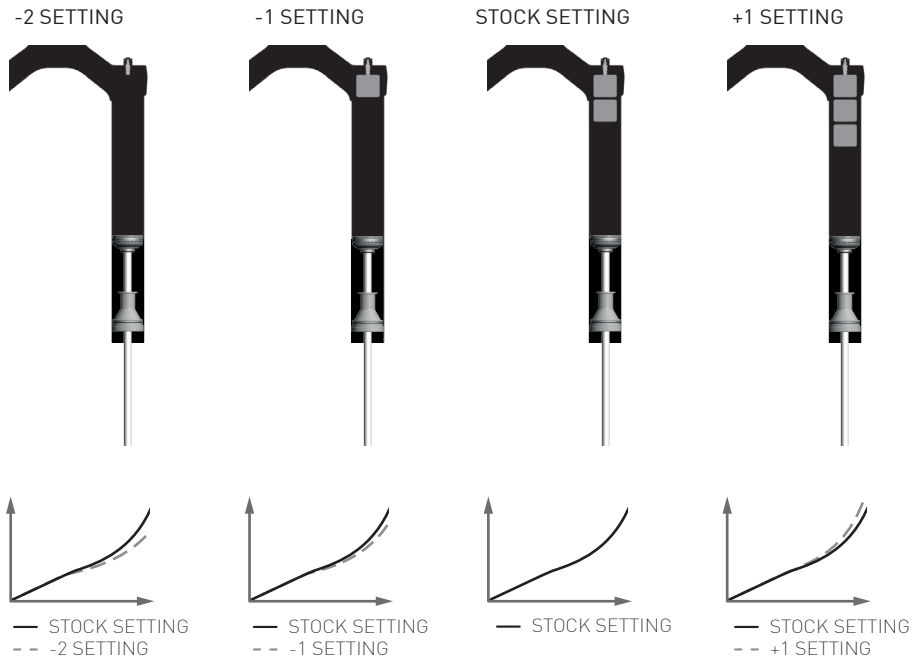
5. TUNING

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 Volumenspacer 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 sorgsamen 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.

6.3 WIEDER-INBETRIEBNAHME 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 9).
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
Festen Sitz der Bremsleitung 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

Aluminium unterliegt einer langsam voranschreitenden, aber stetigen Materialermüdung. Auch statisch unkritische Belastungen können nach Ermüdung des Materials zur Verformung oder zum Bruch eines Bauteils führen. Um dieser Ermüdung entgegenzuwirken, empfehlen wir, die obere Einheit der Federgabel bei sehr starker Beanspruchung wie überdurchschnittlich häufiger Nutzung der Federgabel unter hoher Belastung nach 3 Jahren von einem DT Swiss Service Center tauschen zu lassen.

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 (EUROPA)

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 INFORMATION

This user manual is intended for the user of the fork. It includes information on the assembly, maintenance and care of the fork along with the provisions of the warranty.

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 instruction manual safe 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 must only be used in accordance with its intended use. Otherwise the user shall assume full responsibility.
- The fork must be compatible with all parts of the bicycle.
- Before the first ride the fork must be checked for free movement.
 - The fork crown must not touch the down tube when the handlebar is fully turned!
 - The fender must not touch the down tube when the fork is fully compressed!
 - The tyre must not touch the fender or fork when the fork is fully compressed!
- Maintenance and repair of the fork must only be carried out by a trained specialist.
- 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.
- 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 intended use of DT Swiss products is classified in five categories from riding on paved roads to downhill and freeride riding. Only use DT Swiss products within their intended category (or lower). Otherwise the user shall assume full responsibility.

wheel size	fork travel	max. system weight*	intended use (type of bicycle and ASTM category)
27,5"	130 - 160 mm	120 kg	ASTM category 4 (description of the category, see below) E-Bike
29"			
27,5"	130 - 160 mm	130 kg	ASTM category 4 (description of the category, see below) MTB (no E-Bike)
29"			

* maximum system weight = rider, bicycle, equipment and luggage.



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 drops up to 15 cm high.



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 lose contact with the ground. Occasional drops / jumps of approx. 60 cm height are permitted. Due to the light design of the components, this application can also cause damage to the material in case 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 / drops 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. A shortened product life time cannot be excluded.



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 / drops and speeds over 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 previously caused damages can lead to failure of the component even at significantly lower loads during subsequent usage. The product life time can be shortened 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.

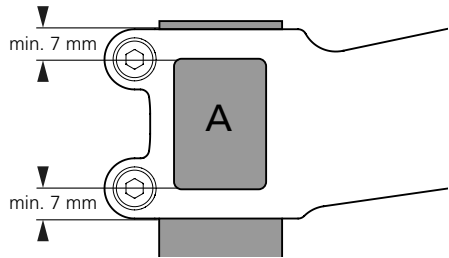
EN

3.1 SHORTENING THE STEERER

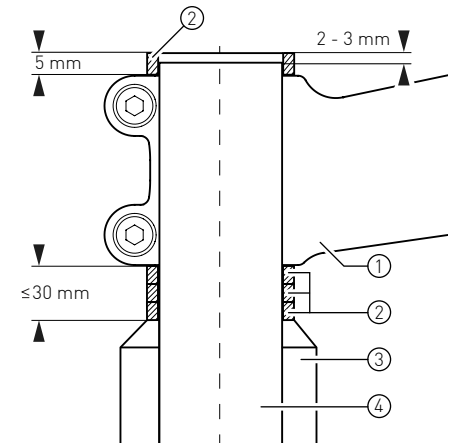
1. Clamp the steerer into a saw guide and shorten it with a hand saw.
2. Carefully smooth the inside and outside of the cut edges of the steerer with abrasive paper.

3.2 INSTALLING THE FORK IN THE FRAME

1. Clean the stem, parts of the headset and fork.
2. Check the stem:
 - The flange of the discontinuous clamp area of the stem (A) must be at least 7 mm high.
 - 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 headset claw and headset and their components (3) as per the manufacturer's instructions.
5. Push the fork shaft through the head tube of the frame.
6. Place the headset parts (3) on the fork shaft in accordance with the manufacturer's specifications.
7. Place the spacer (2) on the for shaft (4) with a min. installation height of 5 mm and max. of 30 mm.



8. Push the stem (1) onto the fork shaft.
9. Attach the spacer (2) on the stem (1) with a min. installation height of 5 mm.
10. Ensure that the spacer projects 2 to 3 mm above the stem.
11. Set the play of the headset according to the manufacturer's specifications.
12. Tighten the fastening screws for the stem to the torque specified by the manufacturer.
13. Check to ensure the fork is installed correctly.

3.3 INSTALLING THE WHEEL

1. Clean and slightly grease the thru axle (RWS). The thread of the RWS and the thread in the dropout of the fork must be free of grease.
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 RWS through the dropouts and hub.

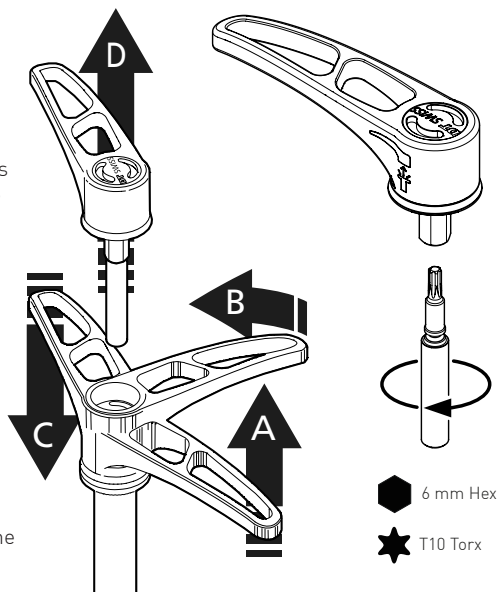
FITTING THE RWS:

The RWS lever can be removed if necessary (D). There is a setup tool (Torx T10) screwed into the lever. Use this to remove the cover from the upper control elements and to adjust the compression and rebound damping.

CAUTION: Always ensure that the plug in lever is properly installed so that it does not rattle loose and get lost.

Always screw the T10 bit firmly back into place in the lever assembly.

1. Turn the RWS clockwise and secure as tightly as possible by hand (min. 15 Nm, max. 20 Nm).
2. To check that the torque is correct, pull off the lever (D) and tighten the RWS to min. 15 Nm / max. 20 Nm with a torque wrench.
3. Insert the RWS lever, raise it (A), turn it to the required position (B) and let go (C).
4. Check to ensure the wheel is secured in the fork.



OPENING THE RWS:

1. Insert the RWS lever and turn counterclockwise until the RWS can be pulled out of the fork dropouts.

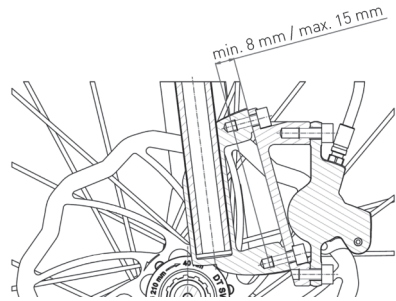
CHECKS BEFORE EVERY RIDE

Before every ride, ensure that the wheel is securely mounted in the fork. Ensure that the RWS is tightened to at least 15 Nm.

3.4 FITTING THE BRAKE

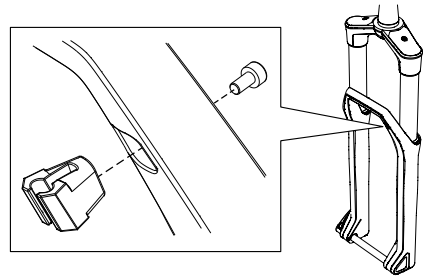
The fork has a PM 7" brake calliper mount. If the brake calliper is mounted on the fork without an adapter, a Ø180 mm brake disc can be used. A brake disc up to Ø203 mm can be used with a suitable adapter. Do not use brake discs with a diameter bigger than 203 mm!

1. Ensure that the thread lengths of the fastening screws on the brake calliper or brake adapter are at least 8 mm and no more than 15 mm (see figure).
2. Fit and adjust the brake according to the manufacturer's specifications.
3. Check that all components are moving freely.



3.5 FITTING THE BRAKE CABLE HOLDER

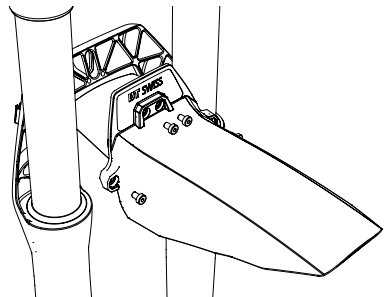
1. Click the brake cable into the brake cable holder.
2. Fit the brake cable holder with clicked in brake cable into the hole in the fork arch.
3. Push the screw through the fork arch and screw it into the cable holder. Tighten the screw with a torque of 1 Nm.
4. Ensure that the brake cable does not touch the fork crown while riding and that it does not impair the function of other components.



3.6 FITTING THE FENDER

1. Attach the fender to the rear of the fork arch.
2. Insert all four screws and tighten them to a torque of 1.5 Nm.

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



3.7 CHECKING THE FORK

1. Check that there is no play on the fork or wheel.
2. Check the freedom of movement of the tyre in use.
 - Pump the tyres up to their maximum approved pressure. The lower pressure specified for the tyre or rim applies.
 - Let all the air out of the fork (see "4.1 Adjusting the air pressure" on page 23).
 - Fully compress the fork.
 - When the fork is fully compressed there must be a gap of at least 6 mm between the tyre and the fork and/or fender.
3. Adjust the air pressure on the fork and tyre to the required operating pressure (see "Increasing the air pressure" from page 25).
4. Turn the fork in both directions and make sure that it turns freely. The fork must not interfere with other parts or vice versa!
5. Check the functionality of the fork.
6. If there are any problems or malfunctions, contact your 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/en

Scan the adjoining QR code with your mobile phone to be forwarded directly to the DT Swiss website.



4.1 ADJUSTING THE AIR PRESSURE

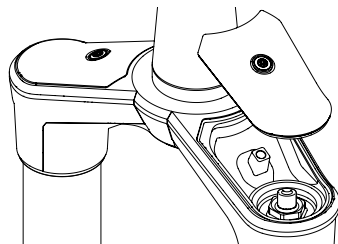
The values recommended here are merely a guideline. The air pressure should be adjusted in accordance with the rider's personal preferences.

NON E-BIKES:		Fork travel							
		130 mm		140 mm		150 mm		160 mm	
Rider weight (rider with equipment)		bar	psi	bar	psi	bar	psi	bar	psi
kg	lbs								
40	88	2.9	41.9	2.6	37.9	2.4	35.5	2.3	32.8
45	99	3.3	48.0	3.0	43.6	2.8	40.9	2.6	37.9
50	110	3.7	54.1	3.4	49.3	3.2	46.3	3.0	43.0
55	121	4.2	60.2	3.8	55.1	3.6	51.6	3.3	48.1
60	132	4.6	66.3	4.2	60.8	3.9	57.0	3.7	53.2
65	143	5.0	72.5	4.6	66.5	4.3	62.4	4.0	58.3
70	154	5.4	78.6	5.0	72.3	4.7	67.8	4.4	63.4
75	165	5.8	84.7	5.4	78.0	5.0	73.1	4.7	68.5
80	176	6.3	90.8	5.8	83.7	5.4	78.5	5.1	73.6
85	187	6.7	96.9	6.2	89.5	5.8	83.9	5.4	78.7
90	198	7.1	103.1	6.6	95.2	6.2	89.2	5.8	83.8
95	210	7.5	109.2	7.0	100.9	6.5	94.6	6.1	88.9
100	220	7.9	115.3	7.4	106.7	6.9	100.0	6.5	94.0
105	232	8.4	121.4	7.8	112.4	7.3	105.3	6.8	99.1
110	245	8.8	127.5	8.1	118.1	7.6	110.7	7.2	104.2
max. air pressure:		12.8	186	12.1	175	11.3	164	10.6	153

E-BIKES:		Fork travel							
		130 mm		140 mm		150 mm		160 mm	
Rider weight (rider with equipment)		bar	psi	bar	psi	bar	psi	bar	psi
kg	lbs								
40	88	3.7	54.1	3.4	49.3	3.2	46.3	3.0	43.0
45	99	4.2	60.2	3.8	55.1	3.6	51.6	3.3	48.1
50	110	4.6	66.3	4.2	60.8	3.9	57.0	3.7	53.2
55	121	5.0	72.5	4.6	66.5	4.3	62.4	4.0	58.3
60	132	5.4	78.6	5.0	72.3	4.7	67.8	4.4	63.4
65	143	5.8	84.7	5.4	78.0	5.0	73.1	4.7	68.5
70	154	6.3	90.8	5.8	83.7	5.4	78.5	5.1	73.6
75	165	6.7	96.9	6.2	89.5	5.8	83.9	5.4	78.7
80	176	7.1	103.1	6.6	95.2	6.2	89.2	5.8	83.8
85	187	7.5	109.2	7.0	100.9	6.5	94.6	6.1	88.9
90	198	7.9	115.3	7.4	106.7	6.9	100.0	6.5	94.0
95	210	8.4	121.4	7.8	112.4	7.3	105.3	6.8	99.1
100	220	8.8	127.5	8.1	118.1	7.6	110.7	7.2	104.2
105	232	9.2	133.7	8.5	123.9	8.0	116.1	7.5	109.3
110	245	9.6	139.8	8.9	129.6	8.4	121.4	not allowed	
max. air pressure:		12.8	186	12.1	175	11.3	164	10.6	153

INCREASING THE AIR PRESSURE

1. Set the fork to "OPEN" mode (see "4.2 Setting the riding mode" on page 25 from page 26).
2. Unscrew the cover on the air side of the fork using the setup tool (Torx T10) supplied in the RWS lever.
3. Unscrew the dust cap.
4. Screw on the shock pump and pump the fork up to the required pressure.
Follow the instructions issued by the pump manufacturer!
5. With the pump attached, slowly compress the fork twice by about 10 mm and then decompress fully.
 - This equalises the positive and negative air chambers.
 - Once the pressure displayed on the shock pump stops changing after compression, the two air chambers have equalised.
6. Repeat steps 4 and 5 until the desired pressure is displayed on the shock pump after compression.
7. Unscrew the shock pump and screw the dust cap onto the valve.
8. Fit the cover and tighten the screw until it is hand-tight (max. 0.2 Nm) using the setup tool (Torx T10).



REDUCING THE AIR PRESSURE

1. Set the fork to "OPEN" mode (see "4.2 Setting the riding mode" on page 25).
2. Unscrew the cover on the air side of the fork using the setup tool (Torx T10) supplied in the RWS lever.
3. Unscrew the dust cap.
4. **SLOWLY** press the valve insert with the back of the dust cap.
or
Screw on the shock pump and **SLOWLY** reduce the air pressure by pressing the release valve on the shock pump.
5. With the pump attached, slowly compress the fork twice by about 10 mm and then decompress fully.
 - This equalises the positive and negative air chambers.
 - Once the pressure displayed on the shock pump stops changing after compression, the two air chambers have equalised.
6. Repeat steps 4 and 5 until the desired pressure is displayed on the shock pump after compression.
7. Unscrew the shock pump and screw the dust cap onto the valve.
8. Fit the cover and tighten the screw until it is hand-tight (max. 0.2 Nm) using the setup tool (Torx T10).

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.

OPEN:

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

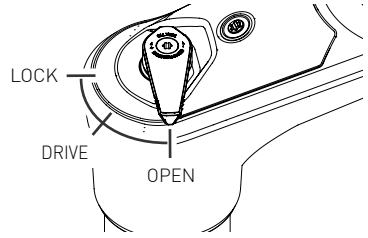
DRIVE:

If the lever on the fork is moved to the middle position, the compression damping is partially closed. This makes the fork much tauter and encourages more efficient pedalling for climbing on roads or easier trails.

LOCK:

If the lever on the fork 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, preventing damage to the fork.

The operation of the fork via a remote lever and the conversion of the control elements can be found in the Technical Manual of this fork at www.dtswiss.com.

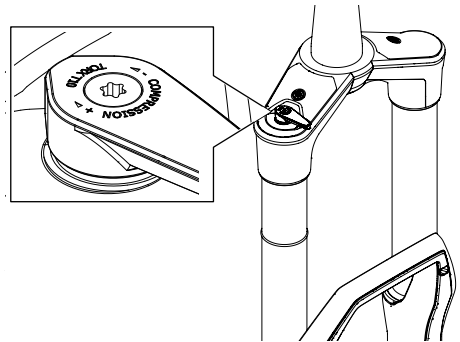


4.3 ADJUSTING THE COMPRESSION DAMPING

In order to meet the requirements of all riders, the low-speed compression can be set in "OPEN" mode. To turn the compression adjuster, the set up tool (torx T10) integrated in the RWS lever must be used.

The fork is very sensitive and comfortable when the compression damping is fully open (counterclockwise to the stop).

To use the full potential of the fork, we recommend using it with the compression damping fully open regardless of the rider's weight and the bicycle. The compression damping can be incrementally increased for a less sensitive response.



4.4 ADJUSTING THE REBOUND DAMPING

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

To turn the rebound adjuster, the set up tool (torx T10) integrated in the RWS lever must be used.

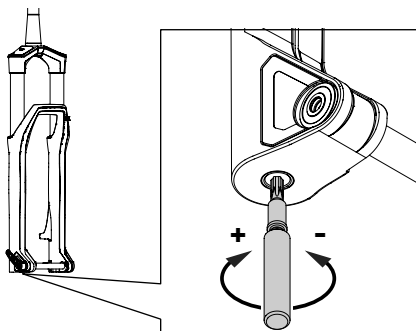
- To increase rebound damping, turn the adjuster clockwise. This will decrease the rebound speed.
- To decrease rebound damping, turn the adjuster counterclockwise. This will increase rebound speed.

If the rebound damping is too low, the front wheel will rebound too quickly. A rebound 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 fluid descents without any major obstacles.

We recommend that you set the rebound damping according to the pressure setting (see "4.1 Adjusting the air pressure" on page 23):



Rebound clicks (from fully open)	Pressure [bar]		Pressure [psi]	
	from	to	from	to
10	2.1	2.2	31	32
11	2.2	2.4	32	34
12	2.4	2.6	34	38
13	2.6	3.0	38	43
14	3.0	3.4	43	50
15	3.4	4.0	50	57
16	4.0	4.6	57	67
17	4.6	5.3	67	77
18	5.3	6.1	77	88
19	6.1	6.9	88	101
20	6.9	7.9	101	114
21	7.9	8.9	114	129
22	8.9	10.0	129	145
23	10.0	11.2	145	162

The above values are our recommendation at 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 increased at cold temperatures and decreased at hot temperatures. For example, at 0° C it is recommended to open the rebound by 6 clicks compared to the values given above.

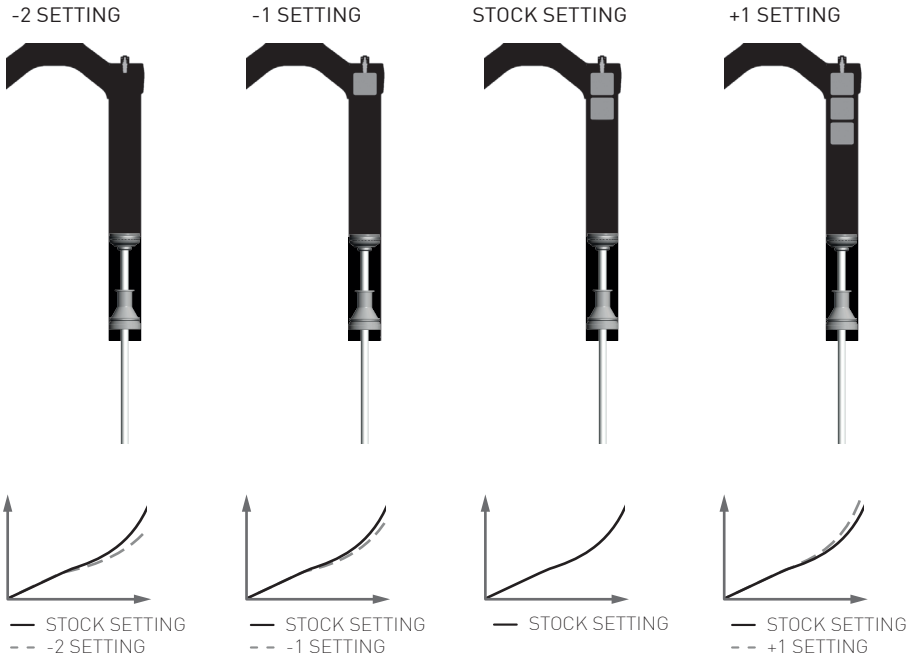
5. TUNING

5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

The APT system allows the progression of the suspension curve to be adapted by easily adding or taking away one or more volume spacers in the fork's air chamber.

The fork is supplied with two volume spacers fitted. For personal adjustment, a further volume spacer is included in the supplied package.

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



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 behaviour.

The “**stock setting**” offers a more progressive suspension curve for sporty riders looking for direct riding behaviour.

The “**+1 setting**” offers a progressive suspension curve for aggressive riders looking for very direct riding behaviour.

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.

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 23).
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. MAINTENANCE AND CARE

Task	Interval
Full service completed by a DT Swiss Service Center	Annually or after 200 operating hours
Small service (if necessary completed by a DT Swiss Service Center) see technical manual at www.dtswiss.com	50 operating hours more frequently under extreme operating conditions!
Check the fork for damage and cracks If there is any damage apparent, contact the DT Swiss Service Center	Before and after each ride and after a crash
Check that the fork is correctly fastened	Before each ride
Check that the brake cable is securely seated	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 wipers. Do not use high pressure cleaners or aggressive cleaning agents!	After each ride

Aluminium is subject to a slow but steady fatigue of the material. Even statically uncritical loads can lead to deformation or fracture of a component after fatigue of the material. In order to counteract this fatigue, we recommend that the upper unit of the suspension fork be replaced by a DT Swiss Service Center after 3 years in case of very heavy use, such as above-average frequent use of the fork under high load.

7.1 DISPOSAL AND ENVIRONMENTAL PROTECTION

The legal provisions concerning disposal apply. Essentially, waste of all kinds must be avoided or recycled. Any waste, cleaning products or liquids of any kind must be disposed of in an environmentally responsible manner.

8. WARRANTY (EUROPE)

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, la maintenance et l'entretien de la fourche suspendue, ainsi que les conditions de garantie.

Pour toute information et activité supplémentaires, veuillez consulter www.dtswiss.com.

Le manuel doit avoir été lu et compris par l'utilisateur avant l'utilisation. Les autres utilisateurs doivent également être informés des prescriptions ci-dessous. 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 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 PRÉCONISÉE ET POIDS TOTAL MAXIMAL

Le domaine d'utilisation des produits DT Swiss est divisé en cinq catégories, de l'utilisation sur route goudronnée jusqu'à l'engagement en descente ou Freeride. Les produits DT Swiss doivent uniquement être utilisés en adéquation avec leur catégorie. L'utilisateur engage sa propre responsabilité en cas contraire.

Diamètre de la roue	Débattement	Poids maximal du système*	Domaine d'utilisation (Type de vélo et Catégorie ASTM)
27,5"	130 - 160 mm	120 kg	ASTM Catégorie 4 (Description de la catégorie, voir ci-dessous) VAE
29"			
27,5"	130 - 160 mm	130 kg	ASTM Catégorie 4 (Description de la catégorie, voir ci-dessous) VTT (pas de VAE)
29"			

*Le poids total maximal est l'addition du poids du cycliste, de celui du vélo, de celui des équipements et des bagages.



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 de la conception légère des composants, cette utilisation peut également endommager le matériel en cas d'erreurs de pilotage, 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 qu'à l'utilisation sur des terrains très accidentés avec des sauts / marches jusqu'à une hauteur d'environ 120 cm et des vitesses allant 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 charges 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 supérieures à 40 km/h par des utilisateurs ayant une excellente 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 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

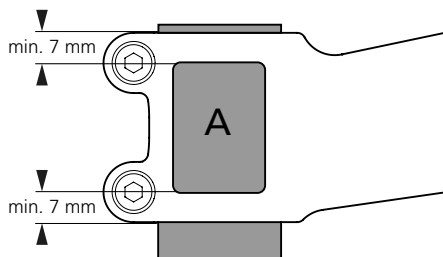
1. Serrer le pivot dans un guide de sciage, puis le raccourcir avec une scie à main.
2. Ébavurer avec précaution les arêtes intérieures et extérieures de découpe du pivot avec du papier émeri.

3.2 MONTAGE DE LA FOURCHE SUSPENDUE SUR 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.

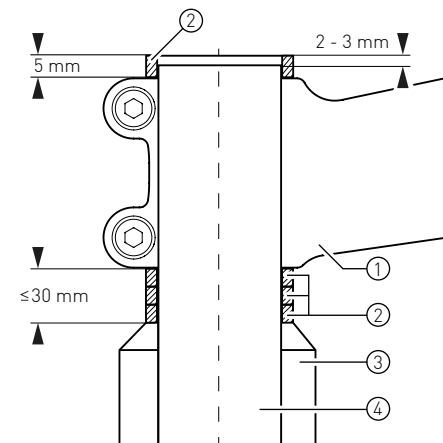
9. Placer des entretoises (2) présentant une hauteur minimum de 5 mm sur la potence (1).

10. S'assurer que les entretoises dépassent de 2 à 3 mm du pivot de la fourche.

11. Régler le jeu de direction conformément aux instructions du fabricant.

12. Serrer les vis de fixation de la potence avec le couple prescrit par le fabricant.

13. Contrôler si la fourche suspendue est correctement montée.



3.3 MONTAGE DE LA ROUE

1. Nettoyer et graisser légèrement l'axe traversant (RWS). Le pas de vis de l'axe RWS ainsi que le pas de vis dans la patte de la fourche doivent être dégraissés.
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. Glisser le RWS dans la patte de fourche et le moyeu.

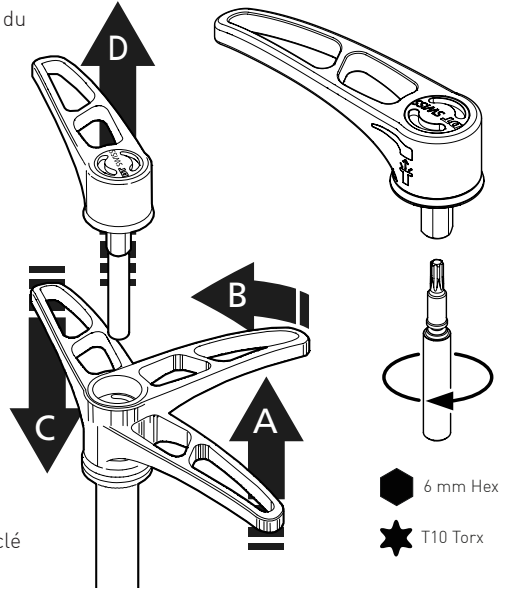
MONTER LE RWS :

En cas de besoin, il est possible retirer le levier du RWS (D). Dans le levier est intégré un outil de réglage (Torx T10) à l'aide duquel il est possible d'enlever le couvercle des éléments de réglage supérieurs et de faire varier la position de la vis de réglage de la compression et de la détente.

ATTENTION: Le levier doit toujours être inséré complètement dans l'axe, il pourrait sinon se séparer de l'axe et être perdu.

L'outil Torx T10 doit toujours être vissé complètement, il pourrait sinon se desserrer et être perdu.

1. Tourner le RWS dans le sens des aiguilles d'une montre et le serrer le plus fort possible à la main (15 Nm min. / 20 Nm max.).
2. Pour vérifier si le couple de serrage est correct, retirer le levier (D) et serrer le RWS à 15 Nm min. / 20 Nm max. avec une clé dynamométrique.
3. Insérer le levier du RWS, soulever celui-ci (A), le tourner dans la position voulue (B) et le relâcher (C).
4. Contrôler si la roue est bien fixée dans la fourche suspendue.



OUVRIR LE RWS :

1. Insérer le levier du RWS, puis le faire tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit possible de le retirer de la patte de fourche.

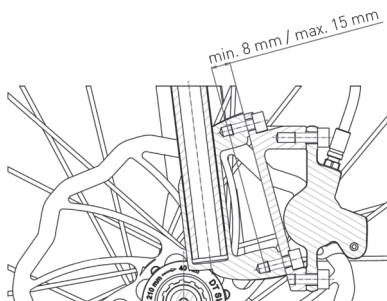
CONTRÔLE AVANT CHAQUE TRAJET

Avant chaque trajet, vérifier si la roue est solidement fixée à la fourche. S'assurer que le RWS est serré à un couple d'au moins 15 Nm.

3.4 MONTAGE DU FREIN

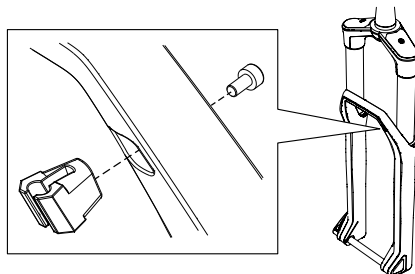
La fourche suspendue dispose d'un étrier de frein PM 7". Si l'étrier de frein est monté sans adaptateur sur la fourche suspendue, il est possible d'utiliser un disque de frein de Ø 180 mm. Avec un adaptateur adapté, le disque de frein utilisé ne doit pas dépasser Ø 203 mm. Les disques de frein d'un diamètre supérieur à 203 mm ne doivent pas être utilisés.

1. S'assurer que la longueur de 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. Contrôler le libre fonctionnement de tous les composants.



3.5 MONTAGE DU SUPPORT DE DURIT DE FREIN

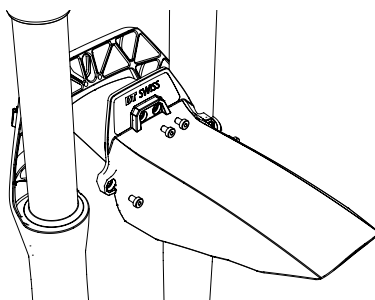
1. Clipper le support de durit de frein sur la durit.
2. Insérer le support de durit de frein dans le trou prévu à cet effet dans les fourreaux.
3. Insérer la vis par l'arrière à travers les fourreaux et la serrer avec un couple de 1 Nm.
4. S'assurer que la durit de frein ne touche pas le té durant l'utilisation de la fourche et ne gêne pas le bon fonctionnement des autres composants.



3.6 MONTAGE DU PARE-BOUE

1. Placer le pare-boue à l'arrière du té de la fourche.
2. Serrer les quatre vis de fixation avec un couple de serrage de 1,5 Nm.

ATTENTION : En aucun cas, le couple de serrage des vis de fixation ne doit être dépassé ! Un couple de serrage trop élevé peut détériorer les filetages de la fourche suspendue les rendant ainsi irrécupérables !



3.7 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 le pneu à la pression maximale autorisée. Il convient de respecter la pression maximale minimum fixée par la jante ou le pneu.
 - Purger entièrement l'air de la fourche suspendue.
 - Comprimer entièrement la fourche suspendue.
 - 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. Adapter la pression d'air dans la fourche suspendue et dans le pneu à 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 ne doit pas gêner le fonctionnement d'autres éléments, mais son propre fonctionnement ne doit pas non plus être entravé !
5. Contrôler le fonctionnement de la fourche suspendue.
6. En cas de problème ou de dysfonctionnement, adressez-vous à votre revendeur ou au service après-vente DT Swiss.

4. RÉGLAGE

En plus des informations présentées ici, vous trouverez des conseils utiles et des vidéos sur le réglage de la fourche à suspension sur www.setupguide.dtswiss.com/fr

Scannez le code QR avec votre téléphone portable pour être directement transféré vers le site web de DT Swiss.



4.1 ADAPTER LA PRESSION DE L'AIR

Les valeurs recommandées ici sont fournies uniquement à titre indicatif. La pression de l'air doit être adaptée en fonction des préférences personnelles du cycliste.

VÉLOS SANS ASSISTANCE ÉLECTRIQUE:

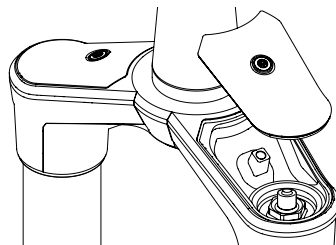
Poids du cycliste (Cycliste et son équipement)		Débattement							
		130 mm		140 mm		150 mm		160 mm	
kg	lbs	bar	psi	bar	psi	bar	psi	bar	psi
40	88	2,9	41,9	2,6	37,9	2,4	35,5	2,3	32,8
45	99	3,3	48,0	3,0	43,6	2,8	40,9	2,6	37,9
50	110	3,7	54,1	3,4	49,3	3,2	46,3	3,0	43,0
55	121	4,2	60,2	3,8	55,1	3,6	51,6	3,3	48,1
60	132	4,6	66,3	4,2	60,8	3,9	57,0	3,7	53,2
65	143	5,0	72,5	4,6	66,5	4,3	62,4	4,0	58,3
70	154	5,4	78,6	5,0	72,3	4,7	67,8	4,4	63,4
75	165	5,8	84,7	5,4	78,0	5,0	73,1	4,7	68,5
80	176	6,3	90,8	5,8	83,7	5,4	78,5	5,1	73,6
85	187	6,7	96,9	6,2	89,5	5,8	83,9	5,4	78,7
90	198	7,1	103,1	6,6	95,2	6,2	89,2	5,8	83,8
95	210	7,5	109,2	7,0	100,9	6,5	94,6	6,1	88,9
100	220	7,9	115,3	7,4	106,7	6,9	100,0	6,5	94,0
105	232	8,4	121,4	7,8	112,4	7,3	105,3	6,8	99,1
110	245	8,8	127,5	8,1	118,1	7,6	110,7	7,2	104,2
pression d'air max:		12,8	186	12,1	175	11,3	164	10,6	153

VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE:

Poids du cycliste (Cycliste et son équipement)		Débattement							
		130 mm		140 mm		150 mm		160 mm	
kg	lbs	bar	psi	bar	psi	bar	psi	bar	psi
40	88	3,7	54,1	3,4	49,3	3,2	46,3	3,0	43,0
45	99	4,2	60,2	3,8	55,1	3,6	51,6	3,3	48,1
50	110	4,6	66,3	4,2	60,8	3,9	57,0	3,7	53,2
55	121	5,0	72,5	4,6	66,5	4,3	62,4	4,0	58,3
60	132	5,4	78,6	5,0	72,3	4,7	67,8	4,4	63,4
65	143	5,8	84,7	5,4	78,0	5,0	73,1	4,7	68,5
70	154	6,3	90,8	5,8	83,7	5,4	78,5	5,1	73,6
75	165	6,7	96,9	6,2	89,5	5,8	83,9	5,4	78,7
80	176	7,1	103,1	6,6	95,2	6,2	89,2	5,8	83,8
85	187	7,5	109,2	7,0	100,9	6,5	94,6	6,1	88,9
90	198	7,9	115,3	7,4	106,7	6,9	100,0	6,5	94,0
95	210	8,4	121,4	7,8	112,4	7,3	105,3	6,8	99,1
100	220	8,8	127,5	8,1	118,1	7,6	110,7	7,2	104,2
105	232	9,2	133,7	8,5	123,9	8,0	116,1	7,5	109,3
110	245	9,6	139,8	8,9	129,6	8,4	121,4	non autorisé	
pression d'air max:		12,8	186	12,1	175	11,3	164	10,6	153

AUGMENTER LA PRESSION DE L'AIR

1. Régler la fourche suspendue en mode « OPEN » (voir « 4.2 RÉGLAGE DU MODE DE DÉPLACEMENT » en page 39).
2. Dévisser le cache côté ressort de la fourche suspendue à l'aide de l'outil de réglage (Torx T10) qui se trouve dans le levier du RWS.
3. Dévisser le bouchon de la valve.
4. 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 !
5. 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.
6. Répéter les étapes 4 et 5 jusqu'à ce que la pression souhaitée, après compression, s'affiche sur la pompe pour amortisseur.
7. Dévisser la pompe pour amortisseur et visser le bouchon de la valve sur la valve.
8. Mettre en place le cache, puis serrer à la main (max. 0,2 Nm) la vis de fixation à l'aide de l'outil de réglage (Torx T10).



DIMINUER LA PRESSION D'AIR

1. Régler la fourche suspendue en mode « OPEN » (voir « 4.2 RÉGLAGE DU MODE DE DÉPLACEMENT » en page 39).
2. Dévisser le cache côté air comprimé de la fourche suspendue à l'aide de l'outil de réglage (Torx T10) qui se trouve dans le levier du RWS.
3. Dévisser le bouchon de la valve.
4. Appuyer **LENTEMENT** sur l'embout de la valve avec le derrière 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.
5. 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 compresseur après la compression ne change plus que les deux chambres d'air sont équilibrées.
6. Répéter les étapes 4 et 5 jusqu'à ce que la pression souhaitée, après compression, s'affiche sur la pompe pour amortisseur.
7. Dévisser la pompe pour amortisseur et visser le bouchon de la valve sur la valve.
8. Mettre en place le cache, puis serrer à la main (max. 0,2 Nm) la vis de fixation à l'aide de l'outil de réglage (Torx T10).

4.2 RÉGLAGE DU MODE DE DÉPLACEMENT

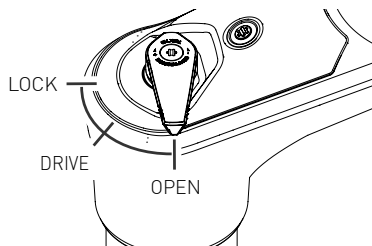
Le mode de déplacement sélectionné définit la vitesse de plongée de la fourche suspendue et peut se régler sur trois positions à l'aide du levier au niveau de la fourche suspendue.

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 est placé sur la position intermédiaire, la compression est partiellement fermée. Ce qui rend la fourche suspendue nettement plus rigide et nécessite un pédalage efficace dans des situations ne faisant pas appel aux performances de la fourche suspendue (des montées sur route ou randonnées, trajets faciles sur terrain plat).



LOCK:

Si le levier au niveau de la fourche suspendue est placé sur la position « LOCK », le flux hydraulique est bloqué. Une valve de surpression laisse échapper du flux hydraulique en cas de secousse importante et empêche ainsi une détérioration de la fourche suspendue.

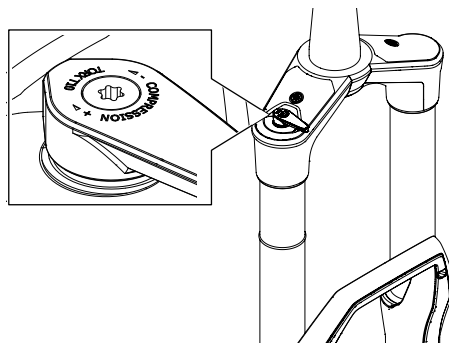
Vous trouverez les instructions de réglage par le levier remote de la fourche à suspension et d'assemblage des éléments de commande dans le Manuel Technique de la fourche, disponible sur www.dtswiss.com.

4.3 RÉGLAGE DE LA COMPRESSION

Afin de répondre aux exigences de tous les cyclistes, la compression à faible vitesse se règle en mode « OPEN ». L'outil de réglage (Torx T10) intégré dans le levier du RWS doit être utilisé pour tourner le dispositif de réglage de l'étagé de compression.

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.

Afin d'exploiter tout le potentiel de la fourche suspendue, nous recommandons, indépendamment du vélo et du poids du cycliste, de rouler avec la compression en position entièrement ouverte. Si on souhaite réduire la sensibilité de la réaction, il est possible d'augmenter la compression graduellement.

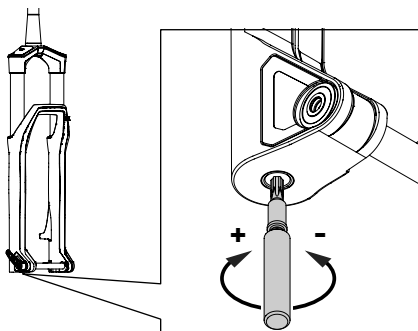


4.4 RÉGLAGE DE LA DÉTENTE

La détente régle la vitesse de remontée de la fourche suspendue et peut se régler en faisant pivoter le dispositif de réglage de la détente.

L'outil de réglage (Torx T10) intégré dans le levier du RWS doit être utilisé pour tourner le dispositif de réglage du détente.

- Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour un amortissement en détente accru (= vitesse de remontée de la fourche suspendue plus lente).
- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour un amortissement en détente moindre (= vitesse de remontée de la fourche suspendue plus rapide).



Si l'amortissement en détente est trop faible, la roue avant revient trop rapidement. Une détente au réglage trop faible se traduit par l'oscillation du cadre en roulant.

Si l'amortissement en détente est trop important, 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 du mouvement de remontée pour répondre aux exigences du terrain. Dans le cas des descentes escarpées rapides, une détente moindre doit être choisie (= 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 réglée (voir « 4.1 ADAPTER LA PRESSION DE L'AIR » en page 37 en page 38):

Clics de détente (à partir de la position entièrement ouverte)	Pression [bar]		Pression [psi]	
	de	à	de	à
10	2.1	2.2	31	32
11	2.2	2.4	32	34
12	2.4	2.6	34	38
13	2.6	3.0	38	43
14	3.0	3.4	43	50
15	3.4	4.0	50	57
16	4.0	4.6	57	67
17	4.6	5.3	67	77
18	5.3	6.1	77	88
19	6.1	6.9	88	101
20	6.9	7.9	101	114
21	7.9	8.9	114	129
22	8.9	10.0	129	145
23	10.0	11.2	145	162

Les valeurs ci-dessus sont nos recommandations pour une température ambiante d'environ 25° C. La viscosité de l'huile change avec la température et l'ajustement de l'amortissement en rebond devrait être ajusté en conséquence. Si la température ambiante est basse, le rebond devrait être ouvert, si les températures sont hautes, il devrait être fermé. Par exemple, pour une température ambiante de 0° C nous conseillons d'ouvrir le rebond de 6 clics par rapport à votre réglage initial.

5. TUNING

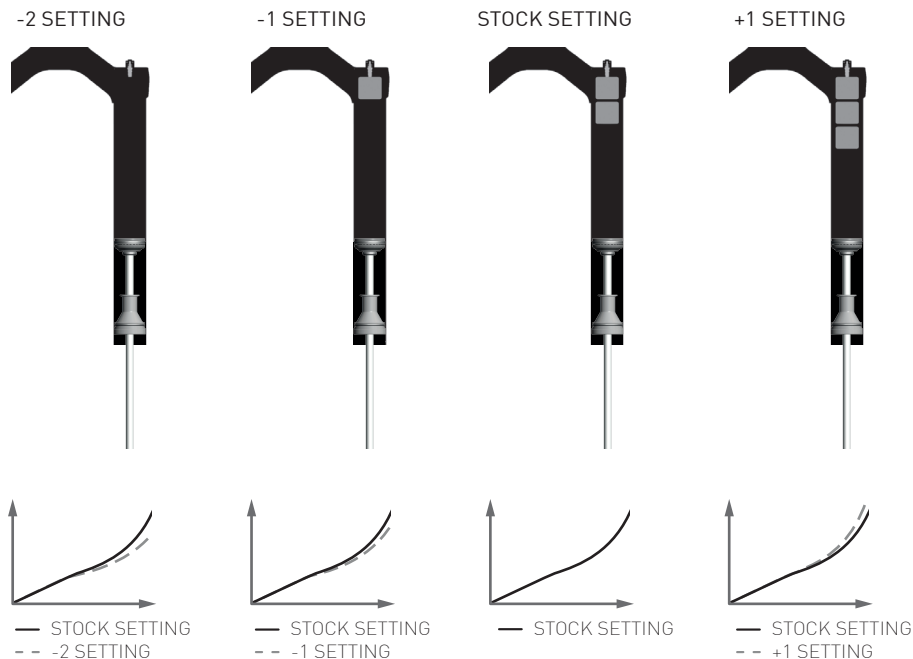
5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

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 aventureux en quête de sensations fortes.

6. MANIPULATION

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. Respecter les points suivants :

- Diminuer la pression d'air.
- Nettoyer la fourche suspendue et les éléments de commande.

6.3 REMISE EN SERVICE APRÈS UNE LONGUE IMMOBILISATION

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 » en page 37).
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

Activité	Intervalle
Grande révision par un centre SAV DT Swiss	Tous les ans ou au bout de 200 heures de service
Petite révision (en cas de besoin par un centre SAV DT Swiss) voir manuel technique sur le site www.dtswiss.com	50 heures de service plus fréquemment dans des conditions d'utilisation extrêmes !
Contrôler l'absence de dommages et fissures sur la fourche suspendue. En cas de dommages, contacter le centre SAV DT Swiss.	Avant et après chaque utilisation et après une chute
Contrôler la conformité de la fixation	Avant chaque utilisation
Contrôler la fixation de la conduite de frein	Avant chaque utilisation
Contrôler le 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

L'aluminium est un matériau qui se fatigue de façon lente mais constante. Une pièce fatiguée peut se déformer, voir casser sous l'impact de contraintes qui pourraient paraître non critiques. Pour contrer aux effets de cette fatigue du matériau, nous conseillons aux personnes utilisant leur fourche à une fréquence supérieure à la moyenne et avec des contraintes élevées de faire changer leur ensemble té/pivot par un centre SAV DT Swiss tous les 3 ans.

7.1 ÉLIMINATION ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les directives légales relatives à l'élimination des déchets trouvent leur pleine application. De manière générale, il convient d'éviter les déchets de tout type ou de les acheminer au recyclage. Les déchets qui surviennent, les produits nettoyants et les liquides de tout genre doivent être éliminés de manière écocpatible.

8. GARANTIE (EUROPE)

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

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

1. INFORMACJE OGÓLNE

Niniejsza instrukcja jest przeznaczona dla użytkownika. 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 amortyzatora wymagają podstawowej wiedzy z zakresu 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 maksymalnym ugięciu widelca błotnik nie może stykać się z dolną rurą!
 - Przy maksymalnym ugięciu widelca opony nie mogą stykać się z błotnikiem lub widelcem!
- Serwis oraz prace konserwacyjne powinien wykonywać przeszkolony specjalista.
- 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.
- 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 ZGODNE Z PRZEZNACZENIEM ORAZ MAKSYMALNA MASA SYSTEMOWA

Zakres zastosowania komponentów marki DT Swiss jest podzielony na pięć kategorii – od jazdy na utwardzonych drogach po trasy downhill i freeride. Produkty marki DT Swiss można używać wyłącznie w ramach danej kategorii (lub niższej). W przeciwnym razie użytkownik przejmuje na siebie odpowiedzialność za powstałe szkody.

Wielkość koła	Skok	Maks. masa systemowa*	Zastosowanie (typ roweru i klasyfikacja ASTM)
27,5"	130–160 mm	120 kg	Klasyfikacja ASTM 4 (opis klasyfikacji poniżej): rower elektryczny
29"			
27,5"	130–160 mm	130 kg	Klasyfikacja ASTM 4 (opis klasyfikacji poniżej): rower górski (nie elektryczny)
29"			

* Maksymalna masa systemowa obejmuje masę rowerzysty, roweru, akcesoria i ekwipunek.



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.

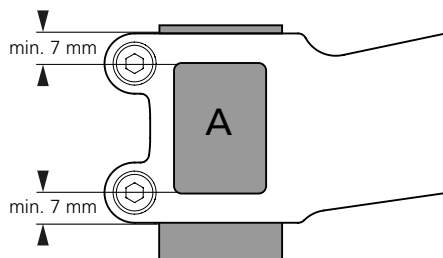
- Należy upewnić się, że żaden z elementów takich jakich piasta, oś thru axle lub inne komponenty nie mają ostrych krawędzi.

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 kotnierza 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 imaks. 30 mm wysokości na rurę sterową (4).

8. Nałożyć (1) mostek na rurę sterową.

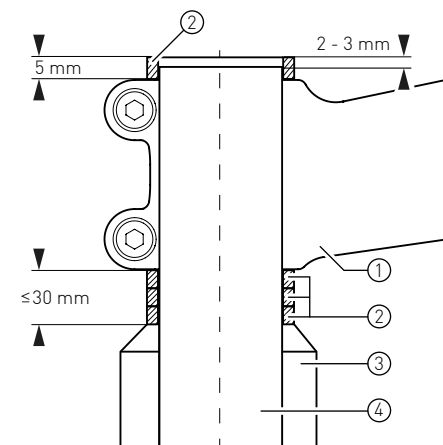
9. Nałożyć na mostek (1) podkładki dystansowe (2) o wysokości montażu min. 5 mm.

10. Należy dopilnować, aby podkładki wystawały od 2 do 3 mm nad rurą sterową.

11. Wyregulować luzy sterów zgodnie z informacjami podanymi przez producenta.

12. Dokręcić śruby mocujące mostek zgodnie z siłą dokręcenia podaną przez producenta.

13. Należy dokładnie sprawdzić poprawność montażu widelca.



3.3 MONTAŻ KOŁA

1. Wyczyścić i lekko nasmaruj oś thru axle (RWS). Gwint osi RWS oraz gwint mocowania widelca powinny pozostać czyste.
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 koto w haku widelca.
4. Wsunąć oś RWS przez mocowanie widelca i piastę.

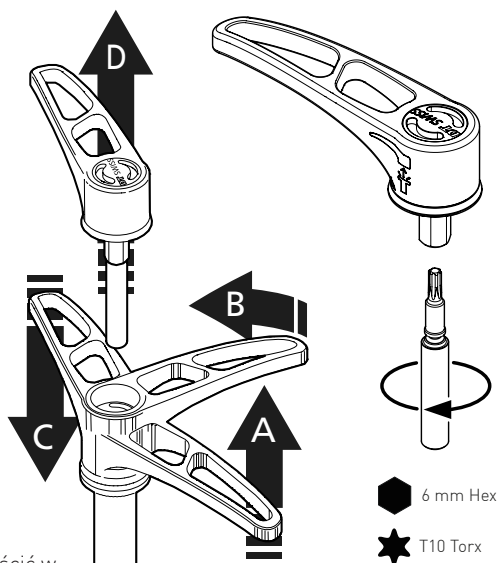
MONTAŻ OSI RWS:

W razie potrzeby można zdjąć dźwignię osi RWS (D). Z dźwignią zintegrowane zostało narzędzie nastawcze (Torx T10), za pomocą którego można zdjąć ostony sterowania i wyregulować tłumienie kompresji oraz odbicia.

UWAGA: każdorazowo upewnij się, że dźwignia jest prawidłowo zamontowana, inaczej może się poluzować i zgubić.

Należy pamiętać, aby po użyciu Torx T10 został zawsze dokładnie wkręcony na swoje miejsce.

1. Przekręcić oś RWS zgodnie z ruchem wskazówek zegara i dokręcić ręcznie (min. 15 Nm, maks. 20 Nm).
2. Aby sprawdzić poprawność sity dokręcenia należy wyciągnąć dźwignię (D) i dokręcić RWS kluczem dynamometrycznym z siłą min. 15 Nm i maks. 20 Nm.
3. Włożyć dźwignię RWS, podnieść ją (A), umieścić w pożądanej pozycji (B) a następnie opuścić (C).
4. Należy sprawdzić, czy koto zostało bezpiecznie zamocowane w widelcu.



OTWIERANIE RWS

1. Włożyć dźwignię RWS i kręcić w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do momentu wyciągnięcia osi RWS z widelca.

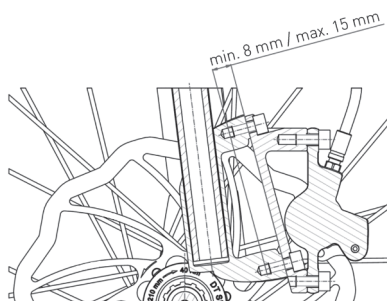
SPRAWDZANIE PRZED KAŻDĄ JAZDĄ

Przed każdą jazdą należy upewnić się, czy koto zostało bezpiecznie zamocowane w widelcu. Dodatkowo należy upewnić się, czy dźwignia RWS została dokręcona z siłą co najmniej 15 Nm.

3.4 MONTAŻ HAMULCA

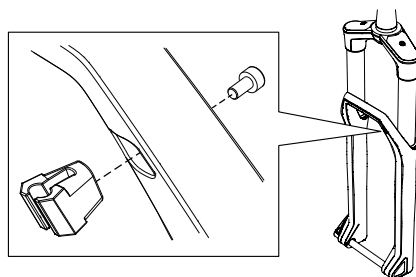
Widelce posiada mocowanie zacisku hamulca typu PM 7". Jeżeli na widelcu zostanie zamontowany zacisk bez adaptera, można użyć tarczy hamulcowej o średnicy 180 mm. Przy użyciu odpowiedniego adaptera maksymalna średnica tarczy hamulcowej to 203 mm. Nie należy używać tarcz hamulcowych o średnicy większej niż 203 mm!

1. Należy upewnić się, że długość gwintu śrub mocujących zacisk lub adapter wynosi min. 8 mm i maks. 15 mm (patrz rysunek obok).
2. Hamulec należy zamontować zgodnie z zaleceniami podanymi przez producenta.
3. Sprawdzić płynność działania wszystkich części.



3.5 MONTAŻ UCHWYTU PRZEWODU HAMULCOWEGO

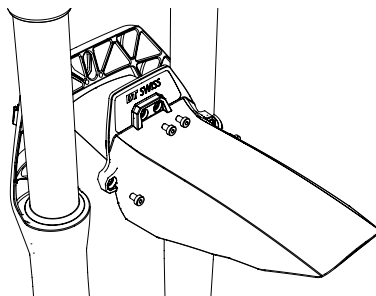
1. Wpiąć przewód hamulcowy w uchwyt przewodu hamulcowego.
2. Umieścić uchwyt przewodu hamulcowego z wpiętym przewodem hamulcowym w otwór montażowy w koronie widelca.
3. Wprowadzić śrubę od tyłu do korony widelca, wkręcić ją w uchwyt przewodu hamulcowego i dokręcić z siłą 1 Nm.
4. Należy upewnić się, 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 KONTROLA AMORTYZATORA

1. Sprawdzić, czy widelec i koto zostały zamontowane z wyeliminowaniem potencjalnego luzu.
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.
 - Wypuścić powietrze z widelca (patrz. „4.1 Ustawienie ciśnienia powietrza” na stronie 51).
 - Umieścić widelec w pozycji maksymalnego ugięcia.
 - Przy maksymalnym ugięciu widelca przestrzeń pomiędzy oponą a widelcem (lub błotnikiem) nie może być mniejsza niż 6 mm.
3. Ciśnienie powietrza w widelcu i oponie należy dostosować do własnych preferencji (patrz. „Zwiększenie ciśnienia powietrza” na stronie 52).
4. Sprawdzić płynność działania widelca poprzez kilkukrotne kręcenie widelcem w obie strony. Widelec oraz błotnik nie mogą kolidować z innymi częściami roweru ani wpływać na ich działanie!
5. Sprawdzić prawidłowe działanie funkcji widelca.
6. W razie stwierdzenia nieprawidłowego działania sprzętu należy skontaktować się ze sprzedawcą lub centrum serwisowym DT Swiss.

4. USTAWIENIA

Dodatkowe przydatne informacje i filmy na temat ustawienia widelca dostępne są na stronie www.setupguide.dtswiss.com.

Po zeskanowaniu telefonem komórkowym znajdującego się obok kodu QR, zostaniemy bezpośrednio przekierowani na stronę DT Swiss.



4.1 USTAWIENIE CIŚNIENIA POWIETRZA

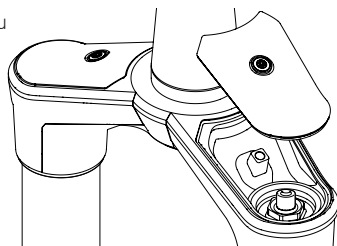
Poniżej rekomendowane wartości są jedynie wskazówką dla użytkownika. Ciśnienie powietrza powinno być ustawione zgodnie z osobistymi preferencjami.

MTB: Masa rowerzysty (z wyposażeniem)		Skok							
		130 mm		140 mm		150 mm		160 mm	
kg	lbs	bar	psi	bar	psi	bar	psi	bar	psi
40	88	2,9	41,9	2,6	37,9	2,4	35,5	2,3	32,8
45	99	3,3	48,0	3,0	43,6	2,8	40,9	2,6	37,9
50	110	3,7	54,1	3,4	49,3	3,2	46,3	3,0	43,0
55	121	4,2	60,2	3,8	55,1	3,6	51,6	3,3	48,1
60	132	4,6	66,3	4,2	60,8	3,9	57,0	3,7	53,2
65	143	5,0	72,5	4,6	66,5	4,3	62,4	4,0	58,3
70	154	5,4	78,6	5,0	72,3	4,7	67,8	4,4	63,4
75	165	5,8	84,7	5,4	78,0	5,0	73,1	4,7	68,5
80	176	6,3	90,8	5,8	83,7	5,4	78,5	5,1	73,6
85	187	6,7	96,9	6,2	89,5	5,8	83,9	5,4	78,7
90	198	7,1	103,1	6,6	95,2	6,2	89,2	5,8	83,8
95	210	7,5	109,2	7,0	100,9	6,5	94,6	6,1	88,9
100	220	7,9	115,3	7,4	106,7	6,9	100,0	6,5	94,0
105	232	8,4	121,4	7,8	112,4	7,3	105,3	6,8	99,1
110	245	8,8	127,5	8,1	118,1	7,6	110,7	7,2	104,2
Maks. wartość ciśnienia powietrza:		12,8	186	12,1	175	11,3	164	10,6	153

Rower elektryczny MTB: Masa rowerzysty (z wyposażeniem)		Skok							
		130 mm		140 mm		150 mm		160 mm	
kg	lbs	bar	psi	bar	psi	bar	psi	bar	psi
40	88	3,7	54,1	3,4	49,3	3,2	46,3	3,0	43,0
45	99	4,2	60,2	3,8	55,1	3,6	51,6	3,3	48,1
50	110	4,6	66,3	4,2	60,8	3,9	57,0	3,7	53,2
55	121	5,0	72,5	4,6	66,5	4,3	62,4	4,0	58,3
60	132	5,4	78,6	5,0	72,3	4,7	67,8	4,4	63,4
65	143	5,8	84,7	5,4	78,0	5,0	73,1	4,7	68,5
70	154	6,3	90,8	5,8	83,7	5,4	78,5	5,1	73,6
75	165	6,7	96,9	6,2	89,5	5,8	83,9	5,4	78,7
80	176	7,1	103,1	6,6	95,2	6,2	89,2	5,8	83,8
85	187	7,5	109,2	7,0	100,9	6,5	94,6	6,1	88,9
90	198	7,9	115,3	7,4	106,7	6,9	100,0	6,5	94,0
95	210	8,4	121,4	7,8	112,4	7,3	105,3	6,8	99,1
100	220	8,8	127,5	8,1	118,1	7,6	110,7	7,2	104,2
105	232	9,2	133,7	8,5	123,9	8,0	116,1	7,5	109,3
110	245	9,6	139,8	8,9	129,6	8,4	121,4	niezgodzone	
Maks. wartość ciśnienia powietrza:		12,8	186	12,1	175	11,3	164	10,6	153

ZWIĘKSZENIE CIŚNIENIA POWIETRZA

1. Ustawić widelec w trybie „OPEN” (patrz „4.2 Ustawienie trybu jazdy” na stronie 53).
2. Odkręcić ostonę znajdującą się na lewej goleni za pomocą narzędzia konfiguracji Torx T10.
3. Odkręcić nakrętkę wentyla.
4. Przykręcić pompkę do amortyzatora i napompować go do preferowanej wartości ciśnienia.
Należy przestrzegać wskazówek producenta pompki!
 - 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.
5. Wyrównanie obu komór powietrza następuje wtedy, gdy wyświetlana wartość ciśnienia na pompce nie zmienia się po ugięciu amortyzatora.
6. Powtarzać kroki 4 i 5 do momentu wyświetlenia na pompce preferowanego ciśnienia po ugięciu amortyzatora.
7. Odkręcić pompkę i przykręcić nakrętkę wentyla.
8. Założyć ostonę i ręcznie dokręcić śrubę mocującą (maks. 0.2 Nm) za pomocą narzędzia konfiguracji (Torx T10).



REDUKCJA CIŚNIENIA POWIETRZA

1. Ustawić widelec w trybie „OPEN” (patrz „USTAWIANIE TRYBU JAZDY” na stronie 12).
2. Odkręcić ostonę znajdującą się na lewej goleni za pomocą narzędzia konfiguracji Torx T10.
3. Odkręcić nakrętkę wentyla.
4. Tyłem nakrętki **POWOLI** wcisnąć wkład wentyla.
lub
przykręcić pompkę do amortyzatora i zmniejszyć ciśnienie poprzez **POWOLNE** wciskanie zaworu spustowego.
5. 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.
6. Powtarzać kroki 4 i 5 do momentu wyświetlenia na pompce preferowanego ciśnienia po ugięciu amortyzatora.
7. Odkręcić pompkę i przykręcić nakrętkę wentyla.
8. Założyć ostonę i ręcznie dokręcić śrubę mocującą (maks. 0.2 Nm) za pomocą narzędzia konfiguracji (Torx T10).

4.2 USTAWIENIE TRYBU JAZDY

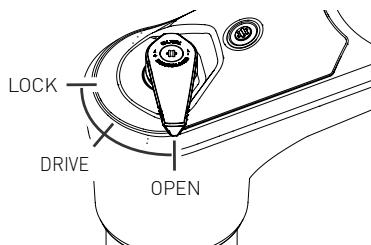
Wybrany tryb jazdy definiuje prędkość kompresji widelca. Istnieją trzy możliwości, które można ustawić za pomocą dźwigni znajdującej się na goleni amortyzatora.

OPEN:

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

DRIVE:

Przełączenie dźwigni sterowania na goleni amortyzatora 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 widelca (podjazdy po drogach lub łatwych szlakach, jazda po równym terenie).



LOCK:

Przełączenie dźwigni sterowania na goleni amortyzatora do pozycji „LOCK”, powoduje zamknięcie przepływu oleju. W przypadku silnych uderzeń zawór bezpieczeństwa „blow-off” otwiera dopływ oleju i zapobiega uszkodzeniu widelca.

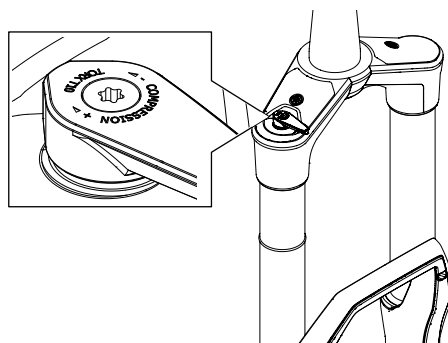
Zasady obsługi amortyzatora przy użyciu manetki zdalnego sterowania oraz konserwację elementów sterowania można znaleźć w zakładce Technica Manual widelca na stronie internetowej www.dtswiss.com.

4.3 USTAWIENIE TŁUMIENIA KOMPRESJI

Aby sprostać wymaganiom wszystkich rowerzystów kompresję low speed można ustawić w trybie „OPEN”. Aby przekręcić regulator kompresji należy użyć znajdującego się w dźwigni RWS zintegrowanego wkrętaka (Torx T10).

W przypadku całkowicie otwartej kompresji (regulator kompresji przekręcony przeciwnie do ruchu wskazówek zegara do końca) widelec jest bardzo czuły i zapewnia komfort podczas jazdy.

Aby wykorzystać maksymalny potencjał widelca zalecamy jazdę z w pełni otwartą kompresją, niezależnie od masy rowerzysty i roweru. Jeśli użytkownik preferuje mniej czułą reakcję podczas jazdy, można stopniowo zwiększać kompresję.

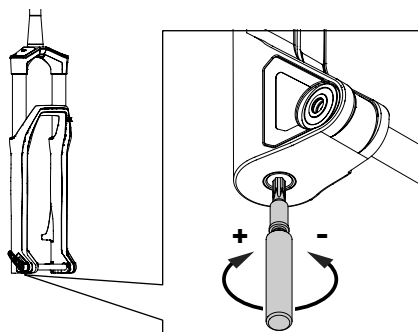


4.4 USTAWIENIE TŁUMIENIA ODBICIA

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

Aby przekręcić pokrętło kompresji należy użyć znajdującego się w dźwigni RWS narzędzia konfiguracji Torx T10).

- Przekręcając regulator zgodnie z ruchem wskazówek zegara można zwiększyć tłumienie odbicia (= niższa prędkość odbicia).
- Przekręcając regulator przeciwnie do ruchu wskazówek zegara można zmniejszyć tłumienie odbicia (= wyższa prędkość odbicia).



Jeżeli tłumienie odbicia jest zbyt słabe, przednie koło zbyt szybko powraca do pierwotnej pozycji. Zbyt słabe ustawienie tłumienia odbicia można zauważyć po występowaniu kołysania podczas jazdy.

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

Celem poprawnego ustawienia tłumienia odbicia jest uzyskanie możliwie jak najlepszej amortyzacji w momencie powrotu do pozycji pierwotnej i dopasowanej do danych warunków trasy. Przykład: Przy szybkich zjazdach z przeszkodami zaleca się wybór słabszego tłumienia odbicia umożliwiającego szybszą prędkość niż na płynniejszych zjazdach bez większych przeszkód.

Zalecamy ustawienie tłumienia odbicia dopasowane do wartości ciśnienia powietrza (patrz „4.1 Ustawienie ciśnienia powietrza” na stronie 51):

Kliknięcia odbicia (obwód łańcownicy otwarty)	Ciśnienie [bar]		Ciśnienie [psi]	
	od	do	od	do
10	2.1	2.2	31	32
11	2.2	2.4	32	34
12	2.4	2.6	34	38
13	2.6	3.0	38	43
14	3.0	3.4	43	50
15	3.4	4.0	50	57
16	4.0	4.6	57	67
17	4.6	5,3	67	77
18	5,3	6,1	77	88
19	6,1	6,9	88	101
20	6,9	7,9	101	114
21	7,9	8,9	114	129
22	8,9	10.0	129	145
23	10.0	11.2	145	162

Powyższe wartości to nasze zalecenia dla temperatury otoczenia wynoszącej ok. 25°C. Ponieważ lepkość oleju zmienia się wraz z temperaturą otoczenia, należy odpowiednio wyregulować tłumienie odbicia. Przy niskich temperaturach tłumienie odbicia powinno być otwarte, a zamknięte przy wysokich. Przykład: W temperaturze 0°C zaleca się przejście 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 widełca.

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



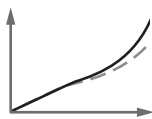
-1 SETTING



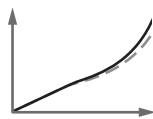
STOCK SETTING



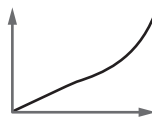
+1 SETTING



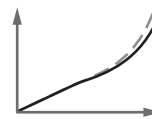
— STOCK SETTING
-- -2 SETTING



— STOCK SETTING
-- -1 SETTING



— STOCK SETTING



— STOCK SETTING
-- +1 SETTING

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

Ustawienie „-1 SETTING” zapewnia mniej wygodną krzywą zawieszenia, zalecaną dla przeciętnego użytkownika, 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 użytkowników o agresywnym stylu jazdy, poszukujących bardzo bezpośredniej dynamiki jazdy.

6. UŻYTKOWANIE

6.1 TRANSPORT

Staranny sposób transportu zapobiega uszkodzeniu widelca. Należy szczególnie 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.

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 51).
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 PIEŁĘGNACJA

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
Kontrola osadzenia przewodu hamulcowego	przed każdą jazdą
Sprawdzenie działania funkcji	przed każdą jazdą
Czyszczenie delikatną gąbką oraz dedykowanymi środkami czyszczącymi, zwłaszcza w obszarze uszczeltek. Nie należy stosować myjek wysokociśnieniowych i agresywnych środków czyszczących!	po każdej jeździe

Aluminium podlega powolnemu, ale równomiernemu zmęczeniu materiału. W przypadku zmęczenia materiału nawet niewielkie statyczne obciążenia mogą prowadzić do odkształcenia lub pęknięcia danej części. Aby przeciwdziałać procesowi zmęczenia materiału dla elementów intensywnie użytkowanych oraz pracujących pod dużym obciążeniem, zalecamy wymianę górnej części widelca po 3 latach w autoryzowanym serwisie DT Swiss.

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 zostać zutylicowane w sposób przyjazny dla środowiska.

8. GWARANCJA (EUROPA)

Warunki gwarancji dostępne są na stronie internetowej 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

FXWXXXX2019UMXXS



7 613052 159607 >