

F 132 ONE

L1DB PUSHCONTROL REMOTE LEVER

F 132 ONE BIKEPACKING ADAPTER KIT

BEDIENUNGSANLEITUNG

USER MANUAL

MANUEL D'UTILISATION

ISTRUZIONI PER L'USO

MANUAL DE INSTRUCCIONES

GEBRUIKERSHANDLEIDING

MANUAL DE INSTRUÇÕES

INSTRUKCJA OBSŁUGI

用户手册

***DT* SWISS**

DEUTSCH.....	3
ENGLISH.....	27
FRANÇAIS.....	49
ITALIANO	71
ESPAÑOL	93
NEDERLANDS.....	115
PORTUGUÊS	137
POLSKI.....	159
中文.....	181

F 132 ONE

PUSHCONTROL REMOTE LEVER

BIKEPACKING ADAPTER KIT

BEDIENUNGSANLEITUNG

***DT* SWISS**

1. ALLGEMEINES.....	5
2. SICHERHEIT.....	5
3. MONTAGE	8
4. SETUP	21
5. TÄTIGKEITEN VOR UND NACH DER FAHRT	25
6. HANDHABUNG.....	25
7. WARTUNG UND PFLEGE.....	25
8. GARANTIE	26

1. ALLGEMEINES

Dieses Handbuch richtet sich an Anwender:innen der Federgabel und deren Zubehörteile. Es beinhaltet Montage, Einstellung, Wartung und Pflege der Federgabel und deren Teile.

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

Anwender:innen müssen das Handbuch vor dem Gebrauch gelesen und verstanden haben. Auch Drittenwender:innen müssen über die nachfolgenden Bestimmungen informiert werden. Bewahre dieses Handbuch für den späteren Gebrauch auf.

2. SICHERHEIT

2.1 ALLGEMEINE SICHERHEIT



GEFAHR

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

- Die Einhaltung der nachstehenden Bestimmungen ist Voraussetzung für einen unfallfreien Einsatz und eine einwandfreie Funktion.
- Die Montage und Wartung der Federgabel setzt grundlegendes Wissen im Umgang und der Reparatur von Fahrradkomponenten voraus. Wende dich im Zweifelsfall an deinen Händler.
- Alle Schraubverbindungen der Federgabel müssen mit einem Drehmomentschlüssel gemäß den Angaben in dieser Bedienungsanleitung angezogen werden (siehe auch „[7.2 Drehmomente](#)“ auf [Seite 26](#)). Eine falsche Montage kann zu Schäden oder Funktionsausfällen führen.
- Die Federgabel darf ausschließlich entsprechend ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung eingesetzt werden (siehe Abschnitt 2.3 „Bestimmungsgemäße Verwendung und maximales Systemgewicht“ auf Seite 7). Eine von der bestimmungsgemäßen Verwendung abweichende Nutzung kann zu Funktionsstörungen, Schäden oder Sicherheitsrisiken führen. In solchen Fällen erlöschen sämtliche Gewährleistungsansprüche. DT Swiss übernimmt in diesem Fall keine Haftung für daraus resultierende Schäden.
- Die Federgabel und der Remote Hebel müssen mit allen Teilen des Fahrrads kompatibel sein (siehe „[2.2 Kompatibilität](#)“ auf [Seite 6](#)).
- 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 muss bei vollständig komprimierter Gabel zum Schutzblech oder zur Gabel 6 mm Abstand haben!
- Keines der Anbauteile darf scharfe Kanten aufweisen.
- Verwende nur originale DT Swiss Zubehör- und Ersatzteile.
- Die Federgabel darf nicht verändert oder modifiziert werden. Es dürfen keine Gewinde in den Gabelschaft geschnitten werden.
- Prüfe die Federgabel vor jeder Fahrt gemäß Kapitel „[5. Tätigkeiten vor und nach der Fahrt](#)“ auf [Seite 25](#), insbesondere den festen Sitz der Bike Packing Adapter, die korrekte Funktion der Bremse und den einwandfreien Zustand der Bremsleitung.
- Liegen Fehlfunktionen, Beschädigungen oder Anzeichen von Beschädigungen vor, darf die Federgabel nicht verwendet werden. Wende dich im Zweifelsfall an deinen Händler.

2.2 KOMPATIBILITÄT

Schnittstellen:

Bremssattelaufnahme	Flatmount 160/180 mm
Naben-Einbaumass	12 x 100 mm
Gabelschaft-Durchmesser	unten 1,5" / oben 1 1/8" (tapered)
max. Reifendimensionen	700C x 50 mm

Wichtige Hinweise zur Verwendung der Federgabel

- Keine Anhänger verwenden:
Diese Federgabel ist nicht für Fahrräder mit Anhängerbetrieb geeignet. Durch die zusätzliche Belastung können Schäden an der Gabel entstehen.
- Kein Vorderradnabenmotor:
Vorderräder mit eingebautem Nabenmotor dürfen nicht verwendet werden. Die zusätzlichen Kräfte können die Funktion und Sicherheit der Gabel beeinträchtigen.
- Lenker-Kompatibilität beachten:
Der Lenker muss für die Montage eines Remote-Hebels geeignet sein. Achte darauf, dass dein Lenker entsprechend freigegeben ist – Informationen dazu findest du beim Lenkerhersteller.
- Lenkerbreite/Vorbaulänge:
Es dürfen nur Lenker mit einer maximalen Breite von 440 mm und Vorbauten mit einer maximalen Länge von 120 mm verwendet werden.

Diese Werte stellen sicher, dass die Belastung auf die Federgabel im zulässigen Bereich bleibt. Eine falsche Kombination kann zu Schäden an der Gabel oder zu gefährlichem Fahrverhalten führen.

2.3 BESTIMMUNGSGEMÄSSE VERWENDUNG UND MAXIMALES SYSTEMGEWICHT

Der Einsatzbereich von DT Swiss Komponenten ist in fünf Kategorien aufgeteilt, welche das Fahren auf geteerten Strassen bis hin zum Einsatz im Bereich Downhill / Freeride spezifizieren. Die Komponenten dürfen ausschliesslich gemäss diesen Bestimmungen verwendet werden.

Die Federgabel ist für den Einsatz an E-Bikes (Pedelec / US Class 1, max. 32 km/h, max. 250 Watt) freigegeben. Falls die Federgabel als Bestandteil eines Komplettfahrrads erworben wurde, kann der Hersteller eine erweiterte Freigabe für zusätzliche Einsatzbereiche erteilt haben.

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

Bestimmungsgemässer Gebrauch: Kategorie 2 (Beschreibung der Kategorie, siehe folgend)



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



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



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



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



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

3. MONTAGE



GEFAHR

Unfallgefahr durch Beschädigungen durch Anbauteile mit scharfen Kanten!

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

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

3.1 GABELSCHAFT KÜRZEN UND STEUERSATZKRALLE MONTIEREN

1. Spanne den Gabelschaft in eine Sägeführung ein und kürze ihn mit einer Handsäge.
2. Entgrate die Schnittkanten des Gabelschafts innen und aussen vorsichtig mit Schleifpapier oder einer Feile.
3. Montiere die Steuersatzkralle sowie den Steuersatz und dessen Komponenten gemäss den Herstellerangaben.

3.2 MONTAGE DER BREMSE

Die Bremsleitung kann intern durch den Gabelschaft oder extern verlegt werden.

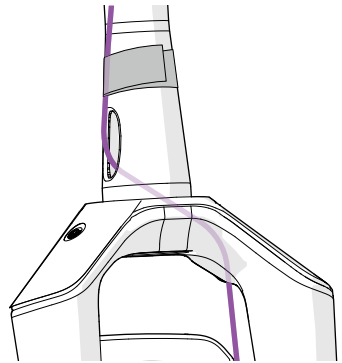


WARNUNG

Gefahr von Leitungsbeschädigung durch Reibung bei interner Zugverlegung!

Wenn die Bremsleitung nicht korrekt gesichert und verlegt ist, kann es durch die Bewegung der Gabel zu Abrieb an der Bremsleitung kommen. Im schlimmsten Fall kann dies zu einem plötzlichen Ausfall der Vorderbremse und somit zu einem Sturz mit schweren Verletzungen führen.

- Sichere die Bremsleitung mit geeignetem (z. B. Elektroniker-) Klebeband rund um den Gabelschaft. Durch das Klebeband muss verhindert werden, dass die Leitung in der Krone und im Schaftrohr gleiten kann.
- Achte darauf, dass bei vollständig ausgefederter Gabel ein Mindestabstand von 3 mm zwischen Bremsleitung und Bügel eingehalten wird.



WARNUNG

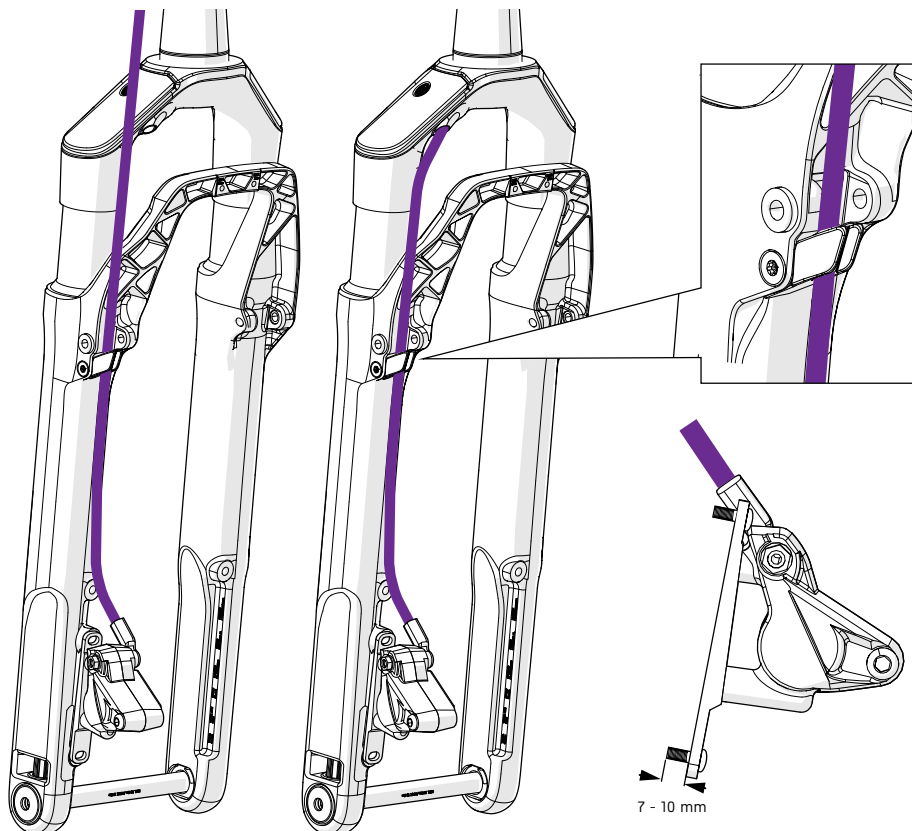
Gefahr von Leitungsbeschädigung durch Reibung bei externer Zugverlegung!

Wenn die Bremsleitung nicht korrekt gesichert und verlegt ist, kann es durch die Bewegung der Gabel zu Abrieb an der Bremsleitung kommen. Im schlimmsten Fall kann dies zu einem plötzlichen Ausfall der Vorderbremse und somit zu einem Sturz mit schweren Verletzungen führen.

- Achte darauf, dass bei vollständig ausgefederter Gabel ein Mindestabstand von 3 mm zwischen Bremsleitung, Bügel und Krone eingehalten wird.

Die Federgabel verfügt über eine Flatmount 160/180 mm Bremssattelaufnahme. Bremsscheiben mit einem grösseren Durchmesser als 180 mm dürfen nicht verwendet werden!

Die Schraubenlänge der Bremssattelaufnahme muss je nach verwendeter Bremse und Bremsadapter gewählt werden. Das Gewinde der Befestigungsschraube muss mindestens 7 mm und darf maximal 10 mm im Gewinde der Bremsaufnahme an der Gabel greifen.



1. Stelle sicher, dass Schrauben mit korrekter Länge zur Befestigung des Bremssattels an der Gabel verwendet werden.
2. Montiere den Bremssattel an der Gabel und ziehe die Schrauben nach Herstellerangaben aber mit maximal 7 Nm an.

Bei Verwendung von IS-Bremsscheiben mit einer Center Lock-Nabe empfehlen wir die Verwendung des DT Swiss Center Lock Adapters mit der Artikelnummer HWZXXX00S1232S.

Bei Verwendung alternativer Center Lock Adapter muss vor Verwendung die Freigängigkeit zwischen Adapter und Federgabel geprüft werden.

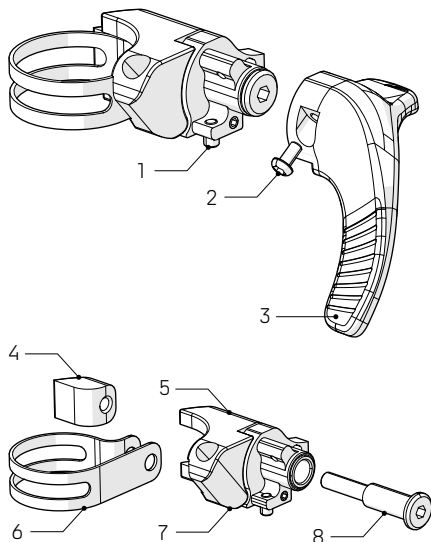
3. Führe die Bremsleitung an der Gabel entlang, klemme sie am Bremsleitungshalter und führe die Leitung bei interner Verlegung durch den Zueingang an der Gabelkrone in den Gabelschaft. Achte darauf, dass bei vollständig ausgefederter Gabel ein Mindestabstand der Bremsleitung von min. 3 mm zum Bügel und der Krone eingehalten werden.
4. Verlege die Bremsleitung gemäß den Anforderungen deines Fahrradrahmens.

3.3 MONTAGE DES REMOTE-HEBELS

Prüfe vorab, ob der Lenkerhersteller deinen Lenker für die Montage des Remote-Hebels freigibt. Meist ist bei Lenkern die Montage von Bedienelemente nur in bestimmten Bereichen zugelassen.

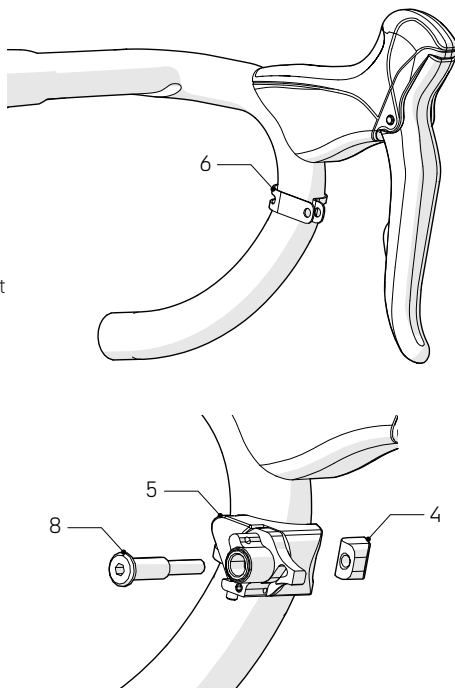
MONTAGE VORBEREITEN

1. Löse den Gewindestift (1) etwa 6 Umdrehungen.
2. Drehe die Fixierschraube (2) vollständig heraus.
3. Nimm den Hebel (3) ab.
4. Drehe die Klemmschraube (8) vollständig heraus.
5. Nimm den Spannblock (4) und die Schelle (6) ab.

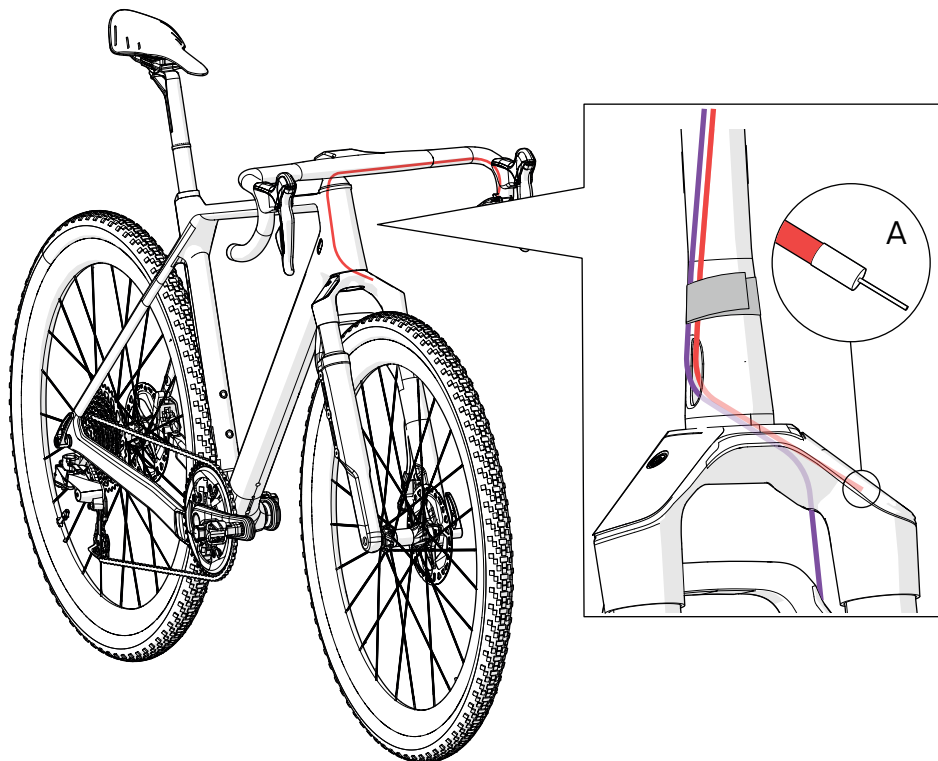


KLEMMSCHELLE ANBRINGEN

1. Stelle sicher dass kein Lenkerband auf dem Lenker ist.
2. Schiebe die Klemmschelle (6) auf den Lenker. Bei der Verwendung eines Carbonlenkers sollte Montagepaste zwischen Lenker und Klemmschelle angebracht werden.
3. Stecke den Hebel auf den Grundkörper und überprüfe Ergonomie und stelle sicher, dass die Benutzung der Bremse nicht eingeschränkt wird. Eine optimale Position der Klemmschelle ist ca. 1 cm unter dem Bremshebel. Dies ist jedoch individuell.
4. Bringe den Grundkörper (5) an der Klemmschelle (6) an, stecke den Klemmblock (4) auf und drehe die Klemmschraube (8) hinein.
5. Ziehe die Klemmschraube (8) mit maximal 1 Nm an.

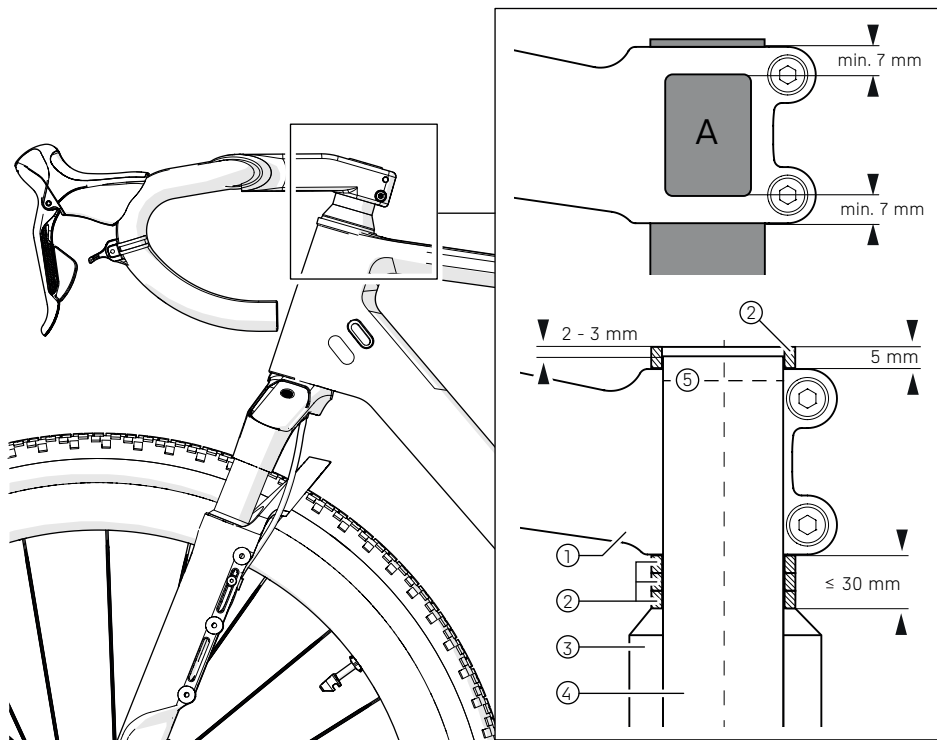


3.4 ZUGHÜLLE DURCH DEN GABELSCHAFT FÜHREN (BEI INTERNER VERLEGUNG DES REMOTE-ZUGS)



1. Entferne die Abdeckung auf der Dämpfungsseite (in Fahrtrichtung links).
2. Bringe eine Endhülse mit einem langen Liner auf der Zughülle an (A/rot). Kürze den Liner auf 10-15 mm.
3. Führe die Zughülle von der Gabelkrone durch den Gabelschaft und anschließend durch die Öffnung aus dem Gabelschaft. Fixiere die Zughülle mit der Bremsleitung (lila) mit einem Stück Klebeband am Gabelschaft.
Versuche enge Radien so gut wie möglich zu vermeiden, um Reibung zu reduzieren.
4. Stelle sicher, dass die Zughülle mit Endhülse komplett in die Krone eingesteckt ist.

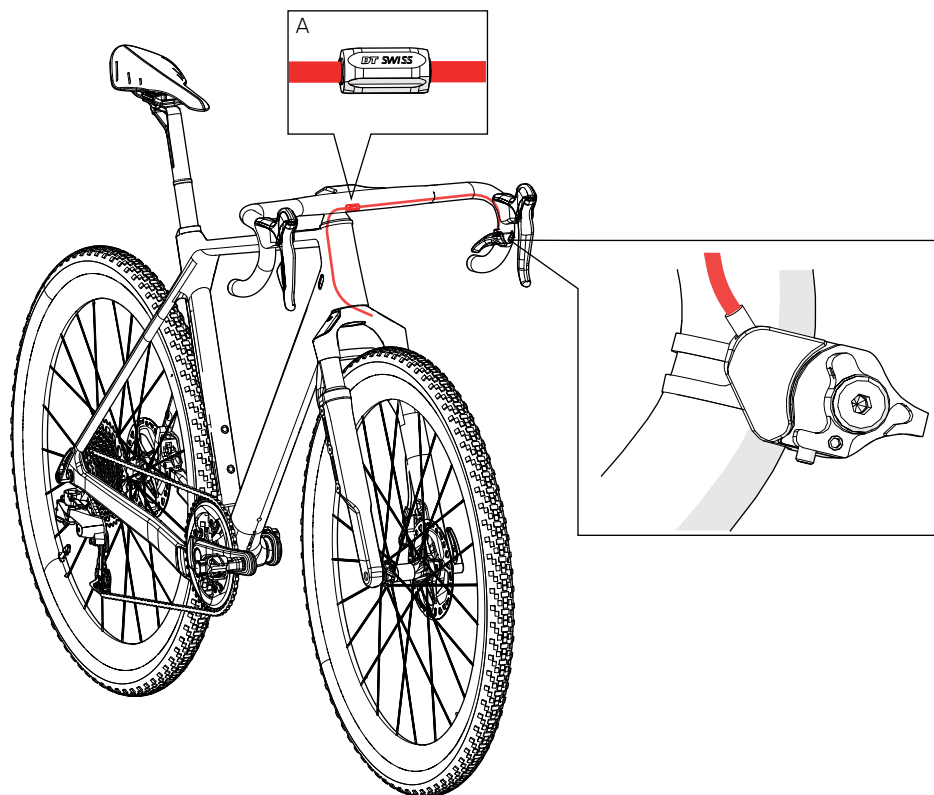
3.5 FEDERGABEL IN DEN RAHMEN EINBAUEN



1. Reinige den Vorbau, die Teile des Steuersatzes und die Federgabel.
 2. Prüfe den Vorbau:
 - 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. Prüfe den Lagerkonus auf Beschädigungen und scharfe Kanten.
 - Sind Beschädigungen oder scharfe Kanten vorhanden, darf der Konus nicht verwendet werden.
 4. Stecke den Gabelschaft durch das Steuerrohr.
 5. Stecke die Teile des Steuersatzes (3) gemäss Herstellerangaben auf den Gabelschaft.
 6. Stecke Spacer (2) mit min. 5 mm und max. 30 mm Bauhöhe auf den Gabelschaft (4).
 7. Stecke den Vorbau (1) auf den Gabelschaft.
- Wir empfehlen einen Spacer (2) mit mindestens 5 mm Bauhöhe auf dem Vorbau (1) anzubringen und den Gabelschaft so zu kürzen, dass dieser 2 bis 3 mm über den Gabelschaft hinausragt. Bei Montage ohne Spacer auf dem Vorbau sollte der Gabelschaft mindestens bündig mit der Oberkante der oberen Klemmschraube des Vorbaus sein (5).
8. Stelle das Steuersatzspiel gemäss Herstellerangaben ein.
 9. Ziehe die Befestigungsschrauben des Vorbaus mit dem vom Hersteller angegebenen Drehmoment an.
 10. Prüfe, ob die Federgabel ordnungsgemäss montiert ist.

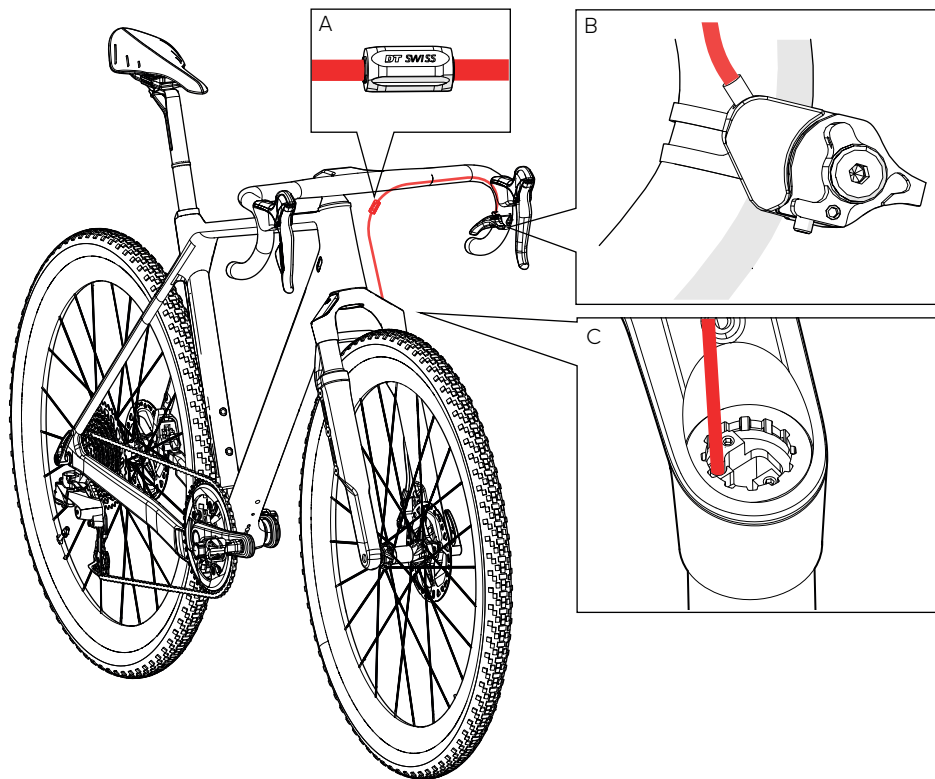
3.6 ZUGHÜLLE AM REMOTE HEBEL ANBRINGEN

3.6.1 BEI INTERNER VERLEGUNG DES REMOTE-ZUGS



1. Führe die Zughülle am Lenker entlang zum Remote Hebel und fixiere die Zughülle mit Klebeband am Lenker. Vermeide enge Radien und Knicke der Zughülle.
2. Bringe den Kabelzug-Einsteller (A) an einer geeigneten Stelle an. Wir empfehlen die Montage unterhalb des Vorbaus.
3. Länge die Zughülle auf die richtige Länge ab und bringe eine Endhülse auf der Zughülle an.

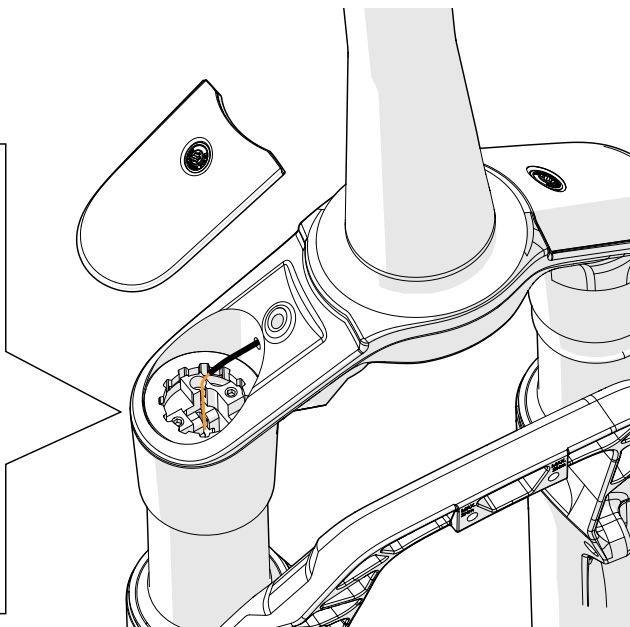
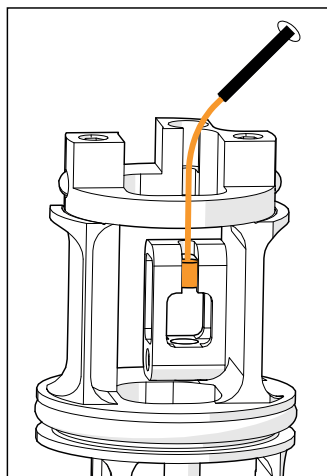
3.6.2 BEI EXTERNER VERLEGUNG DES REMOTE-ZUGS



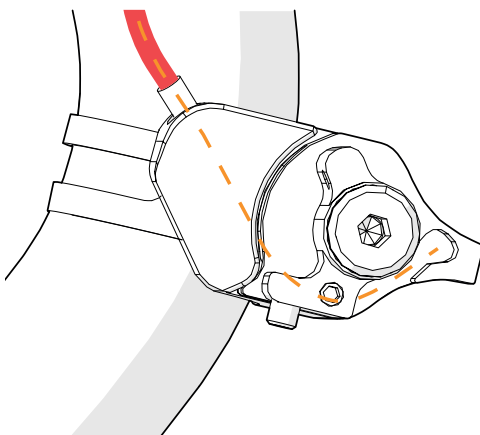
1. Führe die Zughülle am Lenker entlang zum Remote Hebel (B) und fixiere die Zughülle mit Klebeband am Lenker. Vermeide enge Radien und Knicke der Zughülle.
2. Bringe den Kabelzug-Einsteller (A) an einer geeigneten Stelle an. Wir empfehlen die Montage unterhalb des Vordaus.
3. Schraube die Abdeckung auf der Dämpfungsseite der Federgabel mit einem Torx T10-Werkzeug ab und führe die Zughülle zur Aufnahme an der Dämpfungseinheit (C).
4. Länge die Zughülle auf die richtige Länge ab.

3.7 ZUG ANBRINGEN

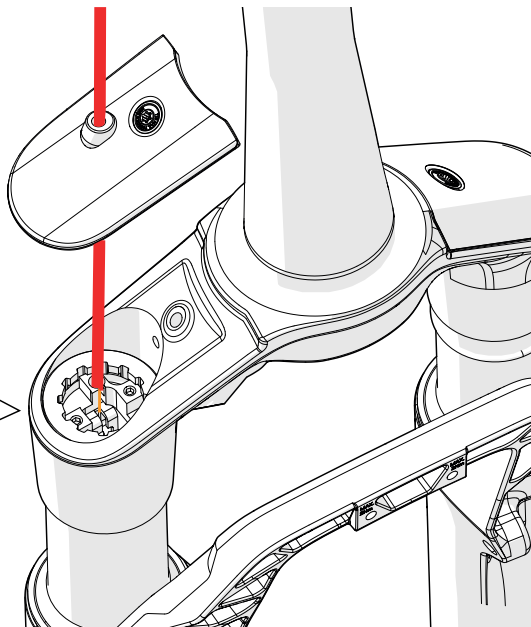
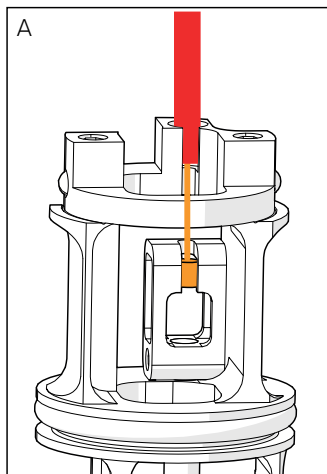
3.7.1 BEI INTERNER VERLEGUNG DES REMOTE-ZUGS



1. Schraube die Abdeckung auf der Dämpfungsseite der Federgabel mit einem Torx T10-Werkzeug ab.
2. Schiebe den Zug an der Gabelkrone beginnend durch die Zughülle und hänge das Ende des Zugs an der Lockout-Mechanik ein.
3. Fädle den Zug durch den Remote Hebel, ziehe den Zug am Remote Lever straff und ziehe die Klemmschraube mit 0,3 Nm an. Kürze nun den Zug und stecke das Ende in die Vertiefung.
Tipp: Du kannst das abgeschnittene Ende des Liners aus dem Schritt „3.4 Zughülle durch den Gabelschaft führen (bei interner Verlegung des Remote-Zugs)“ auf Seite 11 über den Zug schieben, anschliessend den Zug kürzen und mit dem abgeschnittenen Ende des Liners in die Vertiefung einhängen.
4. Bringe die Abdeckung auf der Dämpfungsseite wieder an und ziehe sie mit 0,2 Nm an.



3.7.2 BEI EXTERNER VERLEGUNG DES REMOTE-ZUGS

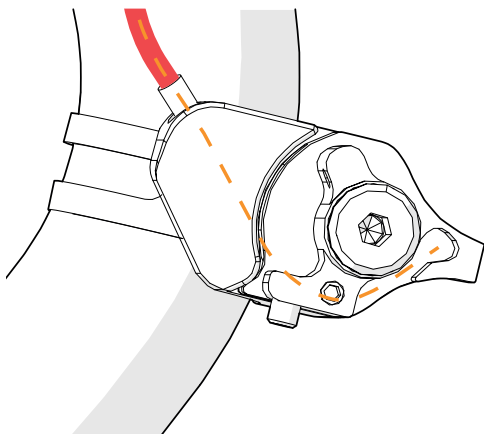


1. Schraube die Abdeckung auf der Dämpfungsseite der Federgabel mit einem Torx T10-Werkzeug ab.
2. Stecke die Zughülle durch die Öffnung der Abdeckung in die Aufnahme an der Dämpfungseinheit. Schiebe den Zug an der Gabel beginnend durch die Zughülle und hänge das Ende des Zugs an der Lockout-Mechanik ein (A).

3. Fädle den Zug durch den Remote Hebel, ziehe den Zug am Remote Lever straff und ziehe die Klemmschraube mit 0,3 Nm an. Kürze nun den Zug und stecke das Ende in die Vertiefung.

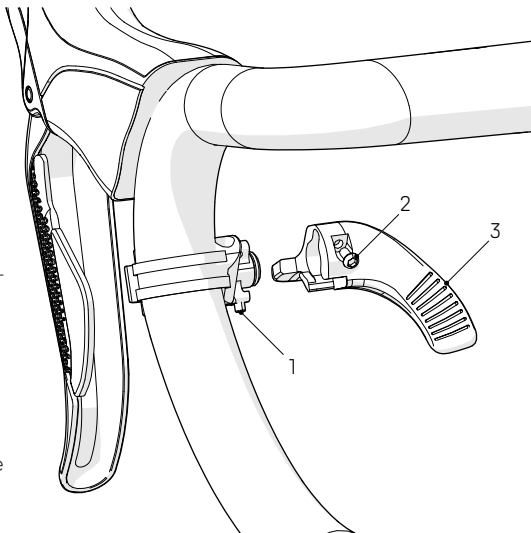
Tipp: Du kannst das abgeschnittene Ende des Liners aus dem Schritt „3.4 Zughülle durch den Gabelschaft führen (bei interner Verlegung des Remote-Zugs)“ auf Seite 11 über den Zug schieben, anschliessend den Zug kürzen und mit dem abgeschnittenen Ende des Liners in die Vertiefung einhängen

4. Schiebe die Abdeckung auf die Gabelkrone und ziehe die Schraube der Abdeckung mit 0,2 Nm an.

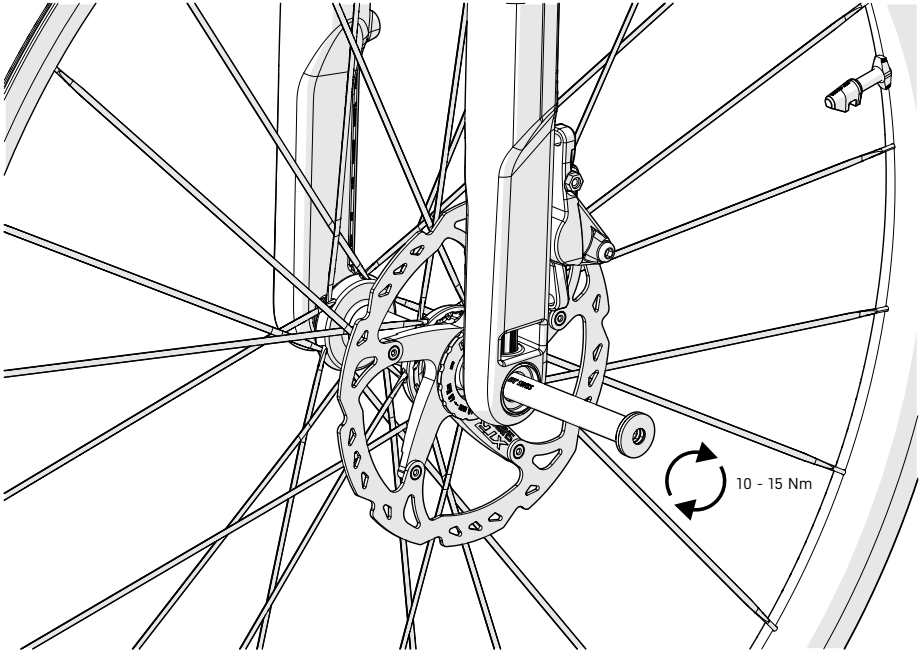


3.8 REMOTE HEBEL MONTIEREN

1. Stecke den Hebel auf, drehe die Fixierschraube (2) hinein und ziehe ihn mit 0,25 Nm an.
2. Drehe den Gewindestift (1) hinein und ziehe ihn an, bis er mit der unteren Fläche bündig ist.
3. Drücke den Remote Hebel und prüfe seine Funktion (siehe „4.2 Fahrmodus einstellen“ auf Seite 23).
Justiere gegebenenfalls mit dem Kabelzug-Einsteller die Kabelspannung.
4. Prüfe die Bremse und stelle sicher, dass die Bremsfunktion nicht eingeschränkt wird.
5. Wickle das Lenkerband auf den Lenker und prüfe anschliessend noch einmal die Funktion des Remote Hebels.



3.9 LAUFRAD EINBAUEN



1. Reinige die Steckachse und dessen Gewinde und fette beides leicht.
2. Reinige die Berührungsflächen zwischen Nabe und Federgabel und prüfe sie auf scharfe Kanten.
→ Sind scharfe Kanten vorhanden, darf die Nabe nicht verwendet werden.
3. Positioniere das Laufrad im Ausfallende der Gabel.
4. Schiebe die Steckachse durch das Ausfallende und die Nabe und ziehe die Steckachse mit einem Drehmoment von 10 bis 15 Nm an.

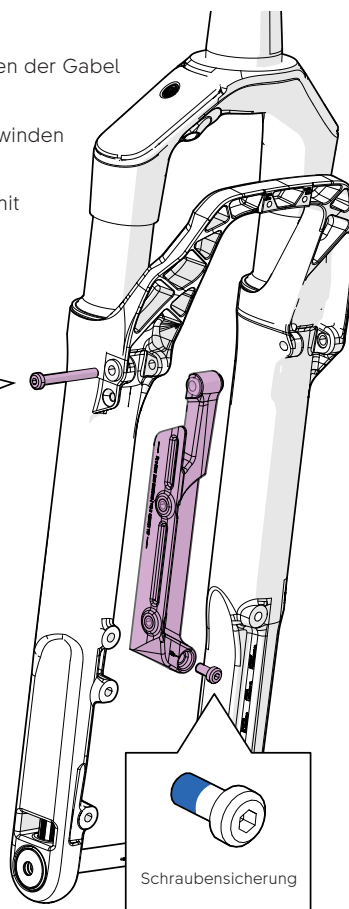
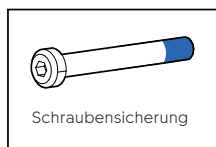


GEFAHR

Unfallgefahr durch falsche Handhabung der Bikepacking Adapter!

- Die maximale Tragfähigkeit der Bikepacking-Adapter beträgt 3 kg pro Seite.
- Die Bikepacking-Adapter dürfen nicht modifiziert oder verändert werden.
- Gepäck muss gleichmäßig verteilt werden.
- Das maximale Systemgewicht des Fahrrads darf nicht überschritten werden.
- Das Fahrverhalten des Fahrrads, insbesondere das Lenk- und Bremsverhalten kann sich durch Gepäck verändern.
- Gepäck muss so angebracht sein, dass die Sichtbarkeit des Lichts und der Reflektoren nicht beeinträchtigt wird.
- Kontaktiere bei Unklarheiten oder Fragen deinen Händler oder ein DT Swiss Service Center.

1. Bringe beide Backpacking-Adapter an den Montagepunkten der Gabel an.
2. Bringe mittelfestes Schraubensicherungsmittel auf den Gewinden der Befestigungsschrauben an.
3. Drehe beide Befestigungsschrauben hinein und ziehe sie mit einem Anzugsdrehmoment von 2 Nm an.



3.11 PRÜFEN DER FEDERGABEL

1. Prüfe, ob Federgabel und Laufrad spielfrei verbaut sind.
2. Prüfe die Freigängigkeit des verwendeten Reifens.
 - Pumpe den Reifen auf den maximal zulässigen Druck auf. Es gilt der niedrigere durch Reifen oder Felge vorgegebene Maximaldruck.
 - Zwischen Reifen und Federgabel bzw. Schutzblech muss bei vollständig komprimierter Federgabel mindestens 6 mm Platz sein.
3. Passe den Luftdruck des Reifens auf den gewünschten Betriebsdruck an.
4. Drehe die Federgabel in beide Richtungen und stelle sicher, dass die Federgabel freigängig gedreht werden kann.
 - Die Federgabel bzw. das Schutzblech dürfen weder andere Teile in ihrer Funktion beeinträchtigen, noch selbst in ihrer Funktion beeinträchtigt werden!
 - Die Gabelkrone darf bei eingeschlagenem Lenker das Unterrohr nicht berühren!
5. Lass die Luft vollständig aus der Federgabel ab. Komprimiere die Federgabel vollständig.
 - Das Schutzblech darf bei vollständig komprimierter Gabel das Unterrohr nicht berühren!
6. Passe den Luftdruck der Federgabel auf den gewünschten Betriebsdruck an.
7. Prüfe die Funktion der Federgabel und insbesondere die Verstellung des Fahrmodus (siehe „4.2 Fahrmodus einstellen“ auf Seite 23).
8. Kontaktiere bei Problemen oder Fehlfunktionen deinen Händler oder ein DT Swiss Service Center.

4. SETUP

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

4.1 LUFTDRUCK ANPASSEN

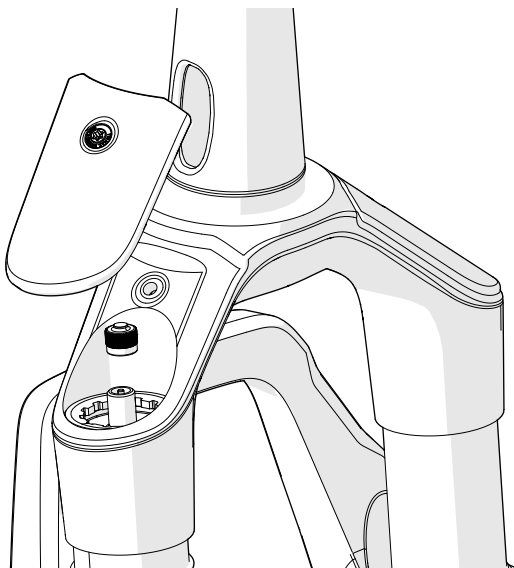
Wir empfehlen folgenden Luftdruck:

Fahrergewicht*	Druck non-E-Bike		Druck E-Bike		
	[kg]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40		4	58	5	73
45		4,5	65	5,5	80
50		5	73	6	88
55		5,5	80	6,6	95
60		6	88	7,1	103
65		6,6	95	7,6	110
70		7,1	103	8,1	118
75		7,6	110	8,6	125
80		8,1	118	9,2	133
85		8,6	125	9,7	141
90		9,2	133	10,2	148
95		9,7	141	10,7	156
100		10,2	148	11,3	163
105		10,7	156	11,8	171
110		11,3	163	12,3	178
115		11,8	171	-	-
120		12,3	178	-	-
max. Luftdruck:	18 bar	261 psi	18 bar	261 psi	

* (Fahrer mit Ausrüstung, ohne Fahrrad)

LUFTDRUCK ERHÖHEN

1. Stelle die Federgabel in den «OPEN»-Modus (siehe [„4.2 Fahrmodus einstellen“ auf Seite 23](#)).
2. Schraube die Abdeckung auf der Luftseite (in Fahrtrichtung rechts) der Federgabel mit einem Torx T10-Werkzeug ab.
3. Schraube die Ventilkappe ab.
4. Schraube die Dämpferpumpe auf und pumpe die Federgabel auf den gewünschten Druck auf.
Beachte die Hinweise des Pumpen-Herstellers!
5. Komprimiere die Federgabel mit aufgeschraubter Dämpferpumpe langsam zwei Mal um etwa 10 mm und ziehe sie und anschliessend vollständig auseinander.



→ 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. Wiederhole Schritt 4 und 5 bis nach dem Komprimieren der gewünschte Druck an der Dämpferpumpe angezeigt wird.
7. Schraube die Dämpferpumpe ab und die Ventilkappe auf das Ventil.
8. Bringe die Abdeckung an und drehe die Befestigungsschraube handfest (max. 0,2 Nm) an.

LUFTDRUCK REDUZIEREN

1. Stelle die Federgabel in den «OPEN»-Modus (siehe [„4.2 Fahrmodus einstellen“ auf Seite 23](#)).
2. Schraube die Abdeckung auf der Luftseite der Federgabel mit einem Torx T10-Werkzeug ab.
3. Schraube die Ventilkappe ab.
4. Drücke den Ventileinsatz **LANGSAM** mit der Rückseite der Ventilkappe.
oder
Schraube die Dämpferpumpe auf und reduziere den Luftdruck **LANGSAM** durch Drücken des Ablass-Ventils an der Dämpferpumpe.
5. Komprimiere die Federgabel mit aufgeschraubter Dämpferpumpe langsam zwei Mal um etwa 10 mm und ziehe sie anschliessend vollständig auseinander.
→ 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. Wiederhole Schritt 4 und 5 bis nach dem Komprimieren der gewünschte Druck an der Dämpferpumpe angezeigt wird.
7. Schraube die Dämpferpumpe ab und schraube die Ventilkappe auf das Ventil.
8. Bringe die Abdeckung an und drehe die Befestigungsschraube handfest (max. 0,2 Nm) an.

LUFTDRUCK PRÜFEN

Achtung: Wird zum Prüfen des Luftdrucks eine Dämpferpumpe an die Federgabel angeschraubt, verringert sich der Luftdruck durch austretende Luft geringfügig. Nach mehrmaligem Prüfen ohne Anpassung des Luftdrucks muss die Federgabel leicht nachgepumpt werden.

4.2 FAHRMODUS EINSTELLEN

Der gewählte Fahrmodus bestimmt die Charakteristik der Federgabel und kann über den Remote-Hebel am Lenker in zwei Stufen eingestellt werden.

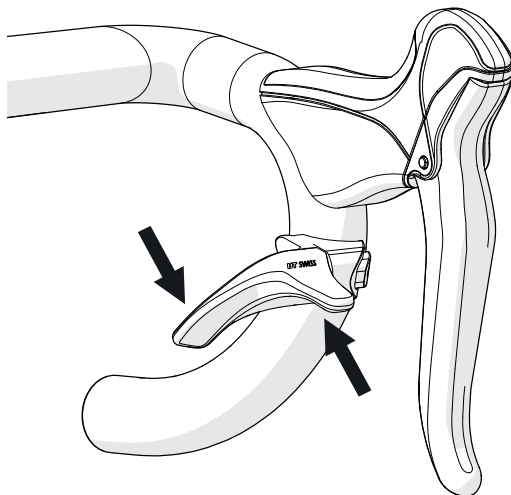
OPEN:

Der Modus «OPEN» wird durch betätigen des Hebels erreicht. Im Modus «OPEN» befindet sich der Fahrmodus in der sensibelsten, von Werk abgestimmten Einstellung. Die Federgabel reagiert feinfühlig auf kleine Unebenheiten.

LOCK:

Wird der Remote-Hebel am Lenker aus der Stellung «OPEN» betätigt, wechselt die Gabel in den «LOCK» Modus und der Ölfluss wird blockiert. Ein Blow-Off- Ventil öffnet den Ölfluss bei groben Stößen und verhindert so eine Beschädigung der Federgabel.

Der Remote Hebel kann in beide Richtungen betätigt werden und wechselt dabei jeweils zwischen den beiden Modi.



4.3 ZUGSTUFE EINSTELLEN

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

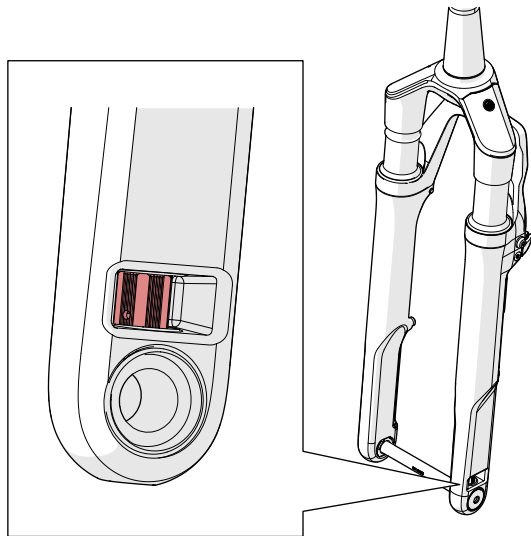
- In Richtung + wird die Zugstufendämpfung geschlossen (= niedrigere Ausfederungsgeschwindigkeit).
- In Richtung - wird die Zugstufendämpfung geöffnet (= höhere Ausfederungsgeschwindigkeit).

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.

Wir empfehlen eine Zugstufeneinstellung abhängig vom eingestellten Luftdruck:



Druck		Zugstufen-Klicks (von vollständig geöffnet)
[bar]	[psi]	
2	29	0
2.5	36	1
3	44	1
3.5	51	2
4	58	2
4.5	65	3
5	73	3
5.5	80	4
6	87	4
6.5	94	5
7	102	5
7.5	109	6

Druck		Zugstufen-Klicks (von vollständig geöffnet)
[bar]	[psi]	
8	116	6
8.5	123	7
9	131	7
9.5	138	8
10	145	8
10.5	152	9
11	160	9
11.5	167	10
12	174	10
12.5	181	10
13	189	10

5. TÄTIGKEITEN VOR UND NACH DER FAHRT

Tätigkeit	Intervall
Ordnungsgemäße Befestigung / Anzugsdrehmomente prüfen	Vor jeder Fahrt
Funktion prüfen (siehe „4.2 Fahrmodus einstellen“ auf Seite 23)	
Bike Packing Adapter auf festen Sitz prüfen	
Bremse und Bremsleitung prüfen (Knicke oder Defekt der Bremsleitung, Druckpunkt, Funktion)	Nach jeder Fahrt
Reinigung mit weichem Schwamm und einem geeigneten Reinigungsmittel, besonders im Bereich der Abstreifer. Keinen Hochdruckreiniger und keine aggressiven Reinigungsmittel verwenden!	
Federgabel und auf Beschädigungen und Risse prüfen. Bei Beschädigungen DT Swiss Service Center kontaktieren.	Vor jeder Fahrt und nach einem Sturz

Liegen Fehlfunktionen, Beschädigungen oder Anzeichen von Beschädigungen vor, darf die Federgabel nicht verwendet werden. Wende dich im Zweifelsfall an deinen Händler.

6. HANDHABUNG

6.1 TRANSPORT

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

6.2 WIEDERINBETRIEBNAHME NACH LAGERUNG

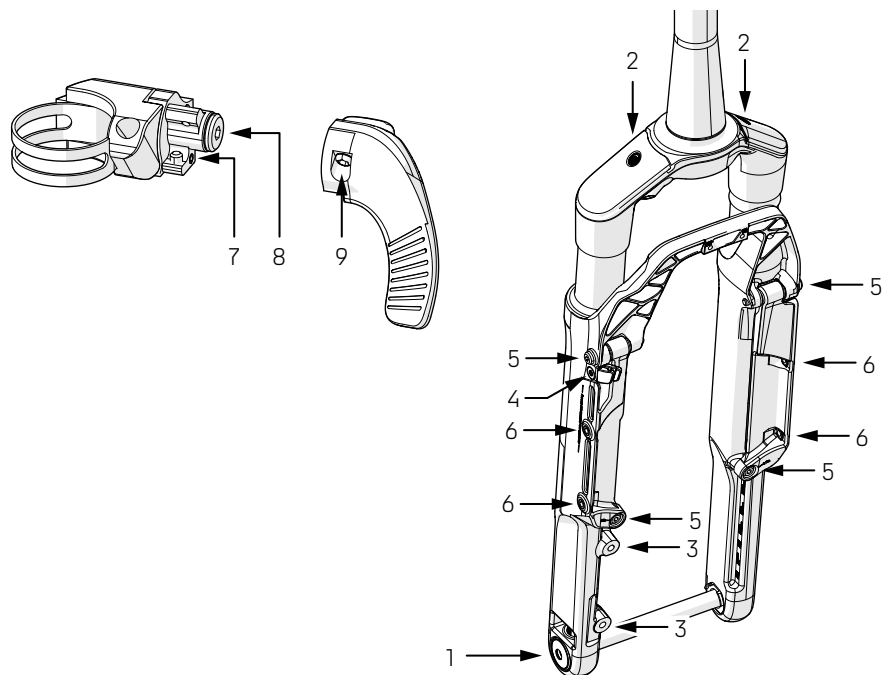
Kontrolliere den Luftdruck im Federelement und passe ihn bei Bedarf an (siehe „4.1 Luftdruck anpassen“ auf Seite 21).

7. WARTUNG UND PFLEGE

7.1 SERVICEINTERVALLE

Tätigkeit	Intervall
Großer Service (bei Bedarf durch ein DT Swiss Service Center oder deinen Händler) siehe Technical Manual unter dtswiss.com	2-jährlich oder nach 500 Betriebsstunden
Kleiner Service (bei Bedarf durch ein DT Swiss Service Center oder deinen Händler) siehe Technical Manual unter dtswiss.com	Jährlich oder nach 150 Betriebsstunden Bei extremen Einsatzbedingungen häufiger!
Luftdruck prüfen	6 Monate

7.2 DREHMOMENTE



Pos.	Komponente	Drehmoment
1	Steckachse	10 - 15 Nm
2	Abdeckung	0,2 Nm
3	Bremsaufnahme	max. 7 Nm
4	Bremsleitungshalter	1 Nm
5	Befestigung Bikepacking-Adapter an Gabel	2 Nm
6	Befestigung Cage am Bikepacking-Adapter	2 Nm
7	Remote-Hebel: Klemmschraube Zug	0,3 Nm
8	Remote-Hebel: Klemmschelle	1 Nm
9	Remote-Hebel: Klemmschraube Hebel	0,25 Nm

7.3 ENTSORGUNG UND UMWELTSCHUTZ

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

8. GARANTIE

Die Garantiebedingungen findest du unter www.dtswiss.com

F 132 ONE

PUSHCONTROL REMOTE LEVER

BIKEPACKING ADAPTER KIT

USER MANUAL

***DT* SWISS**

1. GENERAL.....	29
2. SAFETY.....	29
3. ASSEMBLY.....	32
4. SETUP	45
5. ACTIVITIES BEFORE AND AFTER THE RIDE	49
6. HANDLING.....	49
7. SERVICE AND CARE.....	49
8. WARRANTY.....	50

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

1. GENERAL

This manual is intended for users of the fork and its accessories. It includes information on the assembly, setup, maintenance and care of the fork and its parts.

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

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

2. SAFETY

2.1 GENERAL SAFETY INFORMATION



DANGER

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

- Compliance with the following provisions is a prerequisite for accident-free use and faultless performance.
- Assembly and maintenance of the fork requires a basic knowledge of handling bicycle components. If in doubt, contact your dealer.
- All screw connections of the suspension fork must be tightened with a torque wrench according to the specifications in these operating instructions (see also "7.2 Torques" on page 50). Incorrect installation can lead to damage or malfunctions.
- The fork may only be used in accordance with its intended use (see section 2.3 'Intended use and maximum system weight' on page 7). Any use other than the intended use can lead to malfunctions, damage or safety risks. In such cases, all warranty claims expire. In this case, DT Swiss accepts no liability for any resulting damage.
- The fork and the remote lever must be compatible with all parts of the bike (see "2.2 Compatibility" on page 30).
- Before riding for the first time, the fork must be checked for ease of action.
 - The fork crown must not touch the down tube when the handlebar is fully turned!
 - The fender must not touch the down tube when the fork is fully compressed!
 - The tire must be 6 mm away from the mudguard or fork when the fork is fully compressed!
- None of the add-on parts must have any sharp edges.
- Only use original DT Swiss accessories and spare parts.
- The fork must not be changed or modified. No threads may be cut into the steerer tube.
- Check the suspension fork before every ride as described in the chapter "5. Activities before and after the ride" on page 49, in particular the tight fit of the bike packing adapter, the correct function of the brake and the perfect condition of the brake hose.
- The fork must not be used if it is damaged or there are any signs of damage. If in doubt, contact your dealer.

2.2 COMPATIBILITY

Interfaces:

Brake calliper mount	Flatmount 160/180 mm
Hub installation dimension	12 x 100 mm
Fork steerer diameter	bottom 1.5" / top 1 1/8" (tapered)
max. Tire dimensions	700C x 50 mm

Important notes on using the fork

- Do not use trailers:
This fork is not suitable for bicycles with trailers. The additional load can cause damage to the fork.
- No front hub motor:
Front wheels with a built-in hub motor must not be used. The additional forces can impair the function and safety of the fork.
- Note handlebar compatibility:
The handlebar must be suitable for mounting a remote lever. Make sure that your handlebar are approved accordingly - you can find information on this from the handlebar manufacturer.
- Handlebar width/stem length:
Only handlebars with a maximum width of 440 mm and stems with a maximum length of 120 mm may be used.

These values ensure that the load on the fork remains within the permissible range. An incorrect combination can lead to damage to the fork or dangerous riding behavior.

2.3 INTENDED USE AND MAXIMUM SYSTEM WEIGHT

The range of use of DT Swiss components is divided into five categories; they are specified for uses from riding on paved roads to downhill and freeride riding. The components must exclusively be used in line with the provisions.

The fork is approved for use on e-bikes (Pedelec / US Class 1, max. 32 km/h, max. 250 watts). If the fork was purchased as part of a complete bike, the manufacturer may have issued an extended approval for additional areas of use.

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

Bestimmungsgemässer Gebrauch: Category 2 (description of the category, see below)



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



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



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



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



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

3. ASSEMBLY



DANGER

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

Installing parts with sharp edges can damage the fork.

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

3.1 SHORTEN THE STEERER TUBE AND FIT THE STAR NUT.

1. Clamp the steerer tube in a saw guide and shorten it with a handsaw.
2. Carefully deburr the cut edges of the steerer tube inside and outside with sandpaper or a file.
3. Install the star nut as well as the headset and its components according to the manufacturer's instructions.

3.2 ASSEMBLING THE BRAKE

The brake hose can be routed internally through the steerer tube or externally.

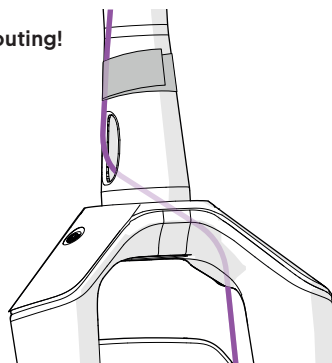


WARNING

Risk of cable damage due to friction with internal cable routing!

If the brake hose is not correctly secured and routed, the movement of the fork can cause abrasion on the brake hose. In the worst case, this can lead to a sudden failure of the front brake and thus to a fall with serious injuries.

- Secure the brake hose with suitable (e.g. electrician's) tape around the steerer tube. The adhesive tape must prevent the cable from sliding in the crown and in the steerer tube.
- Make sure that a minimum distance of 3 mm is maintained between the brake hose and the bracket when the fork is fully extended.



WARNING

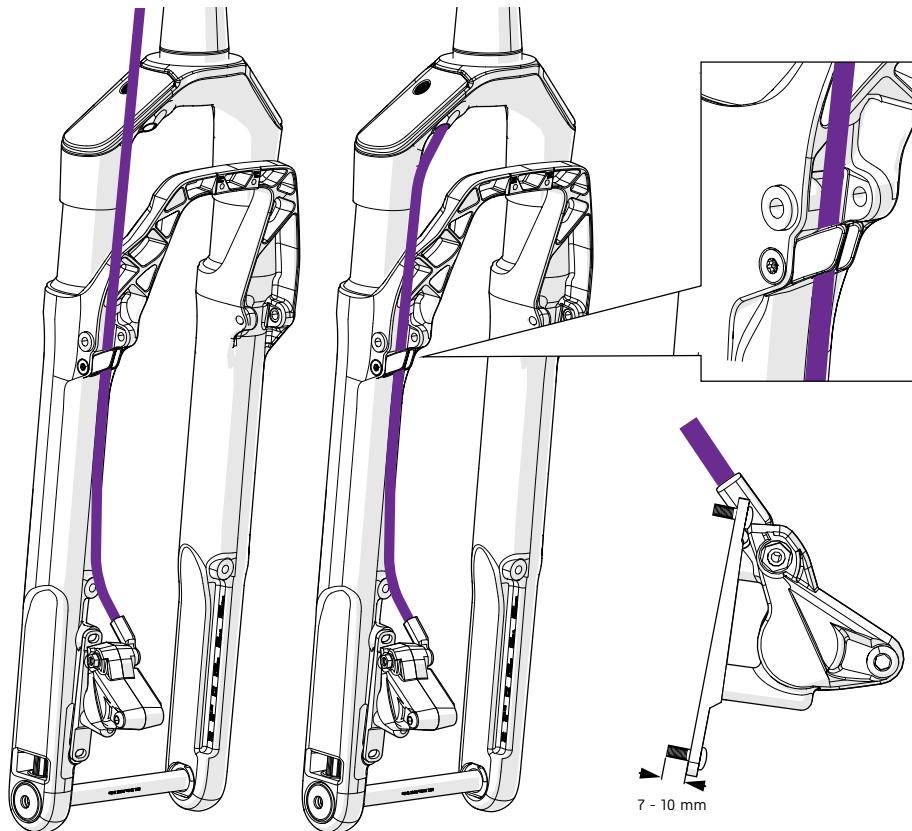
Risk of cable damage due to friction with external cable routing!

If the brake hose is not correctly secured and routed, the movement of the fork can cause abrasion on the brake hose. In the worst case, this can lead to a sudden failure of the front brake and thus to a fall with serious injuries.

- Make sure that a minimum distance of 3 mm is maintained between the brake hose, bracket and crown when the fork is fully extended.

The suspension fork has a flatmount 160/180 mm brake calliper mount. Do not use brake rotors bigger than 180 mm!

The screw length of the brake calliper mount must be selected depending on the brake and brake adapter used. The thread of the fastening screw must engage at least 7 mm and a maximum of 10 mm in the thread of the brake mount on the fork.



1. Make sure that bolts of the correct length are used to attach the brake calliper to the fork.
2. Fit the calliper to the fork and tighten the bolts to a maximum of 7 Nm in accordance with the manufacturer's instructions.

When using IS brake rotors with a Center Lock hub, we recommend using the DT Swiss Center Lock adapter with the article number HWZXXX00S1232S.

When using alternative Center Lock adapters, the clearance between adapter and fork must be checked before use.

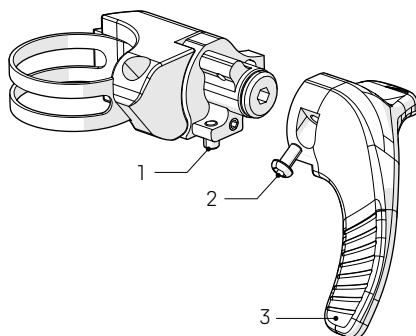
3. Route the brake hose along the fork, clamp it to the brake hose holder and route the hose internally through the cable entry on the fork crown into the steerer tube. When the fork is fully extended, ensure that the brake line has a minimum clearance of min. 3 mm to the bow and the crown.
4. Route the brake hose according to the requirements of your bike frame.

3.3 MOUNTING THE REMOTE LEVER

Check in advance whether the handlebar manufacturer approves your handlebars for mounting the remote lever. In most cases, the installation of control elements on handlebars is only permitted in certain areas.

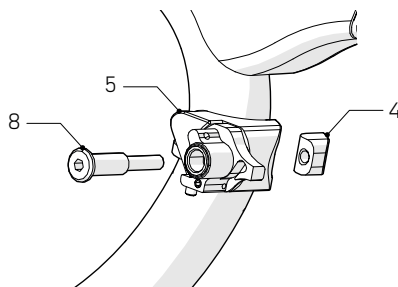
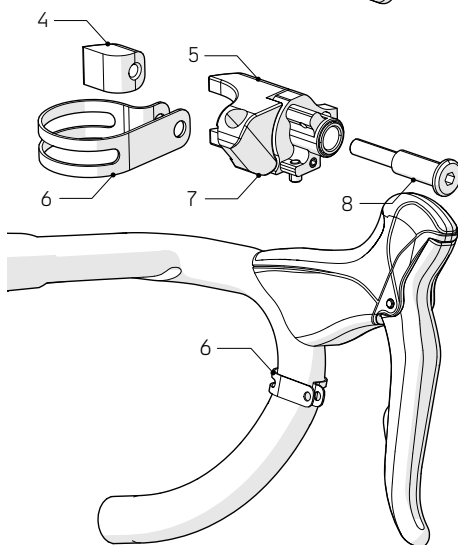
PREPARE INSTALLATION

1. Loosen the threaded pin (1) about 6 turns.
2. Unscrew the fixing screw (2) completely.
3. Remove the lever (3).
4. Unscrew the screw (8) completely.
5. Remove the clamping block (4) and the clamp (6).

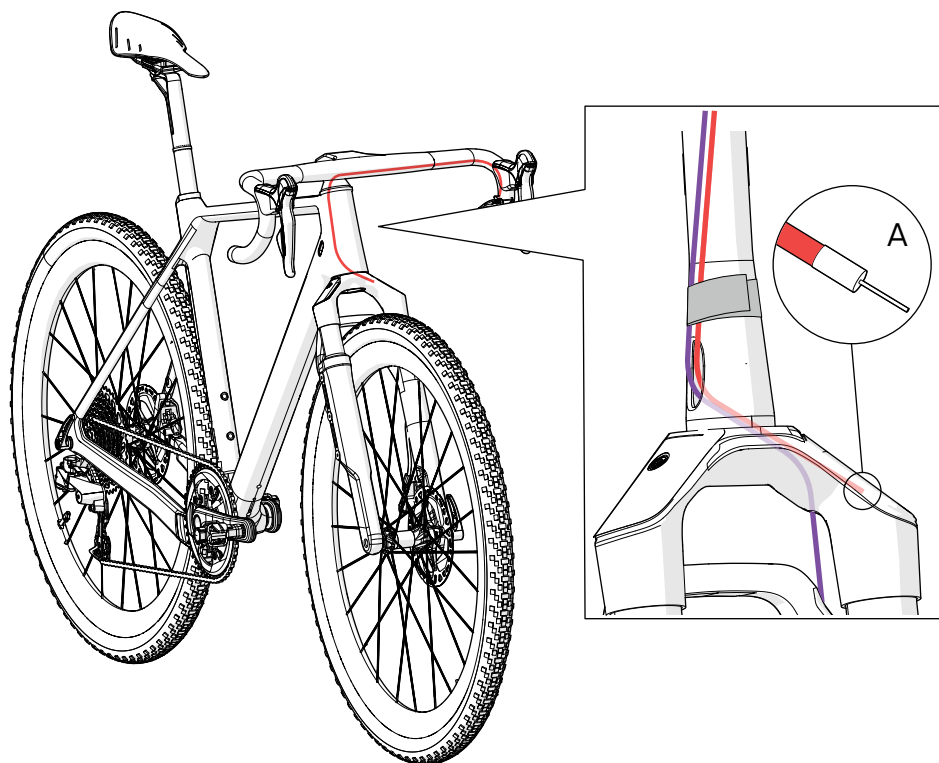


ATTACH THE CLAMP

1. Make sure that there is no handlebar tape on the handlebars.
2. Slide the clamp (6) onto the handlebar. When using carbon handlebars, assembly paste should be applied between the handlebars and the clamp.
3. Put the lever on the base body and check the ergonomics and make sure that the use of the brake is not restricted. The optimum position for the clamp is approx. 1 cm below the brake lever. However, this is individual.
4. Attach the base body (5) to the clamp (6), attach the clamping block (4) and screw in the clamping screw (8).
5. Tighten the clamping screw (8) to a maximum of 1 Nm.

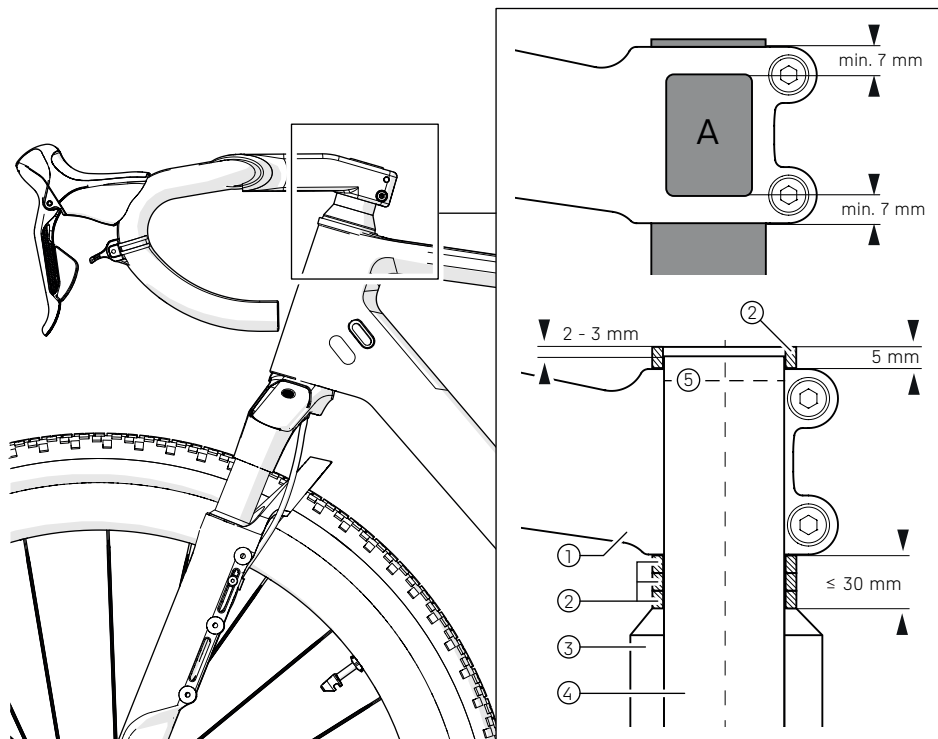


3.4 GUIDE THE CABLE HOUSING THROUGH THE STEERER TUBE (IF THE REMOTE CABLE IS ROUTED INTERNALLY)



1. Remove the cover on the damping side (on the left in the direction of travel).
2. Attach an end sleeve with a long liner to the cable housing (A/red). Shorten the liner to 10-15 mm.
3. Guide the cable housing from the fork crown through the steerer tube and then through the opening in the steerer tube. Fix the cable housing with the brake hose (purple) to the steerer tube with a piece of adhesive tape. Try to avoid tight radii as much as possible to reduce friction.
4. Make sure that the cable housing with end sleeve is fully inserted into the crown.

3.5 INSTALLING THE FORK IN THE FRAME



1. Clean the stem, the parts of the headset and the fork.
2. Check the stem:
 - The height of the flange of the discontinuous clamp area of the stem (A) must be at least 7 mm.
 - The clamp height of the stem must be a maximum of 45 mm.
 - The stem must not exhibit any sharp edges.
3. Check the crown race for damage and sharp edges.
 - If damage or sharp edges are present, the crown race must not be used.
4. Push the steerer tube through the head tube.
5. Place the headset parts [3] on the steerer tube in accordance with the manufacturer's specifications.
6. Put a spacer [2] with min. 5 mm and max. 30 mm height on the steerer tube [4].
7. Place the stem [1] on the steerer tube.

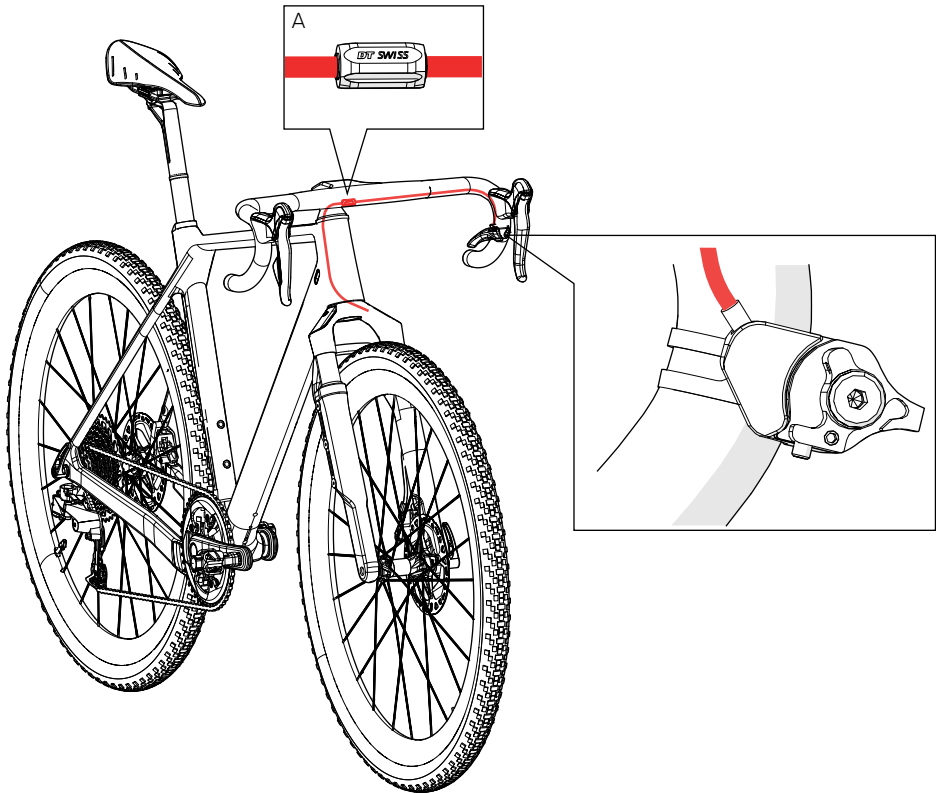
We recommend mounting a spacer [2] with at least 5 mm overall height on the stem [1] and shortening the steerer tube so that it protrudes 2 to 3 mm beyond the steerer tube.

When mounting without a spacer on the stem, the steerer tube should be at least flush with the top edge of the stem's upper clamping screw [5].

8. Adjust the headset play according to the manufacturer's instructions.
9. Tighten the fixing screws for the stem to the torque specified by the manufacturer.
10. Check to ensure the fork is installed correctly.

3.6 ATTACH THE CABLE HOUSING TO THE REMOTE LEVER

3.6.1 FOR INTERNAL ROUTING OF THE REMOTE CABLE



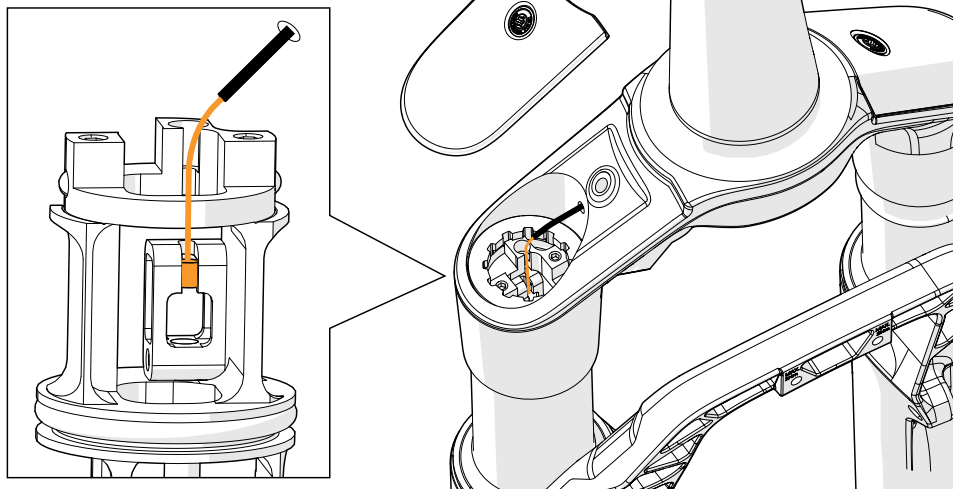
1. Guide the cable housing along the handlebars to the remote lever and secure the cable housing to the handlebars with adhesive tape. Avoid tight radii and kinks in the cable housing.
2. Attach the cable adjuster (A) to a suitable position. We recommend mounting below the stem.
3. Cut the cable housing to the correct length and attach an end sleeve to the cable housing.

3.6.2 FOR EXTERNAL ROUTING OF THE REMOTE CABLE

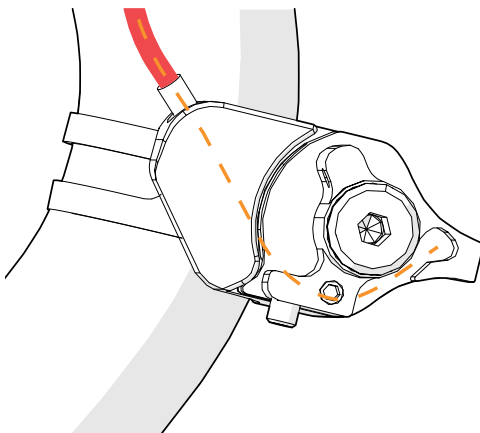
1. Guide the cable housing along the handlebars to the remote lever (B) and secure the cable housing to the handlebars with adhesive tape. Avoid tight radii and kinks in the cable housing.
2. Attach the cable adjuster (A) to a suitable position. We recommend mounting below the stem.
3. Unscrew the cover on the damping side of the suspension fork using a Torx T10 tool and guide the cable housing to the mount on the damping unit (C).
4. Cut the cable housing to the correct length.

3.7 PUT ON THE CABLE.

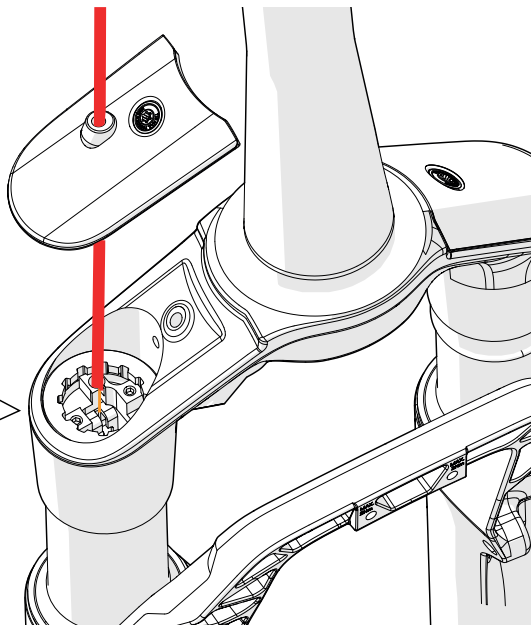
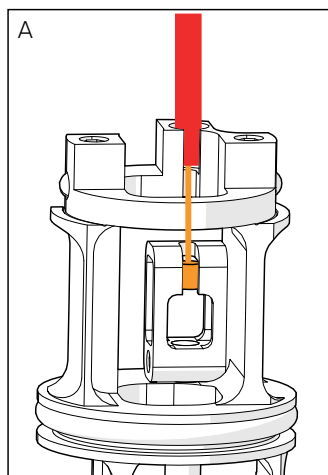
3.7.1 FOR INTERNAL ROUTING OF THE REMOTE CABLE



1. Unscrew the cover on the damping side of the fork using a Torx T10 tool.
2. Push the cable through the cable housing starting at the fork crown and attach the end of the cable to the lockout mechanism.
3. Thread the cable through the remote lever, pull the cable tight on the remote lever and tighten the clamping screw to 0.3 Nm. Now shorten the cable and insert the end into the recess.
Tip: You can slide the cut end of the liner of step "3.4 Guide the cable housing through the steerer tube (if the remote cable is routed internally)" on page 35 over the cable, then shorten the cable and hook the cut end of the liner into the recess.
4. Replace the cover on the damping side and tighten it to 0.2 Nm.



3.7.2 FOR EXTERNAL ROUTING OF THE REMOTE CABLE

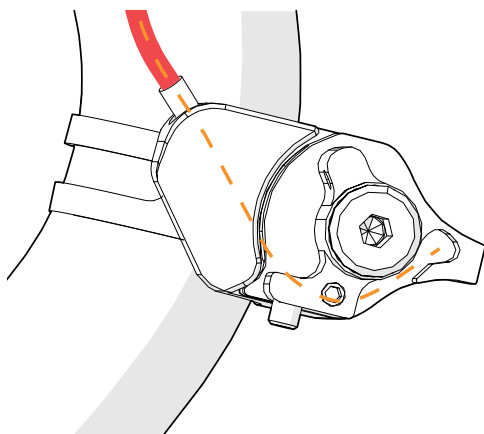


1. Unscrew the cover on the damping side of the fork using a Torx T10 tool.
2. Insert the cable sleeve through the opening in the cover into the holder on the damping unit. Push the cable through the cable housing starting at the fork and attach the end of the cable to the lockout mechanism (A).

3. Thread the cable through the remote lever, pull the cable tight on the remote lever and tighten the clamping screw to 0.3 Nm. Now shorten the cable and insert the end into the recess.

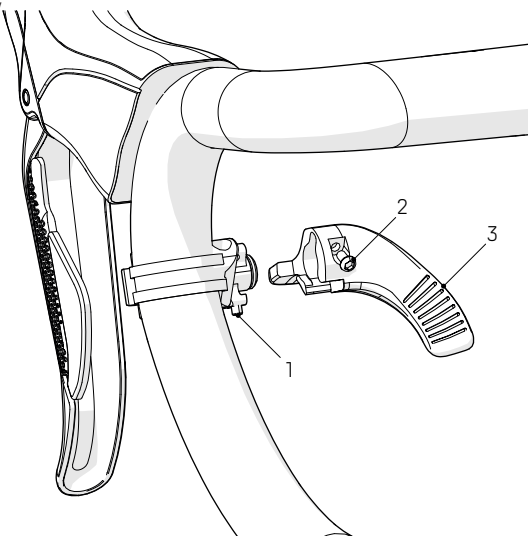
Tip: You can slide the cut end of the liner of step ["3.4 Guide the cable housing through the steerer tube \(if the remote cable is routed internally\)"](#) on page 35 over the cable, then shorten the cable and hook the cut end of the liner into the recess.

4. Slide the cover onto the fork crown and tighten the cover screw to 0.2 Nm.

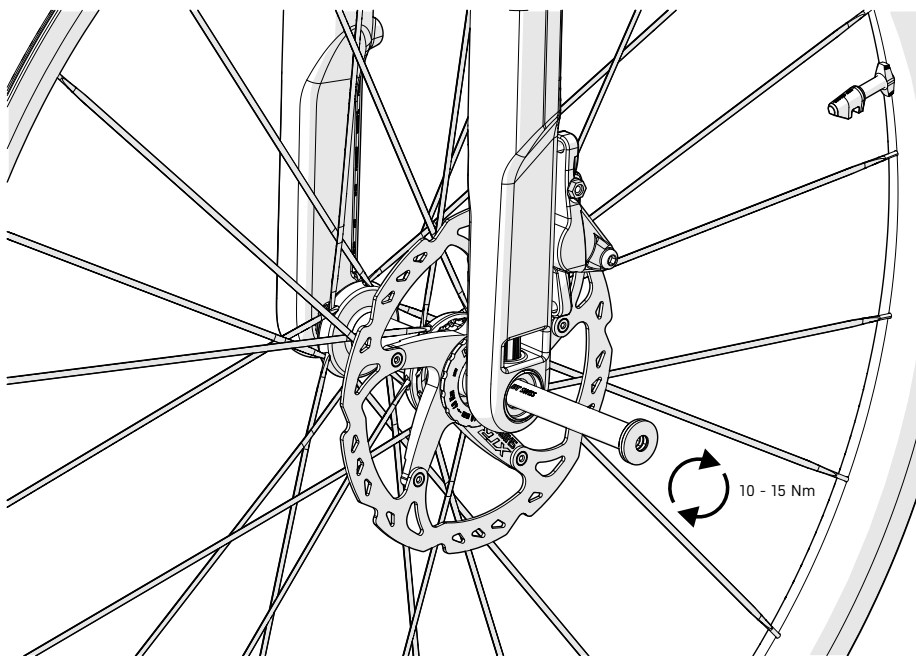


3.8 MOUNT REMOTE LEVER

1. Attach the lever, screw in the fixing screw (2) and tighten it to 0.25 Nm.
2. Screw in the threaded pin (1) and tighten it until it is flush with the lower surface.
3. Press the remote lever and check its function (see ["4.2 Setting the riding mode" on page 47](#)).
If necessary, use the cable tension adjuster to adjust the cable tension.
4. Check the brake and make sure that the braking function is not restricted.
5. Wind the handlebar tape onto the handlebars and then check the function of the remote lever again.



3.9 INSTALLING THE WHEEL



1. Clean the thru axle and its thread and grease both lightly.
2. Clean the contact surfaces between the hub and the fork and check for sharp edges.
→ If sharp edges are present, the hub must not be used.
3. Position the wheel between the fork dropouts.
4. Push the thru axle through the dropout and the hub and tighten the thru axle with a torque of min. 10 Nm and max. 15 Nm.

3.10 MOUNTING THE BIKEPACKING ADAPTER (OPTIONAL)

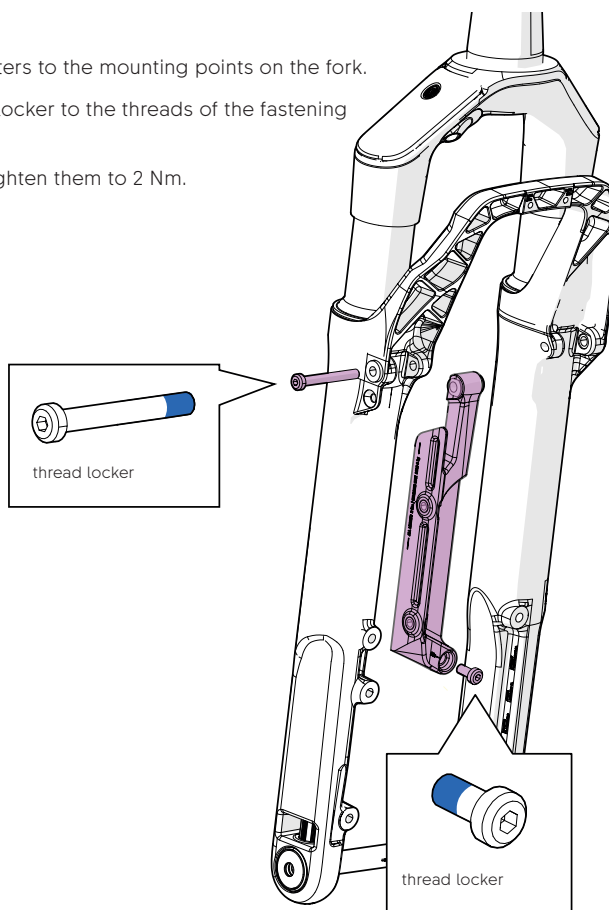


DANGER

Risk of accident due to incorrect handling of the bikepacking adapter!

- The maximum load capacity of the bikepacking adapter is 3 kg per side.
- The bikepacking adapters must not be modified or altered.
- Luggage must be evenly distributed.
- The maximum system weight of the bike must not be exceeded.
- The handling of the bike, in particular the steering and braking behavior, can change with luggage.
- Luggage must be attached in such a way that the visibility of the light and reflectors is not impaired.
- Contact your dealer or a DT Swiss Service Center if you have any questions.

1. Attach both backpacking adapters to the mounting points on the fork.
2. Apply medium-strength threadlocker to the threads of the fastening screws.
3. Insert both fixing screws and tighten them to 2 Nm.



3.11 CHECKING THE FORK

1. Check that the fork and wheel are installed without play.
2. Check the freedom of movement of the tire in use.
 - Inflate the tires up to their maximum approved pressure. The lower pressure specified for the tire or rim applies.
 - When the fork is fully compressed there must be a gap of at least 6 mm between the tire and the fork and/or mudguard.
3. Adjust the air pressure of the tire to the required operating pressure.
4. Turn the fork in both directions and make sure that it turns freely.
 - The fork and the fender must not interfere with other parts or vice versa!
 - The fork crown must not touch the down tube when the handlebar is fully turned!
5. Let all the air pressure out of the fork. Fully compress the fork.
 - The fender must not touch the down tube when the fork is fully compressed!
6. Adjust the air pressure of the fork to the required operating pressure.
7. Check the function of the suspension fork and in particular the adjustment of the riding mode (see ["4.2 Setting the riding mode" on page 47](#)).
8. If there are any problems or malfunctions, contact the dealer or the DT Swiss Service Center.

4. SETUP

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

4.1 ADJUSTING THE AIR PRESSURE

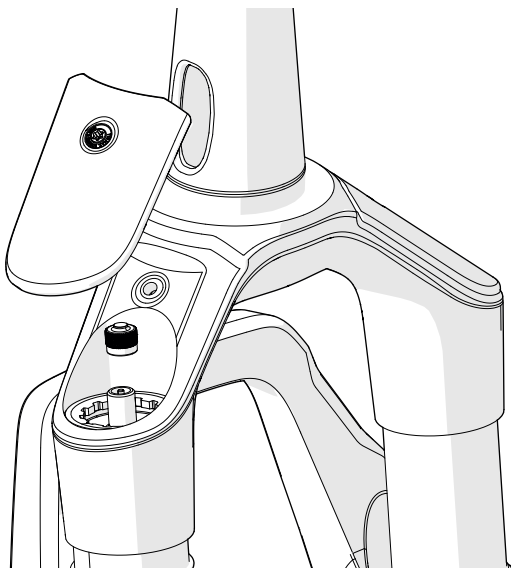
We recommend the following arrangement:

rider weight*	Pressure non-e-bike		Pressure E-Bike	
	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	4	58	5	73
45	4.5	65	5.5	80
50	5	73	6	88
55	5.5	80	6.6	95
60	6	88	7.1	103
65	6.6	95	7.6	110
70	7.1	103	8.1	118
75	7.6	110	8.6	125
80	8.1	118	9.2	133
85	8.6	125	9.7	141
90	9.2	133	10.2	148
95	9.7	141	10.7	156
100	10.2	148	11.3	163
105	10.7	156	11.8	171
110	11.3	163	12.3	178
115	11.8	171	-	-
120	12.3	178	-	-
max. air pressure:	18 bar	261 psi	18 bar	261 psi

* (rider with equipment, without bike)

INCREASING THE AIR PRESSURE

1. Set the fork to "OPEN" mode (see ["4.2 Setting the riding mode" on page 47](#)).
2. Unscrew the cover on the air side (on the right in the direction of travel) of the fork using a Torx T10 tool.
3. Unscrew the valve cap.
4. Screw on the shock pump and inflate the fork to the desired pressure. Follow the instructions issued by the pump manufacturer!
5. Slowly compress the fork with the shock pump screwed on twice by about 10 mm and then pull it out completely.
 - This equalizes the positive and negative air chambers.
 - Once the pressure displayed on the shock pump stops changing after compression, the two air chambers have equalized.
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 valve cap onto the valve.
8. Attach the cover and tighten the fixing screw hand-tight (max. 0.2 Nm).



REDUCING THE AIR PRESSURE

1. Set the fork to "OPEN" mode (see ["4.2 Setting the riding mode" on page 47](#)).
2. Unscrew the cover on the air spring side of the fork using a Torx T10 tool.
3. Unscrew the valve cap.
4. **GRADUALLY** press the valve insert with the back of the valve cap.
or
Screw on the shock pump and **GRADUALLY** reduce the air pressure by pressing the release valve on the shock pump.
5. With the shock pump attached, slowly compress the fork twice by about 10 mm and then decompress fully.
 - This equalizes the positive and negative air chambers.
 - Once the pressure displayed on the shock pump stops changing after compression, the two air chambers have equalized.
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 valve cap onto the valve.
8. Attach the cover and tighten the fixing screw hand-tight (max. 0.2 Nm).

CHECK THE AIR PRESSURE

Caution: If a shock pump is screwed onto the fork to check the air pressure, the air pressure is reduced slightly by escaping air. After checking several times without adjusting the air pressure, the fork must be slightly re-inflated.

4.2 SETTING THE RIDING MODE

The selected riding mode determines the characteristics of the fork and can be adjusted in two stages using the remote lever on the handlebars.

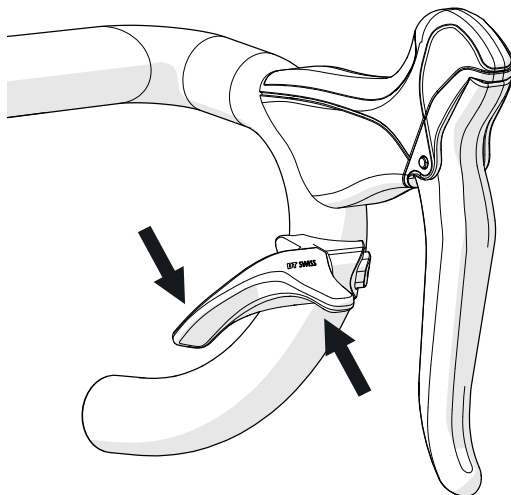
OPEN:

The "OPEN" mode is reached by pressing the lever. "OPEN" mode is the most sensitive, factory-set setting. The suspension fork reacts sensitively to small bumps.

LOCK:

If the remote lever on the handlebar is actuated from the "OPEN" position, the fork switches to "LOCK" mode and the oil flow is blocked. A blow-off valve opens the flow of oil in the event of heavy impacts and therefore prevents damage to the shock.

The remote lever can be operated in both directions and switches between the two modes.



4.3 ADJUSTING THE REBOUND

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

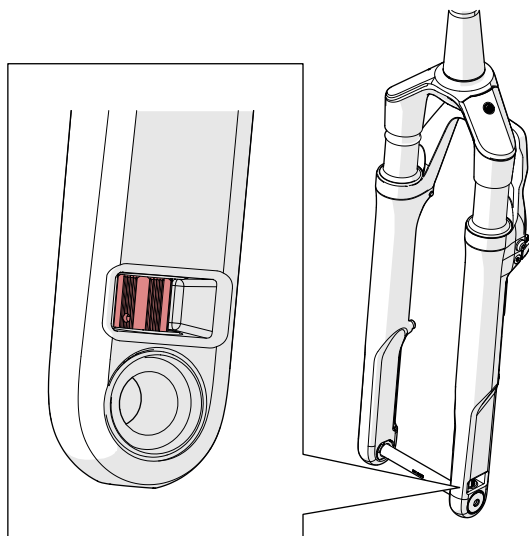
- In the + direction, the rebound damping is closed (= lower rebound speed).
- In the - direction, the rebound damping is opened (= higher rebound speed).

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

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

The aim of the rebound setting is to absorb the rebound movement as effectively as possible based on the demands of the terrain.

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



Pressure		Rebound clicks (from fully opened)
[bar]	[psi]	
2	29	0
2.5	36	1
3	44	1
3.5	51	2
4	58	2
4.5	65	3
5	73	3
5.5	80	4
6	87	4
6.5	94	5
7	102	5
7.5	109	6

Pressure		Rebound clicks (from fully opened)
[bar]	[psi]	
8	116	6
8.5	123	7
9	131	7
9.5	138	8
10	145	8
10.5	152	9
11	160	9
11.5	167	10
12	174	10
12.5	181	10
13	189	10

5. ACTIVITIES BEFORE AND AFTER THE RIDE

Task	Interval
Check the fastening is correct / check tightening torques	Before each ride
Check the function (see "4.2 Setting the riding mode" on page 47)	
Check the bike packing adapters for tight fit	
Check the brake and brake hose (kinks or defects in the brake hose, pressure point, function)	
Clean with a soft sponge and a suitable cleaning agent, especially in the area around the wiper seals. Do not use high pressure cleaners or aggressive cleaning agents!	After each ride
Check fork for damages and cracks. If there is any damage, contact the DT Swiss Service Centre.	Before and after every ride and after a crash

The fork must not be used if it is damaged or there are any signs of damage. If in doubt, contact your dealer.

6. HANDLING

6.1 TRANSPORT

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

6.2 RECOMMISSIONING AFTER STORAGE

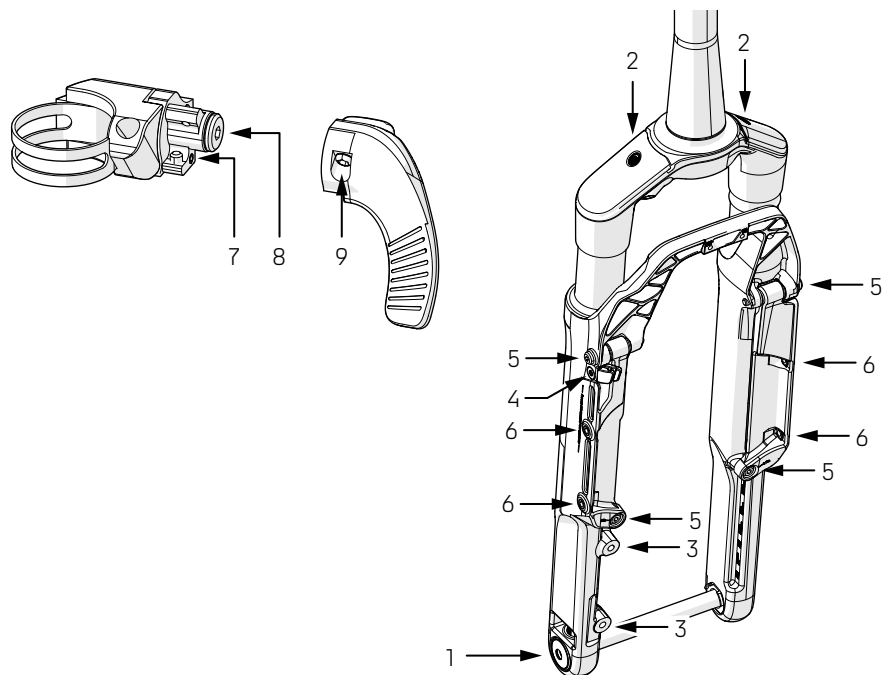
Check the pressure in the air spring and adjust it if necessary (see ["4.1 Adjusting the air pressure" on page 45](#)).

7. SERVICE AND CARE

7.1 SERVICE INTERVALS

Task	Interval
Full service (if required by a DT Swiss Service Center or your dealer) see Technical Manual at dtswiss.com	2-yearly or after 500 operating hours
Small service (if required by a DT Swiss Service Center or your dealer) see Technical Manual at dtswiss.com	Annually or after 150 operating hours More frequently under extreme operating conditions!
Check the air pressure	6 months

7.2 TORQUES



Pos.	Component	Torque
1	Thru axle	10 - 15 Nm
2	cover	0.2 Nm
3	Brake mount	max. 7 Nm
4	Brake hose holder	1 Nm
5	Bikepacking adapter attachment to fork	2 Nm
6	Cage attachment to the bikepacking adapter	2 Nm
7	Remote lever: Cable clamping screw	0.3 Nm
8	Remote lever: Clamp	1 Nm
9	Remote lever: Clamping screw lever	0.25 Nm

7.3 DISPOSAL AND ENVIRONMENTAL PROTECTION

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

8. WARRANTY

Warranty conditions can be found at www.dtswiss.com.

F 132 ONE

PUSHCONTROL REMOTE LEVER

KIT D'ADAPTATEUR BIKEPACKING

MANUEL D'UTILISATION

***DT* SWISS**

1. GÉNÉRALITÉS	53
2. SÉCURITÉ	53
3. MONTAGE	56
4. RÉGLAGES	69
5. OPÉRATIONS À EFFECTUER AVANT ET APRÈS UTILISATION	73
6. MANIPULATION	73
7. MAINTENANCE ET ENTRETIEN	73
8. GARANTIE	74

1. GÉNÉRALITÉS

Ce manuel est destiné aux utilisateurs.trices de la fourche et de ses accessoires. Il concerne le montage, le réglage, la maintenance et l'entretien de la fourche et de ses pièces.

Pour plus d'informations et toute autre opération, voir www.dtswiss.com.

Tu dois avoir lu et compris ce manuel avant utilisation. Les tierces personnes éventuelles doivent également être informées des consignes fournies ci-après. Conserver ce manuel pour consultation ultérieure.

2. SÉCURITÉ

2.1 SÉCURITÉ D'ORDRE GÉNÉRAL



DANGER

Une utilisation et un montage incorrects ainsi qu'une maintenance et un entretien non conformes peuvent provoquer des accidents s'accompagnant de blessures graves, voire mortelles !

- Le respect des consignes ci-après est indispensable pour une utilisation sûre et un bon fonctionnement.
- Le montage et la maintenance de la fourche impliquent des connaissances de base sur l'utilisation et la réparation des composants de vélos. Adressez-vous à votre revendeur en cas de doute.
- Tous les raccords vissés de la fourche suspension doivent être serrés à l'aide d'une clé dynamométrique conformément aux indications de ce manuel d'utilisation (voir également « [7.2 Couples de serrage](#) » à la [page 74](#)). Un montage incorrect peut entraîner des dommages ou des dysfonctionnements.
- La fourche doit être utilisée exclusivement conformément à sa destination (voir point 2.3 Utilisation conforme et poids maximal du système à la [page 7](#)). Toute utilisation autre que celle prévue peut entraîner des dysfonctionnements, des dommages ou des risques pour la sécurité. Dans de tels cas, tous les droits de garantie seront annulés. DT Swiss n'assurera alors aucune responsabilité pour les dommages causés.
- La fourche et le levier de commande doivent être compatibles avec toutes les pièces du vélo (voir « [2.2 Compatibilité](#) » à la [page 54](#)).
- Avant la première sortie, vérifier que la fourche peut bouger correctement.
 - Le té de la fourche ne doit pas toucher le tube inférieur lorsque le cintre est braqué !
 - Quand la fourche est entièrement comprimée, le pare-boue ne doit pas toucher le tube inférieur !
 - Quand la fourche est entièrement comprimée, le pneu doit être à 6 mm du garde-boue ou de la fourche !
- Aucune des pièces ne doit présenter d'arêtes vives.
- N'utilisez que des pièces de rechange et accessoires DT Swiss d'origine.
- La fourche ne doit être ni modifiée ni transformée. Aucun filetage ne doit être coupé dans le pivot de fourche.
- Avant chaque sortie, contrôlez la fourche suspendue conformément au chapitre « [5. Opérations à effectuer avant et après utilisation](#) » à la [page 73](#), en particulier la bonne fixation des adaptateurs Bike Packing, le fonctionnement correct du frein et le bon état de la conduite de frein.
- Ne pas utiliser la fourche en cas de dysfonctionnements, de dommages ou de traces visibles de dommages. Adressez-vous à votre revendeur en cas de doute.

2.2 COMPATIBILITÉ

Interfaces :

Support d'étrier de frein	Flat Mount 160/180 mm
Dimensions de montage du moyeu	12 x 100 mm
Diamètre du pivot de fourche	en bas 1,5"/en haut 1 1/8" (tapered)
max. des pneus	700C x 50 mm

Remarques importantes sur l'utilisation de la fourche

- Ne pas utiliser de remorques :
cette fourche n'est pas adaptée aux vélos tractant une remorque. La charge supplémentaire peut entraîner des dommages sur la fourche.
- Pas de moteur dans le moyeu de la roue avant :
l'utilisation de roues avant avec moteur de moyeu intégré n'est pas autorisée. Les forces supplémentaires peuvent altérer le fonctionnement et la sécurité de la fourche.
- Tenir compte de la compatibilité avec le cintre :
le cintre doit être adapté au montage d'un levier de commande pour le blocage. Veille à ce que ton guidon soit homologué en conséquence. Tu trouveras des informations à ce sujet auprès du fabricant du cintre.
- Largeur du guidon / longueur de la potence :
Seuls les guidons d'une largeur maximale de 440 mm et les potences d'une longueur maximale de 120 mm sont autorisés.

Ces valeurs garantissent que la charge sur la fourche reste dans la plage admissible. Une mauvaise combinaison peut entraîner des dommages sur la fourche ou rendre la conduite dangereuse.

2.3 UTILISATION CONFORME ET POIDS MAXIMAL DU SYSTÈME

Le champ d'application des composants DT Swiss est divisé en cinq catégories, de la conduite sur des routes asphaltées à une utilisation en descente/freeride. Les composants doivent impérativement être utilisés conformément à ces consignes.

La fourche est homologuée pour une utilisation sur des vélos électriques (Pedelec/US Class 1, 32 km/h max., 250 watts max.). Si la fourche a été achetée comme élément d'un vélo complet, le fabricant peut avoir accordé une homologation étendue pour des champs d'application supplémentaires.

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

Utilisation conforme : catégorie 2 (description de la catégorie ci-dessous)



La catégorie 1 correspond à l'utilisation de composants DT Swiss sur des surfaces majoritairement asphaltées. 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 majoritairement goudronnées et partiellement non goudronnées avec une légère pente. Les pneus peuvent perdre brièvement le contact avec le sol lors du franchissement de décrochements 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 décrochements/sauts occasionnels d'environ 60 cm de hauteur sont autorisés. En raison du poids optimisé des composants, le matériel peut être endommagé en cas d'erreurs de pilotage même lorsque ces conditions sont respectées, ce qui peut également entraîner des blessures pour l'utilisateur.trice.



La catégorie 4 correspond à l'utilisation de composants DT Swiss dans les conditions des catégories 1, 2 et 3 ainsi que sur des terrains très difficiles et accidentés avec des sauts/décrochements pouvant atteindre une hauteur d'environ 120 cm et des vitesses pouvant aller jusqu'à 40 km/h par des utilisateurs.trices ayant une très bonne technique de pilotage. Les composants DT Swiss de cette catégorie doivent être contrôlés après chaque utilisation afin de détecter d'éventuels dommages dus aux contraintes élevées qu'ils subissent. Une durée de vie réduite 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/décrochements et des vitesses supérieures à 40 km/h par des utilisateurs.trices 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 inférieures lors d'une utilisation future. La durée de vie du produit peut être raccourcie par cette utilisation extrême.

3. MONTAGE



DANGER

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

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

- Assure-toi qu'aucune des pièces comme le moyeu, l'axe traversant, etc. ne présente d'arêtes vives.

3.1 RACCOURCIR LE PIVOT DE FOURCHE ET MONTER LA GRIFFE DU JEU DE DIRECTION

1. Fixe le pivot de fourche dans un guide de sciage et raccourcis-le avec une scie à main.
2. Ébavure soigneusement l'intérieur et l'extérieur des bords de coupe du pivot de fourche avec du papier abrasif ou une lime.
3. Monte la griffe du jeu de direction du pivot de fourche ainsi que le jeu de direction et ses composants conformément aux instructions du fabricant.

3.2 MONTAGE DES FREINS

La conduite de frein peut être posée en interne à travers le pivot de fourche ou en externe.

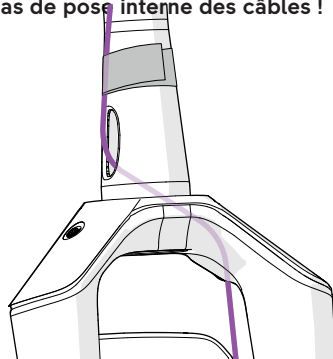


AVERTISSEMENT

Risque d'endommagement des câbles par frottement en cas de pose interne des câbles !

Si la conduite de frein n'est pas correctement fixée et posée, elle peut être soumise à une abrasion due au mouvement de la fourche. Dans le pire des cas, cela peut entraîner une défaillance soudaine du frein avant, donc une chute et des blessures graves.

- Fixe la conduite de frein autour du pivot de fourche à l'aide d'un ruban adhésif approprié (par ex. ruban adhésif pour l'électronique). Le ruban adhésif doit empêcher le câble de glisser dans le té et dans le tube de la tige.
- Veille à ce qu'une distance minimale de 3 mm soit respectée entre la conduite de frein et l'étrier lorsque la fourche est entièrement détendue.



AVERTISSEMENT

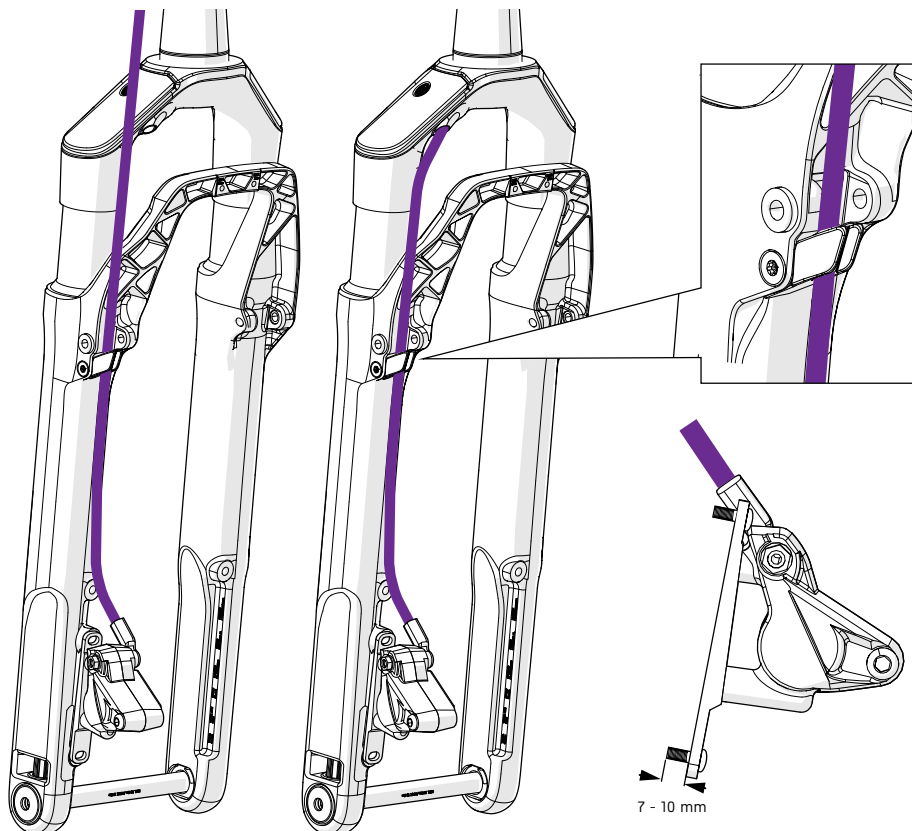
Risque d'endommagement des câbles par frottement en cas de pose externe des câbles !

Si la conduite de frein n'est pas correctement fixée et posée, elle peut être soumise à une abrasion due au mouvement de la fourche. Dans le pire des cas, cela peut entraîner une défaillance soudaine du frein avant, donc une chute et des blessures graves.

- Veille à ce qu'une distance minimale de 3 mm soit respectée entre la conduite de frein, l'étrier et la couronne lorsque la fourche est entièrement suspendue.

La fourche dispose d'un logement d'étrier de frein Flat Mount de 160/180 mm. L'utilisation de disques de frein d'un diamètre supérieur à 180 mm est proscrite !

La longueur des vis du logement de l'étrier de frein doit être choisie en fonction du frein et de l'adaptateur de frein utilisés. Le filetage de la vis de fixation doit s'engager de 7 mm minimum et de 10 mm maximum dans le filetage du logement de frein sur la fourche.



1. Assure-toi que des vis de la bonne longueur sont utilisées pour fixer l'étrier de frein à la fourche.
2. Monte le frein sur la fourche et serre les vis selon les indications du fabricant, mais à 7 Nm maximum.

Si vous utilisez les disques de frein IS avec moyeu Center Lock, nous recommandons l'adaptateur Center Lock de DT Swiss avec la référence HWZXX00S1232S.

Si vous utilisez un adaptateur Center Lock différent, vous devez vous assurer au préalable que le mouvement entre l'adaptateur et la fourche est fluide.

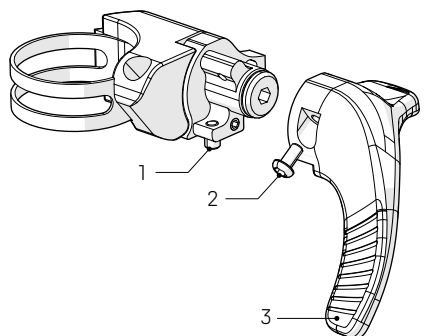
3. Fais passer la conduite de frein le long de la fourche, serre-la sur le support de conduite de frein et, en cas de pose interne, fais passer la conduite dans le pivot de fourche par l'entrée de traction sur la couronne de fourche. Veille à ce qu'une distance minimale de 3 mm soit respectée entre la conduite de frein, l'étrier et la couronne lorsque la fourche est entièrement suspendue.
4. Pose la conduite de frein conformément aux conditions requises pour ton cadre de vélo.

3.3 MONTAGE DU LEVIER DE COMMANDE

Vérifie au préalable que le fabricant du cintre autorise le montage du levier de commande pour le blocage de la fourche. La plupart du temps, le montage d'éléments de commande sur les cintres n'est autorisé que dans certaines zones.

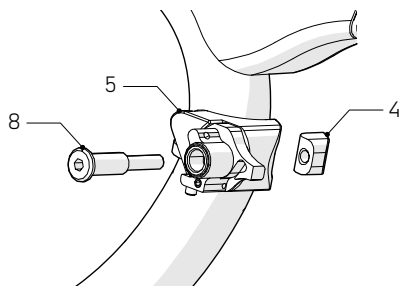
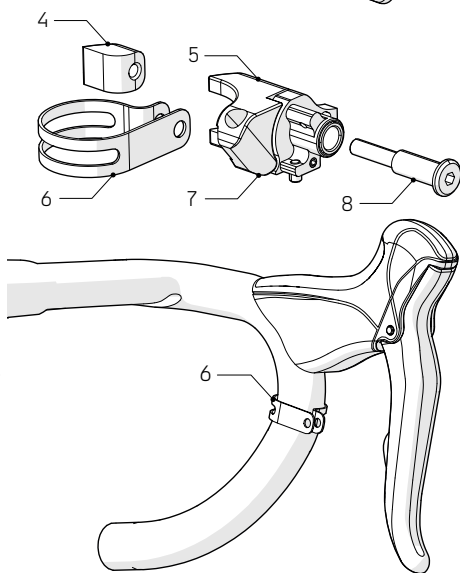
PRÉPARER LE MONTAGE

1. Desserre la vis à tige filetée (1) d'environ 6 tours.
2. Dévisse complètement la vis de fixation (2).
3. Retire le levier (3).
4. Dévisse complètement la vis de serrage (8).
5. Retire le bloc de serrage (4) et le collier (6).

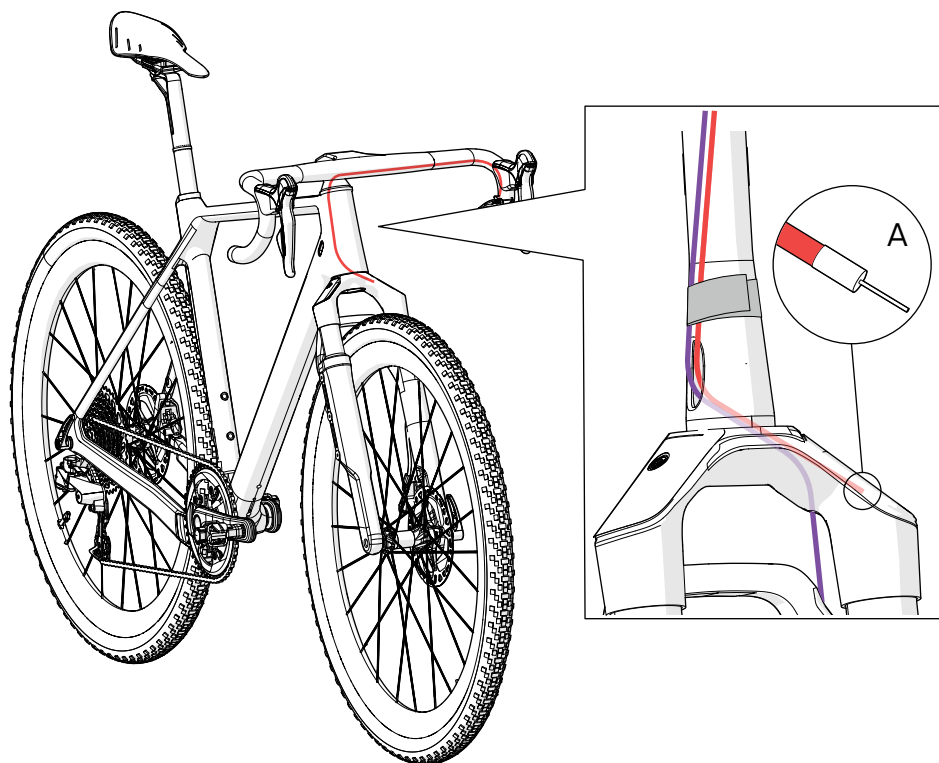


METTRE EN PLACE LE COLLIER DE SERRAGE

1. Assure-toi qu'il n'y a pas de ruban de cintre sur le cintre.
2. Fais glisser le collier de serrage (6) sur le cintre.
Si le cintre est en carbone, il faut appliquer de la pâte de montage entre le cintre et le collier de serrage.
3. Enfile le levier sur le corps de base, vérifie l'ergonomie et assure-toi que l'utilisation du frein n'est pas limitée.
La position optimale du collier de serrage est environ 1 cm sous le levier de frein. Cependant, cela dépend des personnes.
4. Fixe le corps de base (5) sur le collier de serrage (6), enfila le bloc de serrage (4) et visse la vis de serrage (8).
5. Visse la vis de serrage (8) à 1 Nm maximum.

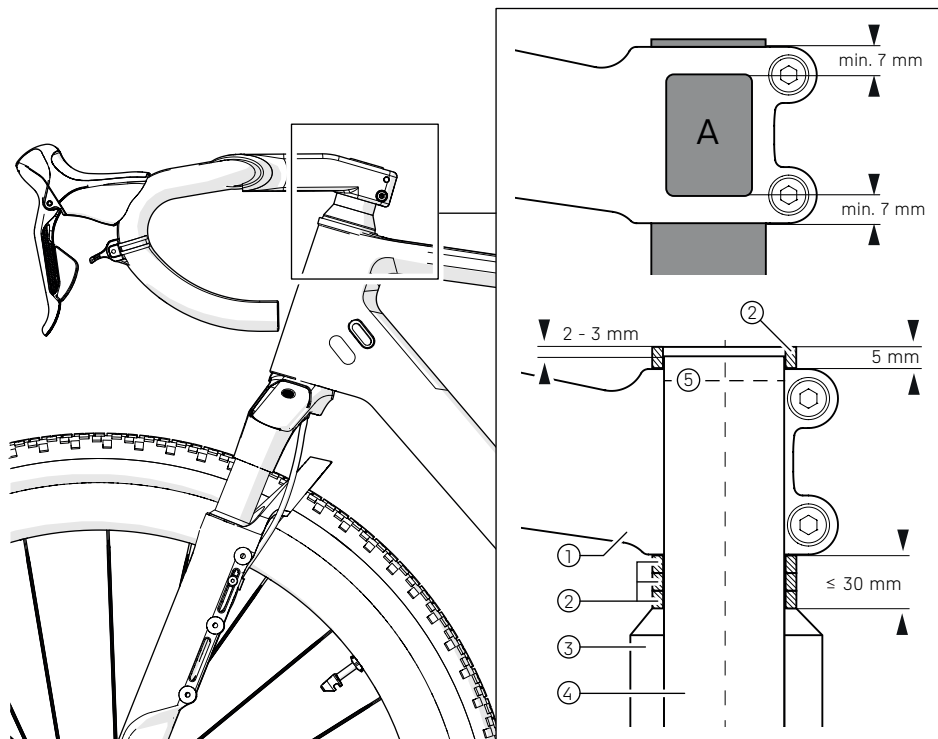


3.4 FAIRE PASSER LA GAINÉ DU CÂBLE À TRAVERS LE PIVOT DE FOURCHE (EN CAS DE POSE INTERNE DU CÂBLE À DISTANCE)



1. Retire le cache du côté de l'amortissement (à gauche dans le sens de la marche).
2. Fixe un embout doté d'un liner long sur la gaine de câble (A/rouge). Raccourcis le liner à 10 à 15 mm.
3. Fais passer la gaine du câble du té de la fourche à travers le pivot de fourche, puis fais-la ressortir à travers l'ouverture du pivot de la fourche. Fixe la gaine de câble avec la conduite de frein (violet) sur le pivot de fourche avec un morceau de ruban adhésif. Essaie d'éviter autant que possible les rayons étroits afin de réduire les frottements.
4. Assure-toi que la gaine de câble avec l'embout est complètement insérée dans le té.

3.5 MONTER LA FOURCHE DANS LE CADRE



1. Nettoie la potence, les pièces du jeu de direction et la fourche.
2. Vérifie 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.
 - Le cône ne doit pas être utilisé en présence de dommages et de bords tranchants.
4. Insère le pivot de fourche dans le tube de direction.
5. Enfile les pièces du jeu de direction (3) sur le pivot de fourche conformément aux instructions du fabricant.
6. Enfile une entretoise [2] haute de 5 mm min. et 30 mm max. sur le pivot de la fourche (4).
7. Enfile la potence (1) sur le pivot de la fourche.

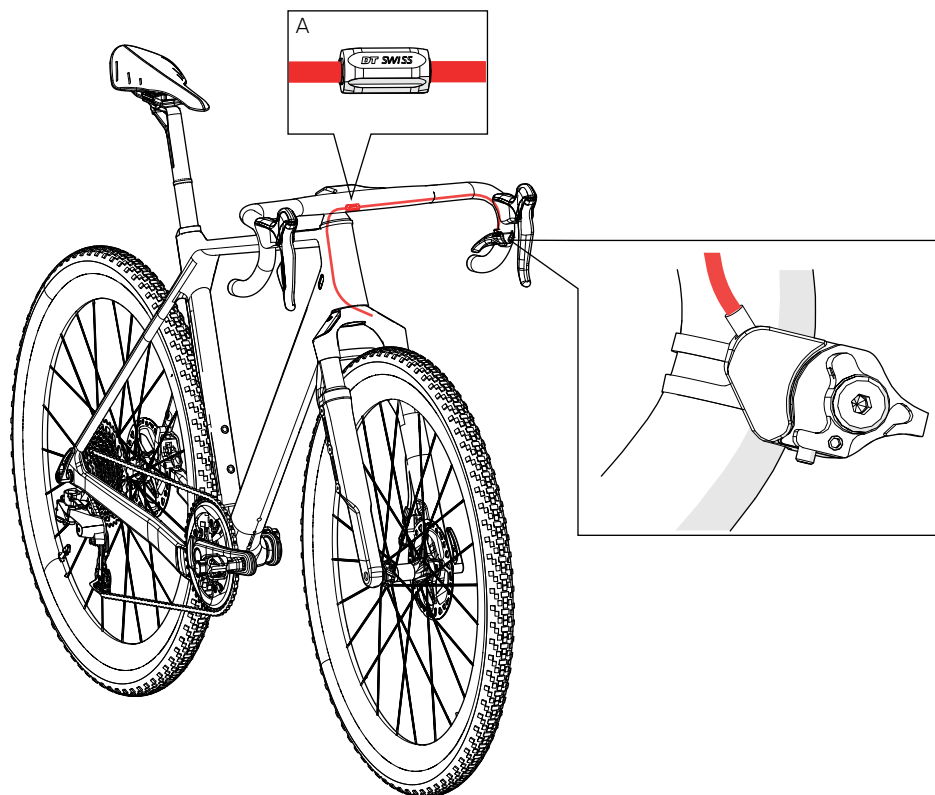
Nous recommandons d'ajouter une entretoise [2] de 5 mm minimum de hauteur au-dessus de la potence (1) et de raccourcir le pivot de la fourche de manière qu'il dépasse de 2 à 3 mm.

En l'absence d'entretoise sur la potence, la hauteur du pivot de la fourche doit au minimum atteindre le rebord supérieur de la vis de serrage supérieure de la potence (5).

8. Ajuste l'ensemble du jeu de direction selon les indications du fabricant.
9. Serre les vis de fixation de la potence au couple de serrage prescrit par le fabricant.
10. Contrôle si la fourche est montée correctement.

3.6 FIXER LA GAINE DE CÂBLE AU LEVIER DE COMMANDE

3.6.1 EN CAS DE DÉPLACEMENT INTERNE DU CÂBLE



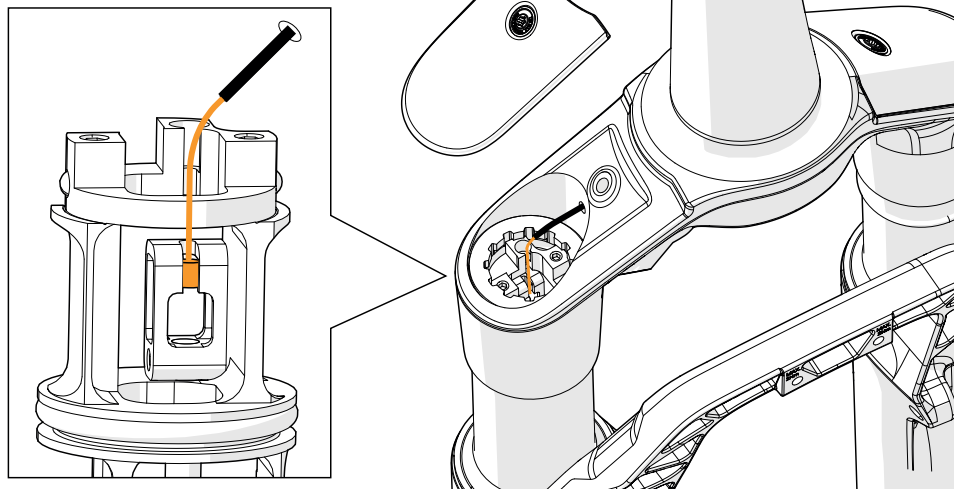
1. Fais passer la gaine de câble le long du cintre jusqu'au levier de commande de blocage de la fourche et fixe-la au cintre avec du ruban adhésif. Évite les rayons étroits et les coudes dans la gaine du câble.
2. Fixe le dispositif de réglage de la tension du câble (A) à un endroit approprié. Nous recommandons le montage sous la potence.
3. Coupe la gaine de câble à la bonne longueur et place un embout dessus.

3.6.2 EN CAS DE DÉPLACEMENT EXTERNE DU CÂBLE

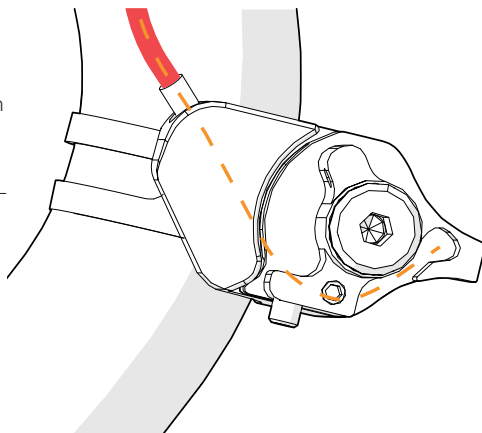
1. Fais passer la gaine de câble le long du cintre jusqu'au levier de commande (B) de blocage de la fourche et fixe-la au cintre avec du ruban adhésif. Évite les rayons étroits et les coudes dans la gaine du câble.
2. Fixe le dispositif de réglage de la tension du câble (A) à un endroit approprié. Nous recommandons le montage sous la potence.
3. Dévisse le couvercle du côté de l'amortisseur de la fourche à suspension à l'aide d'un outil Torx T10 et guide la gaine du câble vers le logement situé sur l'unité d'amortissement (C).
4. Coupe la gaine de câble à la bonne longueur.

3.7 FIXER LE CÂBLE

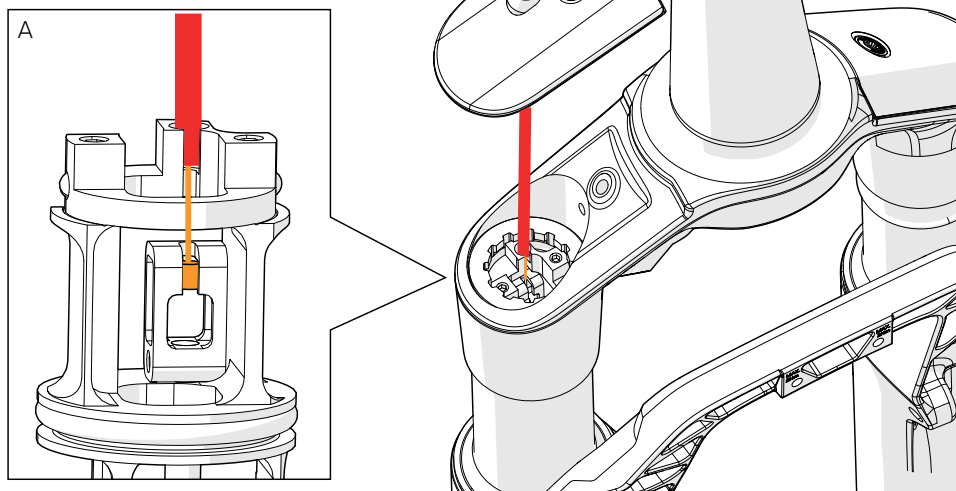
3.7.1 EN CAS DE DÉPLACEMENT INTERNE DU CÂBLE



1. Dévisse le couvercle du côté de l'amortissement de la fourche à l'aide d'un outil Torx T10.
2. Fais glisser le câble dans le té de la fourche en commençant par la gaine du câble et accroche l'extrémité du câble au mécanisme de blocage.
3. Enfile le câble dans le levier de commande, serre le câble sur le levier de commande et serre la vis de serrage à 0,3 Nm. Raccourcis maintenant le câble et insère son extrémité dans le renforcement.
Conseil : tu peux faire glisser l'extrémité coupée du liner de l'étape « 3.4 Faire passer la gaine du câble à travers le pivot de fourche (en cas de pose interne du câble à distance) » à la page 59 sur le câble, puis raccourcir le câble et l'accrocher dans le renforcement avec l'extrémité coupée du liner.
4. Remets le cache en place du côté de l'amortissement et serre-le à 0,2 Nm.

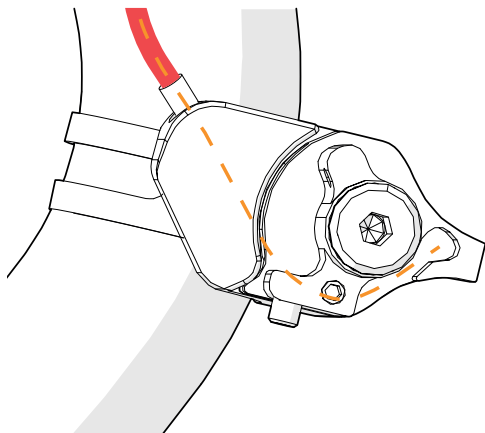


3.7.2 EN CAS DE DÉPLACEMENT EXTERNE DU CÂBLE



1. Dévisse le couvercle du côté de l'amortissement de la fourche à l'aide d'un outil Torx T10.
2. Introduis la gaine de câble par l'ouverture du couvercle dans le logement situé sur l'unité d'amortissement. Fais passer le câble dans la gaine de câble en commençant par la fourche et accroche l'extrémité du câble au mécanisme de blocage (A).

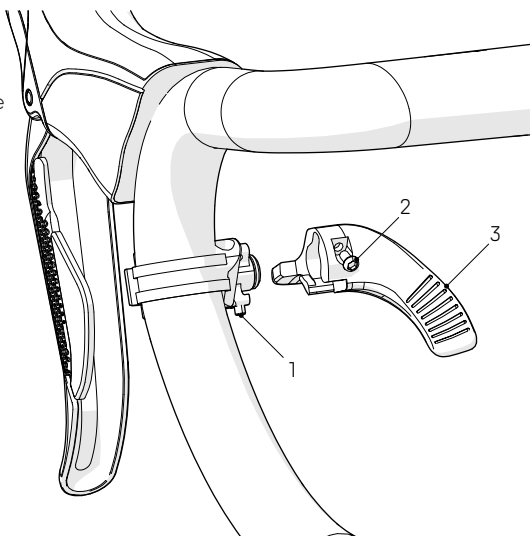
3. Enfile le câble dans le levier de commande, serre le câble sur le levier de commande et serre la vis de serrage à 0,3 Nm.
Raccourcis maintenant le câble et insère son extrémité dans le renforcement.
Conseil : tu peux faire glisser l'extrémité coupée du liner de l'étape « 3.4 Faire passer la gaine du câble à travers le pivot de fourche (en cas de pose interne du câble à distance) » à la page 59 sur le câble, puis raccourcir le câble et l'accrocher dans le renforcement avec l'extrémité coupée du liner.



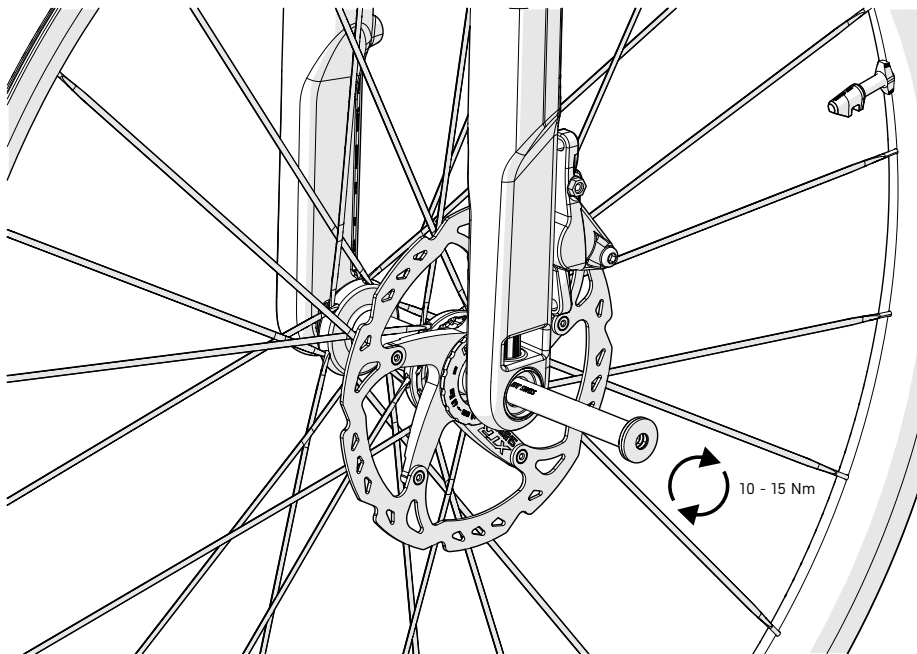
4. Fais glisser le cache sur la couronne de la fourche et serre la vis du cache à 0,2 Nm.

3.8 MONTER LE LEVIER DE COMMANDE

1. Enfile le levier, visse la vis de fixation (2) et serre le levier à 0,25 Nm.
2. Visse la vis sans tête (1) et serre-la jusqu'à ce qu'elle affleure avec la surface inférieure.
3. Appuie sur le levier de commande et vérifie son fonctionnement (voir « 4.2 Régler le mode de la fourche » à la page 71).
Si nécessaire, ajuste la tension du câble à l'aide du dispositif de réglage prévu à cet effet.
4. Vérifie le frein et assure-toi que la fonction de freinage n'est pas limitée.
5. Enroule le ruban de cintre sur le cintre, puis vérifie encore une fois le fonctionnement du levier de commande.



3.9 MONTER LA ROUE



1. Nettoie l'axe traversant et son filetage et graisse légèrement les deux.
2. Nettoie les surfaces de contact entre le moyeu et la fourche et vérifie l'absence de bords tranchants.
→ En présence de bords tranchants, le moyeu ne doit pas être utilisé.
3. Positionne la roue entre les fourreaux de la fourche.
4. Fais glisser l'axe traversant entre les fourreaux et le moyeu, puis serre-le à un couple de serrage de 10 à 15 Nm.

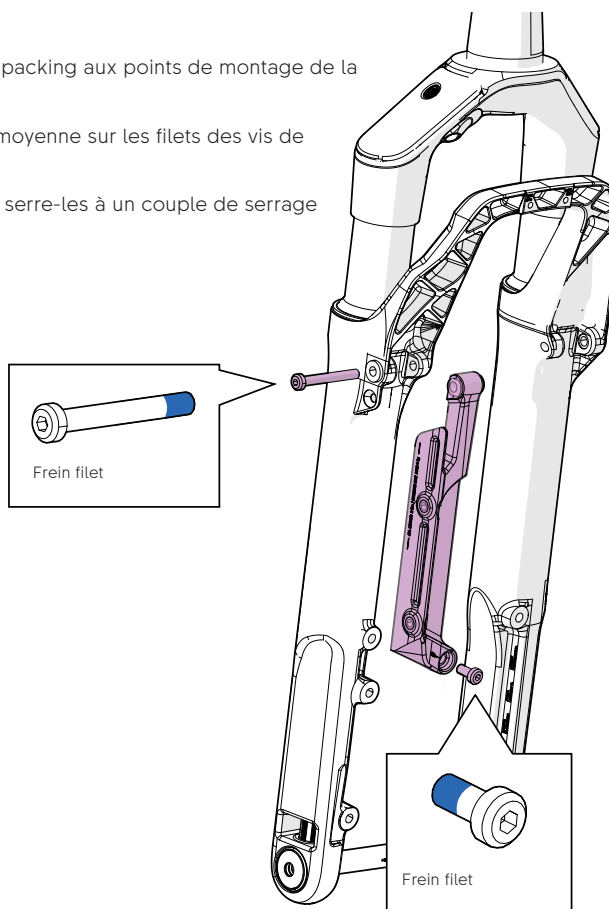


DANGER

Risque d'accident en cas de mauvaise manipulation des adaptateurs bikepacking !

- La capacité de charge maximale des adaptateurs bikepacking est de 3 kg par côté.
- Les adaptateurs bikepacking ne doivent être ni modifiés ni transformés.
- Les bagages doivent être répartis de manière homogène.
- Le poids maximal du système du vélo ne doit pas être dépassé.
- Le comportement du vélo, en particulier directionnel et de freinage, peut être modifié par les bagages.
- Les bagages doivent être placés de manière à ce que l'éclairage et les réflecteurs restent bien visibles.
- Si tu as des doutes ou des questions, adresse-toi à ton revendeur ou à un centre SAV DT Swiss.

1. Fixe les deux adaptateurs Backpacking aux points de montage de la fourche.
2. Ajoute du frein-filet résistance moyenne sur les filets des vis de fixation.
3. Visse les deux vis de fixation et serre-les à un couple de serrage de 2 Nm.



3.11 CONTRÔLE DE LA FOURCHE

1. Contrôle si la fourche et la roue sont montées sans jeu.
2. Contrôle la libre rotation du pneu utilisé.
 - Gonfle le pneu à la pression maximale autorisée. Il convient de respecter la pression maximale fixée par rapport aux jantes ou aux pneus.
 - Quand la fourche est entièrement comprimée, l'espace entre le pneu et la fourche suspendue ou le pare-boue doit être au minimum de 6 mm.
3. Ajuste la pression d'air du pneu à la pression souhaitée.
4. Fais pivoter la fourche dans les deux sens et assure-toi qu'elle peut tourner librement.
 - La fourche et le pare-boue ne doivent pas compromettre le fonctionnement d'autres éléments, ni le leur !
 - Le té de la fourche ne doit pas toucher le tube inférieur lorsque le cintre est braqué !
5. Purge entièrement l'air de la fourche. Comprime entièrement la fourche.
 - Quand la fourche est entièrement comprimée, le pare-boue ne doit pas toucher le tube inférieur !
6. Ajuste la pression d'air de la fourche à la pression souhaitée.
7. Vérifie le fonctionnement de la fourche, notamment le réglage du mode de conduite (voir « 4.2 Régler le mode de la fourche » à la page 71).
8. En cas de problème ou de dysfonctionnement, adresse toi à ton revendeur ou au service après-vente DT Swiss.

4. RÉGLAGES

Outre les informations de ce manuel, vous trouverez des conseils et vidéos utiles pour le réglage de votre fourche sur www.setupguide.dtswiss.com.

4.1 ADAPTER LA PRESSION D'AIR

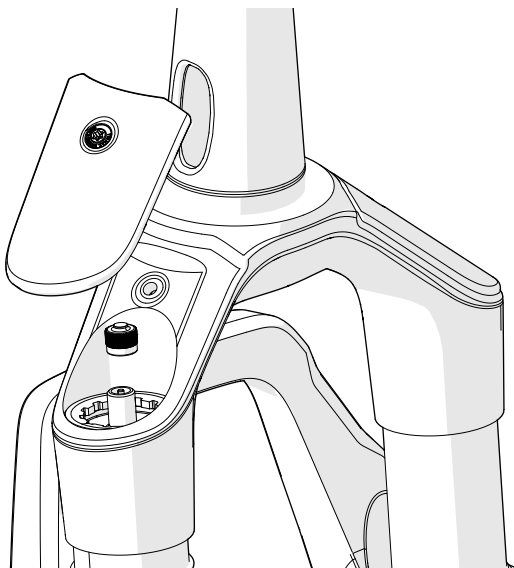
Nous recommandons la pression d'air suivante :

Poids du cycliste*	Pression non-E-Bike		Pression E-Bike	
	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	4	58	5	73
45	4,5	65	5,5	80
50	5	73	6	88
55	5,5	80	6,6	95
60	6	88	7,1	103
65	6,6	95	7,6	110
70	7,1	103	8,1	118
75	7,6	110	8,6	125
80	8,1	118	9,2	133
85	8,6	125	9,7	141
90	9,2	133	10,2	148
95	9,7	141	10,7	156
100	10,2	148	11,3	163
105	10,7	156	11,8	171
110	11,3	163	12,3	178
115	11,8	171	-	-
120	12,3	178	-	-
max. pression de gonflage :	18 bar	261 psi	18 bar	261 psi

* [cycliste et son équipement, sans vélo]

AUGMENTER LA PRESSION D'AIR

1. Règle la fourche en mode « OPEN » (voir « 4.2 Régler le mode de la fourche » à la page 71).
2. Dévisse le cache côté air (à droite dans le sens de la marche) de la fourche à l'aide d'un outil Torx T10.
3. Dévisse le bouchon de la valve.
4. Visse la pompe d'amortisseur et pompe la fourche à la pression souhaitée.
Respecte les indications du fabricant de la pompe !
5. La pompe pour amortisseur étant en place, comprime lentement la fourche d'environ 10 mm à deux reprises, puis étire-la complètement.
→ Cela permet un équilibrage des chambres d'air positive et négative.
→ L'équilibrage des deux chambres d'air n'est atteint qu'après stabilisation de la pression indiquée par la pompe d'amortisseur après la compression.
6. Répète les étapes 4 et 5 jusqu'à ce que la pression souhaitée s'affiche sur la pompe d'amortisseur après la compression.
7. Dévisse la pompe d'amortisseur et revisse le capuchon sur la valve.
8. Mets le cache en place et visse la vis de fixation à la main (max. 0,2 Nm).



DIMINUER LA PRESSION DE GONFLAGE

1. Règle la fourche en mode « OPEN » (voir « 4.2 Régler le mode de la fourche » à la page 71).
2. Dévisse le cache côté air de la fourche à l'aide d'un outil Torx T10.
3. Dévisse le bouchon de la valve.
4. Appuie **LENTEMENT** sur l'embout de la valve avec l'arrière du bouchon de la valve.
ou
Visse la pompe d'amortisseur et réduis **LENTEMENT** la pression d'air en appuyant sur la valve d'évacuation de la pompe d'amortisseur.
5. La pompe pour amortisseur étant en place, comprimer lentement la fourche d'environ 10 mm à deux reprises, puis étire-la complètement.
→ Cela permet un équilibrage des chambres d'air positive et négative.
→ L'équilibrage des deux chambres d'air n'est atteint qu'après stabilisation de la pression indiquée par la pompe d'amortisseur après la compression.
6. Répète les étapes 4 et 5 jusqu'à ce que la pression souhaitée s'affiche sur la pompe d'amortisseur après la compression.
7. Dévisse la pompe d'amortisseur et revisse le capuchon sur la valve.
8. Mets le cache en place et visse la vis de fixation à la main (max. 0,2 Nm).

CONTRÔLER LA PRESSION D'AIR

Attention : Si une pompe d'amortisseur est vissée sur la fourche pour contrôler la pression d'air, la pression de gonflage diminue légèrement en raison de l'air qui s'échappe. Après plusieurs contrôles sans ajustement de la pression de gonflage, la fourche doit être légèrement regonflée.

4.2 RÉGLER LE MODE DE LA FOURCHE

Le mode choisi définit la caractéristique de la fourche et peut être réglé sur deux niveaux via le levier commande situé sur le cintre.

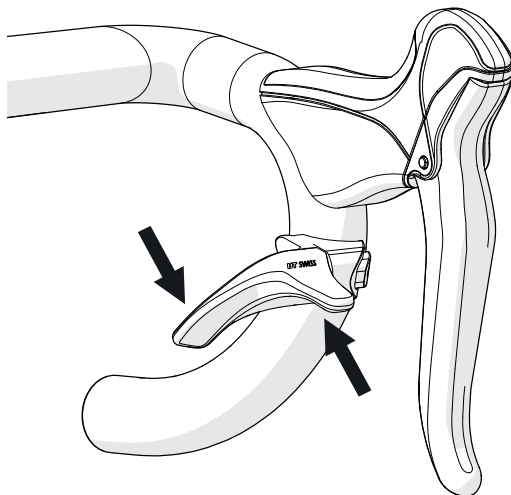
OPEN :

Le mode « OPEN » est activé en actionnant le levier. Lorsque la fourche est en mode "OPEN", elle est réglée par défaut sur la position la plus sensible. La fourche réagit avec sensibilité aux moindres chocs.

LOCK :

Si le levier de commande sur le cintre est actionné à partir de la position « OPEN », la fourche passe en mode « LOCK » et le flux d'huile est bloqué. Une valve de surpression laisse passer le flux hydraulique en cas de forte pression et empêche ainsi un endommagement de la fourche.

Le levier de commande de la fourche peut être actionné dans les deux sens et passe alors à chaque fois d'un mode à l'autre.



4.3 RÉGLER LE REBOND

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

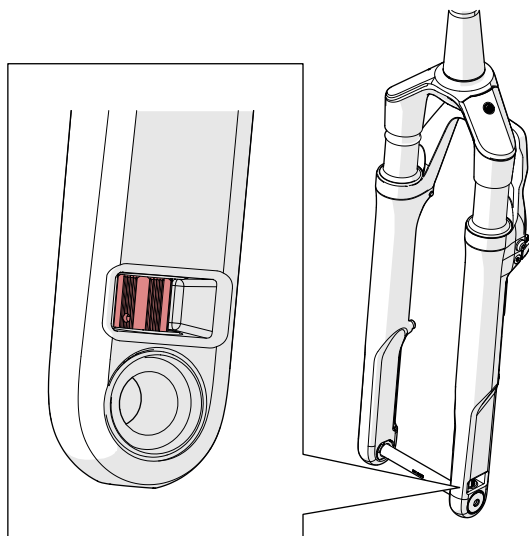
- Dans le sens +, l'amortissement est fermé (= vitesse de remontée de la fourche plus lente).
- Dans le sens -, l'amortissement est ouvert (= vitesse de remontée de la fourche plus élevée).

Si l'amortissement est trop faible, la roue avant revient trop rapidement. Lorsque le rebond est insuffisant, le cadre a tendance à osciller en roulant.

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

Le réglage du rebond vise à obtenir le meilleur amortissement possible pour le mouvement d'extension de l'amortisseur selon les exigences du terrain.

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



Pression		Clics de réglage du rebond (à partir de la position entièrement ouverte)
[bar]	[psi]	
2	29	0
2,5	36	1
3	44	1
3,5	51	2
4	58	2
4,5	65	3
5	73	3
5,5	80	4
6	87	4
6,5	94	5
7	102	5
7,5	109	6

Pression		Clics de réglage du rebond (à partir de la position entièrement ouverte)
[bar]	[psi]	
8	116	6
8,5	123	7
9	131	7
9,5	138	8
10	145	8
10,5	152	9
11	160	9
11,5	167	10
12	174	10
12,5	181	10
13	189	10

5. OPÉRATIONS À EFFECTUER AVANT ET APRÈS UTILISATION

Opération	Fréquence
Contrôle de la conformité de la fixation/des couples de serrage	Avant chaque utilisation
Contrôler le fonctionnement (voir « 4.2 Régler le mode de la fourche » à la page 71)	
Vérifier que l'adaptateur Bikepacking est bien fixé	
Contrôler le frein et la conduite de frein (pluies ou défaut de la conduite de frein, point de pression, fonctionnement)	
Nettoyage avec une éponge souple et un produit nettoyant adapté, surtout dans la zone des joints racleurs. N'utilisez ni nettoyeur haute pression ni détergent agressif !	Après chaque utilisation
Vérifier l'absence de dommages et de fissures sur la fourche. En cas de dommages, contacter le centre SAV DT Swiss.	Avant chaque utilisation et après toute chute

Ne pas utiliser la fourche en cas de dysfonctionnements, de dommages ou de traces visibles de dommages. Adressez-vous à votre revendeur en cas de doute.

6. MANIPULATION

6.1 TRANSPORT

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

6.2 REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE

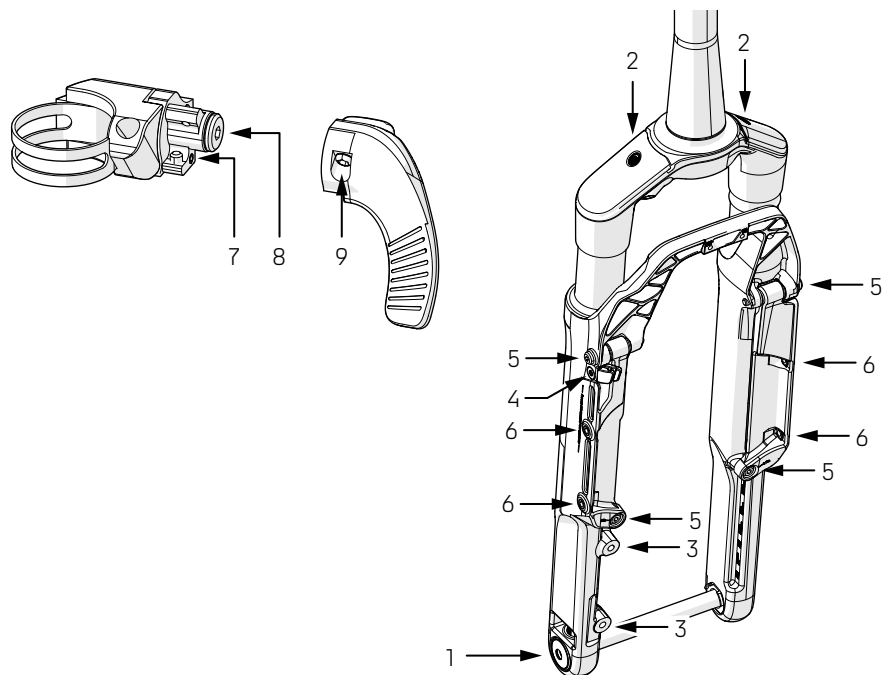
Contrôle la pression d'air de l'élément de suspension et adapte-la si nécessaire (voir « 4.1 Adapter la pression d'air » à la page 69).

7. MAINTENANCE ET ENTRETIEN

7.1 INTERVALLES DE SERVICE

Opération	Fréquence
Grande révision (au besoin dans un centre SAV DT Swiss ou chez ton vendeur), voir Manuel technique sur www.dtswiss.com	Tous les 2 ans ou après 500 heures d'utilisation
Petite révision (au besoin dans un centre SAV DT Swiss ou chez ton vendeur), voir Manuel technique sur www.dtswiss.com	Tous les ans ou toutes les 150 heures d'utilisation Plus souvent en cas de conditions d'utilisation extrêmes !
Contrôler la pression d'air	6 mois

7.2 COUPLES DE SERRAGE



Pos.	Composant	Couple de serrage
1	Axe traversant	10-15 Nm
2	Cache	0,2 Nm
3	Logement de frein	max. 7 Nm
4	Clip pour conduite de frein	1 Nm
5	Fixation de l'adaptateur bikepacking sur la fourche	2 Nm
6	Fixation du porte-bagage sur l'adaptateur bikepacking	2 Nm
7	Levier de commande : vis de serrage du câble	0,3 Nm
8	Levier de commande : Collier de serrage	1 Nm
9	Levier de commande : vis de blocage du levier	0,25 Nm

7.3 ÉLIMINATION DES DÉCHETS ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Respectez la réglementation en vigueur concernant l'élimination des déchets. De manière générale, limitez la production de déchets et recyclez-les autant que possible. Les matériaux usagés tels que le carbone, les produits nettoyants et les liquides doivent être éliminés de façon écologique.

8. GARANTIE

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

F 132 ONE

PUSHCONTROL REMOTE LEVER

BIKEPACKING ADAPTER KIT

ISTRUZIONI PER L'USO

***DT* SWISS**

1. GENERALITÀ	71
2. SICUREZZA	71
3. MONTAGGIO.....	74
4. SETUP	85
5. ATTIVITÀ PRIMA E DOPO LA MESSA IN MARCIA	89
6. MANIPOLAZIONE.....	89
7. MANUTENZIONE E CURA.....	89
8. GARANZIA	90

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

1. GENERALITÀ

Questo manuale è destinato agli utenti della forcella a sospensione e dei suoi accessori. Include il montaggio, la regolazione, la manutenzione e la cura della forcella ammortizzata e delle sue parti.

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

L'utente deve aver letto e compreso il presente manuale prima dell'uso. Anche utenti terzi devono essere informati sulle indicazioni seguenti. Conservare il manuale per un uso successivo.

2. SICUREZZA

2.1 SICUREZZA GENERALE



PERICOLO

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

- L'osservanza delle seguenti indicazioni è presupposto per un impiego che non causi incidenti e un funzionamento impeccabile.
- Il montaggio e la manutenzione della forcella ammortizzata presuppongono una conoscenza di base dell'uso e della riparazione dei componenti della bicicletta. In caso di dubbio, rivolgersi al proprio rivenditore.
- Tutti i collegamenti a vite della forcella ammortizzata devono essere serrati con una chiave dinamometrica in conformità alle specifiche di queste istruzioni per l'uso (vedere anche «7.2 Coppie di serraggio» a pagina 96). Un'installazione errata può causare danni o guasti funzionali.
- La forcella ammortizzata può essere utilizzata solo in base alla sua destinazione d'uso (vedere la sezione 2.3 "Destinazione d'uso e peso massimo del sistema" a pagina 7). Qualsiasi uso diverso da quello previsto può causare malfunzionamenti, danni o rischi per la sicurezza. In tal caso, decadono tutti i diritti di garanzia. In questo caso, DT Swiss non si assume alcuna responsabilità per i danni derivanti.
- La forcella ammortizzata e la leva remota devono essere compatibili con tutte le parti della bicicletta (vedere «2.2 Compatibilità» a pagina 78).
- Prima del primo viaggio è necessario verificare la mobilità della forcella ammortizzata.
 - A manubrio sterzato la corona della forcella non deve toccare il tubo obliquo!
 - A forcella completamente compressa il parafango non deve toccare il tubo obliquo!
 - Lo pneumatico deve trovarsi a 6 mm di distanza dalla lamiera di protezione o dalla forcella quando la forcella stessa è completamente compressa!
- Nessun componente applicato deve presentare bordi taglienti.
- Utilizzare solo accessori e ricambi originali DT Swiss.
- La forcella ammortizzata non deve essere variata o modificata. Nessuno dei filetti del tubo dello sterzo deve venir tagliato.
- Controllare che la forcella ammortizzata sia in perfette condizioni prima di ogni corsa (vedere anche «5. Attività prima e dopo la messa in marcia» a pagina 95).
- Qualora sussistano malfunzionamenti, danneggiamenti o segnali di danneggiamenti, la forcella ammortizzata non deve essere utilizzata. In caso di dubbio, rivolgersi al proprio rivenditore.

2.2 COMPATIBILITÀ

Interfacce:

Supporto pinza freno	Flatmount 160/180 mm
Dimensione di installazione del mozzo	12 x 100 mm
Diametro del canotto della forcella	inferiore 1,5" / superiore 1 1/8" (rastremato)
Dimensioni pneumatici max.	700C x 50 mm

Importanti indicazioni sull'uso della forcella ammortizzata

- Non utilizzare rimorchi:
Questa forcella ammortizzata non è adatta a biciclette con rimorchio. Il carico aggiuntivo può danneggiare la forcella.
- Nessun motore al mozzo della ruota anteriore:
Non è consentito utilizzare ruote anteriori con motore sul mozzo integrato. Le forze aggiuntive possono compromettere il funzionamento e la sicurezza della forcella.
- Tenere conto della compatibilità con il manubrio:
Il manubrio deve essere adatto al montaggio di una leva remota. Assicurarsi che il manubrio sia omologato in modo appropriato: eventuali informazioni in merito sono reperibili presso il produttore del manubrio.
- Larghezza del manubrio/lunghezza dell'attacco manubrio:
Si possono utilizzare solo manubri con una larghezza massima di 440 mm e attacchi manubrio con una lunghezza massima di 120 mm.

Questi valori assicurano che il carico sulla forcella ammortizzata rimanga all'interno dell'intervallo consentito. Una combinazione errata può causare danni alla forcella o un comportamento di guida pericoloso.

2.3 UTILIZZO CONFORME ALLA DESTINAZIONE D'USO E PESO MASSIMO DEL SISTEMA

L'uso specifico dei componenti DT Swiss è suddiviso in cinque categorie, che spaziano dalla marcia su strade asfaltate all'impiego in downhill o in freeride. I componenti devono essere utilizzati esclusivamente in modo conforme a queste definizioni.

La forcella ammortizzata non è omologata per l'impiego su bici elettriche (Pedelec / US Class 1, max 32 km/h, max. 250 watt). Se la forcella ammortizzata è stata acquistata come parte integrante di una bicicletta completa, il produttore potrebbe aver rilasciato un'omologazione estesa per ulteriori ambiti di impiego.

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

Uso previsto Categoria 2 (per la descrizione della categoria vedere di seguito)



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



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



Per **categoria 3** si intende l'utilizzo di componenti DT Swiss nelle condizioni delle categorie 1 e 2, nonché l'utilizzo su superfici pavimentate e ruvide non asfaltate da parte di conducenti con elevata tecnica di guida. I pneumatici possono perdere il contatto con il suolo. Sono ammessi salti / scalini occasionali di circa 60 cm di altezza. A causa del design dei componenti ottimizzato in termini di peso e malgrado il rispetto delle condizioni illustrate, questa applicazione può anche causare danni al materiale in caso di errori di guida, che possono anche causare lesioni al conducente.



Per **categoria 4** si intende l'uso di componenti DT Swiss nelle condizioni delle categorie 1, 2 e 3, nonché l'uso su terreni molto accidentati, bloccati con salti / gradini fino a circa 120 cm di altezza e velocità fino a 40 km/h da parte di conducenti con un'ottima tecnica di guida. Date le elevate sollecitazioni, dopo ogni viaggio i componenti DT Swiss di questa categoria devono essere obbligatoriamente controllati per verificare la presenza di eventuali danneggiamenti. Non è possibile escludere una durata di vita del prodotto ridotta.



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

3. MONTAGGIO



PERICOLO

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

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

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

3.1 ACCORCIARE IL TUBO DELLO STERZO DELLA FORCELLA E MONTARE IL RAGNETTO DELLA STERIE STERZO

1. Bloccare il tubo dello sterzo in una guida per sega e accorciarlo con una sega a mano.
2. Sbavare accuratamente i bordi tagliati del tubo dello sterzo all'interno e all'esterno con carta vetrata o una lima.
3. Montare il ragnetto della serie sterzo del tubo dello sterzo, nonché la serie sterzo e i suoi componenti secondo le istruzioni del produttore.

3.2 MONTAGGIO DEL FRENO

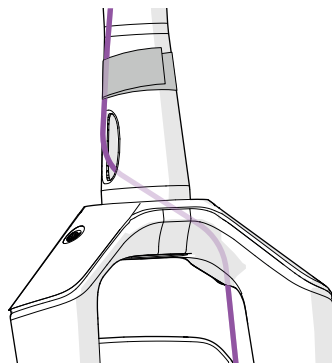


ATTENZIONE

Rischio di danneggiamento del cavo a causa dell'attrito!

Se il tubo del freno non è fissato e posato correttamente, il movimento della forcella può causare l'abrasione del tubo del freno. Nel peggiore dei casi, questo può portare a un improvviso cedimento del freno anteriore e quindi a una caduta con gravi lesioni.

- Fissare il tubo del freno con un nastro adesivo adatto (ad es. per l'elettronica) attorno al tubo dello sterzo. Il nastro adesivo deve impedire che il cavo scivoli nella corona e nel tubo.
- Assicuratevi di mantenere una distanza minima di 3 mm tra il tubo del freno e la staffa quando la forcella è completamente estesa.



La forcella ammortizzata è dotata di un alloggiamento pinza del freno PM da 160/180 mm. Non devono venir impiegati dischi del freno con diametro maggiore di 180 mm!

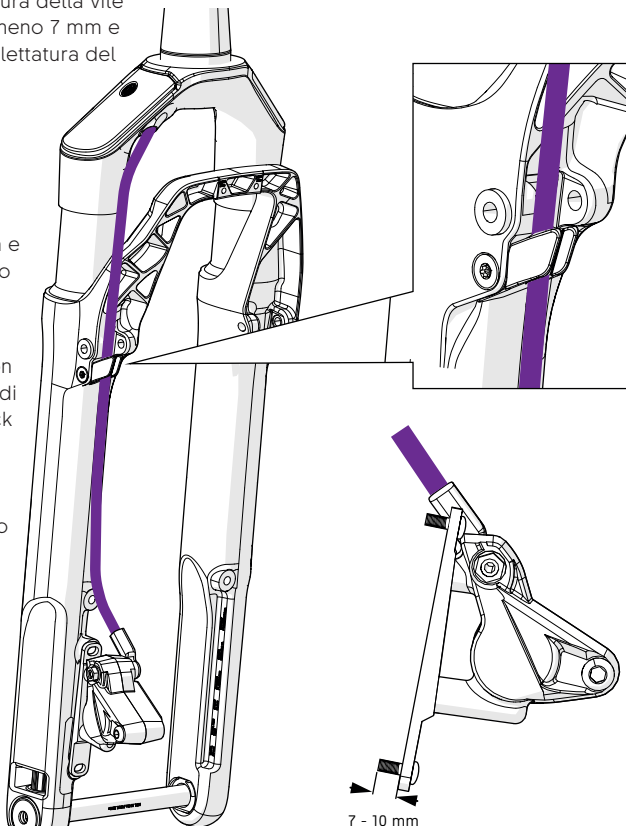
La lunghezza della vite del supporto della pinza del freno deve essere scelta in base al freno e all'adattatore utilizzato. La filettatura della vite di fissaggio deve inserirsi per almeno 7 mm e per un massimo di 10 mm nella filettatura del supporto del freno sulla forcella.

1. Assicurarsi che per fissare la pinza del freno alla forcella vengano utilizzate viti della lunghezza corretta.
2. Montare il freno sulla forcella e serrare i bulloni a un massimo di 7 Nm secondo le istruzioni del produttore.

Se si usano dischi del freno IS con mozzo Center Lock consigliamo di usare l'adattatore per Center Lock DT Swiss con il codice articolo HWZXXX00S1232S.

Se si usano adattatori per Center Lock alternativi, prima dell'utilizzo è necessario verificare la mobilità tra adattatore e forcella ammortizzata.

3. Guidare il tubo del freno lungo la forcella, fissarlo al portagomma del freno e far passare il tubo attraverso il passacavo sulla corona della forcella fino al tubo dello sterzo.
4. Posare il tubo del freno in base ai requisiti del telaio della bicicletta.

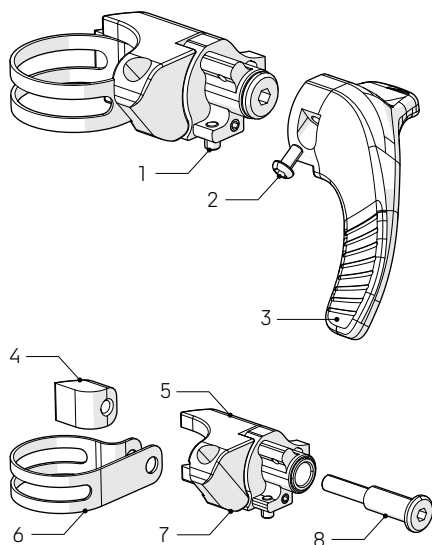


3.3 MONTAGGIO DELLA LEVA A DISTANZA

Verificate in anticipo se il produttore del manubrio approva il vostro manubrio per il montaggio della leva remota. Nella maggior parte dei casi, l'installazione di elementi di comando sul manubrio è consentita solo in determinate aree.

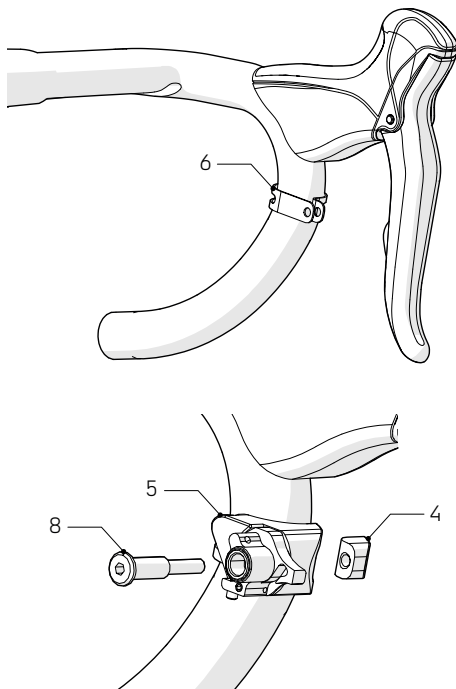
PREPARARE L'ASSEMBLAGGIO

1. Allentare la vite senza testa [1] di circa 6 giri.
2. Svitare completamente la vite di fissaggio [2].
3. Rimuovere la leva [3].
4. Svitare completamente la vite di fissaggio [8].
5. Rimuovere il blocco di serraggio [4] e il morsetto [6].

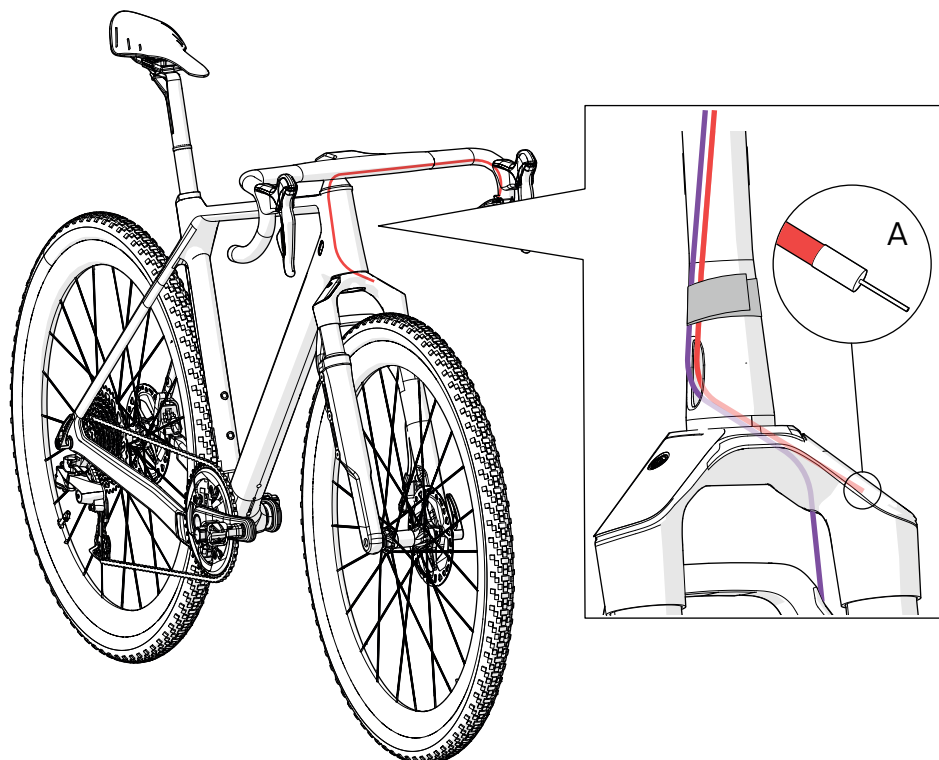


FISSARE IL MORSETTO

1. Assicuratevi che sul manubrio non ci sia nessun nastro per manubri.
2. Far scorrere il morsetto [6] sul manubrio. Se si utilizzano manubri in carbonio, è necessario applicare una pasta di montaggio tra il manubrio e il morsetto.
3. Posizionare la leva sul corpo base, verificare l'ergonomia e assicurarsi che l'uso del freno non sia limitato. La posizione ottimale della pinza è circa 1 cm sotto la leva del freno. Tuttavia, si tratta di un caso individuale.
4. Fissare il corpo base [5] al morsetto [6], fissare il blocco di serraggio [4] e avvitare la vite di bloccaggio [8].
5. Serrare la vite di serraggio [8] a un massimo di 1 Nm.

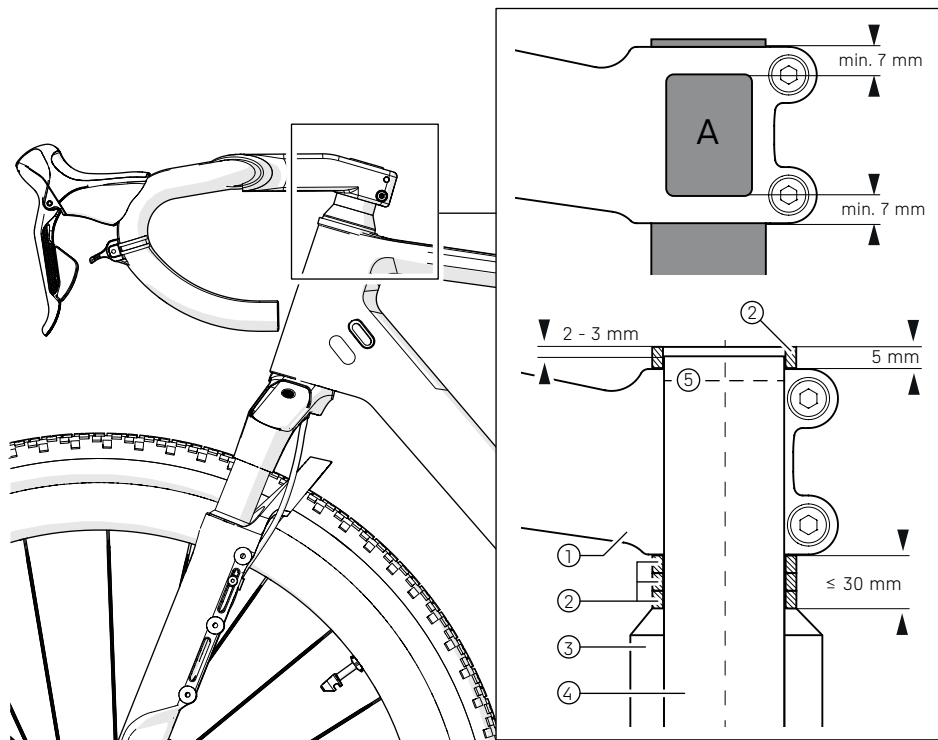


3.4 FAR PASSARE LA GUAINA DEL CAVO ATTRAVERSO IL TUBO DELLO STERZO



1. Rimuovere il coperchio sul lato di smorzamento (a sinistra in direzione di marcia).
2. Collegare un manicotto terminale con un liner lungo al manicotto di trazione (A/rosso). Accorciare il liner a 10-15 mm.
3. Far passare la guaina del cavo dalla corona della forcella attraverso il tubo dello sterzo e poi attraverso l'apertura dal tubo dello sterzo. Fissare la guaina del cavo con il tubo del freno (viola) al tubo della forcella con un pezzo di nastro adesivo. Cercate di evitare il più possibile i raggi stretti per ridurre l'attrito.
4. Assicurarsi che la guaina con la bussola terminale sia completamente inserita nella corona.

3.5 MONTAGGIO DELLA FORCELLA NEL TELAIO

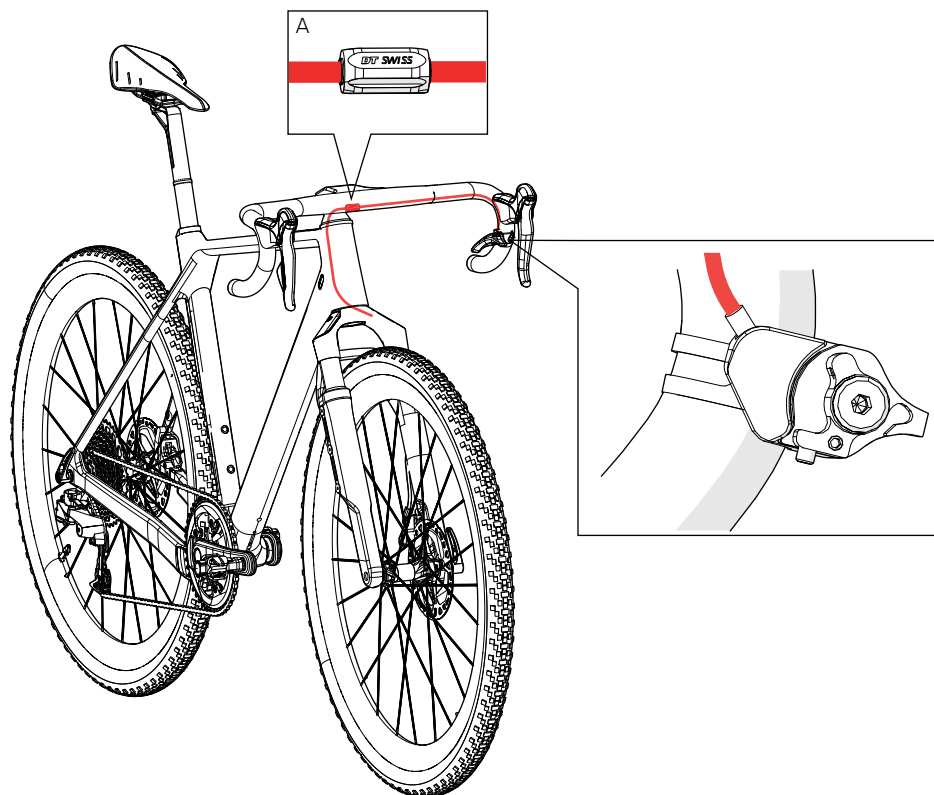


1. Pulire l'attacco del manubrio, le parti della serie sterzo e la forcella ammortizzata.
2. Controllare l'attacco del manubrio:
 - In caso di superficie di serraggio interrotta dell'attacco del manubrio [A], l'altezza della flangia deve corrispondere a min. 7 mm.
 - L'altezza di serraggio dell'attacco del manubrio può essere di max. 45 mm.
 - L'avancorpo non deve avere bordi taglienti.
3. Controllare che il cuscinetto conico non presenti danni o bordi taglienti.
 - In presenza di danni o bordi taglienti, non essere utilizzare il cuscinetto conico.
4. Far passare il tubo dello sterzo attraverso il tubo dello sterzo.
5. Inserire le parti della serie sterzo [3] sul tubo dello sterzo in base alle indicazioni del produttore.
6. Inserire il distanziale [2] con min. 5 mm e max. 30 mm di altezza sul tubo dello sterzo [4].
7. Inserire l'attacco del manubrio [1] sul tubo dello sterzo.

Consigliamo di applicare sull'avancorpo [1] un distanziale [2] con un'altezza costruttiva di min. 5 mm e di accorciare il tubo dello sterzo di modo che sporga di 2 - 3 mm sopra al tubo dello sterzo. Per il montaggio senza distanziale sull'attacco del manubrio il tubo dello sterzo dovrebbe essere almeno a filo con il bordo superiore della vite di arresto superiore dell'avancorpo [5].

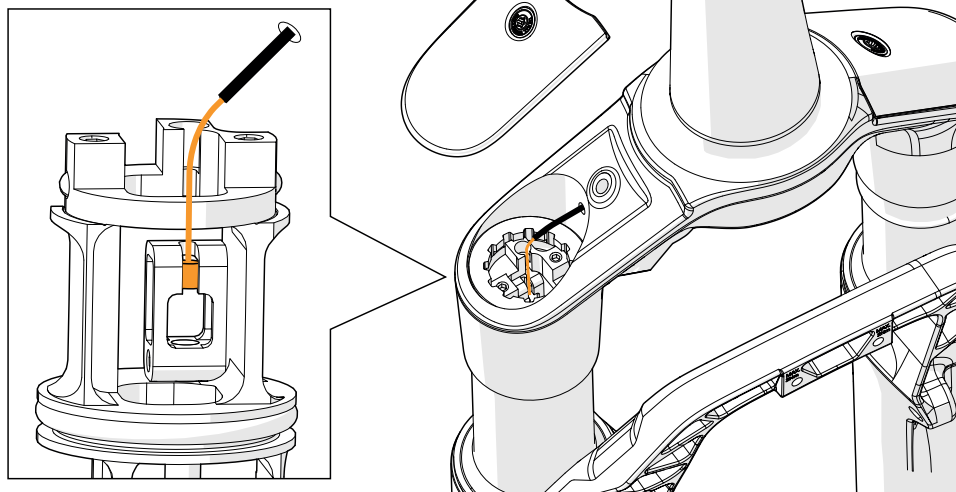
8. Regolare il gioco della serie dello sterzo secondo le istruzioni del produttore.
9. Serrare le viti di fissaggio dell'attacco del manubrio con la coppia di serraggio specificata dal produttore.
10. Verificare che la forcella ammortizzata sia montata correttamente.

3.6 FISSARE LA GUAINA ALLA LEVA REMOTA

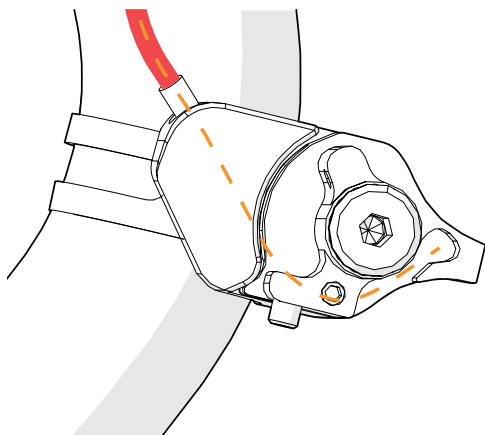


1. Guidare la guaina lungo il manubrio fino alla leva remota e fissare la guaina al manubrio con del nastro adesivo. Evitare raggi stretti e pieghe nella guaina.
2. Fissare il regolatore di tensione del cavo (A) in una posizione adeguata. Si consiglia il montaggio sotto l'attacco del manubrio.
3. Tagliare la guaina alla lunghezza corretta e collegare un manicotto terminale alla guaina.

3.7 AGGANCIARE IL CAVO DEL COMANDO REMOTO

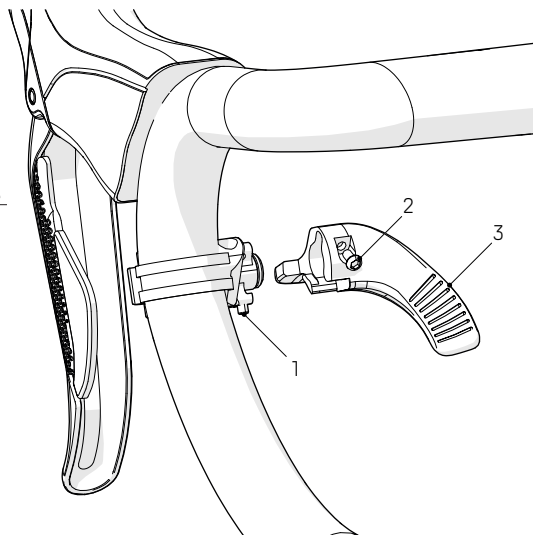


1. Svitare il coperchio sul lato di ammortizzazione della forcella ammortizzata con un utensile Torx T10.
2. Spingere il tirante attraverso la guaina partendo dalla corona della forcella e fissare l'estremità del tirante al meccanismo di blocco.
3. Infilare tirante attraverso la leva remota, tirare il tirante sulla leva remota e stringere la vite di serraggio a 0,3 Nm.
Ora accorciate il tirante e inserite l'estremità nell'incavo.
Suggerimento: È possibile far scorrere l'estremità tagliata del liner dal passaggio «3.4 Far passare la guaina del cavo attraverso il tubo dello sterzo» a pagina 83 sul tirante, quindi accorciare il tirante e agganciare l'estremità tagliata del liner nell'incavo.
4. Riposizionare il coperchio sul lato smorzamento e serrarlo a 0,2 Nm.

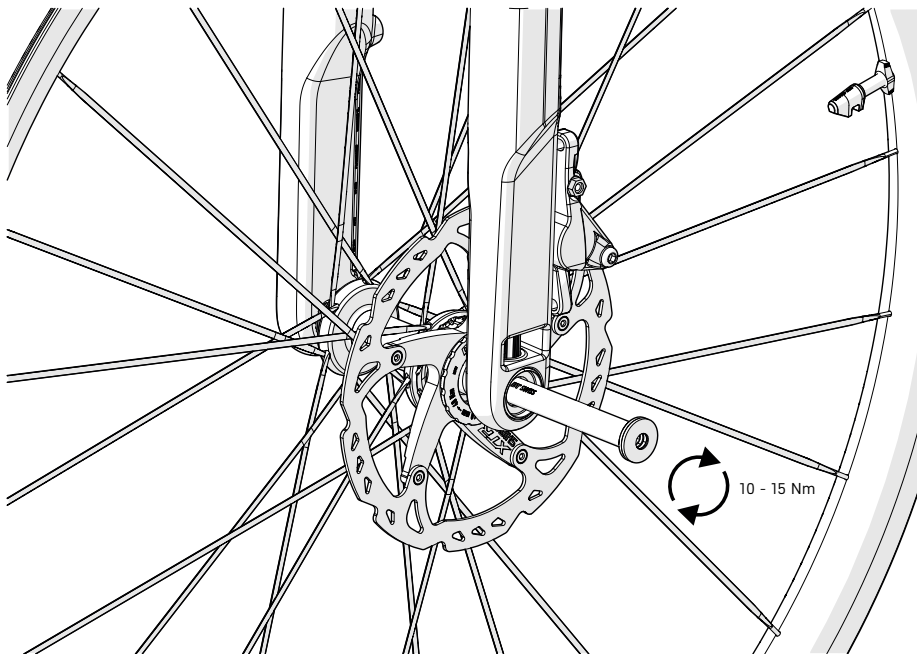


3.8 MONTARE LA LEVA REMOTA

1. Collegare la leva, avvitare la vite di fissaggio (2) e serrarla a 0,25 Nm.
2. Avvitare la vite senza testa (1) e serrarla finché non è a filo con la superficie inferiore.
3. Premere la leva remota e verificarne il funzionamento (vedere «4.2 Regolazione della modalità di guida» a pagina 93). Se necessario, utilizzare il regolatore di tensione del cavo per regolare la tensione del cavo.
4. Controllare il freno e verificare che la funzione di frenata non sia limitata.
5. Avvolgere il nastro sul manubrio e verificare nuovamente il funzionamento della leva remota.



3.9 MONTAGGIO DELLA RUOTA



1. Pulire l'asse passante e la sua filettatura e ingrassare leggermente entrambi.
2. Pulire le superfici di contatto fra mozzo e forcella ammortizzata e controllare che non siano presenti bordi taglienti.
→ In presenza di bordi taglienti, non utilizzare il mozzo.
3. Posizionare la ruota nella sede mozzo della forcella.
4. Far passare l'asse ruota attraverso la sede mozzo e il mozzo e serrare l'asse ruota a una coppia di almeno 10 Nm e massimo 15 Nm.

3.10 MONTAGGIO DELL'ADATTATORE PER BIKEPACKING (OPZIONALE)

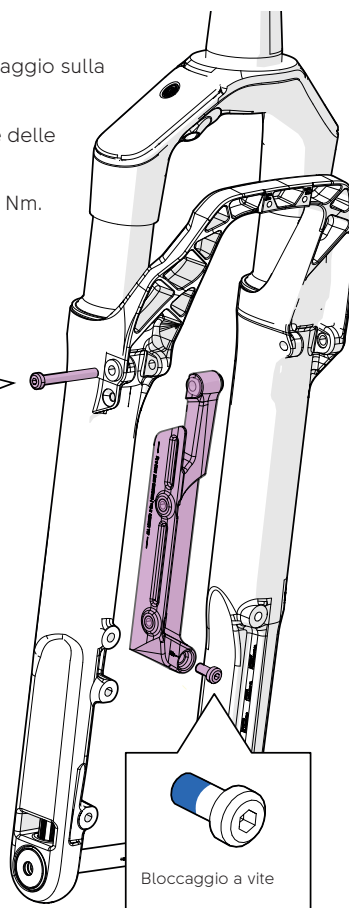
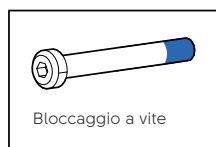


PERICOLO

Pericolo di incidenti dovuti a un uso scorretto dell'adattatore per bikepacking!

- La portata massima dell'adattatore per bikepacking è di 3 kg per lato.
- Gli adattatori per bikepacking non devono essere modificati o alterati.
- I bagagli devono essere distribuiti in modo uniforme.
- Il peso massimo del sistema della bicicletta non deve essere superato.
- Il comportamento di guida della bicicletta, in particolare il comportamento dello sterzo e della frenata, può cambiare con i bagagli.
- I bagagli devono essere posizionati in modo da non compromettere la visibilità delle luci e dei riflettori.
- Per qualsiasi domanda, rivolgersi al rivenditore o a un centro di assistenza DT Swiss.

1. Fissare entrambi gli adattatori per lo zaino ai punti di montaggio sulla forcella.
2. Applicare del frenafili a media resistenza sulle filettature delle viti di fissaggio.
3. Avvitare le due viti di fissaggio e serrarle a una coppia di 2 Nm.



3.11 VERIFICA DELLA FORCELLA AMMORTIZZATA

1. Verificare che la forcella ammortizzata e la ruota siano montate senza gioco.
2. Verificare la mobilità dello pneumatico utilizzato.
 - Gonfiare i pneumatici ad un valore di pressione tra quelli consentiti. Vale rispettivamente la pressione massima più bassa tra quella prescritta per pneumatico o il cerchio.
 - Tra il pneumatico e la forcella ammortizzata o il parafrangente devono esserci, a forcella ammortizzata completamente compressa, almeno 6 mm di spazio.
3. Adattare la pressione dell'aria dello pneumatico alla pressione di esercizio desiderata.
4. Girare la forcella ammortizzata in entrambe le direzioni e verificare che la forcella ammortizzata possa essere girata liberamente.
 - La forcella ammortizzata o la lamiera di protezione non devono pregiudicare il funzionamento di altre parti e il loro funzionamento non devono essere pregiudicati!
 - A manubrio sterzato la corona della forcella non deve toccare il tubo obliquo!
5. Scaricare completamente l'aria dalla forcella ammortizzata. Comprimerla completamente la forcella ammortizzata.
 - A forcella completamente compressa il parafrangente non deve toccare il tubo obliquo!
6. Adattare la pressione dell'aria della forcella ammortizzata alla pressione di esercizio desiderata.
7. Controllare il funzionamento della forcella ammortizzata e in particolare la regolazione della modalità di guida (vedere «4.2 Regolazione della modalità di guida» a pagina 93).
8. In caso di problemi o malfunzionamenti si prega di rivolgersi al proprio rivenditore o a un DT Swiss Service Center.

4. SETUP

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

4.1 ADATTAMENTO DELLA PRESSIONE DELL'ARIA

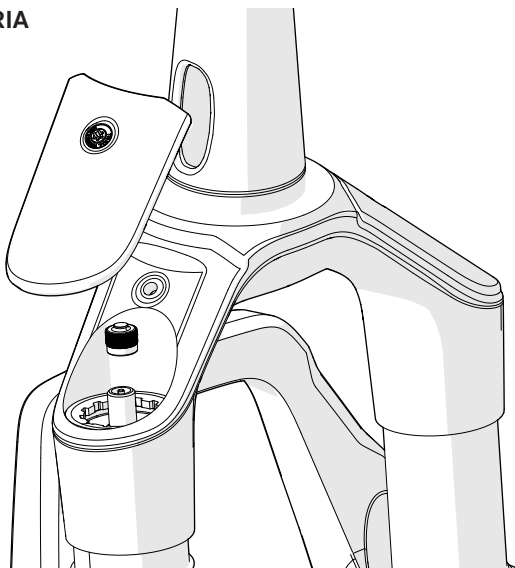
Si consiglia la seguente pressione dell'aria:

Peso del ciclista*	Pressione bicicletta tradizionale		Pressione e-bike	
	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	4	58	5	73
45	4,5	65	5,5	80
50	5	73	6	88
55	5,5	80	6,6	95
60	6	88	7,1	103
65	6,6	95	7,6	110
70	7,1	103	8,1	118
75	7,6	110	8,6	125
80	8,1	118	9,2	133
85	8,6	125	9,7	141
90	9,2	133	10,2	148
95	9,7	141	10,7	156
100	10,2	148	11,3	163
105	10,7	156	11,8	171
110	11,3	163	12,3	178
115	11,8	171	-	-
120	12,3	178	-	-
Pressione dell'aria max.:	18 bar	261 psi	18 bar	261 psi

* [ciclista con equipaggiamento, senza bicicletta]

AUMENTO DELLA PRESSIONE DELL'ARIA

1. Portare la forcella ammortizzata nella modalità «OPEN» [vedere «4.2 Regolazione della modalità di guida» a pagina 93].
2. Svitare il coperchio sul lato di ammortizzazione (a destra in direzione di marcia) della forcella ammortizzata con un utensile Torx T10.
3. Svitare il cappuccio della valvola.
4. Avvitare la pompa dell'ammortizzatore e caricare la forcella ammortizzata alla pressione desiderata. Attenersi alle indicazioni del produttore della pompa!
5. Comprimerla la forcella ammortizzata con la pompa dell'ammortizzatore avvitata lentamente due volte per circa 10 mm e quindi decomprimerla completamente.



→ Quest'operazione consente una compensazione della camera d'aria positiva e negativa.

→ Entrambe le camere d'aria risultano compensate quando, dopo la compressione, la pressione indicata sulla pompa non varia più.

6. Ripetere il passaggio 4 e 5 fino a che, dopo la compressione, sulla pompa viene visualizzata la pressione desiderata.
7. Svitare la pompa della serranda e avvitare il cappuccio della valvola sulla valvola.
8. Fissare il coperchio e stringere la vite di fissaggio a mano (max. 0,2 Nm).

RIDUZIONE DELLA PRESSIONE DELL'ARIA

1. Portare la forcella ammortizzata nella modalità «OPEN» [vedere «4.2 Regolazione della modalità di guida» a pagina 93].
2. Svitare il coperchio sul lato di ammortizzazione della forcella ammortizzata con un utensile Torx T10.
3. Svitare il cappuccio della valvola.
4. Premere l'inserto valvola con il retro del cappuccio valvola **LENTAMENTE**, oppure avvitare la pompa dell'ammortizzatore e ridurre la pressione dell'aria **LENTAMENTE** attivando la valvola di scarico sulla pompa.
5. Comprimerla la forcella ammortizzata con la pompa dell'ammortizzatore avvitata lentamente per circa 10 mm e quindi decomprimerla completamente.

→ Quest'operazione consente una compensazione della camera d'aria positiva e negativa.

→ Entrambe le camere d'aria risultano compensate quando, dopo la compressione, la pressione indicata sulla pompa non varia più.
6. Ripetere il passaggio 4 e 5 fino a che, dopo la compressione, sulla pompa viene visualizzata la pressione desiderata.
7. Svitare la pompa della serranda e avvitare il cappuccio della valvola sulla valvola.
8. Fissare il coperchio e stringere la vite di fissaggio a mano (max. 0,2 Nm).

CONTROLLARE LA PRESSIONE DI GONFIAGGIO.

Attenzione: Se per controllare la pressione dell'aria si avvita una pompa per ammortizzatori sulla forcella ammortizzata, la pressione dell'aria si riduce leggermente a causa della fuoriuscita dell'aria. Dopo aver controllato più volte senza regolare la pressione dell'aria, la forcella ammortizzata deve essere leggermente gonfiata.

4.2 REGOLAZIONE DELLA MODALITÀ DI GUIDA

La modalità di guida selezionata determina le caratteristiche della forcella ammortizzata e può essere regolata su due livelli attraverso la leva remota presente sul manubrio.

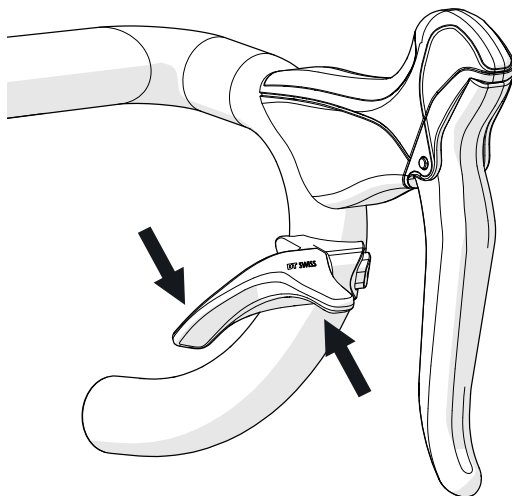
OPEN:

La modalità "OPEN" si raggiunge premendo la leva. Nella modalità «OPEN» la modalità di guida presenta la regolazione più sensibile definita in fabbrica. La forcella ammortizzata reagisce con precisione alle piccole irregolarità.

LOCK:

Se la leva remota sul manubrio viene azionata dalla posizione "OPEN", la forcella passa in modalità "LOCK" e il flusso dell'olio viene bloccato. Una valvola "Blow-Off" apre il flusso dell'olio in caso di forti urti per prevenire in questo modo il danneggiamento della forcella ammortizzata.

La leva remota può essere azionata in entrambe le direzioni e passa da una modalità all'altra.



4.3 IMPOSTAZIONE DEL RITORNO

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

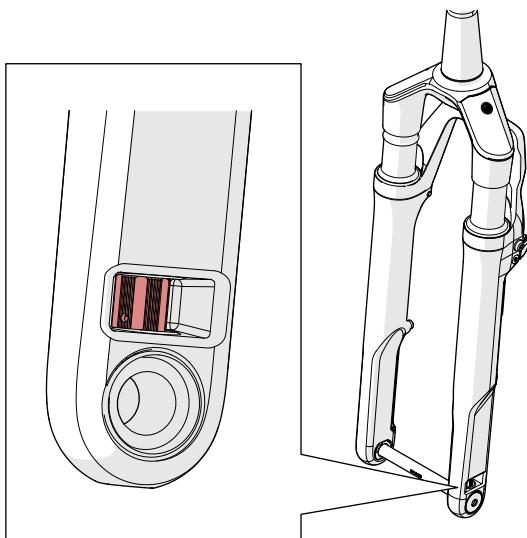
- In senso orario l'ammortizzazione del ritorno viene incrementata (= velocità di estensione più bassa).
- In senso antiorario l'ammortizzazione del ritorno viene diminuita (= velocità di estensione più alta).

Se lo smorzamento del ritorno è troppo basso, la ruota anteriore rimbalzerà troppo rapidamente. Uno smorzamento in ritorno impostato troppo basso si percepirà attraverso il telaio che tende a sobbalzare durante la guida.

Se lo smorzamento in ritorno è troppo alto, la ruota anteriore non riuscirà più a seguire gli impatti in rapida successione e la sospensione si irrigidirà.

L'obiettivo della regolazione dello smorzamento in ritorno è assorbire il movimento di ritorno nel modo più efficace possibile, in base alle esigenze del terreno.

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



Pressione		Clic del ritorno (da completamente aperta)
[bar]	[psi]	
2	29	0
2.5	36	1
3	44	1
3.5	51	2
4	58	2
4.5	65	3
5	73	3
5.5	80	4
6	87	4
6.5	94	5
7	102	5
7.5	109	6

Pressione		Clic del ritorno (da completamente aperta)
[bar]	[psi]	
8	116	6
8.5	123	7
9	131	7
9.5	138	8
10	145	8
10.5	152	9
11	160	9
11.5	167	10
12	174	10
12.5	181	10
13	189	10

5. ATTIVITÀ PRIMA E DOPO LA MESSA IN MARCIA

Attività	Intervallo
Controllare il corretto fissaggio / le corrette coppie di serraggio	Prima di ogni utilizzo
Verificare il funzionamento (vedi «4.2 Regolazione della modalità di guida» a pagina 93)	
Controllare che l'adattatore per il bikepacking sia ben saldo	
Controllare il freno e la tubazione del freno (pieghe o difetti nella tubazione del freno, punto di pressione, funzionamento)	
Pulizia con una spugna morbida e un detergente idoneo, in particolare nella zona dell'anello raschiaolio. Non utilizzare pulitrici ad alta pressione né detergenti aggressivi!	Dopo ogni utilizzo
Verificare se la forcella ammortizzata presenta danneggiamenti e crepe. In caso di danneggiamenti, contattare il DT Swiss Service Center.	Prima e dopo ogni messa in marcia e dopo un'eventuale caduta

Qualora sussistano danneggiamenti o segnali di danneggiamenti, la forcella ammortizzata non deve essere utilizzata. In caso di dubbio, rivolgersi al proprio rivenditore.

6. MANIPOLAZIONE

6.1 TRASPORTO

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

6.2 RIMESSA IN FUNZIONE DOPO LO STOCCAGGIO

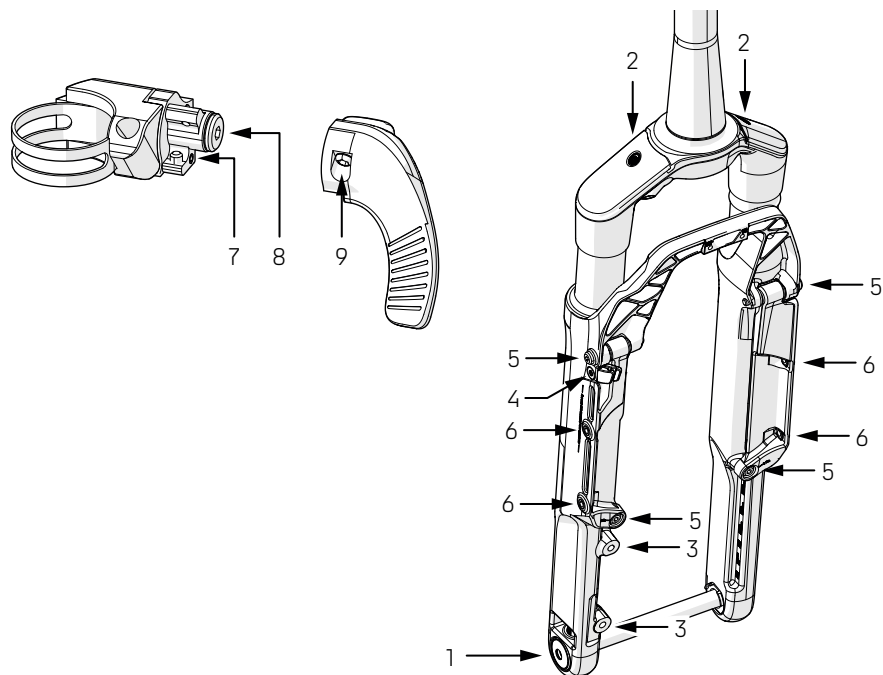
Controllare la pressione dell'aria nell'elemento di sospensione e regolarla se necessario (vedere "«4.1 Adattamento della pressione dell'aria» a pagina 91).

7. MANUTENZIONE E CURA

7.1 INTERVALLI DI MANUTENZIONE

Attività	Intervallo
Grande service (in caso di necessità a cura di un DT Swiss Service Center), vedere Manuale tecnico al sito www.dtswiss.com	Ogni due anni o dopo 500 ore di servizio
Piccolo service (in caso di necessità a cura di un DT Swiss Service Center), vedere Manuale tecnico al sito www.dtswiss.com	50 ore di servizio più spesso in caso di condizioni d'impiego estreme!
Controllare la pressione di gonfiaggio.	6 mesi

7.2 COPPIE DI SERRAGGIO



Pos.	Componente	Coppia di serraggio
1	Asse passante	10 - 15 Nm
2	Copertura	0,2 Nm
3	Supporto del freno	max. 7 Nm
4	Supporto del tubo del freno	1 Nm
5	Adattatore per bikepacking da fissare alla forcella	2 Nm
6	Fissare la gabbia all'adattatore da bikepacking	2 Nm
7	Leva remota: Vite di serraggio tirante	0,3 Nm
8	Leva remota: Clip a morsetto	1 Nm
9	Leva remota: Vite di serraggio leva	0,25 Nm

7.3 SMALTIMENTO E TUTELA DELL'AMBIENTE

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

8. GARANZIA

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

F 132 ONE

PUSHCONTROL REMOTE LEVER

BIKEPACKING ADAPTER KIT

MANUAL DE INSTRUCCIONES

***DT* SWISS**

1. INFORMACIÓN GENERAL.....	71
2. SEGURIDAD	71
3. MONTAJE.....	74
4. AJUSTE	85
5. TAREAS ANTES Y DESPUÉS DE LA SALIDA	89
6. MANEJO.....	89
7. MANTENIMIENTO Y CUIDADOS	89
8. GARANTÍA.....	90

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

1. INFORMACIÓN GENERAL

Este manual está destinado a los usuarios o usuarias de la horquilla y sus accesorios. El manual contiene información sobre el montaje, el ajuste, el mantenimiento y el cuidado de la horquilla y sus componentes.

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

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

2. SEGURIDAD

2.1 ASPECTOS GENERALES DE SEGURIDAD



PELIGRO

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

- El cumplimiento de las disposiciones siguientes es imprescindible para un uso sin accidentes y un funcionamiento impecable.
- Para el montaje y el mantenimiento de la horquilla de suspensión es necesario poseer conocimientos básicos sobre el manejo y la reparación de componentes de bicicletas. En caso de duda, póngase en contacto con su distribuidor.
- Todas las uniones atornilladas de la horquilla deben apretarse con una llave dinamométrica de acuerdo con lo que se indica en este manual de instrucciones (ver también „7.2 Pares de apriete" en la página 118). Si el montaje se realiza de forma incorrecta puede provocarse daños o fallos de funcionamiento.
- La horquilla solo debe utilizarse conforme al uso previsto (ver el apartado „2.3 Uso previsto y peso máximo del sistema" en la página 101). Cualquier uso distinto del previsto puede causar defectos de funcionamiento, daños o problemas de seguridad. En tales casos, quedará anulado cualquier derecho de garantía. Asimismo, en este caso DT Swiss no se hace responsable de los daños que pudieran ocasionarse.
- La horquilla y la palanca remota deben ser compatibles con todas las piezas de la bicicleta (ver „2.2 Compatibilidad" en la página 100).
- Antes de la primera salida debe comprobarse que la horquilla de suspensión se mueve con total libertad.
 - Con el manillar girado, la corona de la horquilla no debe tocar el tubo inferior.
 - Estando la horquilla completamente comprimida, el guardabarros no debe tocar el tubo inferior.
 - Estando la horquilla completamente comprimida, el neumático debe quedar a 6 mm de distancia del guardabarros o de la horquilla.
- Ninguna de las piezas de montaje debe presentar bordes afilados.
- Utiliza únicamente accesorios y piezas de recambio originales de DT Swiss.
- No está permitido realizar modificaciones en la horquilla de suspensión. No debe cortarse ninguna rosca del tubo de la horquilla.
- Comprueba que la horquilla está en perfecto estado antes de cada salida (ver también „5. Tareas antes y después de la salida" en la página 117).
- La horquilla no se debe usar si presenta algún fallo de funcionamiento, daño o señal de desperfecto. En caso de duda, póngase en contacto con su distribuidor.

2.2 COMPATIBILIDAD

Interfaces:

Soporte de pinza de freno	Montaje plano 160/180 mm
Dimensión de montaje del buje	12 x 100 mm
Diámetro de tubo de la horquilla	inferior a 1,5" / superior a 1 1/8" (cónico)
máx. Medidas del neumático	700C x 50 mm

Notas importantes sobre el uso de la horquilla

- No utilices remolques:
Esta horquilla no es adecuada para usar en bicicletas con remolque. La carga adicional del remolque puede dañar la horquilla.
- Sin motor de buje frontal:
No deben utilizarse ruedas delanteras con motor de buje. Las fuerzas adicionales del motor pueden afectar al funcionamiento y a la seguridad de la horquilla.
- Tenga en cuenta la compatibilidad con el manillar:
El manillar debe ser apto para alojar una palanca remota. Asegúrate de que tu manillar está homologado para ello. Puedes encontrar información al respecto consultando al fabricante del manillar.
- Ancho del manillar/longitud de la potencia:
Solo se pueden usar manillares con un ancho máximo de 440 mm y potencias con una longitud máxima de 120 mm.

Estos valores garantizan que la carga ejercida sobre la horquilla permanezca dentro del rango admisible. Si esta relación entre ambos es incorrecta, la horquilla puede sufrir daños o adoptar un comportamiento peligroso al conducir.

2.3 USO PREVISTO Y PESO MÁXIMO DEL SISTEMA

El rango de uso de los componentes de DT Swiss se divide en cinco categorías que van desde la conducción por carreteras asfaltadas hasta la práctica de descensos o freeride. Los componentes solo deben emplearse según lo indicado en estas instrucciones.

La horquilla está homologada para su uso en bicicletas eléctricas (pedelec / US Class 1, máx. 32 km/h, máx. 250 vatios). Si la horquilla se ha adquirido al comprar una bicicleta entera, puede que el fabricante haya emitido una homologación ampliada para usos adicionales.

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

Uso previsto Categoría 2 (descripción de la categoría, ver a continuación)



La **categoría 1** incluye el uso de componentes de DT Swiss en superficies predominantemente pavimentadas. Los neumáticos pueden perder contacto con el suelo de forma involuntaria durante un breve espacio de tiempo.



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



La **categoría 3** incluye el uso de componentes de DT Swiss en las condiciones de la categoría 1 y 2, así como su uso en superficies pavimentadas e irregulares no pavimentadas por parte de ciclistas con una técnica de conducción avanzada.. Las ruedas pueden perder el contacto con el suelo. Se permiten obstáculos/saltos ocasionales de unos 60 cm de altura. A pesar del cumplimiento de estas condiciones, debido al diseño optimizado para el peso de los componentes, pueden producirse daños en el material en caso de error de conducción, lo que puede provocar lesiones al conductor.



La **categoría 4** incluye el uso de componentes de DT Swiss en las condiciones de las categorías 1, 2 y 3, así como su uso en terrenos muy accidentados y abruptos con saltos/caídas de hasta 120 cm de altura y a velocidades de hasta 40 km/h por parte de ciclistas con muy buena técnica de conducción. Los componentes de DT Swiss de esta categoría deben inspeccionarse obligatoriamente después de cada salida para detectar posibles daños a causa de la gran carga a la que están sometidos. En estos casos, no se puede descartar que la vida útil se vea reducida.



La **categoría 5** incluye el uso de componentes de DT Swiss en las condiciones de las categorías 1, 2, 3 y 4, así como su uso en terrenos extremadamente escarpados y abruptos con saltos/caídas muy grandes y velocidades de más de 40 km/h por parte de ciclistas con una técnica de conducción extremadamente buena. Los componentes de DT Swiss de esta categoría también pueden usarse en bike parks y en descensos. Los componentes de DT Swiss de esta categoría deben inspeccionarse obligatoriamente después de cada salida para detectar posibles daños a causa de la gran carga a la que están sometidos. Tenga en cuenta que los daños sufridos podrían causar la rotura del componente durante la salida siguiente, incluso con una carga muy inferior. Este uso extremo puede acortar la vida útil del producto.

3. MONTAJE



PELIGRO

Peligro de accidente a causa de daños causados por componentes con bordes afilados.

Si se montan piezas con bordes afilados la horquilla puede sufrir daños.

- Asegúrate de que ninguna de las piezas montadas, tales como buje, eje pasante, etc. presente bordes afilados.

3.1 ACORTAR EL TUBO DE LA HORQUILLA Y MONTAR LA ARAÑA DE DIRECCIÓN

1. Sujeta el tubo de la horquilla en una caja de ingles y acórtalo con una sierra de mano.
2. Con cuidado desbarba el borde del tubo por dentro y por fuera con papel de lija o una lima.
3. Monte la araña de dirección de la horquilla, así como la caja de dirección y sus componentes, según las instrucciones del fabricante.

3.2 MONTAJE DEL FRENO

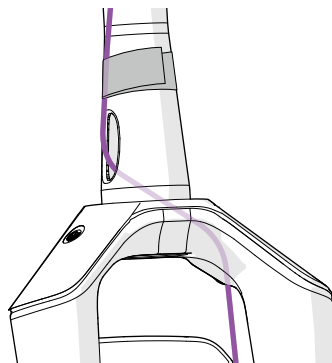


ADVERTENCIA

Peligro de daños en el latiguillo por fricción.

Si el latiguillo del freno no está bien pasado y sujeto, el movimiento de la horquilla puede causarle daños por el roce. En el peor de los casos, esto puede provocar un fallo repentino del freno delantero y, por tanto, una caída con lesiones graves.

- Fija el latiguillo de freno con cinta adhesiva adecuada (por ejemplo, electrónica) alrededor del tubo de la horquilla. La cinta adhesiva debe evitar que el latiguillo resbale hacia la corona y el tubo.
- Asegúrate de mantener una distancia mínima de 3 mm entre el latiguillo de freno y el soporte estando la horquilla totalmente extendida.



La horquilla cuenta con un soporte de pinza de freno de montaje plano 160/180". No se deben utilizar discos de freno con un diámetro superior a 180 mm.

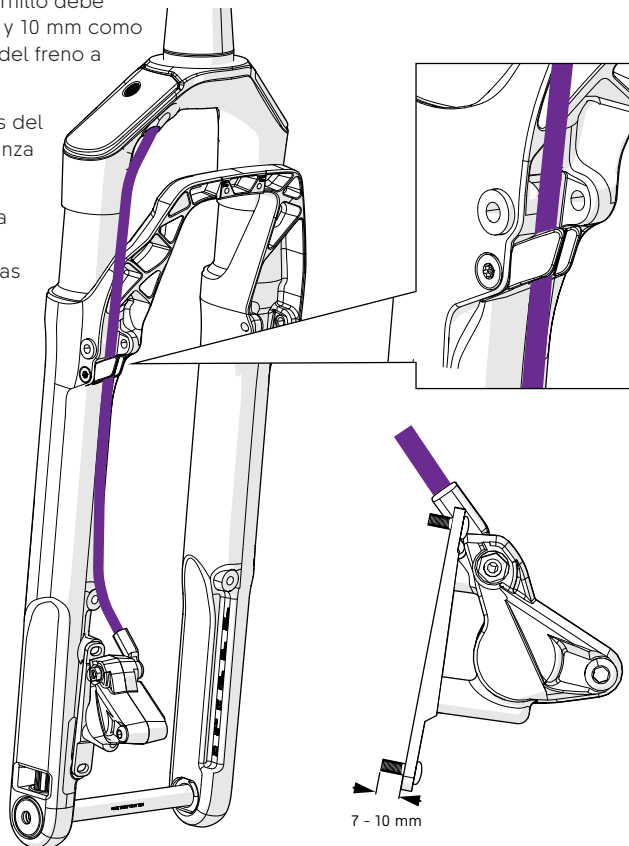
El largo del tornillo para el soporte de pinza de freno se debe escoger en función del freno y de su adaptador. La rosca del tornillo debe introducirse 7 mm como mínimo y 10 mm como máximo en la rosca del soporte del freno a la horquilla.

1. Asegúrate de utilizar tornillos del largo correcto para fijar la pinza de freno a la horquilla.
2. Monta el freno en la horquilla y aprieta los tornillos a un máximo de 7 Nm siguiendo las instrucciones del fabricante.

Si se utilizan discos de freno IS con un buje Center Lock, recomendamos la utilización del adaptador DT Swiss Center Lock con el número de artículo HWZXX00S1232S.

Si se utiliza un adaptador Center Lock alternativo, antes de utilizarlo hay que comprobar el hueco entre el adaptador y la horquilla para poderse mover libremente.

3. Guía el latiguillo de freno a lo largo de la horquilla, sujétalo al soporte del latiguillo y pásalo por la entrada del cable en la corona de la horquilla hasta el tubo.
4. Tiende el latiguillo de acuerdo con los requisitos del cuadro de su bicicleta.

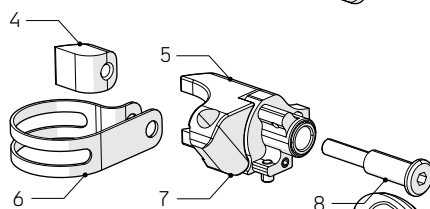
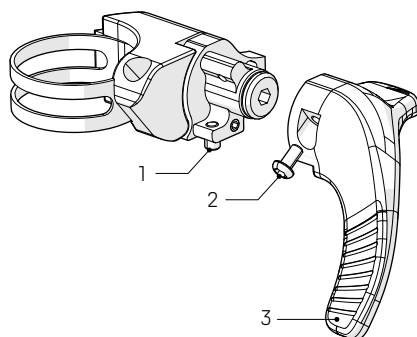


3.3 MONTAJE DE LA PALANCA REMOTA

Comprueba de antemano si el fabricante del manillar autoriza el montaje de una palanca remota en su manillar. En la mayoría de los casos, la instalación de elementos de mando en el manillar solo está permitida en determinadas zonas.

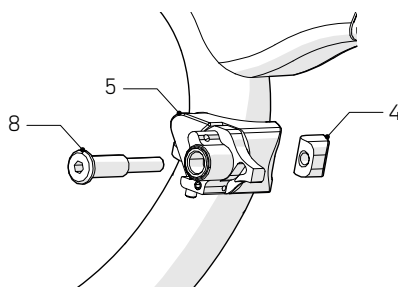
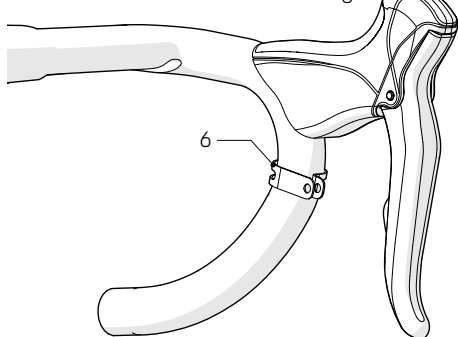
PREPARAR EL MONTAJE

1. Afloja el tornillo prisionero (1) unas 6 vueltas.
2. Desenrosca del todo el tornillo de fijación (2).
3. Retira la palanca (3).
4. Desenrosca del todo el tornillo prisionero (8).
5. Retira el bloque de sujeción (4) y la abrazadera (6).

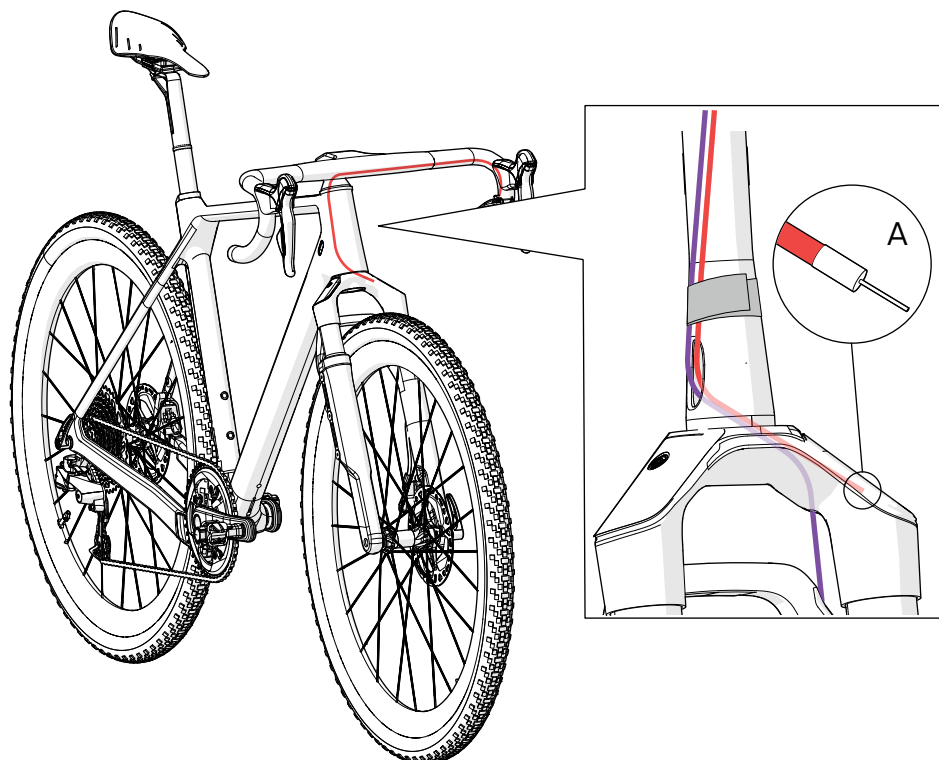


FIJAR LA ABRAZADERA

1. Asegúrate de que no hay cinta en el manillar.
2. Desliza la abrazadera (6) por el manillar. Si el manillar es de carbono, debe aplicarse pasta de montaje entre el manillar y la abrazadera.
3. Coloca la palanca en el cuerpo base y comprueba la ergonomía asegurándote de que pueda utilizarse el freno sin limitaciones. La posición óptima de la abrazadera es 1 cm aprox. por debajo de la maneta de freno. Sin embargo, esto es personal.
4. Fija el cuerpo base (5) a la abrazadera (6), coloca el bloque de sujeción (4) y enrosca el tornillo prisionero (8).
5. Aprieta el tornillo prisionero (8) a 1 Nm como máximo.

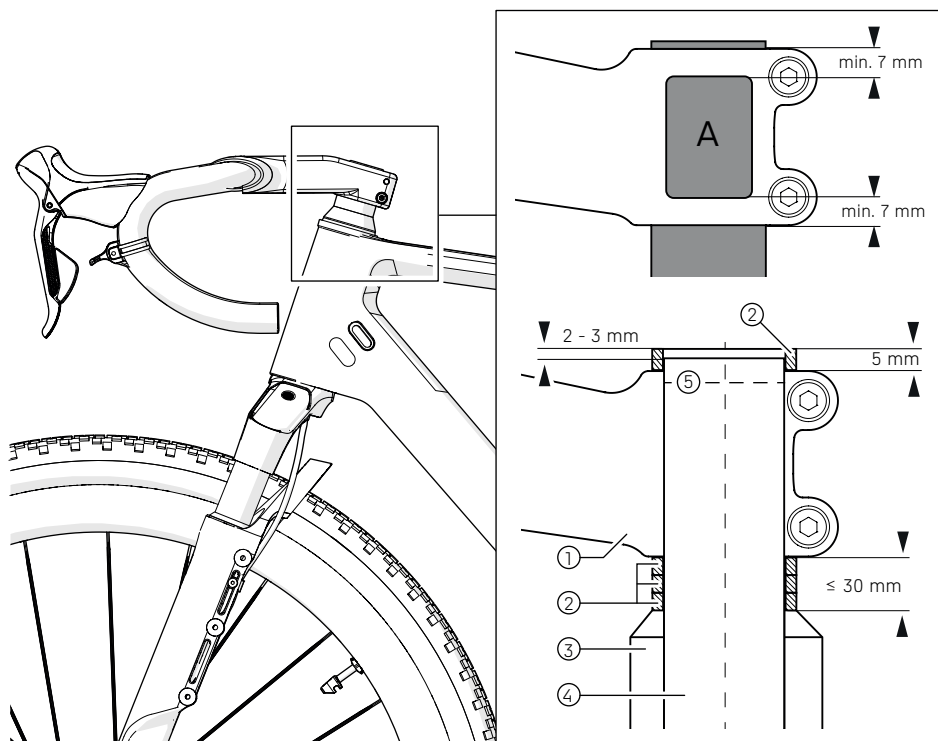


3.4 PASAR LA FUNDA DE CABLE POR EL TUBO DE LA HORQUILLA



1. Retira la cubierta del lado de amortiguación (a la izquierda en el sentido de la marcha).
2. Coloca en la funda de cable un manguito final con un liner largo (A/rojo). Acorta el liner a 10-15 mm.
3. Pasa la funda de cable desde la corona de la horquilla por el tubo y luego por el orificio del tubo de la horquilla. Sujeta la funda de cable con el latiguillo de freno (morado) al tubo de la horquilla con un trozo de cinta adhesiva. Intenta evitar en la medida de lo posible los radios estrechos para reducir la fricción.
4. Asegúrate de que la funda de cable con el manguito terminal esté totalmente introducido en la corona.

3.5 MONTAJE DE LA HORQUILLA EN EL CUADRO



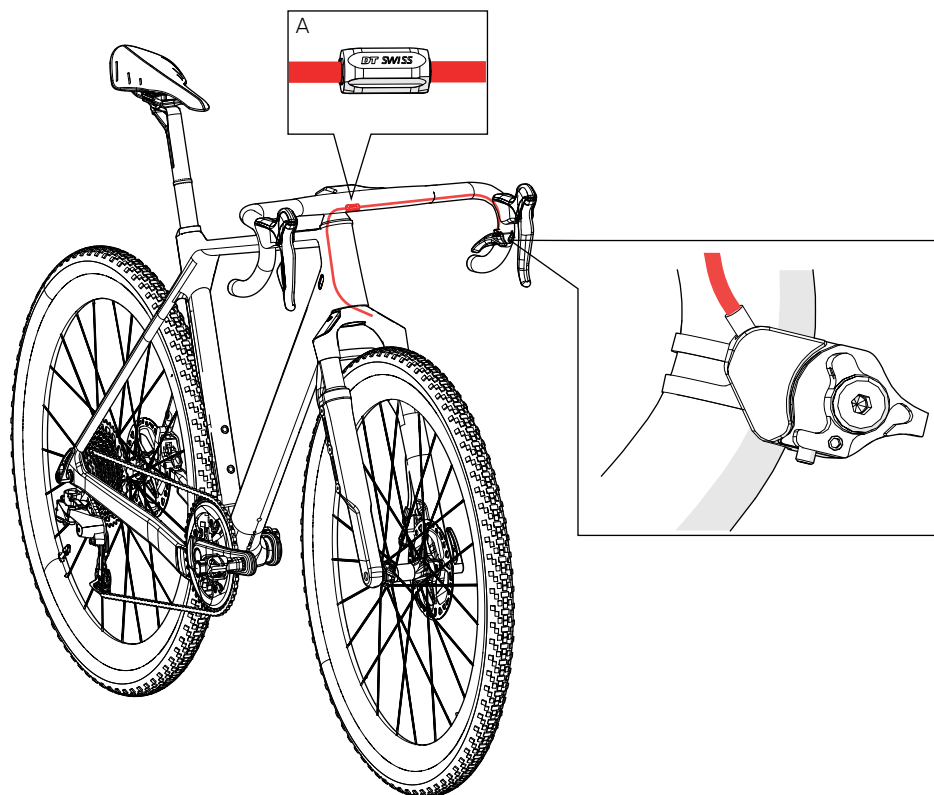
1. Limpia la potencia, las piezas de la caja de dirección y la horquilla.
2. Comprueba la potencia:
 - El collarín con la superficie sin separar (A) para sujetar la potencia deben ser de 7 mm como mínimo.
 - La altura de fijación de la potencia no debe superar los 45 mm.
 - La potencia no debe mostrar bordes afilados.
3. Comprueba si el cono del cojinete presenta daños o bordes afilados.
 - En caso de detectar defectos o aristas cortantes, no se debe utilizar el cono.
4. Introduce el tubo de la horquilla en el tubo de dirección.
5. Coloca las piezas de la caja de dirección (3) en el tubo según las indicaciones del fabricante.
6. Coloca el espaciador (2) en el tubo (4) con una altura mínima de 5 mm y máxima de 30 mm.
7. Coloca la potencia (1) en el tubo.

Recomendamos colocar un espaciador (2) de 5 mm como mínimo de altura en la potencia (1) y acortar el tubo de modo que sobresalga de 2 a 3 mm por encima de este.

Si no se monta el espaciador en la potencia, el tubo debería quedar como mínimo a ras con el borde superior del tornillo prisionero superior de la potencia (5).

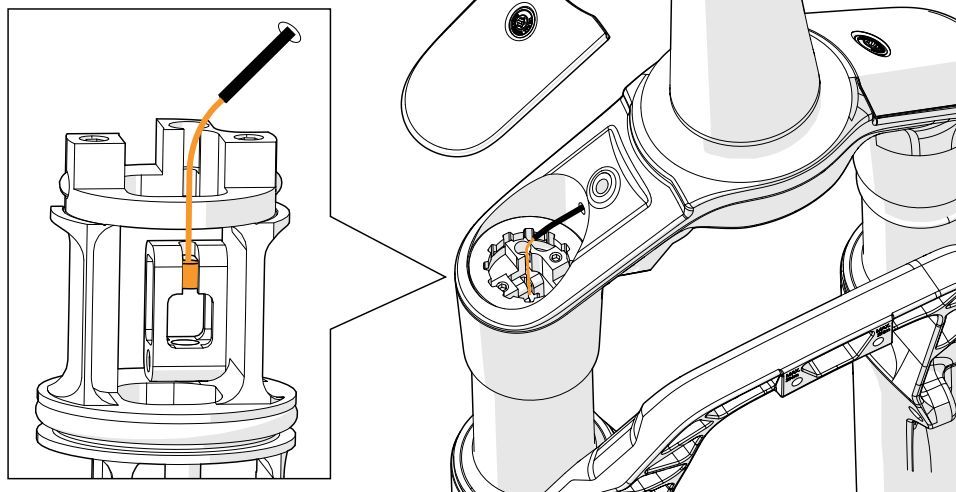
8. Ajusta el juego de la caja de dirección según las instrucciones del fabricante.
9. Aprieta los tornillos de fijación de la potencia con el par indicado por el fabricante.
10. Comprueba si la horquilla está montada correctamente.

3.6 FIJAR LA FUNDA DE CABLE A LA PALANCA REMOTA

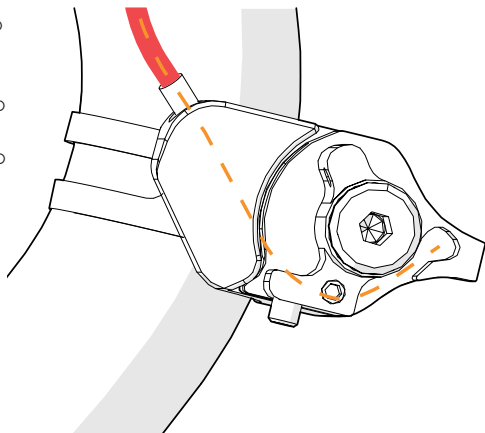


1. Pasa la funda de cable a lo largo del manillar hasta la palanca remota y fíjala al manillar con cinta adhesiva. Evita radios estrechos y dobleces en la funda de cable.
2. Coloca el ajustador del cable de tracción [A] en una posición adecuada. Recomendamos colocarlo por debajo de la potencia.
3. Corta la funda de cable a la longitud correcta y coloque un manguito terminal en la funda.

3.7 COLOCAR CABLE

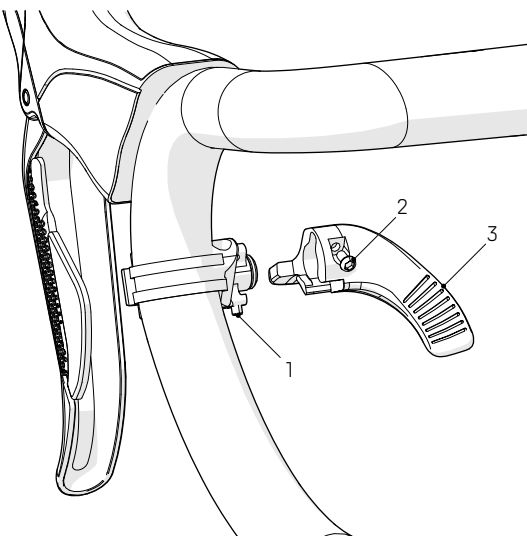


1. Con una herramienta Torx T10 desenrosca la tapa del lado de amortiguación de la horquilla.
2. Empuja el cable por la funda de cable empezando desde la corona y fije su extremo al mecanismo de bloqueo.
3. Pasa el cable por la palanca remota, ténsalo en la palanca remota y aprieta el tornillo prisionero a 0,3 Nm.
Ahora acorta el cable e introduce el extremo en el hueco.
Consejo: Puedes deslizar el extremo cortado del liner del paso „3.4 Pasar la funda de cable por el tubo de la horquilla" en la [página 105](#) por encima del cable, luego acortar el cable y enganchar el extremo cortado del forro en el hueco.
4. Vuelve a colocar la tapa en el lado de amortiguación y apriétala a 0,2 Nm.

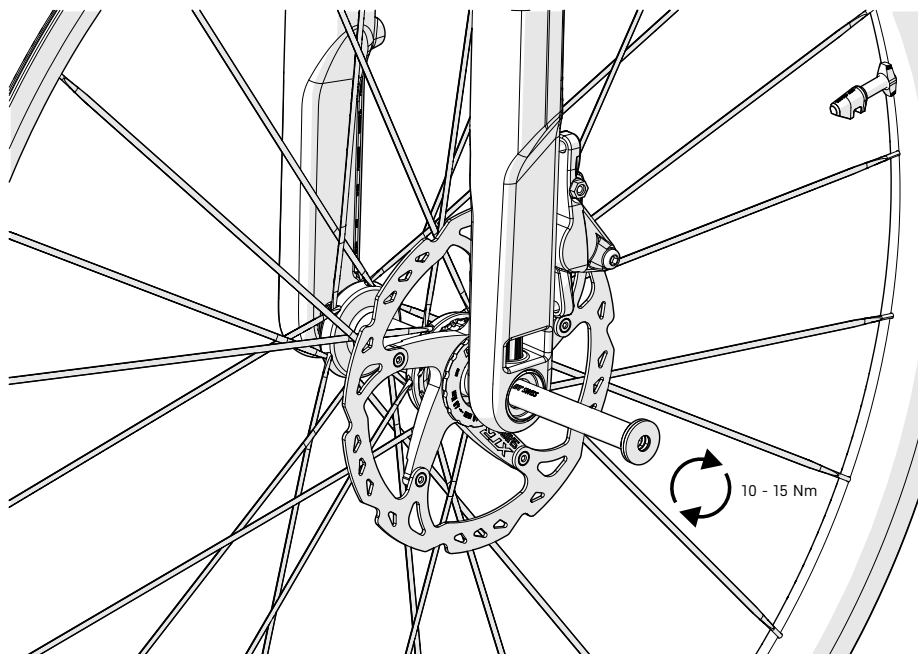


3.8 MONTAR LA PALANCA REMOTA

1. Coloca la palanca, enrosca el tornillo de fijación (2) y apriétalo a 0,25 Nm.
2. Atornilla el tornillo prisionero (1) y apriétalo hasta que quede enrasado con la superficie inferior.
3. Pulsa la palanca remota y comprueba su funcionamiento (ver „4.2 Ajustar el modo de conducción" en la página 115). Si es necesario, ajusta el cable.
4. Comprueba el freno y asegúrate de no está limitado su funcionamiento.
5. Enrolla la cinta en el manillar y vuelve a comprobar el funcionamiento de la palanca remota.



3.9 INSTALACIÓN DE LA RUEDA



1. Limpia el eje pasante y su rosca y, a continuación, engráselos ligeramente (ambos).
2. Limpia las superficies de contacto entre el buje y la horquilla y comprueba que no presenten bordes afilados.
→ En caso de detectar bordes afilados, no se debe utilizar el buje.
3. Coloca la rueda en la puntera de la horquilla.
4. Empuja el eje pasante por la puntera y el buje, y apriétala con un par mínimo de 10 Nm y un par máximo de 15 Nm.

3.10 MONTAJE DEL ADAPTADOR PARA ALFORJAS (OPCIONAL)

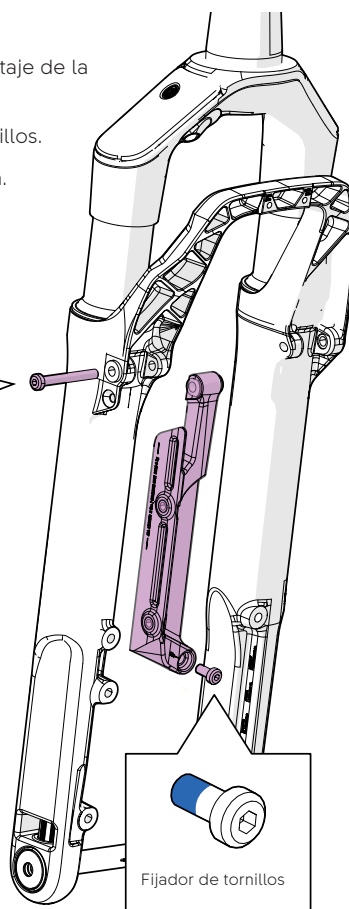
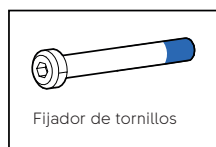


PELIGRO

Peligro de accidente debido a un uso incorrecto del adaptador para alforjas.

- La capacidad de carga máxima del adaptador para alforjas es de 3 kg por lado.
- Los adaptadores para alforjas no se deben modificar ni manipular.
- El equipaje debe estar distribuido de forma uniforme.
- No se debe exceder el peso máximo del sistema de la bicicleta.
- Con equipaje, el comportamiento de conducción de la bicicleta, en particular el comportamiento de la dirección y del frenado, puede cambiar.
- El equipaje debe colocarse de forma que no se obstaculice la visibilidad de luz y los reflectores.
- Si tienes alguna duda, ponte en contacto con tu distribuidor o con un centro de servicio técnico DT Swiss.

1. Fija ambos adaptadores para alforjas a los puntos de montaje de la horquilla.
2. Aplica fijador de resistencia media a las roscas de los tornillos.
3. Introduce los dos tornillos y apriétalos con un par de 2 Nm.



3.11 COMPROBACIÓN DE LA HORQUILLA DE SUSPENSIÓN

1. Comprueba que la horquilla y la rueda no tengan juego.
2. Comprueba que el neumático utilizado se mueve perfectamente.
 - No exceda la presión máxima permitida de inflado del neumático. Se aplica la menor presión máxima especificada para la llanta o el neumático.
 - Con la horquilla de suspensión comprimida por completo, debe haber un espacio de 6 mm como mínimo entre el neumático y la horquilla o el guardabarros.
3. Adapta la presión de aire del neumático a la presión de servicio deseada.
4. Gira la horquilla en ambas direcciones y asegúrate de que puede girar libremente.
 - La horquilla o el guardabarros no deben limitar el funcionamiento de otras piezas ni el suyo propio.
 - Con el manillar girado, la corona de la horquilla no debe tocar el tubo inferior.
5. Extrae por completo el aire de la horquilla. Comprime la horquilla por completo.
 - Estando la horquilla esté completamente comprimida, el guardabarros no debe tocar el tubo inferior.
6. Ajusta la presión de aire de la horquilla a la presión de funcionamiento deseada.
7. Comprueba el funcionamiento de la horquilla y, en particular, el ajuste del modo de conducción (ver [„4.2 Ajustar el modo de conducción“ en la página 115](#)).
8. En el caso de que surja algún problema o fallo de funcionamiento, dirígete a tu distribuidor o a un centro de servicio técnico DT Swiss.

4. AJUSTE

Además de la información aquí mostrada, en www.setupguide.dtswiss.com encontrarás consejos útiles y vídeos para ajustar la horquilla.

4.1 AJUSTAR LA PRESIÓN DE AIRE

Recomendamos la presión de aire siguiente:

Peso del conductor*	Presión bicicleta no eléctrica		Presión bicicleta eléctrica	
	[bares]	[psi]	[bares]	[psi]
40	4	58	5	73
45	4,5	65	5,5	80
50	5	73	6	88
55	5,5	80	6,6	95
60	6	88	7,1	103
65	6,6	95	7,6	110
70	7,1	103	8,1	118
75	7,6	110	8,6	125
80	8,1	118	9,2	133
85	8,6	125	9,7	141
90	9,2	133	10,2	148
95	9,7	141	10,7	156
100	10,2	148	11,3	163
105	10,7	156	11,8	171
110	11,3	163	12,3	178
115	11,8	171	-	-
120	12,3	178	-	-
Presión de aire máx.:	18 bar	261 psi	18 bar	261 psi

*(conductor con equipamiento, sin bicicleta)

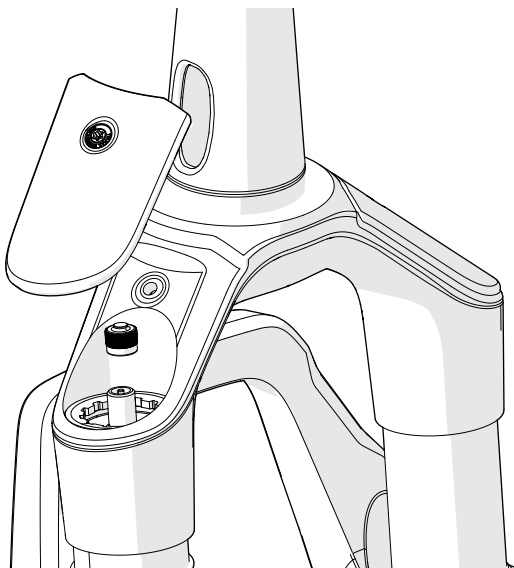
AUMENTAR LA PRESIÓN DE AIRE

1. Coloca la horquilla en modo «OPEN» (ver el „4.2 Ajustar el modo de conducción" en la página 115).
2. Con una herramienta Torx T10 enrosca la tapa del lado del aire de la horquilla (en dirección a la marcha a la derecha).
3. Desenrosca la tapa del obús.
4. Enrosca la bomba y bombea hasta que la horquilla tenga la presión deseada.
Sigue las indicaciones del fabricante de la bomba.
5. Con la bomba enroscada, comprime poco a poco la horquilla dos veces aprox. 10 mm y, a continuación, extiéndela por completo.

→ Esto permite equilibrar las cámaras de aire positiva y negativa.

→ Solo una vez que la presión indicada en la bomba para amortiguadores ya no varía después de la compresión, las dos cámaras de aire están equilibradas.

6. Repita los pasos 4 y 5 hasta que, después de comprimir, en la bomba aparezca la presión deseada.
7. Desenrosca la bomba y enrosca la tapa del obús en la válvula.
8. Coloca la tapa y aprieta a mano el tornillo (máx. 0,2 Nm).



REDUCIR LA PRESIÓN DE AIRE

1. Coloca la horquilla en modo «OPEN» (ver el „4.2 Ajustar el modo de conducción" en la página 115).
2. Con una herramienta Torx T10 desenrosca la tapa del lado del aire de la horquilla.
3. Desenrosca la tapa del obús.
4. Presiona **POCO A POCO** el obús con la parte posterior de su tapa
o
enrosca la bomba y reduce la presión de aire **POCO A POCO**, presionando la válvula de descarga de la bomba.
5. Con la bomba enroscada, comprime poco a poco la horquilla dos veces aprox. 10 mm y, a continuación, extiéndela por completo.
→ Esto permite equilibrar las cámaras de aire positiva y negativa.
→ Solo una vez que la presión indicada en la bomba para amortiguadores ya no varía después de la compresión, las dos cámaras de aire están equilibradas.
6. Repita los pasos 4 y 5 hasta que, después de comprimir, en la bomba aparezca la presión deseada.
7. Desenrosca la bomba y enrosca la tapa del obús en la válvula.
8. Coloca la tapa y aprieta a mano el tornillo (máx. 0,2 Nm).

COMPROBAR LA PRESIÓN DE AIRE

Atención: Si se enrosca una bomba en la horquilla para comprobar la presión del aire, esta disminuye un poco al escapar el aire. Después de comprobar varias veces la presión del aire sin ajustarla, se tendrá que volver a inflar la horquilla un poco.

4.2 AJUSTAR EL MODO DE CONDUCCIÓN

El modo de conducción seleccionado determina las propiedades de la horquilla y se puede ajustar, en dos fases, con la palanca remota situada en el manillar.

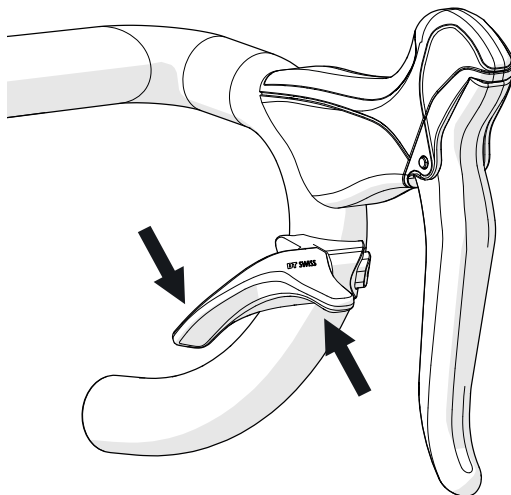
OPEN:

El modo "OPEN" se coloca pulsando la palanca. El modo de conducción «OPEN» es el ajuste más sensible y es el modo por defecto de fábrica. La horquilla reacciona con sensibilidad a pequeñas irregularidades del terreno.

LOCK:

Si la palanca remota del manillar se acciona estando en posición "OPEN", la horquilla pasa al modo "LOCK" y se bloquea el flujo de aceite. Una válvula de descarga abre el flujo de aceite en caso de choques duros, evitando así que se dañe la horquilla de suspensión.

La palanca remota se puede accionar en ambas direcciones cambiando de un modo al otro y viceversa.



4.3 AJUSTAR EL REBOTE

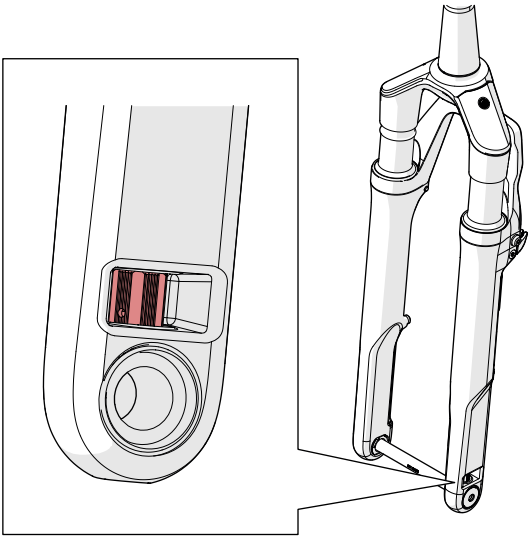
El nivel de rebote regula la velocidad de rebote de la horquilla de suspensión y se puede ajustar girando el regulador correspondiente.

- En la dirección +, la amortiguación de rebote se cierra (= menor velocidad de rebote).
- En la dirección -, la amortiguación de rebote se abre (= mayor velocidad de rebote).

Si la amortiguación de rebote es demasiado baja, la rueda delantera rebota demasiado rápido. Si la amortiguación de rebote está demasiado baja, la suspensión se balanceará al conducir.

Si la amortiguación de rebote es demasiado fuerte, la rueda delantera ya no puede seguir los impactos rápidos sucesivos y la suspensión se endurece.

El objetivo de este ajuste es lograr la mejor amortiguación posible del movimiento de rebote en función de las necesidades del terreno.



Recomendamos ajustar el rebote en función de la presión de aire ajustada:

Presión		Clics de rebote (desde completamente abierto)
[bares]	[psi]	
2	29	0
2,5	36	1
3	44	1
3.5	51	2
4	58	2
4.5	65	3
5	73	3
5,5	80	4
6	87	4
6,5	94	5
7	102	5
7.5	109	6

Presión		Clics de rebote (desde completamente abierto)
[bares]	[psi]	
8	116	6
8,5	123	7
9	131	7
9.5	138	8
10	145	8
10.5	152	9
11	160	9
11.5	167	10
12	174	10
12.5	181	10
13	189	10

5. TAREAS ANTES Y DESPUÉS DE LA SALIDA

Actividad	Intervalo
Comprobar que la fijación y los pares de apriete sean correctos	Antes de cada salida
Comprobar el funcionamiento (ver "4.2 Ajustar el modo de conducción" en la página 115)	
Comprueba que el adaptador para alforjas esté bien colocado.	
Comprueba el freno y el latiguillo de freno (doblecres o defectos en el latiguillo, punto de presión, funcionamiento)	Después de cada salida
Limpieza con una esponja suave y un producto de limpieza apropiado, sobre todo en la zona de los rascadores. ¡No use dispositivos de limpieza de alta presión ni detergentes agresivos!	
Comprueba si la horquilla presenta daños y grietas. En caso de daños, dirígete a un centro de servicio técnico DT Swiss.	Antes de cada salida y después de una caída

La horquilla no se debe usar si presenta algún fallo de funcionamiento, daño o señal de defecto. En caso de duda, póngase en contacto con su distribuidor.

6. MANEJO

6.1 TRANSPORTE

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

6.2 NUEVA PUESTA EN SERVICIO TRAS EL ALMACENAMIENTO

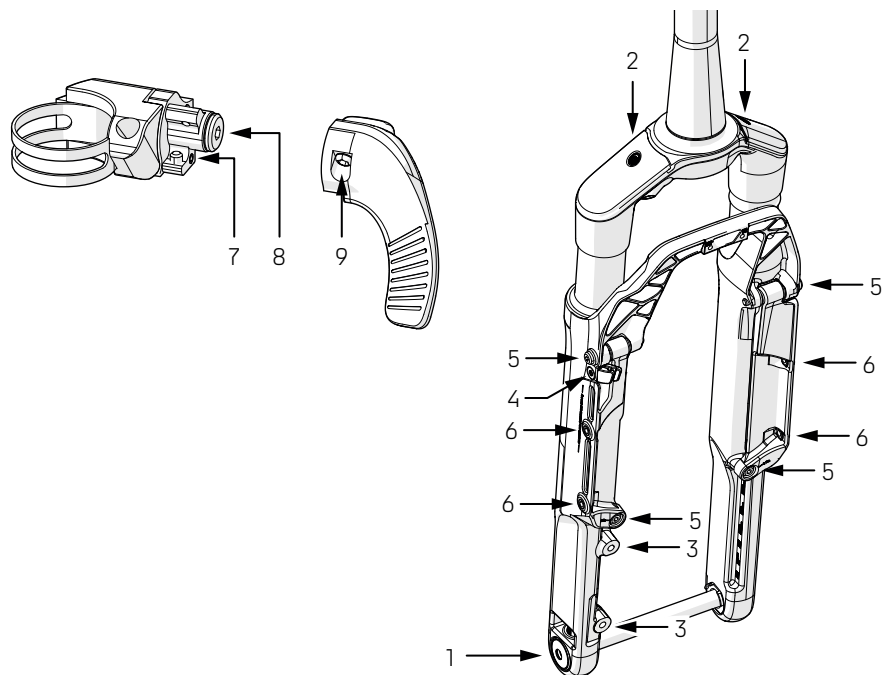
Comprueba la presión de aire del resorte y ajústala si es necesario (ver ["4.1 Ajustar la presión de aire" en la página 113](#)).

7. MANTENIMIENTO Y CUIDADOS

7.1 INTERVALOS DE MANTENIMIENTO

Actividad	Intervalo
Revisión mayor (en caso necesario, en un centro de servicio técnico DT Swiss o en tu distribuidor); consultar el manual técnico en www.dtswiss.com	Cada dos años o tras 500 horas de uso
Revisión menor (en caso necesario, en un centro de servicio técnico DT Swiss o en tu distribuidor); consultar el manual técnico en www.dtswiss.com	50 horas de uso o con más frecuencia en condiciones de uso extremas
Comprobar la presión de aire	6 meses

7.2 PARES DE APRIETE



Pos.	Componente	Par de apriete
1	Eje pasante	10 - 15 Nm
2	Tapa	0,2 Nm
3	Soporte de freno	máx. 7 Nm
4	Soporte del latiguillo de freno	1 Nm
5	Adaptador para alforjas de la horquilla	2 Nm
6	Fijación de la cesta del adaptador para alforjas	2 Nm
7	Palanca remota: Tornillo prisionero del cable	0,3 Nm
8	Palanca remota: Abrazadera	1 Nm
9	Palanca remota: Tornillo prisionero de la palanca	0,25 Nm

7.3 ELIMINACIÓN Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Deben cumplirse las normas de eliminación de residuos vigentes. Por regla general, deben evitarse los residuos de cualquier tipo o, en su caso, reciclarse. Los residuos generados, el carbono, los productos de limpieza y los líquidos de toda clase, se deben eliminar de manera respetuosa con el medio ambiente.

8. GARANTÍA

Encontrarás las condiciones de garantía en www.dtswiss.com

F 132 ONE

PUSHCONTROL REMOTE LEVER

BIKEPACKING ADAPTER KIT

GEBRUIKERSHANDLEIDING

***DT* SWISS**

1. ALGEMEEN	115
2. VEILIGHEID	115
3. MONTAGE	118
4. SETUP	129
5. ACTIES VOOR EN NA DE RIT	133
6. GEBRUIK	133
7. ONDERHOUD	133
8. GARANTIE	134

1. ALGEMEEN

Deze gebruikershandleiding is bedoeld voor de gebruiker van de veervork en toebehoren. Hierin worden de montage, de instelling en het onderhoud van de veervork en de onderdelen behandeld.

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

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

2. VEILIGHEID

2.1 ALGEMENE VEILIGHEID



GEVAAR

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

- Het naleven van de bepalingen die hieronder volgen is een vereiste voor ongevalvrij gebruik en perfecte werking.
- Een grondige kennis van fietsonderdelen is vereist voor de montage en het onderhoud van de veervork. Neem in geval van twijfel contact op met uw dealer.
- Alle schroefverbindingen van de veervork moeten worden vastgedraaid met een momentsleutel volgens de aanwijzingen in deze gebruikershandleiding (zie ook "[7.2 Aandraaimomenten](#)" op pagina 140). Foutieve montage kan leiden tot schade of functionele storingen.
- De veervork mag uitsluitend worden gebruikt voor het beoogde doel (zie paragraaf 2.3 'Reglementair gebruik en maximaal systeemgewicht' op pagina 7). Elk ander gebruik dan het beoogde gebruik kan leiden tot functionele storingen, schade of veiligheidsrisico's. In dergelijke gevallen vervallen alle aanspraken op garantie. DT Swiss aanvaardt in dit geval geen aansprakelijkheid voor eventuele schade.
- De veervork en de remote-hendel moeten compatibel zijn met alle onderdelen van de fiets (zie "[2.2 Verenigbaarheid](#)" op pagina 122).
- Vooraf aan de eerste rit moet de veervork worden gecontroleerd op bewegingsvrijheid.
 - De vorkkroon mag bij een volledig neergedrukt stuur niet tegen de onderbuis komen!
 - Het spatbord mag bij geheel inveren van de vork niet in aanraking komen met de onderbuis!
 - De band moet bij geheel inveren van de vork 6 mm afstand hebben tot het spatbord of de vork!
- Geen enkel onderdeel mag scherpe randen hebben.
- Gebruik uitsluitend originele accessoires en reserveonderdelen van DT Swiss.
- De veervork mag niet gewijzigd of aangepast worden. Er mogen geen draadgangen worden gedraaid in de vorkas.
- Controleer voor elke rit of de veervork in perfecte staat verkeert (zie ook "[5. Acties voor en na de rit](#)" op pagina 139).
- Bij functionele storingen, beschadigingen of tekenen van beschadiging mag de veervork niet worden gebruikt. Neem in geval van twijfel contact op met uw dealer.

2.2 VERENIGBAARHEID

Aansluitingen:

Remzadelsteun	Flatmount 160/180 mm
Inbouwmaat van de naaf	12 x 100 mm
Diameter binnenbalhoofdbuis	onder 1,5" / boven 1 1/8" (tapered)
Max. bandafmetingen	700C x 50 mm

belangrijke informatie over het gebruik van de veervork

- Gebruik geen aanhangers:
deze veervork is niet geschikt voor fietsen met een aanhanger. Door de extra belasting kan schade aan de vork ontstaan.
- Geen voorwielnaafmotor:
voorwielen met ingebouwde naafmotor mogen niet worden gebruikt. De extra kracht kan een nadelig effect hebben op de werking en veiligheid van de vork.
- Let op de verenigbaarheid met het stuur:
het stuur moet geschikt zijn voor de montage van een remote-hendel. Zorg ervoor dat uw stuur hiervoor is goedgekeurd – informatie hierover kunt u opvragen bij de fabrikant van het stuur.
- Stuurbreedte/stuurpenlengte:
Er mogen alleen sturen met een maximale breedte van 440 mm en stuurpennen met een maximale lengte van 120 mm worden gebruikt.

Deze waarden zorgen ervoor dat de belasting op de veervork binnen het toegestane bereik blijft. Een onjuiste combinatie kan schade aan de vork of gevaarlijk rijgedrag veroorzaken.

2.3 REGLEMENTAIR GEBRUIK EN MAXIMAAL SYSTEEMGEWICHT

Het toepassingsgebied van DT Swiss componenten is onderverdeeld in vijf categorieën, variërend van het rijden op verharde wegen tot downhill-/freeride-toepassingen. De componenten mogen alleen worden gebruikt in overeenstemming met deze voorschriften.

De veervork is voor gebruik op e-bikes (Pedelec / US Class 1, max. 32 km/h, max. 250 watt) goedgekeurd. Indien de veervork als onderdeel van een complete fiets is aangeschaft, kan het zijn dat de fabrikant een uitgebreide goedkeuring voor extra toepassingsgebieden heeft verleend.

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

Reglementair gebruik: Categorie 2 (beschrijving van de categorie, zie hieronder)



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



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



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



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



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

3. MONTAGE



GEVAAR

Risico op ongevallen door beschadiging door onderdelen met scherpe randen!

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

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

3.1 DE BINNENBALHOOFDBUIS INKORTEN EN DE STERMOER MONTEREN.

1. Klem de binnenbalhoofdbuis in een zaaggeleider en zaag deze met een handzaag op lengte.
2. Ontbraam de snijranden van de binnenbalhoofdbuis aan de binnen- en buitenkant voorzichtig met schuurpapier of een vijl.
3. Monteer de stermoer evenals het balhoofdlager en de onderdelen ervan volgens de instructies van de fabrikant.

3.2 MONTAGE VAN DE REM

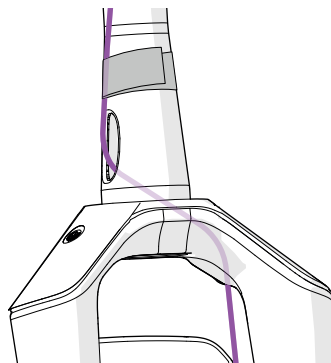


WAARSCHUWING

Risico op beschadiging van de leiding door wrijving!

Als de remleiding niet goed is vastgezet en gelegd, kan de beweging van de vork leiden tot slijtage van de remleiding. In het ergste geval kan dit leiden tot een plotselinge uitval van de voorrem en daarmee tot een val met ernstig letsel tot gevolg.

- Zet de remleiding vast met geschikte tape (bijv. tape voor elektronica) rondom de binnenbalhoofdbuis. De tape moet voorkomen dat de leiding in de kroon en in de vorkbuis kan schuiven.
- Zorg ervoor dat bij volledig uitgeveerde vork een minimale afstand van 3 mm tussen de remleiding en de beugel wordt aangehouden.



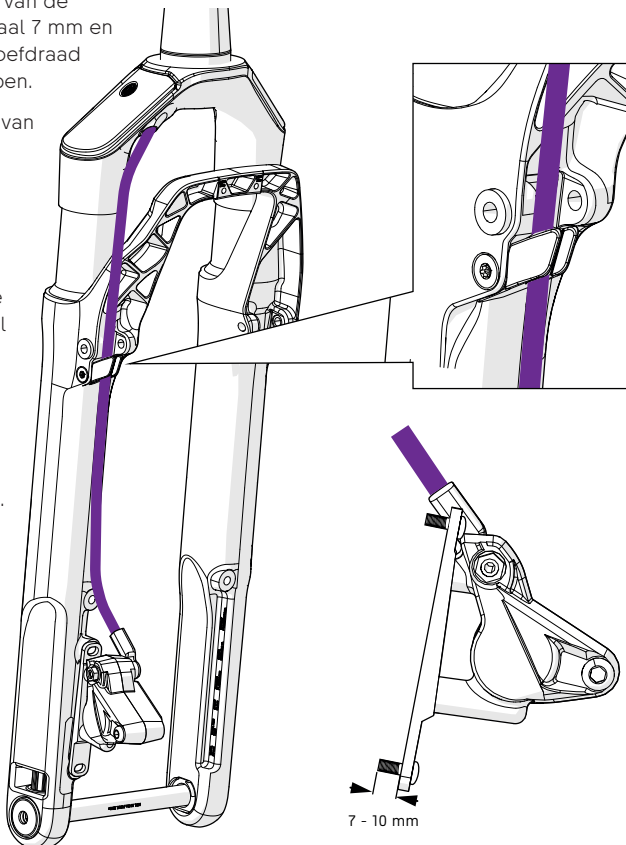
De veervork heeft een Flatmount 160/180 mm remzadelsteun. Remschijven met een grotere diameter dan 180 mm mogen niet worden gebruikt!

De schroeflengte van de remzadelsteun moet worden gekozen op basis van de gebruikte rem en remadapter. De schroefdraad van de bevestigingsschroef moet minimaal 7 mm en mag maximaal 10 mm in de schroefdraad van de remsteun op de vork grijpen.

1. Zorg ervoor dat u schroeven van de juiste lengte gebruikt om het remzadel aan de vork te bevestigen.
2. Monteer de rem op de vork en draai de schroeven vast volgens de instructies van de fabrikant, maar met maximaal 7 Nm.

Bij gebruik van IS-remschijven met een Center Lock-naaf raden we aan om DT Swiss Center Lock-adapters te gebruiken met artikelnummer HWZXXX00S1232S. Controleer bij gebruik van een andere Center Lock-adaptor vooraf aan montage eerst of er voldoende vrije ruimte is tussen de adaptor en de veervork.

3. Leid de remleiding langs de vork, klem deze vast aan de remleidinghouder en voer de leiding door de kabelinvoer aan de vorkkroon in de vorkbuis.
4. Plaats de remleiding volgens de specificaties van uw fietsframe.

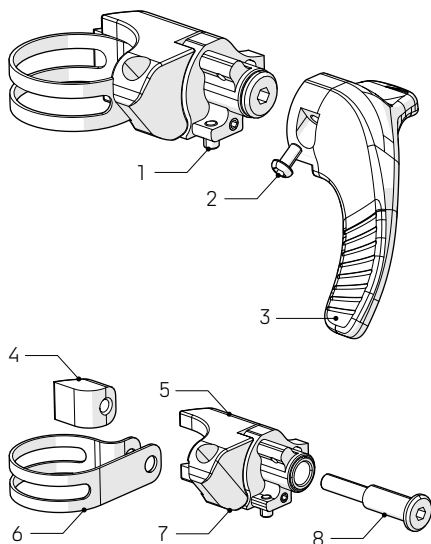


3.3 MONTAGE VAN DE REMOTE-HENDEL

Controleer vooraf of de fabrikant van het stuur uw stuur goedkeurt voor montage van de remote-hendel. Meestal is het bij sturen alleen toegestaan om bedieningselementen in bepaalde zones te monteren.

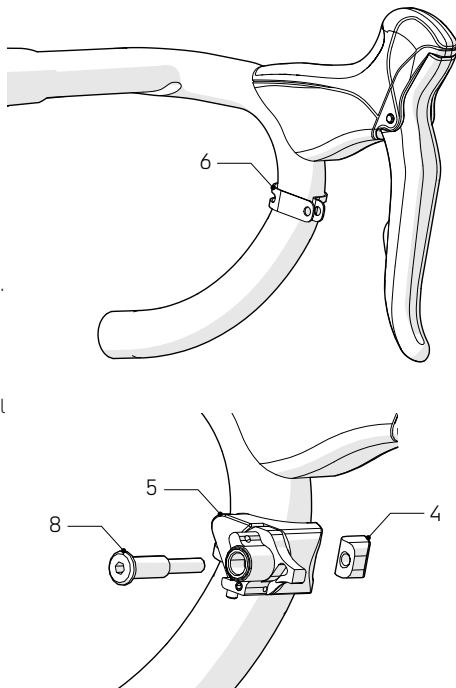
DE MONTAGE VOORBEREIDEN

1. Draai de stelschroef (1) ongeveer 6 slagen los.
2. Draai de borgschroef (2) volledig los.
3. Verwijder de hendel (3).
4. Draai de klemschroef (8) volledig los.
5. Verwijder het spanblok (4) en de beugel (6).

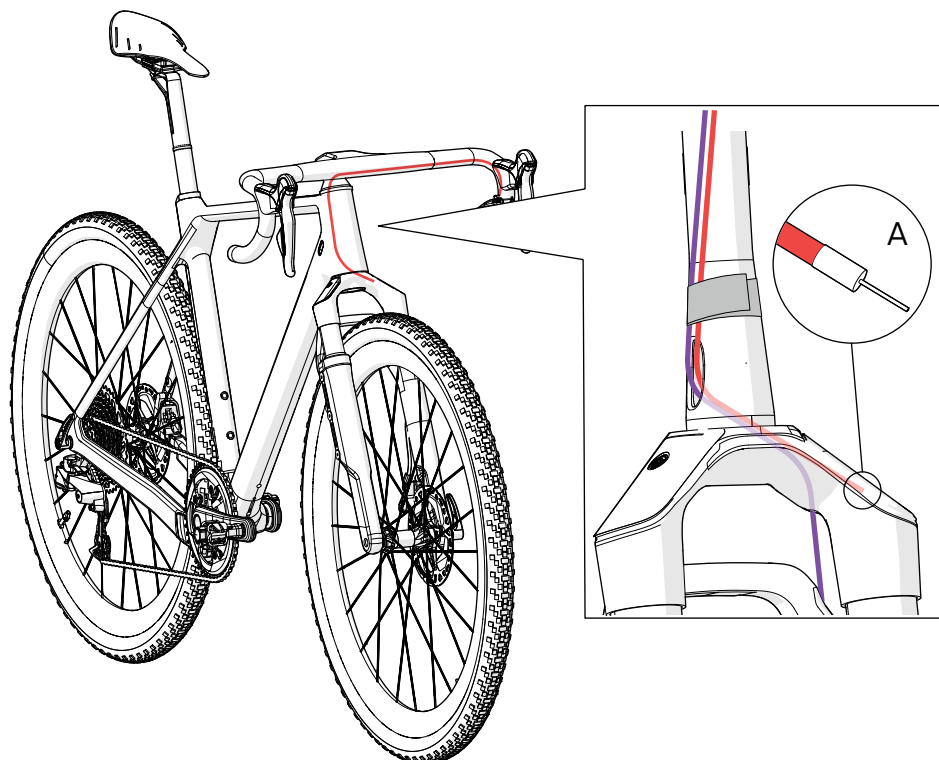


DE KLEMBEUGEL BEVESTIGEN

1. Zorg ervoor dat er geen stuurband op het stuur zit.
2. Schuif de klembeugel (6) op het stuur. Bij gebruik van een carbonstuur dient er montagepasta tussen het stuur en de klembeugel aangebracht te worden.
3. Plaats de hendel op het basisframe, controleer de ergonomie en zorg ervoor dat het gebruik van de rem niet wordt belemmerd. De optimale positie van de klembeugel is circa 1 cm onder de remhendel. Dit verschilt echter per geval.
4. Bevestig het basisframe (5) aan de klembeugel (6), plaats het klemblok (4) en draai de klemschroef (8) erin.
5. Draai de klemschroef (8) vast met maximaal 1 Nm.

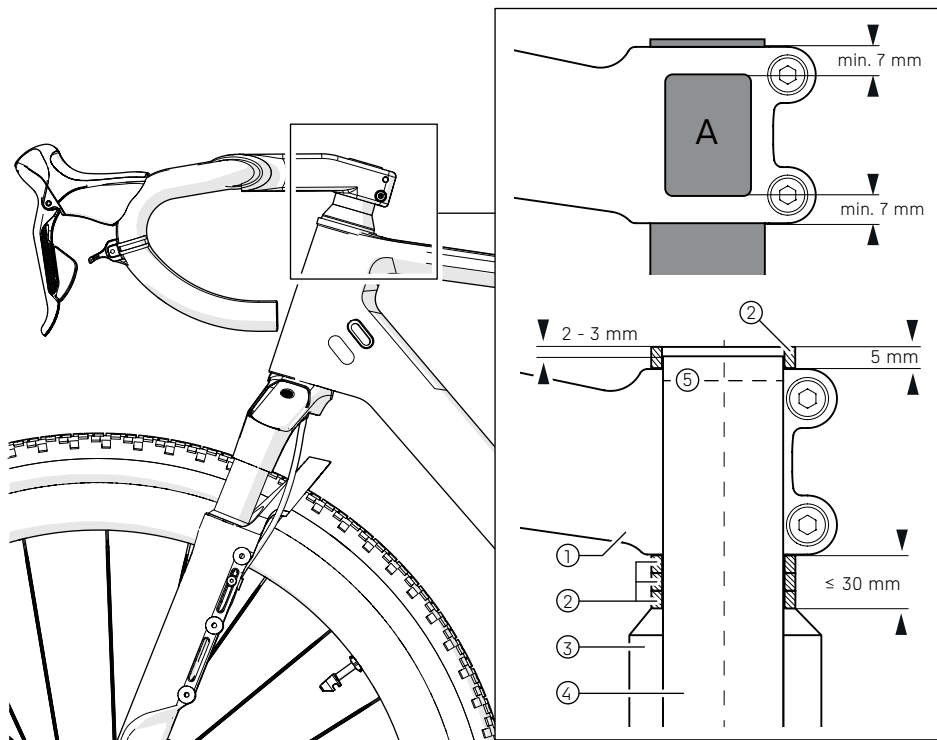


3.4 DE BUITENKABEL DOOR DE BINNENBALHOOFDBUIS LEIDEN



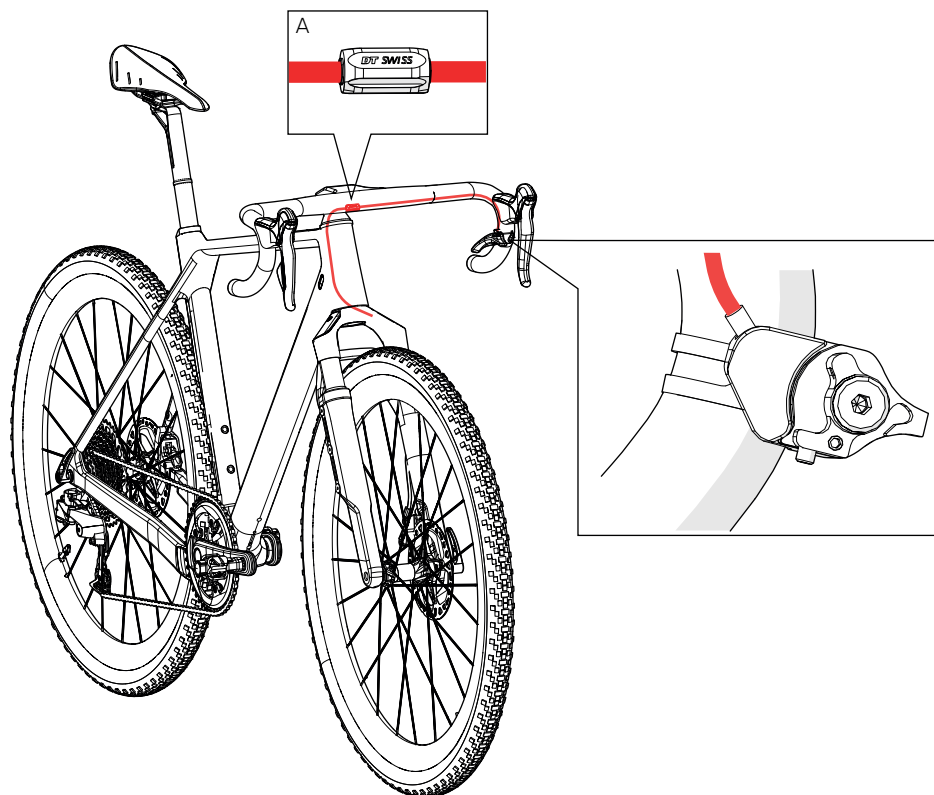
1. Verwijder de afdekking aan de dempingszijde (links in rijrichting).
2. Bevestig een eindhuls met een lange liner aan de buitenkabel (A/rood). Kort de liner in tot 10-15 mm.
3. Leid de buitenkabel van de vorkkroon door de binnenbalhoofdbuis en vervolgens door de opening uit de binnenbalhoofdbuis. Bevestig de buitenkabel met de remleiding (paars) met een stuk tape aan de binnenbalhoofdbuis.
Probeer smalle buigradiussen zoveel mogelijk te vermijden om wrijving te verminderen.
4. Zorg ervoor dat de buitenkabel met eindhuls volledig in de kroon is gestoken.

3.5 VEERVORK OP HET FRAME MONTEREN



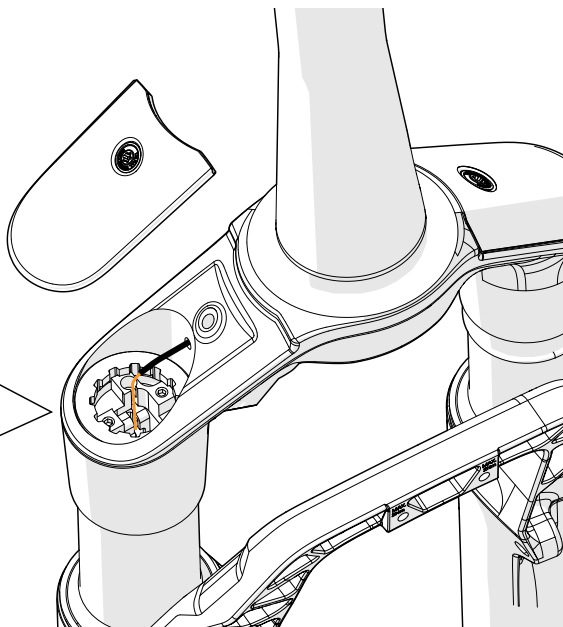
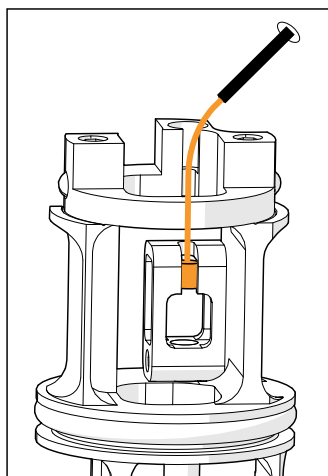
1. Reinig de voorbouw, de onderdelen van het balhoofdlager en de veervork.
 2. Controleer de voorbouw:
 - De klembreedte bij een onderbroken klemvlak (A) van de voorbouw moet min. 7 mm bedragen.
 - De klemhoogte van de voorbouw mag max. 45 mm bedragen.
 - De voorbouw mag geen scherpe randen hebben.
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

3.6 DE BUITENKABEL AAN DE REMOTE-HENDEL BEVESTIGEN

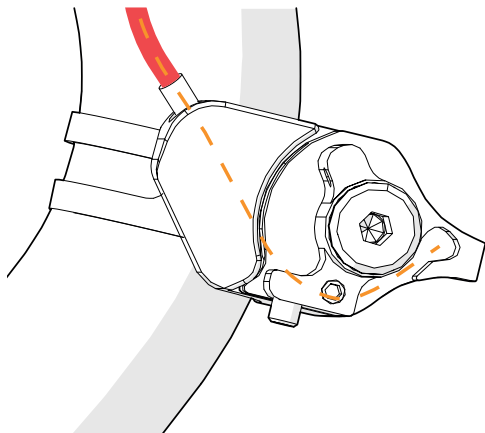


1. Leid de buitenkabel langs het stuur naar de remote-hendel en bevestig de buitenkabel met tape aan het stuur. Vermijd smalle buigradiussen en knikken in de buitenkabel.
2. Bevestig de kabelversteller (A) op een geschikte plaats. Wij raden aan om deze onder de voorbouw te monteren.
3. Zaag de buitenkabel op de juiste lengte af en bevestig een eindhuls op de buitenkabel.

3.7 DE KABEL BEVESTIGEN

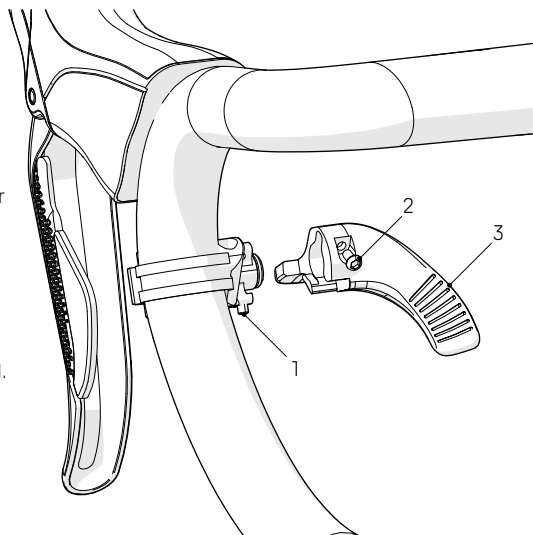


1. Draai de afdekking aan de dempingszijde van de veervork los met Torx T10-gereedschap.
2. Schuif de kabel vanaf de vorkkroon door de buitenkabel en haak het uiteinde van de kabel aan het lockout-mechanisme.
3. Haal de kabel door de remote-hendel, trek de kabel aan de remote-lever strak aan en draai de klemmschroef vast met 0,3 Nm. Kort nu de kabel in en steek het uiteinde in de uitsparing.
Tip: u kunt het afgesneden uiteinde van de liner vanuit de aanzet "[3.4 De buitenkabel door de binnenbalhoofdbuis leiden](#)" op [pagina 127](#) over de kabel schuiven, vervolgens de kabel inkorten en met het afgesneden uiteinde van de liner in de uitsparing haken.
4. Plaats de afdekking aan de dempingszijde terug en draai deze vast met 0,2 Nm.

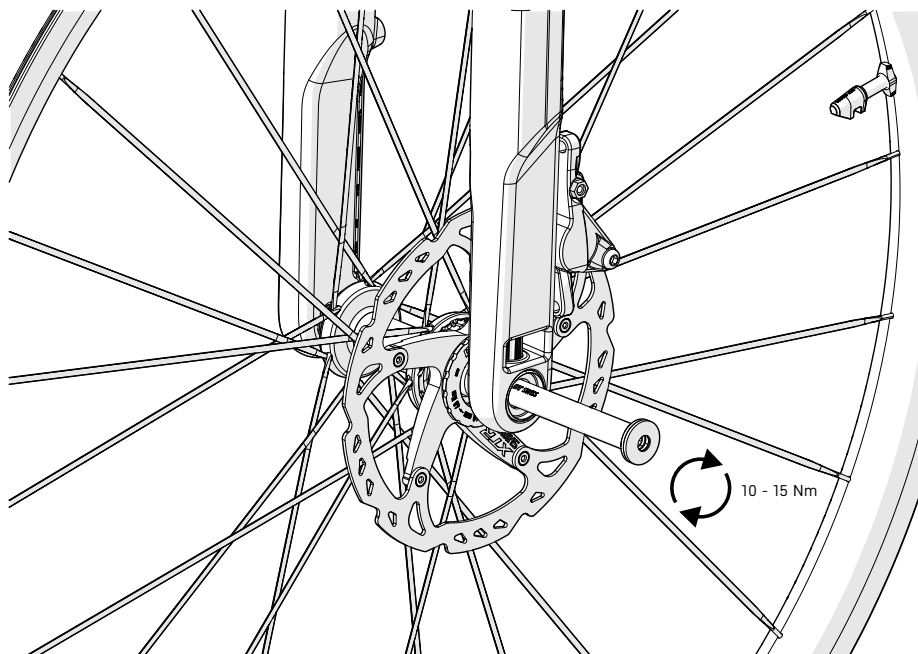


3.8 DE REMOTE-HENDEL MONTEREN

1. Plaats de hendel, draai de bevestigingsschroef (2) erin en draai deze vast met 0,25 Nm.
2. Draai de stelschroef (1) erin en draai deze vast totdat deze gelijk ligt met het onderste oppervlak.
3. Druk op de remote-hendel en controleer of deze functioneert (zie "[4.2 Rijmodus instellen](#)" op pagina 137).
Pas indien nodig de kabelspanning aan met de kabelversteller.
4. Controleer de remmen en zorg ervoor dat de remfunctie niet wordt belemmerd.
5. Wikkel het stuurband om het stuur en controleer vervolgens nogmaals of de remote-hendel goed functioneert.



3.9 WIEL MONTEREN



1. Reinig de steekas en de schroefdraad en vet beide licht in.
2. Reinig de contactvlakken tussen naaf en veervork en controleer deze op scherpe kanten.
→ In geval van scherpe randen, mag de naaf niet gebruikt worden.
3. Plaats het wiel in het uitvaleinde van de vork.
4. Schuif de steekas door het uitvaleinde en de naaf en draai de steekas aan met een aandraaimoment van 10 tot 15 Nm.

3.10 MONTAGE VAN DE BIKEPACKING-ADAPTER (OPTIONEEL)

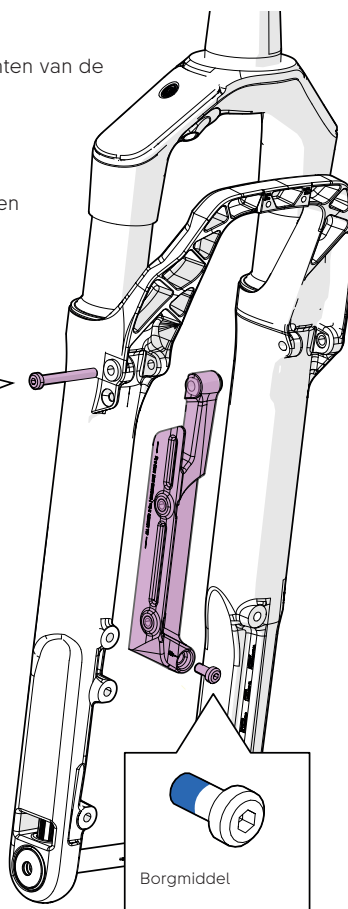
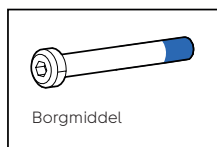


GEVAAR

Gevaar voor ongelukken door onjuist gebruik van de bikepacking-adapter!

- Het maximale draagvermogen van de bikepacking-adapters bedraagt 3 kg per zijde.
- De bikepacking-adapters mogen niet worden aangepast of gewijzigd.
- Bagage dient gelijkmatig te worden verdeeld.
- Het maximale systeemgewicht van de fiets mag niet worden overschreden.
- Het rijgedrag van de fiets, met name het stuur- en remgedrag, kan door bagage worden beïnvloed.
- De bagage moet zodanig worden bevestigd dat de zichtbaarheid van de verlichting en de reflectoren niet wordt belemmerd.
- Neem bij onduidelijkheden of vragen contact op met uw dealer of een DT Swiss Service Center.

1. Bevestig beide backpacking-adapters aan de montagepunten van de vork.
2. Breng een middelsterk schroefborgmiddel aan op de schroefdraad van de bevestigingsschroeven.
3. Draai beide bevestigingsschroeven in en zet ze vast met een aandraaimoment van 2 Nm.



NL

3.11 DE VEERVORK CONTROLEREN

1. Controleer of de veervork en het wiel spelingvrij gemonteerd zijn.
2. Controleer of er voldoende vrije ruimte is voor het gebruikte wiel.
 - Pomp de band op tot de maximaal toegestane bandspanning. De lagere spanning, zoals op de velg of de band voorgeschreven, moet hierbij worden aangehouden.
 - Tussen de band en de veervork resp. spatbord moet bij een geheel ingeveerde veervork nog minstens 6 mm ruimte overblijven.
3. Breng de luchtdruk in de band op de gewenste bandspanning.
4. Draai de veervork in beide richtingen en controleer of de veervork onbelemmerd kan worden gedraaid.
 - De veervork of het spatbord mag de werking van andere elementen niet hinderen en mogen ook zelf geen hinder ondervinden!
 - De vorkkroon mag bij een volledig neergedrukt stuur niet tegen de onderbuis komen!
5. Laat alle lucht uit de veervork lopen. Druk de veervork geheel in.
 - Het spatbord mag bij geheel inveren van de vork niet in aanraking komen met de onderbuis!
6. Pas de luchtdruk in de veervork aan volgens de gewenste gebruiksdruk.
7. Controleer de werking van de veervork en in het bijzonder de instelling van de rijmodus (zie "[4.2 Rijmodus instellen](#)" op pagina 137).
8. Raadpleeg uw dealer of een DT Swiss Service Center in geval van problemen of slechte werking.

4. SETUP

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

4.1 LUCHTDRUK AANPASSEN

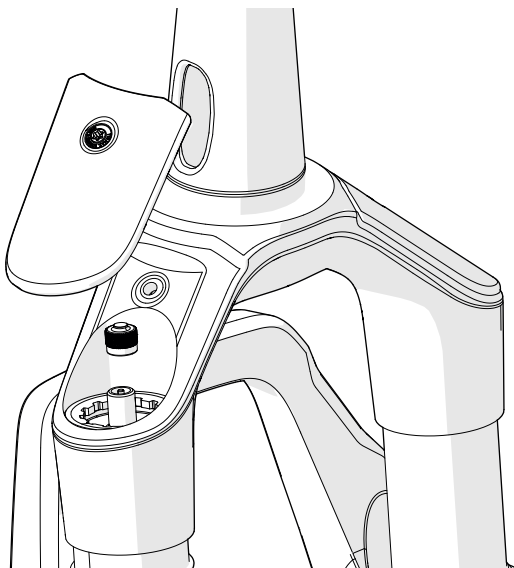
Wij raden de volgende luchtdruk aan:

Gewicht bestuurder*	Druk non-e-bike		Druk e-bike	
	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	4	58	5	73
45	4,5	65	5,5	80
50	5	73	6	88
55	5,5	80	6,6	95
60	6	88	7,1	103
65	6,6	95	7,6	110
70	7,1	103	8,1	118
75	7,6	110	8,6	125
80	8,1	118	9,2	133
85	8,6	125	9,7	141
90	9,2	133	10,2	148
95	9,7	141	10,7	156
100	10,2	148	11,3	163
105	10,7	156	11,8	171
110	11,3	163	12,3	178
115	11,8	171	-	-
120	12,3	178	-	-
Max. luchtdruk:	18 bar	261 psi	18 bar	261 psi

* (bestuurder met uitrusting, zonder fiets)

LUCHTDRIK VERHOGEN

1. Zet de veervork in de 'OPEN'-modus (zie ["4.2 Rijmodus instellen" op pagina 137](#)).
2. Draai de afdekking aan de luchtzijde (rechts in rijrichting) van de veervork los met Torx T10-gereedschap.
3. Schroef de ventieldop los.
4. Schroef de demperpomp erop en pomp de veervork op tot de gewenste druk.
Neem de instructies van de fabrikant van de pomp in acht!
5. Druk de veervork met opgeschroefde demperpomp langzaam twee keer in om ongeveer 10 mm te comprimeren en laat vervolgens weer helemaal opkomen.



→ Hierdoor kunnen de positieve en negatieve luchtkamers in evenwicht komen.

→ Pas wanneer de druk die de demperpomp weergeeft na het comprimeren niet meer verandert, zijn beide luchtkamers in evenwicht.

6. Herhaal stap 4 en 5 tot na het comprimeren de gewenste druk op de demperpomp wordt weergegeven.
7. Schroef de demperpomp los en plaats de ventieldop op het ventiel.
8. Plaats de afdekking en draai de bevestigingsschroef handvast (max. 0,2 Nm) aan.

LUCHTDRIK VERLAGEN

1. Zet de veervork in de 'OPEN'-modus (zie ["4.2 Rijmodus instellen" op pagina 137](#)).
2. Schroef de afdekking aan de luchtzijde van de veervork los met Torx T10-gereedschap.
3. Schroef de ventieldop los.
4. Druk het ventielinzetstuk met de achterkant van de ventieldop **LANGZAAM** in of schroef de demperpomp erop en verminder de luchtdruk **LANGZAAM** door het aflaatventiel op de demperpomp in te drukken.
5. Druk de veervork met opgeschroefde demperpomp langzaam twee keer in om ongeveer 10 mm te comprimeren en laat vervolgens weer helemaal opkomen.
→ Hierdoor kunnen de positieve en negatieve luchtkamers in evenwicht komen.
→ Pas wanneer de druk die de demperpomp weergeeft na het comprimeren niet meer verandert, zijn beide luchtkamers in evenwicht.
6. Herhaal stap 4 en 5 tot na het comprimeren de gewenste druk op de demperpomp wordt weergegeven.
7. Schroef de demperpomp los en schroef de ventieldop op het ventiel.
8. Plaats de afdekking en draai de bevestigingsschroef handvast (max. 0,2 Nm) aan.

LUCHTDRIK CONTROLLEREN

Opgelet: als er een demperpomp op de veervork wordt geschroefd om de luchtdruk te controleren, zal de luchtdruk iets dalen door ontsnappende lucht. Na meerdere keren controleren zonder de luchtdruk aan te passen, moet de veervork licht worden bijgepompt.

4.2 RIJMODUS INSTELLEN

De ingestelde rijmodus is bepalend voor de eigenschappen van de veervork en kan met de remote-hendel op het stuur in twee standen worden ingesteld.

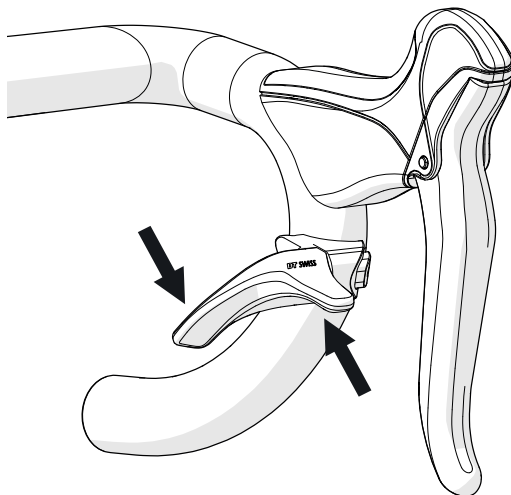
OPEN:

de modus "OPEN" wordt geactiveerd door de hendel te bedienen. In de modus "OPEN" staat de rijmodus in de meest gevoelige fabrieksinstelling. De veervork reageert fijnzinnig op kleine oneffenheden.

LOCK:

als de remote-hendel op het stuur uit de stand "OPEN" wordt gehaald, schakelt de vork over naar de "LOCK"-modus en wordt de oliestroom geblokkeerd. Een overdrukventiel opent de oliestroom bij harde stoten en voorkomt beschadiging van de veervork.

De remote-hendel kan in beide richtingen worden bediend en schakelt daarbij tussen de twee modi.



NL

4.3 UITVEERDEMPING INSTELLEN

De uitveerdemping bepaalt de uitveersnelheid van de veervork en kan door draaien van de uitveerdempingversteller worden ingesteld.

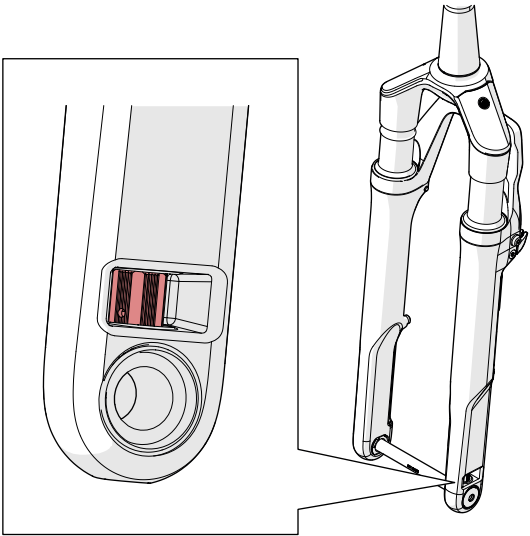
- In de richting + wordt de uitveerdemping gesloten (= lagere uitveersnelheid).
- In de richting - wordt de uitveerdemping geopend (= hogere uitveersnelheid).

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

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

Doel van de instelling van de rebound-demping is om een optimale demping van de uitveerbeweging te krijgen, die aan de eisen van het terrein in kwestie voldoet.

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



Druk		Uitveerdemping-kliks (vanaf geheel geopend)
[bar]	[psi]	
2	29	0
2.5	36	1
3	44	1
3.5	51	2
4	58	2
4.5	65	3
5	73	3
5.5	80	4
6	87	4
6.5	94	5
7	102	5
7.5	109	6

Druk		Uitveerdemping-kliks (vanaf geheel geopend)
[bar]	[psi]	
8	116	6
8.5	123	7
9	131	7
9.5	138	8
10	145	8
10.5	152	9
11	160	9
11.5	167	10
12	174	10
12.5	181	10
13	189	10

5. ACTIES VOOR EN NA DE RIT

Actie	Interval
Controleer op correcte bevestiging / aanhaalmomenten	Voor elke rit
Werking controleren (zie "4.2 Rijmodus instellen" op pagina 137)	
Controleer of de bike packing adapter goed vastzit	
Controleer de rem en de remleiding (knikken of defecten in de remleiding, drukpunt, werking)	
Reinig met een zachte spons en een geschikt reinigingsmiddel, vooral ter hoogte van de schrapers. Gebruik geen hogedrukreiniger of agressieve reinigingsmiddelen!	Na elke rit
Controleer de veervork en controleer op beschadigingen en scheuren. Raadpleeg bij beschadigingen een DT Swiss Service Center.	Voor elke rit en na een val

Bij functionele storingen, beschadigingen of tekenen van beschadiging mag de veervork niet worden gebruikt. Neem in geval van twijfel contact op met uw dealer.

6. GEBRUIK

6.1 TRANSPORT

Zorgzaam transport voorkomt schade aan de veervork. Vooral de standpijpen moeten tegen beschadiging beschermd worden.

6.2 NA OPSLAG OPNIEUW IN GEBRUIK NEMEN

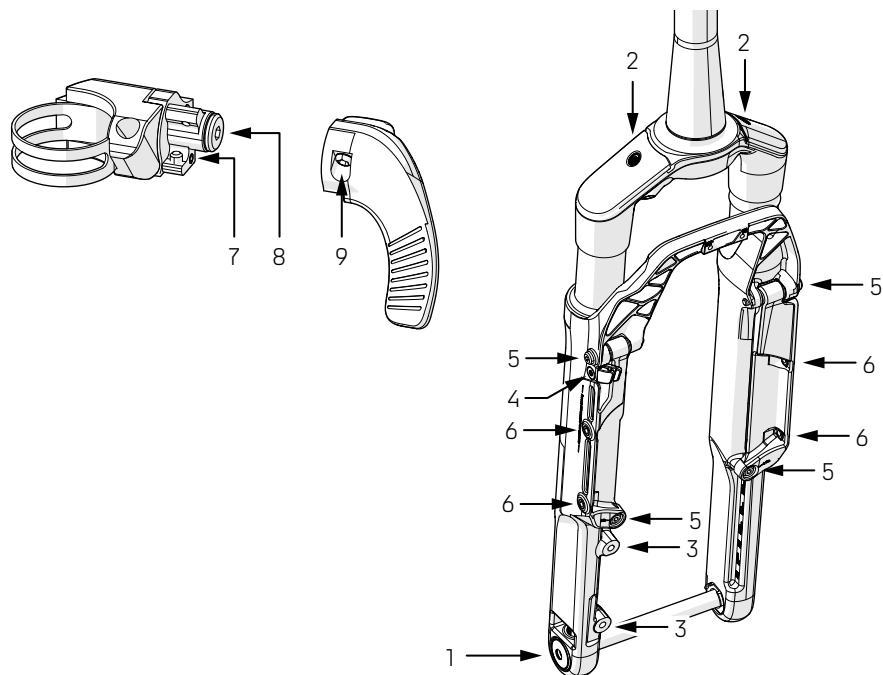
Controleer de luchtdruk in het veerelement en pas deze indien nodig aan (zie "[4.1 Luchtdruk aanpassen](#)" op pagina 135).

7. ONDERHOUD

7.1 ONDERHOUDSINTERVALLEN

Actie	Interval
Groot onderhoud (indien nodig door een DT Swiss Service Center of uw dealer) zie 'Technische handleiding' op dtswiss.com	Om de twee jaar of na 500 bedrijfsuren
Klein onderhoud (indien nodig door een DT Swiss Service Center of uw dealer) zie 'Technische handleiding' op dtswiss.com	50 bedrijfsuren vaker in geval van extreme gebruiksomstandigheden!
Luchtdruk controleren	6 maanden

7.2 AANDRAAIMOMENTEN



Pos.	Onderdelen	Aandraaimoment
1	Steekas	10 - 15 Nm
2	Afdekking	0,2 Nm
3	Remsteun	max. 7 Nm
4	Remleidinghouder	1 Nm
5	Bevestiging van bikepacking-adapter aan vork	2 Nm
6	Bevestiging van de cage aan de bikepacking-adapter	2 Nm
7	Remote-hendel: Klemschroef kabel	0,3 Nm
8	Remote-hendel: klembeugel	1 Nm
9	Remote-hendel: klemschroef hendel	0,25 Nm

7.3 AFVALVERWIJDERING EN MILIEUBESCHERMING

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

8. GARANTIE

De garantievoorwaarden vindt u op www.dtswiss.com

F 132 ONE

PUSHCONTROL REMOTE LEVER

BIKEPACKING ADAPTER KIT

MANUAL DE INSTRUÇÕES

***DT* SWISS**

1. GERAL.....	137
2. SEGURANÇA	137
3. MONTAGEM	140
4. CONFIGURAÇÃO	151
5. ACTIVIDADES ANTES E DEPOIS DA DESLOCAÇÃO	155
6. MANUSEAMENTO	155
7. MANUTENÇÃO E LIMPEZA.....	155
8. GARANTIA.....	156

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

1. GERAL

O presente manual destina-se aos utilizadores do garfo de suspensão e dos seus acessórios. É constituído pelas secções montagem, regulação, manutenção e limpeza do garfo de suspensão e das suas peças.

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

Os utilizadores devem ter lido e compreendido este manual antes da sua utilização. Os utilizadores terceiros também devem ser informados sobre as disposições que se seguem. Guarde este manual para utilização posterior.

2. SEGURANÇA

2.1 SEGURANÇA GERAL



PERIGO

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

- O cumprimento das disposições que se seguem é condição essencial para uma utilização sem acidentes e para um funcionamento correto.
- A montagem e a manutenção do garfo de suspensão pressupõem um conhecimento fundamental em termos de componentes de bicicletas e respetiva reparação. Em caso de dúvida, contacte o seu revendedor.
- Todas as uniões aparafusadas do garfo de suspensão devem ser apertadas com chave dinamométrica, de acordo com as indicações do presente manual de instruções (ver também "[7.2 Binários](#)" na página 162). Uma instalação errada pode provocar danos ou falhas funcionais.
- O garfo de suspensão só deve ser utilizada de acordo com a sua utilização prevista (ver capítulo "[2.3 Utilização prevista e peso máximo do sistema](#)" na página 145). Qualquer utilização diferente da utilização prevista poderia provocar disfunções, danos ou riscos de segurança. Em tais casos cessarão todas as reclamações de garantia. Nestas circunstâncias, a DT Swiss não será responsável por quaisquer danos daí resultantes.
- O garfo de suspensão e a alavanca do guiador devem ser compatíveis com todas as peças da bicicleta (ver "[2.2 Compatibilidade](#)" na página 144).
- Antes da primeira deslocação, certifique-se de que o garfo de suspensão se movimenta livremente.
 - A coroa do garfo não pode tocar no tubo inferior quando o guiador estiver dobrado!
 - A chapa de proteção não pode tocar no tubo inferior quando o garfo estiver totalmente comprimido!
 - O pneu necessita de uma distância de 6 mm na chapa de proteção ou no garfo quando o garfo estiver totalmente comprimido!
- Nenhuma peça de montagem pode apresentar arestas vivas.
- Utilize apenas acessórios e peças sobresselentes DT Swiss originais.
- O garfo de suspensão não deve ser alterado nem modificado. As roscas no tubo do garfo não podem ser cortadas.
- Verifique se o garfo de suspensão está em perfeitas condições antes de cada deslocação (ver também "[5. Atividades antes e depois da deslocação](#)" na página 161).
- Se existirem falhas, danos ou evidência de danos, o garfo de suspensão não deverá ser utilizado. Em caso de dúvida, contacte o seu revendedor.

2.2 COMPATIBILIDADE

Interfaces:

Suporte da pinça	Flatmount 160/180 mm
Dimensão de instalação do cubo de roda	12 x 100 mm
Diâmetro do garfo	inferior 1,5" / superior 1 1/8" (cónico)
máximo Dimensões dos pneus	700C x 50 mm

Avisos importantes para a utilização do garfo de suspensão

- Não utilizar atrelados:
Este garfo de suspensão é inadequado para bicicletas com atrelados. A carga adicional pode causar danos no garfo.
- Sem motor de cubo dianteiro:
Não podem ser utilizadas rodas dianteiras com motores de cubos. As forças adicionais podem afetar o funcionamento e a segurança do garfo.
- Observar a compatibilidade com o guiador:
O guiador deve ser adequado para a montagem de uma alavanca do guiador. Certifique-se de que o seu guiador está aprovado em conformidade – pode obter informações sobre isso do fabricante do guiador.
- Largura do guiador/comprimento do avanço:
Só podem ser utilizados guiadores com uma largura máxima de 440 mm e avanços com um comprimento máximo de 120 mm.

Estes valores garantem que a carga sobre o garfo de suspensão se mantém dentro dos limites admissíveis. Uma combinação errada pode levar a danos no garfo ou a um comportamento perigoso da bicicleta.

2.3 UTILIZAÇÃO PREVISTA E PESO MÁXIMO DO SISTEMA

O campo de aplicação dos componentes DT Swiss está subdividido em cinco categorias, as quais especificam a condução por estradas alcatroadas até à utilização dos nos modos Downhill/ Freeride. Os componentes devem ser utilizados exclusivamente de acordo com estas disposições.

O garfo de suspensão está habilitado para a utilização em E-Bikes (lPedelec / US Class 1, máx. 32 km/h, máx. 250 watts). Se o garfo de suspensão foi comprado como parte de uma bicicleta integral, o fabricante pode ter emitido uma aprovação alargada para áreas de utilização adicionais.

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

Uso pretendido: Categoria 2 (para a descrição da categoria, ver a seguir)



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



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



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



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



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

3. MONTAGEM



PERIGO

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

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

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

3.1 ENCURTAR O TUBO DO GARFO E COLOCAR A TAMPA DA CAIXA DE DIREÇÃO

1. Prende o tubo do garfo numa guia de serra e encurta-o com uma serra manual.
2. Lixa cuidadosamente a parte interior e exterior das arestas de corte do tubo do garfo com uma lixa ou uma lima.
3. Monta a tampa da caixa de direção do tubo do garfo, bem como a caixa de direção e os seus componentes, de acordo com as instruções do fabricante.

3.2 MONTAGEM DO TRAVÃO

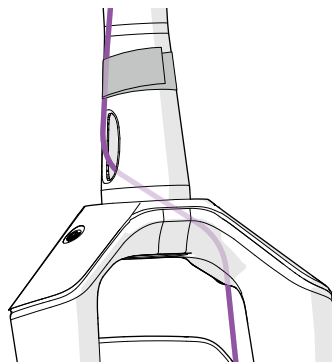


AVISO

Perigo de danos nos cabos devido a fricção!

Se o tubo do travão não estiver corretamente fixada e encaminhada, o movimento do garfo pode causar abrasão no tubo do travão. No pior dos cenários, isto pode levar a uma falha súbita do travão dianteiro e, consequentemente, a uma queda com lesões graves.

- Fixa o tubo do travão com fita adesiva adequada (por exemplo, eletrónica) à volta do tubo do garfo. A fita adesiva deve impedir que o cabo deslize na coroa e no tubo de direção.
- Certifica-te de que é mantida uma distância mínima de 3 mm entre o tubo do travão e o suporte quando o garfo está totalmente estendido.



O garfo de suspensão dispõe de um adaptador para pinça de travão Flatmount 160/180 mm. Não podem ser utilizados discos de travão com um diâmetro superior a 180 mm!

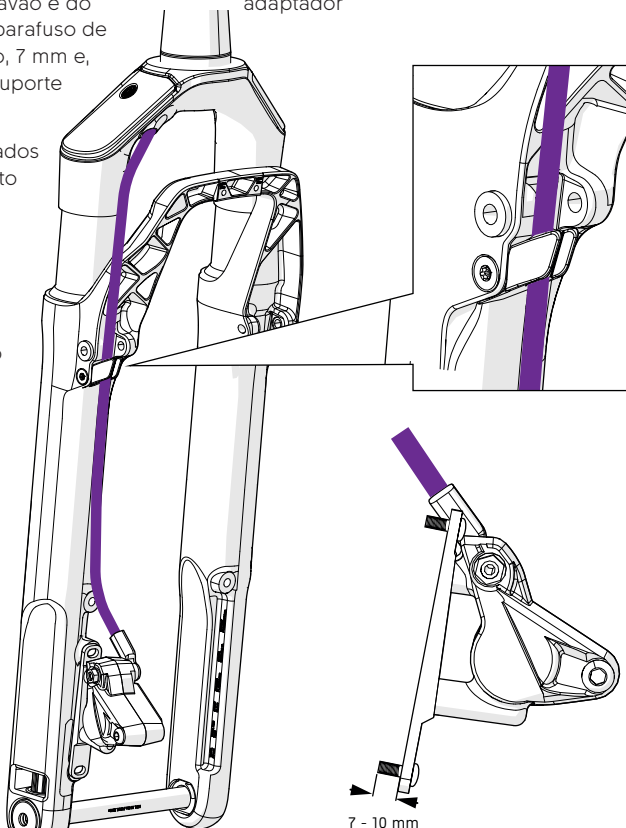
O comprimento do parafuso do adaptador para pinça de travão deve ser selecionado em função do travão e do adaptador de travão utilizados. A rosca do parafuso de fixação deve encaixar, no mínimo, 7 mm e, no máximo, 10 mm na rosca do suporte do travão no garfo.

1. Certifica-te de que são utilizados parafusos com o comprimento correto para fixar a pinça do travão ao garfo.
2. Monta o travão no garfo e aperta os parafusos com um máximo de 7 Nm, de acordo com as instruções do fabricante.

Se utilizar discos de travão IS com um cubo Center Lock, recomendamos a utilização do adaptador DT Swiss Center Lock com o número de artigo HWZXXX00S1232S.

Se utilizar o adaptador alternativo Center Lock, deve verificar, antes da utilização, se existe liberdade de movimentos entre o adaptador e o garfo de suspensão.

3. Conduz o tubo do travão ao longo do garfo, prende-o ao suporte do tubo do travão e conduz o tubo através da entrada do cabo na coroa do garfo para o tubo do garfo.
4. Encaminha o tubo do travão de acordo com os requisitos do quadro da bicicleta.

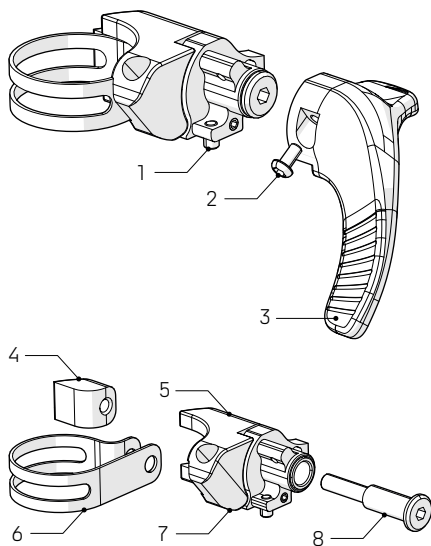


3.3 MONTAGEM DA ALAVANCA DO GUIADOR

Verifica antecipadamente se o fabricante do guiador aprova o seu guiador para a montagem da alavanca do guiador. Na maior parte das vezes, a instalação de elementos de comando no guiador só é permitida em determinadas áreas.

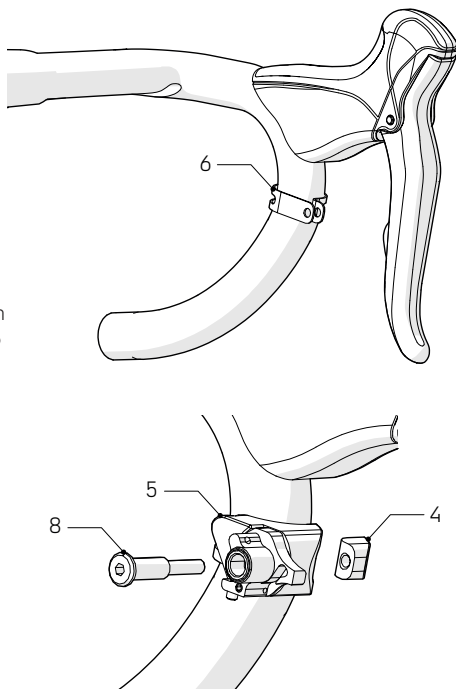
PREPARAR A MONTAGEM

1. Desaperta o parafuso de fixação [1] cerca de 6 voltas.
2. Desaperta completamente o parafuso de fixação [2].
3. Retira a alavanca [3].
4. Desaperta completamente o parafuso de aperto [8].
5. Retira a abraçadeira [4] e a braçadeira [6].

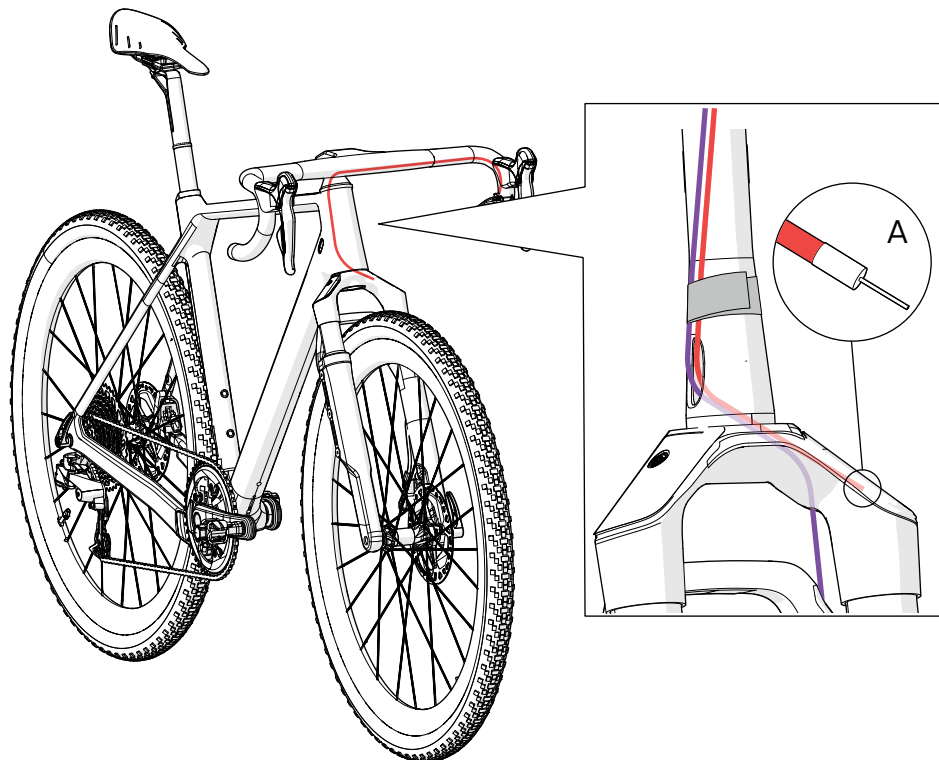


FIXAR A BRAÇADEIRA

1. Certifica-te de que não existe qualquer fita de guiador no guiador.
2. Desliza a braçadeira [6] para o guiador. No caso da utilização de guiadores de carbono, deve ser aplicada uma pasta de montagem entre o guiador e a braçadeira.
3. Encaixa a alavanca no corpo base, verifica a ergonomia e certifica-se de que a utilização do travão não é limitada. A posição ideal da braçadeira é cerca de 1 cm abaixo da alavanca do travão. No entanto, isto é individual.
4. Fixa o corpo base [5] a braçadeira [6], fixa o bloco da pinça [4] e aparafusa o parafuso de aperto [8].
5. Aperta o parafuso de aperto [8] com um máximo de 1 Nm.

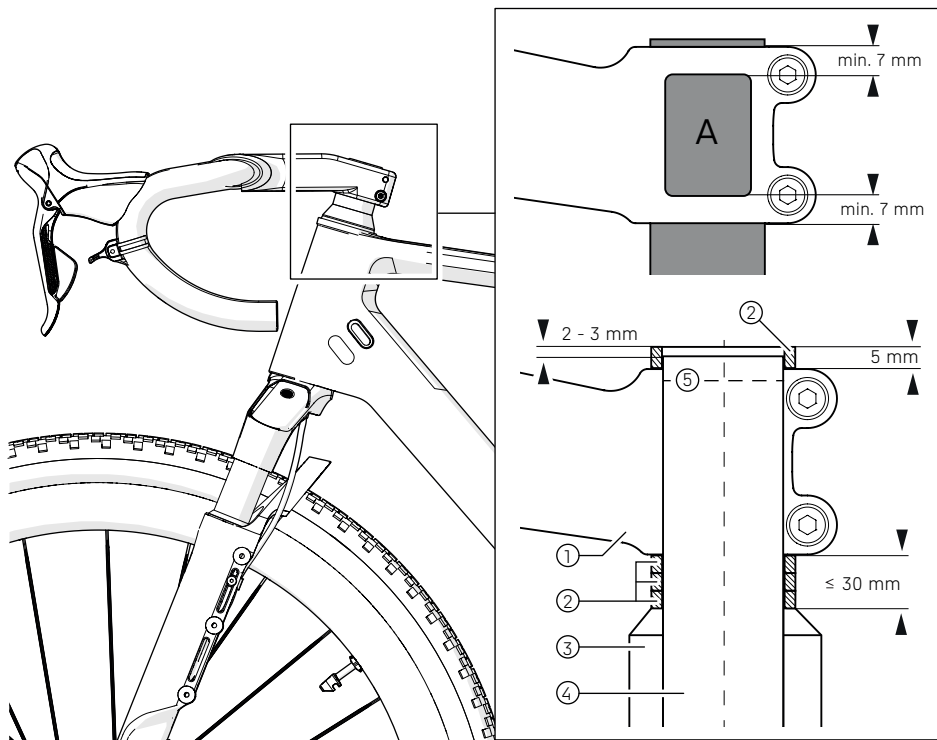


3.4 GUIA A BAINHA ATRAVÉS DO TUBO DO GARFO



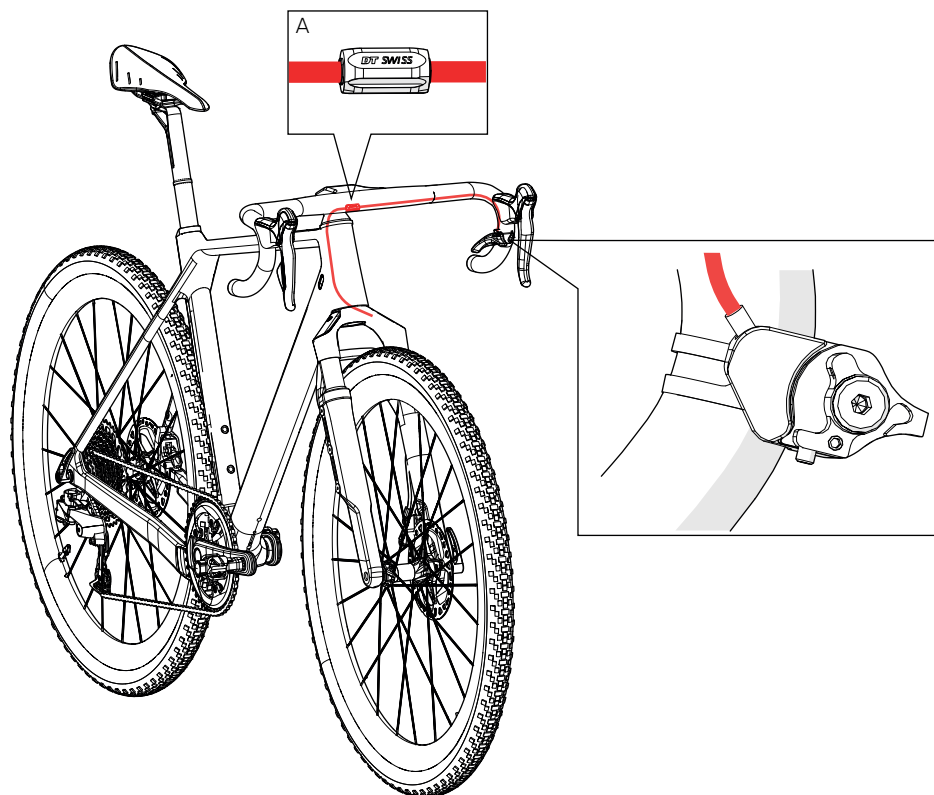
1. Retira a tampa do lado do amortecimento (à esquerda no sentido de deslocação).
2. Fixa um terminal com um revestimento longo à bainha (A/vermelho). Encurta o revestimento para 10-15 mm.
3. Conduz a bainha da coroa do garfo através do tubo do garfo e depois através da abertura no tubo do garfo. Fixa a bainha com o tubo do travão (roxa) ao tubo do garfo com um pedaço de fita adesiva.
Tenta evitar, tanto quanto possível, raios apertados para reduzir a fricção.
4. Certifica-te de que a bainha com o terminal está inteiramente inserida na coroa.

3.5 MONTAR O GARFO DE SUSPENSÃO NO QUADRO



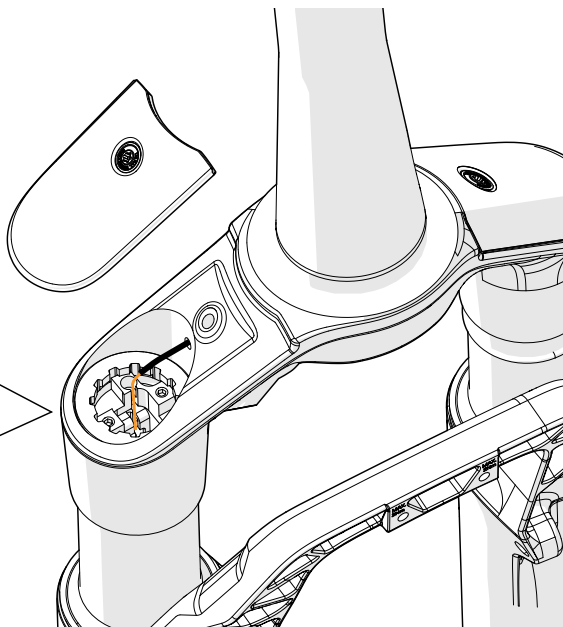
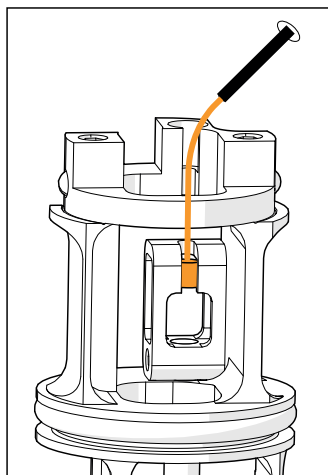
1. Limpa o avanço, as peças da caixa de direção e o garfo de suspensão.
 2. Verifica o avanço:
 - A altura do tubo de direção na área de aperto interrompida [A] do avanço deve ser, no mín., de 7 mm.
 - A área de aperto do avanço deve ser, no máx., de 45 mm.
 - O avanço não pode apresentar arestas vivas.
 3. Certifica-te de que o cone de rolamento não apresenta danos nem arestas vivas.
 - Se existirem danos ou arestas vivas, o cone não deverá ser utilizado.
 4. Introduz o tubo do garfo através do tubo de direção.
 5. Encaixa as peças da caixa de direção [3] sobre o tubo do garfo conforme os dados do fabricante.
 6. Encaixa o espaçador [2] com um mín. de 5 mm e um máx. de 30 mm de altura de instalação sobre o tubo do garfo [4].
 7. Encaixa o avanço [1] sobre o tubo do garfo.
- Recomendamos instalar um espaçador [2] com, pelo menos, 5 mm de altura de instalação no avanço [1] e encurtar o tubo do garfo de modo a que este sobressaia 2 a 3 mm acima do tubo do garfo. Para montagem sem espaçador no avanço, o tubo do garfo deve estar, pelo menos, nivelado com a aresta superior do parafuso de fixação superior do avanço [5].
8. Ajusta a folga da caixa de direção conforme os dados do fabricante.
 9. Aperta os parafusos de fixação do avanço com o binário de aperto indicado pelo fabricante.
 10. Verifica se o garfo de suspensão está montado corretamente.

3.6 FIXAR A BAINHA NA ALAVANCA DO GUIADOR

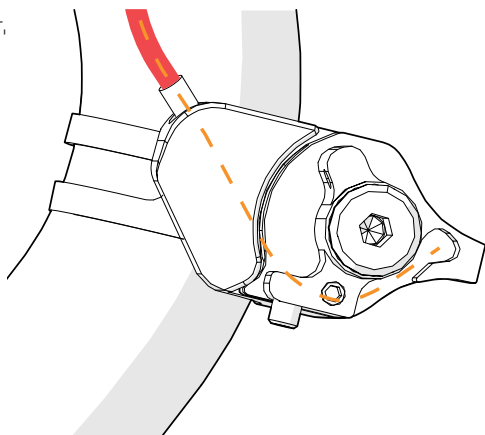


1. Conduza a bainha ao longo do guiador até à alavanca do guiador e fixa a bainha ao guiador com fita adesiva. Evita raios apertados e dobras na bainha.
2. Coloca o cabo de comando (A) numa posição adequada. Recomendamos a montagem por baixo do avanço.
3. Corta a bainha com o comprimento correto e fixa um terminal à bainha.

3.7 FIXAR O CABO

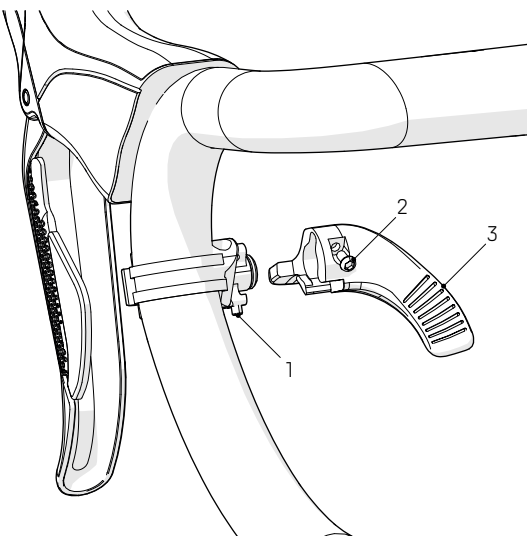


1. Desaperta a tampa do lado do amortecimento do garfo de suspensão com uma ferramenta Torx T10.
2. Insere o cabo através da bainha, começando na coroa do garfo, e prende a extremidade do cabo ao mecanismo de lockout.
3. Enfia o cabo através da alavanca do guiador, puxa o cabo com força na alavanca do controlo remoto e aperta o parafuso de aperto com 0,3 Nm.
Agora, encurta o cabo e insere a extremidade no encaixe.
Sugestão: Podes deslizar a extremidade cortada do revestimento a partir do passo ["3.4 Guia a bainha através do tubo do garfo"](#) na página 149 sobre o cabo, depois encurtar o cabo e prender a extremidade cortada do revestimento no encaixe.
4. Volta a colocar a tampa do lado do amortecimento e aperta-a com 0,2 Nm.

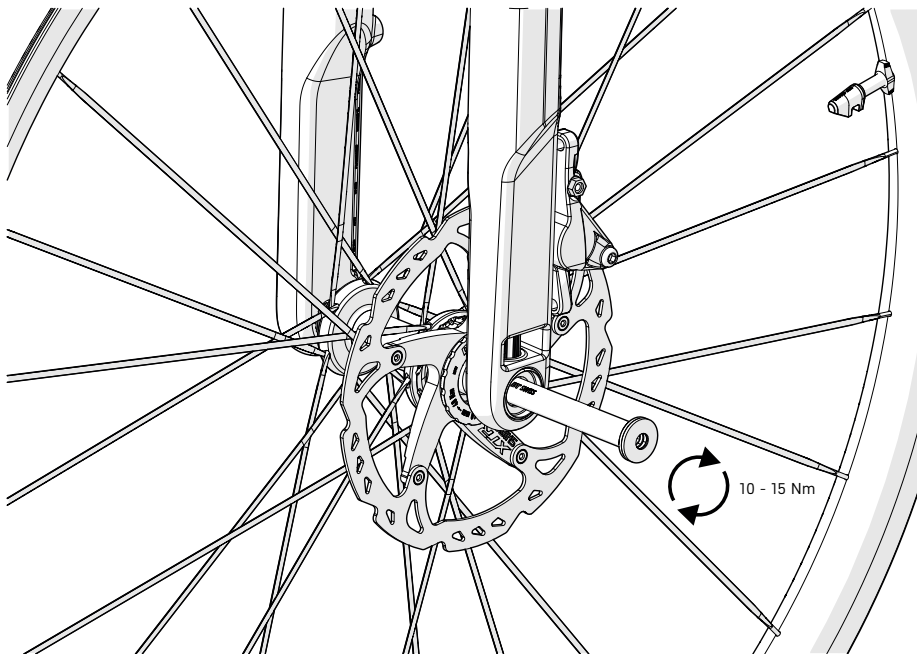


3.8 MONTAR A ALAVANCA DO GUIADOR

1. Coloca a alavanca, aparafusa o parafuso de fixação (2) e aperta-a com 0,25 Nm.
2. Aparafusa o parafuso de fixação (1) e aperta-lo até ficar nivelado com a superfície inferior.
3. Prime a alavanca do guiador e verifica o seu funcionamento (ver "[4.2 Definir o modo de condução](#)" na página 159). Se necessário, utiliza o cabo de comando para ajustar a tensão do cabo.
4. Verifica o travão e certifica-te de que a função de travagem não está limitada.
5. Enrola a fita do guiador no guiador e verifica novamente o funcionamento da alavanca do guiador.



3.9 MONTAR A RODA



1. Limpa o eixo de encaixe e a sua rosca e lubrifica ambos ligeiramente.
2. Limpa as superfícies de contacto entre o cubo da roda e o garfo de suspensão e certifica-te de que não existem arestas vivas.
→ Se existirem arestas vivas, o cubo da roda não deverá ser utilizado.
3. Posiciona a roda no "drop out" do garfo.
4. Introduz o eixo de encaixe através do "drop out" e do cubo e aperta o eixo de encaixe com um binário de 10 Nm até 15 Nm.

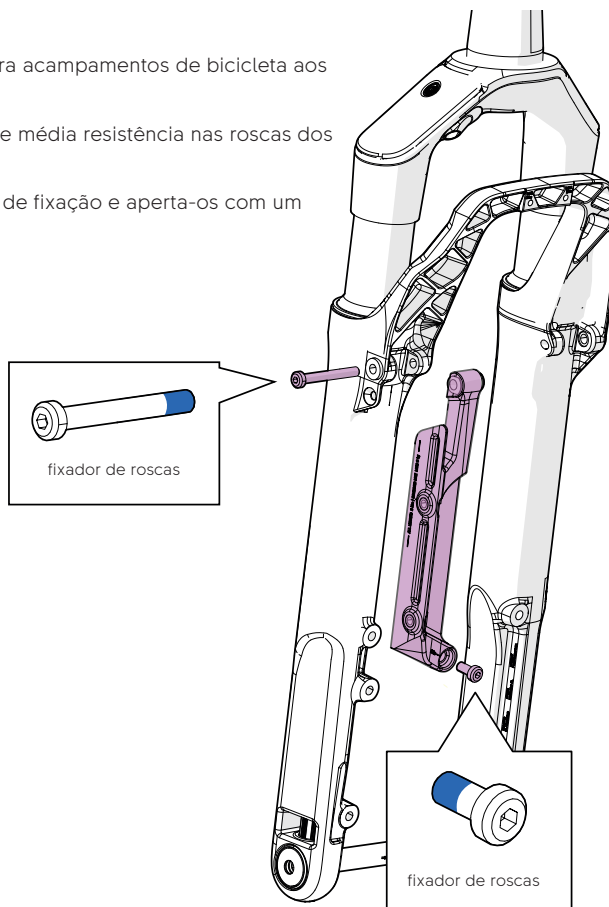


PERIGO

Perigo de acidente devido a um manuseamento incorreto do adaptador para acampamentos de bicicleta!

- A capacidade máxima de carga do adaptador para acampamentos de bicicleta é de 3 kg por lado.
- Os adaptadores para acampamentos de bicicleta não devem ser modificados ou alterados.
- A bagagem deve ser distribuída de forma homogênea.
- O peso máximo do sistema da bicicleta não pode ser ultrapassado.
- O comportamento da bicicleta, em particular o comportamento da direção e da travagem, pode mudar com a bagagem.
- A bagagem deve ser fixado de modo a não prejudicar a visibilidade da luz e dos refletores.
- Em caso de dúvidas ou perguntas, entre em contacto com o representante da DT Swiss ou com o Service Center respetivo.

1. Fixa ambos os adaptadores para acampamentos de bicicleta aos pontos de montagem no garfo.
2. Aplica uma massa de fixação de média resistência nas roscas dos parafusos de fixação.
3. Aparafusa ambos os parafusos de fixação e aperta-os com um binário de aperto de 2 Nm.



3.11 VERIFICAÇÃO DO GARFO DE SUSPENSÃO

1. Certifica-te de que o garfo de suspensão e a roda estejam montados sem folgas.
2. Certifica-te de que o pneu utilizado se movimenta livremente.
 - Enche os pneus até à pressão máxima admitida. Aplica-se a pressão máxima inferior especificada pelos pneus ou jantes.
 - Deve haver uma folga de, pelo menos, 6 mm entre os pneus e o garfo de suspensão ou a chapa de proteção quando o garfo de suspensão estiver totalmente comprimido.
3. Ajusta a pressão de ar dos pneus para a pressão de serviço pretendida.
4. Gira o grafo de suspensão em ambas as direções e garanta que o garfo de suspensão consegue rodar livremente.
 - O garfo de suspensão ou a chapa de proteção não devem comprometer o funcionamento de outras peças de comando nem o seu próprio funcionamento!
 - A coroa do garfo não pode tocar no tubo inferior quando o guiador estiver dobrado!
5. Solta completamente o ar do garfo de suspensão. Comprime totalmente o garfo de suspensão.
 - A chapa de proteção não pode tocar no tubo inferior quando o garfo estiver totalmente comprimido!
6. Ajusta a pressão de ar do garfo de suspensão para a pressão de serviço pretendida.
7. Verifica o funcionamento do garfo de suspensão e, nomeadamente, a regulação do modo de condução (ver "4.2 Definir o modo de condução" na página 159).
8. Em caso de problemas ou falhas, entre em contacto com o representante da DT Swiss ou com o Service Center respetivo.

4. CONFIGURAÇÃO

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

4.1 AJUSTAR A PRESSÃO DE AR

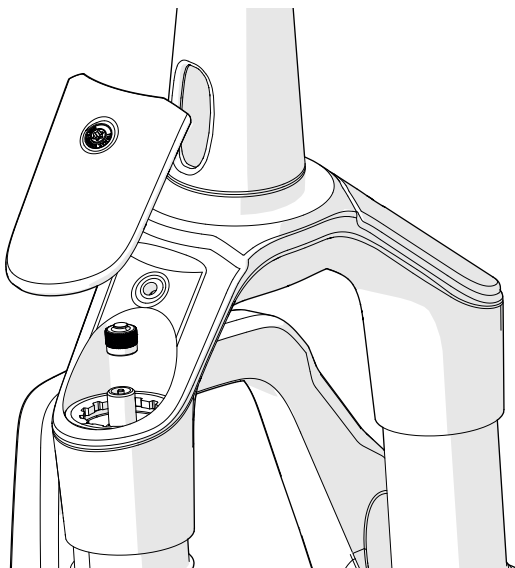
Recomendamos a seguinte pressão de ar:

Peso do ciclista*	Pressão Non-E-Bike		Pressão E-Bike	
	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	4	58	5	73
45	4,5	65	5,5	80
50	5	73	6	88
55	5,5	80	6,6	95
60	6	88	7,1	103
65	6,6	95	7,6	110
70	7,1	103	8,1	118
75	7,6	110	8,6	125
80	8,1	118	9,2	133
85	8,6	125	9,7	141
90	9,2	133	10,2	148
95	9,7	141	10,7	156
100	10,2	148	11,3	163
105	10,7	156	11,8	171
110	11,3	163	12,3	178
115	11,8	171	-	-
120	12,3	178	-	-
Pressão de ar máx.:	18 bar	261 psi	18 bar	261 psi

* (Ciclista com equipamento, sem bicicleta)

AUMENTAR A PRESSÃO DE AR

1. Coloca o garfo de suspensão no modo «OPEN» (ver o "[4.2 Definir o modo de condução](#)" na página 159).
2. Desaperta a tampa do lado ar (à direita no sentido de deslocação) do garfo de suspensão com uma ferramenta Torx T10.
3. Desaperta a tampa da válvula.
4. Desenrosca a bomba de amortecedor e insufla o garfo de suspensão para a pressão desejada. Siga as instruções do fabricante da bomba!
5. Comprime lentamente o garfo de suspensão duas vezes em cerca de 10 mm com a bomba de amortecedor aparafusada e, de seguida, separa completamente o garfo de suspensão.



→ Isto permite uma compensação da câmara de ar positiva e negativa.

→ Só quando a pressão indicada na bomba de pressão não se alterar depois da compressão, estarão ambas as câmaras de ar equilibradas.

6. Repete os passos 4 e 5 até que, depois da compressão, seja indicada a pressão desejada na bomba de amortecedor.
7. Desaperta a bomba do amortecedor e enrosca a tampa da válvula na válvula.
8. Coloca a tampa e aperta o parafuso de fixação à mão (máx. 0,2 Nm).

REDUZIR A PRESSÃO DE AR

1. Coloca o garfo de suspensão no modo «OPEN» (ver o "[4.2 Definir o modo de condução](#)" na página 159).
2. Desaperta a tampa do lado ar do garfo de suspensão com uma ferramenta Torx T10.
3. Desaperta a tampa da válvula.
4. Pressiona **LENTAMENTE** o encaixe da válvula com a parte traseira da tampa da válvula.
ou
Desenrosca a bomba de amortecedor e reduz **LENTAMENTE** a pressão de ar pressionando a válvula de descompressão na bomba de amortecedor.
5. Comprime lentamente o garfo de suspensão duas vezes em cerca de 10 mm com a bomba de amortecedor aparafusada e, de seguida, separa completamente o garfo de suspensão.
→ Isto permite uma compensação da câmara de ar positiva e negativa.
→ Só quando a pressão indicada na bomba de pressão não se alterar depois da compressão, estarão ambas as câmaras de ar equilibradas.
6. Repete os passos 4 e 5 até que, depois da compressão, seja indicada a pressão desejada na bomba de amortecedor.
7. Desaperta a bomba do amortecedor e enrosca a tampa da válvula na válvula.

8. Coloca a tampa e aperta o parafuso de fixação à mão (máx. 0,2 Nm).

VERIFICAR A PRESSÃO DE AR

Atenção: Se uma bomba de amortecedor for aparafusada ao garfo de suspensão para verificar a pressão de ar, a pressão de ar é ligeiramente reduzida pela fuga de ar. Após várias verificações sem regulação da pressão de ar, o garfo de suspensão deve ser ligeiramente insuflado.

4.2 DEFINIR O MODO DE CONDUÇÃO

O modo de condução selecionado determina a característica do garfo de suspensão e pode ser regulado em dois níveis através da alavanca do guiador.

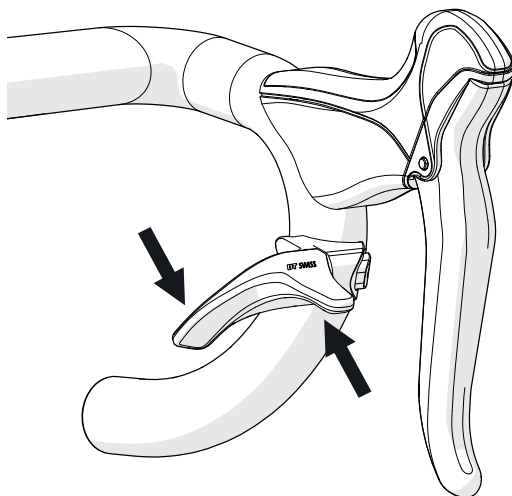
OPEN (ABERTO):

O modo «OPEN» é acedido premindo a alavanca. No modo «OPEN» (aberto), o modo de condução é o mais sensível, correspondendo à configuração de fábrica. O garfo de suspensão reage de forma extremamente sensível às mais pequenas irregularidades.

LOCK (FECHADO):

Se a alavanca no guiador for acionada a partir da posição «OPEN», a forquilha passa para o modo «LOCK» e o fluxo de óleo é bloqueado. Uma válvula de expulsão abre o fluxo de óleo em caso de embates mais fortes, impedindo assim danos no garfo de suspensão.

A alavanca do guiador pode ser acionada em ambas as direções e alterna entre os dois modos.



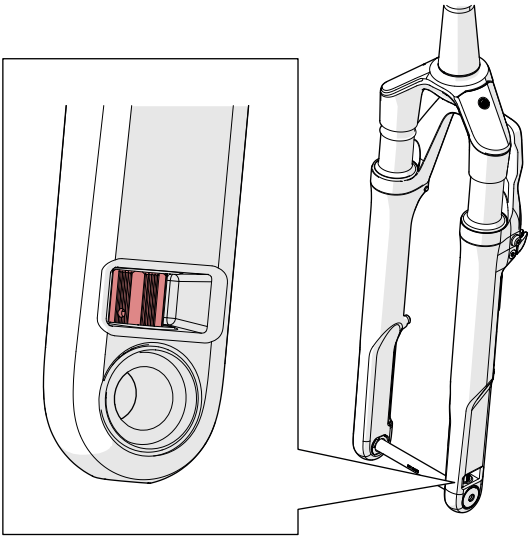
4.3 REGULAR O NÍVEL DE FORÇA

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

- O amortecimento do nível de força é fechado no sentido + (= velocidade de retorno de suspensão mais reduzida).
- O amortecimento do nível de força é aberto no sentido - (= velocidade de retorno de suspensão maior).

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

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



O objetivo do amortecimento do nível de força é conseguir o melhor amortecimento possível do movimento de retorno de suspensão, adequado aos respetivos requisitos do terreno.

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

Pressão		Cliques do nível de força (da posição totalmente aberta)
[bar]	[psi]	
2	29	0
2.5	36	1
3	44	1
3.5	51	2
4	58	2
4.5	65	3
5	73	3
5.5	80	4
6	87	4
6.5	94	5
7	102	5
7.5	109	6

Pressão		Cliques do nível de força (da posição totalmente aberta)
[bar]	[psi]	
8	116	6
8.5	123	7
9	131	7
9,5	138	8
10	145	8
10,5	152	9
11	160	9
11,5	167	10
12	174	10
12.5	181	10
13	189	10

5. ACTIVIDADES ANTES E DEPOIS DA DESLOCAÇÃO

Atividade	Intervalo
Verifica a fixação correta/os binários de aperto	Antes de cada deslocação
Verifica o funcionamento (ver " 4.2 Definir o modo de condução " na página 159)	
Verifica se o adaptador para acampamentos de bicicleta está bem ajustado	
Verifica o travão e o tubo do travão (dobras ou defeitos no tubo do travão, ponto de pressão, funcionamento)	
Limpeza com uma esponja macia e um produto de limpeza adequado, em especial na zona dos retentores. Não utilize equipamento de limpeza de alta pressão, nem produtos de limpeza agressivos!	Após cada deslocação
Verifica o garfo de suspensão quanto a danos e fissuras. Em caso de danos, entre em contacto com o Service Center da DT Swiss.	Antes de cada deslocação e após uma queda

Se existirem falhas, danos ou evidência de danos, o garfo de suspensão não deverá ser utilizado. Em caso de dúvida, contacte o seu revendedor.

6. MANUSEAMENTO

6.1 TRANSPORTE

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

6.2 RECOLOCAÇÃO EM FUNCIONAMENTO APÓS ARMAZENAMENTO

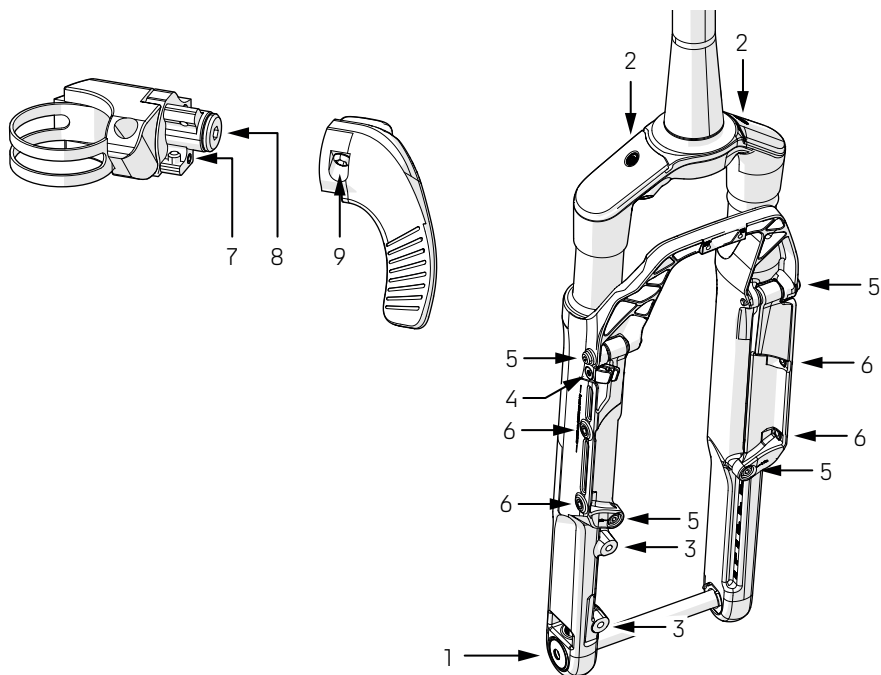
Verifica a pressão de ar no elemento de suspensão e ajustá-la se necessário (ver "[4.1 Ajustar a pressão de ar](#)" na [página 157](#)).

7. MANUTENÇÃO E LIMPEZA

7.1 INTERVALOS DE MANUTENÇÃO

Atividade	Intervalo
Serviços maiores (se necessário, através de um DT Swiss Service Center ou revendedor), consulte 'Technical Manual' em www.dtswiss.com	cada 2 anos ou após 500 horas de utilização
Serviços mais pequenos (se necessário, através de um DT Swiss Service Center ou revendedor), consulte 'Technical Manual' em www.dtswiss.com	50 horas de utilização em condições de utilização extremas, serviços mais frequentes!
Verificar a pressão de ar	6 meses

7.2 BINÁRIOS



Pos.	Componente	Binário
1	Eixo de encaixe	10 - 15 Nm
2	tampa	0,2 Nm
3	Suporte do travão	máx. 7 Nm
4	Suporte do tubo do travão	1 Nm
5	fixação do adaptador para acampamentos de bicicleta no garfo	2 Nm
6	Fixação da gaiola ao adaptador para acampamentos de bicicleta	2 Nm
7	Alavanca de guiador: Parafuso de aperto no cabo	0,3 Nm
8	Alavanca de guiador: braçadeira	1 Nm
9	Alavanca de guiador: Parafuso de aperto da alavanca	0,25 Nm

7.3 ELIMINAÇÃO E PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE

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

8. GARANTIA

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

F 132 ONE

PUSHCONTROL REMOTE LEVER

BIKEPACKING ADAPTER KIT

INSTRUKCJA OBSŁUGI

***DT* SWISS**

1. INFORMACJE OGÓLNE	159
2. BEZPIECZEŃSTWO	159
3. MONTAŻ.....	162
4. USTAWIENIA	173
5. CZYNNOŚCI PRZED ROZPOCZĘCIEM I PO ZAKOŃCZENIU JAZDY	177
6. UŻYTKOWANIE.....	177
7. KONSERWACJA I PIELEGNACJA	177
8. GWARANCJA	177

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

1. INFORMACJE OGÓLNE

Niniejsza instrukcja przeznaczona jest dla użytkownika widełca i jego akcesoriów. Zawiera informacje dotyczące montażu, regulacji, konserwacji oraz pielęgnacji widełca i jego części.

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



NIEBEZPIECZEŃSTWO

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 widełca amortyzowanego wymagają podstawowej wiedzy z zakresu części rowerowych oraz ich naprawy. W razie wątpliwości należy skontaktować się ze sprzedawcą.
- Wszystkie połączenia śrubowe widełca należy dokręcić kluczem dynamometrycznym zgodnie z informacjami podanymi w instrukcji obsługi (patrz też „7.2 Siły dokręcenia” na stronie 184). Nieprawidłowy montaż może doprowadzić do uszkodzeń lub awarii.
- Widelec może być używany wyłącznie zgodnie z jego przeznaczeniem (patrz rozdział 2.3 „Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem oraz maksymalna waga systemowa” na stronie 7). Każde niezgodne z przeznaczeniem użycie może prowadzić do nieprawidłowego działania, szkód lub zagrożenia bezpieczeństwa. W takich przypadkach wszelkie roszczenia gwarancyjne wygasają. W takiej sytuacji DT Swiss nie ponosi odpowiedzialności za powstałe szkody.
- Widelec i manetka zdalnego sterowania muszą być kompatybilne ze wszystkimi częściami roweru (patrz „2.2 KOMPATYBILNOŚĆ” na stronie 166).
- Przed pierwszą jazdą należy sprawdzić widelec pod kątem prawidłowego działania.
 - Przy skręcie kierownicą korona widełca nie może stykać się z dolną rurą ramy!
 - Przy maksymalnym ugięciu widełca błotnik nie może stykać się z dolną rurą ramy!
 - Przy maksymalnym ugięciu widełca przestrzeń pomiędzy oponą a błotnikiem lub widełcem musi wynosić 6 mm!
- 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 widełca. Nie wolno przycinać gwintów rury sterowej.
- Przed każdą jazdą należy sprawdzić widelec pod kątem prawidłowego stanu technicznego (patrz też „5. Czynnności przed rozpoczęciem i po zakończeniu jazdy” na stronie 183).
- W razie stwierdzenia nieprawidłowego działania, uszkodzeń lub śladów uszkodzeń nie wolno użytkować widełca. W razie wątpliwości należy skontaktować się ze sprzedawcą.

2.2 KOMPATYBILNOŚĆ

Potączenia

Mocowanie zacisku hamulca	Flatmount 160/180 mm
Wymiar montażowy piasty	12 x 100 mm
Średnica rury sterowej	dół 1,5" / góra 1 1/8" (tapered)
Maks. wymiary opon	700C x 50 mm

Ważne wskazówki dotyczące użytkowania widelca

- Nie używać przyczepek:
Niniejszy widelec nie jest przeznaczony do rowerów używanych z przyczepką. Dodatkowe obciążenie może spowodować uszkodzenie widelca.
- Brak napędu w przedniej piaście:
Nie wolno użytkować kół z wbudowanym napędem w przedniej piaście. Dodatkowe siły mogą negatywnie wpływać na działanie i bezpieczeństwo widelca.
- Należy zwracać uwagę na kompatybilność z kierownicą:
Kierownica musi być dostosowana do montażu manetki zdalnego sterowania. Upewnić się, że kierownica posiada odpowiednie dopuszczenie od użytku – informacje na ten temat są dostępne u producenta kierownicy.
- Szerokość kierownicy/długość mostka:
Dopuszczalne są wyłącznie kierownice o maksymalnej szerokości 440 mm oraz mostki o maksymalnej długości 120 mm.

Powyższe wartości gwarantują, że obciążenie widelca mieści się w dopuszczalnym zakresie. Nieprawidłowa kombinacja może prowadzić do uszkodzenia widelca lub niebezpiecznego zachowania podczas jazdy.

2.3 UŻYTKOWANIE ZGODNIE Z PRZEZNACZENIEM ORAZ MAKSYMALNA MASA SYSTEMOWA

Zakres zastosowania komponentów marki DT Swiss jest dostosowany do 5 poziomów klasyfikacji opisujących rodzaj jazdy rowerem począwszy od dróg asfaltowanych po trasy downhill i freeride. Komponenty rowerowe należy używać wyłącznie zgodnie z ich przeznaczeniem.

Widelec jest dopuszczony do użytkowania z rowerami elektrycznymi (Pedelec / US Class 1, maks. 32 km/h, maks. 250 W). Jeśli widelec został zakupiony jako część kompletnego roweru, producent mógł udzielić rozszerzonego dopuszczenia na dodatkowe zakresy zastosowania.

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

Użycie zgodne z przeznaczeniem: Kategoria 2 (opis kategorii, patrz poniżej)



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



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



Klasyfikacja 3 obejmuje stosowanie komponentów DT Swiss w warunkach opisanych w klasyfikacji 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.



Klasyfikacja 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. 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 dla tego poziomu klasyfikacji 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



NIEBEZPIECZEŃSTWO

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 I MONTAŻ GNIAZDKA DO RURY STEROWEJ

1. Zamocować rurę sterową w prowadnicy i skrócić za pomocą piły ręcznej.
2. Ostrożnie usunąć papierem ściernym lub pilnikiem ostre pozostałości materiału po wewnętrznej i zewnętrznej stronie rury sterowej.
3. Zamontować gwiazdkę do rury sterowej widelca oraz wspornik kierownicy i jego komponenty zgodnie z zaleceniami producenta.

3.2 MONTAŻ HAMULCA

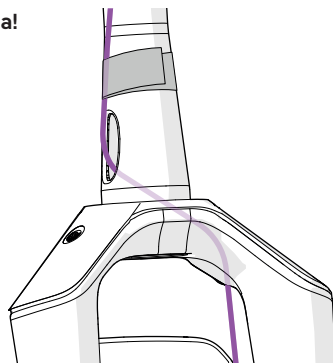


OSTRZEŻENIE

Niebezpieczeństwo uszkodzenia przewodu na skutek tarcia!

Jeśli przewód hamulcowy nie został prawidłowo zabezpieczony i poprowadzony, ruch widelca może spowodować jego przetarcie. W najgorszym przypadku może to doprowadzić do nagłej awarii przedniego hamulca, a tym samym do upadku i poważnych urazów.

- Zabezpieczyć przewód hamulcowy wokół rury sterowej odpowiednią taśmą klejącą (np. taśmą elektroizolacyjną). Taśma musi zapobiegać przesuwaniu się przewodu po koronie oraz w rurze sterowej.
- Zwrócić uwagę, aby przy całkowicie wysuniętym widelcu zachować minimalny odstęp 3 mm między przewodem hamulcowym a jarzmem zacisku hamulcowego.



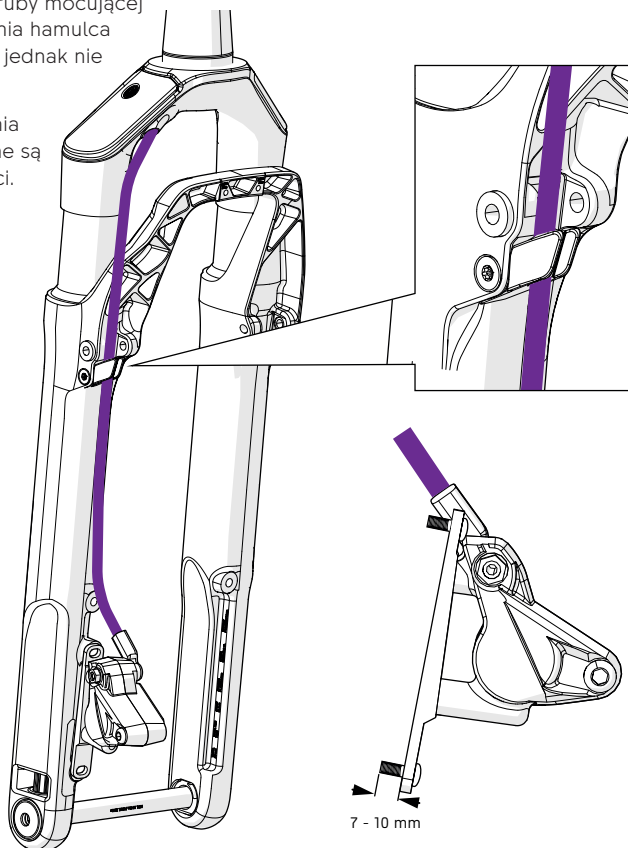
Widelec posiada mocowanie zacisku hamulca typu Flatmount 160/180 mm. Nie należy używać tarcz hamulcowych o średnicy większej niż 180 mm!

Długość śrub mocowania zacisku hamulca należy dobrać w zależności od zastosowanego hamulca i adaptera hamulcowego. Gwint śruby mocującej musi wkręcać się gwint mocowania hamulca na głębokość co najmniej 7 mm, jednak nie więcej niż 10 mm.

1. Upewnić się, że do mocowania zacisku do widelca stosowane są śruby o prawidłowej długości.
2. Zamocować hamulec na widelcu i dokręcić śruby zgodnie z zaleceniami producenta, uwzględniając jednak maksymalny moment dokręcania wynoszący 7 Nm.

Przy stosowaniu tarcz hamulcowych IS z piastą Center Lock zalecamy użycie adaptera hamulca DT Swiss Center Lock (nr. art. HWZXX00S1232S). W przypadku zastosowania alternatywnych adapterów Center Lock należy dokładnie sprawdzić prześwit pomiędzy adapterem a widelcem.

3. Poprowadzić przewód hamulcowy wzdłuż widelca, przymocować go do uchwytu przewodu hamulcowego i poprowadzić przez wlot linki do korony widelca w rurze sterowej.
4. Ułożyć przewód hamulcowy zgodnie z wytycznymi dotyczącymi ramy rowerowej.

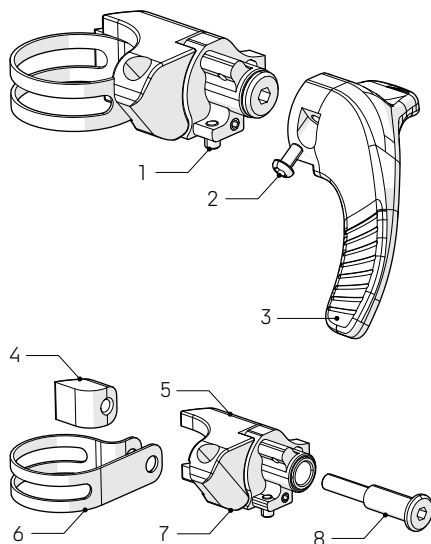


3.3 MONTAŻ MANETKI ZDALNEGO STEROWANIA

Upewnić się wcześniej, że producent kierownicy dopuścił ją do montażu manetki zdalnego sterowania. Montaż elementów sterowania na kierownicach jest zazwyczaj dozwolony tylko w określonych zakresach.

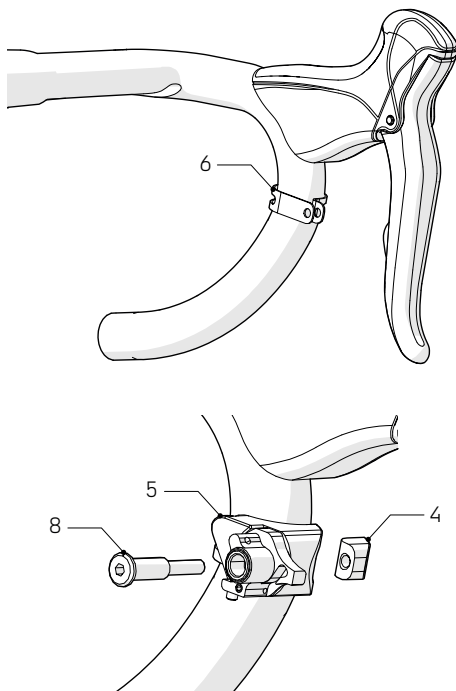
PRZYGOTOWANIE MONTAŻU

1. Poluzować śrubę dociskową (1) o około 6 obrotów.
2. Wykręcić całkowicie śrubę mocującą (2).
3. Zdjąć dźwignię (3).
4. Wykręcić całkowicie śrubę zaciskową (8).
5. Zdjąć blok zaciskowy (4) i obejmę (6).

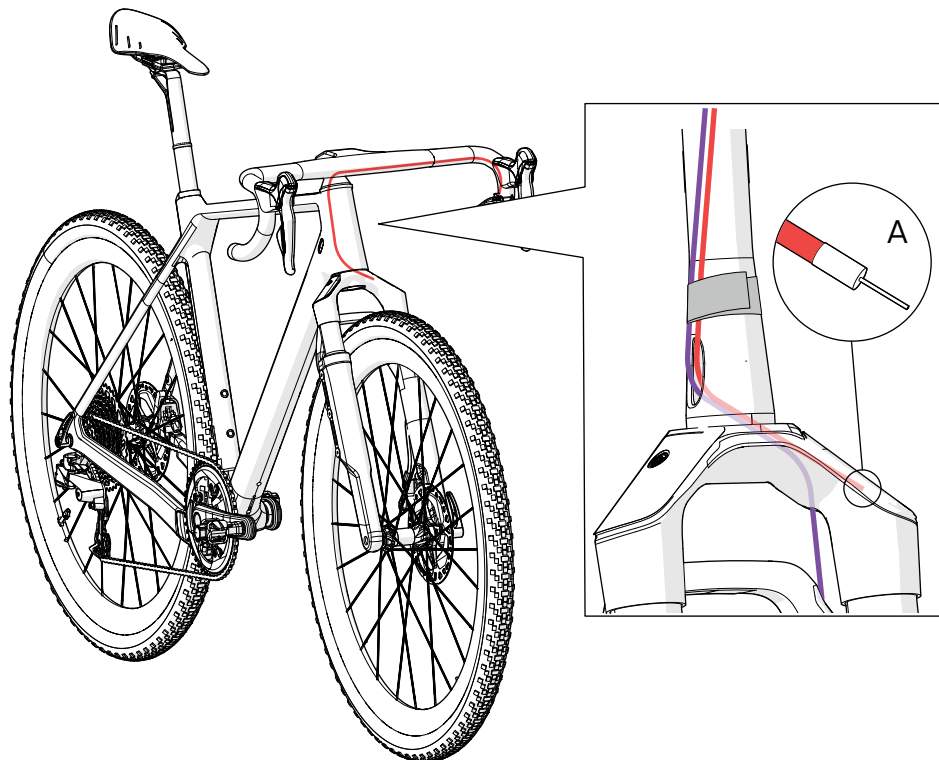


MONTAŻ ŚRUBY MOCUJĄCEJ ZACISK

1. Upewnić się, że na kierownicy nie ma owijki.
2. Przesunąć śrubę mocującą zacisk (6) na kierownicę.
W przypadku zastosowania kierownicy karbonowej należy nałożyć pastę montażową pomiędzy kierownicę a śrubę mocującą zacisk.
3. Założyć manetkę na korpus i sprawdzić jej ergonomię, a następnie upewnić się, że użytkowanie hamulca nie jest ograniczone. Optymalna pozycja śruby mocującej zacisk to ok. 1 cm poniżej dźwigni hamowania. Jest to jednak kwestia indywidualna.
4. Zamontować korpus (5) na śrubie mocującej zacisk (6), założyć blok zaciskowy (4) i wkręcić śrubę mocującą zacisk (8).
5. Dokręcić śrubę mocującą (8) z maksymalnym momentem dokręcania 1 Nm.

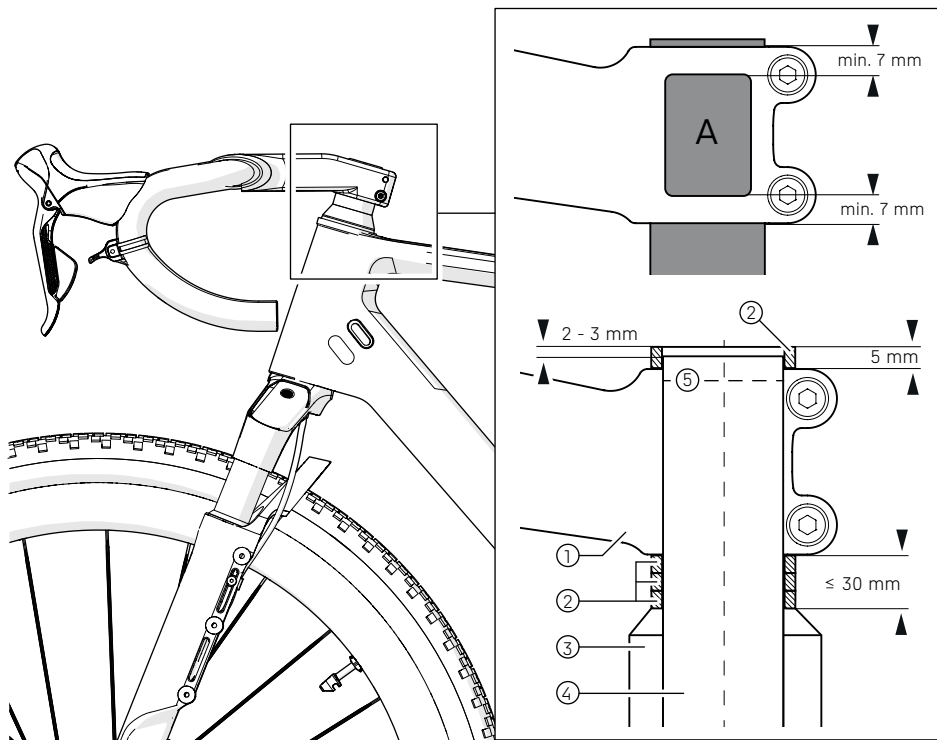


3.4 PROWADZENIE PANCERZA LINKI PRZEZ RURĘ STEROWĄ



1. Zdjąć pokrywę po stronie tłumiącej (po lewej stronie z perspektywy kierunku jazdy).
2. Założyć okucie z długą wkładką na pancierz linki (A/czerwony). Skrócić wkładkę do 10-15 mm.
3. Wyprowadzić pancierz linki od korony widelca przez rurę sterową, a następnie przez otwór z rury sterowej. Przymocować pancierz linki z przewodem hamulcowym (fioletowym) za pomocą kawałka taśmy do rury sterowej.
Należy unikać ciasnych promieni, aby zminimalizować tarcie.
4. Upewnić się, że pancierz linki z okuciem jest całkowicie wsunięty w koronę.

3.5 MOCOWANIE AMORTYZATORA W RAMIE



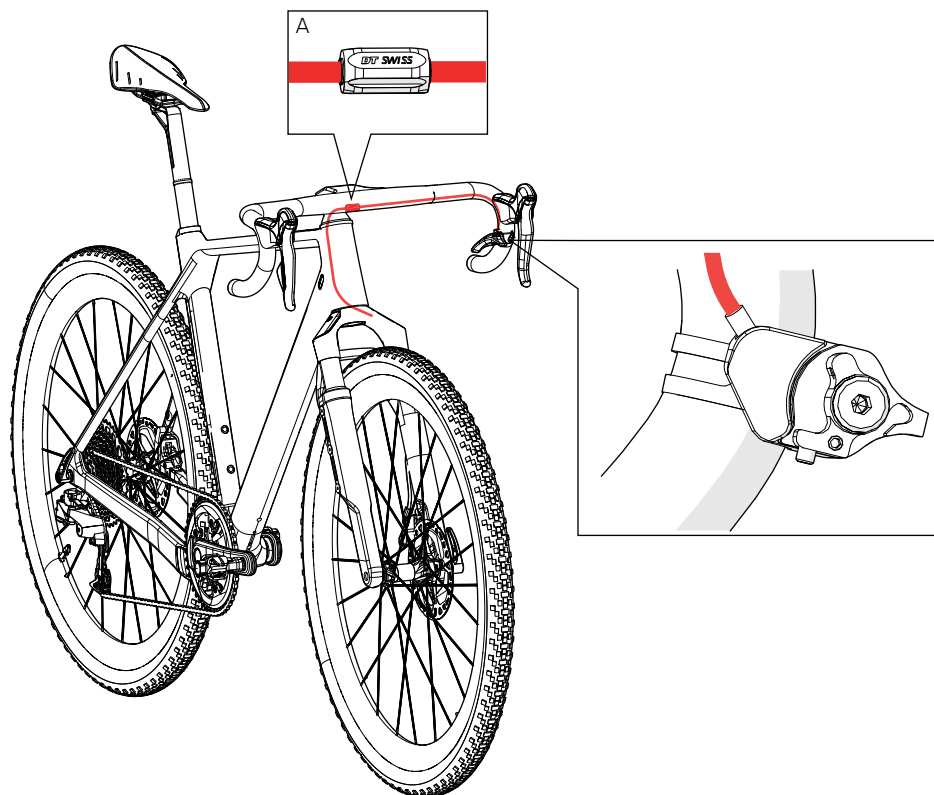
1. Wyczyścić trzon, części wspornika kierownicy i widelec.
2. Sprawdzić trzon:
 - Wysokość kotnierza mocowania mostka (A) musi wynosić co najmniej 7 mm.
 - Wysokość zacisku mostka może wynosić maksymalnie 45 mm.
 - Mostek nie może mieć ostrych krawędzi.
3. Sprawdzić stożek łożyska pod kątem ewentualnych uszkodzeń oraz ostrych krawędzi.
 - Jeśli zostały zauważone jakiegokolwiek uszkodzenia lub ostre krawędzie, stożka nie wolno używać.
4. Włożyć rurę sterową w główkę ramy.
5. Nałożyć elementy łożyska sterów (3) na rurę sterową zgodnie z informacjami podanymi przez producenta.
6. Nałożyć podkładki dystansowe (2) o wysokości min. 5 mm i maks. 30 mm na rurę sterową (4).
7. Nałożyć trzon (1) na rurę sterową.

Zalecamy stosowanie podkładek dystansowych (2) o wysokości co najmniej 5 mm na mostek (1) oraz skrócenie rury sterowej, tak aby wystawała ok. 2 do 3 mm poza mostek.

W przypadku montażu bez podkładek dystansowych na mostku, rura sterowa powinna znajdować się na co najmniej jednej płaszczyźnie z górną krawędzią górnej śruby mocującej mostek (5).

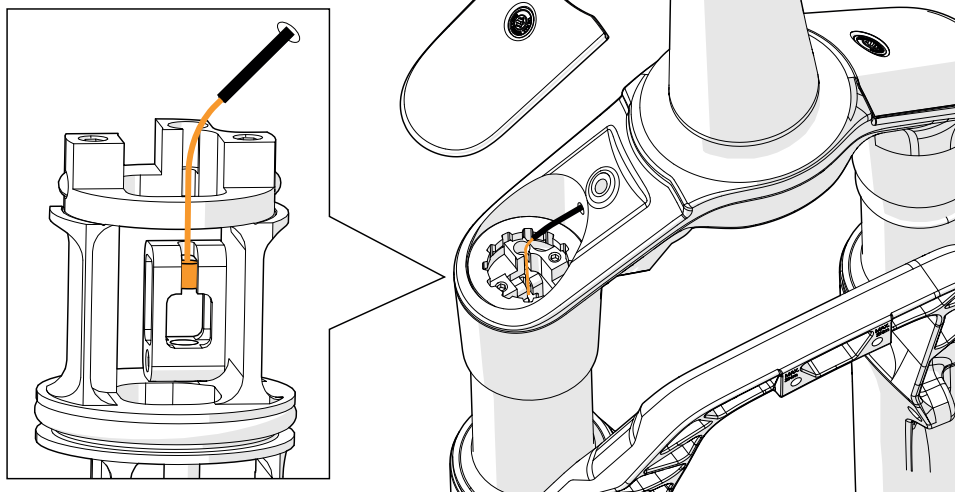
8. Ustawić luz wspornika kierownicy zgodnie z zaleceniami producenta.
9. Dokręcić śruby mocujące trzonu zgodnie z siłą dokręcania podaną przez producenta.
10. Należy dokładnie sprawdzić poprawność montażu widełka.

3.6 ZAKŁADANIE PANCERZA LINKI NA MANETKĘ ZDALNEGO STEROWANIA



1. Poprowadzić pancerz linki wzdłuż kierownicy do manetki zdalnego sterowania i zamocować pancerz linki na kierownicy za pomocą taśmy klejącej. Unikać ciasnych promieni i zagięć pancerza linki.
2. Założyć regulator naciągu linki [A] w odpowiednim miejscu. Zalecamy montaż pod trzonem.
3. Przyciąć pancerz linki do odpowiedniej długości i założyć pancerz linki na okucie.

3.7 ZAKŁADANIE LINKI

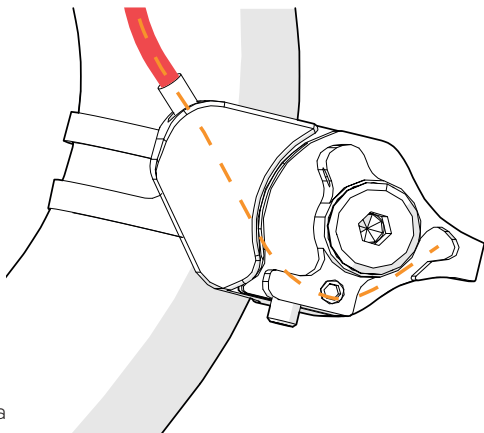


1. Odkręcić pokrywę po stronie tłumiącej widelca za pomocą narzędzia Torx T10.
2. Poprowadzić linkę od korony widelca przez pancerz linki, a następnie zahaczyć jej końcówkę o mechanizm blokady skoku.

3. Przeprowadzić linkę przez manetkę zdalnego sterowania, naciągnąć linkę na manetce zdalnego sterowania i dokręcić śrubę zaciskową z momentem dokręcania 0,3 Nm.

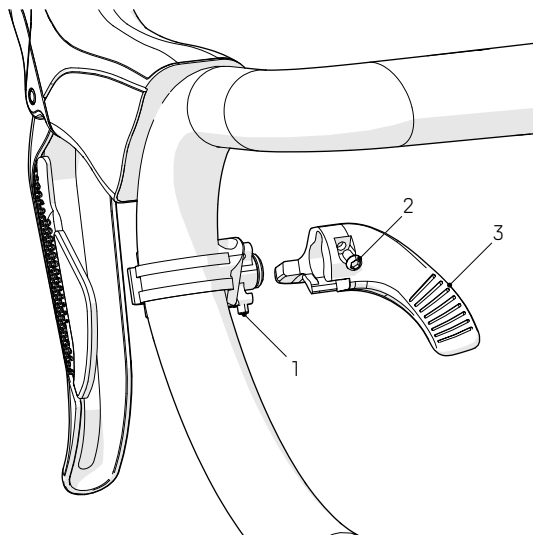
Następnie skrócić linkę i umieścić jej końcówkę w odpowiednim wgłębieniu. Wskazówka: Można przesunąć odciętą końcówkę wkładki z kroku „3.4 Prowadzenie pancerza linki przez rurę sterową” na stronie 171 nad linkę, a następnie skrócić linkę i zahaczyć odciętą końcówkę wkładki o wgłębienie.

4. Założyć ponownie pokrywę po stronie tłumiącej i dokręcić z momentem dokręcania 0,2 Nm.

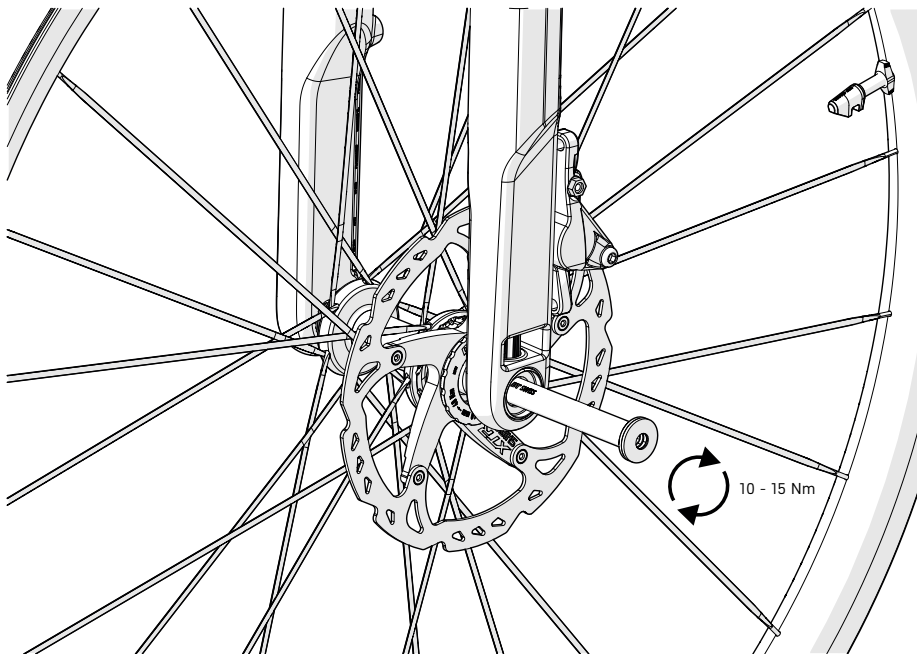


3.8 MONTAŻ MANETKI ZDALNEGO STEROWANIA

1. Założyć manetkę, wkręcić śrubę mocującą (2) i dokręcić manetkę momentem dokręcania 0,25 Nm.
2. Wkręcić śrubę dociskową (1) i dokręcić, aż znajdzie się na równi z dolną powierzchnią.
3. Nacisnąć manetkę zdalnego sterowania i sprawdzić jej działanie (patrz „4.2 Ustawienie trybu jazdy” na stronie 181). W razie potrzeby wyregulować napięcie kabla za pomocą regulatora naciągu linki.
4. Sprawdzić hamulec i upewnić się, że jego działanie nie jest w żaden sposób ograniczone.
5. Owinąć kierownicę owijką i ponownie sprawdzić działanie manetki zdalnego sterowania.



3.9 MONTAŻ KOŁA



1. Wyczyścić thru axle i gwint, a następnie lekko je nasmarować.
2. Wyczyścić powierzchnie stykowe pomiędzy piastą a widelcem oraz sprawdzić je pod kątem występowania ostrych krawędzi.
→ Jeśli zauważono ostre krawędzie nie wolno używać piasty.
3. Umieścić koło w haku ramy widelca.
4. Wsunąć thru axle przez hak ramy i piastę, a następnie dokręcić thru axle z siłą dokręcania od 10 do 15 Nm.

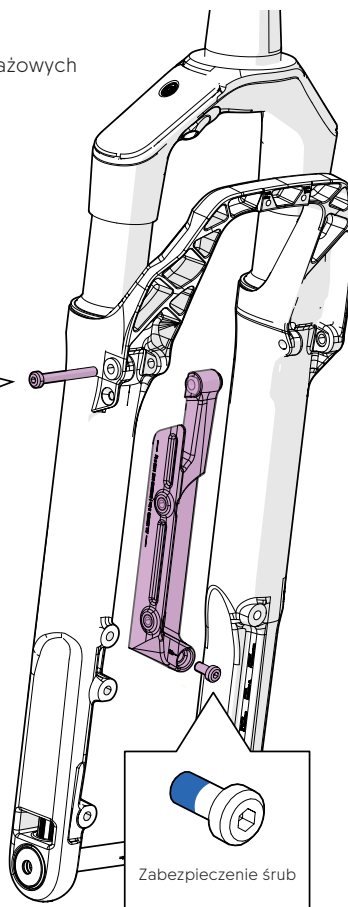
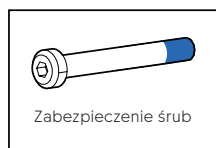


NIEBEZPIECZEŃSTWO

Niebezpieczeństwo wypadku spowodowane nieprawidłowym użytkowaniem adapterów bikepacking!

- Maksymalna nośność adapterów bikepacking wynosi 3 kg na stronę.
- Adapterów bikepacking nie wolno modyfikować ani przerabiać.
- Należy równomiernie rozkładać bagaż.
- Nie należy przekroczyć maksymalnej masy systemowej roweru.
- Zachowanie roweru, a w szczególności zachowanie kierownicy i hamulca podczas jazdy, może ulec zmianie pod wpływem bagażu.
- Bagaż musi być przymocowany w taki sposób, aby nie zasłaniał światła i odblasków.
- W przypadku wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze sprzedawcą lub centrum serwisowym DT Swiss.

1. Zamontować oba adaptery backpacking w punktach montażowych widelca.
2. Nałożyć średniomocny klej do gwintów na gwinty śrub mocujących.
3. Wkręcić obie śruby mocujące i dokręcić z siłą 2 Nm.



3.11 KONTROLA AMORTYZATORA

1. Sprawdzić, czy widelcu i koło 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.
 - Przy maksymalnym ugięciu widelca przestrzeń pomiędzy oponą a widelcem (lub błotnikiem) nie może być mniejsza niż 6 mm.
3. Dostosować ciśnienie powietrza w oponach do własnych preferencji oraz stylu jazdy.
4. Obrócić widelec w obu kierunkach i upewnić się, że widelec płynnie się obraca.
 - Widelec oraz błotnik nie mogą kolidować z innymi częściami roweru ani wpływać na ich działanie!
 - Przy skrócie kierownicą korona widelca nie może stykać się z dolną rurą ramy!
5. Wypuścić całe powietrze z widelca. Umieścić widelec w pozycji maksymalnego ugięcia.
 - Przy maksymalnym ugięciu widelca błotnik nie może stykać się z dolną rurą ramy!
6. Dopasować ciśnienie powietrza w widelcu do własnych preferencji oraz stylu jazdy.
7. Sprawdzić działanie widelca, a w szczególności przetaczanie trybu jazdy (patrz „4.2 Ustawienie trybu jazdy” na stronie 181).
8. W razie problemów 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.

4.1 USTAWIENIE CIŚNIENIA POWIETRZA

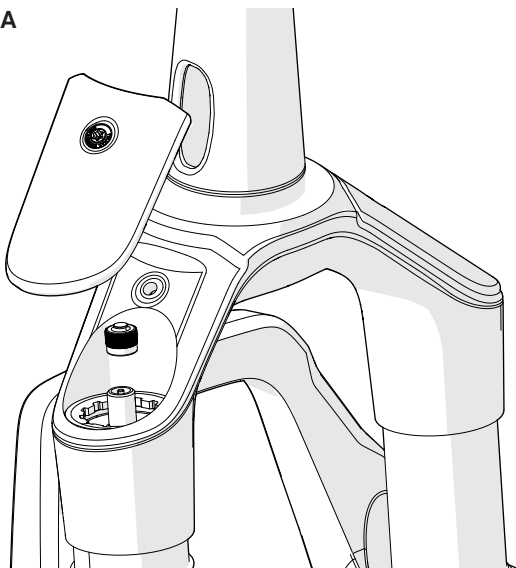
Zalecamy następujące wartości ciśnienia powietrza:

Waga rowerzysty*	Ciśnienie non-E-Bike		Ciśnienie E-Bike	
	[kg]	[bar]	[psi]	[bar]
40	4	58	5	73
45	4,5	65	5,5	80
50	5	73	6	88
55	5,5	80	6,6	95
60	6	88	7,1	103
65	6,6	95	7,6	110
70	7,1	103	8,1	118
75	7,6	110	8,6	125
80	8,1	118	9,2	133
85	8,6	125	9,7	141
90	9,2	133	10,2	148
95	9,7	141	10,7	156
100	10,2	148	11,3	163
105	10,7	156	11,8	171
110	11,3	163	12,3	178
115	11,8	171	-	-
120	12,3	178	-	-
Maks. wartość ciśnienia powietrza:	18 barów	261 psi	18 barów	261 psi

*(rowerzysta z ekwipunkiem, bez roweru)

ZWIĘKSZENIE CIŚNIENIA POWIETRZA

1. Ustawić widelec w trybie «OPEN» (patrz „4.2 Ustawienie trybu jazdy” na stronie 181).
2. Odkręcić pokrywę po stronie powietrza (po prawej stronie z perspektywy kierunku jazdy) widelca za pomocą narzędzia Torx T10.
3. Odkręcić nakrętkę wentyla.
4. Przykręcić pompkę do amortyzatora i napompować widelec do preferowanej wartości ciśnienia. Przestrzegać wskazówek producenta pompki!
5. Powoli dwukrotnie ugiąć na ok. 10 mm widelec z przykręconą pompką do amortyzatora, a następnie przywrócić go 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 do amortyzatora i nałożyć nakrętkę wentyla na wentyl.
8. Założyć pokrywę i dokręcić ręcznie śrubę mocującą (maks. 0,2 Nm).



REDUKCJA CIŚNIENIA POWIETRZA

1. Ustawić widelec w trybie «OPEN» (patrz „4.2 Ustawienie trybu jazdy” na stronie 181).
2. Odkręcić pokrywę po stronie powietrza widelca za pomocą narzędzia Torx T10.
3. Odkręcić nakrętkę wentyla.
4. Wcisnąć **POWOLI** wkładkę wentyla w tylną stronę nakrętki wentyla lub przykręcić pompkę do amortyzatora i **POWOLI** zredukować ciśnienie powietrza poprzez naciśnięcie zaworu spustowego na pompce do amortyzatora.
5. Powoli dwukrotnie ugiąć na ok. 10 mm widelec z przykręconą pompką do amortyzatora, a następnie przywrócić go 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 do amortyzatora i przykręcić nakrętkę wentyla na wentylu.
8. Założyć pokrywę i dokręcić ręcznie śrubę mocującą (maks. 0,2 Nm).

SPRAWDZENIE CIŚNIENIA

Uwaga: Jeśli do sprawdzania ciśnienia powietrza do widelca zostanie przykręcona pompka do amortyzatora, ciśnienie powietrza zostanie nieznacznie zredukowane wskutek uchodzącego powietrza. Po kilkukrotnym sprawdzeniu bez dostosowania ciśnienia powietrza należy lekko dopompować widelec.

4.2 USTAWIENIE TRYBU JAZDY

Wybrany tryb jazdy definiuje charakterystykę widelca i może być regulowane na dwóch poziomach za pomocą manetki zdalnego sterowania na kierownicy.

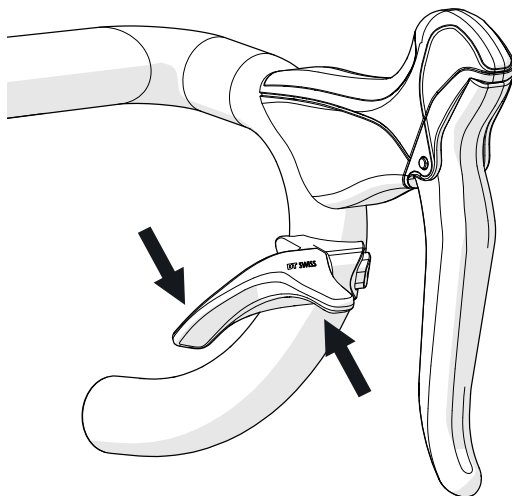
OPEN:

Tryb «OPEN» można uzyskać poprzez uruchomienie manetki. Tryb „OPEN” to najbardziej czułe ustawienie fabryczne. Widelec reaguje na drobne nierówności.

LOCK:

Jeśli manetka zdalnego sterowania na kierownicy zostanie uruchomiona z pozycji «OPEN», widelec przejdzie w tryb «LOCK», blokując przepływ oleju. W przypadku silnych uderzeń zawór bezpieczeństwa "blow-off" otwiera dopływ oleju i zapobiega uszkodzeniu widelca.

Manetkę zdalnego sterowania można uruchamiać w obu kierunkach, przy czym za każdym razem przetacza się ona między dwoma trybami.



4.3 USTAWIENIE TŁUMIENIA ODBICIA

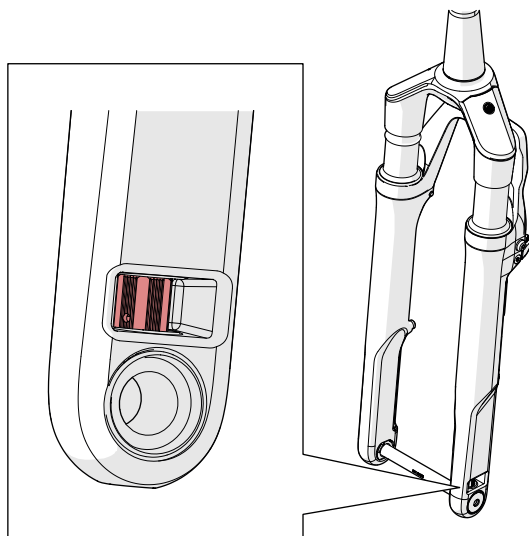
Tłumienie odbicia reguluje prędkość powrotu widelca po ugięciu. Można je ustawić za pomocą pokrętki tłumienia odbicia.

- W kierunku + tłumienie odbicia jest zamykane (= niższa prędkość odbicia).
- W kierunku - tłumienie odbicia jest otwierane (= wyższa prędkość odbicia).

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

Jeżeli tłumienie powrotu jest zbyt wysokie, przednie koło nie nadąża 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.



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

Ciśnienie		Liczba kliknięć (dla całkowicie otwartego odbicia)
[bar]	[psi]	
2	29	0
2,5	36	1
3	44	1
3,5	51	2
4	58	2
4,5	65	3
5	73	3
5,5	80	4
6	87	4
6,5	94	5
7	102	5
7,5	109	6

Ciśnienie		Liczba kliknięć (dla całkowicie otwartego odbicia)
[bar]	[psi]	
8	116	6
8,5	123	7
9	131	7
9,5	138	8
10	145	8
10,5	152	9
11	160	9
11,5	167	10
12	174	10
12,5	181	10
13	189	10

5. CZYNNOŚCI PRZED ROZPOCZĘCIEM I PO ZAKOŃCZENIU JAZDY

Czynność	Częstotliwość wykonania
Sprawdzenie poprawnego mocowania / siły dokręcenia	przed każdą jazdą
Sprawdzenie działania funkcji (patrz „4.2 Ustawienie trybu jazdy” na stronie 181)	
Sprawdzanie adaptera bikepacking pod kątem stabilnego mocowania	
Sprawdzenie hamulca i przewodu hamulcowego (zagięcia lub uszkodzenie przewodu hamulcowego, punkt nacisku oraz działanie)	
Czyszczenie delikatną gąbką oraz dedykowanymi środkami czyszczącymi, zwłaszcza w obszarze uszczelki. Nie należy stosować myjek wysokociśnieniowych i agresywnych środków czyszczących!	po każdej jeździe
Sprawdzenie widelca pod kątem uszkodzeń lub pęknięć. W razie stwierdzenia uszkodzeń prosimy o kontakt z centrum serwisowym DT Swiss.	przed każdą jazdą oraz po upadku

W razie stwierdzenia nieprawidłowego działania, uszkodzeń lub śladów uszkodzeń nie wolno użytkować widelca. W razie wątpliwości należy skontaktować się ze sprzedawcą.

6. UŻYTKOWANIE

6.1 TRANSPORT

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

6.2 PRZYGOTOWANIE DO PONOWNEGO UŻYCIA

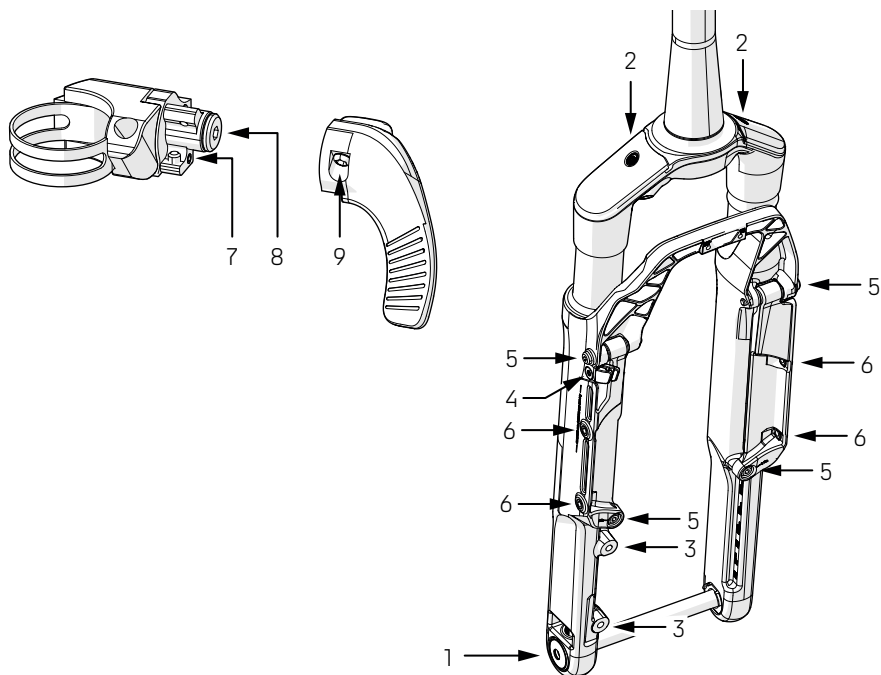
Sprawdzić i w razie potrzeby dopasować ciśnienie powietrza w komorze (patrz „4.1 Ustawienie ciśnienia powietrza” na stronie 179).

7. KONSERWACJA I PIELĘGNACJA

7.1 CZĘSTOTLIWOŚĆ KONSERWACJI

Czynność	Częstotliwość wykonania
Duży serwis (w razie potrzeby wykonywany przez centrum serwisowe DT Swiss lub sprzedawcę) – patrz Instrukcja Techniczna dostępna na stronie www.dtswiss.com	co 2 lata lub po 500 godzinach pracy
Mały serwis (w razie potrzeby wykonywany przez centrum serwisowe DT Swiss lub sprzedawcę) – patrz Instrukcja Techniczna dostępna na stronie www.dtswiss.com	co 50 godziny pracy, częściej w przypadku ekstremalnych warunków użytkowania!
Sprawdzenie ciśnienia w oponach	co 6 miesięcy

7.2 SIŁY DOKRĘCENIA



Poz.	Komponent	Siła dokręcenia
1	Thru axle	10 - 15 Nm
2	Pokrywa	0,2 Nm
3	Mocowanie hamulca	Maks. 7 Nm
4	Uchwyt przewodu hamulcowego	1 Nm
5	Mocowanie adaptera bikepacking do widelca	2 Nm
6	Mocowanie koszyka na adapterze bikepacking	2 Nm
7	Manetka zdalnego sterowania: Śruba zaciskowa linki	0,3 Nm
8	Manetka zdalnego sterowania: Śruba mocująca zacisk	1 Nm
9	Manetka zdalnego sterowania: Śruba zaciskowa manetki	0,25 Nm

7.3 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 zutylizowane w sposób przyjazny dla środowiska.

8. GWARANCJA

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

F 132 ONE

PUSHCONTROL REMOTE LEVER

BIKEPACKING ADAPTER KIT

用户手册

***DT* SWISS**

1. 概述	181
2. 安全	181
3. 安装	184
4. 设置	195
5. 骑行前后的作业	199
6. 处理	199
7. 保养和维护	199
8. 保修	200

1. 概述

本手册适用于避震前叉及其附件的用户。它涵盖避震前叉及其零件的安装、调整、保养和维护。

更多信息和活动参见 www.dtswiss.com。

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

2. 安全

2.1 一般安全

**危险**

操作不当、错误安装以及错误保养或维护会导致重伤甚至死亡！

- 遵守下列规定是确保无事故使用和功能正常的前提。
- 避震前叉的组装和维护需要具备处理和修理自行车零部件的基本知识。如果有疑问，请联系您的经销商。
- 必须根据本用户手册中的信息使用扭矩扳手拧紧避震前叉的所有螺栓连接（也请参见“[7.2 扭矩](#)”，第 206 页）。错误安装可能导致损坏或者功能失灵。
- 只允许按照规定用途使用避震前叉（参见第 7 页上的 2.3 节‘按规定使用和最大系统重量’）。与按规定使用不同的使用方式可能导致功能故障、损坏或安全风险。这时将丧失所有质保请求权。对于由此造成的损失，DT Swiss 在这种情况下不承担任何责任。
- 避震前叉和远程杠杆必须与自行车的所有零件兼容（参见“[2.2 兼容性](#)”，第 188 页）。
- 第一次骑行之前，必须检查避震前叉是否活动自如。
 - 车把被撞歪时叉冠不得接触底管！
 - 当前叉完全压缩时，挡泥板不得碰到底管！
 - 在完全压缩前叉时，轮胎必须与挡泥板或前叉保持 6 mm 的距离！
- 任何加装件都不允许有锋利边缘。
- 仅使用 DT Swiss 原装配件和备件。
- 避震前叉不允许进行改变或调整。不得在前叉竖管中切入任何螺纹。
- 在每次骑行前检查避震前叉状态是否正常（也请参见“[5. 骑行前后的作业](#)”，第 205 页）。
- 如存在功能缺陷、损坏或损坏的迹象，不允许再使用避震前叉。如果有疑问，请联系您的经销商。

HN

2.2 兼容性

接口:

制动钳架	Flatmount 160/180 mm
花鼓安装尺寸	12 x 100 mm
前叉竖管直径	下方 1.5" / 上方 1 1/8" (逐渐变细)
最大轮胎尺寸	700C x 50 mm

有关使用避震前叉的重要提示

- 不得使用拖车:
该避震前叉不适用于拖车模式下的自行车。额外的负荷可能损坏前叉。
- 无前轮花鼓电机:
不允许使用安装有花鼓电机的前轮。额外的力可能影响前叉的功能和安全。
- 注意车把兼容性:
车把必须适合安装远程杠杆。注意确保您的车把获得了相应批准 - 可从车把制造商处了解到相关信息。
- 车把宽度/把立长度:
仅允许使用最大宽度为440毫米的车把和最大长度为120毫米的把立。

这些值可确保避震前叉上的负荷在允许的范围以内。错误的组合可能导致前叉损坏或者危险的骑乘行为。

2.3 正确使用和最大系统重量

DTSwiss 组件的应用范围分为五类，从在柏油路面上行驶到 Downhill / Freeride（速降/自由骑行）的行驶。必须根据这些规定使用这些组件。

避震前叉被批准用于电动自行车（Pedelec / US 1 级，最高32 km/h，最高250 瓦）。如果作为完整自行车的组成部分购买避震前叉，制造商可为额外的用途提供扩展许可。

最大系统重量（骑行人+自行车+设备+行李）：130 kg

按规定使用：第 2 类（类别说明，请参见下文）



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



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



第 3 类表示 DT SWISS 部件的使用包括类别 1 和 2，以及骑车技术高超的骑行人在铺装路面和粗糙、未铺砌路面上骑行。轮胎可能会失去与地面的接触。允许偶尔跃过约 60 cm 的高度。由于产品采用轻量化设计，因此即使满足了这些条件但如果错误骑行则可能造成材料损坏，从而导致骑行人受伤。



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



第 5 类表示 DT SWISS 部件的使用包括类别 1、2、3 和 4，以及用于极端陡峭和粗糙的地形与非常大的跳跃，速度超过 40 km/h，骑行人的骑行技术非常出色。此类别的 DT SWISS 部件也可用于自行车运动公园和速降路线。对于此类 DTSwiss 部件，由于负载很高，必须在每次骑行后检查是否有损坏，否则在下一次骑行时，已经受损的部件可能在很低负载情况下发生故障。这种极端使用可能缩短产品寿命。

3. 安装



危险

由于加装件的锋利边缘造成损坏，导致的事故危险！

安装具有锋利边缘的零件可能会提前损坏避震前叉。

- 确保任何加装件都没有锋利边缘，例如：轮毂、带法兰半轴。

3.1 缩短前叉竖管，安装车头碗爪

1. 将前叉竖管夹入锯导向件中，用手锯将其缩短。
2. 小心地用砂纸或锉将前叉竖管内外部去毛刺。
3. 按照制造商的说明安装车头碗及其组件。

3.2 安装刹车

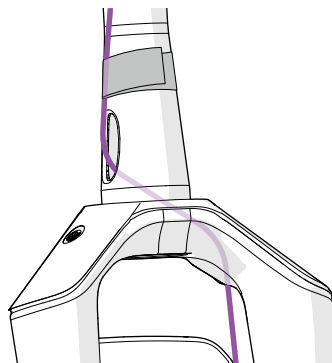


警告

因摩擦有损坏刹车线的危险！

如果未正确固定和铺设刹车线，因前叉的运动可能导致刹车线磨损。在最不利的情况下，这可能导致前刹车突然失灵，因此造成有重伤后果的跌倒。

- 用恰当的（比如电工）胶带在前叉竖管周围固定刹车线。必须通过胶带避免刹车线滑入车头和轴管。
- 注意，在前叉完全回弹时，在刹车线与卡箍之间要保持 3 mm 的最小距离。



避震前叉有一个 Flatmount 160/180 mm 制动钳架。禁止使用直径大于 180 mm 的制动盘！

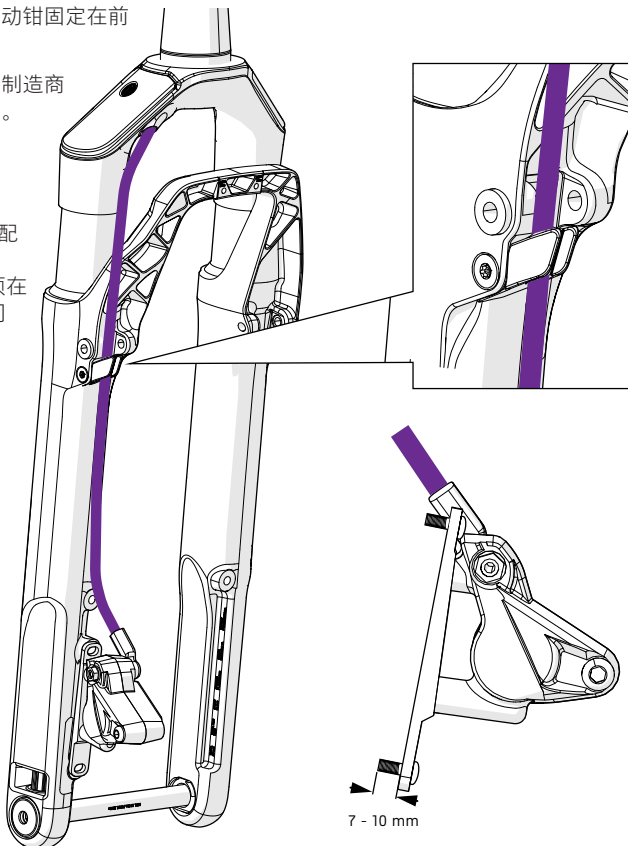
必须根据所使用的刹车和刹车适配器选择制动钳架的螺栓长度。固定螺栓的螺纹必须至少为 7 mm，最多允许啮合到前叉刹车支架螺纹中 10 mm。

1. 确保使用正确长度的螺栓将制动钳固定在前叉上。
2. 将刹车安装到前叉上，但按照制造商的说明以最高 7 Nm 拧紧螺栓。

在使用带中心锁轮毂的 IS 刹车盘时，我们建议使用货号为 HWZXXX00S1232S 的 DT Swiss Center Lock Adapter（中心锁适配器）。

如果选择使用中心锁适配器，必须在使用前检查适配器和避震前叉之间的是否活动自如。

3. 沿前叉敷设刹车线，将其夹在刹车线管座上，将刹车线穿过叉冠上的穿入口插入前叉竖管。
4. 根据自行车车架的要求敷设刹车线。

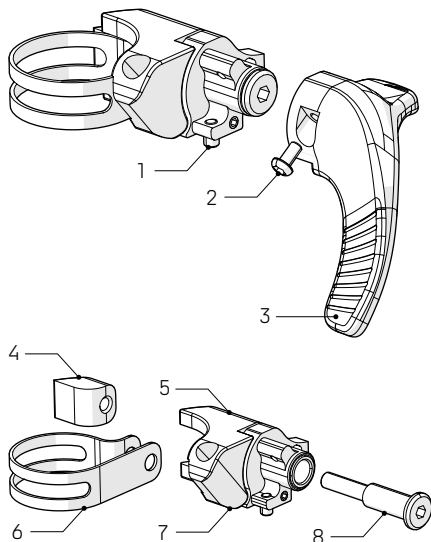


3.3 安装远程杠杆

事先检查车把制造商是否批准您的车把安装远程杠杆。对于车把，通常只允许在特定区域内安装操作元件。

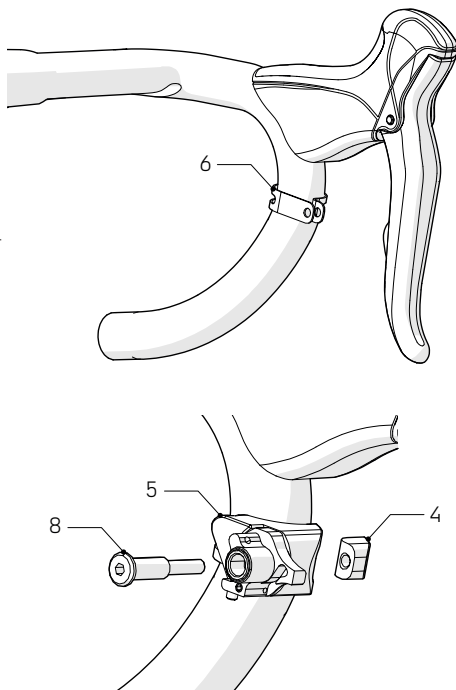
准备安装

1. 将螺纹杆 (1) 松开大约 6 圈。
2. 完全旋出固定螺栓 (2)。
3. 取下杠杆 (3)。
4. 将夹紧螺栓 (8) 完全旋出。
5. 取下夹紧块 (4) 和卡箍 (6)。

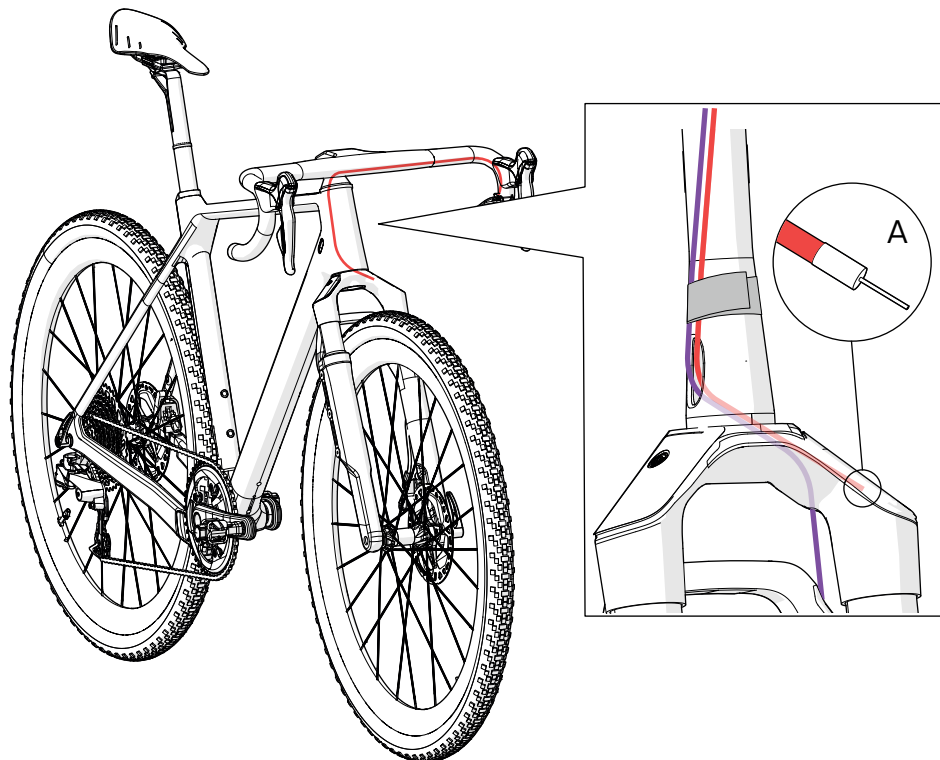


安装夹紧箍

1. 确保在车把上没有车把绑带。
2. 将夹紧箍 (6) 推到车把上。
在使用碳纤维车把时，应在车把和夹紧箍之间涂抹安装膏。
3. 将杠杆插到基体上，检查是否符合人机工程设计，确保刹车的使用不受限制。
夹紧箍的最佳位置是刹车杆下方约 1 cm 处。但这一位置极其充满个性化。
4. 将基体 (5) 安装到夹紧箍 (6) 上，插上夹紧块 (4)，旋入夹紧螺栓 (8)。
5. 以最高 1 Nm 拧紧夹紧螺栓 (8)。

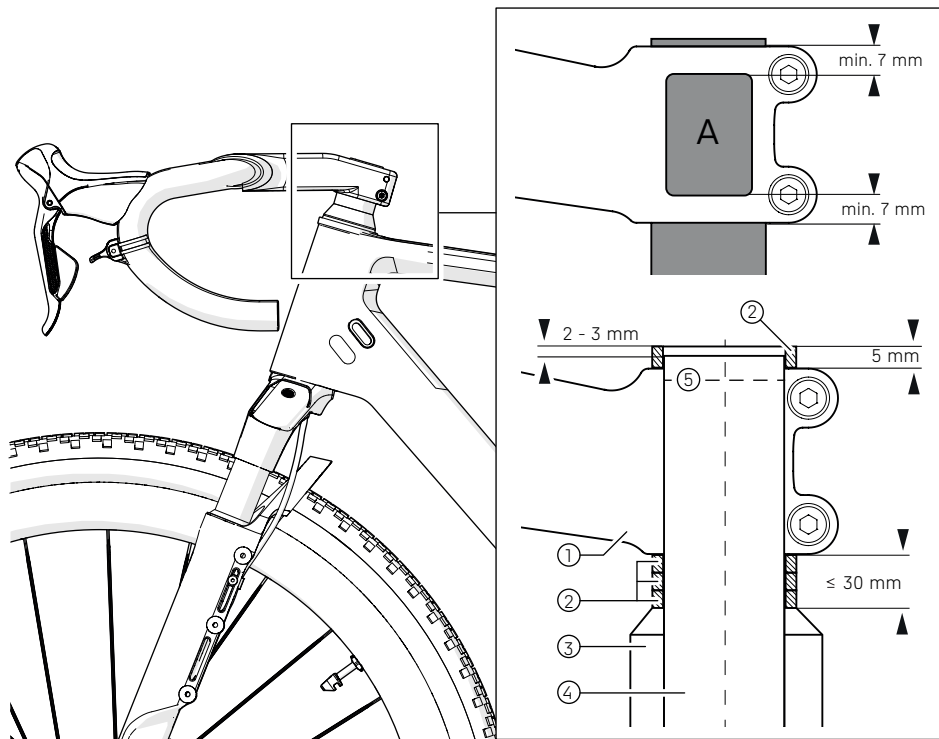


3.4 将线管穿过前叉竖管



1. 移除减震侧的盖板（在骑行方向左侧）。
2. 用一个长衬套将端套放到线管上（A/红色）。将衬套缩短至 10-15 mm。
3. 将线管从叉冠穿入前叉竖管，然后再从前叉竖管的开口中穿出。用一块胶带将线管和刹车线（紫色）固定到前叉竖管上。
尝试充分避免出现狭窄的圆角，以减少摩擦。
4. 确保线管和端套完全插入叉冠。

3.5 将避震前叉装入框架中



1. 清洁头管、车头碗和避震前叉。

2. 检查头管：

→ 头管不连续夹紧面处的凸缘高度 (A) 最小必须为 7 mm。

→ 头管的夹紧高度最大允许为 45 mm。

→ 头管必须无锋利边缘。

3. 检查轴承内圈是否损坏或有锋利边缘。

→ 如果损坏或存在锋利边缘，则不允许使用此轴承内圈。

4. 通过轴管插入前叉竖管。

5. 根据制造商说明将车头碗 (3) 部件插到前叉竖管上。

6. 将最小 5 mm 和最大 30 mm 结构高度的间隔垫片 (2) 插到前叉竖管 (4) 上。

7. 将头管 (1) 插到前叉竖管上。

我们建议将厚度至少为 5 mm 的垫片 (2) 连接到头管 (1) 上，并缩短竖管，使垫片在前叉竖管上方突出 2 至 3 mm。

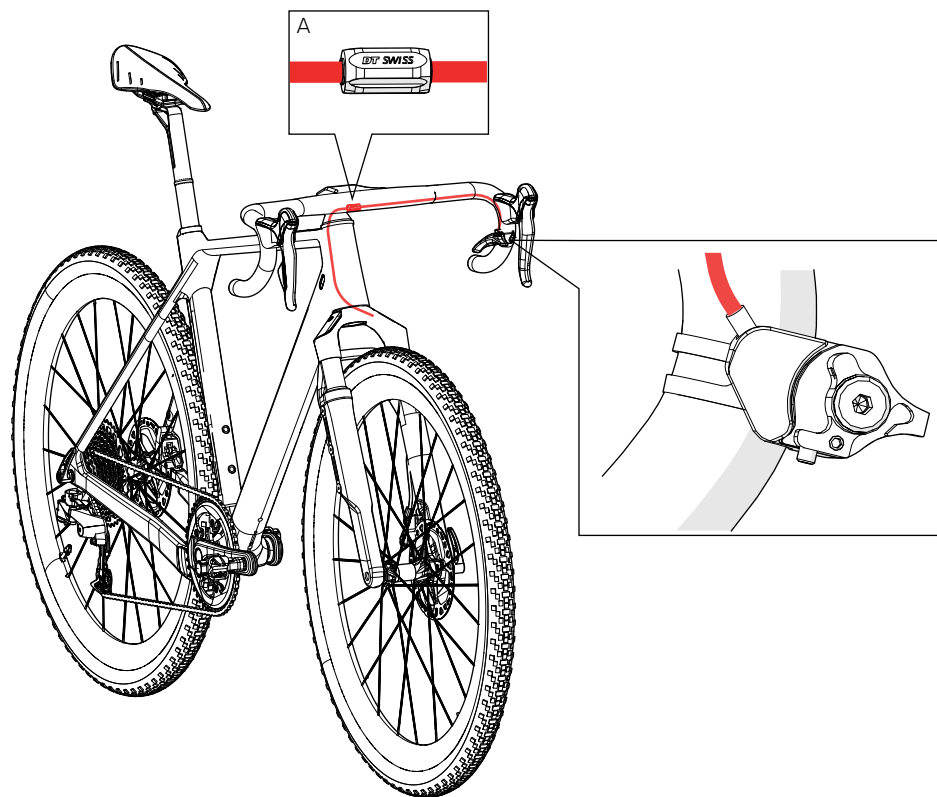
在头管上安装时如果没有垫片，前叉竖管应至少与头管上部夹紧螺钉的上边缘 (5) 齐平。

8. 根据制造商的说明设置车头碗间隙。

9. 使用制造商给定的扭矩拧紧头管固定螺栓。

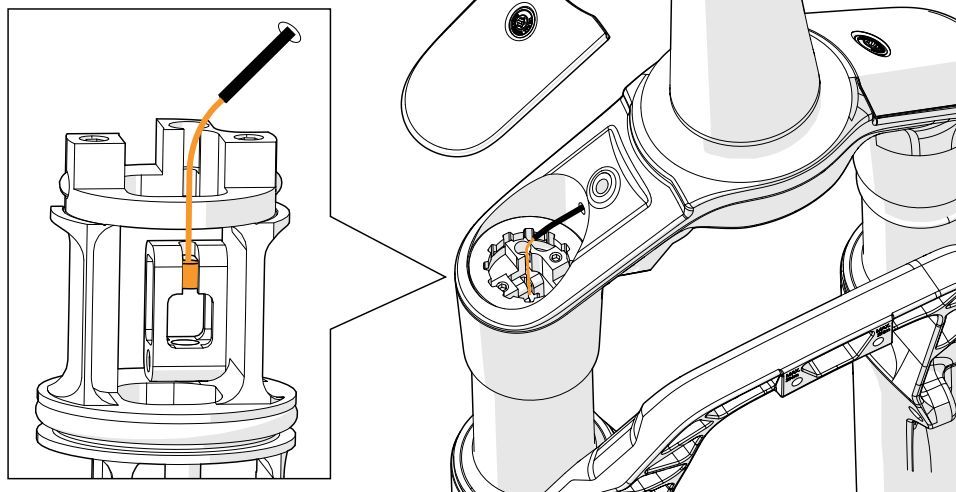
10. 应检查是否按规定安装了避震前叉。

3.6 将线管安装到远程杠杆上



1. 沿远程杠杆将线管引导到车把上，用胶带将线管固定到车把上。避免线管出现狭窄的半径和弯曲。
2. 将拉线调节器 (A) 安装到恰当的位置上。我们推荐安装在头管下方。
3. 将线管截短至正确的长度，将端套安装到线管上。

3.7 安装变速线



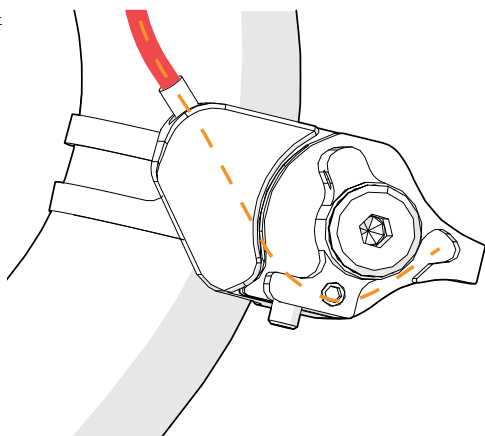
1. 用梅花头 T10 工具拧下避震前叉减震侧的盖板。
2. 将变速线从叉冠开始推入线管，将变速线的末端挂到锁定机构上。

3. 将变速线穿远程杠杆，将变速线在远程杠杆上绷紧，以 0.3 Nm 拧紧夹紧螺栓。

现在缩短变速线，将末端插入凹槽。

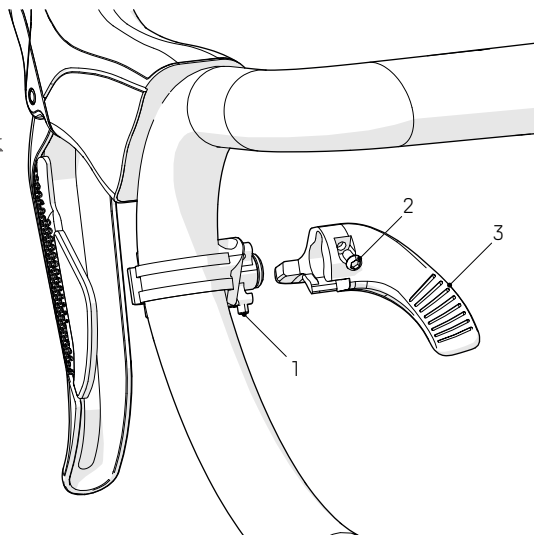
建议：可以将步骤“3.4 将线管穿过前叉竖管”，第 193 页中切下的衬套末端套到变速线上，然后缩短变速线，将衬套切下的末端挂入凹槽。

4. 将盖板重新安装到减震侧，将其以 0.2 Nm 拧紧。

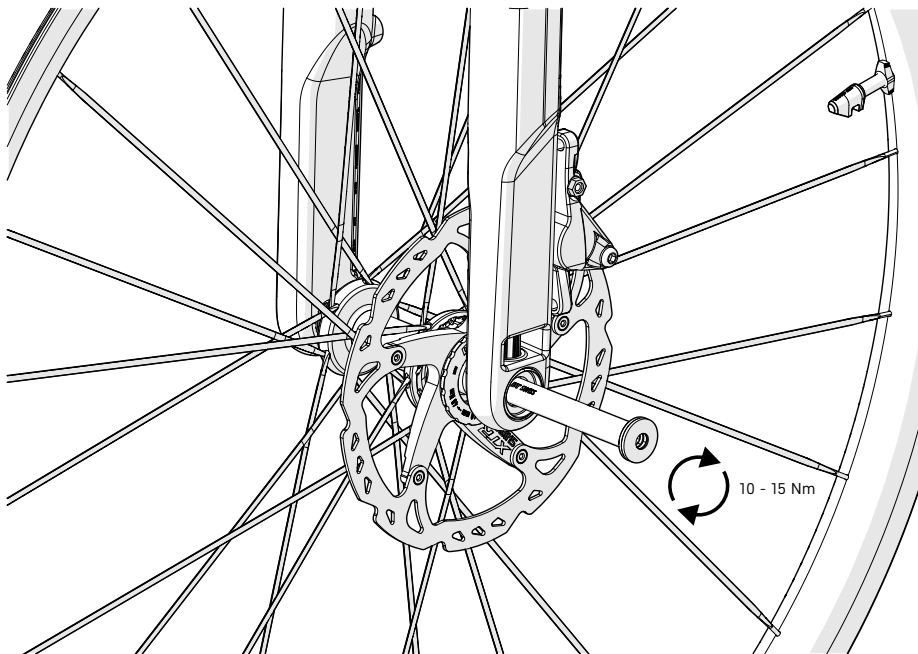


3.8 安装远程杠杆

1. 插上杠杆，旋入固定螺栓 (2)，将其以 0.25 Nm 拧紧。
2. 旋入螺纹销 (1)，将其拧紧，直至它与下方平面齐平。
3. 按下远程杠杆，检查其功能（参见“4.2 设置行驶模式”，第 203 页）。必要时用拉线调节器调整线张力。
4. 检查刹车，确保刹车功能不受限。
5. 将车把绑带缠绕到车把上，然后再次检查远程杠杆的功能。



3.9 安装轮组



1. 清洁带法兰半轴及其螺纹，将两者涂少量润滑脂。
2. 清洁花鼓和避震前叉之间的接触面并检查是否有锋利边缘。
→ 如果存在锋利边缘，则不允许使用此轮毂。
3. 将轮组放在前叉的脱落位置。
4. 将带法兰半轴推入脱落位置和花鼓，并以 10 至 15 Nm 的扭矩拧紧带法兰半轴。

3.10 安装自行车旅行适配器（可选）

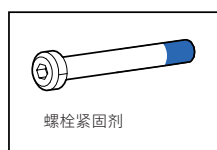


危险

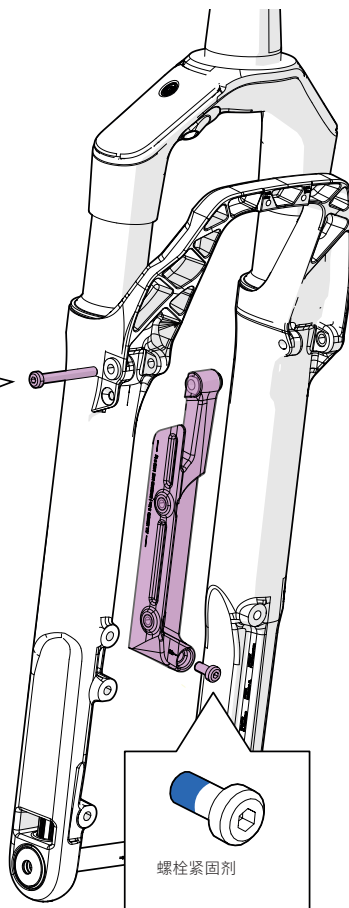
错误操作自行车旅行适配器会导致事故危险！

- 自行车旅行适配器的最大承重能力为每侧 3 kg。
- 不允许修改或改动自行车旅行适配器。
- 行李必须均匀分布。
- 不得超出自行车的最大系统重量。
- 自行车的骑乘行为，尤其是转向和刹车行为，可能因行李发生改变。
- 在放置行李时，确保不影响车灯和反光板的可见性。
- 如果存在疑问或问题，请联系您的经销商或者 DT Swiss 服务中心。

1. 将两个自行车旅行适配器安装到前叉的安装点上。
2. 将中等强度的螺栓紧固剂涂抹到固定螺栓的螺纹上。
3. 旋入两只固定螺栓，并以 2 Nm 的拧紧扭矩将其拧紧。



螺栓紧固剂



螺栓紧固剂

3.11 检查避震前叉

1. 应检查是否无间隙安装了避震前叉和轮组。
2. 检查所使用的轮胎是否平稳运转。
 - 以最大允许的压力为轮胎充气。轮胎或轮缘指定的较低最大压力适用。
 - 当前叉完全压缩时，轮胎与前叉或挡泥板之间必须至少有6 mm的距离。
3. 将轮胎压力调节至所需的工作压力。
4. 向两个方向转动避震前叉，确保避震前叉可以自由转动。
 - 前叉和挡泥板不得干扰其他元件的功能，也不得被其他元件损害其功能！
 - 车把被撞歪时叉冠不得接触底管！
5. 将避震前叉中的空气完全排出。完全压缩避震前叉。
 - 当前叉完全压缩时，挡泥板不得碰到底管！
6. 将避震前叉压力调节至所需的工作压力。
7. 检查避震前叉的功能，尤其是行驶模式的调节（参见“[4.2 设置行驶模式](#)”，第 203 页）。
8. 如果有问题或功能故障，则联系您的经销商或 DT Swiss 服务中心。

4. 设置

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

4.1 调节气压

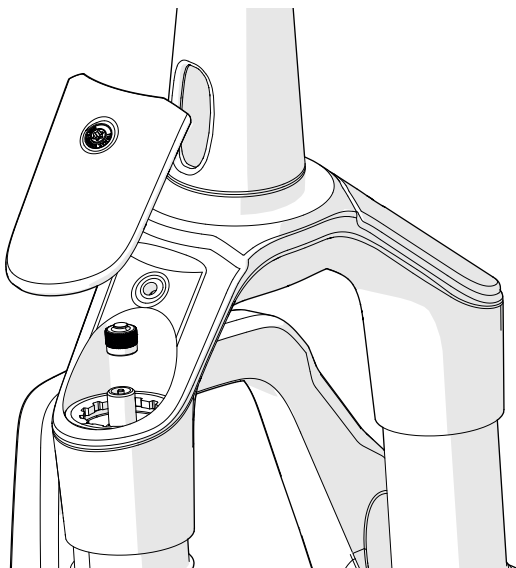
我们推荐以下气压：

骑行人体重*	压力 非电动自行车		压力 电动自行车	
[kg]	[bar]	[psi]	[bar]	[psi]
40	4	58	5	73
45	4.5	65	5.5	80
50	5	73	6	88
55	5.5	80	6.6	95
60	6	88	7.1	103
65	6.6	95	7.6	110
70	7.1	103	8.1	118
75	7.6	110	8.6	125
80	8.1	118	9.2	133
85	8.6	125	9.7	141
90	9.2	133	10.2	148
95	9.7	141	10.7	156
100	10.2	148	11.3	163
105	10.7	156	11.8	171
110	11.3	163	12.3	178
115	11.8	171	-	-
120	12.3	178	-	-
最大气压:	18 bar	261 psi	18 bar	261 psi

*（骑行人与设备，不带自行车）

升高气压

1. 将避震前叉调至“开启”（OPEN）模式（参见“4.2 设置行驶模式”，第 203 页）。
2. 用梅花头 T10 工具拧下避震前叉空气侧（在骑行方向右侧）的盖板。
3. 拧下气嘴盖。
4. 拧上打气筒，然后将避震前叉充气到所需压力。
注意打气筒制造商的提示！
5. 将带拧入减震器的前叉缓慢压缩两次，大约 10 mm，然后将其完全拉开。
→ 这使正负气室得到平衡。
→ 只有当后避震器上所示压力在压缩后不再变化时，两端气室才平衡。
6. 重复步骤 4 和 5，直到压缩后在减震器上显示所需压力。
7. 拧下打气筒，将气嘴盖拧到气嘴上。
8. 安装盖板，用手拧紧固定螺栓（最高 0.2 Nm）。



降低气压

1. 将避震前叉调至“开启”（OPEN）模式（参见“4.2 设置行驶模式”，第 203 页）。
2. 用梅花头 T10 工具拧下避震前叉空气侧的盖板。
3. 拧下气嘴盖。
4. 缓慢按下阀门芯以及气嘴盖背面。
或
拧接打气筒并通过按下打气筒上的排气阀缓慢降低气压。
5. 将带拧入减震器的前叉缓慢压缩两次，大约 10 mm，然后将其完全拉开。
→ 这使正负气室得到平衡。
→ 只有当后避震器上所示压力在压缩后不再变化时，两端气室才平衡。
6. 重复步骤 4 和 5，直到压缩后在减震器上显示所需压力。
7. 拧下打气筒，将气嘴盖拧到气嘴上。
8. 安装盖板，用手拧紧固定螺栓（最高 0.2 Nm）。

检查气压。

注意：如果在检查气压时需要将打气筒拧在避震前叉上，因空气逸出，气压会略微下降。在多次检查但未调整气压之后，必须为避震前叉少量重新打气。

4.2 设置行驶模式

选定的行驶模式决定了避震前叉的特性，并且可以通过车把上的远程杠杆分两档调节。

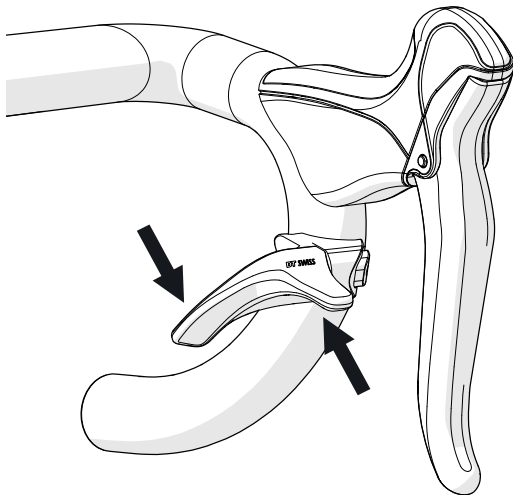
开启（OPEN）：

通过按下杠杆到达“开启（OPEN）”模式。在“开启”（OPEN）模式下，骑行模式处于最灵敏的出厂调整设置。避震前叉可对地形的微小不平整情况作出反应。

锁定（LOCK）：

如果从“开启（OPEN）”位置按下远程杠杆，前叉会切换为“锁定（LOCK）”模式，阻止油流。严重堵塞时，排放阀会打开机油循环，并由此防止避震前叉损坏。

可向两个方向按下远程杠杆，在两种模式之间切换。



4.3 调整回弹设定

回弹等级调节避震前叉的回弹速度，并且可以通过旋转回弹等级调节器调节。

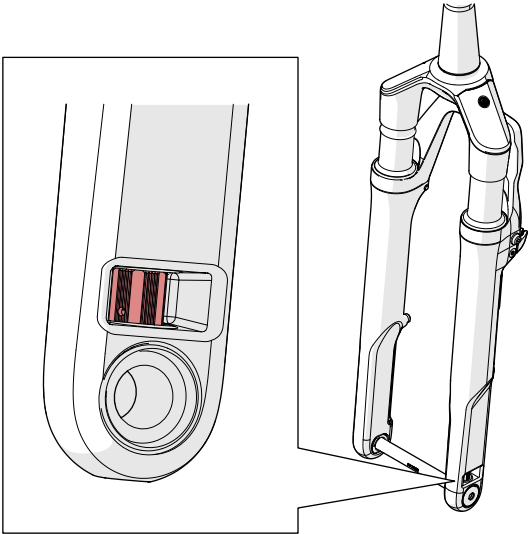
- 沿 + 方向关闭回弹阻尼 (=更低的回弹速度)。
- 沿 - 方向打开回弹阻尼 (=更高的回弹速度)。

若减震器伸张等级过低，则前轮回弹将过快。设置过低的回弹阻尼能透过骑行时车架的弹跳感受到

若减震器伸张等级过强，前轮可能无法跟上快速连续的冲击，且使弹簧硬化。

调整回弹的目的在于，根据地形的要求尽可能有效地吸收反弹。

我们建议根据设定的气压进行回弹调整：



压力		回弹咔哒声 (完全打开)
[bar]	[psi]	
2	29	0
2.5	36	1
3	44	1
3.5	51	2
4	58	2
4.5	65	3
5	73	3
5.5	80	4
6	87	4
6.5	94	5
7	102	5
7.5	109	6

压力		回弹咔哒声 (完全打开)
[bar]	[psi]	
8	116	6
8.5	123	7
9	131	7
9.5	138	8
10	145	8
10.5	152	9
11	160	9
11.5	167	10
12	174	10
12.5	181	10
13	189	10

5. 骑行前后的作业

任务	间隔
检查固定/拧紧扭矩是否符合规定	每次行驶前
检查功能（参见“4.2 设置行驶模式”，第 203 页）	
检查自行车旅行适配器的位置是否稳固	
检查刹车和刹车线（刹车线的弯曲或损坏、压力点、功能）	
用软海绵和合适清洁剂清洁，特别是刮水部位。 不得使用高压清洁设备和腐蚀性清洁剂！	每次行驶后
检查避震前叉有无损坏和裂纹。 如有损坏，联系 DT Swiss 服务中心。	每次骑行前和跌倒后

如存在功能缺陷、损坏或损坏的迹象，不允许再使用避震前叉。如果有疑问，请联系您的经销商。

6. 处理

6.1 运输

小心运输能避免避震前叉损伤。尤其是必须防止立管损坏。

6.2 仓储后的重新调试

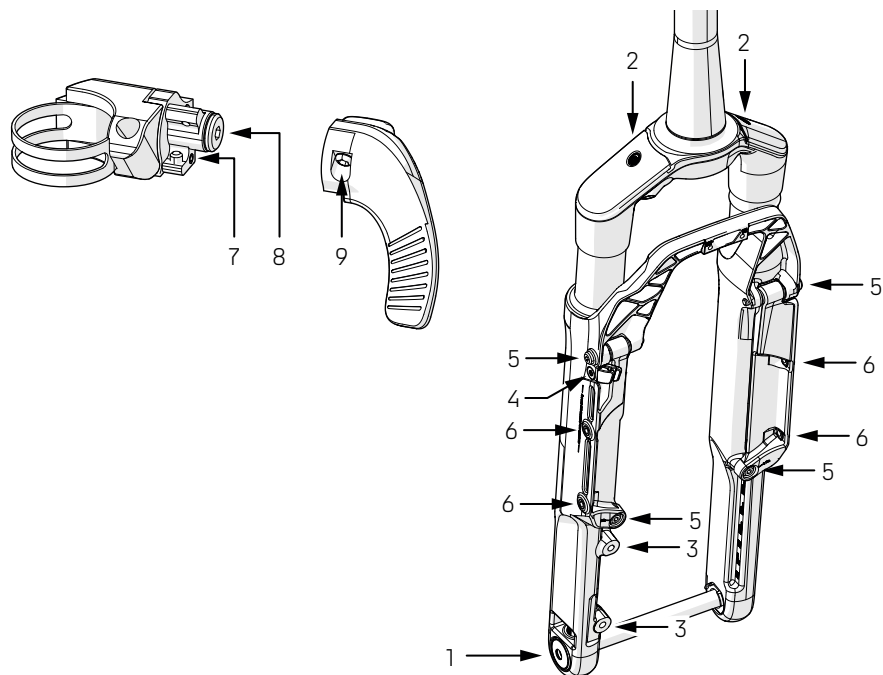
检查弹簧元件中的气压，必要时调整（参见“4.1 调节气压”，第 201 页）。

7. 保养和维护

7.1 维修间隔时间

任务	间隔
大规模维修（根据需要由 DT Swiss 服务中心或您的经销商执行）参见 dtswiss.com 上的技术手册	每 2 年或 500 个工作小时后
小规模维修（根据需要由 DT Swiss 服务中心或您的经销商执行）参见 dtswiss.com 上的技术手册	50 个工作小时 在极端使用条件下更为频繁！
检查气压	6 个月

7.2 扭矩



项号	组件	扭矩
1	带法兰半轴	10 - 15 Nm
2	盖板	0.2 Nm
3	刹车支架	最大7 Nm
4	刹车线管座	1 Nm
5	将自行车旅行适配器固定到前叉上	2 Nm
6	将保持架固定到自行车旅行适配器上	2 Nm
7	远程杠杆: 变速线夹紧螺栓	0.3 Nm
8	远程杠杆: 夹紧箍	1 Nm
9	远程杠杆: 杠杆夹紧箍	0.25 Nm

7.3 废弃物处理和环境保护

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

8. 保修

保修条款参见 www.dtswiss.com

DT SWISS AG

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

DT SWISS, INC.

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

DT SWISS (FRANCE) S.A.S.

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

DT SWISS JAPAN LTD.

27F Namba Sky-O, 5-1-60
Namba, Chuo-ku
542-0076 Osaka
Japan
info@dtswiss.com

DT SWISS ASIA LTD.

No.5, Jingke 5th Rd., Nantun District
Taichung City 408
Taiwan
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

FXD10000006176S

V2026.03

**DT SWISS**