

DT SWISS

F 535 / F 535 ONE 44 MM

BEDIENUNGSANLEITUNG

USER MANUAL

MANUEL D'UTILISATION

INSTRUKCJA OBSŁUGI

V2023.05

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

Wir gratulieren zum Kauf deiner neuen DT Swiss Federgabel! Du hast dich für ein Qualitätsprodukt made by DT Swiss entschieden.

1. ALLGEMEINES

Dieses Handbuch richtet sich an Anwender:innen der Federgabel. Es beinhaltet Montage, Einstellung, Wartung und Pflege der Federgabel sowie die Garantiebestimmungen.

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

Anwender:innen müssen dieses Handbuch vor dem Gebrauch gelesen und verstanden haben. Auch Drittanwender: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 mit Fahrradkomponenten voraus. Wende dich im Zweifelsfall an deinen Händler.
- Die Federgabel ist ausschliesslich gemäss ihrer bestimmungsgemässen Verwendung zu gebrauchen. Anderenfalls übernimmt der/die Anwender:in die Verantwortung.
- Die Federgabel muss mit allen Teilen des Fahrrads kompatibel sein.
- Vor der ersten Fahrt muss die Federgabel auf Freigängigkeit geprüft werden.
 - Die Gabelkrone darf bei eingeschlagenem Lenker das Unterrohr nicht berühren!
 - Das Schutzblech darf bei vollständig komprimierter Gabel das Unterrohr nicht berühren!
 - Der Reifen darf bei vollständig komprimierter Gabel das Schutzblech oder die Gabel nicht berühren!
- Durch Kontakt einer Leitung mit dem Gabelschaft können Einkerbungen entstehen, die den Gabelschaft schwächen und zum Versagen führen können. Bei im Rahmen verlegten Leitungen dürfen Zughüllen oder Bremsleitungen den Gabelschaft nicht berühren.
- Durch Kontakt einer Leitung mit der Gabelkrone können Scheuerspuren entstehen. Klebe mögliche Kontaktstellen mit einer Schutzfolie ab.
- Wartung und Reparatur der Federgabel darf nur durch eine ausgebildete Fachperson durchgeführt werden.
- Keines der Anbauteile darf scharfe Kanten aufweisen.
- Nur originale DT Swiss Zubehör- und Ersatzteile verwenden.
- Die Federgabel darf nicht verändert oder modifiziert werden.
- Liegen Beschädigungen oder Anzeichen von Beschädigungen vor, darf die Federgabel nicht verwendet werden. Wende dich im Zweifelsfall an deinen Händler.

2.2 KOMPATIBILITÄT

Es dürfen keine Vorderräder mit Nabenmotor verwendet werden.

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

2.3 BESTIMMUNGSGEMÄSSE VERWENDUNG UND MAXIMALES SYSTEMGEWICHT

Der bestimmungsgemässe Gebrauch von DT Swiss Produkten ist in fünf Kategorien eingeteilt, von Fahrten auf befestigten Strassen bis hin zum Gebrauch im Downhill- und Freeride-Bereich. DT Swiss-Produkte dürfen ausschliesslich innerhalb der vorgesehenen Kategorie (oder darunter) verwendet werden. Andernfalls übernimmt der Anwender die volle Verantwortung.

Fahrrad-Typ	max. Systemgewicht*	Einsatzkategorie (Beschreibung der Kategorie, siehe unten)
E-Bike	150 kg	Kategorie 3
non-E-Bike	130 kg	Kategorie 4

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



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



Kategorie 2 steht für den Einsatz von DT Swiss Komponenten unter den Bedingungen von Kategorie 1 sowie für den Einsatz auf mehrheitlich befestigtem sowie teilweise unbefestigtem Untergrund mit leichtem Gefälle / Steigung. Die Reifen 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 rauem, 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. Aufgrund der gewichtsoptimierten Auslegung der Komponenten kann es trotz Einhalten dieser Bedingungen bei Fahrfehlern zu Schäden am Material kommen, welche zu Verletzungen des Fahrers / der Fahrerin führen können.



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



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

3. MONTAGE



GEFAHR

Unfallgefahr durch Beschädigungen durch Anbauteile mit scharfen Kanten!

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

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

3.1 SCHAFTROHR KÜRZEN

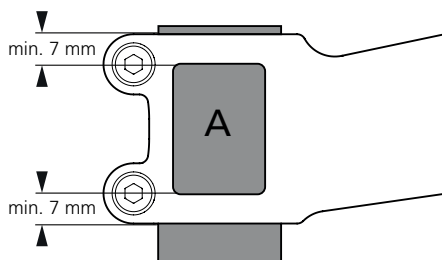
1. Schaftrohr in eine Sägeführung einspannen und mit einer Handsäge kürzen.
2. Schnittkanten des Schaftrohrs innen und aussen vorsichtig mit Schleifpapier entgraten.

3.2 FEDERGABEL IN DEN RAHMEN EINBAUEN

1. Vorbau, Teile des Steuersatzes und Federgabel reinigen.

2. Vorbau prüfen:

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



3. Lagerkonus auf Beschädigungen und scharfe Kanten prüfen. Sind Beschädigungen oder scharfe Kanten vorhanden, darf der Konus nicht verwendet werden.

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

5. Gabelschaft durch das Steuerrohr stecken.

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

7. Spacer (2) mit mindestens 5 mm und maximal 30 mm Bauhöhe auf den Gabelschaft aufstecken.

8. Vorbau (1) auf den Gabelschaft aufstecken.

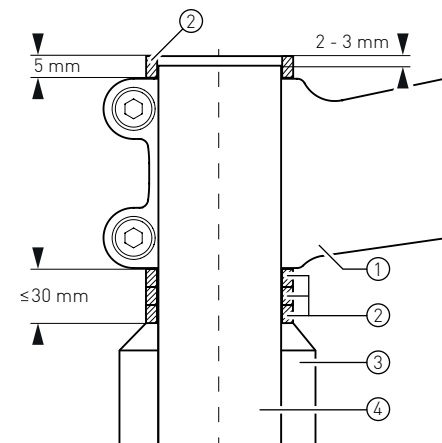
9. Spacer (2) mit mindestens 5 mm Bauhöhe auf dem Vorbau (1) anbringen.

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

11. Spiel des Steuersatzes gemäss Herstellerangaben einstellen.

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

13. Prüfe, ob die Federgabel ordnungsgemäss montiert ist.



3.3 LAUFRAD EINBAUEN

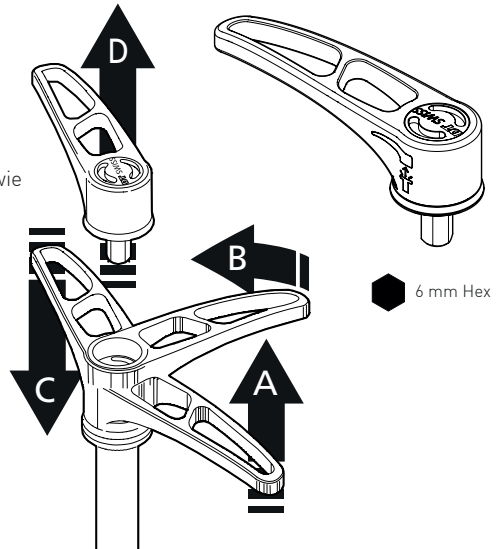
1. Steckachse (RWS) reinigen und leicht fetten. Das Gewinde des RWS und das Gewinde im Ausfallende der Gabel müssen fettfrei sein.
2. Berührungsflächen zwischen Nabe und Federgabel reinigen und auf scharfe Kanten prüfen. Sind scharfe Kanten vorhanden, darf die Nabe nicht verwendet werden.
3. Laufrad im Ausfallende positionieren.
4. RWS durch das Ausfallende und die Nabe schieben.

RWS MONTIEREN:

Der Hebel des RWS kann bei Bedarf abgezogen werden (D).

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

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



RWS ÖFFNEN

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

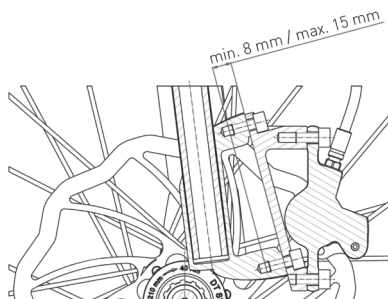
KONTROLLE VOR JEDER FAHRT

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

3.4 MONTAGE DER BREMSE

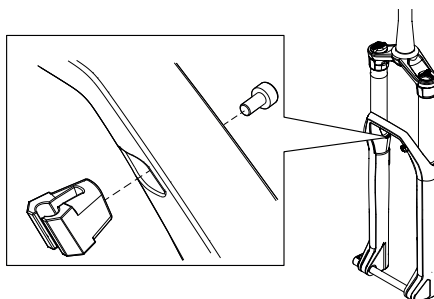
Die Federgabel verfügt über eine PM 7" Bremssattelaufnahme. Wird der Bremssattel ohne Adapter an die Federgabel montiert, kann eine Bremsscheibe mit $\varnothing 180$ mm verwendet werden. Mit einem entsprechenden Adapter darf maximal eine Bremsscheibe mit $\varnothing 203$ mm verwendet werden. Bremsscheiben mit einem grösseren Durchmesser als 203 mm dürfen nicht verwendet werden!

1. Sicherstellen, dass die Gewindelänge der Befestigungsschrauben des Bremssattels bzw. Bremsadapters mindestens 8 mm und maximal 15 mm beträgt (siehe nebenstehende Abbildung).
2. Bremse gemäss Herstellerangaben montieren und einstellen.
3. Freigängigkeit aller Komponenten prüfen.



3.5 MONTAGE DES BREMSLEITUNGSHALTERS

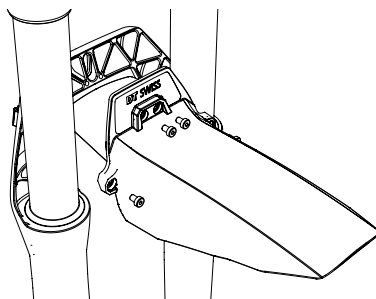
1. Bremsleitungshalter auf die Bremsleitung aufklicken.
2. Bremsleitungshalter mit eingeklickter Bremsleitung in das Montageloch an der Gabelbrücke einstecken.
3. Schraube von hinten durch die Gabelbrücke stecken, in den Bremsleitungshalter einschrauben und mit einem Drehmoment von 1 Nm anziehen.
4.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



3.6 MONTAGE DES SCHUTZBLECHS

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

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



3.7 PRÜFEN DER FEDERGABEL

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

4. SETUP

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

Scanne den nebenstehenden QR Code mit deinem Mobiltelefon, um direkt auf die DT Swiss Website weitergeleitet zu werden.



4.1 LUFTDRUCK ANPASSEN

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

F 535 ONE

Federweg / Druck [bar]

Systemgewicht [kg]	120 mm	130 mm	140 mm	150 mm	160 mm
50	3,2	2,9	2,6	2,4	2,3
55	3,7	3,3	3	2,8	2,6
60	4,1	3,7	3,4	3,2	3
65	4,6	4,2	3,8	3,6	3,3
70	5	4,6	4,2	3,9	3,7
75	5,5	5	4,6	4,3	4
80	5,9	5,4	5	4,7	4,4
85	6,4	5,8	5,4	5	4,7
90	6,8	6,3	5,8	5,4	5,1
95	7,3	6,7	6,2	5,8	5,4
100	7,7	7,1	6,6	6,2	5,8
105	8,2	7,5	7	6,5	6,1
110	8,6	7,9	7,4	6,9	6,5
115	9,1	8,4	7,8	7,3	6,8
120	9,5	8,8	8,1	7,6	7,2
125	10	9,2	8,5	8	7,5
130	10,4	9,6	8,9	8,4	7,9
135	10,9	10	9,3	8,8	8,2
140	11,3	10,5	9,7	9,1	8,6
145	11,8	10,9	10,1	9,5	8,9
150	12,2	11,3	10,5	9,9	9,3
max. Luftdruck:	13,6	12,8	12,1	11,3	10,6

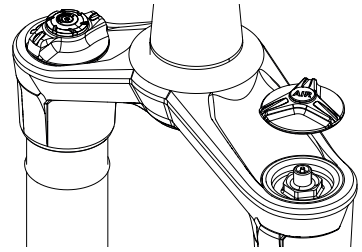
F 535

Federweg / Druck [bar]

Systemgewicht [kg]	120 mm	130 mm	140 mm	150 mm	160 mm
50	2,8	2,5	2,2	2	1,9
55	3,3	2,9	2,6	2,4	2,2
60	3,7	3,3	3	2,8	2,6
65	4,2	3,8	3,4	3,2	2,9
70	4,6	4,2	3,8	3,5	3,3
75	5,1	4,6	4,2	3,9	3,6
80	5,5	5	4,6	4,3	4
85	6	5,4	5	4,6	4,3
90	6,4	5,9	5,4	5	4,7
95	6,9	6,3	5,8	5,4	5
100	7,3	6,7	6,2	5,8	5,4
105	7,8	7,1	6,6	6,1	5,7
110	8,2	7,5	7	6,5	6,1
115	8,7	8	7,4	6,9	6,4
120	9,1	8,4	7,7	7,2	6,8
125	9,6	8,8	8,1	7,6	7,1
130	10	9,2	8,5	8	7,5
135	10,5	9,6	8,9	8,4	7,8
140	10,9	10,1	9,3	8,7	8,2
145	11,4	10,5	9,7	9,1	8,5
150	11,8	10,9	10,1	9,5	8,9
max. Luftdruck:	13,2	12,4	11,7	10,9	10,2

LUFTDRUCK ERHÖHEN

1. Federgabel in den «OPEN»-Modus stellen (siehe Kap. 4.2 auf Seite 11 / Kap. 4.3 auf Seite 11).
2. Ventilkappe abschrauben.
3. Dämpferpumpe aufschrauben und Federgabel auf den gewünschten Druck aufpumpen.
Hinweise des Pumpen-Herstellers beachten!
→ Federgabel mit aufgeschraubter Dämpferpumpe langsam zwei Mal um etwa 10 mm komprimieren und anschließend vollständig auseinanderziehen.
→ Dies ermöglicht einen Ausgleich der positiven und negativen Luftkammer.
4. Erst wenn sich der an der Dämpferpumpe angezeigte Druck nach dem Komprimieren nicht mehr ändert, sind beide Luftkammern ausgeglichen.
5. Schritt 3 und 4 wiederholen bis nach dem Komprimieren der gewünschte Druck an der Dämpferpumpe angezeigt wird.
6. Dämpferpumpe abschrauben und Ventilkappe auf das Ventil aufschrauben.



LUFTDRUCK REDUZIEREN

1. Federgabel in den «OPEN»-Modus stellen (siehe Kap. 4.2 auf Seite 11 / Kap. 4.3 auf Seite 11).
2. Ventilkappe abschrauben.
3. Ventileinsatz mit einem geeigneten Gegenstand **LANGSAM** drücken.
oder
Dämpferpumpe aufschrauben und Luftdruck **LANGSAM** durch Drücken des Ablass-Ventils an der Dämpferpumpe reduzieren.
4. Federgabel mit aufgeschraubter Dämpferpumpe langsam zwei Mal um etwa 10 mm komprimieren und anschließend vollständig auseinanderziehen.
→ Dies ermöglicht einen Ausgleich der positiven und negativen Luftkammer.
→ Erst wenn sich der an der Dämpferpumpe angezeigte Druck nach dem Komprimieren nicht mehr ändert, sind beide Luftkammern ausgeglichen.
5. Schritt 3 und 4 wiederholen bis nach dem Komprimieren der gewünschte Druck an der Dämpferpumpe angezeigt wird.
6. Dämpferpumpe abschrauben und Ventilkappe auf das Ventil aufschrauben.

4.2 FAHRMODUS EINSTELLEN [F 535 ONE]

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

OPEN:

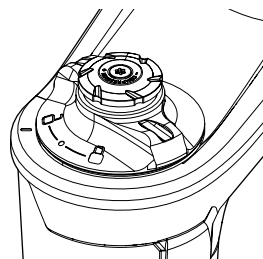
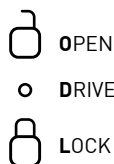
Im Modus «OPEN» befindet sich der Fahrmodus in der sensibelsten, von Werk abgestimmten Einstellung. Die Federgabel reagiert feinfühlig auf kleine Unebenheiten des Geländes.

DRIVE:

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

LOCK:

Wird der Hebel an der Federgabel in die Position «LOCK» gebracht, wird der Ölfluss blockiert. Ein Blow-Off- Ventil öffnet den Ölfluss bei groben Stößen und verhindert so eine Beschädigung der Federgabel.



4.3 FAHRMODUS EINSTELLEN [F 535]

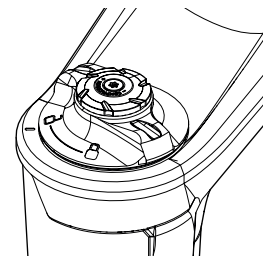
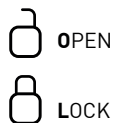
Der gewählte Fahrmodus bestimmt die Einfedergeschwindigkeit der Federgabel und kann über den Hebel an der Federgabel in zwei Stufen eingestellt werden.

OPEN:

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

LOCK:

Wird der Hebel an der Federgabel in die Position «LOCK» gebracht, wird der Ölfluss blockiert. Ein Blow-Off- Ventil öffnet den Ölfluss bei groben Stößen und verhindert so eine Beschädigung der Federgabel.



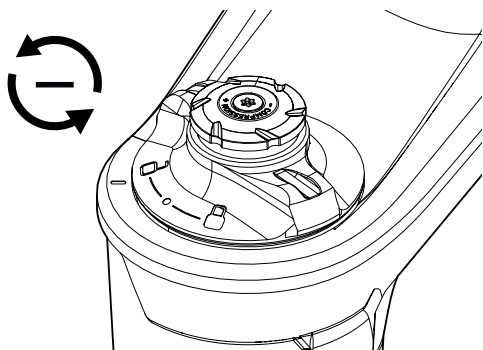
Die Bedienung der Federgabel über einen Remote Lever und den Umbau der Bedienelemente findest du im Technical Manual dieser Federgabel unter www.dtswiss.com.

4.4 DRUCKSTUFE EINSTELLEN

Um den Anforderungen aller Fahrer gerecht zu werden, ist die Low-Speed Druckstufe einstellbar.

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

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



4.5 ZUGSTUFE EINSTELLEN

Die Zugstufe regelt die Ausfedergeschwindigkeit der Federgabel und kann durch Drehen des Zugstufenverstellers eingestellt werden.

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

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

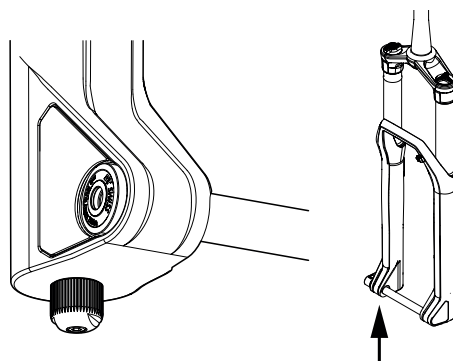
Ist die Zugstufendämpfung zu stark, kann das Vorderrad schnell aufeinanderfolgenden Schlägen nicht mehr folgen und die Federung verhärtet.

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

Wir empfehlen eine Zugstufeneinstellung abhängig vom eingestellten Luftdruck (siehe „4.1 Luftdruck anpassen“ auf Seite 9):

Zugstufen-Klicks (von vollständig geöffnet)	F 535 ONE				F 535			
	Druck [bar]		Druck [psi]		Druck [bar]		Druck [psi]	
	von	bis	von	bis	von	bis	von	bis
10	2,1	2,2	30	32	1,7	1,8	25	26
11	2,2	2,4	32	35	1,8	2	26	29
12	2,4	2,6	35	38	2	2,2	29	32
13	2,6	3	38	44	2,2	2,6	32	38
14	3	3,4	44	49	2,6	3	38	44
15	3,4	4	49	58	3	3,6	44	52
16	4	4,6	58	67	3,6	4,2	52	61
17	4,6	5,3	67	77	4,2	4,9	61	71
18	5,3	6,1	77	88	4,9	5,7	71	83
19	6,1	6,9	88	100	5,7	6,5	83	94
20	6,9	7,9	100	115	6,5	7,5	94	109
21	7,9	8,9	115	129	7,5	8,5	109	123
22	8,9	10	129	145	8,5	9,6	123	139
23	10	12,2	145	177	9,6	11,8	139	171

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



5. TUNING

5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

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

Die Federgabel wird mit einem montierten Volumenspacer ausgeliefert. Zur persönlichen Anpassung befinden sich zwei weitere Volumenspacer im Lieferumfang.

Informationen zur Montage / Demontage der Volumenspacer findest du unter www.dtswiss.com.

-1 SETTING



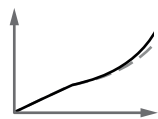
STOCK SETTING



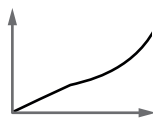
+1 SETTING



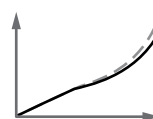
+2 SETTING



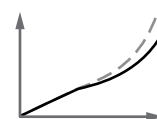
— STOCK SETTING
-- -1 SETTING



— STOCK SETTING



— STOCK SETTING
-- +1 SETTING



— STOCK SETTING
-- +2 SETTING

Die Einstellung „-1 SETTING“ bietet eine lineare und komfortable Federungskurve für leichte oder komfortsuchende Fahrer.

Die Einstellung „STOCK SETTING“ bietet eine etwas weniger komfortable und weniger lineare Federungskurve, empfohlen für den durchschnittlichen Fahrer der ein angenehmes und gutmütiges Fahrverhalten sucht.

Die Einstellung „+1 SETTING“ bietet eine eher progressive Federungskurve für sportliche Fahrer auf der Suche nach direktem Fahrverhalten.

Die Einstellung „+2 SETTING“ bietet eine progressive Federungskurve für aggressive Fahrer auf der Suche nach sehr direktem Fahrverhalten.

6. HANDHABUNG

6.1 TRANSPORT

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

6.2 LAGERUNG (>1 MONAT)

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

- Luftdruck reduzieren.
- Federgabel und Bedienelemente reinigen.

6.3 WIEDER-INBETRIEBNAHME NACH LAGERUNG

1. Federgabel auf den Kopf stellen.
→ Das Schmieröl läuft aus dem unteren Teil der Federgabel über die Buchsen und ermöglicht so eine Schmierung.
2. Federgabel mehrmals sanft komprimieren.
→ Das Schmieröl verteilt sich.
3. Luftdruck im Federelement kontrollieren und anpassen (siehe „4.1 Luftdruck anpassen“ auf Seite 9).
4. Bedienelemente mehrmals betätigen.
→ Das Öl wird auf den Dichtungen verteilt.
5. Alle Funktionen der Federgabel prüfen.
→ Bei Fehlfunktion DT Swiss Service Center kontaktieren.

7. WARTUNG UND PFLEGE

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

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

7.1 ENTSORGUNG UND UMWELTSCHUTZ

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

8. GARANTIE

Die Garantiebedingungen findest du unter www.dtswiss.com

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

1. GENERAL INFORMATION

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

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

Users must 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.
- The fork should only be used in accordance with its intended use. Otherwise the user shall assume responsibility.
- The fork must be compatible with all parts of the bicycle.
- Before riding for the first time, the fork must be checked for ease of action.
 - The fork crown must not touch the down tube when the handlebar is fully turned!
 - The fender must not touch the down tube when the fork is fully compressed!
 - The tire must not touch the fender or fork when the fork is fully compressed!
- Contact between a cable and the steerer tube can cause indentations, which can weaken the steerer tube and lead to failure. In the case of cables routed in the frame, cables or brake hoses must not touch the steerer tube.
- Contact between a cable and the fork crown can cause scuff marks. Cover possible contact points with a protective film.
- Maintenance and repair of the fork must only be carried out by a trained specialist.
- None of the add-on parts must have any sharp edges.
- Only use original DT Swiss accessories and spare parts.
- The fork must not be changed or modified.
- The fork must not be used if it is damaged or there are any signs of damage. If in doubt, contact your dealer.

2.2 COMPATIBILITY

Do not use front wheels with a hub motor.

Do not use the fork on bicycles with bicycle trailers.

2.3 INTENDED USE AND MAXIMUM SYSTEM WEIGHT

The intended use for DT Swiss products is classified in five categories from riding on paved roads to downhill and freeride riding.

Only use DT Swiss products within their intended category (or lower). Otherwise the user shall assume full responsibility.

type of bicycle	max. system weight*	intended use (description of the category, see below)
E-Bike	150 kg	category 3
non-E-Bike	130 kg	category 4

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



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



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

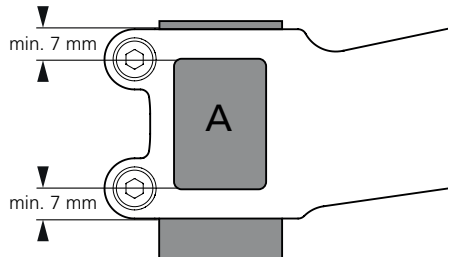
- Ensure that none of the add-on parts such as the hub or thru axle etc. has sharp edges.

3.1 SHORTENING THE STEERER

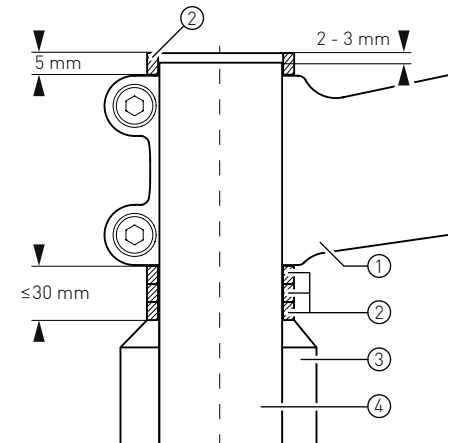
1. Clamp the steerer tube into a saw guide and shorten it with a hand saw.
2. Carefully smooth the inside and outside of the cut edges of the steerer tube with abrasive paper.

3.2 INSTALLING THE FORK IN THE FRAME

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



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



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

3.3 INSTALLING THE WHEEL

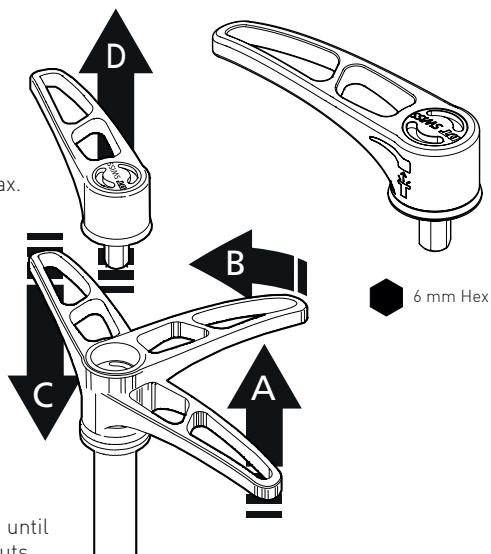
1. Clean and lightly grease the thru axle (RWS). The thread of the RWS and the thread of the fork's dropout must be free of grease.
2. Clean the contact surfaces between the hub and the fork and check for sharp edges. If sharp edges are present, the hub must not be used.
3. Position the wheel between the fork dropouts.
4. Push the RWS through the dropouts and hub.

FITTING THE RWS:

The RWS lever can be removed if necessary (D).

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

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



OPENING THE RWS

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

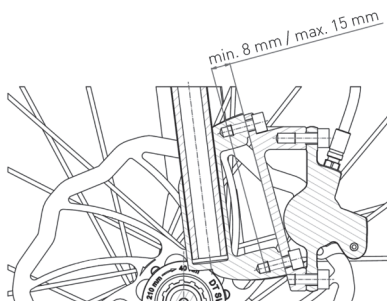
CHECKS BEFORE EVERY RIDE

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

3.4 ASSEMBLING THE BRAKE

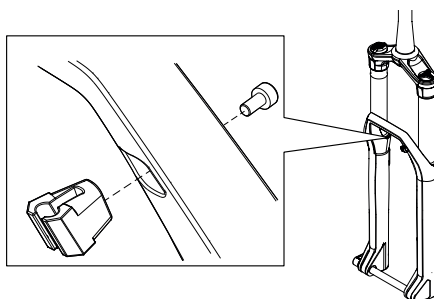
The fork has a PM 7" brake calliper mount. If the brake calliper is mounted on the fork without an adapter, a $\varnothing 180$ mm brake disc can be used. A brake rotor up to $\varnothing 203$ mm can be used with a suitable adapter. Do not use brake rotors bigger than 203 mm!

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



3.5 FITTING THE BRAKE HOSE HOLDER

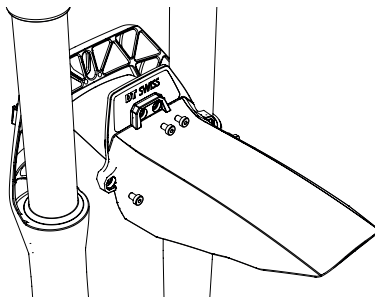
1. Click the brake hose holder onto the brake hose.
2. Insert the brake hose holder with the brake hose clicked in into the mounting hole on the fork bridge.
3. Insert the screw through the fork bridge from behind, screw it into the brake hose holder and tighten with a torque of 1 Nm.
4. Make sure that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



3.6 FITTING THE FENDER

1. Attach the fender to the rear of the fork bridge.
2. Insert both fixing screws and tighten them to 1,5 Nm.

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



3.7 CHECKING THE FORK

1. Check that there is no play on the fork or wheel.
2. Check the freedom of movement of the tire in use.
 - Inflate the tires up to their maximum approved pressure. The lower pressure specified for the tire or rim applies.
 - Let all the air out of the fork.
 - Fully compress the fork.
 - 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 on the fork and 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!
5. Check the functionality of the fork.
6. 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.

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



4.1 ADJUSTING THE AIR PRESSURE

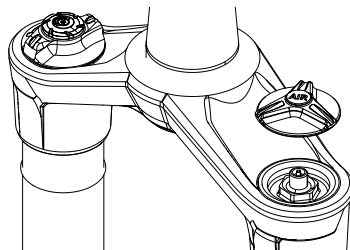
The values given here are the recommendations of DT Swiss. The air pressure should be adjusted in accordance with the rider's personal preferences.

F 535 ONE system weight [kg]	Travel									
	120 mm [bar/psi]		130 mm [bar/psi]		140 mm [bar/psi]		150 mm [bar/psi]		160 mm [bar/psi]	
50	3.2	46	2.9	42	2.6	38	2.4	35	2.3	33
55	3.7	54	3.3	48	3	44	2.8	41	2.6	38
60	4.1	59	3.7	54	3.4	49	3.2	46	3	44
65	4.6	67	4.2	61	3.8	55	3.6	52	3.3	48
70	5	73	4.6	67	4.2	61	3.9	57	3.7	54
75	5.5	80	5	73	4.6	67	4.3	62	4	58
80	5.9	86	5.4	78	5	73	4.7	68	4.4	64
85	6.4	93	5.8	84	5.4	78	5	73	4.7	68
90	6.8	99	6.3	91	5.8	84	5.4	78	5.1	74
95	7.3	106	6.7	97	6.2	90	5.8	84	5.4	78
100	7.7	112	7.1	103	6.6	96	6.2	90	5.8	84
105	8.2	119	7.5	109	7	102	6.5	94	6.1	88
110	8.6	125	7.9	115	7.4	107	6.9	100	6.5	94
115	9.1	132	8.4	122	7.8	113	7.3	106	6.8	99
120	9.5	138	8.8	128	8.1	117	7.6	110	7.2	104
125	10	145	9.2	133	8.5	123	8	116	7.5	109
130	10.4	151	9.6	139	8.9	129	8.4	122	7.9	115
135	10.9	158	10	145	9.3	135	8.8	128	8.2	119
140	11.3	164	10.5	152	9.7	141	9.1	132	8.6	125
145	11.8	171	10.9	158	10.1	146	9.5	138	8.9	129
150	12.2	177	11.3	164	10.5	152	9.9	144	9.3	135
max. air pressure:	13.6	197	12.8	186	12.1	175	11.3	164	10.6	154

F 535 system weight [kg]	Travel									
	120 mm [bar/psi]		130 mm [bar/psi]		140 mm [bar/psi]		150 mm [bar/psi]		160 mm [bar/psi]	
50	2.8	41	2.5	36	2.2	32	2	29	1.9	28
55	3.3	48	2.9	42	2.6	38	2.4	35	2.2	32
60	3.7	54	3.3	48	3	44	2.8	41	2.6	38
65	4.2	61	3.8	55	3.4	49	3.2	46	2.9	42
70	4.6	67	4.2	61	3.8	55	3.5	51	3.3	48
75	5.1	74	4.6	67	4.2	61	3.9	57	3.6	52
80	5.5	80	5	73	4.6	67	4.3	62	4	58
85	6	87	5.4	78	5	73	4.6	67	4.3	62
90	6.4	93	5.9	86	5.4	78	5	73	4.7	68
95	6.9	100	6.3	91	5.8	84	5.4	78	5	73
100	7.3	106	6.7	97	6.2	90	5.8	84	5.4	78
105	7.8	113	7.1	103	6.6	96	6.1	88	5.7	83
110	8.2	119	7.5	109	7	102	6.5	94	6.1	88
115	8.7	126	8	116	7.4	107	6.9	100	6.4	93
120	9.1	132	8.4	122	7.7	112	7.2	104	6.8	99
125	9.6	139	8.8	128	8.1	117	7.6	110	7.1	103
130	10	145	9.2	133	8.5	123	8	116	7.5	109
135	10.5	152	9.6	139	8.9	129	8.4	122	7.8	113
140	10.9	158	10.1	146	9.3	135	8.7	126	8.2	119
145	11.4	165	10.5	152	9.7	141	9.1	132	8.5	123
150	11.8	171	10.9	158	10.1	146	9.5	138	8.9	129
max. air pressure:	13.2	191	12.4	180	11.7	170	10.9	158	10.2	148

INCREASING THE AIR PRESSURE

1. Set the fork to "OPEN" mode (see Sec. 4.2 on page 25/ Sec. 4.3 on page 25).
2. Unscrew the valve cap.
3. Screw on the shock pump and inflate the fork up to the required pressure.
Follow the instructions issued by the pump manufacturer!
→ 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.
4. Once the pressure displayed on the shock pump stops changing after compression, the two air chambers have equalized.
5. Repeat steps 3 and 4 until the desired pressure is displayed on the shock pump after compression.
6. Unscrew the shock pump and screw the valve cap onto the valve.



REDUCING THE AIR PRESSURE

1. Set the fork to "OPEN" mode (see Sec. 4.2 on page 25/Sec. 4.3 on page 25).
2. Unscrew the valve cap.
3. **GRADUALLY** press the valve insert with a suitable object.
or
Screw on the shock pump and **GRADUALLY** reduce the air pressure by pressing the release valve on the shock pump.
4. With the shock pump attached, slowly compress the fork twice by about 10 mm and then decompress fully.
→ This equalizes the positive and negative air chambers.
→ Once the pressure displayed on the shock pump stops changing after compression, the two air chambers have equalized.
5. Repeat steps 3 and 4 until the desired pressure is displayed on the shock pump after compression.
6. Unscrew the shock pump and screw the valve cap onto the valve.

4.2 SETTING THE RIDING MODE [F 535 ONE]

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

OPEN:

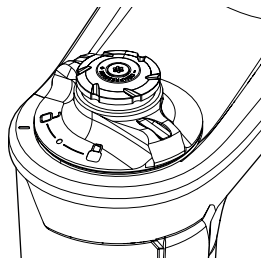
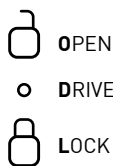
"OPEN" mode is the most sensitive, factory-set setting. The fork responds sensitively to small unevennesses in the terrain.

DRIVE:

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

LOCK:

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



4.3 SETTING THE RIDING MODE [F 535]

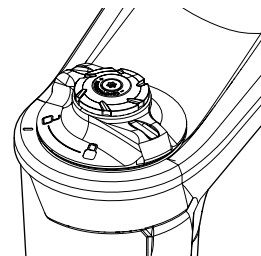
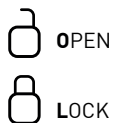
The riding mode setting determines the compression speed of the fork. There are two settings. To adjust the setting, use the lever on the fork:

OPEN:

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

LOCK:

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



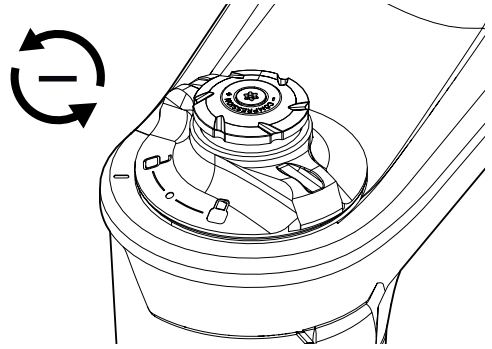
The operation of the fork via a remote lever and the conversion of the control elements can be found in the Technical Manual of this fork at www.dtswiss.com.

4.4 ADJUSTING THE COMPRESSION

In order to meet the requirements of all riders, the low-speed compression can be set.

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

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



4.5 ADJUSTING THE REBOUND

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

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

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

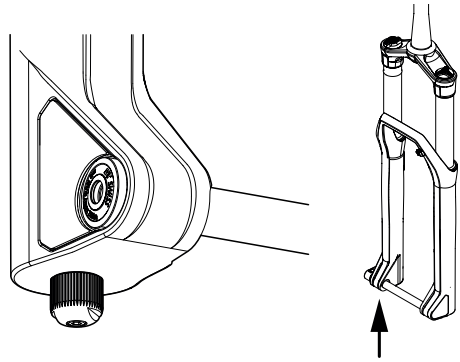
If the rebound damping is too high, the front wheel can no longer follow rapid-succession impacts and the suspension hardens.

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

We recommend a rebound setting according to the pressure inside the air chamber (see "4.1 Adjusting the air pressure" on page 23):

Rebound clicks (from fully opened)	F 535 ONE				F 535			
	pressure [bar]		pressure [psi]		pressure [bar]		pressure [psi]	
	from	to	from	to	from	to	from	to
10	2.1	2.2	30	32	1.7	1.8	25	26
11	2.2	2.4	32	35	1.8	2	26	29
12	2.4	2.6	35	38	2	2.2	29	32
13	2.6	3	38	44	2.2	2.6	32	38
14	3	3.4	44	49	2.6	3	38	44
15	3.4	4	49	58	3	3.6	44	52
16	4	4.6	58	67	3.6	4.2	52	61
17	4.6	5.3	67	77	4.2	4.9	61	71
18	5.3	6.1	77	88	4.9	5.7	71	83
19	6.1	6.9	88	100	5.7	6.5	83	94
20	6.9	7.9	100	115	6.5	7.5	94	109
21	7.9	8.9	115	129	7.5	8.5	109	123
22	8.9	10	129	145	8.5	9.6	123	139
23	10	12,2	145	177	9,6	11,8	139	171

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



5. TUNING

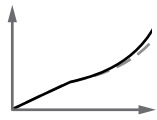
5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

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

The suspension fork is supplied with one mounted volume spacer. Two additional volume spacers are included for personal customization.

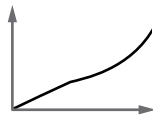
Information on fitting/removing the volume spacer can be found at www.dtswiss.com.

-1 SETTING



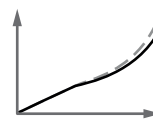
— STOCK SETTING
- - -1 SETTING

STOCK SETTING



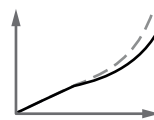
— STOCK SETTING

+1 SETTING



— STOCK SETTING
- - +1 SETTING

+2 SETTING



— STOCK SETTING
- - +2 SETTING

The "-1 setting" provides a linear and comfortable suspension curve for light or comfort-seeking riders.

The "stock setting" offers a slightly less comfortable and less linear suspension curve, recommended for the average rider looking for a comfortable and well-behaved ride.

The "+1 setting" offers a more progressive suspension curve for sporty riders looking for direct handling.

The "+2 setting" provides a progressive suspension curve for aggressive riders looking for very direct handling.

6. HANDLING

6.1 TRANSPORT

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

6.2 STORAGE (> 1 MONTH)

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

- Reduce the air pressure.
- Clean the fork and control elements.

6.3 RECOMMISSIONING AFTER STORAGE

1. Invert the fork.
 - The lubricating oil runs from the lower section of the fork over the bushings, therefore lubricating them.
2. Gently compress the fork a few times.
 - The lubricating oil is distributed.
3. Check the air pressure in the spring element and adjust it as necessary (see "4.1 Adjusting the air pressure" on page 23).
4. Actuate the control elements several times.
 - The oil is distributed over the seals.
5. Check all functions of the control elements
 - If there are any malfunctions, contact the DT Swiss Service Center.

7. MAINTENANCE AND CARE

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

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

7.1 DISPOSAL AND ENVIRONMENTAL PROTECTION

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

8. WARRANTY

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

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

1. GÉNÉRALITÉS

Ce manuel est destiné aux utilisateurs.trices de la fourche suspendue. Il concerne le montage, le réglage, la maintenance et l'entretien de la fourche suspendue, ainsi que les conditions de garantie.

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

Le manuel doit avoir été lu et compris par l'utilisateur avant l'utilisation. Les éventuels autres utilisateurs doivent également être informés des consignes fournies ci-après. Conservez ce manuel pour 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 à une utilisation sûre et à un bon fonctionnement.
- Le montage et la maintenance de la fourche suspendue impliquent des connaissances de base dans l'utilisation de composants pour vélos. En cas de doute, adresse-toi à ton revendeur.
- La fourche suspendue doit être exclusivement utilisée aux fins prévues. Dans le cas contraire, l'utilisateur est seul responsable !
- La fourche suspendue doit être compatible avec tous les éléments du vélo.
- Avant le premier trajet, vérifiez que la fourche suspendue puisse bouger correctement.
 - Le té de la fourche ne doit pas toucher le tube oblique lorsque le guidon est braqué.
 - Quand la fourche est entièrement comprimée, le pare-boue ne doit pas toucher le tube oblique.
 - Quand la fourche est entièrement comprimée, le pneu ne doit pas toucher le pare-boue ni la fourche.
- Le contact d'un câble avec le pivot de fourche peut provoquer des entailles qui affaiblissent le pivot et peuvent entraîner une défaillance. Si le passage des câbles est intégré dans le cadre, les gaines de câbles ou les durites de frein ne doivent pas toucher le pivot de fourche.
- Le contact d'un câble avec le té de la fourche peut provoquer des traces de frottement. Applique un film de protection sur les éventuels points de contact.
- La maintenance et la réparation de la fourche suspendue doivent exclusivement être confiées à un spécialiste formé.
- Aucune des pièces ne doit présenter de bords tranchants.
- Utiliser uniquement des pièces de rechange et accessoires d'origine DT Swiss.
- La fourche suspendue ne doit être ni modifiée ni transformée.
- Ne pas utiliser la fourche suspendue en cas de dommages ou de signe visible de dommage. En cas de doute, adresse-toi à ton revendeur.

2.2 COMPATIBILITÉ

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

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

2.3 UTILISATION CONFORME ET POIDS TOTAL MAXIMAL

L'utilisation prévue des produits DT Swiss est divisée en cinq catégories, de l'utilisation sur routes goudronnées jusqu'à l'engagement en descente ou Freeride.

Les produits DT Swiss ne doivent être utilisés que dans le strict cadre de la catégorie qui leur est prescrite (ou inférieure). Dans le cas contraire, l'utilisateur assume seul toutes les responsabilités.

Type de vélo	Poids maximal du système*	Domaine d'utilisation (Description de la catégorie, voir ci-dessous)
E-Bike	150 kg	Catégorie 3
non-E-Bike	130 kg	Catégorie 4

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



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



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



La catégorie 3 correspond à l'utilisation de composants DT Swiss dans les conditions des catégories 1 et 2 ainsi qu'à l'utilisation sur des surfaces goudronnées ou non, par des utilisateurs ayant une bonne technique de pilotage. Les pneus peuvent perdre le contact avec le sol. Des marches / sauts occasionnels d'environ 60 cm de hauteur sont autorisés. Le poids des composants étant optimisé, le matériel peut se détériorer en cas d'erreur de pilotage, même en respectant les présentes conditions, ce qui peut causer des blessures à l'utilisateur.trice.



La catégorie 4 correspond à l'utilisation de composants DT Swiss dans les conditions des catégories 1, 2 et 3 ainsi qu'à l'utilisation sur des terrains très raides et accidentés avec des sauts / marches jusqu'à une hauteur d'environ 120 cm et des vitesses allant jusqu'à 40 km/h par des utilisateurs / utilisatrices ayant une très bonne technique de pilotage. Les composants DT Swiss de cette catégorie doivent être contrôlés après chaque utilisation afin de détecter d'éventuels dommages dus aux 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 / marches et des vitesses allant au-delà de 40 km/h par des utilisateurs / utilisatrices ayant une très bonne technique de pilotage. Les composants DT Swiss de cette catégorie peuvent également être utilisés dans les bike-parks et sur les pistes de descente. En raison des contraintes très élevées subies par les composants DT Swiss de cette catégorie, un contrôle d'éventuels dommages est indispensable après chaque utilisation, ces dommages pouvant entraîner la défaillance des composants à des contraintes nettement inférieures lors d'une utilisation future. Cette utilisation extrême peut raccourcir la durée de vie du produit.

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.

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

3.1 RACCOURCISSEMENT DU PIVOT

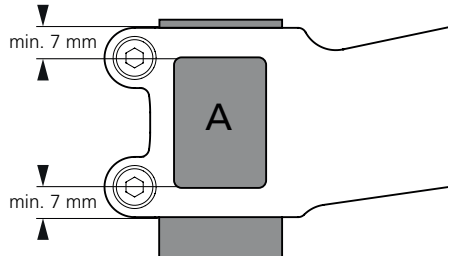
1. Serrer le pivot dans un guide de sciage, puis le raccourcir avec une scie à main.
2. Ébavurer avec précaution les arêtes intérieures et extérieures de découpe du pivot avec du papier émeri.

3.2 MONTAGE DE LA FOURCHE SUSPENDUE SUR LE CADRE

1. Nettoyer la potence, les pièces du jeu de direction et la fourche suspendue.

2. Vérifier la potence :

- La surface de liaison de la potence sur le pivot (A) ne doit pas être inférieure à 7 mm.
- La hauteur de serrage de la potence ne doit pas dépasser 45 mm.
- La potence ne doit pas présenter de bords tranchants.



3. Vérifier l'absence de dommages et de bords tranchants au niveau de la collerette conique. En présence de dommages et de bords tranchants, la collerette ne doit pas être utilisée.

4. Monter le bouchon de potence ainsi que le jeu de direction et ses composants (3) conformément aux instructions du fabricant.

5. Insérer le pivot de fourche dans le tube de direction.

6. Mettre en place, conformément aux instructions du fabricant, les pièces du jeu de direction (3) sur l'axe de la fourche.

7. Enfiler les entretoises (2) sur une hauteur de 5 mm minimum et 30 mm maximum sur l'axe de la fourche (4).

8. Enfiler la potence (1) sur l'axe de la fourche.

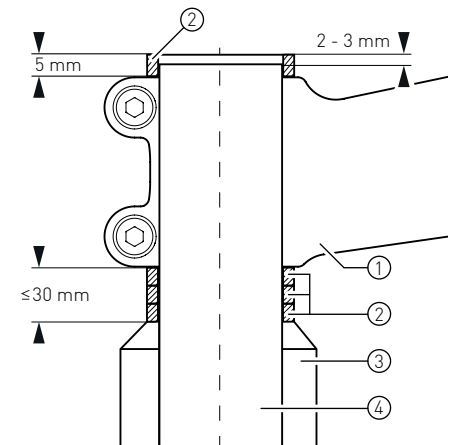
9. Placer des entretoises (2) présentant une hauteur minimum de 5 mm sur la potence (1).

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

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

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

13. Contrôlez si la fourche suspendue est correctement montée.



3.3 MONTER LA ROUE

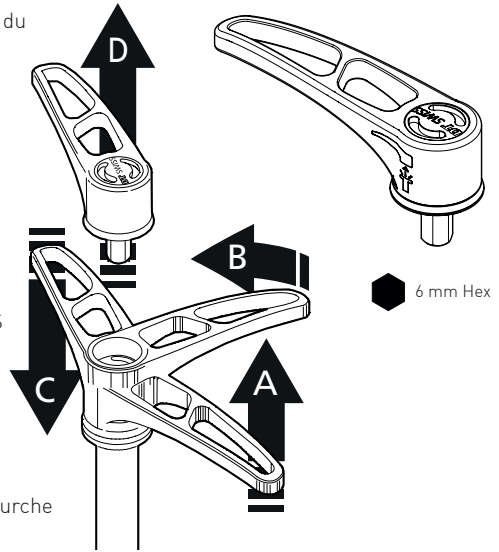
1. Nettoyer et graisser légèrement l'axe traversant (RWS). Le filetage du RWS et le filetage dans la patte de fourche doivent être propres, c'est-à-dire exempts de graisse.
2. Nettoyer les surfaces de contact entre le moyeu et la fourche suspendue et vérifier l'absence de bords tranchants.
En présence de bords tranchants, le moyeu ne doit pas être utilisé.
3. Positionner la roue dans la patte de fourche.
4. Glisser le RWS dans la patte de fourche et le moyeu.

MONTER LE RWS :

En cas de besoin, il est possible retirer le levier du RWS (D).

ATTENTION : Assurez-vous de bien insérer l'intégralité du levier faute de quoi celui-ci peut se détacher et/ou se perdre.

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



OUVRIER LE RWS :

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

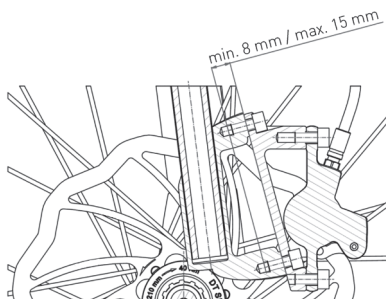
CONTRÔLE AVANT CHAQUE UTILISATION

Avant chaque utilisation, vérifier si la roue est solidement fixée à la fourche. Assurez-vous que le RWS est serré à un couple d'au moins 15 Nm.

3.4 MONTAGE DES FREINS

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

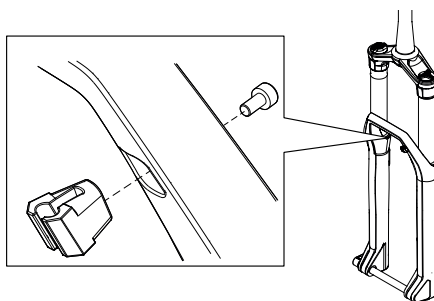
1. S'assurer que la longueur du filetage des vis de fixation de l'étrier de frein ou de l'adaptateur de frein soit comprise entre 8 mm minimum et 15 mm maximum (voir illustration ci-contre).
2. Monter et régler les freins conformément aux prescriptions du fabricant.
3. Contrôler le libre fonctionnement de tous les composants.



FR

3.5 MONTAGE DU CLIP POUR CÂBLE DE FREIN

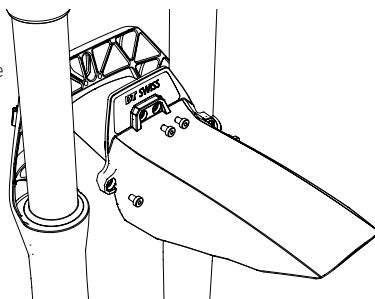
1. Clipser le clip sur le câble de frein.
2. Enfoncer le clip accroché au câble de frein dans l'orifice destiné au montage sur l'arceau.
3. Enfoncer la vis par l'arrière dans l'arceau, la visser dans le clip pour câble de frein et serrer à un couple de 1 Nm.
4. S'assurer que le câble de frein ne touche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



3.6 MONTAGE DU PARE-BOUE

1. Monter le pare-boue sur la face arrière de l'arceau.
2. Insérer et serrer les vis de fixation à un couple de serrage de 1,5 Nm.

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



3.7 CONTRÔLE DE LA FOURCHE SUSPENDUE

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

4. RÉGLAGES

Outre les informations de ce manuel, vous trouverez des conseils et vidéos utiles au réglage de votre fourche suspendue sur www.setupguide.dtswiss.com/fr.

Scannez le QR Code ci-contre avec votre smartphone pour accéder au site web de DT Swiss.



4.1 AJUSTER LA PRESSION DE L'AIR

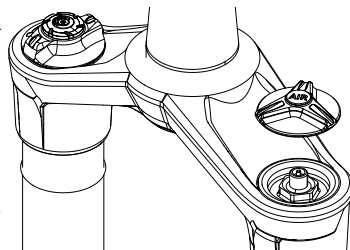
Les valeurs présentées ici sont les recommandations de DT Swiss. La pression de l'air peut être abaissée selon les préférences de chacun(e).

Poids du système [kg]	Débattement				
	120 mm [bar]	130 mm [bar]	140 mm [bar]	150 mm [bar]	160 mm [bar]
50	3,2	2,9	2,6	2,4	2,3
55	3,7	3,3	3	2,8	2,6
60	4,1	3,7	3,4	3,2	3
65	4,6	4,2	3,8	3,6	3,3
70	5	4,6	4,2	3,9	3,7
75	5,5	5	4,6	4,3	4
80	5,9	5,4	5	4,7	4,4
85	6,4	5,8	5,4	5	4,7
90	6,8	6,3	5,8	5,4	5,1
95	7,3	6,7	6,2	5,8	5,4
100	7,7	7,1	6,6	6,2	5,8
105	8,2	7,5	7	6,5	6,1
110	8,6	7,9	7,4	6,9	6,5
115	9,1	8,4	7,8	7,3	6,8
120	9,5	8,8	8,1	7,6	7,2
125	10	9,2	8,5	8	7,5
130	10,4	9,6	8,9	8,4	7,9
135	10,9	10	9,3	8,8	8,2
140	11,3	10,5	9,7	9,1	8,6
145	11,8	10,9	10,1	9,5	8,9
150	12,2	11,3	10,5	9,9	9,3
Pression max.	13,6	12,8	12,1	11,3	10,6

Poids du système [kg]	Débattement				
	120 mm [bar]	130 mm [bar]	140 mm [bar]	150 mm [bar]	160 mm [bar]
50	2,8	2,5	2,2	2	1,9
55	3,3	2,9	2,6	2,4	2,2
60	3,7	3,3	3	2,8	2,6
65	4,2	3,8	3,4	3,2	2,9
70	4,6	4,2	3,8	3,5	3,3
75	5,1	4,6	4,2	3,9	3,6
80	5,5	5	4,6	4,3	4
85	6	5,4	5	4,6	4,3
90	6,4	5,9	5,4	5	4,7
95	6,9	6,3	5,8	5,4	5
100	7,3	6,7	6,2	5,8	5,4
105	7,8	7,1	6,6	6,1	5,7
110	8,2	7,5	7	6,5	6,1
115	8,7	8	7,4	6,9	6,4
120	9,1	8,4	7,7	7,2	6,8
125	9,6	8,8	8,1	7,6	7,1
130	10	9,2	8,5	8	7,5
135	10,5	9,6	8,9	8,4	7,8
140	10,9	10,1	9,3	8,7	8,2
145	11,4	10,5	9,7	9,1	8,5
150	11,8	10,9	10,1	9,5	8,9
Pression max.	13,2	12,4	11,7	10,9	10,2

AUGMENTER LA PRESSION D'AIR

1. Régler la fourche suspendue en mode « OPEN » (voir Chap. 4.2 à la page 39/Chap. 4.3 à la page 39).
2. Dévisser le bouchon de la valve.
3. Visser la pompe pour amortisseur et insuffler de l'air dans la fourche suspendue jusqu'à la pression souhaitée. Respecter les indications du fabricant de la pompe !
 - La pompe pour amortisseur étant en place, comprimer lentement à deux reprises la fourche suspendue d'environ 10 mm, puis étirer celle-ci intégralement.
 - Cela permet un équilibrage des chambres pneumatiques positive et négative.
4. L'équilibrage des deux chambres d'air n'est atteint qu'après stabilisation de la pression indiquée par la pompe pour amortisseur après la compression.
5. Répéter les étapes 3 et 4 jusqu'à ce que la pression souhaitée après compression s'affiche sur la pompe d'amortisseur.
6. Dévisser la pompe pour amortisseur et visser le bouchon de la valve.



DIMINUER LA PRESSION D'AIR

1. Régler la fourche suspendue en mode « OPEN » (voir Chap. 4.2 à la page 39/Chap. 4.3 à la page 39).
2. Dévisser le bouchon de la valve.
3. Appuyer **LENTEMENT** sur l'embout de valve avec un ustensile approprié.
ou
Visser la pompe pour amortisseur et réduire **LENTEMENT** la pression pneumatique en appuyant sur la valve d'évacuation de la pompe pour amortisseur.
4. La pompe pour amortisseur étant en place, comprimer lentement à deux reprises la fourche suspendue d'environ 10 mm, puis étirer celle-ci intégralement.
 - Cela permet un équilibrage des chambres pneumatiques positive et négative.
 - L'équilibrage des deux chambres d'air n'est atteint qu'après stabilisation de la pression indiquée par la pompe pour amortisseur après la compression.
5. Répéter les étapes 3 et 4 jusqu'à ce que la pression souhaitée après compression s'affiche sur la pompe d'amortisseur.
6. Dévisser la pompe pour amortisseur et visser le bouchon de la valve.

4.2 RÉGLER LE MODE DE DÉPLACEMENT [F 535 ONE]

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

OPEN :

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

DRIVE :

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

LOCK :

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

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

4.3 RÉGLER LE MODE DE DÉPLACEMENT [F 535]

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

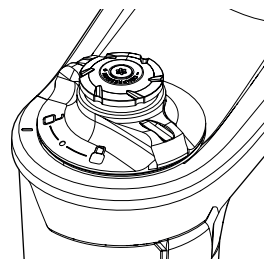
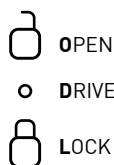
OPEN :

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

LOCK :

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

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

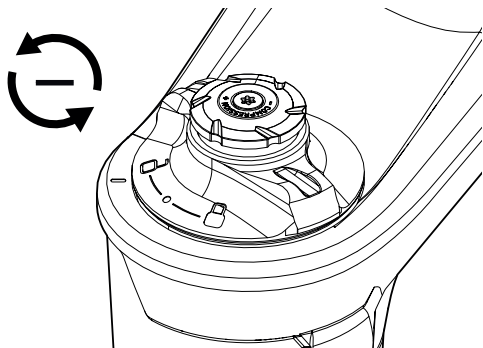


4.4 RÉGLER LA COMPRESSION

Afin de répondre aux exigences de tous les cyclistes, la compression à faible vitesse est ajustable.

Si la compression est complètement ouverte (faire pivoter le dispositif de réglage de la compression en sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'en butée), la fourche suspendue est très sensible et confortable.

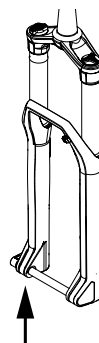
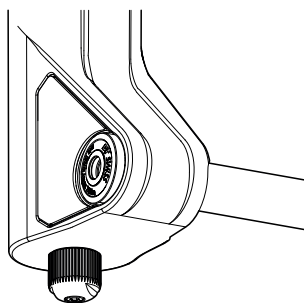
Afin d'exploiter tout le potentiel de la fourche suspendue, nous recommandons, indépendamment du vélo et du poids du cycliste, de rouler avec la compression en position entièrement ouverte. Si on souhaite réduire la sensibilité de la réaction, il est possible d'augmenter la compression graduellement.



4.5 RÉGLAGE DE LA DÉTENTE

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

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



FR

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

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

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

Nous recommandons de régler la détente en fonction de la pression pneumatique (voir « 4.1 Ajuster la pression de l'air » à la page 37) :

Clics de réglage de la détente (à partir de la position entièrement ouverte)	F 535 ONE				F 535			
	Pression [bar]		Pression [psi]		Pression [bar]		Pression [psi]	
	de	à	de	à	de	à	de	à
10	2,1	2,2	30	32	1,7	1,8	25	26
11	2,2	2,4	32	35	1,8	2	26	29
12	2,4	2,6	35	38	2	2,2	29	32
13	2,6	3	38	44	2,2	2,6	32	38
14	3	3,4	44	49	2,6	3	38	44
15	3,4	4	49	58	3	3,6	44	52
16	4	4,6	58	67	3,6	4,2	52	61
17	4,6	5,3	67	77	4,2	4,9	61	71
18	5,3	6,1	77	88	4,9	5,7	71	83
19	6,1	6,9	88	100	5,7	6,5	83	94
20	6,9	7,9	100	115	6,5	7,5	94	109
21	7,9	8,9	115	129	7,5	8,5	109	123
22	8,9	10	129	145	8,5	9,6	123	139
23	10	12,2	145	177	9,6	11,8	139	171

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

5. TUNING

5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

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

La fourche suspendue est livrée avec une entretoise de volume montée. Deux autres entretoises de volume sont également fournies pour un ajustement plus fin.

Des informations plus détaillées de montage et démontage des entretoises de volume sont disponibles sur www.dtswiss.com.

-1 SETTING



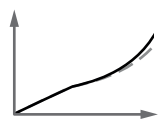
STOCK SETTING



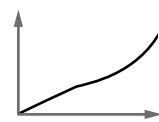
+1 SETTING



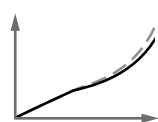
+2 SETTING



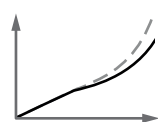
— STOCK SETTING
-- -1 SETTING



— STOCK SETTING



— STOCK SETTING
-- +1 SETTING



— STOCK SETTING
-- +2 SETTING

Le réglage « **-1 SETTING** » offre une courbe de suspension linéaire et confortable pour les cyclistes légers ou en quête de confort.

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

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

Le réglage « **+2 SETTING** » offre une courbe de suspension progressive pour les cyclistes aventuriers en quête de sensations fortes.

6. MANIPULATION

6.1 TRANSPORT

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

6.2 STOCKAGE (> 1 MOIS)

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

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

6.3 REMISE EN SERVICE APRÈS UNE LONGUE IMMOBILISATION

1. Retourner la fourche suspendue.
→ L'huile de lubrification circule de la partie inférieure de la fourche suspendue via les douilles et assure ainsi la lubrification.
2. Comprimer doucement la fourche suspendue à plusieurs reprises.
→ L'huile de lubrification se diffuse.
3. Contrôler et ajuster la pression dans l'élément de suspension (voir « 4.1 Ajuster la pression de l'air » à la page 37).
4. Actionner à plusieurs reprises les éléments de commande.
→ L'huile est diffusée sur les joints.
5. Contrôler toutes les fonctions de la fourche suspendue.
→ En cas de dysfonctionnement, contacter le centre de service DT Swiss.

7. MAINTENANCE ET ENTRETIEN

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

L'aluminium, en tant que matériau, se dégrade progressivement, de manière lente mais constante. Des contraintes statiques apparemment sans importance peuvent causer une dégradation voire une rupture d'un composant lorsque celui-ci est déjà dégradé. Afin d'anticiper les effets cette dégradation, nous vous recommandons de faire changer l'ensemble supérieur de la fourche suspendue tous les 3 ans par un Service Center DT Swiss en cas de très fortes sollicitations ou d'utilisation intensive répétée.

7.1 ÉLIMINATION ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

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

8. GARANTIE

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

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 amortyzatora. Zawiera informacje dotyczące montażu, użytkowania, konserwacji oraz pielęgnacji amortyzatora.

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

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

2. BEZPIECZEŃSTWO

2.1 INFORMACJE O BEZPIECZEŃSTWIE



OSTRZEŻENIE

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

- Przestrzeganie poniższych zapisów jest wymogiem koniecznym do bezwypadkowego użytkowania oraz bezawaryjnego działania produktu.
- Montaż oraz konserwacja amortyzatora wymagają podstawowej wiedzy z zakresu części rowerowych. W razie wątpliwości należy skontaktować się ze sprzedawcą.
- Amortyzator należy użytkować wyłącznie zgodnie z przeznaczeniem. W przeciwnym razie użytkownik przejmuje na siebie odpowiedzialność za powstałe szkody!
- Amortyzator musi być kompatybilny ze wszystkimi częściami roweru.
- Przed pierwszą jazdą należy sprawdzić widelec pod kątem prawidłowego działania.
 - Przy skręcie kierownicą korona widelca nie może stykać się z dolną rurą ramy!
 - Przy maksymalnym ugięciu widelca błotnik nie może stykać się z dolną rurą ramy!
 - Przy maksymalnym ugięciu widelca opony nie mogą stykać się z błotnikiem lub widelcem!
- Kontakt pomiędzy przewodem a rurą sterową może spowodować wytarcia, które mogą osłabić rurę sterową i doprowadzić do jej uszkodzenia. W przypadku przewodów znajdujących się w ramie, ostona lub przewody hamulcowe nie mogą dotykać rury sterowej.
- Kontakt przewodu z koroną widelca może powodować otarcia. Ewentualne miejsca styku należy okleić folią ochronną.
- Serwis oraz naprawę powinien wykonywać przeszkolony specjalista.
- Żaden z zastosowanych komponentów nie może posiadać ostrych krawędzi.
- Należy stosować wyłącznie oryginalne części zamienne i akcesoria marki DT Swiss.
- Niedozwolone są jakiegokolwiek modyfikacje lub zmiany w konstrukcji widelca.
- Jeśli zostaną zauważone jakiegokolwiek ślady uszkodzeń, nie wolno użytkować widelca. W razie wątpliwości należy skontaktować się ze sprzedawcą.

2.2 KOMPATYBILNOŚĆ

Nie wolno stosować kót z napędem w przedniej piaście.

Widelca nie należy stosować w rowerach z przyczepką rowerową.

2.3 UŻYTKOWANIE ZGODNE Z PRZEZNACZENIEM ORAZ MAKSYMALNA WAGA SYSTEMOWA

Zakres zastosowania komponentów marki DT Swiss jest podzielony na pięć kategorii – od jazdy na utwardzonych drogach po trasy downhill i freeride.

Produkty marki DT Swiss można używać wyłącznie w ramach danej kategorii (lub niższej).

W przeciwnym razie użytkownik przejmuje na siebie odpowiedzialność za powstałe szkody.

typ roweru	Maks. waga systemowa*	Zastosowanie (opis klasyfikacji poniżej)
E-Bike	150 kg	Kategoria 3
non-E-Bike	130 kg	Kategoria 4

* Maksymalna waga systemowa obejmuje wagę rowerzysty, roweru, akcesoria i ekwipunek.



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



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



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



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



Kategoria 5 obejmuje stosowanie komponentów DT Swiss w warunkach opisanych w kategorii 1, 2, 3 i 4, jak również jazdę użytkowników o bardzo dobrej technice w nierównym, i bardzo wymagającym terenie z dużymi skokami i prędkościami powyżej 40 cm z prędkością do 40 km/h. Komponenty DT Swiss z 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



OSTRZEŻENIE

Niebezpieczeństwo wypadku spowodowane uszkodzeniem przez części o ostrych krawędziach!

Montaż części o ostrych krawędziach może spowodować uszkodzenie widelca.

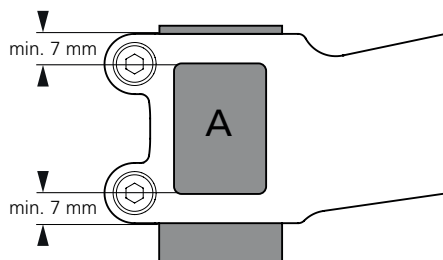
- Należy upewnić się, że żaden z elementów takich jakich piasta, oś thru axle lub inne komponenty nie mają ostrych krawędzi.

3.1 SKRACANIE RURY STEROWEJ

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

3.2 MOCOWANIE AMORTYZATORA W RAMIE

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



- Należy sprawdzić stożek łożyska pod kątem ewentualnych uszkodzeń oraz ostrych krawędzi. Jeśli zostały zauważone jakiegokolwiek uszkodzenia lub ostre krawędzie, stożka nie wolno używać.

- Zamontować gwiazdkę oraz stery wraz z pozostałymi częściami [3] zgodnie z informacjami podanymi przez producenta.

- Włożyć rurę sterową w główkę ramy.

- Natoczyć elementy sterów [3] na rurę sterową zgodnie z informacjami podanymi przez producenta.

- Natoczyć podkładki dystansowe [2] min. 5 mm i maks. 30 mm wysokości na rurę sterową [4].

- Natoczyć [1] mostek na rurę sterową.

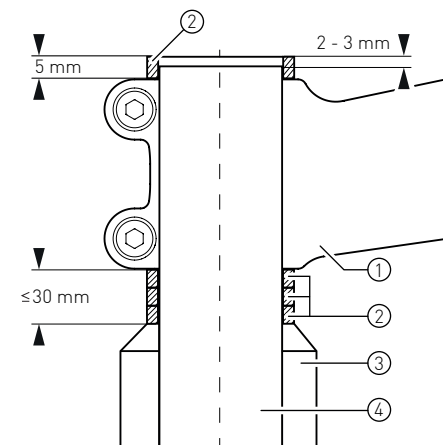
- Natoczyć na mostek [1] podkładki dystansowe [2] o wysokości montażu min. 5 mm.

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

- Wyregulować luzy sterów zgodnie z informacjami podanymi przez producenta.

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

- Należy dokładnie sprawdzić poprawność montażu widelca.



3.3 MONTAŻ KOŁA

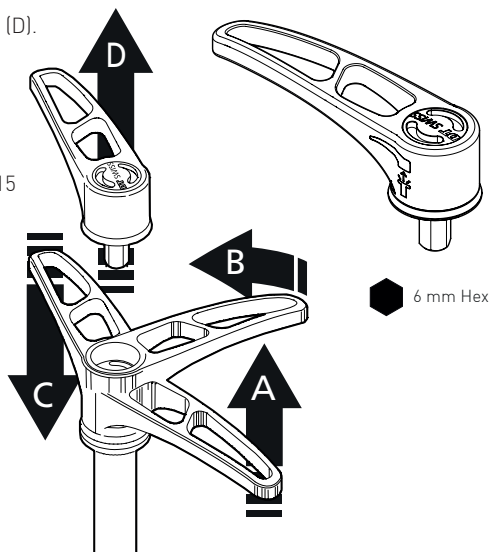
1. Wyczyścić oś thru axle (RWS) i lekko nasmarować. Gwint osi RWS oraz gwint w haku widelca nie mogą być nasmarowane.
2. Wyczyścić powierzchnie stykowe pomiędzy piastą a widelcem oraz sprawdzić je pod kątem występowania ostrych krawędzi. Jeśli zauważono ostre krawędzie nie wolno używać piasty.
3. Umieścić koto w haku widelca.
4. Wsunąć oś RWS przez mocowanie widelca i piastę.

MONTAŻ OSI RWS:

W razie potrzeby można zdjąć dźwignię osi RWS (D).

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

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



OTWIERANIE RWS

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

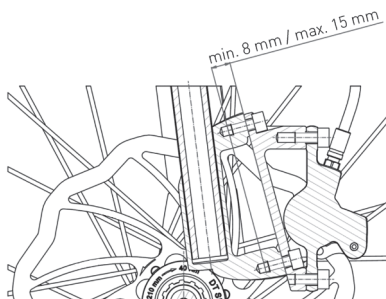
SPRAWDZANIE PRZED KAŻDĄ JAZDĄ

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

3.4 MONTAŻ HAMULCA

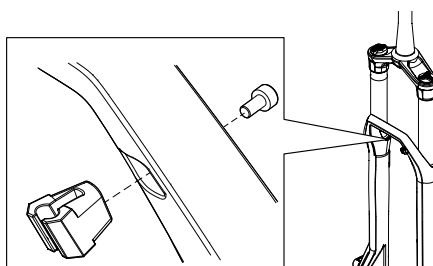
Widelec posiada mocowanie zacisku hamulca w systemie PM 7". Jeżeli na widelcu zostanie zamontowany zacisk bez adaptera, można użyć tarczy hamulcowej o średnicy 180 mm. Przy użyciu odpowiedniego adaptera maksymalna średnica tarczy hamulcowej to 203 mm. Nie należy używać tarcz hamulcowych o średnicy większej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

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



3.5 MONTAŻ UCHWYTU PRZEWODU HAMULCOWEGO

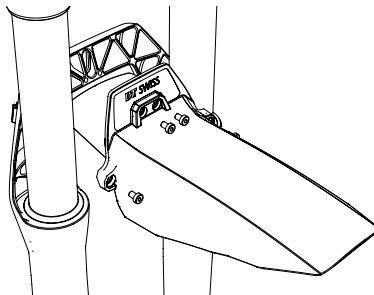
1. Wpiąć przewód hamulcowy w uchwyt przewodu hamulcowego.
2. Umieścić uchwyt przewodu hamulcowego z wpiętym przewodem hamulcowym w otwór montażowy w koronie widelca.
3. Wprowadzić śrubę od tyłu do korony widelca, wkręcić ją w uchwyt przewodu hamulcowego i dokręcić z siłą 1 Nm.
4. Należy upewnić się,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



3.6 MONTAŻ BŁOTNIKA

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

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



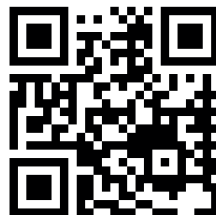
3.7 KONTROLA AMORTYZATORA

1. Sprawdzić, czy widelec i koto zostały zamontowane z wyeliminowaniem potencjalnego luzu.
2. Sprawdzić czy zamontowane koła swobodnie się obracają.
 - Napompować opony do osiągnięcia maksymalnego dozwolonego ciśnienia. Zalecane jest niższe niż maksymalne ciśnienie określone dla opony lub felgi.
 - Wypuścić powietrze z widelca.
 - Umieścić widelec w pozycji maksymalnego ugięcia.
 - Przy maksymalnym ugięciu widelca przestrzeń pomiędzy oponą a widelcem (lub błotnikiem) nie może być mniejsza niż 6 mm.
3. Ciśnienie powietrza w widelcu i oponie należy dostosować do własnych preferencji.
4. Sprawdzić płynność działania widelca poprzez kilkukrotne kręcenie widelcem w obie strony. Widelec oraz błotnik nie mogą kolidować z innymi częściami roweru ani wpyływać na ich działanie!
5. Sprawdzić prawidłowe działanie funkcji widelca.
6. W razie stwierdzenia nieprawidłowego działania amortyzatora należy skontaktować się ze sprzedawcą lub centrum serwisowym DT Swiss.

4. USTAWIENIA

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

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



4.1 USTAWIENIE CIŚNIENIA POWIETRZA

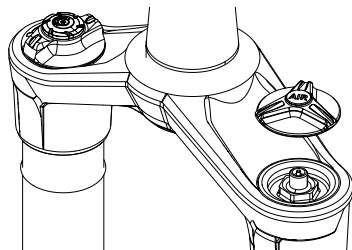
Poniżej rekomendowane wartości są jedynie wskazówką dla użytkownika. Ciśnienie powietrza powinno ustawić się zgodnie z osobistymi preferencjami.

F 535 ONE waga systemowa [kg]	Skok				
	120 mm [bar]	130 mm [bar]	140 mm [bar]	150 mm [bar]	160 mm [bar]
50	3,2	2,9	2,6	2,4	2,3
55	3,7	3,3	3	2,8	2,6
60	4,1	3,7	3,4	3,2	3
65	4,6	4,2	3,8	3,6	3,3
70	5	4,6	4,2	3,9	3,7
75	5,5	5	4,6	4,3	4
80	5,9	5,4	5	4,7	4,4
85	6,4	5,8	5,4	5	4,7
90	6,8	6,3	5,8	5,4	5,1
95	7,3	6,7	6,2	5,8	5,4
100	7,7	7,1	6,6	6,2	5,8
105	8,2	7,5	7	6,5	6,1
110	8,6	7,9	7,4	6,9	6,5
115	9,1	8,4	7,8	7,3	6,8
120	9,5	8,8	8,1	7,6	7,2
125	10	9,2	8,5	8	7,5
130	10,4	9,6	8,9	8,4	7,9
135	10,9	10	9,3	8,8	8,2
140	11,3	10,5	9,7	9,1	8,6
145	11,8	10,9	10,1	9,5	8,9
150	12,2	11,3	10,5	9,9	9,3
Maks. wartość ciśnienia powietrza:	13,6	12,8	12,1	11,3	10,6

F 535 waga systemowa [kg]	Skok				
	120 mm [bar]	130 mm [bar]	140 mm [bar]	150 mm [bar]	160 mm [bar]
50	2,8	2,5	2,2	2	1,9
55	3,3	2,9	2,6	2,4	2,2
60	3,7	3,3	3	2,8	2,6
65	4,2	3,8	3,4	3,2	2,9
70	4,6	4,2	3,8	3,5	3,3
75	5,1	4,6	4,2	3,9	3,6
80	5,5	5	4,6	4,3	4
85	6	5,4	5	4,6	4,3
90	6,4	5,9	5,4	5	4,7
95	6,9	6,3	5,8	5,4	5
100	7,3	6,7	6,2	5,8	5,4
105	7,8	7,1	6,6	6,1	5,7
110	8,2	7,5	7	6,5	6,1
115	8,7	8	7,4	6,9	6,4
120	9,1	8,4	7,7	7,2	6,8
125	9,6	8,8	8,1	7,6	7,1
130	10	9,2	8,5	8	7,5
135	10,5	9,6	8,9	8,4	7,8
140	10,9	10,1	9,3	8,7	8,2
145	11,4	10,5	9,7	9,1	8,5
150	11,8	10,9	10,1	9,5	8,9
Maks. wartość ciśnienia powietrza:	13,2	12,4	11,7	10,9	10,2

ZWIĘKSZENIE CIŚNIENIA POWIETRZA

1. Ustawić widelec w trybie „OPEN” (patrz 4.2 na stronie 53/4.3 na stronie 53).
2. Odkręcić nakrętkę wentyla.
3. Przykręcić pompkę do amortyzatora i napompować go do preferowanej wartości ciśnienia.
Należy przestrzegać wskazówek producenta pompki!
 - Dwukrotnie powoli ugiąć amortyzator z przykręconą pompką o ok. 10 mm i powrócić do pozycji wyjściowej.
 - Umożliwia to wyrównanie ciśnienia w pozytywnej i negatywnej komorze.
4. Wyrównanie obu komór powietrza następuje wtedy, gdy wyświetlana wartość ciśnienia na pompce nie zmienia się po ugięciu amortyzatora.
5. Powtarzać kroki 3 i 4 do momentu wyświetlenia na pompce preferowanego ciśnienia po ugięciu amortyzatora.
6. Odkręcić pompkę i przykręcić nakrętkę wentyla.



REDUKCJA CIŚNIENIA POWIETRZA

1. Ustaw widelec w trybie „OPEN” (zobacz 4.2 na stronie 53/4.3 na stronie 53).
2. Odkręcić nakrętkę wentyla.
3. Naciśnij **POWOLI** odpowiednim przedmiotem wkład wentyla lub przykręć pompkę i zmniejsz ciśnienie poprzez **POWOLNE** naciskanie zaworu spustowego na pompce.
4. Dwukrotnie powoli ugiąć amortyzator z przykręconą pompką o ok. 10 mm i powrócić do pozycji wyjściowej.
 - Umożliwia to wyrównanie ciśnienia w pozytywnej i negatywnej komorze.
 - Wyrównanie obu komór powietrza następuje wtedy, gdy wyświetlana wartość ciśnienia na pompce nie zmienia się po ugięciu amortyzatora.
5. Powtarzać kroki 3 i 4 do momentu wyświetlenia na pompce preferowanego ciśnienia po ugięciu amortyzatora.
6. Odkręcić pompkę i przykręcić nakrętkę wentyla.

4.2 USTAWIENIE TRYBU JAZDY [F 535 ONE]

Wybrany tryb jazdy definiuje prędkość kompresji widełca i może zostać ustawiony w trzech pozycjach za pomocą manetki na widełcu.

OPEN:

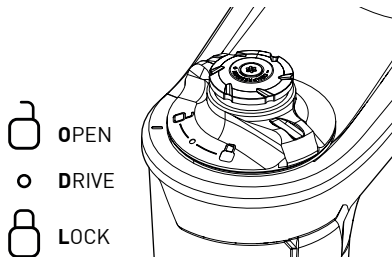
Tryb „OPEN” to najbardziej czułe ustawienie fabryczne. Widelec reaguje na małe nierówności na drodze.

DRIVE:

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

LOCK:

Przetączenie manetki na widełcu do pozycji „LOCK” blokuje przepływ oleju. W przypadku silnych uderzeń zawór bezpieczeństwa „blow-off” otwiera dopływ oleju i zapobiega uszkodzeniu widełca.



4.3 USTAWIENIE TRYBU JAZDY [F 535]

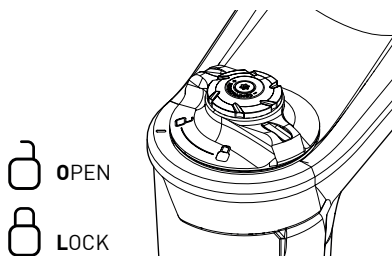
Wybrany tryb jazdy definiuje prędkość kompresji widełca i może zostać ustawiony w dwóch pozycjach przez manetkę na widełcu.

OPEN:

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

LOCK:

Ustawienie manetki na widełcu do pozycji „LOCK” blokuje przepływ oleju. W przypadku silnych uderzeń zawór bezpieczeństwa „blow-off” otwiera dopływ oleju i zapobiega uszkodzeniu widełca.



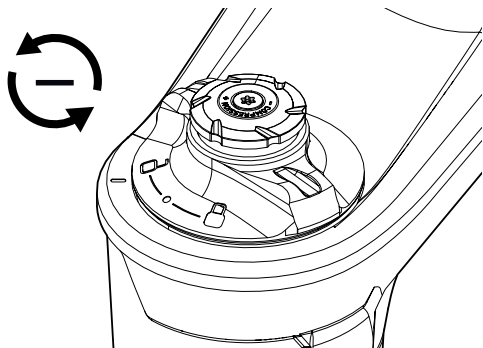
Obsługa widełca za pomocą manetki zdalnego sterowania oraz konserwacja elementów sterujących znajduje się w Instrukcjach Technicznych widełca na stronie www.dtswiss.com/pl.

4.4 USTAWIENIE TŁUMIENIA KOMPRESJI

W celu sprostania wymaganiom wszystkich rowerzystów można ustawić kompresję „low speed”.

W przypadku całkowitego otwarcia tłumienia kompresji (odwrotnie do ruchu wskazówek zegara) widelec jest bardzo czuły i zapewnia komfort podczas jazdy.

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



4.5 USTAWIENIE TŁUMIENIA ODBICIA

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

- Przekręcając pokrętko zgodnie z ruchem wskazówek zegara zwiększamy tłumienie powrotu (= mniejsza prędkość odbicia).
- Przekręcając regulator przeciwnie do ruchu wskazówek zegara można zmniejszyć tłumienie odbicia (= wyższa prędkość odbicia).

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

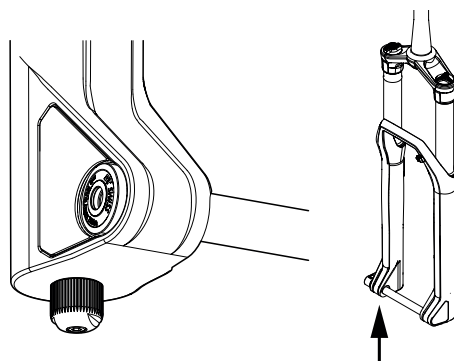
Jeżeli tłumienie powrotu jest zbyt wysokie, przednie koto nie nadąża przyjmować kolejnych nierówności, co powoduje twardnienie zawieszenia.

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

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

Liczba kliknięć (dla całkowitej otwartości odbicia)	F 535 ONE				F 535			
	Ciśnienie [bar]		Ciśnienie [psi]		Ciśnienie [bar]		Ciśnienie [psi]	
	od	do	od	do	od	do	od	do
10	2,1	2,2	30	32	1,7	1,8	25	26
11	2,2	2,4	32	35	1,8	2	26	29
12	2,4	2,6	35	38	2	2,2	29	32
13	2,6	3	38	44	2,2	2,6	32	38
14	3	3,4	44	49	2,6	3	38	44
15	3,4	4	49	58	3	3,6	44	52
16	4	4,6	58	67	3,6	4,2	52	61
17	4,6	5,3	67	77	4,2	4,9	61	71
18	5,3	6,1	77	88	4,9	5,7	71	83
19	6,1	6,9	88	100	5,7	6,5	83	94
20	6,9	7,9	100	115	6,5	7,5	94	109
21	7,9	8,9	115	129	7,5	8,5	109	123
22	8,9	10	129	145	8,5	9,6	123	139
23	10	12,2	145	177	9,6	11,8	139	171

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



5. TUNING

5.1 SYSTEM APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

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

Widelec jest dostarczany z zamontowanym reduktorem. W zestawie znajdują się dwa dodatkowe reduktory umożliwiające indywidualne dopasowanie.

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

-1 SETTING



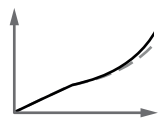
STOCK SETTING



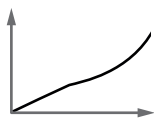
+1 SETTING



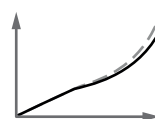
+2 SETTING



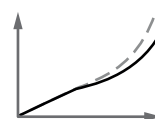
— STOCK SETTING
-- -1 SETTING



— STOCK SETTING



— STOCK SETTING
-- +1 SETTING



— STOCK SETTING
-- +2 SETTING

Ustawienie „**-1 SETTING**” zapewnia liniową i wygodną krzywą zawieszenia lżejszym rowerzystom lub osobom poszukującym większego komfortu.

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

Ustawienie „**+1 SETTING**” zapewnia bardziej progresywną krzywą zawieszenia, jest przeznaczone dla osób o sportowych preferencjach, poszukujących bezpośredniej dynamiki jazdy.

Ustawienie „**+2 SETTING**” zapewnia progresywną krzywą zawieszenia i jest przeznaczone dla rowerzystów o agresywnym stylu jazdy, poszukujących bardzo bezpośredniej dynamiki jazdy.

6. UŻYTKOWANIE

6.1 TRANSPORT

Staranny sposób transportu zapobiega uszkodzeniu widełca. W szczególności przed uszkodzeniami należy chronić golenie widełca.

6.2 PRZECHOWYWANIE (>1 MIESIĄC)

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

- Zmniejszyć ciśnienie powietrza.
- Wyczyścić widelec i elementy sterowania.

6.3 PRZYGOTOWANIE DO PONOWNEGO UŻYCIA

1. Odwróć widelec do góry nogami.
→ Olej sływa z dolnej części widełek przez tuleje ślizgowe powodując ich smarowanie.
2. Kilkakrotnie delikatnie ścisnąć widelec.
→ Umożliwi to rozprowadzenie oleju.
3. Sprawdzić i w razie potrzeby dopasować ciśnienie powietrza w komorze (patrz „4.1 Ustawienie ciśnienia powietrza” na stronie 51).
4. Kilkakrotnie wcisnąć elementy sterowania.
→ Olej zostanie rozprowadzony po uszczelniaczach.
5. Sprawdzić działanie wszystkich funkcji widełca.
→ W razie nieprawidłowego działania prosimy o kontakt z centrum serwisowym DT Swiss.

7. KONSERWACJA I PIELEGNACJA

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

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

7.1 UTYLIZACJA I OCHRONA ŚRODOWISKA

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

8. GWARANCJA

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

DT SWISS AG

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

DT SWISS, INC.

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

DT SWISS (FRANCE) S.A.S.

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

DT SWISS ASIA LTD.

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

DT SWISS DEUTSCHLAND GmbH

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

DT SWISS POLSKA Sp. z o.o.

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

Subject to technical alterations, errors and misprints excepted.

All rights reserved.

© by DT SWISS AG

www.dtswiss.com

FXD10000004857S



7613052562872