

F 535 ONE

Bedienungsanleitung

User Manual

Mode d'emploi

DE: BEDIENUNGSANLEITUNG1

EN: USER MANUAL16

FR: MODE D'EMPLOI30

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

1 ALLGEMEINES

Dieses Handbuch richtet sich an den Anwender der Federgabel. Es beinhaltet Montage, Handhabung, Wartung und Pflege der Federgabel sowie die Garantiebestimmungen.

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

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

2 SICHERHEIT

2.1 ALLGEMEINE SICHERHEIT



GEFAHR

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

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

2.2 KOMPATIBILITÄT

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

Es dürfen keine Vorderräder mit Nabenmotor verwendet werden.

2.3 BESTIMMUNGSGEMÄSSE VERWENDUNG UND MAXIMALES SYSTEMGEWICHT

Der Einsatzbereich der DT Swiss Federgabeln ist in fünf Kategorien aufgeteilt - von Fahrten auf geteerten Strassen bis zum Einsatz im Downhill- oder Freeride-Bereich. Die Federgabel muss gemäss nachfolgendem bestimmungsgemässen Gebrauch verwendet werden. Anderenfalls übernimmt der Anwender die Verantwortung.

Laufradgrösse	Federweg	max. Systemgewicht*	Einsatzgebiet (Fahrradtyp und ASTM Kategorie)
27,5"	130 - 150 mm	150 kg	ASTM Kategorie 3 (Beschreibung der Kategorie, siehe unten)
29"	130, 140 mm		
29"	150 mm	130 kg	E-Bike und MTB
27,5"	130 - 160 mm	130 kg	ASTM Kategorie 4 (Beschreibung der Kategorie, siehe unten)
29"			MTB (kein E-Bike)

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



Kategorie 1: Einsatz auf geteerten Strassen

Kategorie 1 steht für den Einsatz von Fahrrädern und dessen Komponenten auf geteerten Strassen. Die Räder bleiben stets in Kontakt mit der Strasse.



Kategorie 2: Einsatz auf und abseits der Strasse und Stufen bis zu 15 cm

Kategorie 2 steht für den Einsatz von Fahrrädern und dessen Komponenten unter den Bedingungen von Kategorie 1, sowie auf ungeteerte Strassen, Schotter-wegen und moderaten Trails. Die Räder können den Kontakt zum Untergrund verlieren. Stufen können eine maximale Höhe von 15 cm erreichen.



Kategorie 3: Einsatz in grobem Gelände und Sprünge bis zu 61 cm

Kategorie 3 steht für den Einsatz von Fahrrädern und dessen Komponenten unter den Bedingungen von Kategorie 1 und 2, sowie auf groben Trails, groben und ungeteerten Strassen, groben und unbefestigtem Gelände, welches gehobene Fahrtechnik erfordert. Sprünge und Stufen erreichen eine maximale Höhe von 61 cm.



Kategorie 4: Einsatz in grobem Gelände und Sprünge bis zu 122 cm

Kategorie 4 steht für den Einsatz von Fahrrädern und dessen Komponenten unter den Bedingungen von Kategorie 1, 2 und 3, sowie Abfahrts-geschwindigkeiten auf groben Trails von bis zu 40 km/h. Sprünge erreichen eine maximale Höhe von 122 cm.



Kategorie 5: Extremer Einsatzbereich (Downhill, Freeride)

Kategorie 5 steht für den Einsatz von Fahrrädern und dessen Komponenten unter den Bedingungen von Kategorie 1, 2, 3 und 4, sowie extreme Sprünge und Geschwindigkeiten auf groben Trails über 40 km/h.

3 MONTAGE



GEFAHR

Unfallgefahr durch Beschädigungen durch Anbauteile mit scharfen Kanten!

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

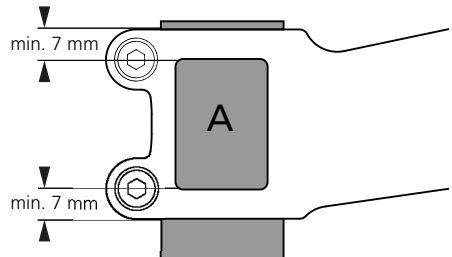
- Sicherstellen, dass keines der Anbauteile wie Nabe, Steckachse etc. scharfe Kanten aufweist.

3.1 SCHAFTROHR KÜRZEN

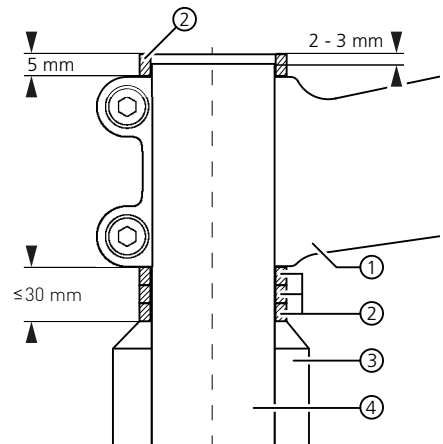
1. Schaftrohr in eine Sägeföhrung einspannen und mit einer Handsäge kürzen.
2. Schnittkanten des Schaftrohrs innen und aussen vorsichtig mit Schleifpapier entgraten.

3.2 FEDERGABEL IN DEN RAHMEN EINBAUEN

1. Vorbau, Teile des Steuersatzes und Federgabel reinigen.
2. Vorbau prüfen:
 - Die Bundhöhe bei unterbrochener Klemmfläche (A) des Vorbaus muss min. 7 mm betragen.
 - Die Klemmhöhe des Vorbaus darf max. 45 mm betragen.
 - Der Vorbau darf keine scharfen Kanten aufweisen.



3. Lagerkonus auf Beschädigungen und scharfe Kanten prüfen. Sind Beschädigungen oder scharfe Kanten vorhanden, darf der Konus nicht verwendet werden.
4. Steuersatzkralle sowie Steuersatz und dessen Komponenten (3) gemäss Herstellerangaben montieren.
5. Gabelschaft durch das Steuerrohr stecken.
6. Teile des Steuersatzes (3) gemäss Herstellerangaben auf den Gabelschaft aufstecken.
7. Spacer (2) mit min. 5 mm und max. 30 mm Bauhöhe auf den Gabelschaft (4) aufstecken.
8. Vorbau (1) auf den Gabelschaft aufstecken.
9. Spacer (2) mit min. 5 mm Bauhöhe auf dem Vorbau (1) anbringen.



10. Sicherstellen, dass der Spacer 2 bis 3 mm über den Gabelschaft hinausragt.
11. Spiel des Steuersatzes gemäss Herstellerangaben einstellen.
12. Vorbau-Befestigungsschrauben mit dem vom Hersteller angegebenen Anzugsdrehmoment anziehen.
13. Prüfen, ob die Federgabel ordnungsgemäss montiert ist.

3.3 LAUFRAD EINBAUEN

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

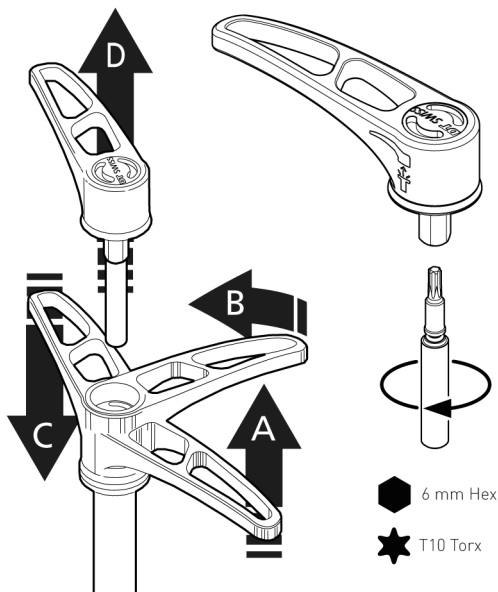
RWS montieren:

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

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

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

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



6 mm Hex
T10 Torx

RWS öffnen:

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

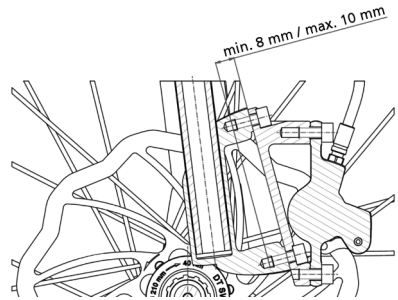
Kontrolle vor jeder Fahrt

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

3.4 MONTAGE DER BREMSE

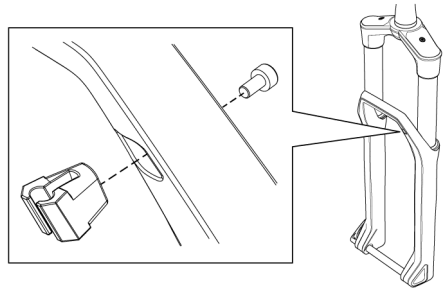
Die Federgabel verfügt über eine PM 7" Bremssattelaufnahme. Wird der Bremssattel ohne Adapter an die Federgabel montiert, kann eine Bremsscheibe mit $\varnothing 180$ mm verwendet werden. Mit einem entsprechenden Adapter darf maximal eine Bremsscheibe mit $\varnothing 203$ mm verwendet werden. Bremsscheiben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

1. Sicherstellen, dass die Gewindelänge der Befestigungsschrauben des Bremssattels bzw. Bremsadapters min. 8 mm und max. 10 mm beträgt (siehe nebenstehende Abbildung).
2. Bremse gemäss Herstellerangaben montieren und einstellen.
3. Freigängigkeit aller Komponenten prüfen.



3.5 MONTAGE DES BREMSLEITUNGSHALTERS

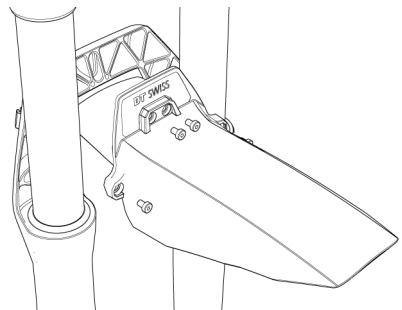
1. Bremsleitungshalter auf die Bremsleitung aufklicken.
2. Bremsleitungshalter mit eingeklickter Bremsleitung in das Montageloch an der Gabelbrücke einstecken.
3. Schraube von hinten durch die Gabelbrücke stecken, in den Bremsleitungshalter einschrauben und mit einem Drehmoment von 1 Nm anziehen.
4.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



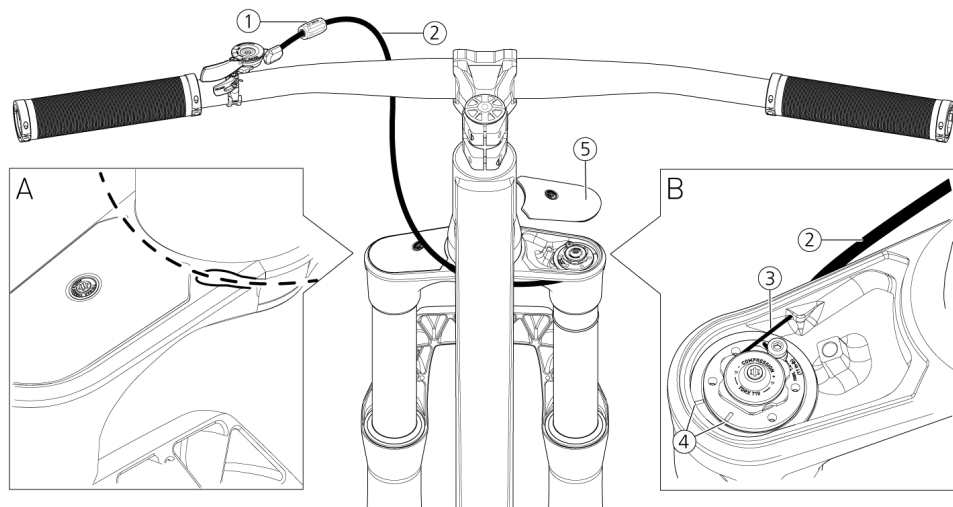
3.6 MONTAGE DES SCHUTZBLECHS

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

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



3.7 REMOTE-KABELZUG ANBRINGEN



1. Abdeckung auf der Dämpfungsseite (5) mit dem Setup-Tool (Torx T10) im Hebel des RWS abschrauben.
2. Zughülle (2) und Kabelzug-Einsteller (1) anbringen.
 - Es dürfen ausschliesslich Zughüllen mit einem Aussendurchmesser von 4 mm verwendet werden.
 - Zughülle durch den Leitungshalter an der Rückseite der Gabelkrone fädeln (siehe A).
 - Vor und nach dem Kabelzug-Einsteller (1) muss mindestens ein kurzes Stück Zughülle vorhanden sein.
3. Remote Hebel in Position «OPEN» schalten und den Kabelzug durch die Zughülle (2) stecken.
4. Kabelzug um das Remote-Rad legen und mit Hilfe der Klemmschraube klemmen. Klemmschraube mit einem maximalen Drehmoment von 1,3 Nm anziehen.
 - Die Klemmschraube muss in einer der fünf Bohrungen positioniert werden, so dass der Kabelzug das Remote-Rad möglichst weit umschlingt.
 - Die drei Fahrmodi «OPEN», «DRIVE» und «LOCK» müssen ungehindert eingestellt werden können.
 - Das Ende des Kabelzugs darf nicht den einlaufenden Kabelzug (3) berühren.
 - Das Ende des Kabelzugs muss möglichst nah an der Klemmschraube abgeschnitten werden.
 - Es dürfen keine Endhülsen auf das Kabelende aufgepresst werden.
5. Kabelzug einstellen.
 - Über den Remote-Hebel in den «DRIVE» Modus wechseln.
 - Prüfen, ob die Markierungen (4) am Remote-Rad und an der Gabelkrone übereinstimmen. Kabelzug bei Bedarf über den Kabelzug-Einsteller justieren bis beide Markierungen übereinstimmen.
6. Abdeckung auf der Dämpfungsseite (5) anbringen und Befestigungsschraube mit dem Setup-Tool (Torx T10) im Hebel des RWS handfest (max. 0,2 Nm) anziehen.

3.8 PRÜFEN DER FEDERGABEL

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

4 SETUP

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

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



4.1 LUFTDRUCK ANPASSEN

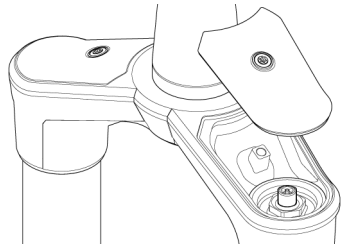
Die hier angegebenen Werte sind die Empfehlungen von DT Swiss. Der Luftdruck kann bei speziellen Vorlieben geringfügig angepasst werden.

Fahrergewicht [Fahrer mit Ausrüstung] [kg / lbs]	Federweg			
	130 mm [bar/psi]	140 mm [bar/psi]	150 mm [bar/psi]	160 mm [bar/psi]
40 / 88	3,3 / 47	3,0 / 43	2,8 / 40	2,6 / 37
45 / 99	3,7 / 54	3,4 / 49	3,2 / 46	3,0 / 43
50 / 110	4,2 / 61	3,8 / 56	3,6 / 52	3,3 / 49
55 / 121	4,7 / 67	4,3 / 62	4,0 / 58	3,7 / 54
60 / 132	5,1 / 74	4,7 / 68	4,4 / 64	4,1 / 60
65 / 143	5,6 / 81	5,1 / 74	4,8 / 70	4,5 / 65
70 / 154	6,0 / 87	5,6 / 81	5,2 / 76	4,9 / 71
75 / 165	6,5 / 94	6,0 / 87	5,6 / 81	5,3 / 76
80 / 176	6,9 / 101	6,4 / 93	6,0 / 87	5,6 / 82
85 / 187	7,4 / 107	6,8 / 99	6,4 / 93	6,0 / 87
90 / 198	7,9 / 114	7,3 / 106	6,8 / 99	6,4 / 93
95 / 210	8,3 / 121	7,7 / 112	7,2 / 105	6,8 / 99
100 / 220	8,8 / 127	8,1 / 118	7,6 / 111	7,2 / 104
105 / 232	9,2 / 134	8,6 / 124	8,0 / 116	7,6 / 110
110 / 245	9,7 / 141	9,0 / 130	8,4 / 122	7,9 / 115
max. Luftdruck:	12,8 / 186	12,1 / 175	11,3 / 164	10,6 / 153

Fahrergewicht [Fahrer mit Ausrüstung] [kg / lbs]	Federweg			
	130 mm [bar/psi]	140 mm [bar/psi]	150 mm [bar/psi]	160 mm [bar/psi]
40 / 88	4,2 / 61	3,8 / 56	3,6 / 52	3,3 / 49
45 / 99	4,7 / 67	4,3 / 62	4,0 / 58	3,7 / 54
50 / 110	5,1 / 74	4,7 / 68	4,4 / 64	4,1 / 60
55 / 121	5,6 / 81	5,1 / 74	4,8 / 70	4,5 / 65
60 / 132	6,0 / 87	5,6 / 81	5,2 / 76	4,9 / 71
65 / 143	6,5 / 94	6,0 / 87	5,6 / 81	5,3 / 76
70 / 154	6,9 / 101	6,4 / 93	6,0 / 87	5,6 / 82
75 / 165	7,4 / 107	6,8 / 99	6,4 / 93	6,0 / 87
80 / 176	7,9 / 114	7,3 / 106	6,8 / 99	6,4 / 93
85 / 187	8,3 / 121	7,7 / 112	7,2 / 105	6,8 / 99
90 / 198	8,8 / 127	8,1 / 118	7,6 / 111	7,2 / 104
95 / 210	9,2 / 134	8,6 / 124	8,0 / 116	7,6 / 110
100 / 220	9,7 / 141	9,0 / 130	8,4 / 122	7,9 / 115
105 / 232	10,2 / 147	9,4 / 137	8,8 / 128	8,3 / 121
110 / 245	10,6 / 154	9,9 / 143	9,2 / 134	8,7 / 126
max. Luftdruck:	12,8 / 186	12,1 / 175	11,3 / 164	10,6 / 153

Luftdruck erhöhen

1. Federgabel in den «OPEN»-Modus stellen (siehe "FAHRMODUS EINSTELLEN" auf Seite 12).
2. Abdeckung auf der Luftseite der Federgabel mit dem Setup-Tool (Torx T10) im Hebel des RWS abschrauben.
3. Ventilkappe abschrauben.
4. Dämpferpumpe aufschrauben und Federgabel auf den gewünschten Druck aufpumpen.
Hinweise des Pumpen-Herstellers beachten!
5. Federgabel mit aufgeschraubter Dämpferpumpe langsam zwei Mal um etwa 10 mm komprimieren und anschließend vollständig auseinanderziehen.
 - Dies ermöglicht einen Ausgleich der positiven und negativen Luftkammer.
 - Erst wenn sich der an der Dämpferpumpe angezeigte Druck nach dem Komprimieren nicht mehr ändert, sind beide Luftkammern ausgeglichen.
6. Schritt 4 und 5 wiederholen bis nach dem Komprimieren der gewünschte Druck an der Dämpferpumpe angezeigt wird.
7. Dämpferpumpe abschrauben und Ventilkappe auf das Ventil aufschrauben.
8. Abdeckung anbringen und Befestigungsschraube mit dem Setup-Tool (Torx T10) handfest (max. 0,2 Nm) anziehen.



Luftdruck reduzieren

1. Federgabel in den «OPEN»-Modus stellen (siehe "FAHRMODUS EINSTELLEN" auf Seite 12).
2. Abdeckung auf der Luftseite der Federgabel mit dem Setup-Tool (Torx T10) im Hebel des RWS abschrauben.
3. Ventilkappe abschrauben.
4. Ventileinsatz mit der Rückseite der Ventilkappe **LANGSAM** drücken.
oder
Dämpferpumpe aufschrauben und Luftdruck **LANGSAM** durch Drücken des Ablass-Ventils an der Dämpferpumpe reduzieren.
5. Federgabel mit aufgeschraubter Dämpferpumpe langsam zwei Mal um etwa 10 mm komprimieren und anschließend vollständig auseinanderziehen.
 - Dies ermöglicht einen Ausgleich der positiven und negativen Luftkammer.
 - Erst wenn sich der an der Dämpferpumpe angezeigte Druck nach dem Komprimieren nicht mehr ändert, sind beide Luftkammern ausgeglichen.
6. Schritt 4 und 5 wiederholen bis nach dem Komprimieren der gewünschte Druck an der Dämpferpumpe angezeigt wird.
7. Dämpferpumpe abschrauben und Ventilkappe auf das Ventil aufschrauben.
8. Abdeckung anbringen und Befestigungsschraube mit dem Setup-Tool (Torx T10) handfest (max. 0,2 Nm) anziehen.

4.2 FAHRMODUS EINSTELLEN

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

OPEN:

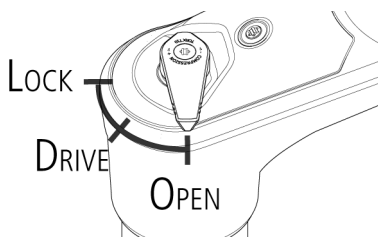
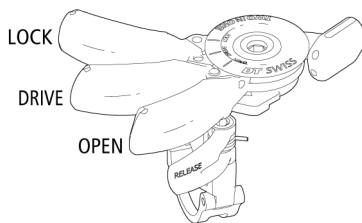
Im Modus «OPEN» befindet sich der Fahrmodus in der sensibelsten, von Werk abgestimmten Einstellung. Die Federgabel reagiert feinfühlig auf kleine Unebenheiten des Geländes.

DRIVE:

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

LOCK:

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

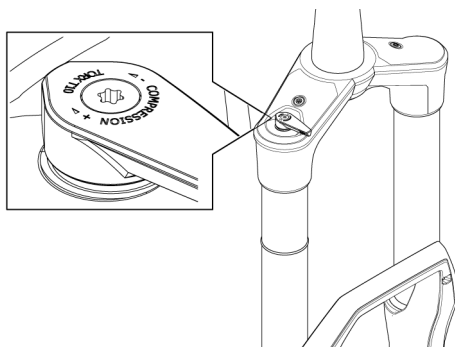


4.3 DRUCKSTUFE EINSTELLEN

Um den Anforderungen aller Fahrer gerecht zu werden, ist die Low-Speed Druckstufe im Modus «OPEN» mit dem Setup-Tool (Torx T10) einstellbar:

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

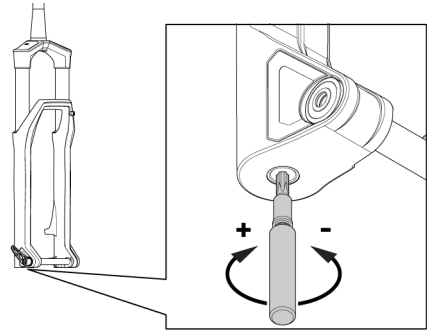
Um das volle Potential der Federgabel zu nutzen, empfehlen wir, die Federgabel unabhängig vom Fahrergewicht und Fahrrad mit vollständig geöffneter Druckstufe zu fahren. Wenn ein weniger sensibles Ansprechverhalten gewünscht wird, kann die Druckstufe schrittweise erhöht werden.



4.4 ZUGSTUFE EINSTELLEN

Die Zugstufe regelt die Ausfederungsgeschwindigkeit der Federgabel und kann durch Drehen des Zugstufen-Verstellers eingestellt werden. Zum Drehen des Zugstufen-Verstellers kann das in den Hebel des RWS integrierte Setup-Tool (Torx T10) verwendet werden.

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



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

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

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

Wir empfehlen eine Zugstufeneinstellung abhängig vom eingestellten Luftdruck (siehe "LUFTDRUCK ANPASSEN" auf Seite 10):

Druck [bar / psi]	Zugstufen-Klicks (von vollständig geöffnet)	Druck [bar / psi]	Zugstufen-Klicks (von vollständig geöffnet)
2 / 29	8	8 / 116	20
2,5 / 36	10	8,5 / 123	21
3 / 44	12	9 / 131	21
3,5 / 51	14	9,5 / 138	21
4 / 58	15	10 / 145	22
4,5 / 65	16	10,5 / 152	22
5 / 73	17	11 / 160	23
5,5 / 80	18	11,5 / 167	24
6 / 87	19	12 / 174	25
6,5 / 94	19	12,5 / 181	26
7 / 102	20	13 / 189	27
7,5 / 109	20		

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.

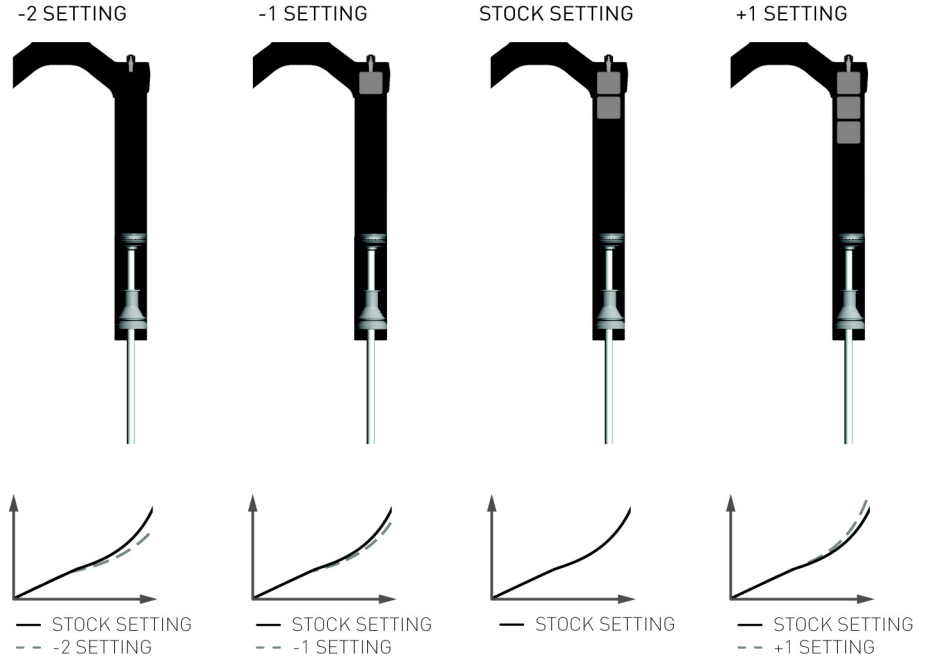
5 TUNING

5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

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

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

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



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

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

Die Einstellung «**stock setting**» bietet eine eher progressive Federungskurve für sportliche Fahrer auf der Suche nach direktem Fahrverhalten.

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

6 HANDHABUNG

6.1 TRANSPORT

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

6.2 LAGERUNG (>1 MONAT)

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

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

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 "LUFTDRUCK ANPASSEN" auf Seite 10).
4. Bedienelemente mehrmals betätigen.
→ Das Öl wird auf den Dichtungen verteilt.
5. Alle Funktionen der Federgabel prüfen.
→ Bei Fehlfunktion DT Swiss Service Center kontaktieren.

7 WARTUNG UND PFLEGE

7.1 WARTUNGSINTERVALLE

Tätigkeit	Intervall
Grosser Service durch ein DT Swiss Service Center.	Jährlich oder nach 200 Betriebsstunden
Kleiner Service (bei Bedarf durch ein DT Swiss Service Center) siehe Technisches Handbuch 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 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.

7.2 ENTSORGUNG UND UMWELTSCHUTZ

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

8 GARANTIE (EUROPA)

Neben der gesetzlichen Gewährleistung gewährt die DT Swiss AG mit Sitz in Biel/Schweiz ab Kaufdatum 24 Monate Garantie. DT Swiss AG haftet nicht für Schadensersatz, insbesondere nicht für indirekte Schäden, mittelbare Schäden und Folgeschäden.

Anderslautende oder erweiterte innerstaatliche Rechte des Käufers werden durch diese Garantie nicht berührt. Gerichtsstand und Erfüllungsort ist Biel/Schweiz. Es gilt schweizerisches Recht.

Wenden Sie sich bei Garantieanträgen an Ihren Händler oder an ein DT Swiss Service Center. Mängel, die durch die DT Swiss AG als Garantieanspruch anerkannt werden, werden durch ein DT Swiss Service Center repariert oder ersetzt.

Gewährleistungs- und Garantieansprüche können nur mit gültigem Kaufbeleg und nur durch den Erstkäufer geltend gemacht werden.

In folgenden Fällen besteht kein Anspruch auf Garantieleistungen:

- Normale Abnutzung oder Verschleiss durch den Gebrauch der Komponente
- Unsachgemässe Montage
- Unsachgemässe oder nicht ausgeführte Wartung
- Unsachgemäss ausgeführte Reparatur
- Verwendung nicht passender Produkte
- Modifikation der Komponente
- Unsachgemässer Gebrauch oder Missbrauch
- Gebrauch ausserhalb der bestimmungsgemässen Verwendung
- Unsorgfältige Behandlung
- Vermietung, kommerzieller Gebrauch oder Einsatz in Wettkämpfen
- Schäden durch Unfälle
- Liefer- und Transportschäden
- Änderung, Unkenntlichmachung oder Entfernung der Seriennummer

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

1 GENERAL INFORMATION

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

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

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

2 SAFETY

2.1 GENERAL SAFETY INFORMATION



DANGER

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

- Compliance with the following provisions is a prerequisite for accident-free use and faultless performance.
- Assembly and maintenance of the fork requires a basic knowledge of handling bicycle components. If in any doubt, consult your retailer.
- The fork must only be used in accordance with its intended use. Otherwise the user shall assume full responsibility.
- The fork must be compatible with all parts of the bicycle.
- Before the first ride the fork must be checked for free movement.
 - The fork crown must not touch the down tube when the handlebar is fully turned!
 - The remote cable must not be clamped between fork crown and frame when the handlebar is fully turned!
 - The fender must not touch the down tube when the fork is fully compressed!
 - The tyre must not touch the fender or fork when the fork is fully compressed!
- Maintenance and repair of the fork must only be carried out by a trained specialist.
- None of the add-on parts must have any sharp edges.
- Only use original DT Swiss accessories and spare parts.
- The fork must not be changed or modified.
- The fork must not be used if it is damaged or there are any signs of damage. If in any doubt, consult your retailer.

2.2 COMPATIBILITY

Do not use the fork on bicycles with bicycle trailers.

Do not use front wheels with a hub motor.

2.3 INTENDED USE AND MAXIMUM SYSTEM WEIGHT

The range of use of DT Swiss forks is divided into five categories – from riding on tarred roads to downhill and freeride riding. Only use the fork in the way it was intended, as described below. Otherwise the user shall assume full responsibility.

wheel size	fork travel	max. system weight*	intended use (type of bicycle and ASTM category)
27,5"	130 - 150 mm	150 kg	ASTM category 3 (description of the category, see below)
29"	130, 140 mm		
29"	150 mm	130 kg	E-Bike and MTB
27,5"	130 - 160 mm	130 kg	ASTM category 4 (description of the category, see below)
29"			MTB (no E-Bike)

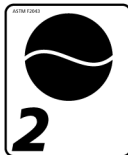
* maximum system weight = rider, bicycle, equipment and luggage.

Category 1: Riding on tarred roads



Category 1 is a set of conditions for the use of bicycles and their components on tarred roads where the wheels are in continuous contact with the road.

Category 2: On- and off-road riding and drops up to 15 cm



Category 2 is a set of conditions for the use of bicycles and their components under the conditions in Category 1 as well as untarred roads, gravel trails and trails with moderate grades. The wheels may not always be in contact with the ground. Drops are intended to be limited to 15 cm or less.

Category 3: Riding on rough terrain and jumps of up to 61 cm



Category 3 is a set of conditions for the use of bicycles and their components under the conditions in Categories 1 and 2 as well as rough trails, rough unpaved roads, and rough terrain and unimproved trails requiring advanced technical skills. Jumps and drops are intended to be limited to 61 cm or less.

Category 4: Riding on rough terrain and jumps of up to 122 cm



Category 4 is a set of conditions for the use of bicycles and their components under the conditions in Categories 1, 2 and 3 plus downhill speeds of up to 25 mph (40 km/h) on rough trails. Jumps are intended to be limited to 122 cm.

Category 5: Extreme riding (downhill, freeride)



Category 5 is a set of conditions for the use of bicycles and their components under the conditions in Categories 1, 2, 3 and 4 plus extreme jumps and speeds in excess of 25 mph (40 km/h) on rough trails.

3 ASSEMBLY



DANGER

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

Installing parts with sharp edges can damage the fork.

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

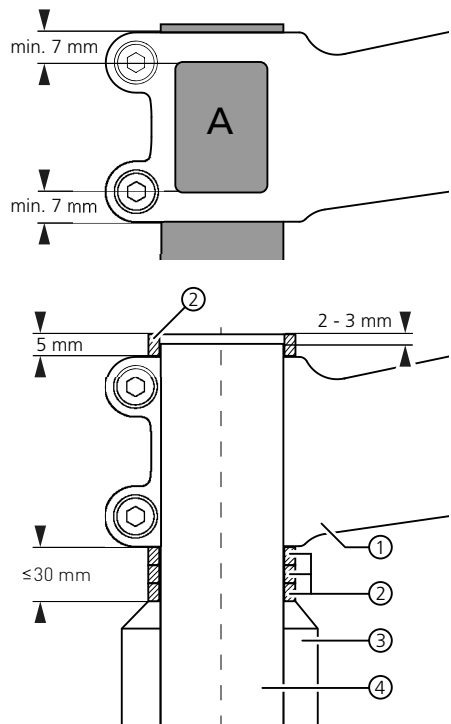
EN

3.1 SHORTENING THE STEERER

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

3.2 INSTALLING THE FORK IN THE FRAME

1. Clean the stem, parts of the headset and fork.
2. Check the stem:
 - The flange of the discontinuous clamp area of the stem (A) must be at least 7 mm high.
 - The clamp height of the stem must be a maximum of 45 mm.
 - The stem must not exhibit any sharp edges.
3. Check the bearing cone for damage and sharp edges. If damage or sharp edges are present, the cone must not be used.
4. Fit the headset claw and headset and their components (3) as per the manufacturer's instructions.
5. Push the fork shaft through the head tube of the frame.
6. Place the headset parts (3) on the fork shaft in accordance with the manufacturer's specifications.
7. Place the spacer (2) on the fork shaft (4) with a min. installation height of 5 mm and max. of 30 mm.
8. Push the stem (1) onto the fork shaft.
9. Attach the spacer (2) on the stem (1) with a min. installation height of 5 mm.
10. Ensure that the spacer projects 2 to 3 mm above the stem.
11. Set the play of the headset according to the manufacturer's specifications.
12. Tighten the fastening screws for the stem to the torque specified by the manufacturer.
13. Check to ensure the fork is installed correctly.



3.3 INSTALLING THE WHEEL

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

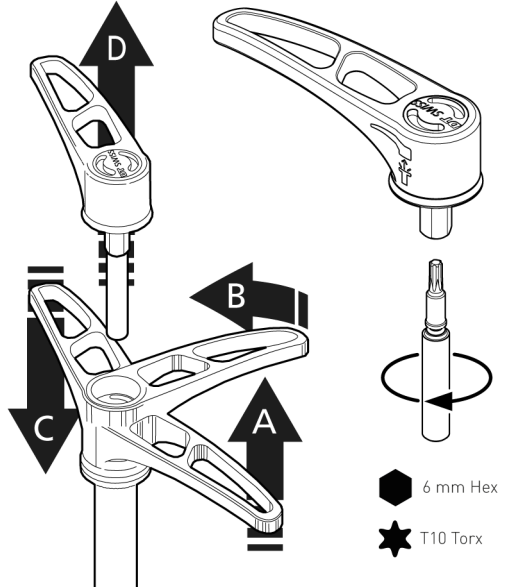
Fitting the RWS:

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

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

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

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



Opening the RWS:

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

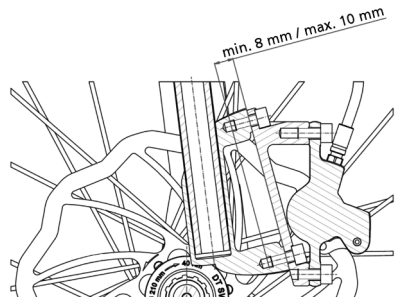
Checks before every ride

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

3.4 FITTING THE BRAKE

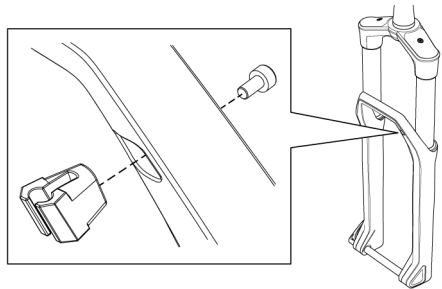
The fork has a PM 7" brake calliper mount. If the brake calliper is mounted on the fork without an adapter, a $\varnothing 180$ mm brake disc can be used. A brake disc up to $\varnothing 203$ mm can be used with a suitable adapter. Do not use brake discs with a diameter bigger than 203 mm!

1. Ensure that the thread lengths of the fastening screws on the brake calliper or brake adapter are at least 8 mm and no more than 10 mm (see figure).
2. Fit and adjust the brake according to the manufacturer's specifications.
3. Check that all components are moving freely.



3.5 FITTING THE BRAKE CABLE HOLDER

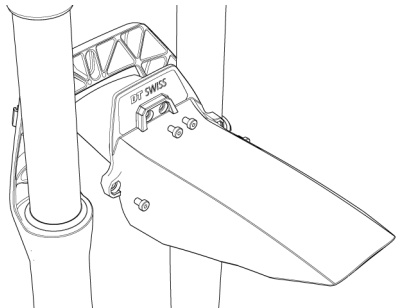
1. Click the brake cable into the brake cable holder.
2. Fit the brake cable holder with clicked in brake cable into the hole in the fork arch.
3. Push the screw through the fork arch and screw it into the cable holder. Tighten the screw with a torque of 1 Nm.
4. Ensure that the brake cable does not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



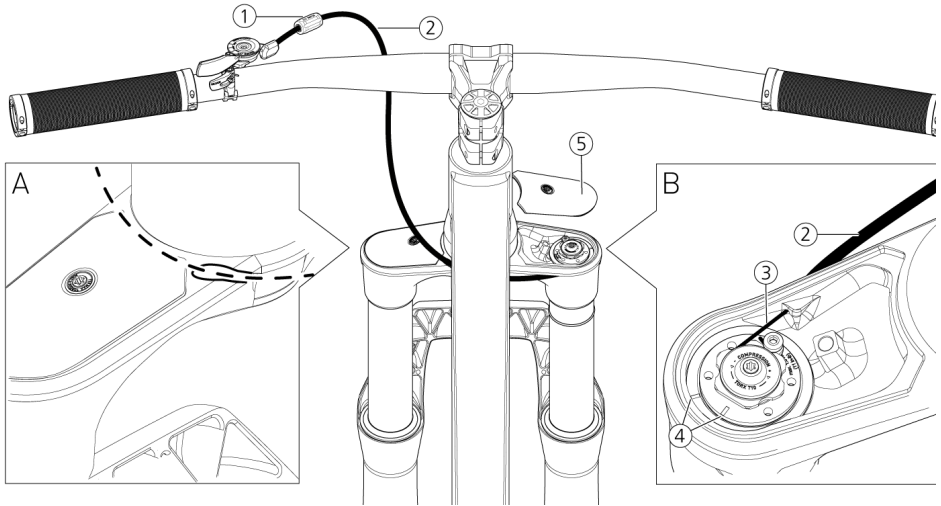
3.6 FITTING THE FENDER

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

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



3.7 FITTING THE REMOTE CABLE



1. Remove the cover [5] on the damping side using the setup tool (Torx T10) inside the lever of the RWS.
2. Put on the cable housing [2] and the cable adjuster [1].
 - Only cable housings with an outer diameter of 4 mm must be used.
 - Slide the cable housing through the cable holder on the backside of the fork crown [A].
 - Before and after the cable adjuster [1] there must be at least one short piece of cable housing.
3. Switch the remote lever to position "OPEN" and insert the cable through the cable housing [2].
4. Place the cable around the remote wheel and clamp it with the clamping screw. Tighten the clamping screw with a maximum torque of 1.3 Nm.
 - The clamping screw must be positioned in one of the five holes so that the cable wraps around the remote wheel as far as possible.
 - The three driving modes "OPEN", "DRIVE" and "LOCK" must be freely adjustable.
 - The end of the cable must not touch the incoming cable [3].
 - The end of the cable must be cut as close as possible to the clamping screw.
 - Do not use a cable end cap.
5. Adjust the cable.
 - Switch to "DRIVE" mode using the remote lever.
 - Check that the markings [4] on the remote wheel and the fork crown match.
If necessary, adjust the cable tension via the cable tension adjuster until both markings match.
6. Fit the cover on the damping side [5] and tighten the screw until it is hand-tight (max. 0.2 Nm) using the setup tool (Torx T10).

3.8 CHECKING THE FORK

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

4 SETUP

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

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



4.1 ADJUSTING THE AIR PRESSURE

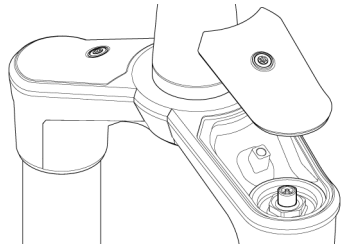
The values recommended here are merely a guideline. The air pressure should be adjusted in accordance with the rider's personal preferences and via the correct SAG.

Rider weight (rider with equipment) [kg / lbs]	Fork travel			
	130 mm [bar / psi]	140 mm [bar / psi]	150 mm [bar / psi]	160 mm [bar / psi]
40 / 88	3.3 / 47	3.0 / 43	2.8 / 40	2.6 / 37
45 / 99	3.7 / 54	3.4 / 49	3.2 / 46	3.0 / 43
50 / 110	4.2 / 61	3.8 / 56	3.6 / 52	3.3 / 49
55 / 121	4.7 / 67	4.3 / 62	4.0 / 58	3.7 / 54
60 / 132	5.1 / 74	4.7 / 68	4.4 / 64	4.1 / 60
65 / 143	5.6 / 81	5.1 / 74	4.8 / 70	4.5 / 65
70 / 154	6.0 / 87	5.6 / 81	5.2 / 76	4.9 / 71
75 / 165	6.5 / 94	6.0 / 87	5.6 / 81	5.3 / 76
80 / 176	6.9 / 101	6.4 / 93	6.0 / 87	5.6 / 82
85 / 187	7.4 / 107	6.8 / 99	6.4 / 93	6.0 / 87
90 / 198	7.9 / 114	7.3 / 106	6.8 / 99	6.4 / 93
95 / 210	8.3 / 121	7.7 / 112	7.2 / 105	6.8 / 99
100 / 220	8.8 / 127	8.1 / 118	7.6 / 111	7.2 / 104
105 / 232	9.2 / 134	8.6 / 124	8.0 / 116	7.6 / 110
110 / 245	9.7 / 141	9.0 / 130	8.4 / 122	7.9 / 115
max. air pressure:	12,8 / 186	12,1 / 175	11,3 / 164	10,6 / 153

Rider weight (rider with equipment) [kg / lbs]	Fork travel			
	130 mm [bar / psi]	140 mm [bar / psi]	150 mm [bar / psi]	160 mm [bar / psi]
40 / 88	4.2 / 61	3.8 / 56	3.6 / 52	3.3 / 49
45 / 99	4.7 / 67	4.3 / 62	4.0 / 58	3.7 / 54
50 / 110	5.1 / 74	4.7 / 68	4.4 / 64	4.1 / 60
55 / 121	5.6 / 81	5.1 / 74	4.8 / 70	4.5 / 65
60 / 132	6.0 / 87	5.6 / 81	5.2 / 76	4.9 / 71
65 / 143	6.5 / 94	6.0 / 87	5.6 / 81	5.3 / 76
70 / 154	6.9 / 101	6.4 / 93	6.0 / 87	5.6 / 82
75 / 165	7.4 / 107	6.8 / 99	6.4 / 93	6.0 / 87
80 / 176	7.9 / 114	7.3 / 106	6.8 / 99	6.4 / 93
85 / 187	8.3 / 121	7.7 / 112	7.2 / 105	6.8 / 99
90 / 198	8.8 / 127	8.1 / 118	7.6 / 111	7.2 / 104
95 / 210	9.2 / 134	8.6 / 124	8.0 / 116	7.6 / 110
100 / 220	9.7 / 141	9.0 / 130	8.4 / 122	7.9 / 115
105 / 232	10.2 / 147	9.4 / 137	8.8 / 128	8.3 / 121
110 / 245	10.6 / 154	9.9 / 143	9.2 / 134	8.7 / 126
max. air pressure:	12,8 / 186	12,1 / 175	11,3 / 164	10,6 / 153

Increasing the air pressure

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



Reducing the air pressure

1. Set the fork to "OPEN" mode (see "SETTING THE RIDING MODE" from page 26).
2. Unscrew the cover on the air side of the fork using the setup tool (Torx T10) supplied in the RWS lever.
3. Unscrew the dust cap.
4. **SLOWLY** press the valve insert with the back of the dust cap.
or
Screw on the shock pump and **SLOWLY** reduce the air pressure by pressing the release valve on the shock pump.
5. With the pump attached, slowly compress the fork twice by about 10 mm and then decompress fully.
 - This equalises the positive and negative air chambers.
 - Once the pressure displayed on the shock pump stops changing after compression, the two air chambers have equalised.
6. Repeat steps 4 and 5 until the desired pressure is displayed on the shock pump after compression.
7. Unscrew the shock pump and screw the dust cap onto the valve.
8. Fit the cover and tighten the screw until it is hand-tight (max. 0.2 Nm) using the setup tool (Torx T10).

4.2 SETTING THE RIDING MODE

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

OPEN:

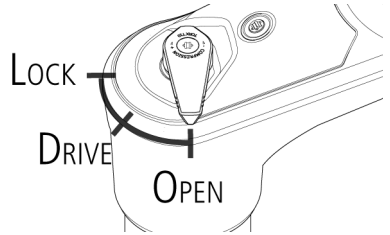
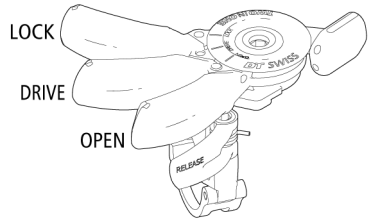
"OPEN" mode is the most sensitive, factory-set setting. The fork responds sensitively to small unevennesses in the terrain.

DRIVE:

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

LOCK:

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

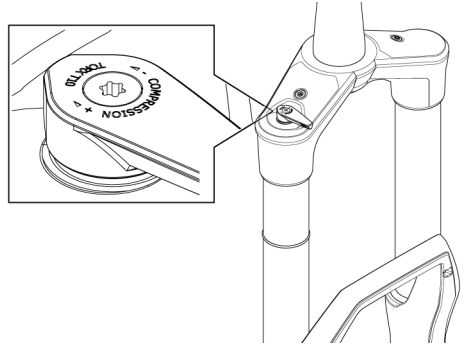


4.3 ADJUSTING THE COMPRESSION DAMPING

In order to meet the requirements of all riders, the low-speed compression can be set in "OPEN" mode with the setup tool (Torx T10).

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

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

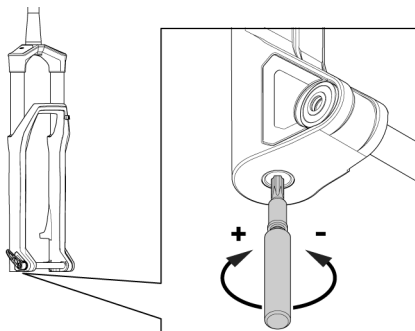


4.4 ADJUSTING THE REBOUND DAMPING

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

To turn the rebound adjuster use the set up tool (torx T10) integrated in the RWS lever.

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



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

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

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

We recommend that you set the rebound damping according to the pressure setting (see "ADJUSTING THE AIR PRESSURE" from page 24):

Pressure [bar / psi]	Rebound clicks (from fully open)	Pressure [bar / psi]	Rebound clicks (from fully open)
2 / 29	8	8 / 116	20
2.5 / 36	10	8.5 / 123	21
3 / 44	12	9 / 131	21
3.5 / 51	14	9.5 / 138	21
4 / 58	15	10 / 145	22
4.5 / 65	16	10.5 / 152	22
5 / 73	17	11 / 160	23
5.5 / 80	18	11.5 / 167	24
6 / 87	19	12 / 174	25
6.5 / 94	19	12.5 / 181	26
7 / 102	20	13 / 189	27
7.5 / 109	20		

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

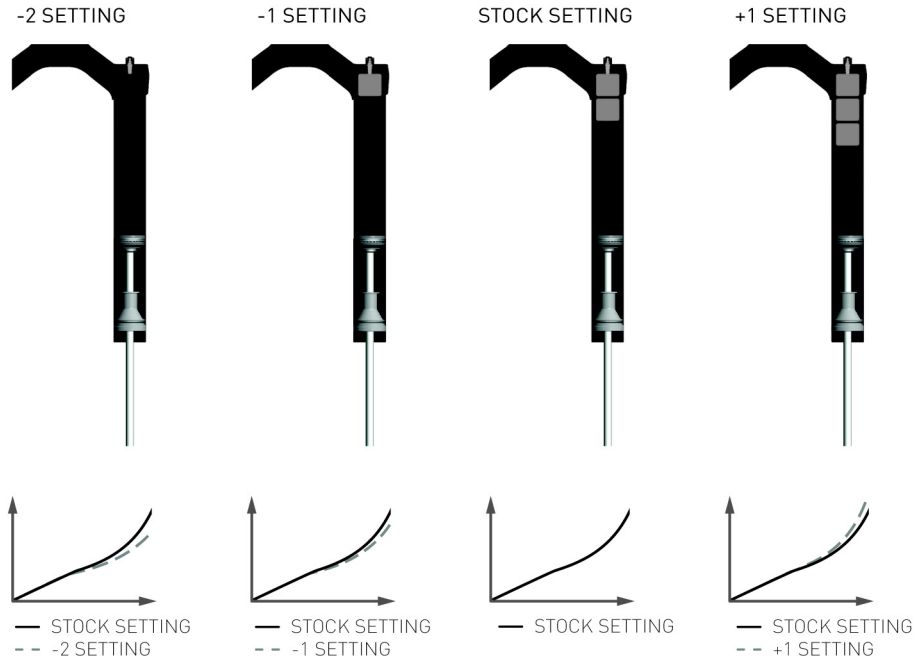
5 TUNING

5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

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

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

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



The «**-2 setting**» offers a linear and comfortable suspension curve for lighter riders or riders who prefer more comfort.

The «**-1 setting**» offers a slightly less comfortable and less linear suspension curve, recommended for the average rider who prefers more pleasant and soft riding behaviour.

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

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

6 HANDLING

6.1 TRANSPORT

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

6.2 STORAGE (> 1 MONTH)

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

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

6.3 RECOMMISSIONING AFTER STORAGE

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

7 MAINTENANCE AND CARE

7.1 MAINTENANCE INTERVALS

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

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

7.2 DISPOSAL AND ENVIRONMENTAL PROTECTION

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

8 WARRANTY (EUROPE)

In addition to the general warranty required by law, DT Swiss AG based in Biel/Switzerland provides a guarantee for 24 months from the date of purchase. DT Swiss AG accepts no liability for indirect damage caused by accidents and for consequential damage.

Any contradictory or extended national rights of the purchaser are unaffected by this warranty.

Place of performance and jurisdiction is Biel/Switzerland. Swiss law shall apply.

Submit any warranty claims to your retailer or a DT Swiss Service Center. Any defects recognised by DT Swiss AG as a warranty claim will be repaired or replaced by a DT Swiss Service Center.

Warranty and guarantee claims can be made only by the original purchaser with a valid sales receipt.

There shall be no claim under the guarantee for:

- Normal wear and tear caused by use of the components
- Incorrect assembly
- Incorrect or non-existent maintenance
- Incorrectly completed repairs
- Use of unsuitable products
- Modification of components
- Incorrect use or misuse
- Use other than its intended correct and proper use
- Carelessness
- Leasing, commercial use, or use in competitions
- Damage caused by accidents
- Delivery and transport damage
- Modification, defacing, or removal of the serial number

9 LIMITED EQUIPMENT WARRANTY USA

DT Swiss LTD makes every effort to assure that its product meets high quality and durability standards and warrants to the original retail consumer/purchaser of our product that each product is free from defects in materials and workmanship as follows:

2 YEAR LIMITED WARRANTY ON THIS DT SWISS PRODUCT. This warranty does not apply to defects due directly or indirectly to misuse, abuse, negligence or accidents, repairs or alterations outside our facilities or to a lack of maintenance.

DT SWISS LTD LIMITS ALL IMPLIED WARRANTIES TO THE PERIOD OF TWO YEARS FROM THE DATE OF INITIAL PURCHASE AT RETAIL. EXCEPT AS STATED HEREIN, ANY IMPLIED WARRANTIES OF MERCHANTABILITY AND FITNESS ARE EXCLUDED. SOME STATES MAY NOT ALLOW LIMITATIONS ON HOW LONG THE IMPLIED WARRANTY LASTS, SO THE ABOVE LIMITATION MAY NOT APPLY TO YOU. DT SWISS LTD SHALL IN NO EVENT BE LIABLE FOR DEATH, INJURIES TO PEOPLE OR PROPERTY OR FOR INCIDENTAL, CONTINGENT, SPECIAL OR CONSEQUENTIAL DAMAGES ARISING FROM THE USE OF OUR PRODUCTS. SOME STATES MAY NOT ALLOW THE EXCLUSION OR LIMITATION OF INCIDENTAL OR CONSEQUENTIAL DAMAGES, SO THE ABOVE LIMITATION OR EXCLUSION MAY NOT APPLY TO YOU.

To take advantage of this warranty, the product or part must be returned for examination, postage prepaid, to the dealer where you bought the product or to a DT Swiss Service Center. Proof of purchase date and an explanation of the complaint must accompany the product. If our inspection discloses a defect, DT Swiss will either repair or replace the product or refund the purchase price, if we cannot readily and quickly provide a repair or replacement. DT Swiss will return repaired product or replacement at DT Swiss expense, but if it is determined there is no defect, or that the defect resulted from causes not within the scope of this warranty, then the user must bear the cost of shipping. This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state. Legal venue and place of performance is Biel (Switzerland). Swiss law shall apply. Subject to technical changes. Please keep the user manual and warranty for future use.

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

1 GÉNÉRALITÉS

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

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

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

2 SÉCURITÉ

2.1 SÉCURITÉ D'ORDRE GÉNÉRAL



DANGER

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

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

2.2 COMPATIBILITÉ

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

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

2.3 UTILISATION PRÉCONISÉE ET POIDS TOTAL MAXIMAL

La gamme d'utilisation des fourches suspendues DT Swiss se répartit en cinq catégories – pour une utilisation sur les routes asphaltées jusqu'à l'utilisation sur les VTT de descente ou de freeride. La fourche suspendue doit être utilisée pour l'usage préconisé ci-dessous. Dans le cas contraire, cette utilisation se fera aux seuls risques et périls de l'utilisateur.

Diamètre de la roue	Débattement	Poids maximal du système*	Domaine d'utilisation (Type de vélo et Catégorie ASTM)
27,5"	130 - 150 mm	150 kg	ASTM Catégorie 3 (Description de la catégorie, voir ci-dessous)
29"	130, 140 mm		
29"	150 mm	130 kg	VTT et VAE
27,5"	130 - 160 mm	130 kg	ASTM Catégorie 4 (Description de la catégorie, voir ci-dessous) VTT (pas de VAE)
29"			

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



Catégorie 1 : Utilisation sur les routes asphaltées

La catégorie 1 concerne l'utilisation des vélos et de leurs composants sur des routes asphaltées. Les roues restent en contact avec la chaussée.



Catégorie 2 : Utilisation sur route ou en tout-terrain avec des marches n'excédant pas 15 cm

La catégorie 2 concerne l'utilisation des vélos et de leurs composants dans les mêmes conditions que pour la catégorie 1 ainsi que sur les chaussées non asphaltées, les chemins caillouteux ou de difficulté moyenne. Les roues peuvent perdre le contact avec le sol. Les marches ne doivent pas excéder une hauteur de 15 cm.



Catégorie 3 : Utilisation en terrain accidenté avec des sauts n'excédant pas 61 cm

La catégorie 3 concerne l'utilisation des vélos et de leurs composants dans les mêmes conditions que pour les catégories 1 et 2 ainsi que sur les chemins accidentés, les chaussées accidentées et non asphaltées, en terrain accidenté ou non stabilisé, réclamant une excellente technique de pilotage.

Les sauts et les marches ne doivent pas excéder une hauteur de 61 cm.



Catégorie 4 : Utilisation en terrain accidenté avec des sauts n'excédant pas 122 cm

La catégorie 4 concerne l'utilisation des vélos et de leurs composants dans les mêmes conditions que pour les catégories 1, 2 et 3 ainsi qu'avec des composants en descente n'excédant pas 40 km/h sur des chemins accidentés.

Les sauts ne doivent pas excéder une hauteur de 122 cm.



Catégorie 5 : Domaine d'utilisation extrême (descente, freeride)

La catégorie 5 concerne l'utilisation des vélos et de leurs composants dans les mêmes conditions que pour les catégories 1, 2, 3 et 4 ainsi qu'avec des sauts extrêmes et des vitesses en descente au-delà de 40 km/h sur des chemins accidentés.

3 MONTAGE



DANGER

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

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

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

3.1 RACCOURCIR LE PIVOT

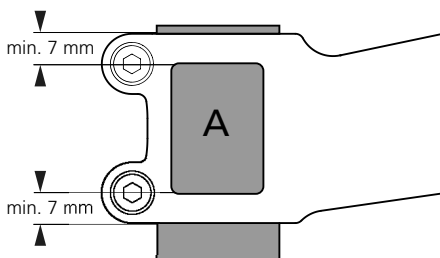
1. Serrer le pivot dans un guide de sciage, puis le raccourcir avec une scie à main.
2. Ébavurer avec précaution les arêtes intérieures et extérieures de découpe du pivot avec du papier émeri.

3.2 MONTAGE DE LA FOURCHE SUSPENDUE SUR LE CADRE

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

2. Vérifier la potence :

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



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

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

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

6. Mettre en place, conformément aux instructions du fabricant, les composants du jeu de direction (3) sur le pivot de la fourche.

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

8. Enfiler la potence (1) sur le pivot de la fourche.

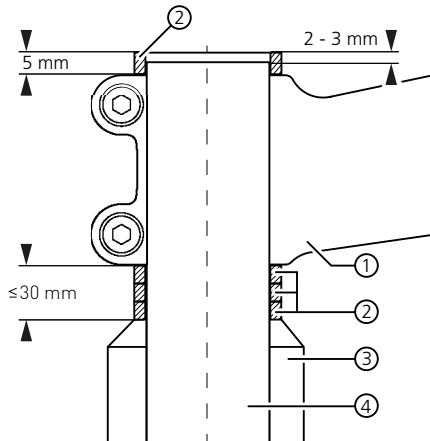
9. Placer des entretoises (2) présentant une hauteur minimum de 5 mm sur la potence (1).

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

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

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

13. Contrôler si la fourche suspendue est correctement montée.



3.3 MONTAGE DE LA ROUE

1. Nettoyer et graisser légèrement l'axe traversant (RWS) et le filetage du RWS.
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.

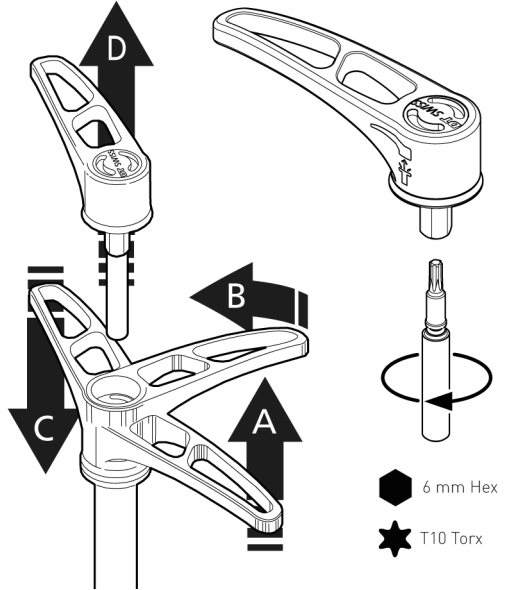
Monter le RWS :

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

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

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

1. Tourner le RWS dans le sens des aiguilles d'une montre et le serrer le plus fort possible à la main (15 Nm min.).
2. Pour vérifier si le couple de serrage est correct, retirer le levier (D) et serrer le RWS à 15 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.



Ouvrir le RWS :

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

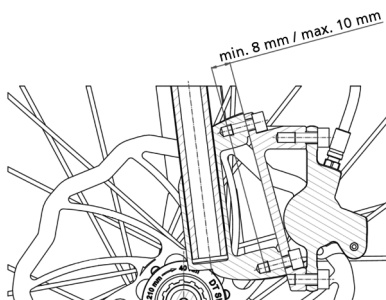
Contrôle avant chaque trajet

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

3.4 MONTAGE DU FREIN

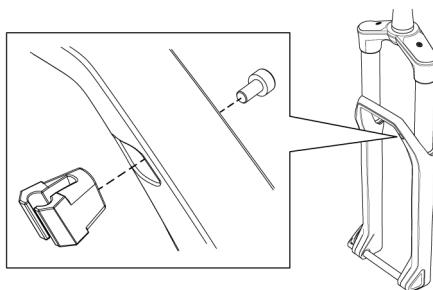
La fourche suspendue dispose d'un étrier de frein PM 7". Si l'étrier de frein est monté sans adaptateur sur la fourche suspendue, il est possible d'utiliser un disque de frein de Ø 180 mm. Avec un adaptateur adapté, le disque de frein utilisé ne doit pas dépasser Ø 203 mm. Les disques de frein d'un diamètre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

1. S'assurer que la longueur du filetage des vis de fixation de l'étrier de frein ou de l'adaptateur de frein soit comprise entre 8 mm min. et 10 mm max. (voir illustration ci-contre).
2. Monter et régler les freins conformément aux prescriptions du fabricant.
3. Contrôler le libre fonctionnement de tous les composants.



3.5 MONTAGE DU SUPPORT DE DURIT DE FREIN

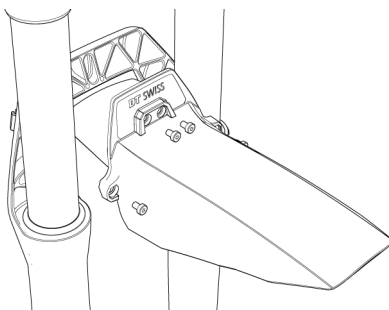
1. Clipper le support de durit de frein sur la durit.
2. Insérer le support de durit de frein dans le trou prévu à cet effet dans les fourreaux.
3. Insérer la vis par l'arrière à travers les fourreaux et la serrer avec un couple de 1 Nm.
4. S'assurer que la durit de frein ne touche pas le té durant l'utilisation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



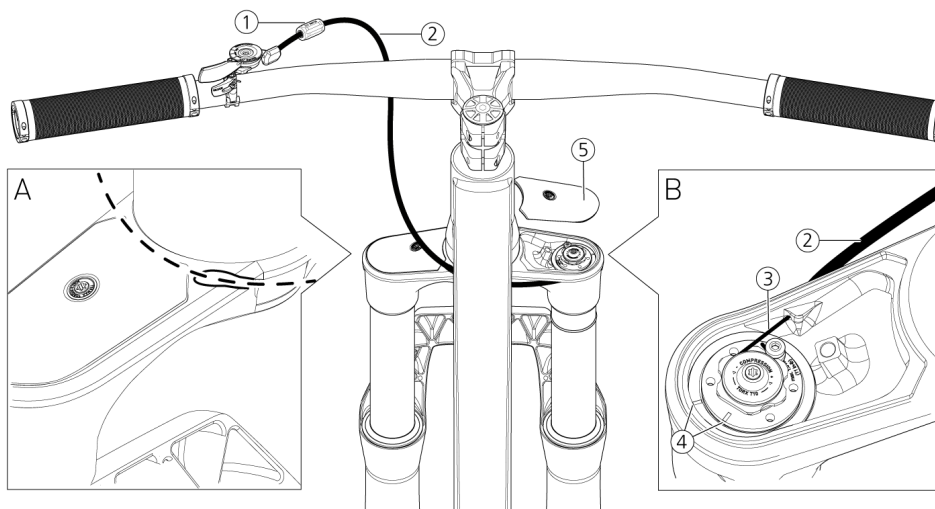
3.6 MONTAGE DU PARE-BOUE

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

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



3.7 MONTAGE DU CÂBLE DE LEVIER REMOTE



1. Dévisser le capot du côté amortissement (5) à l'aide de l'outil (torx T10) qui est monté dans le levier du RWS.
2. Monter la gaine (2) et l'ajusteur de tension (1) de câble.
 - Seules des gaines de 4 mm peuvent être utilisées.
 - Insérer la gaine à travers l'orifice à l'arrière du té (voir A).
 - L'ajusteur de tension (1) doit être monté entre deux morceaux de gaine.
3. Positionner le levier Remote en position « OPEN » et insérer le câble dans la gaine (2).
4. Enrouler le câble autour de l'embout Remote sur la fourche et le fixer à l'aide de la vis de serrage. Serrer la vis de serrage avec un couple de serrage maximal de 1,3 Nm.
 - La vis de serrage doit être positionner dans l'un des cinq trous, de sorte que le câble s'enroule au maximum autour de l'embout Remote.
 - Les trois modes « OPEN », « DRIVE » et « LOCK » doivent pouvoir être utilisés sans problème.
 - Le bout du câble ne doit pas toucher la partie tendue du câble (3).
 - Le bout du câble doit être coupée le plus près possible de la vis de serrage.
 - Aucun embout de câble ne doit être pressée sur l'extrémité du câble.
5. Régler la tension du câble.
 - Positionner le levier Remote en position « DRIVE ».
 - S'assurer que les marques (4) coïncident sur l'embout Remote et sur le Té. Si besoin, régler la tension du câble à l'aide de l'ajusteur de tension jusqu'à ce que les marques coïncident.
6. Placer le couvercle sur le côté amortisseur (5) et visser la vis de fixation avec l'outil de Setup (Torx T10) situé dans le levier du RWS (max. 0,2 Nm).

3.8 CONTRÔLE DE LA FOURCHE SUSPENDUE

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

4 RÉGLAGE

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

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



4.1 ADAPTER LA PRESSION DE L'AIR

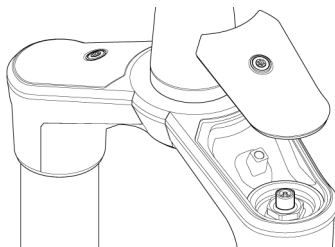
Les valeurs recommandées ici sont fournies uniquement à titre indicatif. La pression de l'air doit être adaptée en fonction des préférences personnelles du cycliste et de la bonne valeur SAG.

Vélos sans assistance électrique Poids du cycliste (Cycliste et son équipement) [kg]	Débattement			
	130 mm [bar / psi]	140 mm [bar / psi]	150 mm [bar / psi]	160 mm [bar / psi]
40 / 88	3,3 / 47	3,0 / 43	2,8 / 40	2,6 / 37
45 / 99	3,7 / 54	3,4 / 49	3,2 / 46	3,0 / 43
50 / 110	4,2 / 61	3,8 / 56	3,6 / 52	3,3 / 49
55 / 121	4,7 / 67	4,3 / 62	4,0 / 58	3,7 / 54
60 / 132	5,1 / 74	4,7 / 68	4,4 / 64	4,1 / 60
65 / 143	5,6 / 81	5,1 / 74	4,8 / 70	4,5 / 65
70 / 154	6,0 / 87	5,6 / 81	5,2 / 76	4,9 / 71
75 / 165	6,5 / 94	6,0 / 87	5,6 / 81	5,3 / 76
80 / 176	6,9 / 101	6,4 / 93	6,0 / 87	5,6 / 82
85 / 187	7,4 / 107	6,8 / 99	6,4 / 93	6,0 / 87
90 / 198	7,9 / 114	7,3 / 106	6,8 / 99	6,4 / 93
95 / 210	8,3 / 121	7,7 / 112	7,2 / 105	6,8 / 99
100 / 220	8,8 / 127	8,1 / 118	7,6 / 111	7,2 / 104
105 / 232	9,2 / 134	8,6 / 124	8,0 / 116	7,6 / 110
110 / 245	9,7 / 141	9,0 / 130	8,4 / 122	7,9 / 115
pression d'air max:	12,8 / 186	12,1 / 175	11,3 / 164	10,6 / 153

Vélos à assistance électrique Poids du cycliste (Cycliste et son équipement) [kg]	Débattement			
	130 mm [bar / psi]	140 mm [bar / psi]	150 mm [bar / psi]	160 mm [bar / psi]
40 / 88	4,2 / 61	3,8 / 56	3,6 / 52	3,3 / 49
45 / 99	4,7 / 67	4,3 / 62	4,0 / 58	3,7 / 54
50 / 110	5,1 / 74	4,7 / 68	4,4 / 64	4,1 / 60
55 / 121	5,6 / 81	5,1 / 74	4,8 / 70	4,5 / 65
60 / 132	6,0 / 87	5,6 / 81	5,2 / 76	4,9 / 71
65 / 143	6,5 / 94	6,0 / 87	5,6 / 81	5,3 / 76
70 / 154	6,9 / 101	6,4 / 93	6,0 / 87	5,6 / 82
75 / 165	7,4 / 107	6,8 / 99	6,4 / 93	6,0 / 87
80 / 176	7,9 / 114	7,3 / 106	6,8 / 99	6,4 / 93
85 / 187	8,3 / 121	7,7 / 112	7,2 / 105	6,8 / 99
90 / 198	8,8 / 127	8,1 / 118	7,6 / 111	7,2 / 104
95 / 210	9,2 / 134	8,6 / 124	8,0 / 116	7,6 / 110
100 / 220	9,7 / 141	9,0 / 130	8,4 / 122	7,9 / 115
105 / 232	10,2 / 147	9,4 / 137	8,8 / 128	8,3 / 121
110 / 245	10,6 / 154	9,9 / 143	9,2 / 134	8,7 / 126
pression d'air max:	12,8 / 186	12,1 / 175	11,3 / 164	10,6 / 153

Augmenter la pression de l'air

1. Régler la fourche suspendue en mode « OPEN » (voir « RÉGLAGE DU MODE DE DÉPLACEMENT » en page 40).
2. Dévisser le cache côté ressort de la fourche suspendue à l'aide de l'outil de réglage (Torx T10) qui se trouve dans le levier du RWS.
3. Dévisser le bouchon de la valve.
4. Visser la pompe pour amortisseur et insuffler de l'air dans la fourche suspendue jusqu'à la pression souhaitée. Respecter les indications du fabricant de la pompe !
5. La pompe pour amortisseur étant en place, comprimer lentement à deux reprises la fourche suspendue d'environ 10 mm, puis étirer celle-ci entièrement.
→ Cela permet un équilibrage des chambres d'air positives et négatives.
→ Ce n'est que lorsque la pression affichée au niveau de la pompe pour amortisseur après la compression ne change plus que les deux chambres d'air sont équilibrées.
6. Répéter les étapes 4 et 5 jusqu'à ce que la pression souhaitée, après compression, s'affiche sur la pompe pour amortisseur.
7. Dévisser la pompe pour amortisseur et visser le bouchon de la valve sur la valve.
8. Mettre en place le cache, puis serrer à la main (max. 0,2 Nm) la vis de fixation à l'aide de l'outil de réglage (Torx T10).



FR

Diminuer la pression d'air

1. Régler la fourche suspendue en mode « OPEN » (voir « RÉGLAGE DU MODE DE DÉPLACEMENT » en page 40).
2. Dévisser le cache côté air comprimé de la fourche suspendue à l'aide de l'outil de réglage (Torx T10) qui se trouve dans le levier du RWS.
3. Dévisser le bouchon de la valve.
4. Appuyer **LENTEMENT** sur l'embout de la valve avec le derrière du bouchon de la valve.
ou
Visser la pompe pour amortisseur et diminuer la pression d'air **LENTEMENT** en appuyant sur la valve de vidange au niveau de la pompe pour amortisseur.
5. La pompe pour amortisseur étant en place, comprimer lentement à deux reprises la fourche suspendue d'environ 10 mm, puis étirer celle-ci entièrement.
→ Cela permet un équilibrage des chambres d'air positives et négatives.
→ Ce n'est que lorsque la pression affichée au niveau de la pompe pour compresseur après la compression ne change plus que les deux chambres d'air sont équilibrées.
6. Répéter les étapes 4 et 5 jusqu'à ce que la pression souhaitée, après compression, s'affiche sur la pompe pour amortisseur.
7. Dévisser la pompe pour amortisseur et visser le bouchon de la valve sur la valve.
8. Mettre en place le cache, puis serrer à la main (max. 0,2 Nm) la vis de fixation à l'aide de l'outil de réglage (Torx T10).

4.2 RÉGLAGE DU MODE DE DÉPLACEMENT

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

OPEN :

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

DRIVE :

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

LOCK :

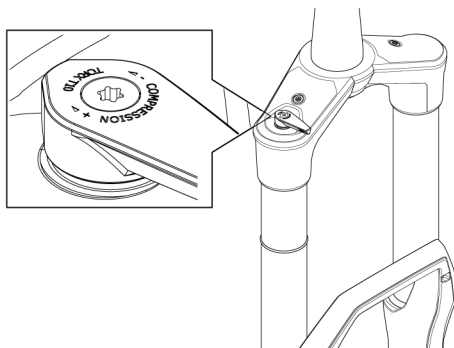
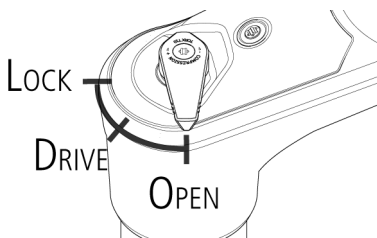
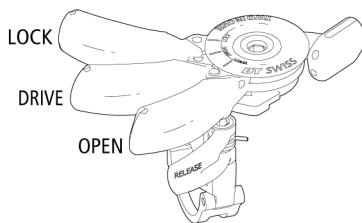
Si le levier au niveau de la fourche suspendue ou le levier de commande à distance au niveau du cintre est placé sur la position « LOCK », le flux hydraulique est bloqué. Une valve de surpression laisse échapper du flux hydraulique en cas de secousse importante et empêche ainsi une détérioration de la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

4.3 RÉGLAGE DE LA COMPRESSION

Afin de répondre aux exigences de tous les cyclistes, la compression à faible vitesse se règle en mode « OPEN » à l'aide de l'outil de réglage (Torx T10) :

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

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

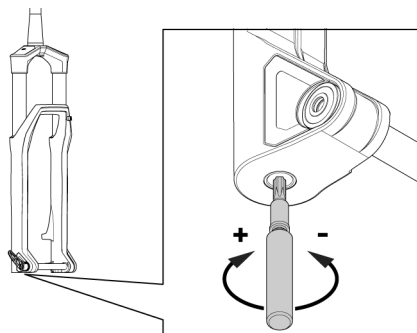


4.4 RÉGLAGE DE LA DÉTENTE

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

Pour faire pivoter le dispositif de réglage de la détente, il est possible d'utiliser l'outil de réglage (Torx T10) intégré dans le levier du RWS.

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



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

Si l'amortissement en détente est trop important, la roue avant peut rapidement ne plus suivre les secousses successives et la suspension se durcit.

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

Nous recommandons de régler la détente en fonction de la pression réglée (voir « ADAPTER LA PRESSION DE L'AIR » en page 38):

Pression [bar / psi]	Clics de détente (à partir de la position entièrement ouverte)	Pression [bar / psi]	Clics de détente (à partir de la position entièrement ouverte)
2 / 29	8	8 / 116	20
2,5 / 36	10	8,5 / 123	21
3 / 44	12	9 / 131	21
3,5 / 51	14	9,5 / 138	21
4 / 58	15	10 / 145	22
4,5 / 65	16	10,5 / 152	22
5 / 73	17	11 / 160	23
5,5 / 80	18	11,5 / 167	24
6 / 87	19	12 / 174	25
6,5 / 94	19	12,5 / 181	26
7 / 102	20	13 / 189	27
7,5 / 109	20		

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

5 TUNING

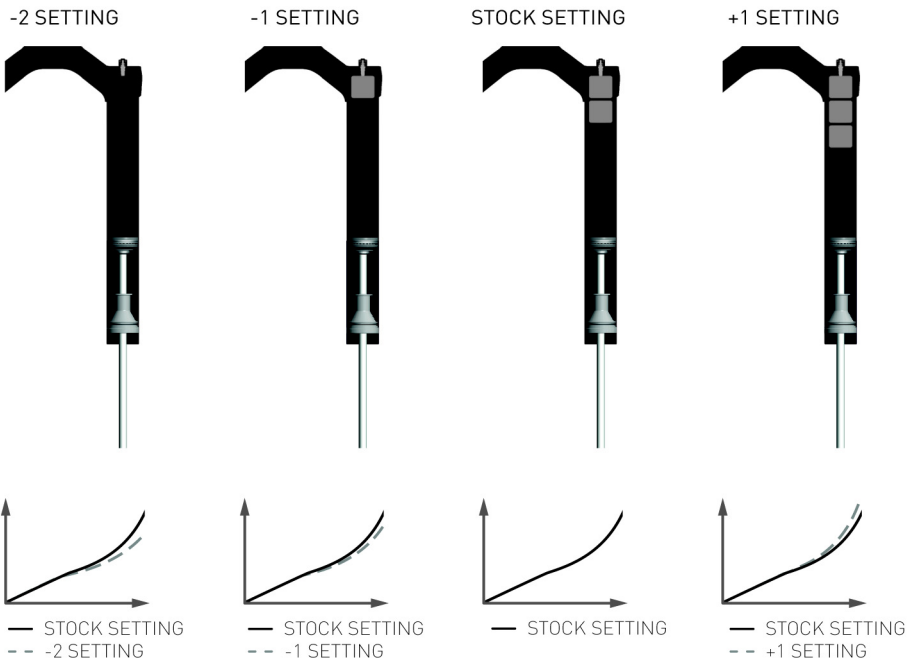
5.1 APT (ADAPTABLE PROGRESSION TUNE)

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

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

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

FR



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

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

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

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

6 MANIPULATION

6.1 TRANSPORT

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

6.2 STOCKAGE (> 1 MOIS)

Un stockage soigneux augmente la durée de vie de la fourche suspendue. Respecter les points suivants :

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

6.3 REMISE EN SERVICE APRÈS UNE LONGUE IMMOBILISATION

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

7 MAINTENANCE ET ENTRETIEN

7.1 FRÉQUENCE DE MAINTENANCE

Activité	Intervalle
Grande révision par un centre SAV DT Swiss.	Tous les ans ou au bout de 200 heures de service
Petite révision (en cas de besoin par un centre SAV DT Swiss) voir Manuel technique sur le site www.dtswiss.com	50 heures de service
Contrôler l'absence de dommages et fissures sur la fourche suspendue. En cas de dommages, contacter le centre de service DT Swiss.	Avant et après chaque utilisation et après une chute
Contrôler la conformité de la fixation.	Avant chaque utilisation
Contrôler la fixation de la conduite de frein.	Avant chaque utilisation
Contrôler le fonctionnement	Avant chaque utilisation
Nettoyage avec une éponge souple et un produit nettoyant adapté, surtout dans la zone des joints racleurs. Ne pas utiliser de nettoyeur haute pression ni de nettoyeur agressif !	Après chaque utilisation

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

7.2 ÉLIMINATION ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

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

8 GARANTIE (EUROPE)

Outre la garantie légale, la société DT Swiss AG, dont le siège est à Bienne/Suisse, accorde une garantie de 24 mois à compter de la date d'acquisition. La société DT Swiss AG décline toute responsabilité en matière de dommages et intérêts, en particulier pour les dommages indirects, directs et les dommages consécutifs.

Cette garantie n'affecte aucun droit différent ou droit national étendu de l'acheteur. La juridiction compétente et le lieu d'exécution sont Bienne/Suisse. Le droit applicable est le droit suisse.

Pour toute demande de garantie, veuillez vous adresser à votre revendeur ou à un centre de service DT Swiss. Les défauts reconnus par la société DT Swiss AG comme donnant droit à des prestations de garantie seront réparés par un centre de service DT Swiss ou remplacés.

Les prétentions à prestations de garantie peuvent être déposées uniquement sur présentation d'un justificatif d'achat valable et uniquement par le premier acheteur.

Aucune garantie ne sera accordée dans les cas suivants :

- Usure normale ou usure entraînée par l'utilisation des composants
- Montage non conforme
- Maintenance non conforme ou non exécutée
- Réparation non conforme
- Utilisation de produits inadaptés
- Modification des composants
- Utilisation non conforme ou abusive
- En cas d'utilisation non conforme
- Traitement non soigneux
- Location, utilisation commerciale ou dans le cadre de compétitions
- Dommages entraînés par des accidents
- Dommages de livraison ou de transport
- Modification, effacement ou élimination des numéros de série

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

Subject to technical alterations, errors and misprints excepted.

All rights reserved.

© by DT SWISS AG

www.dtswiss.com



FXWXXXXX2019UMXXS