

INHALTSVERZEICHNIS

Begrüßung	1G
Allgemeine Informationen über Progressive, Garantie	2G
Detaillierte Einbauinformationen	3G
Eigenschaften	7G
Wartungsplan	8G
Haftungsausschlussklausel, Sicherheitsanweisungen	9G
Glossar	10G

Wir heißen Sie als neues Mitglied der Progressive Suspension-Familie willkommen

Das Unternehmen Progressive Suspension wurde 1982 gegründet. Jay Tullis und Donn Rickard eröffneten damals in Jay's Garage in Lakewood, Kalifornien, ein Geschäft für Motorradstoßdämpfer und heute, 20 Jahre danach, ist Progressive das größte Motorradstoßdämpfer-Unternehmen für Verbraucher in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Unser junges Fahrradstoßdämpfergeschäft begann im Jahre 2001, und zwar als Zusammenarbeit zwischen Roy Turner (früherer Kawasaki MX Teammanager und RockShox-Produktentwicklungsleiter), Jeff Stieber (Rennentwicklungs-guru und Besitzer der Firma "Intense Cycles"), sowie Eric Carter (Zweifacher Slalom- und Downhill-Champion), um die Entwicklung bei Rennen voranzutreiben.

Zu Beginn des Projektes hatten wir keine Intention, dem Endverbraucher diese Technologie vor dem Jahre 2003 anzubieten. Weiterhin war geplant, dass jegliches Angebot unserer Technologie eine vereinfachte Version unser Prototyp-Rennheiten mit ihren Mega-Eigenschaften sein sollte.

Diese innovative Stoßdämpfertechnologie entwickelten und testeten wir während der UCI Worldcup und NORBA Renntouren 2001 unter Rennbedingungen. Die Technologie von 5th Element, gefahren und getestet von dem zweifachen Slalomschampion Eric Carter, dem Gewinner des UCI Worldcup Chris Kovarik und Michael Ronning, der sich unter den ersten 10 Wettbewerbern im Worldcup platzierte, zeigte eine unglaubliche neue Leistungsfähigkeit und versagte während der gesamten Rennsaison nicht einmal.

Am Ende der Rennsaison 2001 stimmte jeder, der in diesem Projekt involviert war, zu, dass diese unglaublichen Technologievorteile der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden sollen. Ein Jahr vor der geplanten Neuvorstellung führten eine Verpflichtungserklärung und eine Partnerschaft zwischen Progressive Suspension, Intense Cycles und Santa Cruz Bicycles zur Einführung einer Replik des Original-Modells dieser aufregenden patentierten Technologie des Jahres 2002.

Wir, die gesamte Belegschaft von Progressive, sind aufrichtig stolz darauf, eine neue Ära der Federungstechnologie für alle Mountainbike-Freunde einzuläuten. Wir hoffen, dass Sie sich mit uns über die vielen neuen Vorteile der Technologie von 5th Element freuen.

"Eine neue Federungstechnologie für das 21. Jahrhundert"

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Progressive Suspension, Inc USA
11129 G Ave
Hesperia, CA 92345
Ph (760)948-4012 Fax (760)948-4307
E-Mail: info@progressivesuspension.com
Web Site: www.progressivesuspension.com
Business Hours: 7 am to 4:30 pm Mon thru Fri PST
Geschäftszeiten: Montag bis Freitag: 7 Uhr bis 16.30 Uhr PST
(PST=Pacific Standard Time)

Garantie

5th Element gibt auf seine Stoßdämpfer eine einjährige Garantie ab dem Erstkaufdatum. Für Fälle, in denen wir vom Gesetzgeber dazu angehalten sind, geben wir eine zweijährige Garantie ab dem Erstkaufdatum. Um diese Garantieleistung zu erhalten, muss nachgewiesen werden, dass regelmäßige Wartungsmaßnahmen durchgeführt wurden. Das Nichteinhalten dieser Maßnahmen kann zur Nichtigkeit dieser Garantieabdeckung führen. Bei jeder Anforderung von Garantieleistungen muss eine Kopie des Kaufbeleges sowie ein Nachweis über regelmäßige Wartungsmaßnahmen mitgesandt werden. Die Garantie deckt nur fehlerhafte Materialien oder mangelhafte Verarbeitung ab. Schäden am Stoßdämpfer, die durch Missbrauch, unzulässiges Demontieren, unsachgemäße Montage, unsachgemäßen oder mangelhaften Service, Änderungen, unsachgemäße Kabelverlegung, zu niedrige Sattelleinstellung, unbefugten Ölwechsel oder Lieferschäden bzw. Lieferverlust entstehen, sind durch diese Garantie NICHT abgedeckt. .

Service- und Garantieleistungen

Um Garantie- oder Serviceleistungen zu erhalten, wenden Sie sich bitte an den Progressive Suspension Kundendienst unter der Telefonnummer 001 760 948 4012 oder schicken Sie eine E-Mail, um eine RGA-(RGA=Return Goods Authorization) bzw. Rücksendenummer zu erhalten, die Sie unbedingt auf das Paket schreiben müssen (dies gilt für Rücksendungen in die USA).

Wenn Sie Ihren Stoßdämpfer wegen Garantie- oder Serviceleistungen zurückschicken, legen Sie dem Paket bitte folgende Informationen bei: die Rücksendenummer, Ihren Namen, Ihre Adresse, sowie die Telefonnummer, unter der wir Sie tagsüber erreichen können. Außerdem benötigen wir eine genaue Beschreibung des Problems, das Sie mit dem Stoßdämpfer haben (oder Ihre Anfrage um Serviceleistungen), sowie Informationen über das Fahrrad (Hersteller, Modell, Jahr) und den Stoßdämpfertyp, den Sie zurückschicken. Vermerken Sie Ihre Absenderadresse deutlich auf der Außenseite des Pakets. Anmerkung: Ihre Garantie verfällt, wenn Sie die Serviceleistungen von irgend jemand anderem als einem autorisierten Progressive Suspension Kundendienstzentrum durchführen lassen.

Autorisierte Progressive Suspension Kundendienstzentren

(Wir fügen dieser Aufstellung in Kürze neue Kundendienstzentren hinzu)

USA

Progressive Suspension
11129 G Ave • Hesperia, CA 92345
(760)948-4012
info@progressivesuspension.com
www.progressivesuspension.com

Zahlungsarten

Visa • Master Card • Bankscheck

Lieferung

UPS Ground Service innerhalb von Nordamerika

Europe

TF Tuned Shox
Highchurch Farm • Hemington, Radstock • BA3 5XT UK
+44 0 1373 834455 • +44 0 1373 831123 Fax
service@tftunedshox.com

Bike Suspension Center
Via Monte Leone 4 • 39010 Cermes (BZ), Italy
+39 0473 563107
+39 0473 559630 Fax
info@pepi.it

Einbau

Die folgenden Informationen sollen Ihnen beim Einbau Ihres Stoßdämpfers von 5th Element helfen. Dieser Stoßdämpfer bieten Ihnen die besten Tuning- und Leistungseigenschaften, die es auf dem Markt für Fahrradstoßdämpfer je gab. Nach dem Sie die Sicherheitsanweisungen durchgelesen haben, wird Ihnen das Quickstart- Handbuch dabei helfen, die empfohlenen Standardeinstellungen entsprechend Ihrem Gewicht und Ihrem Fahrradmodell zu wählen, damit Sie bald auf den Pfad können und sich an Ihr Fahrrad gewöhnen können. Nach einer ersten Fahrerfahrung hilft Ihnen der folgende Einstellungs- und Tuningführer dabei, Ihre persönlichen Performanceeinstellungen gemäß Ihrer Vorlieben zu finden. Sie sollten sich etwa 1 Stunde einfahren, bevor Sie Ihre bevorzugten Einstellungen festlegen. Denken Sie immer daran, dass die Einstellung, die für Sie genau richtig ist, für jemand anderen mit dem gleichen Fahrrad und dem gleichen Gewicht doch anders sein kann. Wir sind, wie unsere Fahrräder, Individuen!



1. Luftdruck anpassen – Damit der Stoßdämpfer richtig funktioniert, muss der Luftdruck richtig eingestellt sein. Wenn Sie den Stoßdämpfer mit unzulässigem Luftdruck benutzen, werden Sie ihn dadurch beschädigen und ihn unbrauchbar machen, was beides nicht durch die Garantie abgedeckt ist. Die Luftdruckeinstellungen regeln die erste lageabhängige Dämpfungseigenschaft des Stoßdämpfers. Die Luftdruckeinstellungen verändern die Einfederungskraft, die auf die Pedalplattform sowie auf das Hochgeschwindigkeits-Blow-Off wirkt. Der Bereich für den Luftdruck liegt zwischen 50 und 175 psi. Benutzen Sie niemals einen Druck außerhalb dieses empfohlenen Bereiches. Im Quickstart-Handbuch finden Sie die genauen Druckbereiche, die zu Ihrem Fahrrad und zu Ihrem Gewicht passen. Sie können auch einen mittleren Anfangsdruck wählen, der etwa 50 bis 70 % Ihres Gewichts beträgt. Der Luftdruck wirkt sich auch auf den Negativfederweg aus, und Sie sollten deshalb den Luftdruck anpassen, bevor Sie die Federvorspannung und den Negativfederweg einstellen. Die Luftdruckeinstellungen verändern sich entsprechend dem Fahrergewicht, der Federkennung, dem Hebelwirkungsverhältnisses Ihres Fahrrades und Ihren Fahrgewohnheiten. Niedriger Druck wird eine weichere Fahrt und niedrigere Blow-Off-Grenzen bei starken Hochgeschwindigkeits-Bodenwellen ermöglichen. Höherer Druck wird eine bessere Fahrkontrolle, festeres Treten und eine höhere Blow-Off-Grenze bei starken Hochgeschwindigkeits-Bodenwellen verursachen.



2. Luftdruck einpumpen – Entfernen Sie die Lüftungskappe vom Schraderventil am Ende des Reservoirs. Befestigen Sie die Pumpe* am Schraderventil. Manche Leute beschädigen ihre Pumpen, weil sie sie zu fest anschrauben. So bald die Anzeige Druck anzeigt, schrauben Sie noch eine 1/2 Drehung weiter und pumpen dann bis zum gewünschtem Level. Benutzen Sie das Ablassventil an der Pumpe, um den Luftdruck zu reduzieren. Das Zischen, das Sie hören, wenn Sie die Pumpe wieder abschrauben, ist nur die Luft aus der Pumpe und nicht aus dem Stoßdämpfer! Ebenso hören Sie beim Wiederanschrauben der Pumpe ein Zischen, wenn die Luft aus dem Stoßdämpfer die Pumpe füllt und damit den vorher eingelassenen Druck reduziert. So lange der Stoßdämpfer unter Druck steht, gilt dies alles als normal! Nach dem Sie die Pumpe entfernt haben, überzeugen Sie sich davon, dass die Kappe des Schraderventils wieder



**Progressive Pumpe # GP-0-200, Fox oder RockShox Pumpen werden empfohlen*

3b


aufgesetzt ist. Falls der Stoßdämpfer, nach dem er unter Druck steht, nicht richtig dämpft, ist der Druck während der Pumpentfernung verlorengegangen, zum Beispiel durch die Abnutzung eines O-Rings an der Pumpe, der dann ausgetauscht werden muss. Fahren Sie so lange nicht mit dem Rad, bis der Stoßdämpfer ordnungsgemäß unter Druck gesetzt wurde.

3. Anpassung der Luftvolumeneinstellung - Die Luftvolumeneinstellung regelt die zweite lageabhängige Zugstufendämpfungseigenschaft des Stoßdämpfers. Das Luftkammervolumen wird mittels einer blauen 16mm-Mutter eingestellt, die sich ebenfalls am Ende des Reservoirs befindet. Die Volumenanpassung regelt den Bottoming-Widerstand des Stoßdämpfers, in dem sie die Kompression während der letzten Hälfte der Stoßdämpferbewegung variiert. Wir empfehlen, eine 0° Ratsche mit einer 16mm-Nuss zur Anpassung zu benutzen. Das Volumen kann durch sechs Umdrehungen eingestellt werden. Mit einer Drehung entgegen dem Uhrzeigersinn vermindert man den Bottoming-Widerstand, während eine Drehung mit dem Uhrzeigersinn den Bottoming-Widerstand erhöht. Im Quickstart-Handbuch finden Sie die empfohlenen Einstellungen, die zu Ihrem Fahrradmodell und dem Fahrergewicht

passen, sowie den empfohlenen Luftdruck. Im allgemeinen werden Sie vermutlich ein kleineres Luftvolumen (Drehung im Uhrzeigersinn) mit weniger Druck, und größeres Luftvolumen (entgegen dem Uhrzeigersinn) mit höherem Druck wählen. Wenn Sie das Volumen neu einstellen, wird sich auch der Luftdruck verändern, also müssen Sie nach der Einstellung des Volumens den Luftdruck gemäß Ihrer bevorzugten Einstellung nachregeln. Sobald Sie während der Volumeneinstellung entgegen dem Uhrzeigersinn die Endeinstellung erreichen, könnten Sie den Einstellungsmechanismus beschädigen, indem sie mit Kraft weiter drehen. Dieser Schaden am Einstellungsmechanismus wird nicht durch die Garantie abgedeckt.

4. Einstellung der Federvorspannung und des Negativfederweges - Die Federvorspannung wird mittels dem Federvorspannungsanpassungsring durchgeführt. Da die Anpassung des Luftdrucks (wie oben beschrieben) auch die Einfederungskraft beeinflusst, sollten Sie immer den Luftdruck zuerst anpassen,

bevor Sie die Federvorspannung und den Negativfederweg einstellen. Im Quickstart-Handbuch finden Sie die genauen Einstellungen für die Federvorspannung und den Negativfederweg, die zu Ihrem Fahrradmodell und Ihrem Gewicht passen. Die Einstellungen der Federvorspannung und des Negativfederweges ändern sich entsprechend dem

Fahrergewicht, dem Hebelwirkungsverhältnis des Fahrrades, dem Fahrradtyp, den Fahrgewohnheiten, der Fähigkeit des Fahrers und seinen persönlichen Vorlieben. Der empfohlene Negativfederweg beträgt für Downhill 30 bis 40 %, für Freeride 30 bis 40 % und für Cross-Country 25 bis 35%. Die Einstellung der Federvorspannung darf 8 mm/.325" nie überschreiten.

5. Messung der Federvorspannungs- und der Negativfederwegeinstellung - Im Quickstart-Handbuch finden Sie die Einstellungen, die am besten zu Ihrem Fahrradmodell, Ihrem Gewicht, Ihrer bevorzugten Fahrweise und der Fahrart passen. Messen Sie den Abstand zwischen den Zentren der Stoßdämpfer-Befestigungsaugen (Eye-to-Eye-Länge Ihres Stoßdämpfers) und notieren Sie diese erste Messung. Als

nächstes setzen Sie sich in normaler Sitzposition auf Ihr Fahrrad und lehnen sich an eine Wand, um sich zu stabilisieren. Bleiben Sie ruhig auf dem Sattel sitzen, verteilen Sie nun Ihr Gewicht wie bei normaler Fahrweise auf


4

5

Einbau

dem Sattel und den Pedalen und halten Sie dabei die Lenkergriffe. Bitten Sie einen Freund, jetzt den Abstand zwischen den Zentren der beiden Befestigungsösen des Stoßdämpfers zu messen und notieren Sie diese zweite Messung. Der Unterschied zwischen der ersten und der zweiten Messung ist Ihre Negativfederwegeinstellung. Justieren Sie die Federvorspannungseinstellung nach oben oder unten, um den gewünschten Federweg zu erreichen. Wenn Sie die maximale Federvorspannung erreichen (8mm) und der Negativfederweg noch zu groß ist, wählen Sie bitte die nächsthöhere Federkennung.

Federkennungen sind durch Progressive Suspension erhältlich. Teilenummern und Kennungen sind auf der Außenseite der Federspirale eingestanzt. Bitte notieren Sie die Machart, das Modell und das Jahr Ihres Mountainbikes, zusammen mit der Eye-to-Eye-Länge Ihres Stoßdämpfers, dem Federweg und dem Gewicht des Fahrers, und nennen Sie Ihre Fahrgewohnheiten.

6. Anpassung der Einfederungs- und Ausfederungsdämpfung – Die Anpassung der Einfederungs- und Ausfederungsdämpfung regelt die schnelligkeits- bzw. geschwindigkeitsabhängigen Druckstufendämpfungskräfte auf den Stoßdämpfer. Wenn der Stoßdämpfer komprimiert, bleiben diese Kräfte im wesentlichen während des gesamten Federungsvorganges für eine vorgegebene Schnelligkeit bzw. Geschwindigkeit im Schaft konstant. Zu harte Anpassungen für Ihr Fahrradmodell können leicht anhand des Auftretens von "spiking" identifiziert werden. Wenn "spiking" auftritt, reduzieren Sie einfach die entsprechende Einstellung, bis es verschwindet. Diese Einstellposition wird dann die optimale Bewegungs- und Einstellungsstabilität für Ihr Modell bieten. Weichere oder härtere Einstellungen entsprechen den Bedürfnissen des jeweiligen Fahrers. Die Einstellung erfolgt am oberen Teile des Stoßdämpfers, an blauen Knöpfen mit Inbusschrauben. Die Einstellung selbst wird mit einem 4mm-Kugelpkopfschlüssel (mit einem 30 Grad-Winkel zur einfachen Bedienung) vorgenommen, oder sie erfolgt mit einem 4mm Inbusschlüssel. Sie benötigen nur wenig Kraft um die Einsteller zu bewegen, Drehen Sie den Knopf im Uhrzeigersinn, um die Druckstufendämpfung zu erhöhen und drehen Sie den Knopf gegen den Uhrzeigersinn, um die Druckstufendämpfung zu vermindern.



Sobald Sie bei der Einstellung die jeweiligen minimalen und maximalen Endeinstellungen erreichen, drehen Sie nicht mit Kraft weiter, da sie den Einsteller dadurch beschädigen. Dieser Schaden wird nicht durch die Garantie abgedeckt.

6a. Einstellung der Einfederungsdämpfung – Mit dieser Einstellung regeln Sie die allgemeine Fahrhärte und Einstellungsstabilität Ihres Fahrrades. Weichere Einstellungen (entgegen dem Uhrzeigersinn) bieten eine eher geschmeidige oder aktive Fahrt, aber dafür weniger Stabilität der Fahrwerksbewegung. Härtere Einstellungen (im Uhrzeigersinn) bieten zwar eine weniger geschmeidige oder aktive Fahrt, aber mehr Fahrwerksbewegungsstabilität und mehr Kontrolle bei aggressiver Fahrweise oder unter Rennbedingungen. Generell beginnen Sie am besten mit einer minimalen Anpassung entgegen dem Uhrzeigersinn, bis Sie Ihren bevorzugten Luftdruck und ihre Volumeneinstellung herausgefunden haben. Sobald Sie den richtigen Luftdruck und die entsprechende Volumeneinstellung gefunden haben, können Sie mit dem Tunen der Einfederungsdämpfung beginnen, um die am besten geeigneten Einstellungen für Ihre Fahrt zu bekommen. Üblicherweise wird eine härtere Einstellung der Einfederungsdämpfung zu einer geringeren Einstellung des Luftdrucks und des Volumens führen. Optimale Performance erreicht man durch einen Abgleich dieser Einstellungen mit den Einstellungen zum Luftdruck.

6b. Anpassung der Ausfederungsdämpfung – Diese Einstellung regelt die allgemeine Fahrhärte bei höheren Geschwindigkeiten, sowie für Sharp-Edge- oder Big-Hit-Konditionen. Sie hat Einfluss auf die letzte Hälfte der

6b

und zwar solange, bis Sie Ihren bevorzugten Luftdruck und ihre Volumeneinstellung herausgefunden haben. Sobald Sie den richtigen Luftdruck und die entsprechende Volumeneinstellung gefunden haben, können Sie mit dem Tunen der Ausfederungsdämpfung beginnen, um die am besten geeigneten Einstellungen für Ihren persönlichen Fahrkomfort zu erhalten. Üblicherweise wird durch eine härtere Einstellung (im Uhrzeigersinn) mehr Highspeed-Bottomingwiderstand erreicht und eine leichtere Anpassung des Volumens ermöglicht. Optimale Performance erreicht man durch einen Abgleich dieser Einstellungen mit den Einstellungen zum Volumen.

7. Zugstufendämpfung – Die Zugstufendämpfung regelt das Tempo, mit dem der Stoßdämpfer und das Hinterrad nach der Kompression zurückkehren, nach dem eine Bodenwelle absorbiert wurde. Die Zugstufendämpfung ist je nach verschiedenen Federkennungen, dem Fahrergewicht, dem Hebelwirkungsverhältnis, der Fahrart sowie entsprechend den individuellen Vorlieben des Fahrers, unterschiedlich. Generell führt eine "zu schnelle" Einstellung (gegen den Uhrzeigersinn) zu einer hüpfenden Fahrweise mit übermäßigem Pedal-Bobbing und zum Aufschaukeln des hinteren Teils des Rades, vor allem bei aggressiver Fahrweise oder unter Rennbedingungen. Eine "zu langsame" Einstellung (im Uhrzeigersinn) führen zum "Packing" des Hinterrades, das sich durch zu niedriges und "steifes" Fahren bemerkbar macht, da das Hinterrad nicht schnell genug zurückkehren kann, um die nächste Bodenwelle zu absorbieren. Eine mittlere anfängliche Einstellung wird eine Stoßdämpferbewegung irgendwo zwischen "Zurückschnappen" (Snap-Back) und "Schwerfällig" (Sluggish) liefern. Im Quickstart-Handbuch finden Sie die Anleitung für eine mittlere anfängliche Einstellung passend zu Ihrem Fahrrad, Ihrer Federhärte und dem Gewicht des Fahrers. Die Einstellung der Zugstufendämpfung erfolgt durch einen roten Knopf am Auge des Stoßdämpfergehäuses. Einige Modelle haben einen Rädelsknopf, andere Modelle haben einen 4mm-Inbusknopf.

7

Bei den Modellen mit Inbusknopf können Sie den gleichen Kugelkopfschlüssel oder Inbuschlüssel benutzen wie bei der Einstellung der Ein- und Ausfederungsdämpfung. Falls Sie den 4mm-Schlüssel benutzen, benötigen Sie nur wenig Kraft um den Einsteller zu drehen. Drehen Sie den Knopf im Uhrzeigersinn, um die Zugstufendämpfung zu erhöhen (träger werden) und drehen Sie den Knopf gegen den Uhrzeigersinn, um die Zugstufendämpfung zu vermindern (schneller werden).

Sobald Sie während der Einstellung die jeweiligen minimalen und maximalen Endstellungen erreichen, drehen Sie nicht mit Kraft weiter, da sie den Knopf dadurch beschädigen. Dieser Schaden wird nicht durch die Garantie abgedeckt.

EIGENSCHAFTEN

Konstruktionseigenschaften

Piggy-Back-Reservoir

Interner Schwebekolben (IFP=Internal Floating Piston)

Hohes Ölfassungsvermögen

1.125"-Zylinder aus feingeschliffenem Präzisionsstahl bietet mehr Strapazierfähigkeit als ein Aluminiumzylinder

Belastbarkeit und Korrosionsbeständigkeit durch haltbaren Nitrotech-Hauptschaft (1/2 Inch)

Kolbenringe mit O-Ring-Unterstützung verlängern die Lebensdauer und liefern gleichmäßige Dämpfungsleistung

Neue haltbare DU-Muffenmaterialien und präzisionsgeschliffene Stahlpins minimieren die Muffenabnutzung

Leistungseigenschaften

Einfederungsanschlag aus Mikroschaumstoff

Lageabhängige Druckstufendämpfung

Geschwindigkeitsabhängige Druckstufendämpfung

Blow-Off bei Hochgeschwindigkeitsdämpfung

Zugstufendämpfungseinstellung

Plattformdämpfungsregelung

Titaniumfedern erhältlich

Hydraulisches Top-Out

Einstellbare Federvorspannung



AUSWECHSELN DER FEDER - WARTUNGSPLAN



Auswechseln der Feder

1. Den Einstellungsring für die Vorspannung lockern, bis die Federvorspannhülse vom Stoßdämpfer entfernt werden kann.
2. Die Feder vom Stoßdämpfer schieben.

Anmerkung: Falls die Feder nicht über den Bolzen geht, muss der (hineingedrückte) Bolzen entfernt und nach dem Auswechseln der Feder wieder eingesetzt werden. Bitte seien Sie vorsichtig bei der Entfernung oder Montage des Bolzens, um Schäden an der DU-Buchse und am Montagepunkt zu vermeiden.

3. Schieben Sie die neue Feder auf den Stoßdämpfer. Montieren Sie die Federvorspannhülse.
4. Ziehen Sie den Einstellring für die Vorspannung fest, bis 1mm der Federvorspannung erreicht ist.
5. Justieren Sie die Federvorspannung entsprechend der Abschnitte in diesem Handbuch, die sich auf die Federvorspannung und den Negativfederweg beziehen.

Bemerkung: Bitte beachten Sie die Hinweise und Empfehlungen des Fahrradherstellers hinsichtlich der entsprechenden Drehmomentspezifikationen Ihrer Einbauteile.

Wartungsplan	Neu	Bei jeder Fahrt	Alle 8 Stunden	Jedes Jahr oder alle 200 Stunden
Einstellen und Prüfen des Negativfederwegs und der Federvorspannung	X		X	
Luftdruck prüfen	X	X		
Prüfen, ob die Befestigungsteile mit dem richtigen Drehmoment festgeschraubt sind	X		X	
Dämpfungsanpassung wie gewünscht einstellen	X			
Stoßdämpfer reinigen und auf Abnutzung und Ölverlust prüfen			X	
Zum Ölwechsel und zur Inspektion an das Kundendienstzentrum schicken				X

HAFTUNGS-AUSSKLAUSEL, SICHERHEITSAUFWISUNGEN

Haftungsausschluss

Progressive Suspension Inc., USA ist nicht für Schäden verantwortlich, die Sie durch das Fahren, den Transport oder anderen Gebrauch Ihres Stoßdämpfers oder Ihres Mountainbikes von 5th Element sich selbst oder anderen zufügen. Dem Benutzer sollte bewusst sein, dass das normale Fahren oder das Fahren von Rennen mit Mountainbikes gefährlich ist und dass das Material hohem Verschleiß unterliegt. Für den Fall, dass ein Stoßdämpfer von 5th Element bricht oder versagt, übernimmt Progressive Suspension Inc., USA gemäß den Bedingungen der Garantieauflagen in dieser Bedienungsanleitung keine Haftung oder Verpflichtung, die über die Reparatur oder den Ersatz Ihres Stoßdämpfers hinausgeht.

Sicherheitsanweisungen

Nehmen Sie sich vor der Fahrt bitte die Zeit, die Abschnitte hinsichtlich der Einstellung, der Nutzung, der Anpassungen und der Wartung Ihres 5th Element-Stoßdämpfers in diesem Handbuch zu lesen. Falls Sie Fragen haben, rufen Sie unsere Kundendienstabteilung unter der Telefonnummer 001 760 948 4012 an oder schicken Sie uns eine E-Mail an folgende E-Mail-Adresse: info@progressivesuspension.com.

Der Stoßdämpfer von 5th Element benötigt den richtigen Luftdruck, um ordnungsgemäß zu funktionieren! Der entsprechende Bereich für den Luftdruck liegt zwischen 50 und 175 psi. Diese Einstellung MUSS vor jeder Fahrt überprüft werden. Die Benutzung des Stoßdämpfers mit unzulässigem Luftdruck kann zu vollständigem Dämpfungsverlust und zum totalen Versagen des Stoßdämpfers führen. **WENN SIE IHR FAHRRAD MIT UNZULÄSSIGEM STOBÄMPFERLUFTDRUCK FAHREN, KANN DIES ZUM VERLUST DER KONTROLLE ÜBER DAS FAHRRAD UND MÖGLICHERWEISE ZU ERNSTHAFTEN ODER LEBENSGEFÄHRLICHEN VERLETZUNGEN FÜHREN.**

Wenn Ihr 5th Element-Stoßdämpfer Öl verliert oder ungewöhnliche Geräusche macht, halten Sie sofort an! Lassen Sie den Stoßdämpfer durch ein autorisiertes Kundendienstzentrum überprüfen oder kontaktieren Sie Progressive Suspension. **WENN SIE MIT EINEM DEFEKTEN ODER NICHT RICHTIG FUNKTIONIERENDEM STOBÄMPFER FAHREN, KANN DIES ZUM VERLUST DER KONTROLLE ÜBER DAS FAHRRAD UND MÖGLICHERWEISE ZU ERNSTHAFTEN ODER LEBENSGEFÄHRLICHEN VERLETZUNGEN FÜHREN!**

Sobald der Stoßdämpfer komprimiert, verändert sich seine Position innerhalb des Rahmens. Überprüfen Sie immer, ob während der gesamten Bewegung des Stoßdämpfers genügend Abstand zwischen dem Stoßdämpfer und dem Rahmen bzw. Sattelholm besteht. **Senken Sie niemals den Sattelholm auf eine Position unterhalb des unteren Bereiches des Sattelrohres.** Überprüfen Sie regelmäßig Ihren Rahmen, da extremes Fahren zum Verbiegen der Rahmenrohre führen kann, die damit in Kontakt zum Stoßdämpfer treten könnten. Einige Fahrradmodelle besitzen mehr als eine Befestigungsmöglichkeit für Stoßdämpfer, um damit verschiedene Tretlagerhöhen und optionale Bewegungen des Hinterrades zu ermöglichen. Obwohl man den 5th Element-Stoßdämpfer – je nach Fahrradmodell – an verschiedenen Befestigungspunkten anbringen kann, hat der Stoßdämpfer vielleicht doch nicht genügend Rahmenfreiheit, wenn der Stoßdämpfer komprimiert und dadurch seine Position innerhalb des Rahmens verändert. **Der Benutzer ist dafür verantwortlich, während der gesamten Bewegung des Stoßdämpfers für den notwendigen Freiraum zwischen dem Stoßdämpfer und dem Rahmen bzw. dem Sattelholm zu sorgen.**

BENUTZEN SIE NIEMALS DEN STOBÄMPFER, SOLANGE ER SICH IN EINER DIESER BEFESTIGUNGSPPOSITIONEN BEFINDET UND FAHREN SIE IHR FAHRRAD NIEMALS, SO LANGE IRGEND EIN TEIL DES STOBÄMPFERS WÄHREND DES NORMALEN FAHRENS DEN RAHMEN ODER DEN SATTELHOLM BERÜHRT. DER STOBÄMPFER KÖNNTE BRECHEN ODER VOLLKOMMEN VERSAGEN, WAS ZUM VERLUST DER KONTROLLE ÜBER DAS FAHRRAD UND MÖGLICHERWEISE ZU ERNSTHAFTEN ODER LEBENSGEFÄHRLICHEN VERLETZUNGEN FÜHREN!

Ihr Stoßdämpfer von 5th Element steht unter Druck. Der Stoßdämpfer sollte niemals geöffnet, demontiert oder gewartet werden, es sei denn durch ein autorisiertes Kundendienstzentrum. **EINEN UNTER DRUCK STEHENDEN STOBÄMPFER ZU ÖFFNEN KANN GEFÄHRLICH SEIN UND VERLETZUNGEN VERURSACHEN!**

Versuchen Sie nicht, einen komprimierten Stoßdämpfer oder einen Stoßdämpfer, der seine ursprüngliche Länge nach nicht wieder erreicht hat, auseinander zu nehmen, zu öffnen, zu demontieren oder zu warten. **DAS DEMONTIEREN EINES STOBÄMPFERS, DER NICHT ZU SEINER URSPRÜNGLICHEN LÄNGE ZRÜCKGEKEHRT IST, IST GEFÄHRLICH UND KANN ZU VERLETZUNGEN FÜHREN!**

Federungsausgleich: Die Abstimmung der Einstellungen zwischen dem vorderen und dem hinteren Stoßdämpfer, um die beste Federungsleistung zu erreichen. Sie ist abhängig vom Gewicht des Fahrers, von seinen Fahrfähigkeiten, seinem Fahrstil, sowie den Fahr- und Geländebedingungen.

Bobbing: Die Auf- und Abbewegung des Stoßdämpfers, die durch Gewichtsverlagerung des Fahrers während des Tretens entsteht und dadurch Kraftverlust erzeugt.

Einstellungs- und Fahrerstabilität: Mit geregelter Dämpfung (also nicht durch die Feder), können exzessive Fahrwerksbewegungen wie Dive, Squatting oder Bobbing, sowie die bei konventionellen Stoßdämpfern übliche hüpfende Fahrweise, gesteuert werden, die einen Fahrer bei aggressivem Fahren oder unter Rennbedingungen aus der Bahn werfen könnten.

Plattformdämpfung: Eine neue Dämpfungseigenschaft des Regelventils von 5th Element Technology, die das Pedal-Bobbing und die Einstellungs- und Fahrerstabilität verbessern.

Spike: Das harte Gefühl beim Fahren über Hochgeschwindigkeits-Bodenwellen, wenn der Stoßdämpfer nicht schnell genug komprimieren kann, um den Erstkontakt mit der Bodenwelle abzufangen.

Druckbegrenzung (Blow-Off): Die Fähigkeit des Stoßdämpfers (abgesehen von anderen Dämpfungskräften und lageabhängigen Funktionen), den "Spike" (s.o.) von Hochgeschwindigkeits-Bodenwellen zu absorbieren,

Eye-to-Eye: Die Länge des Stoßdämpfers zwischen den beiden Befestigungsaugen.

Federweg (Travel): Die Strecke, die der Stoßdämpfer komprimieren kann. Der Ausdruck "Travel" wird manchmal auch erwähnt, wenn die Strecke beschrieben wird, die das Rad während der Bewegung zurücklegt.

Federkennung oder Federhärte: Die Kraft, die nötig ist (in Pfund oder Kilogramm), um die Feder um einen Inch (25,4mm) zu komprimieren.

Federvorspannung: Längenunterschied zwischen der ursprünglichen Länge und der montierten Länge der Feder.

Negativfederweg (Sag): Darunter versteht man das "Einsinken" des Stoßdämpfers (und des Hinterrades), das durch das Gewicht des Fahrers entsteht, der in normaler Sitzposition auf dem Fahrrad sitzt. Wird auch "Nachgiebigkeit" genannt.

Druckstufendämpfung: Der Widerstand, den Stoßdämpfer während der Überfahung einer Bodenwelle im Stoßdämpfer und im Hinterrad produziert. Die Regelventil-Technologie von "5th Element" liefert Ihnen den ersten Fahrrad-Stoßdämpfer, der zugleich lageabhängige und schnelligkeits- bzw. geschwindigkeitsabhängige Druckstufendämpfungseigenschaften hat, die getrennt voneinander eine Vielzahl von Fahrbedingungen wie (a) Bobbing (Plattformdämpfung), (b) Fahr-, Einstellungs- und Corningstabilität, (c) Absorbierung von Hochgeschwindigkeits-Bodenwellen (Blow-Off), (d) Absorbierung von Niedriggeschwindigkeits-Bodenwellen, (e) Regelung des Bottoming, und (f) verbesserte Traktion abdecken können.

Zugstufendämpfung: Der Widerstand, der während der Rückwärtsbewegung des Rades im Stoßdämpfer entsteht. Die Zugstufendämpfung regelt die Geschwindigkeit, mit der der Stoßdämpfer und das Hinterrad nach der Komprimierung wieder zurückkehren. Die Zugstufendämpfung wird üblicherweise für weiche Federkennungen auf "schneller" (weniger Dämpfung) eingestellt, und für harte Federraten auf "langsamer" (mehr Dämpfung), um ähnliche Radbewegungen zu erreichen.