

INHALTSVERZEICHNIS

Begrüßung.....D	2
Allgemeine Informationen und Garantie	3
Detaillierte Einbauinformationen	4
Eigenschaften..D	8
Wartungsplan..D	9
Haftungsausschlussklausel, Sicherheitsanweisungen.....	10
Glossar	11

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

Unseren herzlichsten Dank an unsere neuen Mountainbikekunden für den Kauf eines neuen 5th Element-Stoßdämpfers der Firma Progressive Suspension Inc, USA.

Das Unternehmen Progressive Suspension wurde 1982 gegründet. Jay Tullis und Donn Rickard eröffneten damals in Jays 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 neues Fahrradstoßdämpfergeschäft entstand Anfang des Jahres 2001 als Zusammenarbeit zwischen Roy Turner (früherer Kawasaki MX Teammanager und RockShox-Produktionsentwicklungsleiter), Jeff Stieber (Rennentwicklungsguru und Besitzer der Firma „Intense Cycles“), sowie Eric Carter (Zweifacher Slalom- und Downhill-Champion), um die Rennentwicklung voranzutreiben.

Zu Beginn des Projektes hatten wir nicht die Absicht, dem Endverbraucher dieses Technologie vor dem Jahr 2003 anzubieten. Weiterhin war geplant, dass es sich bei jedem Angebot unserer Technologie um eine vereinfachte Version unserer Prototyp-Rennheiten mit ihren Megaeigenschaften handelt sollte.

Diese innovative neue 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 Slalomchampion Eric Carter, dem Gewinner des UCI Worldcup, Chris Kovarik, und Michael Ronning, der sich im Worldcup unter den ersten 10 Wettbewerbern platzierte, zeigte eine unglaubliche neue Leistungsfähigkeit und versagte während der gesamten Rennsaison nicht einmal!

Die jeweilige Rennsaison in den Jahren 2001 und 2002 führte zu einer überwältigenden Zahl von ersten Plätzen für unsere 5th Element-Technologie. Seit 2003 bietet Progressive diese Technologie nun den Mountainbike-Enthusiasten an.

Unser 5th Element-Stoßdämpfer ist in einem erstaunlich leichten Gehäuse untergebracht, das aus jahrelanger fortgeschrittener Federungstechnik entstand und unter realen Bedingungen feinabgestimmt wurde. Er bietet Performance als Originalausstattung von „Santa Cruz Bicycles“, „Intense Cycles“ und anderen ausgewählten Hochleistungsfahrrädern.

Wir, die gesamte Belegschaft von Progressive, sind aufrichtig stolz darauf und begeistert, diese Ära revolutionärer Federungstechnik für die DH- und XC-Mountainbike-Freunde fortsetzen zu können. 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 – Auf ein Neues!“

ALLGEMEINE INFORMATIONEN UND GARANTIE

Progressive Suspension, Inc USA
11129 G Ave.
Hesperia, CA 92345, USA
Tel. (001) 760 948-4012 Fax (001) 760 948-4307
E-Mail: info@progressivesuspension.com
Webseite: www.progressivesuspension.com
Geschäftszeiten: 7.00 Uhr – 16.30 Uhr (PST)

Garantie

5th Element gibt auf seine Stoßdämpfer eine einjährige Garantie ab dem Erstkaufdatum. In Fällen, in denen dies vom Gesetz gefordert wird, gibt 5th Element eine zweijährige eingeschränkte Garantie ab dem Erstkaufdatum. Um diese Garantie aufrechtzuerhalten, ist der Nachweis regelmäßig durchgeführter Wartungsarbeiten erforderlich. Wenn dieser Nachweis nicht erbracht wird, kann dies die Garantieabdeckung unwirksam machen. Bitte senden Sie bei jeder Anforderung von Garantieleistungen eine Kopie des Originalbelegs und einen Nachweis aller regelmäßig durchgeführten Wartungsarbeiten mit. Die Garantie deckt nur fehlerhafte Materialien oder mangelhafte Verarbeitung ab. Schäden am Stoßdämpfer, die nur 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 (=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 folgenden 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

Bitte besuchen Sie unsere Webseite, um ausführliche Kontaktinformationen zu unseren Vertragshändlern und Kundendienstzentren zu erhalten.

USA

Progressive Suspension
BTI – Nur Vertragshändler
Hippie-Tech Suspension
QBP – Nur Vertragshändler
Garageworks

Canada

Trident Sports

Ausland

TF Tuned Shox – GROßBRITANNIEN
Neezy PTY LTD – AUSTRALIEN
Bike Suspension Center – ITALIEN
Wide Open Dist. – NEUSEELAND
PC Sportech – HON KONG
Mizutani Bicycle – JAPAN
Bike Right – NIEDERLAND
ADP Engineering – DEUTSCHLAND

Zahlungsarten:

Visa • MasterCard • Bankscheck
Überweisung

Lieferung:

UPS Ground Service innerhalb der USA, falls nicht anders angegeben. Lieferbestimmungen: FOB Hesperia, Kalifornien, USA.

EINBAU

Die folgenden Informationen sollen Ihnen beim Einbau Ihres Stoßdämpfers von 5th Element helfen. Dieser Stoßdämpfer bietet Ihnen die besten Tuning- und Leistungseigenschaften, die es auf dem Markt für Fahrradstoßdämpfer je gab. Nachdem 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 Fahrvorlieben 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 anders sein kann. Wir sind, wie unsere Fahrräder, Individuen!

1. Interner Schwebekolben (Internal Floating Piston oder IFP) Luftdruck einstellen

Damit der Stoßdämpfer richtig funktioniert, muss der Luftdruck richtig eingestellt sein. Wenn Sie den Stoßdämpfer mit unzulässigem IFP-Luftdruck benutzen, werden Sie ihn dadurch beschädigen und ihn unbrauchbar machen, was beides nicht durch die Garantie abgedeckt ist. Die IFP-Luftdruckeinstellungen regeln die lageabhängige Dämpfungseigenschaft des Stoßdämpfers. Die IFP-Luftdruckeinstellungen verändern die Einfederungskraft, die auf die Pedalplattform sowie auf das Hochgeschwindigkeits-Blow-Off wirkt. Der Bereich für den IFP-Luftdruck liegt zwischen 75 und 125 PSI. Benutzen Sie niemals einen Druck außerhalb dieses empfohlenen Bereichs. Im Quickstart-Handbuch auf der Webseite www.progressivesuspension.com/literature.html finden Sie die genauen Druckbereiche, die zu Ihrem Fahrrad und zu Ihrem Gewicht passen. Da der IFP-Luftdruck Auswirkungen auf die Negativfedererregung hat, sollten Sie ihn vor der Einstellung des Hauptfederdrucks einstellen. Die IFP-Luftdruckeinstellungen verändern sich entsprechend dem Fahrergewicht, dem Hauptfederdruck, dem Hebelwirkungsverhältnis Ihres Fahrrades und Ihren Fahrgewohnheiten. Niedriger Druck wird eine weichere Fahrt und niedrigere Blow-Off-Grenzen ermöglichen. Höherer Druck wird eine bessere Fahrkontrolle, festeres Treten und eine höhere Blow-Off-Grenze bei starken Hochgeschwindigkeits-Bodenwellen verursachen. Der IFP-Luftdruck sollte unter Verwendung der Stoßdämpferpumpe GP3-300 von Progressive eingepumpt werden.



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 aufgesetzt ist. Falls der Stoßdämpfer, nach dem er unter Druck steht, nicht richtig dämpft, ist der Druck während der Pumpenentfernung 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. Hauptfederdruck

Federanpassungen werden durch Ein- bzw. Auspumpen der Luftkammer geregelt. Da die IFP-Luftdruckanpassung (oben ausführlich beschrieben) auch Ihre Federvorspannung beeinflusst, sollten Sie immer zuerst Ihren IFP-Druck anpassen, bevor Sie den Hauptfederdruck einstellen. Im Quick-Start-Handbuch auf der Webseite

www.progressivesuspension.com/literature.html finden Sie die genauen Einstellungen für den Hauptfederdruck und den Negativfederweg, die zu Ihrem Fahrrad und Ihrem Gewicht passen.

EINBAU

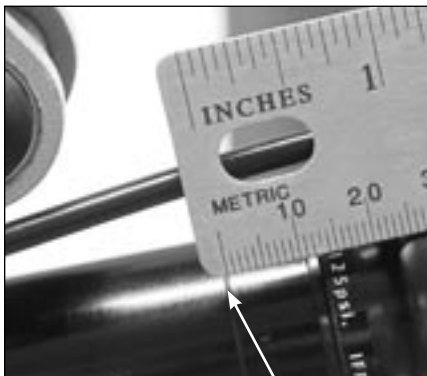
EINBAU

Die Einstellungen für den Hauptfederdruck und den Negativfederweg ändern sich entsprechend dem Fahrergewicht, dem IFP-Luftdruck, dem Hebelwirkungsverhältnis Ihres Fahrrads und Ihren persönlichen Vorlieben. Generell funktioniert der 5th Element-Luftfeder-Stoßdämpfer am besten, wenn die Einstellung des Negativfederwegs 25% der Stoßdämpferbewegung beträgt. Der Druck für die Hauptfeder kann im Bereich zwischen 75 und 150 PSI liegen. Die Luftkammer der Hauptfeder sollte mit der Stoßdämpferpumpe GP3-300 von Progressive ein- bzw. ausgepumpt werden.

4. Messung der Federvorspannungs- und der Negativfederwegeinstellung

– Im Quickstart-Handbuch auf der Webseite www.progressivesuspension.com/literature.html finden Sie die Negativfederweg-Einstellungen, die am besten zu Ihrem Fahrradmodell, Ihren Fahrvorlieben, Ihrer bevorzugten Fahrweise und Ihrem Gewicht passen. Messen Sie, ohne den Stoßdämpfer Ihres Fahrrads zu komprimieren, den Abstand zwischen den Zentren der Stoßdämpfer-Befestigungsäugen (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 dem Sattel und den Pedalen und halten Sie dabei die Lenkergriffe. Bitten Sie einen Freund, jetzt den

Abstand zwischen den Zentren der beiden Befestigungsäugen des Stoßdämpfers zu messen und notieren Sie diese zweite Messung. Der Unterschied zwischen der ersten und der zweiten Messung ist Ihre Negativfederwegeinstellung.



O-Ring

EINBAU

Hinweis: Ein rascher Weg zur visuellen Messung des Negativfederwegs ist die Messung der Positionen des O-Rings, der den Federweg anzeigt und sich auf dem Stoßdämpfergehäuse befindet. Passen Sie den IFP-Luftdruck und den Hauptfederdruck (durch ein- oder auspumpen) an, um den gewünschten Negativfederweg zu erhalten.

5. 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 verschiedenem Federluftdruck, 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 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 an der Öse der Hauptluftkammer. Alle Modelle haben einen Rädelpfropfen zur einfachen und werkzeuglosen Anpassung.



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

- Erstaunlich leichte Konstruktion mit weniger als 200 Gramm (6,50 x 1,50 Modell)
- Regelventil-Technologie CV/TTM Control Valve Technology™
- Kugelgelenkbefestigungen
- Ultraniedriges Luftfederkompressions-Verhältnis
- Ultraniedriger Luftfederdruck
- Einstellbares Negativfedersystem
- Einfederungsanschlag aus Mikroschaumstoff
- Kolbenring mit O-Ring-Unterstützung

Leistungseigenschaften

Plattformdämpfung (Platform Damping™) – Beseitigt durch Pedaltreten verursachtes Wippen des Stoßdämpfers und die Notwendigkeit des Verriegelns

Anpassbare lageabhängige Druckstufendämpfung – Kann individuell für jedes Hebelwirkungsverhältnis, jede Geländeart, das Gewicht des Fahrers oder seine Leistungsvorlieben eingestellt werden.

Schnelligkeitsabhängige Druckstufendämpfung

Anpassbare Zugstufendämpfung – Kann individuell für jeden

Luftdruck, jedes Hebelwirkungsverhältnis, jede Geländeart, das Gewicht des Fahrers oder seine Leistungsvorlieben eingestellt werden.

Bottom-out-Puffer aus Mikroschaumstoff – Beseitigt hartes Durchfedern.

Anpassbares Negativfedersystem – Bietet eine kompromisslos ruhige Fahrt.

Hydraulisch gesteuertes Top-Out – Minimiert lästige Bremsvibrationen.

Kugelgelenkbefestigung – Eliminiert Seitenladungsreibung für seidenweiches Fahrverhalten.

Niedriges Luftfederkompressions-Verhältnis – Verschafft ein „Long Travel“-Fahrgefühl.

Neue Technologie: Luftfederkolben – Verwendet niedrigen Luftfederdruck für geringere Dichtungsreibung, unglaublich ruhige Fahrt und längere Lebensdauer der Dichtungen.



BOLZEN-INSTALLATION UND –WARTUNG

Bolzen und Einlegeringe folgendermaßen installieren:



Zum Einpassen der Bolzen in die spherical ball –Ösen ist kein Werkzeug notwendig.

Hinweis: Bitte beachten Sie stets die Empfehlungen des Fahrradherstellers hinsichtlich der entsprechenden Drehmomentspezifikationen Ihrer Einbauteile.



Wartungsplan	Neu	Bei jeder Fahrt	Alle 20 Stunden	Jedes Jahr oder alle 200 Stunden
IFP-Luftdruck prüfen (75 – 125 PSI)*	X	X		
Luftfederdruck prüfen (75 – 120 PSI)*	X	X		
Dämpfungsanpassung wie gewünscht einstellen	X		X	
Prüfen, ob die Befestigungsteile mit dem richtigen Drehmoment festgeschraubt sind	X		X	
Stoßdämpfer reinigen und auf Abnutzung, Schäden und Ölverlust prüfen		X		
Befestigungsteile reinigen und überprüfen und bei Bedarf ersetzen			X	
Luftfederdichtungen reinigen, überprüfen, einfetten und bei Bedarf ersetzen**			X	
Vollständige Inspektion, Service und Ölwechsel**				X

* Wenn Sie den 5th Element Stossdämpfer mit unvorschriftsmäßigem Luftdruck fahren, kann dies zum Verlust der Kontrolle über das Fahrrad und möglicherweise zu ernsthaften oder lebensgefährlichen Verletzungen führen. Progressive Suspension ist nicht für unvorschriftsmäßigen Luftdruck verantwortlich. Lesen Sie in Ihrer Einstellungs- und Tuninganleitung nach oder rufen Sie Progressive Suspension unter der Telefonnummer 760-948-4012 (Vorwahl 001 für USA) an, um Sicherheitsinformationen zu erhalten.

** Der abschließende Service muss von einem autorisierten Progressive-Kundendienstzentrum durchgeführt werden.

HAFTUNGSAUSSCHLUSSKLAUSEL, SICHERHEITSANWEISUNGEN

GLOSSAR

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 75 und 125 PSI für den IFP-Druck und 75 – 150 PSI für den Hauptluftfederdruck. 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 STOßDÄMPFERLUFTDRUCK 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.

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 an verschiedenen Befestigungspunkten statisch 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 STOßDÄMPFER, SOLANGE ER SICH IN EINER DIESER BEFESTIGUNGSPOSITIONEN BEFINDET UND FAHREN SIE IHR FAHRRAD NIEMALS, SO LANGE IRGEND EIN TEIL DES STOßDÄMPFERS WÄHREND DES NORMALEN FAHRENS DEN RAHMEN ODER DEN SATTELHOLM BERÜHRT. DER STOßDÄMPFER KÖNNTE BRECHEN ODER VOLLKOMMEN VERSAGEN, WAS ZUM VERLUST DER KONTROLLE ÜBER DAS FAHRRAD UND MÖGLICHERWEISE ZU ERNSTHAFTEN ODER LEBENSGEFÄHRLICHEN VERLETZUNGEN FÜHREN KANN!

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 STOßDÄMPFER ZU ÖFFNEN KANN GEFÄHRLICH SEIN UND VERLETZUNGEN VERURSACHEN!

Versuchen Sie nicht, einen komprimierten Stoßdämpfer oder einen Stoßdämpfer, der seine ursprüngliche Länge noch nicht wieder erreicht hat, auseinander zu nehmen, zu öffnen, zu demontieren oder zu warten. DAS DEMONTIEREN EINES STOßDÄMPFERS, DER NICHT ZU SEINER URSPRÜNGLICHEN LÄNGE ZURÜCKGEKEHRT 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.

Wippen (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 Wippen, sowie die bei konventionellen Stoßdämpfern übliche hüpfende Fahrweise gesteuert werden, die einen Fahrer bei aggressivem Fahren oder unter Rennbedingungen aus der Bahn werfen können.

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

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 Befestigungsäugen.

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 (25,4 mm) 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 ein 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) Wippen (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 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.