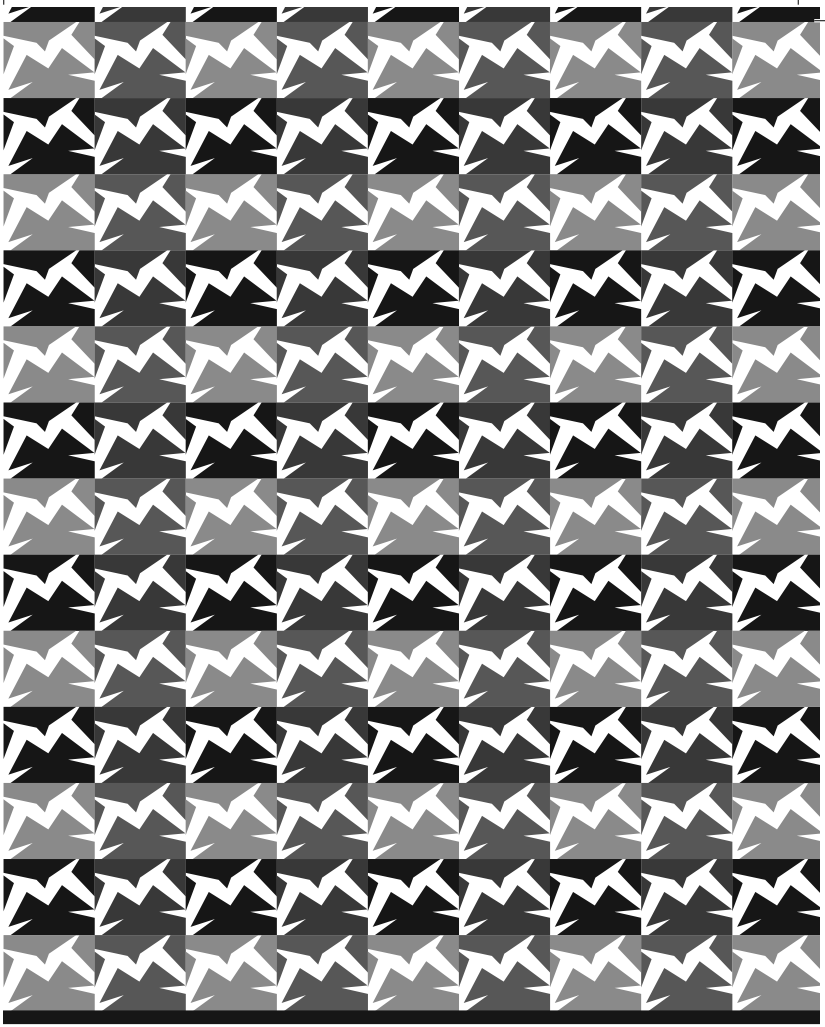


AMORTYZATORY BOMBER I ROCO
INSTRUKCJA OBSŁUGI 2009

	TREKKING / CROSS COUNTRY	CROSS COUNTRY / ALL MOUNTAIN	ALL MOUNTAIN / FREERIDE	4X / DIRT JUMPER	EXTREME FREERIDE / DOWNHILL
	⚠ UWAGA	⚠ UWAGA	⚠ UWAGA	⚠ UWAGA	
	TYLKO DO:	**TYLKO DO:**	**TYLKO DO:**	**TYLKO DO:**	
	TREKKING / CROSS COUNTRY	CROSS COUNTRY / ALL MOUNTAIN	ALL MOUNTAIN / FREERIDE	4X / DIRT JUMPER	
	NIE UŻYWAJ DO:	**NIE UŻYWAJ DO:**	**NIE UŻYWAJ DO:**	**NIE UŻYWAJ DO:**	
	ALL MOUNTAIN / FREERIDE 4X / DIRT JUMPER DOWNHILL / EXTREME FREERIDE	FREERIDE 4X / DIRT JUMPER DOWNHILL / EXTREME FREERIDE	4X / DIRT JUMPER DOWNHILL / EXTREME FREERIDE	ALL MOUNTAIN / FREERIDE DOWNHILL / EXTREME FREERIDE	
	Użytkowanie niezgodne z przeznaczeniem lub przeciążanie widelca może prowadzić do jego uszkodzenia, wypadku a także poważnych kontuzji rowerzysty a nawet śmierci.	**Użytkowanie niezgodne z przeznaczeniem lub przeciążanie widelca może prowadzić do jego uszkodzenia, wypadku a także poważnych kontuzji rowerzysty a nawet śmierci.**	**Użytkowanie niezgodne z przeznaczeniem lub przeciążanie widelca może prowadzić do jego uszkodzenia, wypadku a także poważnych kontuzji rowerzysty a nawet śmierci.**	**Użytkowanie niezgodne z przeznaczeniem lub przeciążanie widelca może prowadzić do jego uszkodzenia, wypadku a także poważnych kontuzji rowerzysty a nawet śmierci.**	
	Dla prawidłowego użytkowania sprzętu przeczytaj instrukcję obsługi lub sprawdź na www.marzocchi.com	**Dla prawidłowego użytkowania sprzętu przeczytaj instrukcję obsługi lub sprawdź na www.marzocchi.com**	**Dla prawidłowego użytkowania sprzętu przeczytaj instrukcję obsługi lub sprawdź na www.marzocchi.com**	**Dla prawidłowego użytkowania sprzętu przeczytaj instrukcję obsługi lub sprawdź na www.marzocchi.com**	
TXC	•				
CORSA	•				
MARATHON CORSA	•				
44		•			
33		•			
22	•				
55			•		
4X				•	
DIRT JUMPER				•	
66					•
888					•

Tabela A – *Grafik przeznaczeń*

I. UŻYWANIE INSTRUKCJI
I.I OGÓLNE OSTRZEŻENIA

UWAGA!

Opisy poprzedzane tym symbolem zawierają informacje, instrukcje albo procedury, których nieprzestrzeganie może prowadzić do złego działania lub zniszczenia amortyzatora, co może mieć niekorzystny wpływ na środowisko lub prowadzić do wypadku, kontuzji a nawet śmierci.

PAMIĘTAJ

Opisy poprzedzane tym symbolem zawierają informacje, instrukcje albo procedury, których przestrzeganie Marzocchi zaleca dla optymalnego używania tego amortyzatora.

UWAGA!

W przypadku niedokładnego przestrzegania procedur i informacji poniższej instrukcji może dojść do wypadku, obrażeń ciała lub śmierci.

UWAGA!

Złe zamocowanie amortyzatorów w ramie roweru może prowadzić do jego zniszczenia, co w konsekwencji może prowadzić do utraty kontroli nad rowerem, w wyniku czego może dojść do poważnej kontuzji a nawet śmierci rowerzysty.

Dodatkowo niewłaściwe dopasowanie skutkuje utratą gwarancji.

Proszę zwrócić uwagę, że przez niniejszą instrukcję przewija się określenie „wypadek". Każdy wypadek może prowadzić do utraty kontroli nad rowerem, zniszczenia roweru lub jego części. Mogą one prowadzić bezpośrednio do zagrożenia i wypadku z udziałem osób postronnych ich kontuzji a nawet śmierci.

Informujemy, że instalacja i naprawy wymagają specjalistycznej wiedzy, narzędzi i doświadczenia. Ogólna znajomość techniki może być niewystarczająca do montażu, naprawy lub serwisowania zaawansowanego technologicznie amortyzatora Marzocchi. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości dotyczących montażu, serwisowania czy naprawy widelca należy skontaktować się z autoryzowanym centrum serwisowym Marzocchi.

Montaż, serwisowanie i naprawy widelców Marzocchi zalecamy przeprowadzać w autoryzowanym centrum serwisowym Marzocchi. Niewłaściwy montaż i/lub serwisowanie widelca może prowadzić do wypadku, kontuzji a nawet śmierci.

W razie jakichkolwiek wątpliwości dotyczących dbałości, serwisowania lub użytkowania systemu amortyzacji Marzocchi proszę zwrócić się z pytaniem do najbliższego serwisu Marzocchi. Adresy serwisów można uzyskać u dystrybutora Marzocchi w Polsce firmie F.H. Gregorio , ul. 3 Maja 24, 43 450 Ustroń, tel./fax (0-33) 854-48-02, e-mail: gregorio@post.pl, www.gregorio.pl

I.II OGÓLNE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Wszelkie modyfikacje amortyzatora i jego części są niedopuszczalne. Komponenty Marzocchi współpracują ze sobą w jednym zintegrowanym systemie. Zastępowanie komponentów Marzocchi częściami innych producentów może niekorzystnie wpłynąć na bezpieczeństwo, działanie, funkcje i wytrzymałość widelca oraz może spowodować utratę gwarancji.

Ucz się jeździć bezpiecznie i nigdy nie przekraczaj granic swoich umiejętności. Używaj zalecanego ekwipunku zabezpieczającego i upewnij się czy sprzęt, którego używasz, jest w doskonałym stanie.

Uderzenie w dowolną przeszkodę rowerem przewożonym na samochodzie może zniszczyć lub poważnie uszkodzić widelec roweru. Uszkodzenie amortyzatora może nastąpić po uderzeniu w wiadukt, garaż, gałąź drzewa lub inną przeszkodę, w czasie gdy rower jest zamocowany na bagażniku dachowym samochodu poruszającego się z dowolną prędkością.

Zalecamy regularne przeglądy i sprawdzanie zawieszenia pod względem wygięć, deformacji, pęknięć, wycieków oleju, śladów zmęczenia materiału czy zużycia. Wszelkie niepokojące znaki powinny być sprawdzane przez autoryzowane centrum serwisowe Marzocchi.

Wraz z upływem czasu amortyzatory będą nabywały ślady zużycia . Podczas okresowych przeglądów i czynności serwisowych należy informować o nich autoryzowany serwis Marzocchi.

Częstotliwość przeglądów zależy od różnorodnych czynników. Ustal z przedstawicielem Marzocchi odpowiedni dla Ciebie terminarz i odstępy pomiędzy poszczególnymi przeglądami.

Używając bagażnika rowerowego (dachowego lub umieszczanego z tyłu samochodu) upewnij się, że podczas zakładania lub zdejmowania roweru z bagażnika, mocowanie z szybkozamykaczem jest w pełni otwarte. Dodatkowo upewnij się, że rower jest zawsze utrzymywany w pionowej pozycji podczas zdejmowania go lub zakładania na bagażnik. Niepoluzowanie szybkozamykacza lub jakiekolwiek działania polegające na zginaniu podczas zakładania roweru na bagażnik lub zdejmowania go z bagażnika może spowodować porysowanie, pogięcie oraz spowodować uszkodzenia w systemie zawieszenia.

Naucz się i przestrzegaj lokalnych przepisów dotyczących jazdy rowerem, przestrzegaj przepisów ruchu drogowego, zwracaj uwagę na znaki i sygnalizatory uliczne.

W czasie jazdy rowerem zawsze używaj poprawnie wyregulowanego i zapiętego kasku rowerowego z certyfikatem bezpieczeństwa oraz innego, odpowiedniego w danej dyscyplinie, sprzętu zabezpieczającego.

Jeżdżąc w warunkach błotnistych pamiętaj, że wilgoć osłabia siłę hamowania, a przyczepność opon maleje. To utrudnia kontrolowanie roweru i wymaga zwiększonej uwagi. Podczas jazdy w mokrych warunkach uniknięcie wypadku wymaga wzmożonej uwagi.

Unikaj jazdy w ciemnościach – jesteś trudniejszy do zauważenia i gorzej widzisz przeszkody. Podczas jazdy w ciemnościach lub warunkach ograniczonej widoczności zawsze stosuj odpowiednie oświetlenie, zakładaj odzież z elementami odblaskowymi i przestrzegaj przepisów ruchu drogowego.

Uważnie przeczytaj i stosuj się do zaleceń zawartych w tej instrukcji.

I.III PRZED KAŻDĄ JAZDĄ

UWAGA!

Nigdy nie podejmuj jazdy na rowerze, jeśli jego stan będzie odbiegał od warunków określonych poniżej.

Sprawdź, czy z amortyzatora nie wycieka olej, co może sugerować usterkę. Odwróć rower do góry kołami i sprawdź czy w niewidocznych od góry miejscach nie ma wycieku.

Skontroluj, czy wszystkie części widelca i roweru, np.: hamulce, pedały, gripy, kierownica, rama i zespół siodła i sztycy, znajdują się w optymalnym stanie i są prawidłowo ustawione.

Sprawdź, czy żaden z komponentów roweru nie jest wygięty, pęknięty czy w inny sposób uszkodzony.

Upewnij się, czy wszystkie szybkozamykacze, śruby i nakrętki są właściwie zaciśnięte. Odbij rower od ziemi, brzęczenie i wzajemne poruszanie się części może sygnalizować ich poluzowanie.

Koła roweru powinny być właściwie wycentrowane, zakręć kołem i upewnij się czy koła nie są zdeformowane i nie ocierają o golenie widelca czy klocki hamulcowe.

Upewnij się, czy wszystkie przewody i inne komponenty systemu hamulcowego znajdują się w odpowiedniej pozycji, są odpowiednio wyregulowane i że twój system hamulcowy działa poprawnie.

Upewnij się, czy opony w rowerze są napompowane pod odpowiednim ciśnieniem i nie mają żadnych uszkodzeń.

Sprawdź, czy oświetlenie roweru jest czyste, założone poprawnie i bezpiecznie przymocowane.

II. DOSTOSOWANIE WIDELCA DO STYLU JAZDY

II.I DOBIERZ WŁAŚCIWY WIDELEC DO UPRAWIANEGO STYLU JAZDY

Systemy amortyzacji Marzocchi należą do najtrwalszych i najbardziej zaawansowanych technologicznie dostępnych na rynku, jednakże żaden widelec nie zniesie przeciążania i użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem. Takie działanie może w najmniej oczekiwanym momencie doprowadzić do awarii.

Zasadniczą kwestią jest właściwy dobór odpowiedniego modelu amortyzatora tak, żeby był dopasowany do stylu jazdy.

II.II Określ swój styl jazdy

Trekking/cross country (XC). Jazda w pofałdowanym terenie, w czasie której na trasie pojawiają się muldy, korzenie i skały. Trekking/XC nie przewiduje pokonywania uskoków, zjazdów z występów skalnych, zwalonych kłód itp. bez względu na ich wysokość. W czasie jazdy trekking/XC należy stosować wyłącznie opony przeznaczone do trekkingu i cross country oraz hamulce felgowe bądź tarczowe. Można dołączać sakwy oraz prądnice tylko w przypadku, gdy w widelcu są przewidziane specjalne otwory montażowe.

Cross Country/All Mountain. Styl jazdy dla doświadczonych jeźdźców Cross Country, połączony z pokonywaniem umiarkowanie stromych stoków i średniego rozmiaru przeszkód. Widelece Cross Country/All Mountain powinny być używane wyłącznie z hamulcami szczękowymi lub z hamulcami tarczowymi, a także z odpowiednimi ramami, kołami i innym komponentami przeznaczonymi do tego stylu jazdy. Hamulce mogą być mocowane wyłącznie w punktach przewidzianych przez producenta widelca. Modyfikacje prowadzone celem mocowania komponentów w inny - niż zaproponowany przez producenta widelca - sposób są niedopuszczalne.

All Mountain/Freeride. Styl jazdy dla doświadczonych jeźdźców, połączony z pokonywaniem bardzo stromych i agresywnych stoków, większych przeszkód oraz wykonywania średnich skoków. Te widelce powinny być używane wyłącznie z hamulcami tarczowymi, a także z odpowiednimi ramami, kołami i innymi częściami dostosowanymi do tego stylu jazdy. Zaciski hamulców tarczowych mogą być mocowane wyłącznie w punktach przewidzianych przez producenta widelca. Modyfikacje prowadzone celem mocowania komponentów w inny, niż zaproponowany przez producenta widelca, sposób są niedopuszczalne.

4X/Dirt Jumper. Styl BMX i motocross przeznaczony jest tylko dla wyśmienitych jeźdźców i przewiduje skoki na hopkach oraz pokonywanie sztucznych przeszkód, np. z betonu lub jazdy na torach składających się z przeszkód, których przezwyciężenie wymaga od jeźdźca wykonywania skoków lub szybkich zakrętów. Widelce te mogą być używane wyłącznie z hamulcami tarczowymi oraz z ramami, kołami i innymi komponentami przeznaczonymi do tego stylu jazdy. Zaciski hamulców tarczowych mogą być mocowane wyłącznie w punktach przewidzianych przez producenta widelca. Modyfikacje prowadzone celem mocowania komponentów w inny, niż zaproponowany przez producenta widelca, sposób są niedopuszczalne.

Extreme Freeride/Downhill. To dyscypliny dla zawodowych i doskonale wyszkolonych jeźdźców. Przewidują stosunkowo wysokie skoki, pokonywanie uskoków, lawirowanie pomiędzy dużymi skałami, zwalonymi kłodami i potężnymi dziurami. Widelce te mogą być używane wyłącznie z hamulcami tarczowymi oraz z ramami, kołami i innymi komponentami przeznaczonymi do tego stylu jazdy. Zaciski hamulców tarczowych mogą być mocowane wyłącznie w punktach przewidzianych przez producenta widelca. Modyfikacje prowadzone celem mocowania komponentów w inny, niż zaproponowany przez producenta widelca, sposób są niedopuszczalne.

UWAGA!

Błędne pokonanie przeszkody lub niewłaściwe lądowanie może być przyczyną wypadku, kontuzji a nawet śmierci jeźdźca.

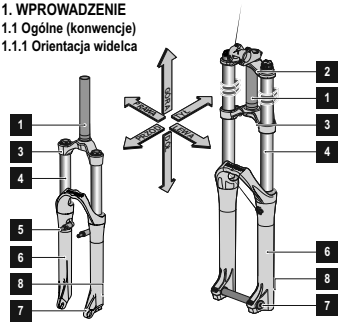
Ucz się omijania i pokonywania przeszkód. Uderzanie kołem w skały, korzenie itp. na wprost obciąża widelec w niewłaściwy sposób, do którego nie został przystosowany.

Lądowanie na płaskim, gdy za hopką nie ma właściwego zeskoku jest niedopuszczalne i groźne dla widelca, roweru i jeźdźca. Nachylenie i długość zeskoku musi być dopasowane do szybkości jazdy i wysokości skoku. Każdy skok jest niebezpieczny i może doprowadzić do wypadku. Upewnij się, że umiejętności które masz, wystarczają do bezpiecznego pokonania danej przeszkody, hopki czy uskoku.

1. WPROWADZENIE

1.1 Ogólne (konwencje)

1.1.1 Orientacja widelca



Rysunek 1 - *Orientacja widelca*

1.1.2 Główne części widelca

1. rura sterowa, 2. górna korona, 3. dolna korona, 4. golenie wewnętrzne (górne), 5. piwoty hamulca, 6. monolit goleni dolnych, 7. haki koła, 8. uchwyt hamulca tarczowego

2. INFORMACJE TECHNICZNE

2.1 Media ściskane

Potoczne określenie „sprężyna" nie jest precyzyjne. Może określać zarówno stalową sprężynę zwojową, jak i pneumatyczny system wykorzystujący ściśliwość gazu do absorbowania nierówności. Dlatego stosowane jest sformułowanie „medium ściskane". Widelce Marzocchi w roli medium ściskanego wykorzystują sprężyny zwojowe lub sprężone powietrze.

2.2 Systemy tłumienia

Widelec na nierównościach ugina się i prostuje. Dla poprawienia przyczepności niezbędnym jest tłumienie prędkości uginania i prostowania się widelca. Zmniejszenie prędkości odbywa się dzięki tłumikom lub specjalnym kartuszom tłumiącym.

UWAGA!

NIGDY nie blokuj skoku podczas zjazdów ponieważ widelec może nie zareagować właściwie. Może to być przyczyną utraty kontroli nad rowerem, wypadku, kontuzji a nawet śmierci.

TST MICRO (Terrain Selection Technology z regulatorem Micro)

System TST Micro wyewoluował z systemu o zamkniętym kartuszu hydraulicznym TST. Czarne pokrętło zamocowane na dole goleni pozwala regulować siłę tłumienia powrotu. Szczytowe czerwone pokrętło w systemie Micro ustala tłumienie kompresji. Regulacje Micro (dokonywane złotym pokrętłem na szczycie goleni) ustalają próg kompresji, dopasowując zachowanie amortyzacji do różnych rodzajów tras. Blokada skoku uruchamiana jest poprzez przestawienie złotego pokrętła w pozycję całkowicie zamkniętą i przestawienie czerwonej dźwigni. W niektórych modelach system TST może być obsługiwany manetką z kierownicy.

TST 5 (5 pozycyjny regulator Terrain Selection Technology)

System TST5 stosuje uszczelniany kartusz z gumowym zbiornikiem oleju. Kartusz ten posiada czarny regulator tłumienia powrotu w niższej części oraz czerwony pięciostopniowy regulator kompresji w części górnej. Pozycja piąta „CL" odpowiada zablokowaniu widelca. W niektórych modelach system TST może być obsługiwany manetką z kierownicy.

TST2 (2 pozycyjny regulator Terrain Selection Technology)

Technologia Trail Selection 2 jest podstawową wersją TST: dolny, czarny regulator pozwala regulować tłumienie powrotu. Czerwoną dźwignią można całkowicie zablokować widelec albo uczynić go w pełni aktywnym, zapewniając jak największą przyjemność z jazdy w każdym terenie i przy każdym stylu jazdy. W niektórych modelach system TST może być obsługiwany manetką z kierownicy.

LO (Lock Out)

Kartusz LO pozwala na natychmiastową regulację wartości tłumienia kompresji. Pozycja zamknięta sprawia, że golenie widelca pozostaną wyprostowane umożliwiając skok 20 mm, co ułatwia podjazdy na stromych zboczach. W niektórych modelach system LO może być aktywowany za pomocą manetki umieszczonej na kierownicy.

RC3 (III generacja tłumika rebound/compression w otwartej kąpieli)

Najbardziej zaawansowana technologia tłumienia w otwartej kąpieli Marzocchi. System RC3 pozwala na maksymalną dowolność regulacji dla każdego stylu jazdy. Czarny regulator na szczycie goleni pozwala regulować tłumienie powrotu. Kontrola kompresji Position Sensitive Compression automatycznie przeciwdziała dobiciu zarówno przy dużych jak i wolnych prędkościach uginania się podlegając regulacji za pomocą czerwonego pokrętła umieszczonego w dolnej części goleni.

RV (Rebound Valve w otwartej kąpieli)

Ewolucja najtrwalszego tłumika SSVF. RV w otwartej kąpieli olejowej jest łatwy w obsłudze pozwalając czarnym pokrętłem na wydajne regulacje tłumienia prędkości prostowania się widelca po najechaniu na nierówność.

IRA (Internal Rebound Adjuster w otwartej kąpieli)

System wewnętrznej regulacji powrotu jest podobny do RV kontrolując tłumienie powrotu. Regulacji można dokonać wewnątrz tłumika posługując się specjalistycznym kluczem.

R

System odpowiedni dla początkujących, jest podstawowym systemem pozwalającym przy pomocy czarnego regulatora umieszczonego na szczycie widelca na regulację tłumienia powrotu.

Fixed Damping

Fixed Damping jest uproszczoną wersją tłumika R pozbawioną możliwości regulacyjnych. Są one ustalone przez Marzocchi.

SFA (Single Function Air)

Przy pomocy jednego zaworu Schrader zlokalizowane w dolnej części goleni pneumatyczny kartusz SFA pozwala na doskonałe i proste regulacje w komorze pozytywnej i negatywnej widelca. Ciśnienie w obu komorach automatycznie dostosowuje się do siebie, pozwalając na optymalna czułość wstępną.

ATA (Air Travel Adjust)

Pneumatyczny kartusz ATA posiada tę samą funkcjonalność co SFA. Łatwość ustawień poprzez jeden zawór zlokalizowany u dołu goleni automatycznie dopasowujące się ciśnienie w obu komorach pozytywnej i negatywnej. Dodatkowo przez przekręcanie srebrnego regulatora ATA na szczycie goleni pozwala regulować skok i wysokość widelca w zakresie 40 mm. Regulator ATA wyposażono w system przeciwdziałający przypadkowym zmianom skoku na najtrudniejszych szlakach.

ATA z PAR (Air Travel Adjust z Progressive Air Resistance)

To nowy tłumik przewidziany do użytku w widelcach FR i DH. Przekręcanie srebrnego regulatora ATA na szczycie goleni pozwala regulować skok i wysokość widelca w zakresie 40 mm. Regulator ATA wyposażono w system przeciwdziałający przypadkowym zmianom skoku na najtrudniejszych szlakach. Przy pomocy jednego zaworu Schrader zlokalizowane w dolnej części goleni pneumatyczny kartusz SFA pozwala na doskonałe i proste regulacje w komorze pozytywnej i negatywnej widelca. Ciśnienie w obu komorach automatycznie dostosowuje się do siebie, pozwalając na optymalną czułość wstępną.

Zawór zlokalizowany w dolnej części widelca pozwala regulować komorę wtórną, pozwalającą modyfikować charakterystykę twardości i granice ugięcia, ażeby doskonale imitować charakterystykę pracy sprężyny zwojowej, bez jej wad np. jej wymiany.

CV (Compression Valve w kąpieli olejowej)

System CV jest rozwinięciem bardzo niezawodnego systemu SSVF. CV w otwartej kąpieli olejowej jest łatwy w użyciu i pozwala przy pomocy czerwonego pokrętła zainstalowanego w dolnej części widelca na regulacje tłumienia kompresji.

VA (Volume Adjuster w kąpieli olejowej)

Obracając regulatorem VA (w tłumikach RC3 widelców 888) można zmieniać objętość komory wewnątrz widelca. Jest to równoznaczne ze zmianą poziomu oleju. Zmniejszając objętość komory powietrznej zwiększa progresję twardości bez konieczności otwierania widelca wlewania większej ilości oleju.

2.3 Smarowanie i chłodzenie

W widelcach stosowane są różne sposoby smarowania i chłodzenia.

Olej w systemach działających w otwartej kąpieli olejowej, oprócz kluczowej roli w tłumieniu hydraulicznym, pełni rolę czynnika chłodzącego i smarującego wewnętrzne części tłumika. Dodatkowo poprzez modyfikację poziomu oleju wewnątrz tłumika można wpływać na progresję twardości widelca. W porównaniu do systemów opartych o zamknięte kartusze, otwarta kąpiel przewyższa je jeśli chodzi o prostotę obsługi, jakość smarowania i odporność na złe warunki pracy. W amortyzatorach wyposażonych w zamknięte kartusze (TST, R, SFA i ATA) smarowanie części ruchomych odbywa się przy pomocy dodatkowej porcji oleju. W porównaniu do systemów w otwartej kąpieli olejowej wymagana jest bardzo mała ilość oleju, co pozwala obniżyć masę. Ponieważ nie wpływa na sposób pracy widelca jego ilość należy starannie kontrolować. Najlepsze smarowanie zachodzi przy jeździe po nierównościach, wówczas olej swobodnie dociera do wyżej położonych ślizgów.

W widelcach tego typu zalecane jest stosowanie dodatkowego smarowania uszczelek olejowych, co poprawi działanie „nierozgrzanego" zestawu po dłuższym okresie bezczynności.

W modelach dla początkujących prawidłowe smarowanie zapewnione jest poprzez smarowanie smarem stałym.

2.4 Tuleje ślizgowe i uszczelki olejowe

Golenie górne prowadzone są w goleniach dolnych przez dwie pokryte teflonem tuleje ślizgowe, zapewniające wolne od tarcia wzajemne przesuwanie się goleni.

W nowych widelcach, charakterystyczna dla Bomberów płynność uginania, osiągnięta została poprzez nowe ślizgi i uszczelki zapewniające redukcję tarcia o 30%. Kiedy rower się nie rusza, można poczuć nieznaczne, wzajemne przemieszczanie się goleni górnych względem dolnych. Jest to zasadnicza przestrzeń pozwalająca na przemieszczanie się oleju i wzajemnego smarowania ruchomych części. W czasie działania widelca luz ten nie jest odczuwalny, bo olej zajmuje całą tę przestrzeń co gwarantuje niezwykłą czułość pracy widelca.

U szczytu monolitycznych goleni dolnych znajduje się grupa uszczelek składająca się ze specjalnego pierścienia z podwójnym uszczelnieniem i uszczelką przeciwkurzową, zapobiega wyciekom oleju i wnikaniu brudu do wnętrza widelca.

3. INSTALACJE

3.1 Montaż do ramy

Widelce przeznaczone są do sterów systemu A-head Set. Mają gładką, niegwintowaną rurę sterową. Powinna ona zostać przycięta zgodnie z wysokością główki ramy, sterów i wysokości wspornika kierownicy. Instalacja widelców do roweru jest bardzo delikatną operacją i powinna być przeprowadzona ze szczególną ostrożnością przez wyszkolony, doświadczony i wyspecjalizowany personel. Zawsze powinna być skontrolowana przez autoryzowany serwis.

UWAGA!

Montaż widelca do ramy wymaga specjalistycznej wiedzy, narzędzi i doświadczenia. Ogólna wiedza mechaniczna i uzdolnienia w tym kierunku mogą być niewystarczające do prawidłowego zamontowania widelca. Instalowanie systemów amortyzacji Marzocchi proszę zlecać autoryzowanym serwisom. Niepoprawne zamontowanie amortyzatora może prowadzić do jego uszkodzenia, wypadku, kontuzji rowerzysty a nawet śmierci.

Rura sterowa jest wciśnięta w głowicę. Ze względu na konieczność zachowania niezwykłej precyzji należy używać specjalistycznych urządzeń. Wymiany może dokonać wyłącznie autoryzowany serwis Marzocchi.

UWAGA!

We wszystkich dwupółkowych amortyzatorach Bomber 2008 dolna głowica zaciśnięta jest na goleniach za pomocą śrub. Przy montażu należy przestrzegać poniższych zaleceń.

*Gdy golenie mają zróżnicowaną średnicę zewnętrzną, głowicę można montować tylko tam, gdzie średnica goleni jest większa (patrz **rysunek 2A**),*

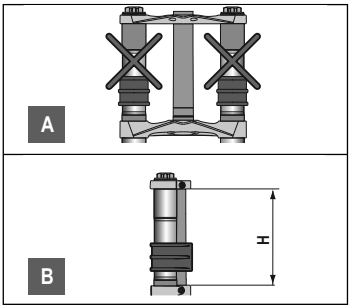
W przypadku występowania znaczników dolna głowica musi być powyżej wskaźnika MIN i poniżej wskaźnika MAX.

Odległość między napompowaną oponą a dolną częścią dolnej korony widelca musi wynosić minimum 4 mm.

*W widelcach dwupółkowych maksymalna odległość pomiędzy głowicami (patrz **rysunek 2B**) musi być mniejsza niż wartość H. Dopuszczalne wartości w odniesieniu do konkretnych modeli znajdują się w **Tabeli 1**.*

PAMIĘTAJ!

Folię ochronną znajdującą się na naklejkach należy usunąć przed rozpoczęciem używania widelca.



Rysunek 2 - Montaż widelca dwupółkowego: (2A) mocowanie półek, (2B) maksymalna długość rury sterowej między półkami

Widelec	Maksymalna odległość między koronami (H)
888 (poza 888 RV)	160 mm (180 mm z wysoką półką (opcja))
888 RV	158 mm

Tabela 1 - *Maksymalna długość rury sterowej pomiędzy półkami*

3.2 Montaż hamulców

Instalacja hamulców jest bardzo delikatną operacją i powinna być przeprowadzona ze szczególną ostrożnością i zawsze przez wyspecjalizowany personel.

UWAGA!

Montaż hamulców wymaga specjalistycznej wiedzy, narzędzi i doświadczenia. Ogólna wiedza mechaniczna może być niewystarczająca do prawidłowego zamontowania hamulców. Zalecamy montaż hamulców autoryzowanych serwisach Marzocchi. Niewłaściwy montaż może przeciążać zaciski hamulców i prowadzić do ich pęknięcia. To z kolei może doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem, wypadku, kontuzji rowerzysty a nawet śmierci. Należy upewnić się, że instalację hamulców przeprowadzono ściśle według zaleceń producenta.

Hamulce można montować jedynie zgodnie ze specyfikacją widelca, uwzględniając treści zawarte w tabelach zamieszczonych w tej instrukcji.

UWAGA!

Gwinty śrub (zobacz 2A, 2B w Tabeli 2) pokryte są specjalną substancją utrudniającą samoistne wykręcanie się (Lock Tite). Po wykręceniu tracą one odpowiednie właściwości.

UWAGA!

Przed każdą jazdą należy upewnić się, czy przewód hamulcowy jest prawidłowo przymocowany do uchwytów prowadzących (zobacz 2E, 2F, 2G i 2H w Tabeli 2).

UWAGA!

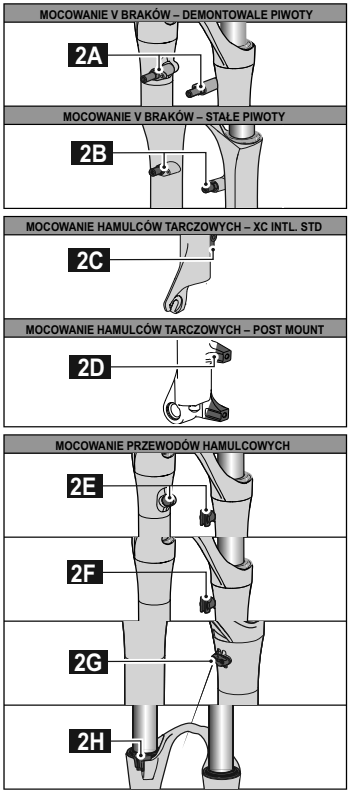
Przewody hamulcowe w żadnym przypadku nie powinny dotykać korony lub goleni górnych.

⚠ UWAGA!

Przed instalacją hamulców w systemie Post Mount należy upewnić się, że z powierzchni styku zacisku i widelca została usunięta warstwa farby.

⚠ UWAGA!

Śruby mocujące zacisk hamulca tarczowego muszą być wkręcone na co najmniej 10 mm w hak mocujący na monolicie goleni dolnych. Upewnij się, czy śruby mocujące nie są zniszczone i czy zostały wkręcone kluczem dynamometrycznym z siłą zalecaną przez producenta. Maksymalny moment wkręcenia śruby musi wynosić mniej niż 10 Nm.



Model	Ustawienie dla hamulców V-Brake	Ustawienie dla hamulców tarczowych	Maksymalny rozmiar tarczy[1]
TXC	ustawienie stałe (zobacz 2B)	XC INTL STD 6" + hamulec bębnowy (zobacz 2C)	6"
MARATHON CORSA LT - 22	Ustawienie wymienne (zobacz 2A)[2]	Post Mount 6" (zobacz 2D / 2E)	7"
CORSA - 44 - 33 haki standardowe (z wyłączeniem Corsa Cento i 44 ATA Micro)		Post Mount 6" (zobacz 2D / 2E)	8"
CORSA - 44 haki standardowe (tylko Corsa Cento i 44 ATA Micro)	NIE	Post Mount 6" (zobacz 2D/ 2F)	8"
CORSA - 44 - 33 wersja QR15		Post Mount 6" (zobacz 2D / 2G)	8"
4X - 55 - DIRT JUMPER		Post Mount 6" (zobacz 2D / 2G)	8"
66 - 888 (888 RV)		Post Mount 8" (zobacz 2D / 2G)	9"
888		Post Mount 6" (zobacz 2D / 2H)	8"

Tabela 2 - *Ustawienia systemu hamulcowego*

[1] Instalacja jest możliwa tylko w przypadku montażu odpowiedniego adaptera dostarczanego przez producenta.

[2] Pivoty v-brake są akcesorium dodatkowym (kod akcesorium 850996/C)

3.3 Montaż koła

Model widelca	Dopuszczalne rozmiary koła/opony
CORSA – MARATHON CORSA – 44 – 33 – 22	2.2'' x 26''
4X – 55 – 66 – 888 – DIRT JUMPER	2.8" x 26"
TXC	2.0" x 28"

Tabela 3 - *Dopuszczalne rozmiary opon*

W razie potrzeby zamontowania kół z większymi oponami, niż te wymienione w **Tabeli 3**, należy sprawdzić czy:

- koło obraca się swobodnie;
- opona nie ociera o elementy amortyzatora lub hamulca typu v-brake,
- przy całkowicie ugiętym widelcu odległość pomiędzy napompowaną oponą, a dolną powierzchnia głowicy nie jest mniejsza niż 4 mm.

3.4 Systemy montowania osi

Jednym z systemów montowania koła jest tzw. system standardowy ze zwykłymi hakami dostosowanymi do piast z szybkozamykaczem. W widelcach przeznaczonych do bardziej agresywnej jazdy stosowany jest system o rodowodzie motocyklowym, w którym stosowana jest stała oś piasty o średnicy 20 mm. Nowy system QR łączy sztywność z prostotą instalacji.

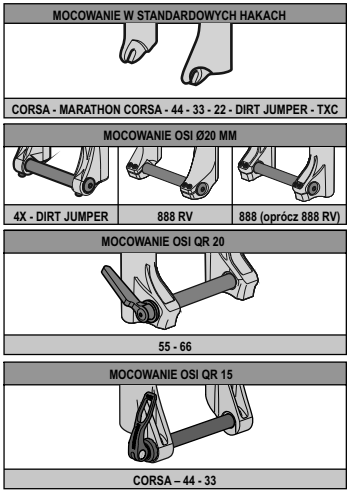


Tabela 4 - *Systemy mocowania osi*

3.4.1 Montaż koła w standardowych hakach

CORSA	MARATHON CORSA	44
33	22	DIRT JUMPER
TXC		

Montuj koła w zgodzie z zaleceniami ich producenta. Każdorazowo po zamontowaniu koła musisz:

- sprawdzić wzajemną pozycję koła i widelca uginając go kilkukrotnie. Koło nie powinno stykać się ani nawet zbliżać się do jakiejkolwiek części widelca.

- podnieść przednie koło do góry i obracając nim zweryfikować odległości pomiędzy klockami hamulców tarczowych lub v-brake. Przy pomocy instrukcji obsługi hamulców upewnij się, że odległości są właściwe.

3.4.2 Montaż koła do widelców Ø32 mm z mocowaniem na oś Ø20 mm

4X	DIRT JUMPER

Aby uzyskać właściwe działanie widelca należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- wsunąć piastę pomiędzy golenie;

- wyrównać położenie piasty względem haków widelca (patrz **3A** z **Rysunku 3**);

- wsunąć oś koła (patrz **3A** z **Rysunku 3**) przez prawy hak widelca, następnie przełożyć ją przez piastę i wsunąć do lewego haka widelca;

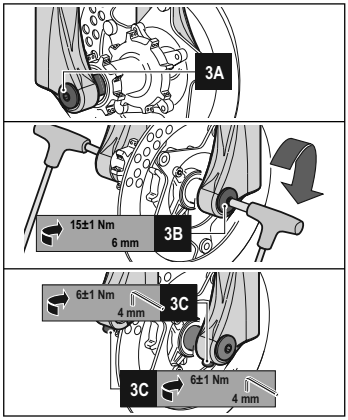
- zacisnąć oś wkręcając kluczem imbusowym 6 mm śrubę **(**patrz **3B** z **Rysunku 3)** z odpowiednią siłą **(15 +/- 1 Nm);**

- sprawdzić, czy widelec pracuje prawidłowo poprzez kilkukrotne wciśnięcie go do oporu;

- podnieść do góry koło i zakręcić nim sprawdzając ułożenie koła i tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca. Nie może ono dotykać do goleni widelca ani hamulca;

- sprawdzić ustawienie tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca i zgodnie z zaleceniami producenta hamulca dokonać niezbędnych regulacji;

- dociągnąć śruby **(patrz 3C z rysunku 3)** umiejscowione na obu hakach koła przy użyciu klucza imbusowego 4 mm z siłą **(6 +/- 1 Nm)**.



Rysunek 3 - *Montaż koła do widelców Ø32 mm z mocowaniem na oś Ø20 mm*

3.4.3 Montaż koła w widelcach Ø35/Ø38 z mocowaniem na oś 20 mm

888

Aby uzyskać właściwe działanie widelca należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- wsunąć piastę pomiędzy golenie;

- wyrównać położenie piasty względem haków widelca (patrz **4A** z **rysunku 4**);

- wsunąć oś koła (patrz **4A** z **rysunku 4**) przez prawy hak widelca, następnie przełożyć ją przez piastę i wsunąć do lewego haka widelca;

- zacisnąć oś wkręcając kluczem imbusowym 6 mm śrubę **(4B** z **rysunku 4)** z odpowiednią siłą **(15 +/- 1 Nm);**

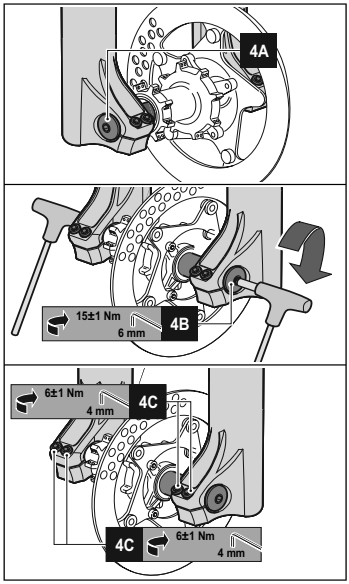
- sprawdzić, czy widelec pracuje prawidłowo poprzez kilkukrotne wciśnięcie go do oporu;

- podnieść do góry koło i zakręcić nim sprawdzając ułożenie koła i tarczy

hamulcowej względem zacisku hamulca. Nie może ono dotykać do goleni widelca ani hamulca;

- sprawdzić ustawienie tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca i zgodnie z zaleceniami producenta hamulca dokonać niezbędnych regulacji;

- dociągnąć śruby **(4C** z **rysunku 4)** umiejscowione na obu hakach koła przy użyciu klucza imbusowego 4 mm z siłą **(6 +/- 1 Nm)**. Dokręcając należy stosować sekwencję **1 – 2 – 1.**



Rysunek 4 - *Montaż kół do widelców Ø35/Ø38 mm z mocowaniem na oś Ø20 mm*

3.4.4 Montaż koła w widelcach z systemem QR

55	66

Oś zacisku QR20 pozwala na bardzo szybki montaż koła do widelca bez użycia żadnych narzędzi.

Aby uzyskać właściwe działanie widelca należy przestrzegać poniższych zaleceń:

UWAGA!

Nie zaciskaj osi w widelcu bez piasty pomiędzy hakami koła.

- wsunąć piastę pomiędzy golenie;

- wyrównać położenie piasty względem haków widelca (patrz **5A** z **rysunku 5**);

- wsunąć oś koła (**5A** z **rysunku 5**) przez prawy hak widelca, następnie przełożyć ją przez piastę i wkręcić do lewego haka widelca;

Przy pomocy dźwigni zainstalowanej do osi wkręć oś w goleń aż do usłyszenia „kliknięcia" (patrz **5B** z **rysunku 5**)

UWAGA!

„Kliknięcie" oznacza, że osiągnięto wystarczającą do zamocowania koła siłę. Oś musi być zawsze wkręcona z siłą pozwalającą wywołać „kliknięcie".

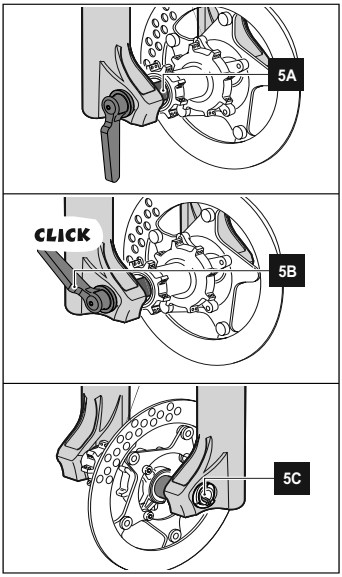
- Sprawdzić, czy widelec pracuje prawidłowo poprzez kilkukrotne wciśnięcie go do oporu.

- Podnieść do góry koło i zakręcić nim sprawdzając ułożenie koła i tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca. Nie może ono dotykać do goleni widelca ani hamulca.

- Sprawdzić ustawienie tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca i zgodnie z zaleceniami producenta hamulca dokonać niezbędnych regulacji.

- Oś zaopatrzono w sprzęgło kontrolujące zaciśnięcie. Jeśli to konieczne, należy dalej przekręcić dźwignię do odpowiedniej pozycji, ażeby nie kolidowało. Każde przesunięcie dźwigni dalej wywoła „kliknięcie". Nie odkręcaj dźwigni, chyba że chcesz zdemontować koło.

- Ażeby zdemontować koło, należy odkręcić dźwignię. Pamiętaj, żeby wyjąć oś koła, ząbek bezpieczeństwa (patrz **5C** na **rysunku 5**) musi być przesunięty do środka.



Rysunek 5 - *Montaż koła w widelcach z systemem QR20*

3.4.5 Montaż koła do widelca z systemem QR15

Corsa	44	33

Modele Corsa, 44, 33 mogą być wyposażone w zaciski kół QR15.

Oś zacisku QR15 pozwala na bardzo szybki montaż koła do widelca bez użycia żadnych narzędzi.

Montaż koła jest tak prosty jak w przypadku klasycznego szybkozamykacza dla piast z osią 9 mm.

Aby uzyskać właściwe działanie widelca należy przestrzegać poniższych zaleceń:

- wsunąć piastę pomiędzy golenie;

- wyrównać położenie piasty względem haków widelca (patrz **6A** z **rysunku 6**);

- wsunąć oś koła przez prawy hak widelca aż oprze się o nakrętkę zamocowaną w lewym haku goleni widelca;

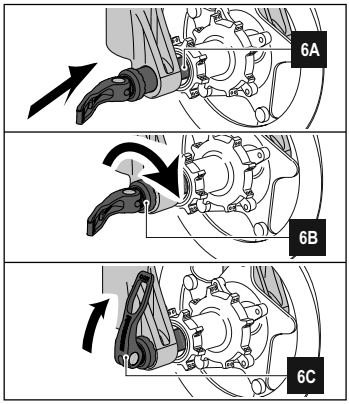
- utrzymując dźwignię zacisku w linii z osią wkręcić oskę w nakrętkę lub odwrotnie bez różnicy (patrz **6B** z **rysunku 6**). W czasie wkręcenia nie zmieniać pozycji dźwigni dla zwiększenia siły zaciśnięcia;

- przy pomocy dźwigni zainstalowanej docisnąć oś, tak żeby nie kolidowała (patrz **6C** z **rysunku 6**);

- sprawdzić, czy widelec pracuje prawidłowo przez kilkukrotne wciśnięcie go do oporu;

- podnieść do góry koło i zakręcić nim sprawdzając ułożenie koła i tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca. Nie może ono dotykać do goleni widelca ani hamulca;

- sprawdzić ustawienie tarczy hamulcowej względem zacisku hamulca i zgodnie z zaleceniami producenta hamulca dokonać niezbędnych regulacji. Sprawdź *Instrukcję Obsługi* hamulca, żeby upewnić się co do właściwości działań.



Rysunek 6 - *Montaż koła w widelcach z systemem QR15*

3.5 Montaż błotnika

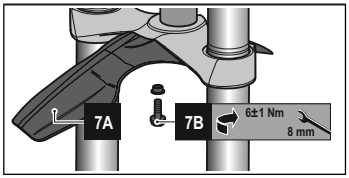
888RV

Błotniki mogą być sprzedawane osobno lub w komplecie z widelcem.

Żeby zainstalować błotnik, najpierw należy wsunąć tulejkę pomiędzy śrubę a błotnik **(patrz 7A z rysunku 7)**. Dokręć śrubę **(7B)** kluczem imbusowym 8 mm z siłą wartości **(6±1Nm)**.

UWAGA!

Gdy w widelcu 888 zamontowany jest błotnik, pozycja większej części głowicy musi korespondować z linią max. na goleniach.



Rysunek 7 - *Montaż błotnika*

3.6 Montaż kierownicy w widelcach z podwójną głowicą

888

Podczas montażu kierownicy postępuj zgodnie z poniższymi zaleceniami:

- umieścić dolny uchwyt wspornika na górnej półce widelca (patrz **8A** i **8B** z **rysunku 8**);

- dopasuj otwory korespondujących elementów;

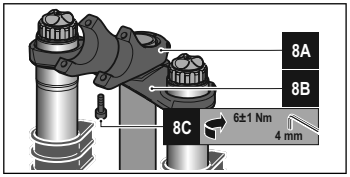
- zabezpiecz dolny uchwyt wspornika śrubami używając 4 mm klucza imbusowego stosując siłę **(6 +/- 1 Nm)** (**patrz 8C z rysunku 8**);

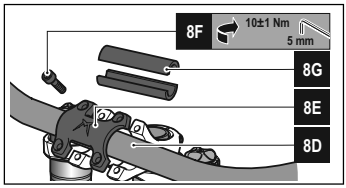
- kierownicę (**8D** z **rysunku 8**) należy ustawić centralnie w uchwycie;

- załóż uchwyt wspornika (**8E**);

- imbusowym kluczem 4 mm dociągnij śruby **(8F)** z siłą **(6 +/- 1 Nm)**.

Przy instalacji kierownic o różnych rozmiarach mogą być potrzebne „podkładki redukcyjne", które należy umieścić pomiędzy kierownicą a uchwytami wspornika, żeby pewnie zamontować kierownice we właściwym miejscu (**8G** z **rysunku 8**).





Rysunek 8 - *Montaż wspornika kierownicy*

4. TABELE SUMARYCZNE

Model	Naprężenie wstępne			Systemy hydrauliczne													
	Sprężyna zwojowa z mech. regulatorem	Sprężyna zwojowa z komorą powietrzną	Powietrzna komora pozytywna	VA	TST MICRO	TST5	TST2	LO	RC3	IRA	RV	R	Nieregulowane tłumienie	ATA z PAR	ATA	SFA	CV
CORSA CENTO					LH											RH	
CORSA TST2			LH				RH										
CORSA LO			RH					LH									
MARATHON CORSA LT			LH			RH											
44 ATA MICRO					LH										RH		
44 ATA							RH								LH		
44 TST2			LH				RH										
44 LO			RH					LH									
33 TST2	LH						RH										
33 LO	RH							LH									
33 R	RH											LH					
22 LO	RH							LH									
22 R	RH											LH					
55 ATA MICRO					LH									RH			
55 RC3		LH							RH								
55 ATA							RH								LH		
55 TST2		LH					RH										
55 R		RH										LH					
55 RS	RH											LH					
4X WOLRLD CUP			X2						LH								
DIRT JUMPER 1		RH										LH					
DIRT JUMPER 2		RH										LH					
DIRT JUMPER 3	RH												LH				
66 ATA									LH					RH			
66 RC3	RH	LH							LH								
66 RCV		LH									LH						RH
888 ATA WORLD CUP				LH					LH					RH			
888 RC3 WORLD CUP	RH			LH					LH								
888 RC3	RH			LH					LH								
888 RCV											LH						RH
888 RV											LH						
TXC LO			RH					LH		RH							
TXC 1			X2							RH							
TXC 2	LH		RH							RH							

Tabela 5 - *Regulacje widelców*

X2	Regulacje w obu goleniach
RH	Regulacja w prawej goleni
LH	Regulacja w lewej goleni

Tabela 6 - *Legenda do tabeli 5*

UWAGA!

Czynności oznaczone symbolem należy przeprowadzić wyłącznie w autoryzowanym centrum serwisowym Marzocchi.

Czynność	Sposób użytkowania	
	Intensywny	Normalny
Kontrola dokręcenia śrub	Przed każdą jazdą	
Czyszczenie goleni	Po każdej jeździe	
Kontrola ciśnienia powietrza	Przed każdą jazdą	co 10 godz.
Czyszczenie i smarowanie pierścieni uszczelniających	Przed każdą jazdą	Co drugą jazdę
Kontrola uszczelek olejowych	Co 25 godz.	Co 50 godz.
Wymiana oleju	Co 50 godz.	Co 100 godz.
Wymiana oleju w kartuszu	Co 25 godz.	Co 50 godz.
Wymiana uszczelek olejowych w kartuszu	Co 50 godz.	Co 100 godz.

Tabela 7 - *Tabela czynności okresowych*

Śruby do dokręcenia	Wartość momentu (Nm)
Piwoty v-brake	9±1
Górne kapsle goleni	10±1
Śruby mocujące regulatory	2±0,5
Śruby mocujące stopy tłumików i kartuszy	10±1
Śruby mocujące stopy tłumików	10±1
Śruby mocujące błotnik (888RV)	6±1
Śruby mocujące wspornik kierownicy (888)	6±1
Śruby mocujące dolną głowicę (888)	6±1
Śruby osi koła	15±1
Imbusowe śruby osi koła	6±1

Tabela 8 - *Zalecane wartości momentów dokręcania śrub*

Właściwe ciśnienie powietrza będzie zależeć od jeźdźca, terenu, preferowanego skoku i osobistych upodobań użytkownika. Poniższe dane mają charakter wyłącznie poglądowy i powinny stanowić przyczynek do rozpoczęcia prac nad właściwym doborem ciśnienia.
Zalecane jest używanie pompki niskociśnieniowej (4208/C) lub wysokociśnieniowej (4209/C). Dla wszystkich kalibracji ciśnienia poniżej wartości 7 barów (100 psi) zalecamy pompkę niskociśnieniową, gdyż gwarantuje dokładniejsze ustawienia.

ATA z PAR				
Masa jeźdźca	kg	<70	70÷90	>90
	lbs	<155	155÷200	>200
PAR	bar	6÷8	7÷9	8÷10
	psi	90÷120	105÷135	120÷150
ATA	bar	3÷5	4÷6	5÷7
	psi	45÷75	60÷90	75÷105

• Zawór ATA znajduje się pod szarym regulatorem odpowiedzialnym za zmianę skoku widelca. Regulator jest wciskany, należy wyciągnąć go pociągając do góry. Zawór odpowiada za początkowe uginanie się widelca, ale wymaga adiustacji po napełnieniu komory PAR (dolny zawór).
• Zawór PAR znajduje się u dołu goleni i jest zabezpieczony czerwoną nakrętką.
• Ten system zapewnia niezwykłą wolność i szerokie spektrum regulacji pod warunkiem zastosowania się do poniższych obserwacji: całkowicie spuść powietrze z komory ATA (górny zawór) zanim rozpoczniesz regulacje komory PAR (dolny zawór);
• najpierw napompuj komorę PAR;
• ciśnienie w komorze PAR musi być wyższe niż w komorze ATA o co najmniej 1 bar (15 psi)
• zwiększenie ciśnienia w komorze PAR decyduje o progresji twardości w miarę uginania się widelca;
• nie przekraczaj ciśnienia 12 barów (180 psi) w komorze PAR;
• zwiększając ciśnienie w komorze ATA zmniejsza się ugięcie wstępne (SAG). Mniejsze ciśnienie w ATA powoduje zwiększenie się SAG-u;
• zawór powietrzny w RC3 nie powinien być używany do kalibracji, tylko do upuszczenia ciśnienia, które może wygenerować się w czasie pracy widelca.

ATA/SFA				
Masa jeźdźca	kg	<70	70÷90	>90
	lbs	<150	150÷200	>200
ATA	bar	6÷8	7÷9	8÷10
	psi	90÷120	105÷135	120÷150

Adjustacja ciśnienia w komorze ATA/SFA dokonuje się poprzez zawór w dolnej części widelca.
Ażeby uzyskać dostęp do zaworu odkręć czarną lub czerwoną nakrętkę.

4X		
Ciśnienie powietrza	bar	1,5÷3,5
	psi	22÷52

Adjustacja ciśnienia w komorze dokonuje się poprzez zawór w górnej części widelca.

Ażeby uzyskać dostęp do zaworu, odkręć czarną nakrętkę na prawej goleni widelca.
Zawór w lewej goleni widelca zabezpieczony jest małym, gumowym korkiem. Korek ten jest wciśnięty pod ciśnieniem. Do napompowania komory niezbędny jest specjalny adapter (5321530/C).

Dirt Jumper 1 - Dirt Jumper 2		
Ciśnienie powietrza	bar	1÷3
	psi	15÷45

Adjustacja ciśnienia w komorze dokonuje się poprzez zawór w górnej części prawej goleni widelca.
Ażeby uzyskać dostęp do zaworu, odkręć czarną nakrętkę na prawej goleni widelca.

Corsa LO - Marathon Corsa LT - 44 LO - 44 TST2				
Masa eźdźca	kg	<70	70÷90	>90
	lbs	<150	150÷200	>200
Ciśnienie powietrza	bar	2÷4	2,5÷3,5	3÷5
	psi	30÷60	37÷52	45÷75

Adjustacja ciśnienia w komorze dokonuje się poprzez zawór w górnej części widelca.
Ażeby uzyskać dostęp do zaworu, odkręć nakrętkę na goleni widelca. W Marathon Corsa zawór może być po stronie TST5. Zawór ten nie powinien być używany do kalibracji, tylko do upuszczenia ciśnienia, które może wygenerować się w czasie pracy widelca.

55R – 55TST2 - 55 RC3				
Masa jeźdźca	kg	<70	70÷90	>90
	lbs	<150	150÷200	>200
Ciśnienie powietrza	bar	0÷1	1÷2	2÷3
	psi	0÷15	15÷30	30÷45

Adjustacja ciśnienia w komorze dokonuje się poprzez zawór w górnej części widelca.
Ażeby uzyskać dostęp do zaworu odkręć nakrętkę na goleni widelca.

66 RCV - 66 RC3		
Ciśnienie powietrza	bar	0÷1
	psi	0÷15

Adjustacja ciśnienia w komorze dokonuje się poprzez zawór w górnej części widelca.
Ażeby uzyskać dostęp do zaworu, w wersji RCV odkręć nakrętkę na lewej goleni widelca. Zabezpieczony jest czerwoną nakrętką, którą należy odkręcić.
W wersji RC3 należy użyć zaworu po lewej stronie, zabezpieczonego szarą nakrętką, którą należy odkręcić. Do napompowania komory niezbędny jest specjalny adapter (5321530/C).

Tabela 9 - *Zalecane wartości ciśnień powietrza*

Notatki