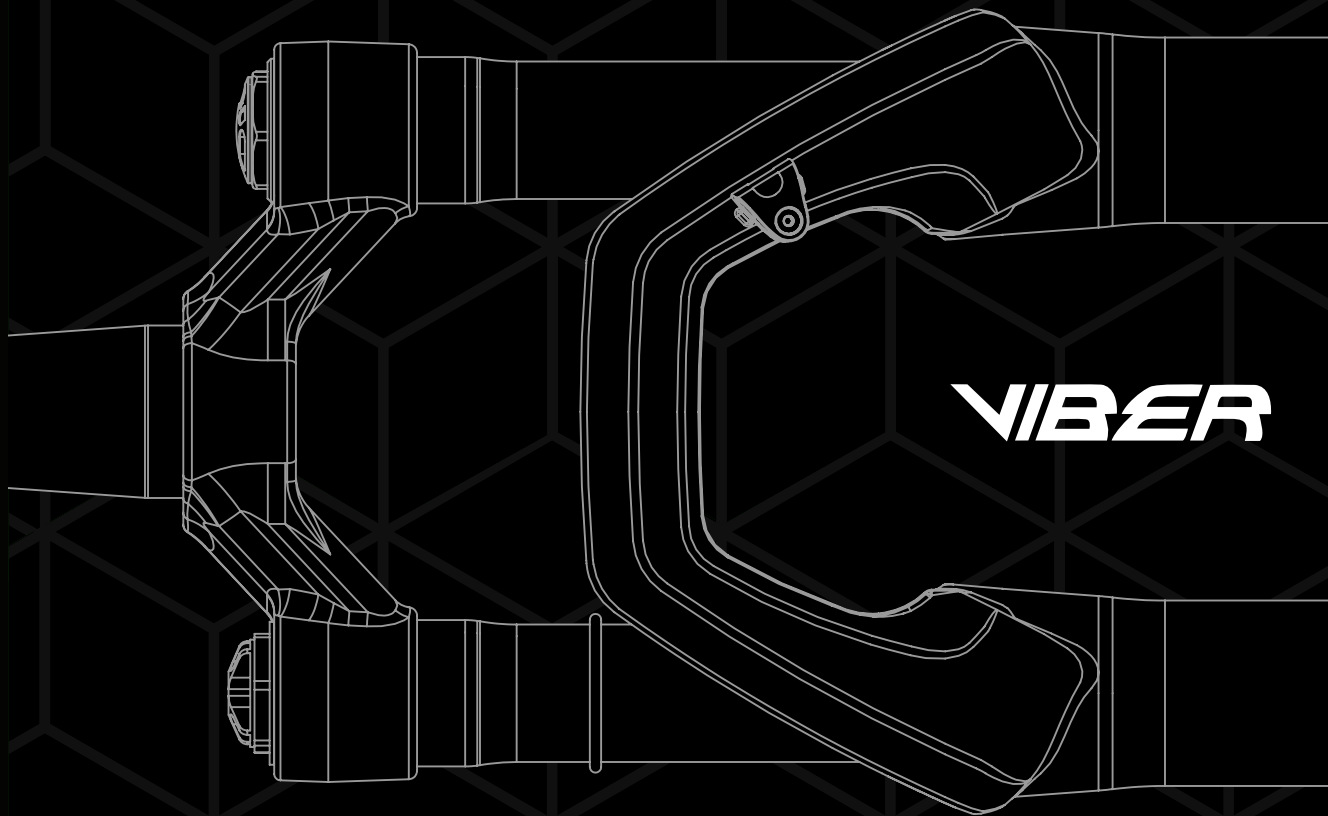
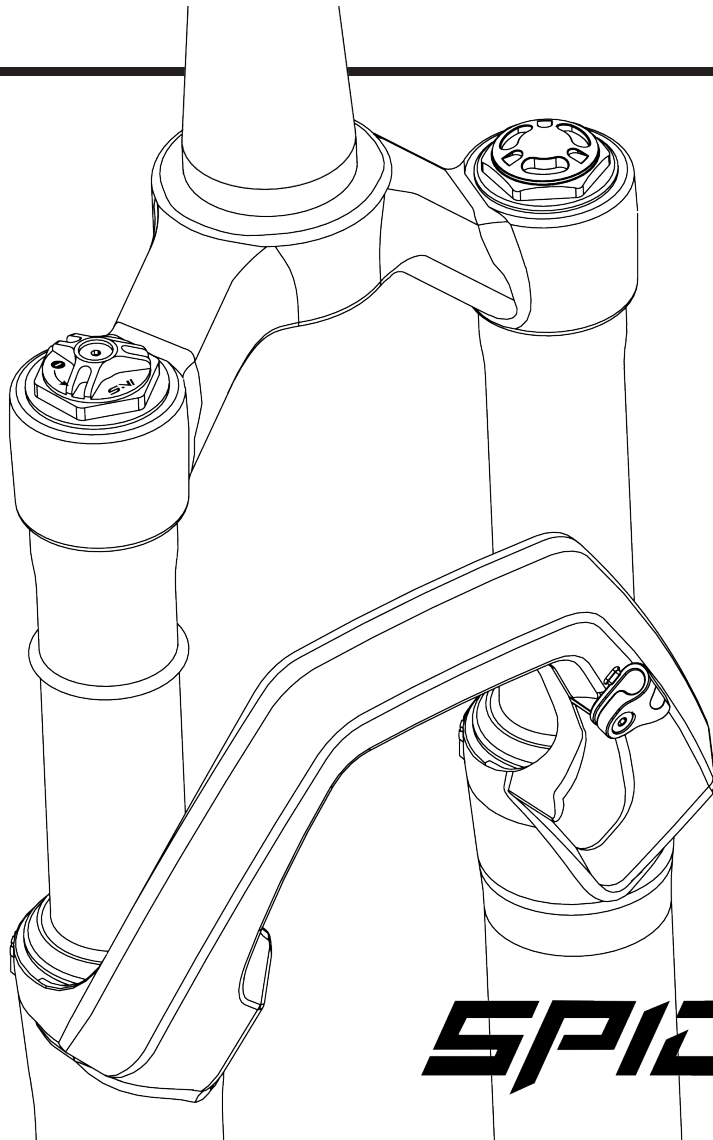


PROSHOCK[®] *SPIDER*



MANUAL DEL PROPIETARIO



SPIDER

FELICITACIONES

Usted acaba de adquirir una suspensión ProShock de alta calidad desarrollada y fabricada en Brasil con tecnología 100% brasileña.

ADVERTENCIA DE SEGURIDAD

- ¡Lea este manual cuidadosamente antes de instalar y utilizar la suspensión!
- Este manual contiene información importante sobre la instalación, operación, ajuste, mantenimiento y cómo utilizar el producto correctamente.
- La instalación de su suspensión requiere conocimientos y herramientas específicas para esta operación.
- Si no tiene la experiencia y/o no tiene las herramientas adecuadas, le recomendamos que la instalación sea realizada por un mecánico capacitado y bien equipado.
- Siguiendo este manual cuidadosamente y haciendo el mantenimiento preventivo recomendado, se asegurará el correcto rendimiento del producto y se reducirá la posibilidad de accidentes al usuario.

INDICACIÓN DE USO

Las suspensiones ProShock VIBER están indicadas para ciclismo de montaña en modo Cross Country (XCO/XCM).

- Cross Country Olímpico (XCO) - Modalidad caracterizada por la competencia en circuito de 4 a 10 km por vuelta, incluyendo variedad de terrenos, como caminos de tierra, senderos, campos y una cantidad considerable de ascensos y descensos, y el circuito debe

ser totalmente pedaleable independientemente de las condiciones climáticas según la regla UCI 4.2.016.

- Maratón cross country (XCM) - Modalidad caracterizada por circuito superior a 60 km, con predominio de caminos de tierra según regla UCI 4.2.004.

Modelo	Cross country (XCO/XCM)	All mountain	Enduro	Four Cross (4X)	Down Hill (DH)
VIBER	SI	NO	NO	NO	NO

Tabla 1

ATENCIÓN



- ¡NO UTILICE SUSPENSIONES PROSHOCK PARA PRACTICAR CUALQUIER OTRA MODALIDAD DEPORTIVA COMO: ALL MOUNTAIN, ENDURO, FOUR CROSS (4X), DOWN HILL (DH), DIRT JUMP ETC!

- ¡NO UTILICE SUSPENSIONES PROSHOCK EN SITUACIONES ANORMALES O ABUSO EXTREMO DE COMPONENTES!

- ¡EL USO DE SUSPENSIONES EN OTRAS MODALIDADES Y/O CONDICIONES DIFERENTES A LAS ESPECIFICADAS EN ESTE MANUAL PUEDE CAUSAR GRAVES DAÑOS A LA ESTRUCTURA DEL PRODUCTO, LO QUE PUEDE RESULTAR EN GRAVES ACCIDENTES PARA EL USUARIO!

INDICACIÓN DE USO

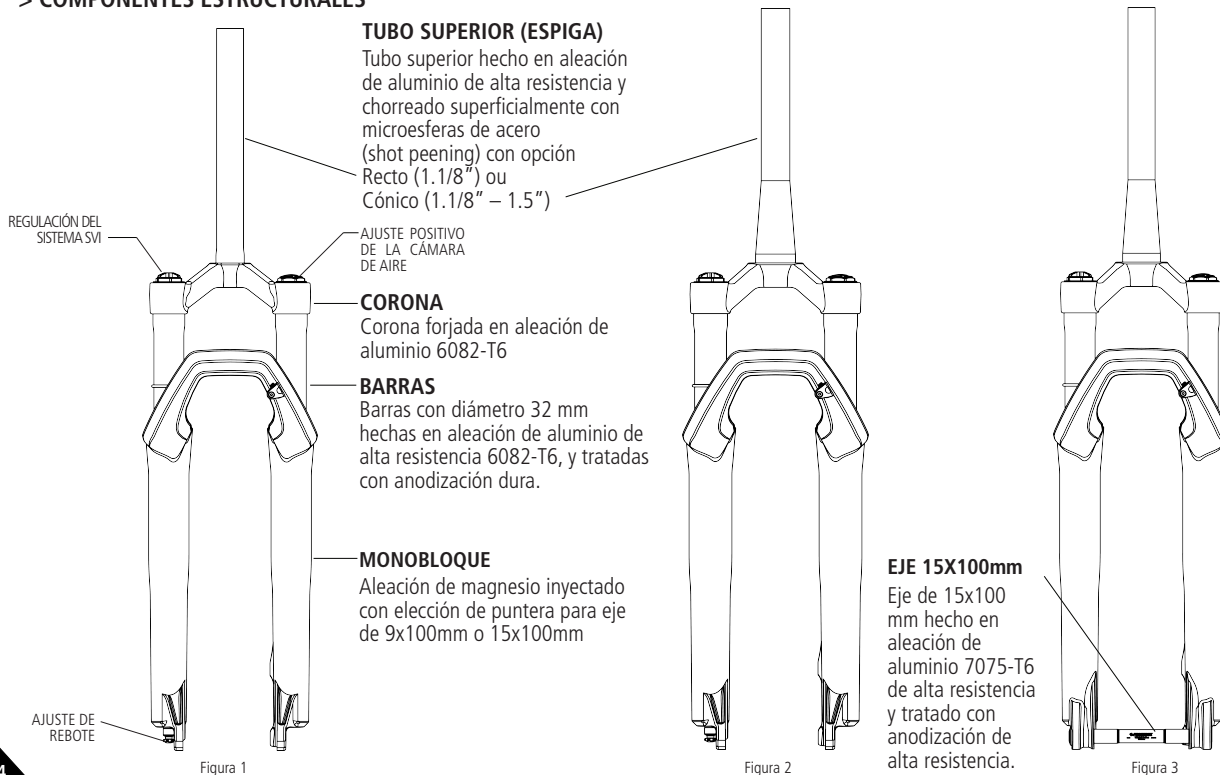
- ¡NO CAUSAR IMPACTOS FRONTALES EN SU SUSPENSIÓN COMO GOLPEAR LA RUEDA DELANTERA CON OBSTÁCULOS! LA ESTRUCTURA DE LA SUSPENSIÓN NO ESTÁ DISEÑADA PARA RECIBIR IMPACTOS FRONTALES Y SI ESTO SUCEDE, PUEDE CAUSAR GRAVES DAÑOS A LA ESTRUCTURA DEL PRODUCTO, LO QUE PUEDE RESULTAR EN GRAVES ACCIDENTES PARA EL USUARIO!

INFORMACIÓN TÉCNICA

> DEFINICIÓN

Suspensión hidroneumática (aire/aceite) que consiste en un sistema de resorte de aire y un sistema de amortiguación hidráulica.

> COMPONENTES ESTRUCTURALES



INFORMACIÓN ESTRUCTURAL Y TÉCNICA

> CONFIGURACIÓN

SUSPENSIÓN	RIM	EJE	TUBO SUPERIOR	OFFSET (mm)	RECORRIDO (mm)	PESO (g)*
VIBER	29	9x100	RECTO (1.1/8") / 250 mm	44	100	1830
		9x100	CÓNICO (1.1/8" - 1.5") / 270 mm	47		1850
		15x100	CÓNICO (1.1/8" - 1.5") / 270 mm	47		1860

*Peso considerando el tubo cortado en 180 mm y suspensiones con eje 15x100, sin considerar el peso del eje.

Tabla 2

EJE DE ESPECIFICACIÓN 15x100	
LONGITUD DEL EJE	148 mm
ROSCA	M15x1,5
LONGITUD DE ROSCA	11 mm
TIPO DE AGARRE	LLAVE HEX 6 mm
TORQUE	14 N.m
PESO	44 g

Tabla 3

> LÍMITES RECOMENDADOS

Ø DISCO DE FRENO MÁXIMO (mm)	180
TAMAÑO MÁXIMO DE NEUMÁTICOS (in)	2.3
PESO MÁXIMO DEL CICLISTA (kg)	100

Tabla 4

> TECNOLOGÍAS

- SPIDER

Diseño audaz y robusto en la estructura de la suspensión inspirado en la forma de una araña. Este concepto fue desarrollado para aumentar la rigidez de la suspensión contra la torsión / flexión y mejorar el rendimiento del ciclista.

- F-Lub

Sistema de lubricación interna con esponja que mantiene los cojinetes lubricados durante más tiempo.

- SVI

Sistema de amortiguación hidráulica interna a la barra con válvula de equilibrio que mantiene la suspensión estable (rígida) en terreno regular, pero amortigua los impactos en terreno irregular o al encontrar obstáculos.

- V-AIR

Sistema de cámara de aire positiva y muelle helicoidal negativo que proporciona comodidad y rendimiento para el ciclista con facilidad de ajuste.



Nota:

Proyectos y especificaciones técnicas sujetas a cambios sin comunicación previa.

INSTRUCCIONES DE MONTAJE

> HERRAMIENTAS y MATERIALES

- Llave Allen (Hexagonales) en medidas: 2,5 mm, 3 mm, 4 mm, 5 mm y 6 mm.
- Herramienta específica para cortar el tubo superior o sierra de banda. Si decide utilizar una sierra de banda, también utilice una herramienta específica para apoyar el tubo y garantizar el corte recto.
- Herramienta específica para instalar la estrella (araña) en el tubo superior
- Lima o papel de lija para eliminar las rebabas del proceso de corte.
- Herramienta específica para colocar la pista de rodamiento.

- Llave de torsión con puntas de llave allen: 3 mm, 4 mm, 5 mm, 6 mm, según los tornillos de los componentes de su bicicleta como freno y potencia de manillar.
- Lubricante específico para la caja de dirección.
- Estrella (araña) correcta según su tubo superior.

> EQUIPOS DE SEGURIDAD

- Gafas.
- Guantes protectores.

ADVERTENCIA DE SEGURIDAD

- ¡Instale su suspensión ProShock utilizando herramientas adecuadas y específicas para esta operación o deje que la instalación la realice un mecánico experto y bien equipado!

ATENCIÓN



- ¡LA INSTALACIÓN INCORRECTA DE SU SUSPENSIÓN PUEDE RESULTAR EN ACCIDENTES CON GRAVES CONSECUENCIAS!

- ¡NO GOLPEAR CON HERRAMIENTAS EN LA SUPERFICIE DE LA TUBERÍA SUPERIOR Y NO CAUSAR NINGÚN TIPO DE DAÑO A LA SUPERFICIE DE LA TUBERÍA SUPERIOR, TALES COMO: ARAÑAZOS, GOLPES, AGUJEROS, LIJADO, MARCAS DE HERRAMIENTAS, PRODUCTOS QUÍMICOS CORROSIVOS, ELIMINACIÓN DE LA CAPA DE PEENING ETC, ¡YA QUE ESTAS MARCAS PUEDEN CAUSAR FALLAS DE FATIGA CON RIESGO DE ACCIDENTES GRAVES PARA EL USUARIO!

- ¡NO RETIRE NI REEMPLACE EL TUBO SUPERIOR ORIGINAL DE SU SUSPENSIÓN PROSHOCK! ESTE TIPO DE OPERACIÓN ES PERJUDICIAL PARA LA RESISTENCIA DEL PRODUCTO Y PUEDE CAUSAR ACCIDENTES GRAVES

- ¡NO UTILICE SU SUSPENSIÓN PROSHOCK EN UNA RUEDA CON EJE DE TUERCA, PORQUE LA FUERZA EXCESIVA PARA ARREGLAR ESTE SISTEMA PUEDE CAUSAR DAÑOS A LA ESTRUCTURA DE LAS PUNTERAS, LO QUE PUEDE RESULTAR EN LA FRACTURA DEL COMPONENTE Y EN ACCIDENTES GRAVES PARA EL CICLISTA!

- ¡NO UTILICE NEUMÁTICOS MAYORES DE 2.30", YA QUE ESTO PUEDE COMPROMETER EL FUNCIONAMIENTO DE LA SUSPENSIÓN Y GENERAR ACCIDENTES GRAVES AL CICLISTA!


- ¡NO INSTALE EL CONDUCTO DE FRENO O EL CONDUCTO DE CAMBIO DIRECTAMENTE EN LA CORONA. CONDUCTOS Y CABLES SON ABRASIVOS Y PUEDEN CAUSAR DAÑOS A LA CORONA!

INSTRUCCIONES DE MONTAJE


> INSTALACIÓN DE LA SUSPENSIÓN EN LA BICICLETA

1. Retire la horquilla existente en su bicicleta junto con el carril inferior del rodamiento de dirección. Si su bicicleta aún no está montada, instale una caja de dirección en el marco de acuerdo con las instrucciones del fabricante;

2. Instale el carril inferior del rodamiento de dirección en el tubo superior, asentado correctamente en la corona;


 **Nota:**
Esta operación debe hacerse con cuidado y utilizando una herramienta específica que no dañe la superficie del tubo.

3. Corte el tubo superior (espiga) de su suspensión usando la horquilla original medida o a partir de esa medida, agregando el número deseado de espaciadores. Otra opción es colocar la suspensión en la caja de dirección de la bicicleta, colocar los espaciadores deseados, colocar la potencia y hacer una marca de cinta en el tubo superior en la parte superior de la potencia. Una vez realizado el marcado, retire la suspensión del bastidor y corte el tubo superior entre 5 mm y 8 mm por debajo de esta marcada;

 **Notas:**
- Asegúrese de dejar suficiente longitud en el tubo superior para el bloqueo adecuado del conjunto de dirección.
- La superficie del tubo debe ser plana, es decir, cortar el tubo recto con la ayuda de una herramienta específica.

4. Retire las rebarbas del proceso de corte del borde del tubo superior y limpie todas las piezas a fondo para eliminar los residuos y las virutas del proceso;

5. Instale la estrella (araña) en su suspensión, dentro del tubo superior desde el extremo del tubo que se ha cortado. Coloque la estrella a una distancia entre 5 mm y 10 mm por debajo del borde del tubo superior;

 **Nota:**
- Estrella (araña) Over - estrella correcta para instalar en tubo superior con diámetro interno entre 24 mm y 26 mm.

6. Lubricar la cazoleta inferior y superior en el marco o lubricar el collar de rodamientos inferior y superior si la caja es de rodamientos

con bolillas. Recomendamos el uso de un lubricante específico para esa aplicación;


7. Instale la suspensión en la caja de dirección y coloque todas las partes superiores del cierre de la caja de dirección como la pista de rodamiento superior y la tapa de la caja si tiene;

8. Coloque los espaciadores si ha optado por utilizarlos para elevar la altura del manillar;


9. Coloque la potencia;

10. Si ha dejado una longitud en el tubo superior considerando espaciadores, pero no desea usarlos para elevar la altura del manillar, coloque los espaciadores después de que el manillar haya avanzado;

11. Coloque la tapa AHS y apriete el tornillo hasta que se retire el espacio libre, pero manteniendo el movimiento de la dirección libre;

 **Nota:**
No agarre demasiado el tornillo de la tapa del AHS, ya que puede dificultar o incluso detener el movimiento de la dirección.

12. Instale el sistema de freno delantero en la suspensión y ajústelo de acuerdo con las instrucciones del fabricante;

 **Nota:**
Apriete los tornillos de freno con el par recomendado por el fabricante del freno.

13. Pase el conducto de freno dentro de la pata de la suspensión y apriete con la abrazadera en el arco de suspensión. Apriete el tornillo de la abrazadera sólo hasta que esté fijo. No agarres demasiado este tornillo;

14. Instale la rueda delantera en la suspensión y ajústela correctamente como se describe en la sección: INSTALACIÓN DE RUEDAS;

15. Compruebe que la posición del freno está tocando las pastillas en el disco al girar la rueda ("pastilla recogiendo el disco"). Si esto está sucediendo, ajuste la posición del freno de acuerdo con las instrucciones del fabricante para dejar el movimiento de la rueda libre y luego apriete los tornillos de freno al par recomendado por el fabricante;

16. Alinee la potencia con la rueda delantera y apriete los tornillos de la potencia del manillar con el par recomendado por el fabricante.

INSTRUCCIONES DE MONTAJE

> INSTALACIÓN DE LA RUEDA

ADVERTENCIA DE SEGURIDAD

- Instale correctamente la rueda delantera o deje que la instalación la realice un mecánico experto y bien equipado.

ATENCIÓN



- ¡LA INSTALACIÓN INCORRECTA DE LA RUEDA DELANTERA PUEDE FACILITAR EL DESACOPAMIENTO DE LA RUEDA Y CAUSAR GRAVES ACCIDENTES AL USUARIO!

>EJE 9X100 mm CON BLOQUEO RÁPIDO

- Instalar la rueda delantera en la suspensión según las instrucciones del fabricante de la rueda;
- Asegúrese de colocar la rueda delantera correctamente en la suspensión y apriete la palanca de bloqueo con la tensión correcta según lo recomendado por el fabricante de la rueda.

>EJE PROSHOCK 15X100 mm



Nota:
Compruebe que el eje, la rosca del eje, el orificio del cubo de la rueda delantera, los orificios de la puntera y la rosca de buje de la otra puntera estén limpios y libres de residuos.

- Instalar la rueda delantera en la suspensión hasta que el cubo toque el hombro de las punteras;
- Alinear el agujero del cubo con los agujeros de las punteras;
- Instalar el eje cruzándolo dentro de la puntera y el buje hasta que toque el casquillo roscado dentro de la otra puntera;
- Apriete el eje con el torque recomendado de 14 N.m utilizando una llave de torsión con punta de llave Allen-hexagonal de 6 mm.

ATENCIÓN



- ¡NO APRIETE EL EJE SOBRE LA SUSPENSIÓN SIN HABER COLOCADO EL CUBO ENTRE LAS PUNTERAS. ¡UN APRIETE DEL EJE SIN EL CUBO PUEDE DAÑAR LAS PUNTERAS Y CAUSAR ACCIDENTES GRAVES AL USUARIO!

- ¡NO UTILIZAR HERRAMIENTAS DISTINTAS DE LAS INDICADAS EN ESTE MANUAL PARA APRETAR EL EJE. ¡UN APRIETE EXCESIVO O INSUFICIENTE PUEDE DAÑAR LOS COMPONENTES Y CAUSAR ACCIDENTES GRAVES AL USUARIO!

AJUSTE

¡Lea las siguientes notas cuidadosamente antes de regular su suspensión!



Notas:

- Utilice sólo bombas de presión con un medidor de suspensión de bicicleta específica para calibrar la cámara de aire de su suspensión.

- No utilizar dispositivos digitales de calibración de presión que se encuentran en las estaciones de servicio de automóviles, ya que dichos dispositivos no reconocen el tubo de suspensión.

- Durante la extracción de la boquilla de la bomba de presión de la válvula de aire, es posible que una pequeña pulverización de aire / aceite pueda ser salida por la válvula. Esto es normal y reduce la presión insertada en la cámara de aire. Si esto sucede, recalibrar la suspensión colocando una presión más alta sobre la cámara de aire, como se recomienda a continuación, ya que al retirar la boquilla de la bomba, la presión bajará y se acercará a la deseada.

- La calibración de la presión óptima para su peso o que cumpla con sus preferencias, puede dejar su suspensión con rebote excesivamente rápido ("tapping on the return" o "tapping on top"). Si esto sucede, utilice el ajuste de rebote para aumentar la amortiguación y eliminar estos efectos no deseados.

- La suspensión proviene de fábrica calibrada con la presión de aproximadamente 100 PSI en la cámara de aire.

- No se recomienda utilizar su suspensión con presiones por encima del límite máximo especificado en el tabla (5).

- Los términos: en el sentido de las agujas del reloj y en el sentido contrario a las agujas del reloj se utilizarán en este manual teniendo en cuenta el ciclista que conduce la bicicleta.

ATENCIÓN



- ANTES DE INICIAR EL PROCEDIMIENTO DE AJUSTE, COMPRUEBE QUE EL AJUSTE DEL SISTEMA SVI ESTÉ TOTALMENTE ABIERTO, CON AMORTIGUACIÓN LIBRE. ESTA ES LA CONDICIÓN DE AJUSTE QUE LA SUSPENSIÓN RECIBE DE FÁBRICA.

> REGULACIÓN DEL SISTEMA VIBER

1 – AJUSTE LA CÁMARA DE AIRE DEL SISTEMA V-AIR de acuerdo con sus preferencias, utilizando las recomendaciones de la tabla (5) y las instrucciones contenidas en la sección SISTEMA V-AIR de este manual.

2 – AJUSTE EL REBOTE de acuerdo con sus preferencias e instrucciones contenidas en la sección REBOTE (REBOUND) - SVI de este manual.

3 – AJUSTE EL SISTEMA SVI de acuerdo con sus preferencias e instrucciones contenidas en la sección REGULADOR - SVI de este manual.

> SISTEMA V-AIR

El sistema V-AIR consiste en una cámara de aire diseñada específicamente para trabajar en conjunto con el sistema SVI.

> CONCEPTO REGULATORIO V-AIR SYSTEM

Cuanto mayor sea la presión de la cámara de aire, mayor será la fuerza (precarga) para iniciar la compresión y mayor será la fuerza requerida para llegar al final del recorrido, dejando la suspensión más rígida.

Cuanto menor sea la presión de la cámara de aire, menor será la precarga y menor será la fuerza requerida para llegar al final del recorrido, dejando la suspensión más suave.

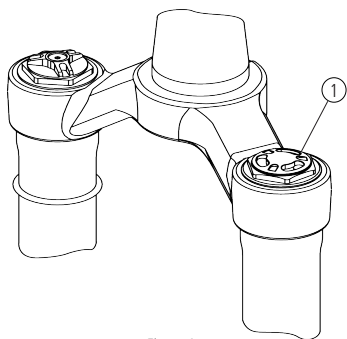


Figura 4

>PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN DEL SISTEMA V-AIR

- Retire la tapa de la válvula de la cámara de aire (1) (figura) 4;
- Enhebrar la boquilla de la bomba de presión en la válvula y calibrar la cámara de aire a la presión recomendada en la tabla (5) de acuerdo con su rango de peso y según sus preferencias;
- Retire la boquilla de la bomba de presión de la cámara de aire y pruebe el comportamiento de la suspensión comprimiéndola varias veces (bombeado);
- Si es necesario cambiar el ajuste, hágalo de nuevo cambiando la presión como lo desee.



Notas:

- La presión de la cámara de aire debe ser suficiente para evitar que la suspensión llegue fácilmente al final del recorrido.
- Las presiones recomendadas en la Tabla (5) son solo una referencia y si no satisface sus necesidades, puede cambiar la presión de la cámara de aire, por más o menos, hasta que encuentre el comportamiento ideal para usted, siempre respetando el límite máximo especificado en la tabla respectiva.
- Al calibrar la presión de la cámara de aire de su suspensión considere el ajuste correcto del SAG, como se describe en la sección SAG de este manual.

> TABLA DE PRESIÓN VIBER

Peso del ciclista (kg)	Presiones recomendadas (PSI)
40 - 50	40 - 50
50 - 60	50 - 60
60 - 70	60 - 80
70 - 80	80 - 100
80 - 90	100 - 120
90 - 100	120 - 140
MÁXIMO PSI	140

Tabla 5

>SAG

SAG es el porcentaje del recorrido utilizado por el peso del ciclista al sentarse en la bicicleta. El correcto ajuste del SAG mejora el manejo y comportamiento de la suspensión al pasar por irregularidades y obstáculos del terreno. El SAG ideal debe estar entre el 15% y el 30% del recorrido total de la suspensión.

>PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN SAG

- Antes de iniciar el ajuste SAG, asegúrese de que todos los ajustes están abiertos. El ajuste de rebote debe estar en la posición más rápida (mayor velocidad de rebote) y el ajuste del sistema svi debe estar totalmente abierto;
- Ajustar la cámara de aire de su suspensión de acuerdo con las directrices de la sección V-AIR SYSTEM de este manual;
- Empuje el anillo (o-ring) para medir el recorrido hasta que toque el retenedor exterior (medidor de silicona roja);
- Montar en bicicleta con todos los accesorios que va a utilizar para pedalear como: casco, mochila, herramientas, etc; y mantenga los pies en los pedales en la posición de pedales sentados y de pie. Es posible que necesite la ayuda de un asistente para hacer esto;
- Bajar suavemente de la bicicleta sin comprimir más la suspensión;
- Después de bajarse de la bicicleta se dará cuenta de que el o-ring de medir el recorrido fue para alguna posición de la barra por encima del

AJUSTE

retenedor. Compruebe la medición entre el retenedor y la posición del o-ring. Esta medida es el SAG y debe estar entre el 15% y el 30% del recorrido. Si la suspensión es de 100 mm de recorrido, el SAG debe estar entre 15 mm y 30 mm.

- Si el SAG cae por debajo del 15% o por encima del 30% del recorrido, recalibrar la cámara de aire de la suspensión y medir el SAG hasta que alcance esta condición, recordando que:

- Cuanto mayor sea la presión de la cámara de aire, menor será el SAG;

- Cuanto menor sea la presión de la cámara de aire, mayor será el SAG.



Notas:

- Cuanto mayor es el SAG, más suave es la suspensión y menor es el SAG, más dura es la suspensión al comienzo de la compresión;

- Un SAG por encima del 30% dejará la suspensión muy comprimida y con poco recorrido para la amortiguación, perjudicando el funcionamiento del sistema.

>REDUCTORES DE CÁMARA (OPCIONAL)

Los reductores de cámara son espaciadores opcionales que se venden en un kit separado y tienen la función de reducir el tamaño de la cámara de aire positiva para hacer que el comportamiento de la suspensión sea más progresivo hasta el final del recorrido. Usando los reductores aumentarás la fuerza requerida para llegar al final del recorrido sin alterar significativamente la sensibilidad de la suspensión al comienzo de la compresión.

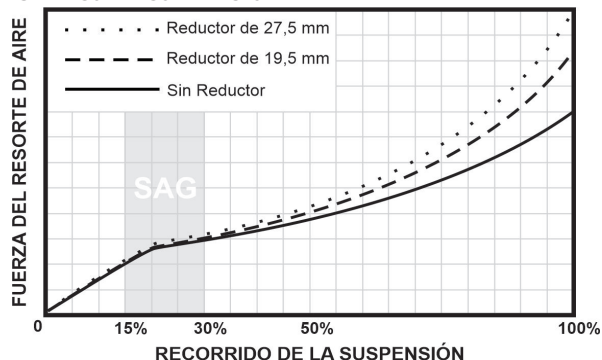
Se recomienda el uso de reductores de cámara en las siguientes situaciones:

1. Cuando el SAG se ajusta correctamente y la suspensión llega fácilmente al final del recorrido, llegando a la parada con frecuencia;
2. Cuando se utilice la suspensión en tierra con obstáculos importantes y/o con una secuencia rápida de impactos;
3. Según tu estilo de conducción y tus preferencias para ajustar el comportamiento de la suspensión en compresión.

El kit reductor para la Viber consta de dos reductores de diferentes tamaños y cuanto mayor sea el reductor, mayor será la resistencia necesaria para llegar al final del recorrido.

El siguiente gráfico muestra el cambio en el comportamiento comprimido al instalar cada uno de los reductores.

> GRÁFICO DE COMPRESIÓN



>PROCEDIMIENTO PARA LA INSTALACIÓN DE REDUCTORES DE CÁMARA

ATENCIÓN

⚠ - ¡RETIRE TODA LA PRESIÓN DE LA CÁMARA DE AIRE ANTES DE INSTALAR LOS REDUCTORES DE CÁMARA!

- ¡ESTE PROCEDIMIENTO ES EXTREMADAMENTE REQUERIDO Y SI NO SE SIGUE PUEDE CAUSAR ACCIDENTES GRAVES!

1. Retire la presión de la cámara de aire hasta vaciarla completamente;
2. Retire la tapa de la barra desenroscándola, usando una llave de 26 mm o una llave inglesa;
3. Retire el o-ring de la tapa de la barra y deséchelo correctamente;
4. Enhebrar el reductor de cámara elegido al hilo inferior de la tapa de la barra con la ayuda de una llave Allen de 6 mm;
5. Coloque un nuevo o-ring en la tapa de la barra;
6. Rosque la tapa de la barra en la rosca interior de la barra utilizando una llave de 26 mm y apriete con una llave de torsión - Torque recomendado de 10 N.m;
7. Presurizar la cámara de aire de acuerdo con las directrices de este manual y ajustar el SAG;
8. Compruebe que el comportamiento de compresión al final del recorrido ha sido el deseado;
9. Si no ha alcanzado la condición deseada, repita el procedimiento completo reemplazando el reductor instalado con otro reductor de diferente tamaño.

> SISTEMA SVI

> REBOTE (REBOUND) - SVI

El rebote es la velocidad a la que la suspensión vuelve a su posición inicial después de que se haya comprimido.

Para ajustar la velocidad de rebote utilice el botón (2) que se encuentra en la parte inferior del monobloque en la pata hidráulica (Figura 5).

Gire el botón (2) en sentido contrario a las agujas del reloj para reducir la velocidad y en el sentido de las agujas del reloj para que sea más rápido.

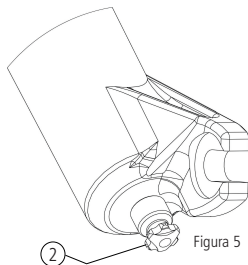


Figura 5



Notas:

- El rebote rápido tiende a hacer que su suspensión sea más ágil para absorber las secuencias de obstáculos encontradas en la práctica del Cross Country Olímpico (XCO). Sin embargo, dependiendo de la presión de la cámara de aire, el rebote rápido puede dejar su suspensión excesivamente rápida con el efecto no deseado de "tocar en la vuelta" o "golpear en la parte superior". Si esto ocurre, gire el botón de rebote en sentido contrario a las agujas del reloj hasta que alcance la condición que evite este efecto.

- El rebote muy lento tiende a dejar su suspensión con una velocidad de reacción más lenta. Esta configuración puede ser una buena opción para la práctica de maratones (XCM) en los que durante el curso hay pocos obstáculos, pero que requieren una buena amortiguación, por ejemplo: pasar la bicicleta a alta velocidad a través de gatos y erosões en estets de tierra.

- Lo ideal es ajustar la velocidad de rebote utilizando su sensibilidad en función del terreno, su estilo de conducción y su preferencia de amortiguación.

- El ajuste correcto de la velocidad de rebote mantiene la rueda delantera más tiempo en contacto con el suelo, mejorando así: el control, la tracción, la estabilidad y el rendimiento del ciclista.

> REGULADOR - SVI

El sistema SVI permite ajustar la fuerza necesaria para que la suspensión comience a comprimirse.

Al utilizar esta característica correctamente, la suspensión será rígida al pedalear en terrenos regulares y solo actuará amortiguando cuando pase por obstáculos que generen impactos en el sistema.

Esto significa que el ciclista tiene la opción de ajustar la suspensión según sus preferencias para que haya amortiguación solo cuando sea necesario.

Así, no habrá pérdida de energía del ciclista debido a los movimientos no deseados de la suspensión, ya que el sistema será rígido en terrenos regulares y en esta condición, la energía del cuerpo del ciclista se utilizará mejor durante el pedaleo y la conducción de la bicicleta.

Este concepto fue desarrollado para optimizar la energía de pedaleo y privilegiar el rendimiento del piloto, promoviendo la estabilidad y la amortiguación sin la preocupación de bloquear y desbloquear manualmente la suspensión durante la conducción.

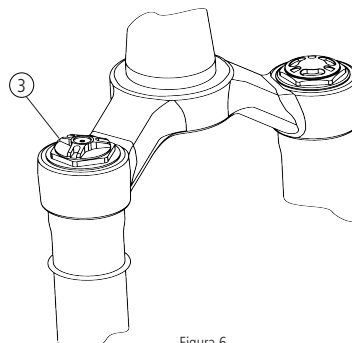


Figura 6



Nota:

- La palabra rígida se está utilizando para representar una regulación en la que la suspensión tiene resistencia al movimiento de compresión, pero no significa que la suspensión estará 100% bloqueada, y puede utilizar un pequeño porcentaje del recorrido.

ATENCIÓN

- !** - LA SUSPENSIÓN PROSHOCK VIBER SALE DE FÁBRICA CON EL SISTEMA SVI ABIERTO, AMORTIGUACIÓN COMPLETA, SIENDO NECESARIO INICIALMENTE REALIZAR EL AJUSTE COMPLETO DE LA SUSPENSIÓN SEGÚN LO DESEADO POR EL CICLISTA SIGUIENDO LAS INSTRUCCIONES DE ESTE MANUAL.

> PROCEDIMIENTO DE REGULACIÓN DEL REGULADOR SVI

1. Gire lentamente el regulador SVI (3) (figura 6) en el sentido de las agujas del reloj (Figura 7) y comprima la suspensión (bombeada) para comprobar que el sistema se ha puesto rígido;
2. Pruebe el funcionamiento de la suspensión haciendo algunas simulaciones pedaleando la bicicleta de pie (sprint) en terreno regular y luego pedaleando sentado a través de algunos obstáculos;
3. Comprobar que en el estado de sprint la suspensión se pone rígida y actúa frente a los impactos de obstáculos;
4. Si no ha alcanzado el comportamiento esperado, gire el regulador en el sentido de las agujas del reloj de nuevo para que el sistema sea más firme o en sentido contrario a las agujas del reloj (Figura 8) para que el sistema sea más sensible a la amortiguación por impactos;
5. Lo ideal es encontrar un entorno en el que sea posible pedalear de pie con la suspensión estable y que haya una amortiguación cómoda al pasar por obstáculos.

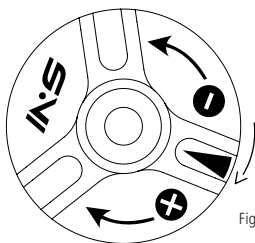


Figura 7

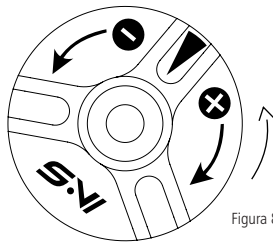


Figura 8

ATENCIÓN

- !** - LA EFICIENCIA DEL SISTEMA DEPENDE DE LA CORRECTA REGULACIÓN DE TODOS LOS RECURSOS DE SUSPENSIÓN.



Notas:

- Utilice la configuración del sistema SVI de acuerdo con sus preferencias y tipo de terreno.

- El comportamiento del sistema SVI está directamente relacionado con la calibración de presión del sistema V-AIR. Antes de regular el SVI, compruebe que la presión de la cámara de aire está de acuerdo con su peso, terreno y estilo de conducción.

- Características del funcionamiento del sistema SVI cuando se configura para ser rígido en terreno regular:

a. La suspensión puede tener una compresión pequeña incluso cuando se pedalea en terrenos regulares, es decir, no será completamente rígida;

b. La suspensión amortiguará un impacto y luego volverá a ser rígida, permaneciendo en esa condición hasta que se encuentre con un próximo obstáculo que genere desequilibrio en el sistema;

c. Cuanto mayor sea la velocidad de la bicicleta y la secuencia de obstáculos, como descensos en caminos de tierra llenos de baches, más tiempo tardará la suspensión en volverse rígida después de terminar la secuencia de obstáculos. Ejemplo: al terminar un descenso a alta velocidad e intentar pedalear de pie (sprint), puede ser que la suspensión no quede rígida y si el terreno sigue teniendo obstáculos, la suspensión seguirá amortiguando; pero si al final del descenso el suelo es regular, después de un corto tiempo la suspensión volverá a quedar rígida.

- El concepto SVI no fue desarrollado para amortiguar irregularidades menores en el suelo. Sin embargo, si desea una amortiguación completa, incluidas las irregularidades menores, gire el regulador en sentido contrario a las agujas del reloj hasta detenerlo para dejar el sistema completamente abierto. En esta condición la suspensión no será rígida y amortiguará cualquier irregularidad.

MANTENIMIENTO Y SERVICIOS

La suspensión es un componente de extrema seguridad que requiere especial atención para el mantenimiento preventivo.

ADVERTENCIA DE SEGURIDAD

- ¡Realizar mantenimiento preventivo en su suspensión de acuerdo con las recomendaciones de este manual!
- ¡La falta de mantenimiento preventivo puede causar el desgaste prematuro de los componentes y riesgo de accidentes graves para el usuario!
- ¡Los defectos causados por falta de mantenimiento preventivo no se considerarán una garantía!

ATENCIÓN



- ¡PARA CALIBRAR LA CÁMARA DE AIRE DE SU SUSPENSIÓN, UTILICE SÓLO BOMBAS DE PRESIÓN CON MANÓMETRO ESPECÍFICO PARA LA SUSPENSIÓN DE LA BICICLETA Y TENGA CUIDADO AL REALIZAR ESTA OPERACIÓN!
- ¡LA CÁMARA DE AIRE ESTÁ PRESURIZADA Y CUALQUIER PROCEDIMIENTO INCORRECTO PUEDE CAUSAR ACCIDENTES GRAVES AL USUARIO!
- ¡ANTES DE CUALQUIER DESMONTAJE, RETIRE TODA LA PRESIÓN DE LA CÁMARA DE AIRE!
- ¡TENGA CUIDADO CON LA LIMPIEZA DE LOS ADHESIVOS VIBER BLACK MATE!
- LOS ADHESIVOS VIBER BLACK MATE SON ADHESIVOS RECORTADOS HECHOS EN MATERIAL DE ALTA TECNOLOGÍA. RECOMENDAMOS QUE LA LIMPIEZA DE LA REGIÓN DE ADHESIVOS SE REALICE CON UN PAÑO SUAVE Y HÚMEDO APLICADO SUAVEMENTE SOBRE LA SUPERFICIE DEL MATERIAL. NO UTILICE CHORROS DE AGUA A ALTA PRESIÓN O ESPONJAS ABRASIVAS (TIPO COCINA) PARA LA LIMPIEZA DE ADHESIVOS.

> CALENDARIO DE LIMPIEZA Y MANTENIMIENTOS

CADA PEDALEO

- Limpiar las barras y retenedores externos (raspadores) con un paño suave y húmedo;
- Comprobar si hay daños en las barras, como arañazos, marcas de golpes, grietas, etc.



Nota:

¡El daño a las barras puede causar grietas y fractura del componente, lo que puede causar accidentes graves al ciclista! Si encuentra daños en la barra, deje de usar la suspensión inmediatamente y póngase en contacto con la asistencia técnica de ProShock.

CADA VEZ QUE REVISE O LIMPIE SU BICICLETA

- Compruebe si hay daños en el tubo superior, como arañazos, marcas de golpes, grietas, etc.



Nota:

¡El daño al tubo superior puede causar grietas y fractura del componente, lo que puede causar accidentes graves al ciclista! Si encuentra daños en el tubo superior, deje de usar la suspensión inmediatamente y póngase en contacto con la asistencia técnica de ProShock.

- Comprobar la presión de la cámara de aire.



Nota:

La cámara de aire puede perder un poco de presión con el tiempo y si eso sucede tendrá que calibrarla de nuevo. Esto es normal y la presión de la cámara de aire debe comprobarse con frecuencia o cada vez que el ciclista nota un comportamiento diferente de la suspensión.

MANTENIMIENTO Y SERVICIOS

MANTENIMIENTO COMPLETO - CADA 5.000 KM O CADA 12 MESES

- Mantenimiento Completo consiste en desmontaje de sistemas internos, limpieza general, cambio de sellos, cambio de aceite y lubricación completa.

MANTENIMIENTO BÁSICO - DESPUÉS DE LOS PRIMEROS 12 MESES CADA 2.500 KM O CADA 6 MESES INTERCALANDO CON MANTENIMIENTO COMPLETO

- El Mantenimiento Básico consiste en desmontar el conjunto de barras y botellas, limpiar el monobloque de magnesio, cambiar los retenedores externos (raspadores) y lubricar internamente el monobloque de magnesio.

ATENCIÓN



- ¡MANTENIMIENTO COMPLETO Y LOS SERVICIOS BÁSICOS DE MANTENIMIENTO DEBEN SER REALIZADOS POR ASISTENCIA TÉCNICA PROSHOCK O POR UN TALLER / MECÁNICO CAPACITADO POR EL CURSO TÉCNICO OFICIAL PROSHOCK!

-CONSULTAR EN PROSHOCK ASISTENCIA TÉCNICA AL TALLER/ MECÁNICO CAPACITADO MÁS CERCAÑO A USTED.

- UTILICE SOLO COMPONENTES Y PRODUCTOS PROSHOCK ORIGINALES PARA MANTENER SU SUSPENSIÓN. ¡PROSHOCK VENDE KITS DE MANTENIMIENTO A TRAVÉS DE SUS DISTRIBUIDORES LOCALES!

ESPECIFICACIÓN ACEITE Y LUBRICANTES DE SUSPENSIÓN

Aceite del sistema SVI	#10 de fluidos ProShock SVI - 10W
Lubricación do F-Lub	Lub #68 ProShock
Lubricación de cojinetes	Grasa ProShock

Tabla 6

Si tiene alguna pregunta, comuníquese con nuestros distribuidores locales o con la Asistencia Técnica de ProShock Brasil por correo electrónico: atps@proshock.com.br.

CERTIFICADO DE GARANTÍA

Su horquilla ProShock está garantizada por 2 (DOS) años desde la fecha de adquisición en cuanto a defectos de fabricación. Siempre y cuando se siga el plan de mantenimiento indicado en este manual. La garantía comprende todas las partes de la horquilla, siempre que se utilice en condiciones normales de funcionamiento.

La cobertura no incluye problemas de instalación inadecuada, ausencia de mantenimiento, uso fuera de los límites de operación normales de una bicicleta de montaña, caídas o accidentes, impactos frontales y/o laterales, daños al acabado superficial, daños provocados por agentes de la naturaleza (lluvia, Salinidad, humedad, tierra), uso de productos químicos corrosivos y/o ácidos, signos de violaciones internas y/o externas, ajuste interno de la reparación por persona no acreditada, siniestro (robo y/o hurto), adulteraciones o raspaduras en el certificado de garantía o en la factura, daños y adulteraciones o eliminación del número de serie/modelo, etc.

Si se comprobó que el problema en la horquilla fue causa por defecto de fabricación o de calidad en algún componente, la reparación será realizado gratuitamente por el agente de asistencia técnica autorizado o distribuidores locales. El cliente / usuario deberá contactar al agente de asistencia técnica más cercano a su región para solicitar la evaluación y reparación de su suspensión. Conocer quiénes son los agentes autorizados de su región comuniqué con nuestros distribuidores locales.

PSS Industria e Comércio Ltda. Se obliga a prestar los servicios arriba mencionados, tanto el gratuito como los remunerados, solamente en las localidades donde mantenga talleres de servicios, propios o específicamente autorizados, para atender este producto.

Importante: Solicitar servicios en garantía es imprescindible la presentación de este manual de garantía. Este término de garantía sólo tendrá validez si es debidamente rellenado y sellado por el vendedor.

correo electrónico: atps@proshock.com.br

CERTIFICADO DE GARANTÍA

NUMERO DE SERIE:

NOMBRE DEL REVENDEDOR:

NOMBRE COMPLETO DO PROPIETARIO:

DOCUMENTO DE IDENTIDAD DEL PROPIETARIO:

FECHA DE ADQUISICIÓN:


www.proshock.com.br


PSS Industria e Comercio Ltda.

Rua Gregório Gurevich, 31 - código postal: 12223-140

Jardim Diamante - São José dos Campos - SP -Brasil

+55 12 3912-8350

+55 12 98112-1471 

+55 12 98173-4492 

Contacto ProShock Internacional: comex@proshock.com.br

Contacto Asistencia Técnica ProShock: atpss@proshock.com.br



Tecnología e innovación orgullosamente 100% brasileña

ve en bici, ve en
 **PROSHOCK®**

Imagens meramente ilustrativas