



**PROSHOCK**<sup>®</sup> *ARIZTE*

**ONIX**

**ONIX**  
DARK

**VIBER**

**ULTRA**  
XC

MANUAL DO PROPRIETÁRIO

## PARABÉNS

Você acaba de adquirir uma suspensão ProShock de alta qualidade desenvolvida e fabricada no Brasil com tecnologia 100% brasileira.

## AVISO DE SEGURANÇA

- Leia atentamente este manual antes de instalar e utilizar a suspensão!
- Este manual contém informações importantes sobre a instalação, funcionamento, regulagem, manutenção e como utilizar corretamente o produto.
- A instalação da sua suspensão requer conhecimento e ferramentas específicas para essa operação.
- Se você não tem experiência e/ou não tem ferramentas apropriadas, recomendamos que a instalação da sua suspensão seja feita por um mecânico capacitado e bem equipado.
- Seguindo este manual atentamente e fazendo as manutenções preventivas recomendadas, você garantirá o desempenho correto do produto e reduzirá a possibilidade de acidentes ao usuário.

## INDICAÇÃO DE USO

As suspensões ProShock são indicadas para a prática do Mountain Bike na modalidade Cross Country (XCO/XCM).

- Cross Country Olímpico (XCO) - Modalidade caracterizada pela disputa em circuito de 4 a 10 km por volta, incluindo variedade de terrenos, tais como estradas de terra, trilhas, campos e quantidade considerável de subidas e descidas, sendo que o circuito deve ser totalmente pedalável independente

das condições meteorológicas de acordo com a regra UCI 4.2.016.

- Cross Country Marathon (XCM) - Modalidade caracterizada por circuito superior a 60 km, com predominância de estradas de terra de acordo com a regra UCI 4.2.004.

Modelo	Cross country (XCO/XCM)	All mountain	Enduro	Four Cross (4X)	Down Hill (DH)
ONIX	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
ONIX DARK	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
VIBER	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
ULTRA XC	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

Tabela 1

## ATENÇÃO



- NÃO UTILIZE AS SUSPENSÕES PROSHOCK PARA PRATICAR QUALQUER OUTRA MODALIDADE DO ESPORTE COMO: ALL MOUNTAIN, ENDURO, FOUR CROSS (4X), DOWN HILL (DH), DIRT JUMP ETC!
- NÃO UTILIZE AS SUSPENSÕES PROSHOCK EM SITUAÇÕES ANORMAIS OU DE EXTREMO ABUSO DOS COMPONENTES!
- O USO DAS SUSPENSÕES EM OUTRAS MODALIDADES E/OU CONDIÇÕES DIFERENTES DO ESPECIFICADO NESTE MANUAL PODE CAUSAR SÉRIOS DANOS À ESTRUTURA DO PRODUTO, PODENDO RESULTAR EM ACIDENTES GRAVES AO USUÁRIO!

## INDICAÇÃO DE USO

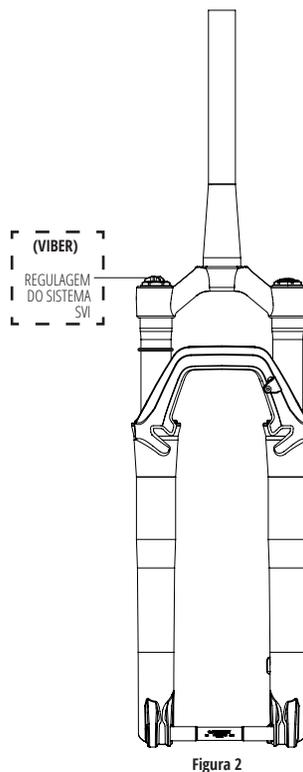
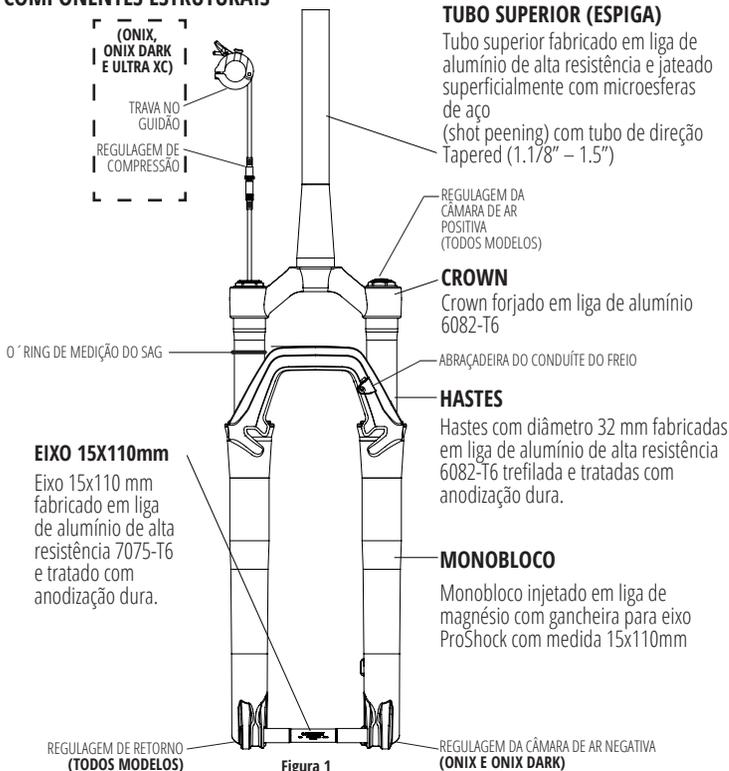
- NÃO CAUSE IMPACTOS FRONTAIS NA SUA SUSPENSÃO COMO BATER A RODA DIANTEIRA DE FRENTE COM OBSTÁCULOS! A ESTRUTURA DA SUSPENSÃO NÃO FOI PROJETADA PARA RECEBER IMPACTOS FRONTAIS E CASO ISSO ACONTEÇA, PODERÁ CAUSAR SÉRIOS DANOS NA ESTRUTURA DO PRODUTO, PODENDO RESULTAR EM ACIDENTES GRAVES AO USUÁRIO!

## INFORMAÇÕES TÉCNICAS

### > DEFINIÇÃO

Suspensão hidropneumática (ar/óleo) composta por um sistema de molas de ar e por um sistema de amortecimento hidráulico.

### > COMPONENTES ESTRUTURAIS



# INFORMAÇÕES ESTRUTURAIS E TÉCNICAS

## > CONFIGURAÇÕES

SUSPENSÃO	ARO	EIXO	TUBO SUPERIOR	OFFSET (mm)	CURSO (mm)	PESO (g)*
ONIX	29	15x110	TAPERED (1.1/8" - 1.5") / 250 mm	44	100	1820
ONIX DARK						1790
VIBER						1810
ULTRA XC						1820

\*Peso considerando o tubo cortado em 180 mm e nas suspensões com eixo 15x110, sem considerar o peso do eixo.

Tabela 2

ESPECIFICAÇÃO EIXO 15x110	
COMPRIMENTO EIXO	158 mm
ROSCA	M15x1,5
COMPRIMENTO ROSCA	11 mm
TIPO DE APERTO	CHAVE ALLEN 6 mm
TORQUE	14 N.m
PESO (g)	48

Tabela 3

## > LIMITES RECOMENDADOS

ITEM	ONIX e ONIX DARK	VIBER e ULTRA XC
PESO MÁXIMO DO CICLISTA (kg)	130	100
Ø MÁXIMO DISCO DO FREIO (mm)	180	
TAMANHO MÁXIMO DO PNEU (pol)	2.4	

Tabela 4

## > TECNOLOGIAS

### - ARIETE

Design inspirado na ferramenta medieval aríete que era utilizada para abrir portões e derrubar muralhas. Essa inspiração gerou uma suspensão rígida, resistente e durável.

### - F-Lub

Sistema de lubrificação interna com esponja que mantém os mancais lubrificados por um tempo maior.  
Tecnologia aplicada em todas as suspensões ProShock.

### - DUAL AIR

Sistema com duas câmaras de ar, sendo uma positiva e uma negativa, com regulagem independente entre as câmaras (página 10).  
Tecnologia aplicada nas suspensões: Onix.

### - DUAL AIR +

Sistema com duas câmaras de ar, sendo uma positiva e uma negativa, desenvolvido a partir do Dual Air e aprimorado para melhorar a performance do ciclista (página 10).  
Tecnologia aplicada nas suspensões: Onix Dark.

### - V-AIR

Sistema de câmara de ar positiva e mola helicoidal negativa que proporciona conforto e desempenho para o ciclista com facilidade de regulagem (página 11).  
Tecnologia aplicada nas suspensões: Viber e Ultra XC.

### - TFX

Sistema de amortecimento hidráulico interno à haste com desempenho superior do funcionamento da trava em ambientes agressivos (página 13).  
Tecnologia aplicada nas suspensões: Onix, Onix Dark e Ultra XC.

### - SVI

Sistema de amortecimento hidráulico interno à haste com válvula de equilíbrio que mantém a suspensão estável (rígida) em terrenos regulares, mas amortece impactos de terrenos irregulares (página 16).  
Tecnologia aplicada nas suspensões: Viber.

### Nota:

Projetos e especificações técnicas sujeitos a alterações sem a prévia comunicação.

## INSTRUÇÕES DE MONTAGEM

### > FERRAMENTAS E MATERIAIS

- Jogo de chave Allen nas medidas: 2,5 mm, 3 mm, 4 mm, 5 mm e 6 mm.
- Ferramenta específica para cortar o tubo superior ou serra de fita. Caso opte por usar uma serra de fita, utilize também uma ferramenta específica para apoiar o tubo e garantir o corte reto.
- Ferramenta específica para instalação da estrela (aranha) no tubo superior.
- Lima ou lixa para remover rebarbas do processo de corte.
- Ferramenta específica para colocar a pista de rolamento.
- Torquímetro com as ponteiros das chaves Allen: 3 mm, 4 mm, 5 mm, 6 mm, conforme os parafusos dos componentes da sua bicicleta como freio e avanço do guidão (mesa).
- Lubrificante específico para caixa de direção.
- Estrela (aranha) correta de acordo com o seu tubo superior.

### > EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

- Óculos de proteção.
- Luvas de proteção.

## AVISO DE SEGURANÇA

- Instale sua suspensão ProShock utilizando ferramentas adequadas e específicas para essa operação ou deixe a instalação para ser feita por um mecânico capacitado e bem equipado!

## ATENÇÃO



- A INSTALAÇÃO INCORRETA DA SUA SUSPENSÃO PODERÁ RESULTAR EM ACIDENTES COM CONSEQUÊNCIAS GRAVES!
- NÃO BATA COM FERRAMENTAS NA SUPERFÍCIE DO TUBO SUPERIOR E NÃO CAUSE QUALQUER TIPO DE DANO NA SUPERFÍCIE DO TUBO SUPERIOR TAIS COMO: RISCOS, BATIDAS, FUROS, LIXAMENTO, MARCAS DE FERRAMENTAS, PRODUTOS QUÍMICOS CORROSIVOS, REMOÇÃO DA CAMADA DE SHOT PEENING ETC, POIS ESSAS MARCAS PODERÃO CAUSAR FALHAS POR FADIGA COM RISCO DE ACIDENTES GRAVES AO USUÁRIO!
- NÃO REMOVA OU SUBSTITUA O TUBO SUPERIOR ORIGINAL DA SUA SUSPENSÃO PROSHOCK! ESSE TIPO DE OPERAÇÃO É PREJUDICIAL PARA A RESISTÊNCIA DO PRODUTO E PODE CAUSAR ACIDENTES GRAVES.
- NÃO UTILIZE A SUA SUSPENSÃO PROSHOCK EM UMA RODA COM EIXO DE PORCA, POIS A FORÇA EXCESSIVA PARA FIXAR ESSE SISTEMA PODE CAUSAR DANOS NA ESTRUTURA DAS GANCHEIRAS, PODENDO RESULTAR NA FRATURA DO COMPONENTE E EM ACIDENTES GRAVES AO CICLISTA!
- NÃO UTILIZE PNEUS DE TAMANHO MAIOR QUE 2.40", POIS ISSO PODE COMPROMETER O FUNCIONAMENTO DA SUSPENSÃO E GERAR ACIDENTES GRAVES AO CICLISTA!
- NÃO INSTALE O CONDUITE DO FREIO OU DOS CÂMBIOS DIRETAMENTE SOBRE O CROWN. OS CONDUITES E CABOS SÃO ABRASIVOS E PODEM CAUSAR DANOS NO CROWN!



# INSTRUÇÕES DE MONTAGEM

## > INSTALAÇÃO DA SUSPENSÃO NA BICICLETA

1. Remova o garfo existente em sua bicicleta juntamente com a pista inferior do rolamento de direção. Caso a sua bicicleta ainda não esteja montada, instale uma caixa de direção no quadro de acordo com as instruções do fabricante;

2. Instale a pista inferior do rolamento de direção no tubo superior, assentando-a corretamente sobre o crown;



### Nota:

**Esta operação deve ser feita com cuidado e utilizando uma ferramenta específica que não danifique a superfície do tubo.**

3. Corte o tubo superior (espiga) da sua suspensão utilizando o garfo original como medida ou a partir dessa medida, acrescentando o número de espaçadores desejados. Uma outra opção é colocar a suspensão na caixa de direção da bicicleta, colocar os espaçadores desejados, colocar o avanço de guidão (mesa) e fazer uma marcação com fita no tubo superior em cima do avanço de guidão. Feito a marcação, retire a suspensão do quadro e corte o tubo superior entre 5 mm a 8 mm abaixo dessa marcação;



### Notas:

**- Assegure-se em deixar um comprimento suficiente no tubo superior para o travamento adequado do conjunto de direção.**

**- A superfície do tubo deve ficar plana, ou seja, corte o tubo reto com o auxílio de uma ferramenta específica.**

4. Retire as rebarbas do processo de corte da borda do tubo superior e limpe bem todas as peças para eliminar os resíduos e limalhas do processo;

5. Instale a estrela (aranha) correta para a sua suspensão, dentro do tubo superior a partir da extremidade do tubo que foi cortada. Posicione a estrela a uma distância entre 5 mm a 10 mm abaixo da borda do tubo superior;



### Nota:

**- Estrela (aranha) Over – estrela correta para instalar em tubo superior com diâmetro interno entre 24 mm e 26 mm.**

6. Lubrifique o alojamento inferior e superior do rolamento da caixa de direção no quadro ou lubrifique o colar de esferas inferior e superior caso a caixa seja de esfera. Recomendamos utilizar um lubrificante específico para essa aplicação;

7. Instale a suspensão na caixa de direção e coloque todas as peças superiores

de fechamento da caixa de direção como a pista de rolamento superior e a tampa da caixa caso tenha;

8. Coloque os espaçadores caso tenha optado por utiliza-los para elevar a altura do guidão;

9. Coloque o avanço de guidão (mesa);

10. Caso tenha deixado um comprimento no tubo superior considerando espaçadores, mas não queira utiliza-los para elevar a altura do guidão, coloque os espaçadores após o avanço do guidão;

11. Coloque a tampa AHS e aperte o parafuso até remover a folga, mas mantendo o movimento de direção livre;



### Nota:

**Não aperte excessivamente o parafuso da tampa AHS, pois poderá dificultar ou até travar o movimento de direção.**

12. Para os modelos ONIX, ONIX DARK e ULTRA XC, instale o kit de controle da trava no lado esquerdo do guidão conforme o procedimento descrito na seção: **INSTALAÇÃO DA TRAVA NO GUIDÃO**, para as suspensões do modelo VIBER, desconsidere este passo;

13. Instale o sistema de freio dianteiro na suspensão e regule-o conforme as instruções do fabricante;



### Nota:

**Aperte os parafusos do freio com o torque recomendado pelo fabricante do freio.**

14. Passe o conduíte do freio por dentro da perna da suspensão e fixe-o com a abraçadeira no arco da suspensão. Aperte o parafuso da abraçadeira apenas até ficar fixo. Não aperte excessivamente esse parafuso;

15. Instale a roda dianteira na suspensão e ajuste-a corretamente conforme descrito na seção: **INSTALAÇÃO DA RODA**;

16. Verifique se a posição do freio está encostando as pastilhas no disco ao girar a roda (“pastilha pegando no disco”). Caso isso esteja acontecendo, regule a posição do freio conforme as instruções do fabricante para deixar o movimento da roda livre e posteriormente aperte os parafusos do freio com o torque recomendado pelo fabricante;

17. Alinhe o avanço de guidão com a roda dianteira e aperte os parafusos do avanço de guidão com o torque recomendado pelo fabricante.

# INSTRUÇÕES DE MONTAGEM

## > INSTALAÇÃO DA TRAVA NO GUIDÃO

1. Instale o kit de controle da trava no lado esquerdo do guidão da bicicleta e com a alavanca de acionamento posicionada para cima, conforme ilustrado na figura 4;

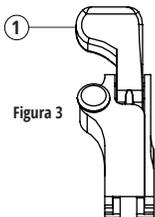


Figura 3

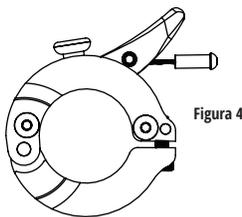


Figura 4



### Notas:

- Não é recomendado instalar o kit de controle da trava no lado direito do guidão, pois o cabo/conduíte ficará muito curvado, podendo causar falha no funcionamento do sistema; e a alavanca/botão da trava, ficará em uma posição incorreta, dificultando o acionamento e sem ergonomia para o usuário.

- Não instale o kit de controle da trava com a alavanca de acionamento para baixo, pois nessa posição você não usará a ergonomia de projeto e a alavanca ficará posicionada para trás do guidão, podendo causar acidentes ao usuário devido à possibilidade de bater o joelho/perna na alavanca durante uma pedalada em pé (sprint).

2. Escolha um local no guidão para instalar o kit de controle da trava. Ex.: entre o passador de marcha e o manete do freio, antes do passador etc;

3. Verifique se a alavanca (1) está na posição aberta. Caso não esteja, pressione o botão (2) para liberá-la;

4. Remova o parafuso (3) da parte inferior da base da alavanca utilizando uma chave Allen 2,5 mm;

5. Abra a base da alavanca (Figura 6) e coloque-a no guidão;

6. Feche a parte inferior da base da alavanca e mantenha em contato com o guidão;

7. Fixe a base da alavanca com o parafuso (3), utilizando a chave Allen 2,5 mm;

8. Gire a base da alavanca até encontrar a inclinação ideal para o acionamento da alavanca;

9. Aperte o parafuso (3) até que a trava fique fixa no guidão, sem movimento rotacional;

10. Verifique se o sistema está funcionando corretamente:

- Comprima algumas vezes a suspensão (bombadas);
- Acione a alavanca da trava (1) e verifique se a suspensão ficou rígida (travada);
- Aperte o botão (2) para destravar o sistema e comprima novamente a suspensão.



### Notas:

- Aperte o parafuso da base da alavanca apenas até a o kit de controle da trava ficar fixo no guidão e tenha muito cuidado com o aperto em guidão de fibra de carbono.

- Escolha uma inclinação que fique fácil para acionar a alavanca e que também facilite a saída do conduíte.

- Posicione a alavanca de modo que o acionamento seja feito sempre empurrando o dedo para frente e nunca para baixo.

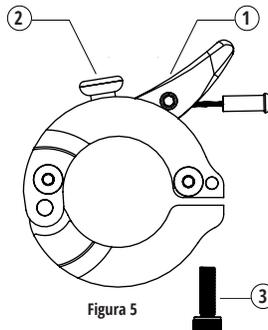


Figura 5

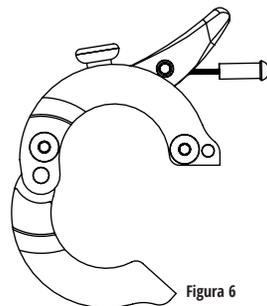


Figura 6

# INSTRUÇÕES DE MONTAGEM

## > INSTALAÇÃO DA RODA

# AVISO DE SEGURANÇA

- Instale corretamente a roda dianteira ou deixe a instalação para ser feita por um mecânico capacitado e bem equipado.

## ATENÇÃO



- A INSTALAÇÃO INCORRETA DA RODA DIANTEIRA PODE FACILITAR O DESENCAIXE DA RODA E CAUSAR ACIDENTES GRAVES AO USUÁRIO!

## > EIXO PROSHOCK 15X110 mm



### Nota:

Verifique se o eixo, a rosca do eixo, o furo do cubo da roda dianteira, os furos das gancheiras da suspensão e a rosca da bucha da gancheira da suspensão estão limpos e isentos de resíduos.

- Instale a roda dianteira na suspensão até o cubo encostar no ressalto da gancheira;
- Alinhe o furo do cubo com os furos das gancheiras;
- Instale o eixo atravessando-o dentro da gancheira e do cubo até encostar na bucha com rosca dentro da outra gancheira;
- Aperte o eixo com o torque recomendado de 14 N.m utilizando um torquímetro com ponteira de chave Allen 6 mm.

## ATENÇÃO



- NÃO APERTE O EIXO NA SUSPENSÃO SEM TER COLOCADO O CUBO ENTRE AS GANCHEIRAS. O APERTO DO EIXO SEM O CUBO PODE DANIFICAR AS GANCHEIRAS E CAUSAR ACIDENTES GRAVES AO USUÁRIO!

- NÃO UTILIZE OUTRAS FERRAMENTAS ALÉM DAS INDICADAS NESTE MANUAL PARA APERTAR O EIXO. O APERTO EXCESSIVO OU INSUFICIENTE PODE DANIFICAR OS COMPONENTES E CAUSAR ACIDENTES GRAVES AO USUÁRIO!

Leia atentamente as notas a seguir antes de regular a sua suspensão!



### Notas:

- Utilize apenas bombas de pressão com manômetro específica para suspensão de bicicletas para calibrar as câmaras de ar da sua suspensão.
- Não utilize dispositivos digitais de calibragem de pressão encontrados em postos de serviços para automóveis, pois tais dispositivos não reconhecem as câmaras de ar da suspensão.
- Durante a remoção do bico da bomba de pressão da válvula de ar, é possível que haja a saída de um pequeno “spray” de ar/óleo pela válvula. Isso é normal e reduz a pressão inserida nas câmaras de ar. Caso isso aconteça, recalibre a suspensão colocando uma pressão maior em cada câmara de ar, conforme recomendado a seguir, pois quando remover o bico da bomba, a pressão cairá e ficará próximo da desejada.
- Câmara de ar positiva – coloque entre 5 PSI a 10 PSI a mais do que a pressão desejada (todos os modelos).
- Câmara de ar negativa – coloque entre 10 PSI a 15 PSI a mais do que a pressão desejada (ONIX, ONIX DARK e ULTRA XC).
- A calibragem da pressão ideal para o seu peso ou que atenda suas preferências, pode deixar sua suspensão com o retorno excessivamente rápido (“batendo no retorno” ou “socando em cima”). Caso isso aconteça, utilize a regulagem de retorno para aumentar o amortecimento e eliminar esses efeitos indesejados.



# REGULAGEM

- A suspensão vem de fábrica calibrada com a pressão de aproximadamente 100 PSI nas duas câmaras de ar (positiva e negativa).

- Não é recomendado o uso da sua suspensão com pressões acima do limite máximo especificado nas tabelas de pressão.

- Os termos: sentido horário e sentido anti-horário serão utilizados neste manual considerando o ciclista montado na bicicleta.

## > PROCEDIMENTO DE REGULAGEM DAS SUSPENSÕES

### - ONIX / ONIX DARK

1 – REGULE AS CÂMARAS DE AR do sistema DUAL AIR/DUAL AIR + de acordo com suas preferências, utilizando as recomendações das tabelas (5 ou 6) e as instruções contidas na seção SISTEMA DUAL AIR/DUAL AIR + desse manual.

2 – REGULE O RETORNO conforme suas preferências e instruções contidas na seção RETORNO (REBOUND) - TFX desse manual.

3 – REGULE O SISTEMA TFX de acordo com suas preferências e instruções contidas na seção REGULADOR - TFX desse manual.

### - VIBER

## ATENÇÃO



- ANTES DE INICIAR O PROCEDIMENTO DE REGULAGEM, VERIFIQUE SE A REGULAGEM DO SISTEMA SVI ESTÁ NA CONDIÇÃO TODA ABERTA, COM O AMORTECIMENTO LIVRE. ESTA É A CONDIÇÃO DE REGULAGEM QUE A SUSPENSÃO É ENVIADA DE FÁBRICA.

1 – REGULE A CÂMARA DE AR do sistema V-AIR de acordo com suas preferências, utilizando as recomendações da tabela (7) e as instruções contidas na seção SISTEMA V-AIR desse manual.

2 – REGULE O RETORNO conforme suas preferências e instruções contidas na seção RETORNO (REBOUND) - SVI desse manual.

3 – REGULE O SISTEMA SVI de acordo com suas preferências e instruções contidas na seção REGULADOR - SVI desse manual.

### - ULTRA XC

1 – REGULE A CÂMARA DE AR do sistema V-AIR de acordo com suas preferências, utilizando as recomendações da tabela (8) e as instruções contidas na seção SISTEMA V-AIR desse manual.

2 – REGULE O RETORNO conforme suas preferências e instruções contidas na seção RETORNO (REBOUND) - TFX desse manual.

3 – REGULE O SISTEMA TFX de acordo com suas preferências e instruções contidas na seção REGULADOR - TFX desse manual.

## > TABELAS DE PRESSÃO

ONIX	Pressões Recomendadas (PSI)	
	Câmara de ar positiva	Câmara de ar negativa
Peso do ciclista (kg)		
40 - 50	60 - 90	50 - 110
50 - 60	70 - 100	60 - 120
60 - 70	90 - 110	80 - 140
70 - 80	100 - 130	90 - 160
80 - 100	120 - 150	100 - 190
100 - 130	140 - 180	130 - 200
	MÁXIMO PSI	200

Tabela 5

ONIX DARK	Pressões Recomendadas (PSI)	
	Câmara de ar positiva	Câmara de ar negativa
Peso do ciclista (kg)		
40 - 50	60 - 80	70 - 90
50 - 60	80 - 100	90 - 120
60 - 70	100 - 120	120 - 140
70 - 80	120 - 130	140 - 160
80 - 100	130 - 150	160 - 180
100 - 130	150 - 170	180 - 200
	MÁXIMO PSI	200

Tabela 6

VIBER	Pressão Recomendada (PSI)
	Câmara de ar Positiva
Peso do ciclista (kg)	
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

Tabela 7

ULTRA XC	Pressão Recomendada (PSI)
	Câmara de ar Positiva
Peso do ciclista (kg)	
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

Tabela 8

## > SISTEMA DUAL AIR / DUAL AIR+ (ONIX e ONIX DARK)

Os sistemas Dual Air e Dual Air+ consistem em duas câmaras de ar sendo uma positiva e outra negativa com regulagem independente entre as câmaras. As câmaras de ar funcionam como molas de ar positiva e negativa.

### > CONCEITO DE REGULAGEM DO SISTEMA DUAL AIR E DUAL AIR+

- A câmara de ar positiva define o limite para atingir o fim de curso da suspensão. Quanto maior a pressão da câmara de ar positiva, maior será a força (pré-carga) para início da compressão e maior será a força necessária para atingir o fim de curso.

- A câmara de ar negativa define a sensibilidade no início da compressão. Essa câmara de ar tem forte atuação nos primeiros 30 mm de curso da suspensão. Quanto maior a pressão da câmara de ar negativa, maior será a sensibilidade no início da compressão e a suspensão ficará mais macia para absorver pequenas irregularidades.

Regule primeiro a pressão da câmara de ar positiva para definir o limite de fim de curso adequado para o seu peso e estilo de pilotagem; Depois, regule a pressão da câmara de ar negativa para ajustar a sensibilidade no início da compressão e deixar a suspensão macia conforme sua preferência.

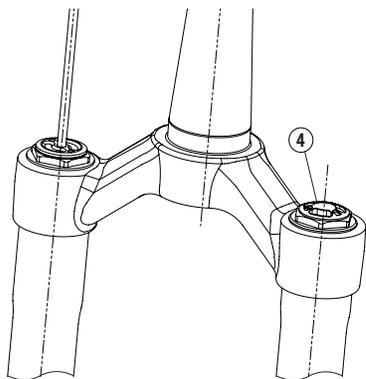


Figura 7

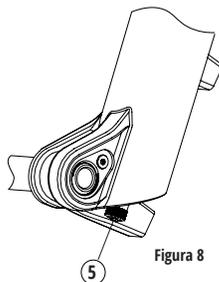


Figura 8

## > PROCEDIMENTO DE REGULAGEM DO SISTEMA DUAL AIR E DUAL AIR+

- Retire a tampa da válvula negativa (5) (Figura 8) e remova toda a pressão da câmara de ar negativa até zerar;

- Retire a tampa da válvula positiva (4) (Figura 7) e remova toda a pressão da câmara de ar positiva até zerar;

- Rosqueie o bico da bomba de pressão na válvula positiva e calibre a câmara de ar positiva com a pressão recomendada na tabelas (5) ou (6) de acordo com a sua faixa de peso e de acordo com suas preferências;

**Nota:**  
**A pressão da câmara de ar positiva deve ser suficiente para evitar que a suspensão atinja facilmente o fim de curso.**

- Retire o bico da bomba de pressão da câmara de ar positiva e rosqueie na válvula da câmara de ar negativa;

- Calibre a câmara de ar negativa com a pressão recomendada na tabela (5) ou (6) e conforme suas preferências;

- Retire o bico da bomba de pressão da câmara de ar negativa e teste o comportamento da suspensão comprimindo-a algumas vezes (bombadas);

- Caso seja necessário alterar a regulagem, efetue esse procedimento novamente alterando as pressões conforme desejado.

**Notas:**  
**- A calibragem das pressões deve ser feita sempre começando pela câmara de ar positiva e posteriormente a câmara de ar negativa.**

- As pressões recomendadas nas tabelas (5) e (6) são apenas uma referência e caso não atenda às suas necessidades, pode-se alterar a pressão de cada câmara de ar, para mais ou para menos, até encontrar o comportamento ideal para você, respeitando sempre o limite máximo especificado na respectiva tabela.

- Para o funcionamento correto da Onix Dark, é recomendado que a pressão da câmara de ar negativa seja maior que a pressão da câmara de ar positiva. Sendo assim, após calibrar a câmara de ar positiva, coloque entre 10 PSI a 30 PSI a mais na câmara de ar negativa em relação à pressão da câmara de ar positiva.

- Ao calibrar a pressão das câmaras de ar da sua suspensão considere o ajuste correto do SAG, conforme descrito na seção SAG deste manual.

# REGULAGEM

## > SISTEMA V-AIR (VIBER e ULTRA XC)

O sistema V-Air consiste em uma câmara de ar projetada especificamente para trabalhar em conjunto com o sistema SVL.

### > CONCEITO DE REGULAGEM DO SISTEM V-AIR

Quanto maior a pressão da câmara de ar, maior será a força (pré-carga) para início da compressão e maior será a força necessária para atingir o fim de curso, deixando a suspensão mais dura.

Quanto menor a pressão da câmara de ar, menor será pré-carga e menor será a força necessária para atingir o fim de curso, deixando a suspensão mais macia.

### >PROCEDIMENTO DE REGULAGEM DO SISTEMA V-AIR

- Retire a tampa da válvula da camara de ar (1) (Figura 9);
- Rosqueie o bico da bomba de pressão na válvula e calibre a câmara de ar com a pressão recomendada na tabela 7 ou 8 de acordo com a sua faixa de peso e de acordo com suas preferências;
- Retire o bico da bomba de pressão da câmara de ar e teste o comportamento da suspensão comprimindo-a algumas vezes (bombadas);
- Caso seja necessário alterar a regulagem, efetue esse procedimento novamente alterando a pressão conforme desejado.

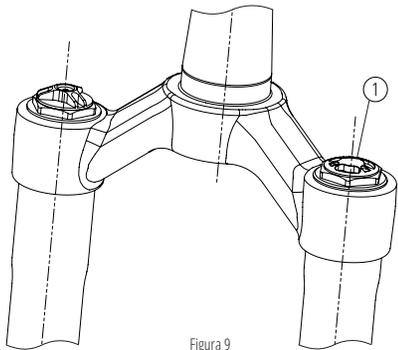


Figura 9



### Notas:

- A pressão da câmara de ar deve ser suficiente para evitar que a suspensão atinja facilmente o fim de curso.

- As pressões recomendadas nas tabelas 7 ou 8 são apenas uma referência e caso não atenda às suas necessidades, pode-se alterar a pressão da câmara de ar, para mais ou para menos, até encontrar o comportamento ideal para você, respeitando sempre o limite máximo especificado na respectiva tabela.

- Ao calibrar a pressão da câmara de ar da sua suspensão considere o ajuste correto do SAG, conforme descrito na seção SAG deste manual.

### >SAG

SAG é a porcentagem do curso utilizada pelo peso do ciclista ao sentar na bicicleta. O ajuste correto do SAG melhora a dirigibilidade e o comportamento da suspensão ao passar por irregularidades e obstáculos do terreno. O SAG ideal deve ser entre 15% e 30% do curso total da suspensão.

### >PROCEDIMENTO DE REGULAGEM DO SAG

- Antes de iniciar o ajuste do SAG, certifique-se que todas as regulagens estão abertas. A regulagem de retorno deve estar na posição mais rápida e a regulagem do sistema SVL ou TFX deve estar toda aberta;
- Regule a(s) câmara(s) de ar da sua suspensão conforme as orientações da seção SISTEMA V-AIR ou do SISTEMA DUAL AIR E DUAL AIR+ deste manual;
- Empurre o anel (o-ring) de medir o curso até encostar no retentor externo (raspador);
- Monte na bicicleta com todos os acessórios que utilizará para pedalar tais como: capacete, mochila, ferramentas etc; e fique com os pés nos pedais na posição de pedalar sentado e em pé. Pode ser necessário a ajuda de um assistente para fazer essa operação;
- Desça suavemente da bicicleta sem comprimir mais a suspensão;
- Após descer da bicicleta você notará que o o-ring de medir o curso ficou em algum ponto da haste acima do retentor. Verifique qual a medida entre o retentor e a posição do o-ring. Essa medida é o SAG e deve estar entre 15% a 30% do curso. Se a suspensão tiver 100 mm de curso, o SAG deve ser entre 15 mm a 30 mm.

# REGULAGEM

- Caso o SAG fique abaixo de 15% ou acima de 30% do curso, calibre novamente as câmaras de ar da suspensão e faça a medição do SAG até atingir essa condição, lembrando que:

- Quanto maior a pressão da câmara de ar, menor será o SAG (VIBER E ULTRA XC);

- Quanto menor a pressão da câmara de ar, maior será o SAG (VIBER E ULTRA XC);

- Quanto maior a pressão da câmara de ar positiva, menor será o SAG (ONIX e ONIX DARK);

- Quanto maior a pressão da câmara de ar negativa (ONIX e ONIX DARK), maior será o SAG;

- Nas ONIX e ONIX DARK, calibre inicialmente a pressão da câmara de ar positiva para estabelecer o limite de fim de curso ideal para você e depois calibre a pressão da câmara de ar negativa para encontrar o SAG ideal para você.



## Notas:

- Quanto maior o SAG, mais macia será a suspensão e quanto menor o SAG, mais dura será a suspensão no início da compressão;

- Um SAG acima de 30% deixará a suspensão muito comprimida e com pouco curso para amortecimento, prejudicando o funcionamento do sistema.

## >REDUTORES DE CÂMARA (OPCIONAL)

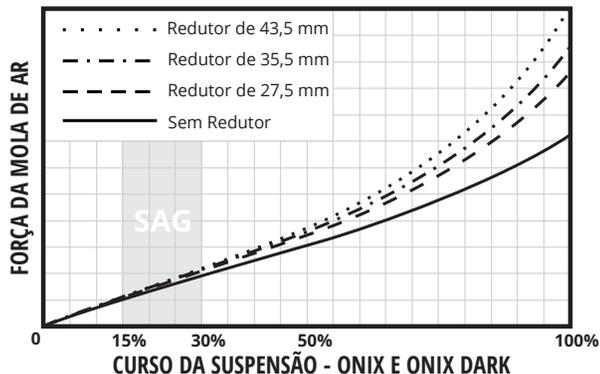
Os redutores de câmara são espaçadores opcionais vendidos em um kit separado e tem como função reduzir o tamanho da câmara de ar positiva para deixar o comportamento da suspensão mais progressivo até o final do curso. Utilizando os redutores você aumentará a força necessária para atingir o fim de curso sem alterar de forma significativa a sensibilidade da suspensão no início da compressão.

O uso de redutores de câmara é recomendado nas seguintes situações:

1. Quando o SAG estiver ajustado corretamente e a suspensão atingir facilmente o final de curso, chegando no batente com frequência;
2. Quando for utilizar a suspensão em terrenos com grandes obstáculos e/ou com sequência rápida de impactos;
3. Conforme seu estilo de pilotagem e suas preferências para ajustar o comportamento da suspensão em compressão.

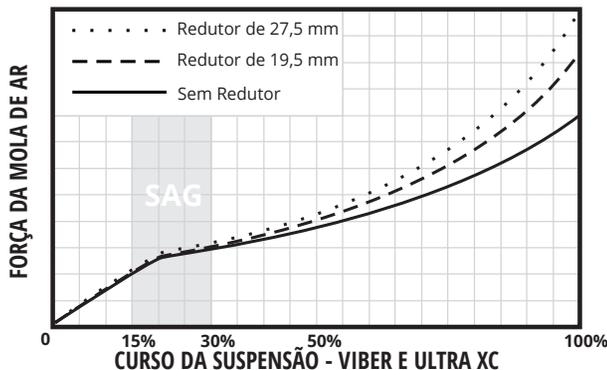
O kit de redutores para a ONIX e ONIX DARK é composto por três redutores de tamanhos diferentes e quanto maior o redutor, maior será a força necessária para atingir o fim de curso.

O gráfico a seguir mostra a alteração no comportamento em compressão ao instalar cada um dos redutores.



O kit de redutores para a VIBER e ULTRA XC é composto por dois redutores de tamanhos diferentes e quanto maior o redutor, maior será a força necessária para atingir o fim de curso.

O gráfico a seguir mostra a alteração no comportamento em compressão ao instalar cada um dos redutores.

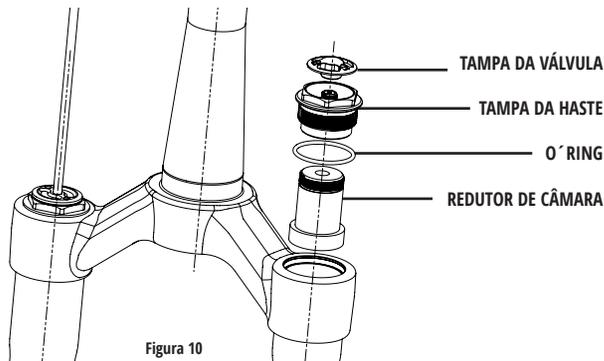


## >PROCEDIMENTO PARA INSTALAR OS REDUTORES DE CÂMARA

### ATENÇÃO

**⚠ - RETIRE TODA A PRESSÃO DAS CÂMARAS DE AR ANTES DE REALIZAR A INSTALAÇÃO DOS REDUTORES DE CÂMARA! ESSE PROCEDIMENTO É DE EXTREMA SEGURANÇA E CASO NÃO SEJA SEGUIDO PODE CAUSAR ACIDENTES GRÁVES!**

1. Retire a pressão das câmaras de ar até zerar completamente;
2. Remova a tampa da haste desrosqueando-a utilizando uma chave de boca 26 mm ou uma chave canhão 26 mm;
3. Retire o o-ring de vedação da tampa da haste e descarte-o corretamente;
4. Rosqueie o redutor de câmara escolhido na rosca inferior da tampa da haste com o auxílio de uma chave Allen 6 mm;
5. Coloque um o-ring novo na tampa da haste;
6. Rosqueie a tampa da haste na rosca interna da haste utilizando uma chave de boca 26 mm ou canhão 26 mm e aperte com um torquímetro com ponteira de chave canhão 26 mm - Torque de 10 N.m;
7. Pressurize as câmaras de ar conforme as orientações desse manual e ajuste o SAG;
8. Verifique se o comportamento de compressão até o final de curso ficou conforme desejado;
9. Caso não tenha atingido a condição desejada, repita o procedimento completo substituindo o redutor instalado por outro de tamanho diferente.

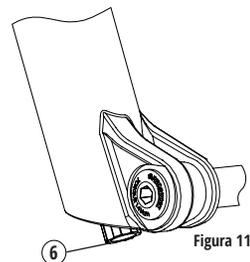


## >SISTEMA TFX

### > RETORNO (REBOUND) - TFX

Retorno é a velocidade com que a suspensão retorna à sua posição inicial após ter sido comprimida.

Para regular a velocidade de retorno utilize o botão (6) que está localizado na parte inferior do monobloco na perna hidráulica (Figura 11). Gire o botão (6) no sentido anti-horário para deixar o retorno mais lento e no sentido horário para deixar mais rápido.



### Notas:

- O retorno rápido tende a deixar sua suspensão mais ágil para absorver as sequências de obstáculos encontrados na prática do Cross Country Olímpico (XCO). Porém, dependendo da pressão das câmaras de ar, o retorno rápido pode deixar sua suspensão excessivamente rápida com o efeito indesejado de "batendo no retorno" ou "socando em cima". Se isso ocorrer, gire levemente o botão de retorno no sentido anti-horário até atingir a condição que evite esse efeito.

- O retorno muito lento tende a deixar sua suspensão com a velocidade de reação mais lenta. Essa configuração pode ser uma boa opção para a prática de maratonas (XCM) em que durante o percurso há poucos obstáculos, mas que necessitam de um bom amortecimento, por exemplo: passar com a bike em alta velocidade por valetas e erosões em estradões de terra.

- O ideal é ajustar a velocidade de retorno utilizando sua sensibilidade em função do terreno, do seu estilo de pilotagem e da sua preferência de amortecimento.

- O ajuste correto da velocidade de retorno mantém a roda dianteira mais tempo em contato com o solo, melhorando assim: o controle, a tração, a estabilidade e a performance do ciclista.

## > TRAVA - TFX

Trava é o sistema de regulagem que permite ao ciclista deixar sua suspensão rígida, ou seja, ao pedalar não ocorrerá perda de energia pelo sistema de amortecimento.

### Nota:

A trava será eficiente e ajudará a melhorar o desempenho do ciclista durante as pedaladas em:

- Terrenos regulares, como ruas e rodovias de asfalto;
- Subidas;
- Situações de “sprint”, em que o ciclista projeta seu corpo sobre o guidão e exerce uma grande força nos pedais.

Para travar a suspensão, empurre a alavanca (1) até o final do curso ou até parar na posição que foi empurrada; para destravar aperte o botão (2).

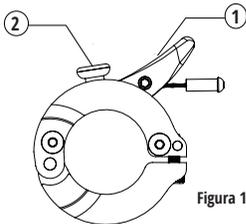


Figura 12

### Notas:

– O TFX foi desenvolvido para funcionar como uma trava dinâmica, ou seja, o sistema de trava será eficiente com o peso do atleta distribuído adequadamente sobre a bicicleta em condições normais de uso. O sistema de trava não foi projetado para resistir a cargas elevadas sobre a suspensão.

Sendo assim, ao exercer uma força excessiva sobre a suspensão travada, a suspensão poderá apresentar uma pequena compressão.

– Não coloque um peso excessivo ou faça força excessiva sobre a suspensão travada, pois isso poderá causar danos no sistema de trava!



– NÃO UTILIZE A SUSPENSÃO TRAVADA (ALAVANCA DA TRAVA ACIONADA) em terrenos irregulares, em situações de descidas, para saltar obstáculos como lombadas ou tartarugas em ruas de asfalto, para saltar drops, para transpor valetas ou crateras no solo e em qualquer situação de impacto na frente da bike. O uso da suspensão travada em condições extremas como as descritas acima causará danos no sistema de trava e danos no sistema interno de vedação! Além disso, os impactos na frente da bike, com a suspensão travada, podem causar sérios danos à estrutura do produto e gerar acidentes graves ao ciclista. Utilize a trava apenas em terrenos regulares!

Não será considerado como garantia o dano ao produto devido ao uso incorreto do sistema de trava.

## > COMPRESSÃO

Compressão é o movimento de comprimir (abaixar) que ocorre quando a suspensão sofre um impacto. Regulagem de compressão é regular a velocidade que esse movimento ocorrerá.

A regulagem de compressão é feita através dos reguladores de cabo que estão instalados no condute da trava. Movimentando os reguladores, o cabo de aço ficará mais ou menos esticado, alterando o funcionamento da trava para uma compressão mais lenta caso a alavanca da trava seja acionada. Sendo assim, ao acionar a alavanca da trava:

- Se o cabo de aço estiver esticado, a suspensão ficará travada;
- Se o cabo de aço estiver solto, a suspensão terá uma compressão lenta;
- Se o cabo estiver completamente solto, a compressão estará livre e sem restrição.

Utilize a regulagem de compressão para ajustar a rigidez da trava ou caso prefira pedalar com a compressão mais lenta sem a necessidade de travar a suspensão.



### Nota:

– Ao regular a compressão, a trava deixará de funcionar, pois com a alavanca acionada a suspensão ficará apenas mais lenta.

## > PROCEDIMENTO DE REGULAGEM DA COMPRESSÃO

1. Aproxime a porca (8) do regulador superior (9) localizado no conduíte da trava (Figura 14);
2. Aproxime lentamente o regulador inferior (10) em direção à porca (8) (Figura 15) e acione a alavanca da trava;
3. Comprima a suspensão com a alavanca da trava acionada para verificar o comportamento da compressão;
4. Repita esse procedimento até encontrar o comportamento desejado para a compressão;
5. Após atingir a regulagem de compressão desejada, gire a porca (8) no sentido contrário até encostar no regulador inferior (10) para travar o sistema de regulagem (Figura 16).

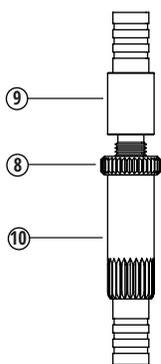


Figura 13

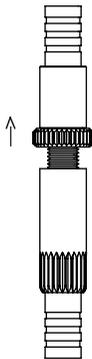


Figura 14

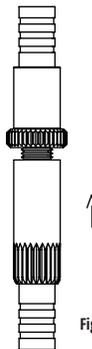


Figura 15

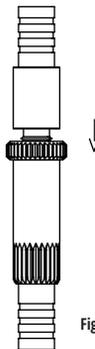


Figura 16

### Notas:

- Para que a suspensão volte a travar, deve-se realizar o processo inverso, ou seja, destravar a porca (8) e afastar o regulador inferior (10) até atingir a condição de trava com a alavanca acionada. Após isso, deve-se encostar novamente a porca (8) no regulador inferior (10) para travar o sistema de regulagem (Figura 13).

- Não estique muito o cabo de aço da trava, pois se o cabo estiver muito esticado a alavanca pode não ficar na posição travada!

- A regulagem de compressão funciona apenas com a alavanca da trava acionada.

## > SISTEMA SVI

### > RETORNO (REBOUND) - SVI

Retorno é a velocidade com que a suspensão retorna à sua posição inicial após ter sido comprimida.

Para regular a velocidade de retorno utilize o botão (2) que está localizado na parte inferior do monobloco na perna hidráulica (Figura 17).

Gire o botão (2) no sentido anti-horário para deixar o retorno mais lento e no sentido horário para deixar mais rápido.

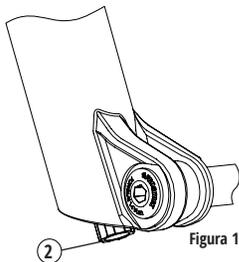


Figura 17

#### Notas:

- O retorno rápido tende a deixar sua suspensão mais ágil para absorver as sequências de obstáculos encontrados na prática do Cross Country Olímpico (XCO). Porém, dependendo da pressão das câmaras de ar, o retorno rápido pode deixar sua suspensão excessivamente rápida com o efeito indesejado de “batendo no retorno” ou “socando em cima”. Se isso ocorrer, gire levemente o botão de retorno no sentido anti-horário até atingir a condição que evite esse efeito.

- O retorno muito lento tende a deixar sua suspensão com a velocidade de reação mais lenta. Essa configuração pode ser uma boa opção para a prática de maratonas (XCM) em que durante o percurso há poucos obstáculos, mas que necessitam de um bom amortecimento, por exemplo: passar com a bike em alta velocidade por valetas e erosões em estradões de terra.

- O ideal é ajustar a velocidade de retorno utilizando sua sensibilidade em função do terreno, do seu estilo de pilotagem e da sua preferência de amortecimento.

- O ajuste correto da velocidade de retorno mantém a roda dianteira mais tempo em contato com o solo, melhorando assim: o controle, a tração, a estabilidade e a performance do ciclista.

## > REGULADOR - SVI

O sistema SVI permite regular a força necessária para que a suspensão inicie o amortecimento.

Ao utilizar corretamente esse recurso a suspensão estará rígida para pedalar em terrenos regulares e somente funcionará como amortecedor quando passar por obstáculos que gerem impactos no sistema.

Isso significa que o ciclista tem a opção de regular a suspensão de acordo com suas preferências para que haja amortecimento somente quando for necessário.

Dessa forma, não haverá perda de energia do ciclista devido aos movimentos indesejados da suspensão (bombadas), pois, o sistema estará rígido em terrenos regulares e nessa condição, a energia do corpo do ciclista será melhor aproveitada durante as pedaladas e pilotagem da bike.

Esse conceito foi desenvolvido para otimizar a energia da pedalada e privilegiar a performance do ciclista, promovendo estabilidade e amortecimento sem a preocupação de travar e destravar a suspensão durante a pilotagem.

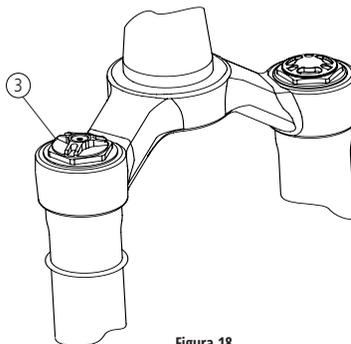


Figura 18

#### Nota:

- O palavra rígida está sendo utilizada para representar uma regulagem na qual a suspensão apresenta resistência ao movimento de compressão, porém não significa que a suspensão estará 100% travada, podendo utilizar uma pequena porcentagem do curso.

## ATENÇÃO

- !** - A SUSPENSÃO PROSHOCK VIBER SAI DE FÁBRICA COM O SISTEMA SVI ABERTO, AMORTECIMENTO INTEGRAL, SENDO NECESSÁRIO INICIALMENTE FAZER A REGULAGEM COMPLETA DA SUSPENSÃO CONFORME DESEJADO PELO CICLISTA SEGUINDO AS INSTRUÇÕES DESSE MANUAL.

### > PROCEDIMENTO DE REGULAGEM DO REGULADOR SVI

1. Gire lentamente o regulador SVI (3)(Figura 18) no sentido horário (Figura 19) e comprima a suspensão (bombadas) para verificar se o sistema ficou rígido;
2. Teste o funcionamento da suspensão fazendo algumas simulações pedalando a bike em pé (sprint) em terrenos regulares e depois pedalando sentado passando por alguns obstáculos;
3. Verifique se na condição de sprint a suspensão ficou rígida e se amorteceu os impactos dos obstáculos;
4. Caso não tenha atingido o comportamento esperado, gire novamente o regulador no sentido horário para deixar o sistema mais firme ou no sentido anti-horário (Figura 20) para deixar o sistema mais sensível em relação ao amortecimento de impactos;
5. O ideal é encontrar uma regulagem em que seja possível pedalar em pé com a suspensão estável e que haja um amortecimento confortável ao passar por obstáculos.

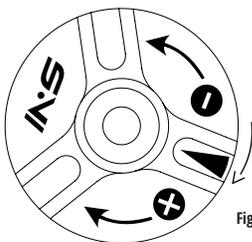


Figura 19

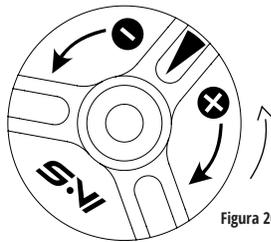


Figura 20

## ATENÇÃO

- !** - A EFICIÊNCIA DO SISTEMA DEPENDE DA REGULAGEM CORRETA DE TODOS OS RECURSOS DA SUSPENSÃO.



### Notas:

- Utilize a regulagem do sistema SVI de acordo suas preferências e tipo de terreno.

- O comportamento do sistema SVI está diretamente relacionado com a calibragem de pressão do sistema V-AIR. Antes de regular o SVI, verifique se a pressão da câmara de ar está de acordo com o seu peso, terreno e estilo de pilotagem.

- Características do funcionamento do sistema SVI quando estiver regulado para ficar rígido em terrenos regulares:

a. A suspensão poderá apresentar uma pequena compressão mesmo ao pedalar em terrenos regulares, ou seja, não ficará completamente rígida;

b. A suspensão amortecerá um impacto e em seguida voltará a ficar rígida, permanecendo nessa condição até encontrar um próximo obstáculo que gere desequilíbrio no sistema;

c. Quanto maior a velocidade da bike e a sequência de obstáculos, como descidas em estradas de terra acidentadas, maior será o tempo necessário para que a suspensão volte a ficar rígida após terminar a sequência de obstáculos. Exemplo: ao terminar uma descida em alta velocidade e tentar pedalar em pé (sprint), pode ser que a suspensão não esteja rígida e se o terreno continuar a ter obstáculos, a suspensão continuará amortecendo; mas, se ao final da descida o terreno for regular, após pouco tempo a suspensão voltará a ficar rígida.

- O conceito SVI não foi desenvolvido para amortecer pequenas irregularidades no solo. Porém, caso queira um amortecimento completo incluindo pequenas irregularidades, gire o regulador no sentido anti-horário, até o batente, para deixar o sistema totalmente aberto. Nessa condição a suspensão não ficará rígida e amortecerá qualquer irregularidade.

## MANUTENÇÃO E SERVIÇOS

A suspensão é um componente de extrema segurança que requer atenção especial para as manutenções preventivas.

## AVISO DE SEGURANÇA

- Faça as manutenções preventivas na sua suspensão conforme as recomendações deste manual!
- A falta de manutenção preventiva poderá causar o desgaste prematuro dos componentes com risco de acidentes graves ao usuário!
- Não será considerado garantia os defeitos causados devido à falta de manutenção preventiva!

## ATENÇÃO

 - PARA CALIBRAR AS CÂMARAS DE AR DA SUA SUSPENSÃO, UTILIZE APENAS BOMBAS DE PRESSÃO COM MANÔMETRO ESPECÍFICAS PARA SUSPENSÃO DE BICICLETA E TENHA CUIDADO AO REALIZAR ESSA OPERAÇÃO! AS CÂMARAS DE AR SÃO PRESSURIZADAS E QUALQUER PROCEDIMENTO INCORRETO PODERÁ CAUSAR ACIDENTES GRAVES AO USUÁRIO!

- ANTES DE QUALQUER DESMONTAGEM, RETIRE TODA A PRESSÃO DAS CÂMARAS DE AR COMEÇANDO PELA CÂMARA DE AR NEGATIVA E DEPOIS A CÂMARA DE AR POSITIVA!

- CUIDADO COM A LIMPEZA DOS ADESIVOS DA ONIX DARK E DA VIBER FOSCA!

- OS ADESIVOS DA ONIX DARK E DA VIBER FOSCA SÃO ADESIVOS DE RECORTE COM PROPRIEDADES REFLETIVAS CONFECCIONADOS EM MATERIAL DE ALTA TECNOLOGIA. RECOMENDAMOS QUE A LIMPEZA DA REGIÃO DOS ADESIVOS SEJA FEITA COM UM PAÑO MACIO E ÚMIDO APLICADO SUAVEMENTE SOBRE A SUPERFÍCIE DO MATERIAL. NÃO UTILIZE JATOS DE ÁGUA DE ALTA PRESSÃO, BUCHAS OU ESPONJAS ABRASIVAS (TIPO DE COZINHA) PARA A LIMPEZA DOS ADESIVOS.

### > CALENDÁRIO DE MANUTENÇÕES

#### A CADA PEDALADA

- Limpe as hastes e os retentores externos (raspadores) utilizando um pano macio e úmido;
- Verifique se há danos nas hastes como riscos, marcas de batidas, trincas etc.



Nota:  
Danos nas hastes podem originar trincas e a fratura do componente, podendo causar acidentes graves ao ciclista. Caso encontre danos na haste, pare de usar a suspensão imediatamente e entre em contato com a assistência técnica da ProShock.

#### A CADA VEZ QUE FIZER REVISÃO OU LIMPEZA GERAL NA SUA BICICLETA

- Verifique se há danos no tubo superior como riscos, marcas de batidas, trincas etc.



Nota:  
Danos no tubo superior podem originar trincas e a fratura do componente, podendo causar acidentes graves ao ciclista! Caso encontre danos no tubo superior, pare de usar a suspensão imediatamente e entre em contato com a assistência técnica da ProShock.

- Verifique a pressão das câmaras de ar.



Nota:  
As câmaras de ar podem perder um pouco de pressão com o tempo e se isso acontecer você precisará calibrá-las novamente. Isso é normal e deve-se verificar a pressão das câmaras de ar com frequência ou a cada vez que o ciclista perceber um comportamento diferente da suspensão.

**MANUTENÇÃO COMPLETA – A CADA 5.000 KM OU A CADA 12 MESES**

- Manutenção Completa consiste na desmontagem dos sistemas internos, limpeza geral, troca das vedações, troca do óleo e lubrificação completa

**MANUTENÇÃO BÁSICA – APÓS OS PRIMEIROS 12 MESES A CADA 2.500 KM OU A CADA 6 MESES INTERCALANDO COM A MANUTENÇÃO COMPLETA**

- Manutenção Básica consiste na desmontagem do conjunto haste do monobloco, limpeza do monobloco, troca dos retentores externos (raspadores) e lubrificação do monobloco.

## ATENÇÃO



- OS SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO COMPLETA E MANUTENÇÃO BÁSICA DEVEM SER FEITOS PELA ASSISTÊNCIA TÉCNICA DA PROSHOCK OU POR UMA OFICINA/MECÂNICO CAPACITADO PELO CURSO TÉCNICO OFICIAL DA PROSHOCK!

- UTILIZE APENAS COMPONENTES E PRODUTOS ORIGINAIS PROSHOCK PARA FAZER A MANUTENÇÃO NA SUA SUSPENSÃO. A PROSHOCK COMERCIALIZA KITS DE MANUTENÇÃO ATRAVÉS DO SEU SITE OU DIRETAMENTE ATRAVÉS DA ASSISTÊNCIA TÉCNICA PROSHOCK!

## ESPECIFICAÇÃO ÓLEO E LUBRIFICANTES DA SUSPENSÃO

Óleo do sistema TFX	ProShock Fluid #5 - 5W
Óleo do sistema SVI	ProShock Fluid SVI #10 - 10 W
Lubrificação do F-Lub	ProShock Lub #68
Lubrificação dos mancais	Graxa ProShock

Tabela 9

Se você tem alguma dúvida entre em contato com a Assistência Técnica ProShock através do e-mail: [atpss@proshock.com.br](mailto:atpss@proshock.com.br).

## CERTIFICADO DE GARANTIA

A sua suspensão ProShock tem garantia de 12 meses a partir da data de aquisição quanto a defeitos de fabricação.

A cobertura em garantia compreende todas as partes da suspensão, desde que utilizada em condições normais de uso dentro das modalidades esportivas para as quais o produto é indicado, conforme descrito no manual do proprietário.

A cobertura não inclui problemas oriundos de instalação inadequada, ausência de manutenção, uso fora dos limites normais de operação de uma bicicleta do tipo Mountain Bike para a modalidade Cross Country, quedas ou acidentes, impactos frontais e/ou laterais, danos ao acabamento superficial, danos provocados por agentes da natureza (chuva, salinidade, umidade, terra), uso de produtos químicos corrosivos e/ou ácidos, sinais de violações internas e/ou externas, ajuste interno ou conserto por pessoa não credenciada, sinistro (roubo e/ou furto), adulterações ou rasuras no Certificado de Garantia ou na Nota Fiscal, danos e adulterações ou remoção do número de Série/Modelo etc.

Para requerer serviços em garantia é imprescindível a apresentação deste Certificado de Garantia devidamente preenchido e uma cópia da Nota Fiscal do produto.

Esta garantia é válida apenas em território nacional (Brasil).

A PSS Indústria e Comércio Ltda. obriga-se a prestar os serviços acima referidos, tanto o gratuito como os remunerados, somente nas localidades onde mantiver oficinas de serviços próprias ou especificamente autorizadas para atender este produto.

**Importante:** Este termo de garantia só terá validade se for devidamente preenchido e carimbado pelo vendedor.

Caso precise usar dos serviços em garantia, acesse o site [www.proshock.com.br/suporte](http://www.proshock.com.br/suporte) ou entre em contato com a assistência técnica ProShock através do contato:  
e-mail: [atpss@proshock.com.br](mailto:atpss@proshock.com.br).

## CERTIFICADO DE GARANTIA

NÚMERO DE SÉRIE:

NOME DO REVENDEDOR:

NOME COMPLETO DO PROPRIETÁRIO:

CPF DO PROPRIETÁRIO:

DATA DE AQUISIÇÃO:

[www.proshock.com.br](http://www.proshock.com.br)

PSS Indústria e Comércio Ltda.

Servidão Francisco Rodrigues, 183 - CEP: 89270-000

Beira Rio - Guaramirim - SC

(12) 98112-1471 

(12) 98173-4492 

[proshock@proshock.com.br](mailto:proshock@proshock.com.br)

Contato Assistência Técnica ProShock: [atpss@proshock.com.br](mailto:atpss@proshock.com.br)



Tecnologia e inovação orgulhosamente 100% brasileira

vá de bike, vá de  
 **PROSHOCK**®