



Guía del usuario y manual de garantía

N.E.U.F

Como ajustar la suspensión de tu nuevo Rockrider:

¡Enhorabuena! Acabas de adquirir un Rockrider suspensión total. Si no es tu primera bicicleta suspensión total, quizás no tengas necesidad de estos consejos. Sin embargo, nuestros consejos podrán ayudarte a disfrutar plenamente de tu Rockrider.



Para disfrutar a fondo de tu nueva suspensión total, las suspensiones delantera y trasera deben estar perfectamente acordes y ajustadas a tu peso y tu tipo de utilización. No dudes en probar diferentes ajustes, la bici no sufrirá y podrás hacerte una idea rápidamente de la utilidad de cada uno.

Cada biker y cada tipo de terreno tienen un ajuste óptimo, evidentemente nos es imposible darte un ajuste ideal para cada salida.

Nuestro deseo es aconsejarte de manera que puedas ajustar tu bici perfectamente en función de tu tipo de conducción y del lugar donde vayas a andar.

Lo más importante para una bici de suspensión total es el buen equilibrio entre las suspensiones delantera y trasera, es decir que las suspensiones funcionen juntas. Nunca debería darse el caso de tener un amortiguador blando con una horquilla muy dura o al revés.

Antes de entrar en la técnica de ajuste, es importante aclarar los términos más utilizados:

Suspensión: hace que las irregularidades del terreno no alcancen el cuerpo. Se trata generalmente de aire, muelles o elastómeros.

Amortiguación: controla el movimiento de la suspensión evitando las oscilaciones. Generalmente funciona a base de aceite o fricción.

Desplazamiento: la diferencia de longitud entre las posiciones de extensión máxima y mínima de la horquilla o el amortiguador.

SAG: la diferencia de longitud de las suspensiones con o sin el ciclista sobre la bici. Medido generalmente en porcentaje del desplazamiento total.

Ajuste de rebote: es un ajuste de amortiguador que actúa sobre el retorno más o menos rápido de la suspensión a su posición inicial tras un golpe.

Ajuste de compresión: sirve para ajustar la velocidad de compresión de la horquilla.

Bloqueo: impide el funcionamiento de la suspensión (generalmente bloqueando el paso de aceite)

PSI/BAR: unidades de presión (psi: EEUU, bar: internacional) 1 bar equivale aproximadamente a 1kg/cm² o también a 14psi. La mayoría de las bombas de alta presión disponen de dos indicadores.

Por ejemplo: 140psi=10bar.

Ajustar el SAG

La mejor manera de encontrar el buen equilibrio entre las suspensiones delantera y trasera es tener el mismo SAG. Esto significa que al subir a la bici las partes delantera y trasera se comprimirán por igual. En las siguientes tablas podrás encontrar las presiones aconsejadas para cada bicicleta. Por regla general cuanto más orientada sea la utilización hacia el XC, más duras serán las suspensiones y más reducido será el SAG. Si tu utilización es más freeride, necesitarás más SAG y las suspensiones serán más flexibles.

TABLAS DE SAG

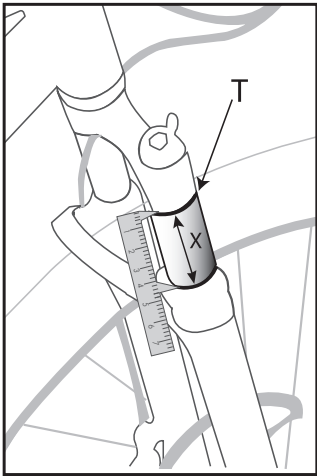
Antes de ajustar el buen sag para tu bicicleta y el uso que le darás, debes conocer el desplazamiento. Te puede ayudar la siguiente tabla:

Rockrider – Año	Desplazamiento de la horquilla (mm)	Desplazamiento del cuadro (mm)
RR 9.FR+ - 2007	130 - 180	150
RR 9.FR - 2007	150	150
RR 9.1 - 2006	100	90
RR 9.2 - 2006	120	120
RR 9.XC - 2006	80	90
RR 9.Ltd - 2006	100	90
RR 9.1 - 2005	100	90
RR 9.2 - 2005	120	120
RR 9.3 - 2005	130	120
RR 9.FR - 2005	110 - 150	150
RR 9.XC - 2005	100	90
RR 9.1 - 2004	100	90
RR 9.2 - 2004	120	120
RR 9.3 - 2004	100	90
RR 9.1 - 2003	80	90
RR 9.2 - 2003	80 - 100	90
RR 9.3 - 2003	80	90

Uso Cross Country Excursión Trailbike	Rockrider 9.1 Rockrider 9.3	SAG aconsejado: 20 % Desplazamiento de la horquilla: 120 mm Desplazamiento del amortiguador : 50 mm SAG de la horquilla: 24 mm SAG del amortiguador: 10 mm
Uso Trailbike Enduro leve	Rockrider 9.2	SAG aconsejado: 20 % Desplazamiento de la horquilla: 130 mm Desplazamiento del amortiguador : 50 mm SAG de la horquilla: 26 mm SAG del amortiguador: 10 mm
Uso Enduro	Rockrider 9.ER	SAG aconsejado: 25 % Desplazamiento de la horquilla: 160 mm Desplazamiento del amortiguador : 63 mm SAG de la horquilla: 40 mm SAG del amortiguador: 16 mm
Uso Freeride	Rockrider 9.FR	SAG aconsejado: 30 - 35 % Desplazamiento de la horquilla: 180 mm Desplazamiento del amortiguador : 63 mm SAG de la horquilla: 55 mm SAG del amortiguador: 19 mm
Uso Cross Country	Rockrider 9.XC	SAG aconsejado: 15 - 20 % Desplazamiento de la horquilla: 80 mm Desplazamiento del amortiguador : 38 mm SAG de la horquilla: 12 - 15 mm SAG del amortiguador: 7 mm

Para medir el sag de tu bici, necesitarás un buen amigo, una regla (en milímetros), papel, un lápiz y una pared en la que apoyarte.

1. Toma dos puntos de referencia sobre la horquilla; por ejemplo, la entrada de la barra en la T y del otro lado, la parte superior de los mini fuelles

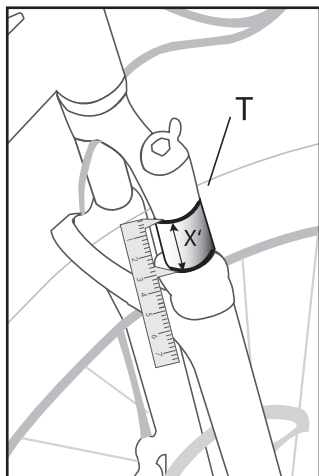


2. Faz a mesma coisa para o amortecedor traseiro.

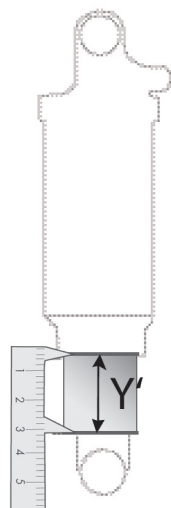


3. Súbete en la bicicleta y haz trabajar las suspensiones (lo ideal es dar una pequeña vuelta de 20 metros tranquilamente). Colócate al lado de una pared en posición de rodar (no pongas un pie en el suelo) y deja que las suspensiones vuelvan a la posición de reposo.

4. Dile a tu amigo que mida la distancia entre los dos mismos puntos definidos al principio.



5. Restando la segunda medida a la primera obtendrás el SAG en milímetros. Para calcular el porcentaje será necesario conocer los desplazamientos. Para la horquilla a menudo está indicado. Para los amortiguadores, si la distancia entre los dos tornillos de fijación al cuadro es de 165mm, el desplazamiento será de 38mm. Si la distancia es de 190mm, el desplazamiento será de 50mm. ¡Este desplazamiento no es el recorrido de la rueda trasera, sino únicamente el desplazamiento del amortiguador



Z = 165 mm, el desplazamiento será de 38mm.

Z = 190 mm, el desplazamiento será de 50mm.



6. Por ejemplo, si la diferencia entre las dos medidas es de 16mm, y el recorrido de la horquilla de 80mm, tu SAG será igual a: $16 \times 100 / 80 = 20\%$.

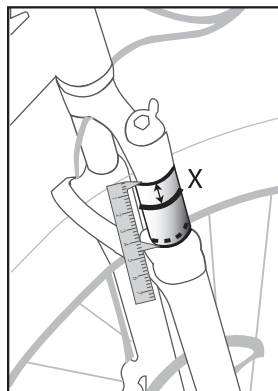
Si la diferencia es de 7mm para el amortiguador, y este mide 165mm entre los tornillos, tu sag será de: $7 \times 100 / 38 = 18\%$. Lo que es importante no es la medida de la distancia, sino la diferencia entre las dos medidas, de ahí que puedas elegir tus puntos de referencia como lo desees.

7. Sólo te queda encontrar el SAG recomendado en las tablas anteriores. Si el SAG medio es superior al de la tabla, HINCHA la suspensión (o gira la pretensión en el sentido de las agujas del reloj). Si es inferior, DESHINCHA la suspensión (o gira la pretensión en el sentido contrario). Para que la bicicleta esté bien equilibrada, el SAG deberá ser el mismo para la horquilla y el amortiguador.

Ajustar la presión

La presión ideal es la que nos permite utilizar todo el desplazamiento de las suspensiones en cada salida. Se puede constatar esto cuando uno siente las suspensiones hacer tope una o dos veces por salida (generalmente al caer tras grandes saltos o al pasar rápidamente por baches). A veces es complicado percibir un tope. Los ajustes que te aconsejamos en estas tablas podrán darte una idea, pero para encontrar el mejor ajuste te damos algunos trucos:

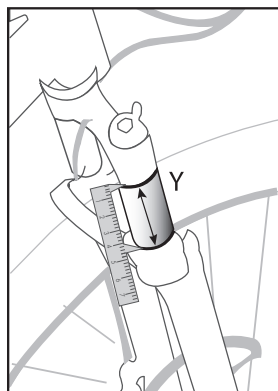
1. Coloca una brida de plástico alrededor de una de las barras de la horquilla. Mide la distancia entre dos puntos de referencia en la horquilla (parte inferior del T y parte superior del maguito).



2. Después de una VERDADERA salida BTT, con largos descensos y algún salto, mide la distancia entre la brida y la parte superior del maguito.

Si estás lejos del 100% de desplazamiento de la horquilla, deshínflala (o pide a tu tienda Decathlon un muelle más blando).

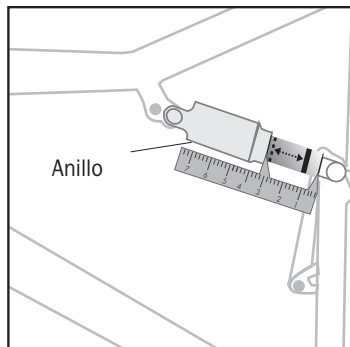
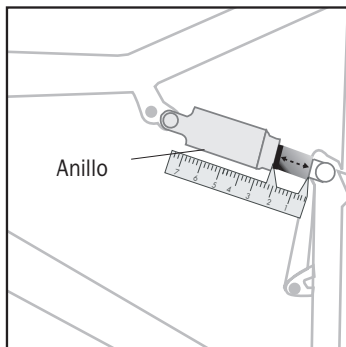
Tu ajuste es correcto entre un 90% y un 100%. $90 < \left(\frac{Y-X}{\text{desplazamiento}} \right) \times 100 < 100$ O.K.



Si estás al 100%, o bien la horquilla ha hecho tope a menudo (y lo habrás oído), en este caso añade presión en la horquilla e inténtalo de nuevo, o bien tu ajuste es perfecto.

$0 < \left(\frac{Y-X}{\text{desplazamiento}} \right) \times 100 < 90$ O.K.

3. Haz lo mismo con el amortiguador. Normalmente no necesitarás el anillo, ya que es suministrada de serie con la bici.



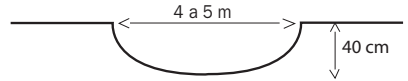
Un error clásico consiste en meter demasiada presión en las suspensiones. Tómate el tiempo para probar y efectuar unos tests. Si nota que la horquilla está blanda, es probable que el amortiguador tenga demasiada presión. Al contrario, si piensas que el amortiguador está blando, puede que la horquilla esté demasiado dura. Si tu horquilla posee un bloqueo (o un sistema SPV) puedes deshincharla todavía más ya que de todasmaneras podrás bloquearla. Lo que es importante no es la medida de la distancia, sino la diferencia entre las dos medidas, de ahí que puedas elegir tus puntos de referencia como lo desees.

Ajustar el rebote

¿Qué es? El amortiguador controla la velocidad a la cual las ruedas vuelven a entrar en contacto con el suelo tras un golpe. Demasiado rápido y la bici botará a cada obstáculo como una pelota de tenis. Demasiado lento y el desplazamiento máximo no estará disponible para el próximo obstáculo y amortiguará sólo una parte.

Como para las presiones, el rebote (como de ahora en adelante vamos a llamar al amortiguador para simplificar las cosas) cambia en función del terreno y del usuario. Sin embargo, hay que respetar fundamentos básicos para ayudarnos a encontrar el mejor ajuste.

Lo mejor es realizar un circuito corto con algunos obstáculos y si es posible una «bañera», es decir, una depresión de 4 a 5 metros de longitud y 40 cm de profundidad.



Empieza con el rebote completamente abierto, para esto hay que girar el dial en el sentido contrario de las agujas de un reloj. La suspensión debe volver rápidamente tras un golpe. Da una pequeña vuelta por tu recorrido y siente el trabajo de las suspensiones. Ahora vas a girar el dial completamente en el otro sentido. Repite el recorrido y mira la diferencia. Tras cada golpe las suspensiones deberán volver mucho más lentamente. Pasa por la «bañera» sentado en el sillín, verás que con el rebote abierto, la bici intenta lanzarte al salir de la bañera. Cuanto más cierres el rebote, menos te despegarás del sillín al salir de la bañera. Generalmente, cuanto más aire pongas (o un muelle más duro), más habrá que cerrar el rebote. También se puede decir que como a un mayor peso del ciclista corresponde mas presión, los ciclistas más pesados deberán cerrar más el rebote mientras que los ciclistas más ligeros deberán dejarlo más abierto. El ajuste deberá modificarse también en función de la velocidad. Durante un descenso, cuanto más aumenta la velocidad, más disponibles tendrán que estar las suspensiones (los obstáculos llegan más a menudo y más rápidamente). Para ello dejaremos el rebote más abierto. Si nuestro recorrido está más orientado a cross-country, más en subida o es más técnico pero a baja velocidad, deberemos dejar el rebote bastante cerrado para impedir que las suspensiones vuelvan demasiado rápidamente. Se obtendrá un mayor confort con menos movimientos de suspensión. Pequeño consejo para bajadores: en descensos largos con mucha pendiente, una parte importante del peso permanece en la parte delantera (sobre la horquilla). Se aconseja en este caso cerrar más la horquilla (e inflarla un poco más) que el amortiguador. En llano tu bici no parecerá muy equilibrada, pero en cuanto se inicie la pendiente, todo volverá a su cauce.

Ajustar la compresión

El ajuste de compresión sirve para evitar que las suspensiones se desplacen demasiado rápido en golpes grandes y toquen fácilmente. Es un ajuste muy fino y no hay que confundirlo con el bloqueo. El ajuste de compresión sólo funciona a cierta velocidad de movimiento de la enfriar los discos antes de acercarte horquilla. Si este ajuste está disponible en tu bici, es normal que la diferencia no se aprecie inmediatamente.

Te aconsejamos dejarlo completamente abierto. Si tu horquilla toca (oirás el ruido) durante golpes grandes y la presión es correcta, ciérralo un poco más. Te recuerdo que el ajuste se activa con el movimiento de la horquilla y solamente a partir de cierta velocidad, nunca en pequeños golpes a baja velocidad.

Equilibrar la bici

Lo repetimos pero lo más importante en una bici suspensión total es el equilibrio de las suspensiones. Una horquilla demasiado dura repercutirá los golpes al amortiguador, y éste parecerá más blando. Por lo general, cuando el problema parece provenir de la horquilla, el amortiguador es la causa y viceversa.

Si has leído hasta aquí y has seguido estos consejos de ajuste, probablemente encuentres rápidamente el buen equilibrio de tu Rockrider. Recuerda sin embargo que los ajustes varían en función de la velocidad y del terreno, y que no hay nada mejor que probar, probar y probar.

CONSEJOS PARA DISFRUTAR PLENAMENTE DE TU NUEVO ROCKRIDER SUSPENSIÓN TOTAL

Mantenimiento: las bicis suspensión total son un poco más complicadas técnicamente que los « hardtails». Los siguientes consejos te ayudarán a mantener y conservar tu Rockrider en perfecto estado durante muchos años de utilización.

Lavado: los rodamientos no aprecian demasiado los chorros de agua. Tras cada utilización lava bien tu bici con una esponja y un chorro de agua de baja presión. No dirijas el chorro de agua directamente sobre los rodamientos (juego de dirección, caja de pedalier, rodamientos de suspensión, bujes) ni tampoco las juntas (horquilla, bujes). Utiliza jabón, agua y un trapo para secarla.

No esperes a que el barro se seque para lavarlo, será más difícil de eliminar y puedes dañar las juntas de las suspensiones. Cuanto más rápidamente laves la bici después de cada salida, mucho mejor.

De vez en cuando (en función del terreno y de las condiciones climáticas) es aconsejable engrasar la transmisión con un desengrasante.

Grasa y aceite: espera a que la bici esté bien seca tras el lavado para engrasar y lubricarla.

En el manual general de Decathlon, encontrarás los puntos donde se debe engrasar y lubricar. Para tu Rockrider suspensión total te aconsejamos añadir un poco de grasa en la tija del amortiguador y en las barras de la horquilla. Para ello, limpia bien la horquilla y el amortiguador con un trapo suave, pon un poco de aceite en el exterior de las barras, desinfla las suspensiones y húndelas dos o tres veces para que la grasa penetre en los manguitos. Infla de nuevo a tus presiones preferidas y ... ¡a rodar!

Transporte: No existe ninguna razón para que tu Rockrider no se vaya de vacaciones contigo. Sólo es preciso tener un mínimo de precauciones antes de meterla en el avión o en el maletero de tu coche.

Retira las ruedas (coloca la transmisión en piñón pequeño y plato grande para una mayor facilidad). Desinfla los neumáticos (obligatorio para el avión, pero también te ocupará menos en el coche).

Los puntos que hay que proteger especialmente son los discos, los platos y la patilla de cambio trasero.

Si no tienes una maleta rígida, te aconsejo desmontar los discos de frenos y proteger la patilla del cambio.

Si metes tu Rockrider en el maletero de tu coche, intenta no colocarla debajo de todas tus cosas, vale más colocarla verticalmente al lado de las maletas. También te aconsejamos envolverla en una bolsa de plástico (por ejemplo una bolsa de basura negra) para proteger tus cosas de la grasa de la bici y tu bici de las miradas indiscretas.

Frenos de discos: tu Rockrider está equipada con frenos de discos. Tómate el tiempo de leer con atención el manual del fabricante.

Los frenos de disco necesitan un rodaje, tus primeras frenadas deberán ser suaves y progresivas. Tras treinta o cuarenta frenadas, tu bici deberá encontrar su potencia normal.

A veces, tras las primeras salidas, es necesario reajustarlos. Tómate el tiempo necesario, es preferible tardar un cuarto de hora que salir con frenos mal ajustados que no frenan, que rozan o que hacen ruido.

Un último consejo: si haces una bajada larga, ten cuidado de no tocar los discos al llegar abajo, se habrán calentado y podrías quemarte. Si debes ajustarlos, desmonta la rueda, ajusta la transmisión y deja enfriar los discos antes de acercarte.

Lubricación de la suspensión trasera cuadro NEUF

¿Ruido?

• ¿Qué es?

Se puede observar problemas de ruidos parásitos en bicis suspensión total cuando la bici se utiliza con frecuencia en condiciones húmedas y se lava con chorros de agua de alta presión.

¿Por qué se produce esto?

-La grasa de los pivotes del amortiguador es expulsada con el lavado.

• ¿Qué se puede hacer?

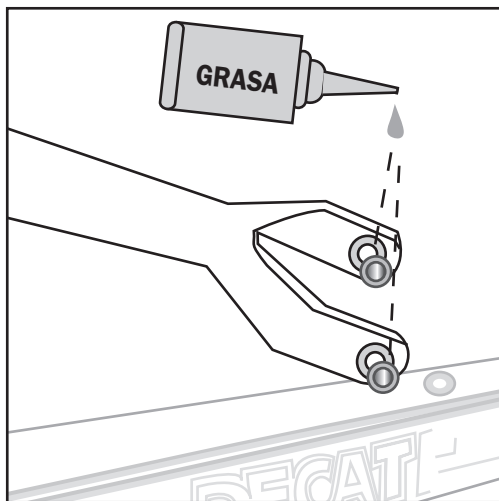
- Corto plazo: volver a lubricar los pivotes del amortiguador con una bomba de lubricante.
- Largo plazo: reengrasar correctamente los pivotes del amortiguador y de la suspensión.

Herramientas necesarias:

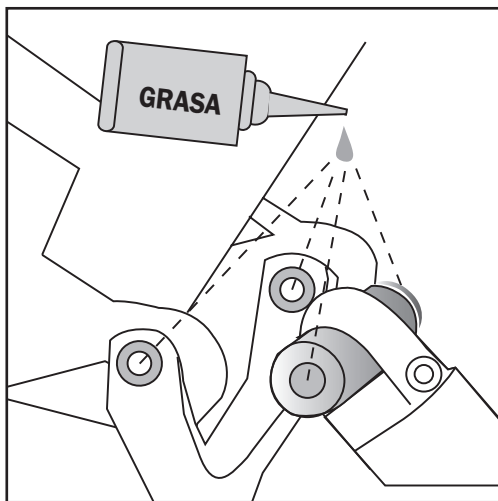
- 2 llaves BTR de 5mm
- 1 llave BTR de 8mm
- grasa clásica no agresiva para juntas de rodamientos.
- un macillo de plástico

Paso 1: Engrase de los pivotes del amortiguador.

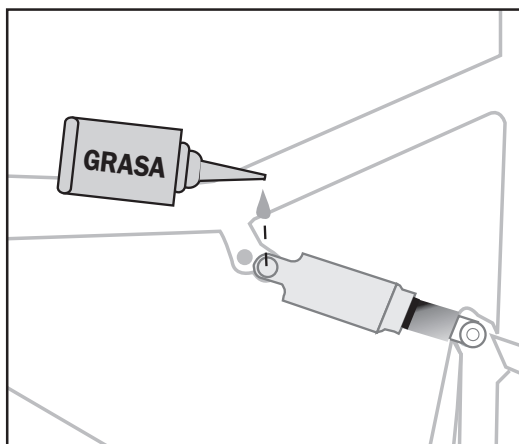
Desmonta los pivotes del amortiguador. Hay que engrasar los dos ejes además de las superficies de los anillos del amortiguador en contacto con las arandelas de la bieleta. También se aconseja engrasar entre las arandelas y la bieleta así como la unión entre el triángulo trasero y la bieleta. Comprueba que las arandelas insertadas en la bieleta giran correctamente.



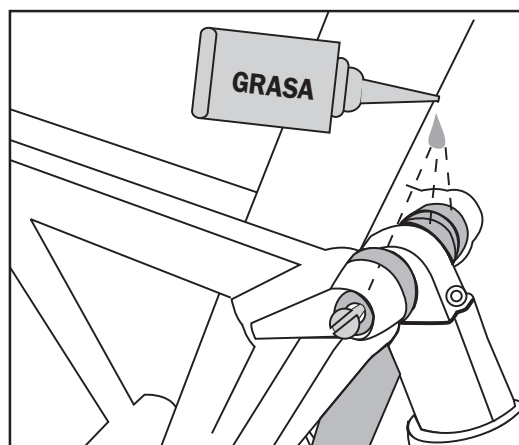
Engrase de la bieleta



Engrase del amortiguador



Engrase de las arandelas

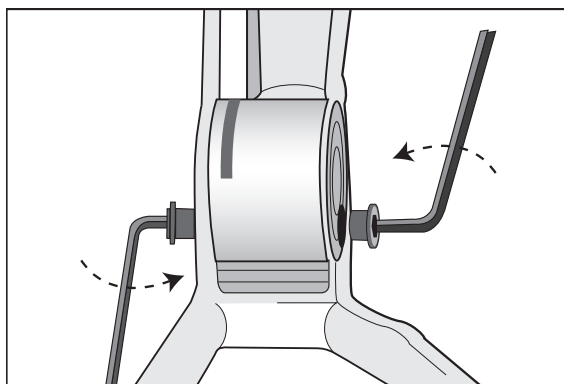


Engrase de los pivotes

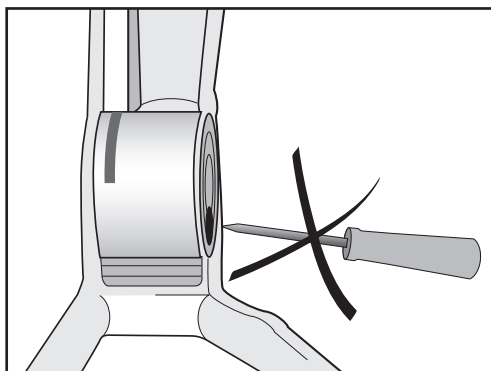
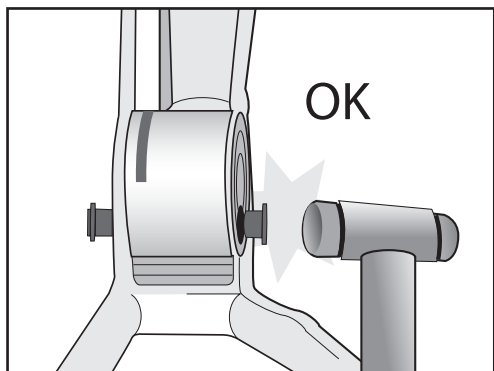
Monta de nuevo los ejes y aprieta los tornillos delantero y trasero. Es necesario respetar un par de apriete de 8NM. Es aconsejable una aplicación de un pegamento ligero se aconseja sobre las roscas para evitar que se aflojen.

Paso 2: Engrase de los pivotes triángulo trasero.

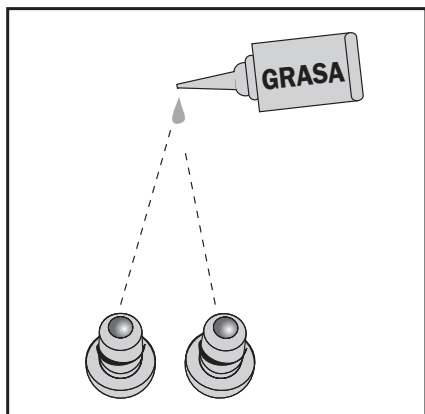
1. Desmonta el pedalier.
2. Afloja el tornillo entre los dos pivotes con una llave BTR de 5MM y una llave BTR de 8mm.



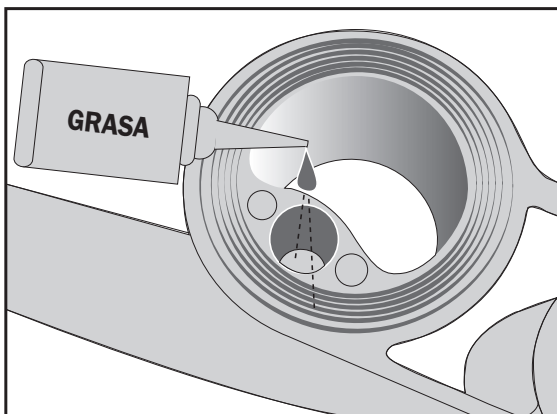
3. Retira los pivotes con un macillo.



4. Engrasa las superficies del pivote en contacto con los rodamientos del triángulo trasero y el cilindro de la excéntrica

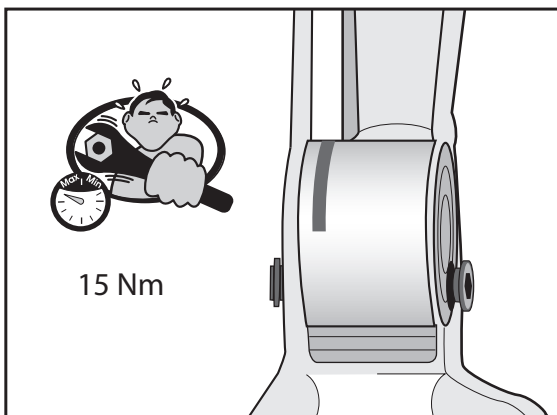


5. Engrasa las superficies del cilindro de la excéntrica en contacto con los pivotes.



6. Vuelve a montar los pivotes y los tornillos. Aprieta el tornillo a 15Nm. Cuidado con no aplastar el triángulo trasero durante al apretar. No debe frenarse la entrada de los pivotes en los rodamientos y la excéntrica.

7. Vuelve a montar el pedalier.
Nota: La práctica del BTT en condiciones de mucho barro y el lavado de la bici con agua de alta presión asociado a productos de limpieza agresivos requerirá un engrase regular de los pivotes de la suspensión.



合格品

Importado para Brasil por IGUASPORT Ltda.

CNPJ: 02.314.041/0001-88

TURKSPORT Spor Ürünleri Sanayi ve Ticaret Ltd.Şti
Mega Center C 36 Blok D: 374 Bayrampaşa
34235 Istanbul - Turkey

Импортер: ООО «Октобл», 141031, Россия, Московская область,
Мытищинский район, МКАД 84-й км.,
ТПЗ «Алтуфьево», владение 3, строение 3

Ref pack : 1241.462



OXYLANE
4 Boulevard de Mons - BP 299
59665 Villeneuve d'Ascq cedex
France

 **b'twin.com**