

TABLE DES MATIÈRES

Présentation	1F
Informations générales (Progressive) et garantie	2F
Instructions de montage	3F
Caractéristiques techniques	7F
Entretien	8F
Avertissement, consignes de sécurité et mises en garde	9F
Terminologie	10F

Bienvenue dans l'univers de Progressive Suspension

Nous remercions chaleureusement nos clients vététistes d'avoir fait l'acquisition du nouvel amortisseur 5ème Élément de Progressive Suspension Inc, USA.

La création de Progressive Suspension remonte à 1982, lorsque Jay Tullis et Donn Rickard ont démarré un petit commerce de suspension pour motos dans le garage de Jay à Lakewood, Californie. 20 ans après, Progressive est le numéro un des détaillants de suspension pour motos aux États-Unis.

Notre projet de suspension révolutionnaire pour bicyclettes a pris naissance début 2001, fruit d'une collaboration sur le développement du secteur compétition entre Roy Turner (ancien responsable d'équipe Kawasaki MX et Directeur Développement des produits RockShox), Jeff Stieber (spécialiste du développement de matériels de compétition et propriétaire de Intense Cycles) et Eric Carter (champion de slalom parallèle et de descente).

Au début du projet, nous ne pensions pas lancer notre technologie sur le marché avant 2003. Nous avons également prévu de commercialiser uniquement une version simplifiée de notre prototype de course sophistiqué.

Nous avons développé et testé en course cette nouvelle technologie d'amortisseur en 2001, sur les circuits de Coupe du monde et NORBA. Testé en compétition par le champion de slalom parallèle Eric Carter, le vainqueur de la Coupe du monde UCI Chris Kovarik et Michael Ronning, classé parmi les dix premiers mondiaux, la technologie 5ème Élément a permis d'enregistrer des progrès incroyables en termes de performance pendant toute la saison et sans un seul incident mécanique!

A la fin de la saison 2001, toutes les personnes impliquées dans le projet ont convenu qu'il fallait absolument lancer cette technologie sur le marché pour que le consommateur tire parti des stupéfiantes avancées technologiques enregistrées.

C'est avec un an d'avance sur les prévisions initiales que Progressive Suspension, Intense Cycles & Santa Cruz Bicycles commercialisent en 2002, dans le cadre d'un partenariat, une réplique de cette merveilleuse technologie! La vente des pièces de rechange pour le 5ème Élément est également programmée pour le printemps 2002.

L'ensemble du personnel de Progressive est fier et enthousiaste à l'idée de lancer sur le marché, à l'intention de la communauté des vététistes, une technologie qui annonce une nouvelle ère dans le domaine de la suspension. Nous espérons que vous allez partager notre enthousiasme devant les performances qu'offre le 5ème Élément.

“La suspension du 21ème siècle”

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Progressive Suspension, Inc USA
11129 G Ave
Hesperia, CA 92345
Tél: (00.1)(760)948-4012 • Télécopie: (00.1)(760)948-4307
E-Mail: info@progressivesuspension.com
Site Internet: www.progressivesuspension.com
Heures d'ouverture: 7h00 - 16h30 du lundi au vendredi (heure du Pacifique)

Garantie

Votre amortisseur 5th Element est garanti un an à partir de la date d'achat. Dans les cas prévus par la loi, une garantie limitée de deux ans à partir de la date d'achat est appliquée. Pour que cette garantie demeure valide, vous devez apporter la preuve que toutes les tâches d'entretien programmées ont bien été effectuées. A défaut, votre garantie pourra être déclarée nulle. Pour faire fonctionner la garantie, une copie du ticket de caisse et la preuve que les tâches d'entretien programmées ont bien été effectuées doivent être jointes à votre demande. La garantie ne couvre que les pièces défectueuses ou les défauts de fabrication. Elle NE COUVRE PAS les dommages causés à l'amortisseur par un mauvais traitement, un démontage non autorisé, une mauvaise installation, un entretien inapproprié ou une absence d'entretien, des modifications, un câblage erroné, une position trop basse de la tige de selle, des vidanges non autorisées ou tout dommage ou perte durant la livraison.

Entretien et réparation sous garantie

Pour une réparation sous garantie ou un entretien, veuillez appeler le service clientèle de Progressive Suspension au (00.1) 760 948-4012 ou envoyer un courrier électronique afin d'obtenir un numéro d'autorisation pour le retour du produit. Ce numéro doit être inscrit sur l'emballage.

Lorsque vous retournez votre amortisseur pour une réparation sous garantie ou un entretien, veuillez inclure une note comprenant le numéro d'autorisation pour le retour du produit, vos nom et adresse, un numéro de téléphone auquel nous pouvons vous joindre pendant la journée, ainsi qu'une description du problème rencontré avec votre amortisseur (ou de l'entretien souhaité), une description de votre VTT (fabricant, modèle, année) et du modèle d'amortisseur retourné. Mentionnez clairement votre adresse sur l'emballage. Remarque : votre garantie est considérée comme nulle si l'entretien est effectué en dehors d'un centre d'entretien Progressive Suspension agréé.

Centres d'entretien Progressive Suspension agréés

(d'autres références seront bientôt ajoutées)

Etats-Unis

Progressive Suspension
11129 G Ave • Hesperia, CA 92345
Tél: (00.1)(760)948-4012
info@progressivesuspension.com
www.progressivesuspension.com

Europe

TF Tuned Shox
Highchurch Farm
Hemington, Radstock
BA3 5XT Royaume-Uni
Tél: (00.44) (0) 1373 834455
Télécopie: (00.44) (0) 1373 831123
service@tftunedshox.com

Bike Suspension Center
Via Monte Leone 4
39010 Cermes (BZ), Italy
+39 0473 563107
+39 0473 559630 Fax
info@pepi.it

Modes de paiement

Visa • Master Card • Chèque de banque

Modes de livraison

Sur l'Amérique du Nord, nous faisons appel à UPS (expédition par la route)

1F 2F 3F 4F 5F 6F 7F 8F 9F 10F

INSTRUCTIONS DE MONTAGE

Les informations suivantes vous aideront à monter votre amortisseur 5ème Élément. En termes de réglage et de performance, le 5ème Élément est l'amortisseur qui offre les meilleures fonctionnalités du marché. Après avoir consulté les consignes de sécurité, vous trouverez dans le guide de démarrage les paramètres qui conviennent à votre poids et votre VTT. Vous pourrez ensuite prendre la route et découvrir tout le potentiel de votre machine. Après une première sortie, ce manuel d'utilisation vous aidera à affiner les réglages de votre amortisseur en fonction de vos préférences. Un rodage d'une heure est nécessaire afin de trouver les bons paramètres. Et souvenez-vous qu'un réglage parfait pour vous ne l'est peut-être pas pour une autre personne même si vous faites le même poids et possédez le même VTT. A l'instar de nos VTT, nous sommes uniques!



1. Paramètres de pression d'air - Pour fonctionner correctement, l'amortisseur doit être sous pression. Une pression d'air inadaptée endommage l'amortisseur et ce type d'incident n'est pas couvert par la garantie. Les paramètres de pression d'air permettent de régler la première fonction d'amortissement sensible à la position de l'amortisseur. Le réglage de la pression d'air modifie la force de compression initiale qui influe sur le boîtier de pédalier et le déclenchement à haute vitesse. La pression d'air doit être au minimum de 50 psi et au maximum de 175 psi. **Respectez absolument cette plage de valeurs.** Le guide de démarrage vous fournira les niveaux de pression à adopter en fonction de vos VTT et poids. Vous pouvez également choisir une pression moyenne correspondant à 50-70% de votre poids. La pression d'air influe aussi sur l'enfoncement ; vous devez donc définir la pression d'air avant de régler la précontrainte du ressort et l'enfoncement. Les paramètres de pression d'air varient en fonction du poids du vététiste, de la constante de rappel, de la puissance de levier de votre VTT et de vos préférences. Les pressions faibles procurent plus de souplesse et un seuil de déclenchement moins important lors de gros chocs encaissés à haute vitesse. Les pressions plus élevées offrent un pilotage et un pédalage plus rigides, ainsi qu'un seuil de déclenchement supérieur lors de gros chocs encaissés à haute vitesse.



2. Mise sous pression - Otez le bouchon de la valve Schrader, à l'extrémité du réservoir. Fixez la pompe* sur la valve Schrader. Il arrive que des utilisateurs endommagent leur pompe en la vissant trop fort. Dès que la jauge indique la pression, vissez d'un demi-tour supplémentaire puis pompez jusqu'à obtenir la pression voulue. Pour diminuer la pression d'air, utilisez la mollette de la pompe. Le sifflement que vous entendez lorsque vous dévissez la pompe correspond simplement à l'air qui s'échappe de celle-ci; ce n'est pas l'amortisseur qui perd de la pression ! De même, lorsque vous fixez de nouveau la pompe, vous entendez un sifflement qui signifie que l'air présent dans l'amortisseur passe dans la pompe et diminue ainsi la pression que vous aviez réglée auparavant. Cela se produit lorsque vous mettez l'amortisseur sous pression et c'est tout à fait normal! Après avoir retiré la pompe, n'oubliez pas de remettre le bouchon de la valve Schrader. **Si l'amortisseur ne fonctionne pas correctement**

*Il est recommandé d'utiliser une pompe Progressive # GP2-0-200, Fox ou RockShox



INSTRUCTIONS DE MONTAGE



3b

après la mise sous pression, cela signifie que de l'air s'est échappé au moment du démontage de la pompe, en raison d'un joint torique défectueux sur celle-ci qui devra être remplacé. Vous ne devez pas utiliser votre VTT tant que l'amortisseur n'a pas été correctement mis sous pression.

3. Mollette de débit d'air - Les différents débits d'air permettent de contrôler la seconde fonction d'amortissement de compression sensible à la position de l'amortisseur. La mollette de débit de la chambre pneumatique est un écrou bleu de 16mm également situé à l'extrémité du réservoir. Elle permet de contrôler la résistance au talonnage par modification de la compression sur la dernière moitié de la course de l'amortisseur. Pour régler le débit, nous vous recommandons d'utiliser une clé à cliquet avec une douille hexagonale de 16mm. La mollette de débit dispose de six positions de réglage. Pour diminuer la résistance au talonnage, tournez la mollette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et pour l'augmenter, tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre.



4

Le guide de démarrage vous indique les réglages correspondant à votre VTT, à votre poids et à la pression d'air recommandée. Généralement, pour obtenir une pression faible, le débit d'air doit être peu important (réglage dans le sens des aiguilles d'une montre) et pour obtenir une forte pression, le débit doit être important (réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre). Dans la mesure où la pression d'air varie lorsque vous manipulez la mollette de débit, ajustez toujours la pression d'air après avoir modifié le débit. **Si vous forcez sur la mollette de débit une fois celle-ci parvenue en butée dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, vous risquez d'endommager le mécanisme et cet incident n'est pas couvert par la garantie.**

4. Précontrainte du ressort et réglage de l'enfoncement - La précontrainte du ressort s'effectue avec la bague de réglage. Le réglage du débit d'air (décrit ci-dessus) influant également sur la tension initiale du ressort, veillez à toujours régler le débit d'air avant de paramétrer la précontrainte du ressort et l'enfoncement. Le guide de démarrage vous indique des réglages précis pour la précontrainte et l'enfoncement qui correspondent à votre VTT et à votre poids. Les réglages de la précontrainte et de l'enfoncement varient selon le poids du vététiste, la puissance de levier et le modèle de VTT, le type d'utilisation, le niveau et les préférences du vététiste. En règle générale, l'amortisseur 5ème Élément fonctionne mieux avec un enfoncement légèrement supérieur à celui des amortisseurs conventionnels. Il est recommandé d'avoir un enfoncement de 30-40% pour la descente, de 30-40% pour le free-ride et de 25-35% pour le cross-country. **La précontrainte du ressort ne doit jamais excéder 8 mm.**



5

5. Mesure de la précontrainte et de l'enfoncement - Le guide de démarrage vous fournit les paramètres d'enfoncement convenant le mieux à votre VTT, à votre

INSTRUCTIONS DE MONTAGE

poids et à vos préférences, ainsi qu'au type d'activité. Mesurez puis notez la distance entre le centre de chaque écrou de fixation de l'amortisseur (longueur libre de votre amortisseur). Ensuite, asseyez-vous normalement sur votre VTT en vous mettant contre un mur afin de rester immobile. Sans sauter sur la selle, adoptez une position normale, mains sur les poignées du guidon et poids du corps réparti sur la selle et les pédales. Demandez à quelqu'un de mesurer la distance entre le centre de chaque écrou de fixation de l'amortisseur, puis notez le résultat. La différence entre la première et la seconde mesure correspond à votre enfoncement. Tournez la bague de réglage de précontrainte du ressort vers le haut ou vers le bas afin d'obtenir l'enfoncement voulu. Si vous atteignez la précontrainte maximum du ressort (8 mm), avec un enfoncement trop important, passez à la constante de rappel supérieure.

Si vous atteignez la précontrainte minimum du ressort (1 mm), avec un enfoncement trop faible, passez à la constante de rappel inférieure. Progressive Suspension peut vous indiquer d'autres constantes de rappel. Les numéros et les données des pièces figurent sur les spires du ressort. Veuillez noter la marque, le modèle et l'année de fabrication de votre VTT, ainsi que la longueur libre et la course de l'amortisseur, le poids du vététiste et le type d'activité.

6. Réglage de la compression de début et de fin de course

- Les réglages de la compression de début et de fin de course permettent de contrôler l'amortissement à la compression-sensible à la vitesse. Lors de la compression de l'amortisseur, ces forces d'amortissement sont en principe constantes sur toute la course, à une vitesse donnée de l'arbre. L'apparition de trépidations signifie que le réglage est trop rigide pour votre VTT. Dans ce cas, diminuez la valeur jusqu'à ce que le phénomène disparaisse.

Vous obtiendrez ainsi une stabilité optimale pour votre modèle de VTT. Mais, chaque vététiste est libre d'opter pour plus de souplesse ou de rigidité en fonction de ses préférences. Situées au sommet de l'amortisseur, ces molettes sont des boutons bleus avec une douille hexadécimale encastrée de 4 mm. Vous pouvez effectuer les réglages à l'aide d'une clé Allen à rotule de 4 mm, ce qui offre un angle de 30 degrés pour insérer la clé, ou à l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm traditionnelle. Pour procéder au réglage, il suffit de tourner légèrement les molettes, dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter l'amortissement et dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour le diminuer. Lorsque vous parvenez en butée, dans un sens comme dans l'autre, n'insistez pas car vous risquez d'endommager la molette et cet incident n'est pas couvert par la garantie.

6a. Réglage de la compression de début de course - Ce réglage détermine la rigidité et la stabilité générale du VTT. Une compression faible (sens contraire des aiguilles d'une montre) permet un pilotage plus actif/souple mais offre moins de stabilité. Une compression importante (sens des aiguilles d'une montre) permet un pilotage moins actif/souple mais offre une plus grande stabilité et un meilleur contrôle en cas de pilotage agressif ou en condition de course. Il est généralement conseillé d'opter dans un premier temps pour un réglage minimum (sens contraire des aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que vous ayez trouvé la bonne pression et le bon débit d'air. Une fois vos paramètres de pression/débit d'air définis, vous pouvez commencer à régler la compression de début de course selon vos préférences. En règle générale, une compression de début de course rigide permet de définir une pression/un débit d'air moins importants.



6b



INSTRUCTIONS DE MONTAGE

Vous obtiendrez une performance optimale en trouvant le juste équilibre entre la compression de début de course et la pression.

6b. Réglage de la compression de fin de course - Ce réglage détermine la rigidité à haute vitesse, en côte ou sur un terrain très cassant. Il agit surtout sur la dernière moitié de la course de l'amortisseur. Le fait d'opter pour une plus grande rigidité (sens des aiguilles d'une montre) contribue également à élargir la plage d'influence du réglage de début de course. Il est généralement conseillé d'opter dans un premier temps pour un réglage minimum (sens contraire des aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que vous ayez trouvé la bonne pression et le bon débit d'air. Une fois vos paramètres de pression/débit d'air définis, vous pouvez commencer à régler la compression de fin de course selon vos préférences. En règle générale, une compression de début de course importante (sens des aiguilles d'une montre) offre une meilleure résistance au talonnage à haute vitesse et permet d'opter pour un débit d'air moins important. Vous obtiendrez une performance optimale en trouvant le juste équilibre entre la compression de fin de course et le débit d'air.

7

7. Réglage de l'amortissement à la détente - L'amortissement à la détente contrôle la détente de l'amortisseur et de la roue arrière après compression lors de l'encaissement d'un choc. Le réglage de la détente varie en fonction de la constante de rappel, du poids du vététiste, de la puissance de levier, du type d'activité et des préférences du vététiste. En règle générale, un réglage trop rapide (sens contraire des aiguilles d'une montre) entraîne un comportement trop « élastique » marqué par un pompage au pédalage et un décollage de la roue arrière excessifs en cas de pilotage agressif ou en condition de course. Un réglage trop lent (sens des aiguilles d'une montre) provoque un tassement de la roue

arrière qui se caractérise par une garde basse et une sensation de rigidité lorsque la roue arrière ne revient pas en position suffisamment rapidement pour encaisser le choc suivant. Pour démarrer, un réglage neutre vous permettra d'obtenir une détente de l'amortisseur ni ultra-lente, ni ultra-rapide. Le guide de démarrage vous indique un réglage moyen adapté à votre VTT, à la constante de rappel et à votre poids. La mollette de détente est un bouton rouge situé sur l'œillet de la fourche. Certains modèles sont dotés d'un bouton avec alvéole tandis que d'autres possèdent un bouton hexagonal encastré de 4 mm.

Avec les modèles équipés d'un bouton hexagonal encastré de 4 mm, vous pouvez utiliser la clé à rotule ou la clé hexagonale qui vous a servi à régler la compression de début et de fin de course. Avec une clé à rotule de 4 mm, il suffit de tourner légèrement la mollette. Le fait de tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre augmente (ralentit) l'amortissement à la détente, alors qu'en l'actionnant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, cela diminue l'amortissement (accélère).

Si vous forcez sur la mollette de débit une fois celle-ci parvenue en butée minimum ou maximum, vous risquez d'endommager le mécanisme et cet incident n'est pas couvert par la garantie.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Equipement

Réservoir encastré

Piston flottant interne

Grande contenance en huile

Cylindre traité en acier de 28,5 mm avec une durabilité supérieure à celle des cylindres en aluminium

Arbre principal nitré de 12,5 mm résistant aux chocs et à la corrosion

Segment de piston torique double permettant de bénéficier d'un amortissement de qualité durable

Nouveau matériau des bagues DU et goupilles de précision inoxydables permettant de diminuer l'usure des bagues

Performances

Butoir de talonnage en mousse micro-cellulaire

Amortissement à la compression sensible à la position

Amortissement à la compression sensible à la vitesse

Déclenchement de la compression à haute vitesse

Réglage de l'amortissement à la détente

Contrôle de l'amortissement du boîtier de pédalier

Ressorts en titane disponibles

Ressort "top-out" hydraulique

Réglage de la précontrainte



MONTAGE ET DÉMONTAGE DES RESSORTS - ENTRETIEN



Montage et démontage des ressorts.

1. Desserrez la bague de réglage de précontrainte jusqu'à ce que vous puissiez enlever l'attache du ressort de l'amortisseur.
2. Faites glisser le ressort en dehors de l'amortisseur.

Remarque: si le ressort ne libère pas la goupille de fixation, celle-ci doit être enlevée (elle est encliquetée) puis remplacée après installation du nouveau ressort. Veillez à enlever ou installer la goupille de fixation avec précaution, afin de ne pas endommager la bague ou l'œillet.

3. Faites glisser le nouveau ressort sur l'amortisseur. Mettez en place l'attache du ressort.
4. Serrez la bague de réglage de précontrainte jusqu'à obtenir une précontrainte de 1 mm.
5. Procédez conformément aux indications fournies dans les paragraphes de ce manuel consacrés à la précontrainte du ressort et au réglage de l'enfoncement.

Remarque: suivez toujours les recommandations fournies par le fabricant de votre VTT au sujet de la torsion des pattes de fixation.

Programme d'entretien	A neuf	A chaque sortie	Toutes les 8 h	Chaque année Ou toutes les 200 heures d'utilisation
Réglage/vérification de l'enfoncement / de la précontrainte de l'amortisseur	X		X	
Vérification de la pression d'air	X	X		
Vérification de la torsion des pattes de fixation	X		X	
Réglage de l'amortissement	X			
Nettoyage de l'amortisseur, vérification de l'état d'usure, de l'existence de fuites d'huile			X	
Expédition au centre d'entretien pour vidange et inspection				X

AVERTISSEMENT, CONSIGNES DE SÉCURITÉ ET MISES EN GARDE

Avertissement

Progressive Suspension Inc., USA décline toute responsabilité pour les dommages causés à vous-même ou à des tiers à la suite d'une sortie sur le terrain, du transport ou de toute autre utilisation de votre amortisseur 5ème Élément ou de votre VTT. L'utilisateur reconnaît que la pratique du VTT en loisir ou en compétition est dangereuse et sollicite beaucoup le matériel. En cas de casse ou de mauvais fonctionnement de votre amortisseur 5ème Élément, Progressive Suspension, Inc USA ne prend en charge la réparation ou le remplacement de votre amortisseur et ne saurait être responsable que selon les termes de la clause de garantie du présent manuel.

Consignes de sécurité et mises en garde

Avant d'enfourcher votre VTT, prenez le temps de lire les sections de ce manuel sur le montage, l'utilisation, les réglages et l'entretien de votre amortisseur 5ème Élément. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à appeler notre service clientèle au (00.1) (760) 948-4012 ou à envoyer un courrier électronique à l'adresse suivante: info@progressivesuspension.com.

Pour fonctionner correctement, l'amortisseur 5ème Élément doit être sous pression: entre 50 et 175 psi. La pression d'air **DOIT** être vérifiée avant chaque utilisation de votre VTT. Le non-respect de ces paramètres de pression d'air peut entraîner une perte totale d'amortissement et un dysfonctionnement complet de l'amortisseur. **UTILISER SON VTT AVEC UNE PRESSION D'AIR INCORRECTE DANS L'AMORTISSEUR PEUT CONDUIRE A UNE PERTE DE CONTROLE ET PROVOQUER DES BLESSURES GRAVES, VOIRE ENTRAINER LA MORT.**

Si votre amortisseur 5ème Élément perd de l'huile ou émet un bruit inhabituel, arrêtez-vous immédiatement ! Faites inspecter l'amortisseur par un centre d'entretien agréé ou contactez Progressive Suspension. **UTILISER SON VTT AVEC UN AMORTISSEUR CASSE OU DEFECTUEUX PEUT CONDUIRE A UNE PERTE DE CONTROLE ET ENTRAINER DES BLESSURES GRAVES, VOIRE ENTRAINER LA MORT.**

Lorsque l'amortisseur se comprime, sa position sur le cadre se modifie. Vérifiez toujours qu'il existe un espace suffisant entre le cadre/la tige de selle et l'amortisseur, pour ne pas entraver la course de ce dernier. Ne baissez pas la tige de selle en dessous du niveau minimum du tube de selle. Inspectez régulièrement votre cadre car les passages en terrain très accidenté peuvent entraîner une torsion et un contact des tubes du cadre avec l'amortisseur. Sur certains modèles de VTT il existe plusieurs points de fixation de l'amortisseur, afin de régler la hauteur du pédalier et la course de la roue arrière. Bien que l'amortisseur 5ème Élément puisse s'adapter sur plusieurs modèles de VTT, avec différents points de fixation, il peut arriver qu'il n'y ait pas un espace suffisant entre le cadre et l'amortisseur pour permettre à celui-ci de se comprimer et de changer de position sur le cadre. Il incombe aux utilisateurs de vérifier qu'il existe un espace suffisant entre le cadre/la tige de selle et l'amortisseur pour ne pas entraver la course de ce dernier. **NE FAITES PAS FONCTIONNER L'AMORTISSEUR SUR UN POINT DE FIXATION DONNÉ OU NE MONTEZ PAS SUR VOTRE VTT SI UNE PARTIE QUELCONQUE DE L'AMORTISSEUR EST EN CONTACT AVEC LE CADRE OU LA TIGE DE SELLE EN MODE NORMAL D'UTILISATION. SI L'AMORTISSEUR EST EN CONTACT AVEC LE CADRE OU LA TIGE DE SELLE, IL PEUT CASSER OU MAL FONCTIONNER ET CONDUIRE À UNE PERTE DE CONTROLE ET PROVOQUER DES BLESSURES GRAVES, VOIRE ENTRAINER LA MORT!**

Votre amortisseur 5ème Élément fonctionne sous pression. L'amortisseur ne doit jamais être ouvert, démonté ou entretenu en dehors d'un centre d'entretien agréé. **L'OUVERTURE D'UN AMORTISSEUR SOUS PRESSION PEUT ÊTRE DANGEREUSE ET PROVOQUER DES BLESSURES!**

Ne tentez jamais de démonter, ouvrir ou entretenir un amortisseur sous pression ou qui n'a pas retrouvé sa longueur libre. **LE DÉMONTAGE D'UN AMORTISSEUR QUI N'A PAS RETROUVÉ SA LONGUEUR INITIALE EST DANGEREUX ET PEUT PROVOQUER DES BLESSURES!**

Équilibrage de la suspension: combinaison des réglages de vos suspensions avant et arrière permettant d'obtenir une performance optimale en fonction du poids, du niveau et du style du vététiste, du type de pratique et du terrain.

Pompage: mouvement de compression cyclique de votre suspension dû au déplacement du poids du vététiste pendant le pédalage.

Stabilité du vététiste: créée par un amortissement contrôlé (et non par une action de ressort) qui permet d'éviter les phénomènes générés par les amortisseurs traditionnels, tels qu'une plongée, un affaissement, un pompage, un mouvement de châssis et un effet de ressort excessifs, pouvant désaxer le vététiste en cas de pilotage agressif ou en condition de course.

Amortissement du boîtier de pédalier: nouvelle caractéristique d'amortissement de la valve de commande du 5ème Élément qui améliore le pompage au pédalage et la stabilité du vététiste.

Trépidations: sensation violente ressentie au moment de l'encaissement de chocs à haute vitesse, lorsque l'amortisseur ne se comprime pas assez vite pour absorber le premier choc.

Déclenchement: capacité de l'amortisseur d'absorber les trépidations générées par des chocs encaissés à haute vitesse, en dehors de la force de compression et des fonctions sensibles à la position.

Longueur libre: longueur entre les deux points de fixation de l'amortisseur.

Course (ou débattement): distance sur laquelle peut se comprimer l'amortisseur. La course représente également la distance parcourue par une roue.

Constante de rappel: force en kilogrammes nécessaire pour comprimer le ressort d'environ 2,5 cm.

Précontrainte du ressort: différence entre la longueur libre et la longueur du ressort une fois installé.

Enfoncement: compression de l'amortisseur (et de la roue arrière) lorsque le vététiste est assis sur le VTT en position normale.

Amortissement à la compression: résistance produite par l'amortisseur lors du mouvement de ce dernier et de la roue arrière au moment de l'encaissement d'un choc. Avec sa valve de commande, le 5ème Élément est le premier amortisseur pour bicyclette à offrir un amortissement à la compression sensible à la fois à la position et à la vitesse qui permet de répondre à différentes conditions telles que (a) le pompage (amortissement du boîtier de pédalier), (b) la stabilité en mouvement, à l'arrêt et dans les virages, (c) l'encaissement des chocs à haute vitesse (déclenchement), (d) l'encaissement des chocs à basse vitesse, (e) le contrôle du talonnage, (f) l'amélioration de la traction.

Amortissement à la détente: résistance produite par l'amortisseur lors du mouvement de retour de la roue. L'amortissement à la détente permet de contrôler la vitesse à laquelle l'amortisseur (et la roue arrière) reviennent après la compression. Il est généralement plus rapide (peu d'amortissement) lorsque les constantes de rappel sont souples et plus lent (beaucoup d'amortissement) lorsque les constantes de rappel sont rigides, afin de générer un mouvement de roue identique dans tous les cas.