

STUMPJUMPER **EVO**



GEBRUIKSAANWIJZING



INHOUD

1. INLEIDING	1
1.1. BEOOGD GEBRUIK	1
1.2. GARANTIE	1
2. ALGEMENE INFORMATIE M.B.T. DE MONTAGE	2
2.1. VORK/BALHOOFD	2
2.2. ZADELPEN	2
2.3. TRAPAS	3
2.4. ACHTERAS	3
2.5. STAANDE ACHTERVORK	3
2.6. SCHOT EN ONDERBUIJSBESCHERMER	3
2.7. STUURPEN	4
3. ALGEMENE INFORMATIE M.B.T. DE ONDERHOUD	5
4. SPECIFICATIES	6
4.1. GEOMETRIE	6
4.2. ALGEMENE SPECIFICATIES	7
4.3. DE SCHOKDEMPER AANPASSEN	7
4.4. BENODIGD GEREEDSCHAP	7
4.5. BOUTMAAT / GEREEDSCHAP / AANDRAAIMOMENTEN	7
4.6. ALGEMENE AANDRAAIMOMENTEN	8
4.7. SPECIFICATIES VOOR LAGERS	8
4.8. SPECIFICATIES VOOR AFSTANDSHOUDERS/ASSEN/BOUTEN	8
5. INTERNE GELEIDING	11
5.1. DROPPER ZADELPEN	11
5.2. INTERNE GELEIDINGSTUBES	11
5.3. VERSNELLING-/REMKABEL	15
5.4. ICR-POORT VAN BALHOOFDBUIS	16
6. ACHTERVORK PIVOT MONTAGE	16
6.1. MONTAGE LAGERS	17
6.2. PIVOT MONTAGE	18
6.3. AANDRAAIMOMENTEN VOOR VERING	22
7. Flip Chips	23
7.1. DE HORST-PIVOT Flip Chip AFSTELLEN	23
7.2. DE HOEK VAN DE BALHOOFDBUIS AFSTELLEN	24
8. DE LUCHTDEMPER INSTELLEN	27
8.1. DE LUCHTDRUK INSTELLEN	27
8.2. DE REBOUND AFSTELLEN	27
8.3. DE COMPRESSIE AFSTELLEN	27
9. DERAILLEURHANGER	28
10. SWAT-BLADDER	29

SPECIALIZED BICYCLE COMPONENTS

15130 Concord Circle, Morgan Hill, CA 95037 (408) 779-6229
0000153163_UM_R1_05/20

Dit document kan nu en dan worden bijgewerkt of aangevuld. Ga regelmatig naar www.specialized.com of neem contact op met Rider Care voor de meest actuele informatie.
Info: specialized.com / 877-808-8154

1. INLEIDING

Deze gebruiksaanwijzing is specifiek bestemd voor uw Specialized Stumpjumper EVO-fiets. Deze bevat belangrijke informatie over de veiligheid, prestaties en technische eigenschappen die u moet lezen alvorens te fietsen. Bewaar deze voor latere raadpleging. U dient tevens de volledige gebruiksaanwijzing van de Specialized fiets ("Gebruiksaanwijzing") te lezen, deze bevat extra belangrijke informatie en instructies die gevolgd dienen te worden. Als u geen kopie van de Gebruiksaanwijzing hebt, kunt u deze gratis downloaden op www.specialized.com of kunt u er een krijgen bij uw dichtstbijzijnde geautoriseerde Specialized retailer of Specialized Rider Care.

Bijkomende veiligheids-, prestatie- en onderhoudsinformatie voor specifieke onderdelen, zoals de vering of pedalen op uw fiets, of toebehoren, zoals helmen of verlichting, kunnen tevens beschikbaar zijn. Zorg er tevens voor dat u alle relevante handleidingen over uw fiets en toebehoren van uw geautoriseerde Specialized retailer hebt gekregen. Als de informatie in deze handleiding in strijd is met de informatie verstrekt door een fabrikant van een specifiek component, neem dan contact op met uw geautoriseerde Specialized retailer.

Bij het lezen van deze handleiding zult u verschillende belangrijke symbolen en waarschuwingen opmerken. Hieronder vindt u een toelichting:



WAARSCHUWING! De combinatie van dit symbool en woord duidt op een mogelijk gevaarlijke situatie die, indien niet vermeden, kan leiden tot ernstig letsel of de dood. Veel van de waarschuwingen melden dat "u de controle kunt verliezen en vallen". Omdat elke val kan leiden tot ernstig letsel of zelfs de dood, wordt de waarschuwing voor mogelijk letsel of de dood niet voortdurend herhaald.



OPGELET: De combinatie van het veiligheidswaarschuwingssymbool en de melding **OPGELET** geeft een mogelijk gevaarlijke situatie aan die, indien niet vermeden, kan leiden tot licht of ernstig lichamelijk letsel.

Het woord **OPGELET** zonder het veiligheidswaarschuwingssymbool geeft een situatie aan dat, indien niet vermeden, tot ernstige schade aan de fiets kan leiden of de garantie ongeldig kan maken.



INFO: Dit symbool waarschuwt de lezer voor bijzonder belangrijke informatie.



VET: Dit symbool betekent dat hoogwaardig vet moet worden aangebracht, zoals afgebeeld.



CARBON MONTAGEPASTA: Dit symbool betekent dat carbon montagepasta moet worden aangebracht, zoals afgebeeld, om de wrijving te verhogen.



AANDRAAIMOMENT: Dit symbool wijst op de juiste waarde van het aandraaimoment voor een specifieke bout. Om het aangegeven aandraaimoment te bereiken, gebruik een hoogwaardige momentsleutel.



TECHNISCHE TIP: Technische tips zijn nuttige tips en hints over de installatie en het gebruik.

1.1. BEOOGD GEBRUIK

De Specialized Stumpjumper Evo-fietsen zijn alleen bestemd en getest voor mountainbike-gebruik (voorwaarde 4). Meer informatie over het beoogd gebruik en de structurele gewichtslimieten voor het frame en de componenten vindt u in de Gebruiksaanwijzing.

1.2. GARANTIE

Raadpleeg de geschreven garantievoorwaarden die met uw fiets zijn meegeleverd of ga naar www.specialized.com. Een kopie is tevens te verkrijgen bij uw geautoriseerde Specialized retailer.

2. ALGEMENE INFORMATIE M.B.T. DE MONTAGE

Deze handleiding is niet bedoeld als uitgebreide montage-, gebruikers-, service-, reparatie- of onderhoudshandleiding. Raadpleeg uw Geautoriseerde Specialized retailer voor alle service, reparaties of onderhoud. Uw geautoriseerde Specialized retailer kan u tevens meer informatie geven over opleidingen, workshops of boeken over gebruik, service, reparatie en onderhoud van fietsen.



WAARSCHUWING! Vanwege de complexiteit van de Stumpjumper EVO-fiets vereist correcte montage een hoge mate van mechanische kennis, vaardigheid, training en speciale gereedschappen. Daarom is het van essentieel belang dat de montage, het onderhoud en het oplossen van problemen worden uitgevoerd door een geautoriseerde Specialized retailer.



WAARSCHUWING! Vele onderdelen op de Stumpjumper EVO, waaronder, maar niet beperkt tot de achtervering, zijn bedrijfseigen voor de Stumpjumper EVO. Gebruik altijd originele componenten en hardware. Het gebruiken van andere onderdelen en hardware heeft een negatieve impact op de integriteit en sterkte van de assemblage. Stumpjumper EVO-specifieke onderdelen mogen alleen op de Stumpjumper EVO worden gebruikt en niet op andere fietsen, zelfs als ze erop passen. Het negeren van deze waarschuwing kan leiden tot ernstige verwondingen of de dood.



WAARSCHUWING! Pas uw frame of componenten op geen enkele manier aan. Het is niet toegestaan om onderdelen af te schuren, te boren, te vijlen of te verwijderen. Installeer geen ongepaste vorken of veringen. Een verkeerd aangepast frame, vork of component kan leiden tot controleverlies en vallen.



Voor een succesvolle montage van Stumpjumper EVO-fietsen is het belangrijk om de volgorde van de handelingen, die in deze handleiding is vermeld, juist op te volgen. Het aanpassen van de montagevolgorde zal tot een langere montageduur leiden.

2.1. VORK/BALHOOFD

- Het balhoofd maakt gebruik van een 1 1/8" (41,8 mm x 30,5 x 8 mm, 45x45°) Campagnolo Standaard compatibele bovenste lager en een 1,5" (52 mm x 40 x 7 mm, 45x45°) onderste lager. Zorg dat de vervangingslagers compatibel zijn met de specificaties van het Specialized balhoofd. Er is geen gereedschap nodig voor het installeren of verwijderen van beide lagers. Vet de buitenkant van de lagers in voordat ze worden geïnstalleerd.
- Controleer de vork, stuurpen, zadelpen en zadelbuis op braampjes en scherpe randen. Verwijder eventuele braampjes of scherpe randen met schuurpapier van fijne korrel.



WAARSCHUWING! Braampjes en scherpe randen kunnen de componenten met een buitenkant van carbon of aluminium beschadigen. Diepe krassen of beschadigingen in de stuurpen of vork kunnen de componenten verzwakken.

2.2. ZADELPEN

MINIMALE INBRENGLENGTE VAN ZADELPEN:

Zowel het frame als de zadelpen hebben minimale inbrenglengtes. Het frame heeft bovendien een maximale inbrenglengte om schade aan het frame en de zadelpen te vermijden.

- **MINIMALE INBRENGLENGTE:** De zadelpen moet voldoende diep in het frame worden aangebracht zodat de minimale inbrenglengte/maximale extensie (min/max) markering op de zadelpen niet zichtbaar is. Het frame vereist een minimale inbrenglengte van 80 mm.

- **MAXIMALE INBRENG:** De zadelbuis is geruimd tot een bepaalde maximale inbrengdiepte voor elke framemaat. Deze insteekdiepte begrenst de inbrengdiepte van de zadelpen. Raadpleeg de tabel in Fig. 2.1.

- Als de gewenste zadelhoogte niet bereikt kan worden binnen de minimale en maximale inbrenglengtes, vervang de zadelpen dan door een kortere of langere zadelpen.
- Na het bepalen van de zadelhoogte draai de bout van de zadelklem aan tot 6,2 Nm (55 in-lbf).



Breng geen vet aan op de contactoppervlakken tussen de zadelpen en de zadelbuis. Vet verlaagt de wrijving en dit is juist nodig voor een grip van de zadelpen. Specialized beveelt het aanbrengen van montagepasta voor carbon (vezelpasta) aan om de wrijving tussen de carbonoppervlakken te verhogen. Neem contact op met uw geautoriseerde Specialized retailer voor extra informatie.

2.1

GROOTTE	MAX INBRENG
S1	220
S2	220
S3	240
S4	260
S5	280
S6	300



De gespecificeerde insteekdieptes zijn vermeld in de tabel van Fig. 2.1. De tolerantie van de insteekdiepte kan van frame tot frame verschillen. Installeer een gewone 34,9 zadelpen in de zadelbuis om de werkelijke insteekdiepte van het frame te verifiëren.



De zadelbuis is ontworpen voor gebruik met een 34,9 zadelpen. Een 30,9 zadelpen met een vulstuk kan echter ook worden gebruikt.



WAARSCHUWING! Het niet naleven van de inbrenglengtes voor de zadelpen en het frame (Fig. 2.1) kan het frame en/of de zadelpen beschadigen, wat tot controleverlies en vallen kan leiden.

Wanneer de zadelpen wordt ingekort, kunnen de min/max-markeringen op de zadelpen niet langer correct zijn. Let op de min/max diepte die door de fabrikant van de zadelpen vereist is alvorens de zadelpen in te korten.



WAARSCHUWING! Voor algemene instructies over het monteren van de zadelpen verwijzen we naar de desbetreffende sectie in de Gebruiksaanwijzing. Het fietsen met een verkeerd vastgezette zadelpen kan het omlaag schuiven van het zadel en de zadelpen veroorzaken, waardoor het frame beschadigd kan raken en u de controle over uw fiets kunt verliezen en kunt vallen.



WAARSCHUWING! Inspecteer de zadelpen en zadelbuis om uzelf ervan te verzekeren dat er geen braampjes of scherpe randen op het metaal zitten. Verwijder eventuele braampjes of scherpe randen met schuurpapier van fijne korrel.

2.3. TRAPAS

Stumpjumper EVO-modellen hebben een trapashuis met schroefdraad van 73 mm breed die compatibel is met alle trapassen met BSA-schroefdraad en een buitenlager. Raadpleeg de documenten van de fabrikant van de crank voor compatibiliteit van de trapas.

2.4. ACHTERAS

Stumpjumper EVO-modellen zijn uitgerust met een 148 mm Boost-achternaafruimte en vereisen een 148 mm Boost-compatibel achterwiel.

Het Stumpjumper EVO-frame gebruik het SRAM UDH (Universele derailleurhanger) op het achterste voorkeinde. Deze hanger moet volgens de installatie-instructies van SRAM worden geïnstalleerd. Raadpleeg de installatiestappen op pagina 28 of raadpleeg de SRAM UDH Gebruiksaanwijzing.

2.5. STAANDE ACHTERVORK

Stumpjumper EVO-modellen S1 - S4 zijn uitgerust met kortere staande achtervorken. De staande achtervorken in verschillende lengtes zorgen voor een uitgebalanceerde gewichtsverdeling over het voor-/achterwiel om het stuurgedrag over de verschillende maten consistent te houden.

2.6. SCHOT EN ONDERBUIJSBESCHERMER

De fiets is voorzien van een onderbuisbeschermer om cosmetische schade door een kleine impact van bijvoorbeeld stenen te vermijden. De beschermer is door het frame aan een intern gemonteerd schot vastgemaakt.

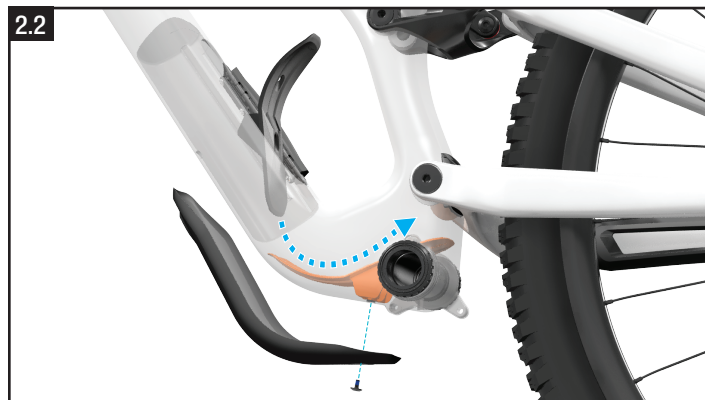


Fig. 2.2

Het schot bevindt zich achter de trapas en schuift door het SWAT-luik naar zijn positie omlaag.

Het schot is ontworpen met een bevestigingsbout die is gevormd in overeenkomstige maat met het montagepunt in het frame, en daar wordt vastgezet. De knop zorgt voor een juiste en eenvoudige uitlijning wanneer het schot in het frame wordt aangebracht. U kunt de positie van het schot via het SWAT-luik precies afstellen door de schroefgaten op één lijn te brengen.

2.7. STUURPEN

De Stumpjumper Evo Comp- en Expert-modellen zijn voorzien van een Aluminium Trail-stuurpen.



WAARSCHUWING! De stuurpen is zo ontworpen dat er geen ruimte aan de bovenste zijde zichtbaar is tussen de behuizing van de stuurpen en de klemplaat. De bovenste bouten moeten worden aangedraaid zodat de klemplaat tegen de behuizing van de stuurpen komt te zitten voordat het wordt vastgedraaid. Als de klemplaat niet tegen de behuizing van de stuurpen zit kan dit structurele schade aan het stuur veroorzaken.

2.3

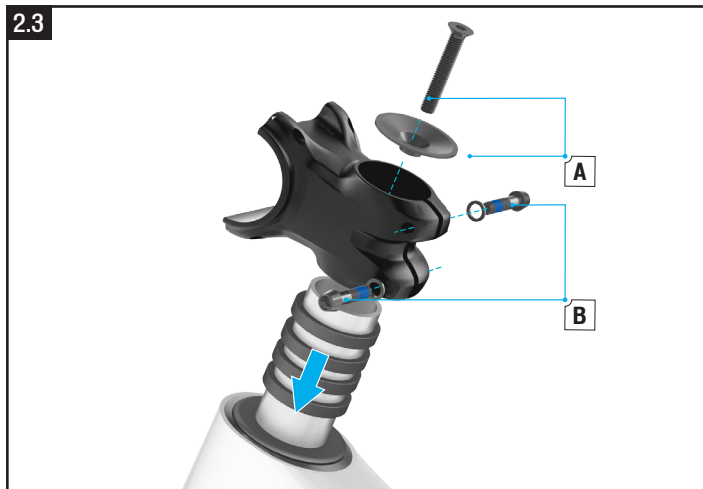


Fig. 2.3

- Installeer de stuurpen op de stuurbuis, gevolgd door de bovenste kap en bout (A) en draai de bout van de bovenste kap vervolgens vast.
- Breng de stuurpen op één lijn met het voorwiel en draai de achterste stuurpenbouten (B) aan zoals aangegeven.

2.4

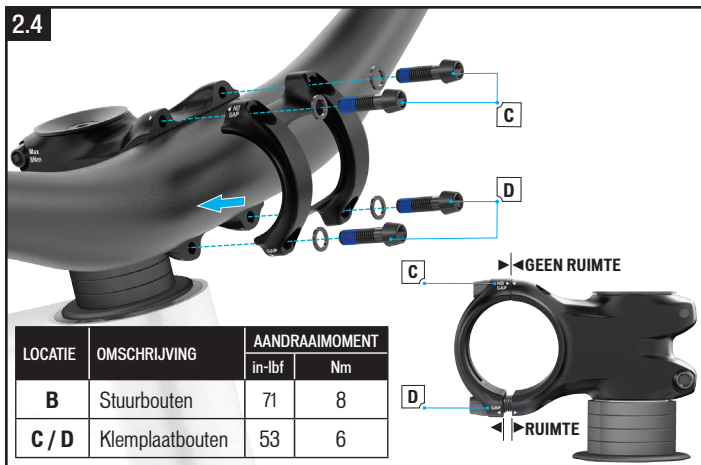


Fig. 2.4

- Draai de stuurpenbouten gelijkmatig aan door de klemplaat en in de behuizing van de stuurpen.
- Stel het stuur op de gewenste positie in.
- Draai de bovenste bouten geleidelijk aan en afwisselend tussen de linker en rechter bout aan om de koppel geleidelijk aan te verhogen totdat de vereiste waarde wordt bereikt (C).
- Draai de onderste bouten geleidelijk aan en afwisselend tussen de linker en rechter bout aan om de koppel geleidelijk aan te verhogen totdat de vereiste waarde wordt bereikt (D).
- Controleer of het stuur juist is geïnstalleerd door het stuur omhoog en omlaag te draaien en vervolgens zijdelings te schuiven terwijl het voorwiel wordt vastgehouden. Als er beweging waarneembaar is, is de stuurpen onvoldoende vastgemaakt en moet deze opnieuw worden aangedraaid.



WAARSCHUWING! Braampjes en scherpe randen kunnen de componenten met een buitenkant van carbon of aluminium beschadigen. Diepe krassen of beschadigingen in de stuurpen of vork kunnen de componenten verzwakken.

OPGELET: Alle randen van de stuurpen die contact maken met de stuurbuis moeten worden afgerond om eventuele spanningspunten te elimineren.

3. ALGEMENE INFORMATIE M.B.T. DE ONDERHOUD

De Stumpjumper EVO is een high performance fiets. Alle algemene onderhoudswerkzaamheden, probleemoplossing, reparatiewerkzaamheden en het vervangen van onderdelen moeten door een geautoriseerde Specialized retailer worden uitgevoerd. Voor algemene informatie met betrekking tot het onderhoud van uw fiets, raadpleeg de Gebruiksaanwijzing. Wij raden u aan om voor elke rit een mechanische veiligheidscontrole uit te voeren, zoals beschreven in de gebruiksaanwijzing.

- Wees voorzichtig om het beschadigen van het carbon of composiet materiaal te vermijden. Schade kan tot verlies van de integriteit van de constructie leiden en noodlottige storingen tot gevolg hebben. Deze schade kan tijdens de inspectie al dan niet zichtbaar zijn. Voor elke rit en na een val, controleer de fiets grondig op uitrafeling, gutsen, krassen in de verf, inkervingen, gebogen onderdelen of andere tekenen van schade. Gebruik uw fiets niet als een van deze tekenen wordt waargenomen. Breng uw fiets naar een geautoriseerde Specialized retailer voor een volledige inspectie na een val en voordat u verder fietst.
- Luister tijdens het fietsen of u gekraak hoort; gekraak kan een probleem op een of meerdere onderdelen aangeven. Controleer regelmatig alle oppervlakken in fel zonlicht om de spanningspunten, zoals lasnaden, gaten en contactpunten met andere onderdelen, op kleine haarscheurtjes of vermoeidheid te controleren. Als u gekraak hoort, tekenen van overmatige slijtage of andere schade aan de fiets waarneemt, ongeacht de omvang, stop dan onmiddellijk met fietsen en breng uw fiets naar een geautoriseerde Specialized retailer voor inspectie.
- De levensduur en het soort en de frequentie van onderhoud hangen van vele factoren af, waaronder het gebruik, het gewicht van de fietser, de fietsomstandigheden en/of botsingen. Blootstelling aan ruwe omstandigheden, in het bijzonder zoute lucht (door te fietsen nabij de zee of in de winter), kan resulteren in galvanische corrosie van componenten, zoals de cranks en bouten, wat de slijtage kan versnellen en de levensduur kan verkorten. Vuil kan de oppervlakken en lagers tevens sneller verslijten. Daarom dienen de oppervlakken van de fiets voor elke rit schoongemaakt te worden. De fiets dient regelmatig onderhouden te worden door een geautoriseerde Specialized retailer, wat betekent dat de fiets schoongemaakt wordt en geïnspecteerd wordt op corrosie en/of scheurtjes en gesmeerd wordt. Als u tekenen van corrosie of barsten in het frame of andere componenten waarneemt, vervang het aangetaste item.
- Reinig en vet de aandrijflijn regelmatig in volgens de instructies van de fabrikant van de aandrijflijn.
- Gebruik **geen** hogedrukreiniger direct op de lagers. Zelfs water van een tuinslang kan de lagers en de crank binnendringen, wat tot een snellere slijtage van de lagers en crank kan leiden. Maak

uw fiets schoon met een schone, vochtige doek en gepaste reinigingsmiddelen speciaal voor fietsen.

- Stel de fiets **niet** extreem lang bloot aan direct zonlicht of extreme hitte, zoals in een auto geparkeerd in de volle zon of direct naast een warmtebron, zoals een radiator.



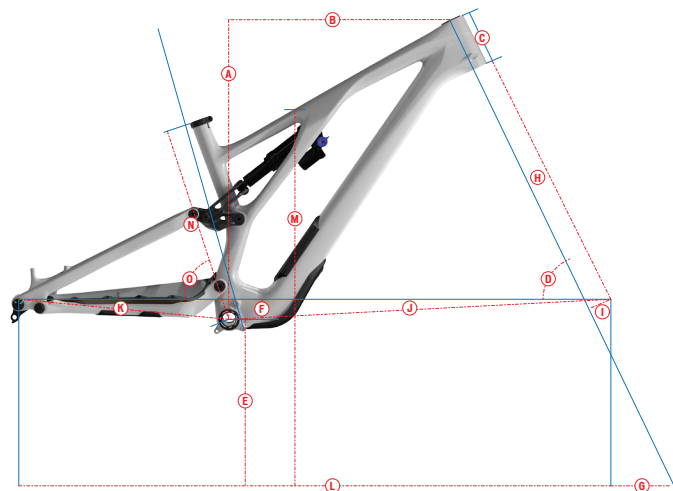
WAARSCHUWING! Het niet opvolgen van de instructies in deze sectie kan resulteren in schade aan de onderdelen van uw fiets en het vervallen van uw garantie, maar bovenal kan het leiden tot ernstig persoonlijke letsel of de dood. Gebruik de fiets niet als er tekenen van schade op uw fiets waarneembaar zijn en breng het onmiddellijk naar uw geautoriseerde Specialized retailer voor inspectie.



WAARSCHUWING! Tijdens het plaatsen van het frame en/of de fiets in een reparatiestandaard, klem de standaard aan de zadelpen vast en niet aan het frame. Het vastklemmen van het frame kan schade, al dan niet zichtbaar, aan het frame veroorzaken, waardoor u de controle over uw fiets kunt verliezen en kunt vallen.

4. SPECIFICATIES

4.1. GEOMETRIE



	FRAMEMAAT	S1	S2	S3	S4	S5	S6
A	HOOGTE (MM)	613,2	617	626	635	644	654
B	BEREIK (MM)	408,1	428	448	475	498	528
C	LENGTE BALHOOFDBUIS (MM)	95	95	105	115	125	135
D	HOEK BALHOOFDBUIS (°)	64,3°					
E	HOOGTE VAN TRAPAS (MM)	335	340	340	340	340	340
F	DROP VAN TRAPAS (MM)	40	35	35	35	35	35
G	TRAIL (MM)	131					
H	LENGTE VAN VORK (VOLLEDIG) (MM)	561	571	571	571	571	571
I	VORKHELLING/-COMPENSATIE (MM)	44					
J	MIDDEN VOORAAN (MM)	734	758	782	809	838	875
K	LENGTE LIGGENDE ACHTERVORK (MM)	438	438	438	438	448	448
L	WIELBASIS (MM)	1169	1193	1218	1249	1287	1321
M	OVERSTAPHOOGTE (MM)	733	764	763	762	767	789
N	LENGTE ZADELBUIS (MM)	385	385	405	425	445	465
O	HOEK ZADELBUIS (°)	78°	77,6°	77,2°	76,9°	77°	77°
P	LENGTE BOVENBUIS (HORIZONTAAL) (MM)	538	564	590	623	647	679
	LENGTE CRANK (MM)	165	170	170	170	170	175
	BREEDTE STUUR (MM)	800					
	LENGTE STUURPEN (MM)	40	40	50	50	50	50
	BREEDTE ZADEL (MM)	155	155	143	143	143	143
	MAX INBRENG ZADELPEN (MM)	220	220	240	260	280	300
	MIN INBRENG ZADELPEN (MM)	80	80	80	80	80	80
	BREEDTE ACHTERWIEL (MM)	148 mm					
	GROOTTE VORK (MM)	150	160	160	160	160	160

De bovenstaande tabel toont de standaard geometrie voor de fietsen zoals verzonden. Ga naar www.specialized.com voor alle mogelijke geometrieconfiguraties.

4.2. ALGEMENE SPECIFICATIES

ITEM	ONDERDEELNR	SPECIFICATIES
BALHOOFD	S182500005	HDS NO.42/ACB/S/F/N 46CONE SPACER,AL COMPRS RING,UP1.125/LOW1.5 CRMO 45,AL CROWN RACE,ANO MATT BLK
BALHOOFDLAGERSCHALEN	S202500010	HDS MY21 SJ EVO CARBON HEADSET CUP
ZADELKLEM	S184700004	STC KCNC, SPL-SC02-386, EXTRUDED, 7075-T6, 38.6MM, SCM435, NONE FINISH BOLT, BOLT CLAMP TYPE
ZADELKLEM DIAMETER		38,6 mm
ZADELPEN DIAMETER		34,9 mm
DERAILLEURHANGER	S202600002	HGR SRAM AC UDH DERAILEUR HANGER AL BLACK (00.7918.089.000)
TRAPASHUIS		BSA THREADED 73 mm
KETTINGGELEIDERTABS		ISCG-05
ACHTERNAAFAS	S170200003	AXL THROUGH AXLE, JD JD-QR43, 7075-T73 AXLE W/C6801 WASHER, REAR, 148MM SPACING, 172MM LENGTH, 12MM
ACHTERBAND MAX		29 x 2,5"
*ACHTERBAND MET 27,5 LINK		27,5 x 2,5
SPELING ACHTERWIEL		S1=145, S2-S6=150
LENGTE / VEERWEG SCHOKDEMPE		210 mm / 50 mm (S1), 55 mm (S2-S6)
INVERING SCHOKDEMPE		16,5 mm (30%)
SCHOKDEMPEOOG		8 mm ID x 20 mm W
MAX VEERWEG VAN VORK		150 mm (S1), 160 mm (S2-S6)
MIN / MAX KETTINGBLAD		28 - 34t
MIN / MAX REMSCHIJF ACHTER		180 mm / 220 mm

* Door het veranderen van de achterschokdemper link naar een aparte verkrijgbare gemodificeerde link is het mogelijk om een 27,5" achterband in de Stumpjumper EVO te installeren en dezelfde geometrie te behouden. Deze link (S204300005) is verkrijgbaar bij uw geautoriseerde Specialized retailer.



WAARSCHUWING! Gebruik alleen vorken met een enkele kroon en een gespecificeerde veerweg of veerbereik. Het gebruik van andere vorken of vorken met een langere veerweg kan resulteren in het falen van het frame, wat vervolgens kan leiden tot ernstig lichamelijk letsel of de dood.



WAARSCHUWING! Hoewel het SJ EVO-frame over het algemeen compatibel is met banden tot 29 x 2,5 kunnen de bandafmetingen verschillen op basis van de fabrikant en niet alle vorken zijn ontworpen voor gebruik met een grotere band. Controleer altijd samen met de vorkfabrikant de nodige vrije ruimte.

OPGELET: Sommige kettingbladen kunnen onvoldoende ruimte ten opzichte van de liggende achtervork hebben. Controleer de ruimte en de kettinglijn alvorens het te gebruiken.

4.3. DE SCHOKDEMPE AANPASSEN

Specialized frames zijn over het algemeen ontworpen en getest om te werken met de veringscomponenten die als originele uitrusting zijn geleverd. Houd er tijdens het vervangen van de schokdemper rekening mee dat bepaalde modellen van schokdempers niet met het frame compatibel zijn door de positie van het schokdemperreservoir, de grootte en/of andere compatibiliteitsfactoren, hoewel de schokdemper perfect op het frame past. Raadpleeg altijd uw geautoriseerde Specialized retailer voor advies over gepaste schokdempers.



WAARSCHUWING! Het gebruiken van een incompatibele schokdemper kan de schokdemper of het frame beschadigen en tot controleverlies en vallen leiden.

4.4. BENODIGD GEREEDSCHAP

■ 3, 4, 5, 6, 8 mm INBUSSLEUTELS	■ BLAUW SCHROEFDRAADBORGMIJDEL (LOCTITE 243)
■ MOMENTSLEUTEL (omkeerbare type, voor SRAM UDH)	■ GROEN BORGMIJDEL (LOCTITE 603)
■ HOGEDRUKPOMP VOOR SCHOKDEMPE	■ KNIPTANG VOOR KABELS EN BUITENKABELS
■ HOOGWAARDIG VET	■ TORX T10-SCHROEVENDRAAIER

4.5. BOUTMAAT / GEREEDSCHAP / AANDRAAIMOMENTEN



WAARSCHUWING! De correcte aandraaimomenten op de bevestigingsmiddelen (bouten, moeren, schroeven) van uw fiets zijn zeer belangrijk voor uw veiligheid. Als er te weinig kracht wordt toegepast, kan de bevestiging loskomen. Als te veel kracht wordt uitgeoefend, kan de schroefdraad van de bevestiging strippen of kan de bevestiging uittrekken, vervormen of breken. Hoe dan ook, een verkeerd aandraaimoment kan leiden tot een defect van het onderdeel, wat verlies over de controle en vallen kan teweegbrengen.

Zorg ervoor dat elke bout wordt aangedraaid volgens de opgegeven specificatie. Controleer na de eerste rit (en regelmatig daarna) het aandraaimoment van elke bout om een juiste bevestiging van de onderdelen te verzekeren. Onderstaand vindt u een samenvatting van de aandraaimomenten in deze handleiding:

4.6. ALGEMENE AANDRAAIMOMENTEN

LOCATIE	GEREEDSCHAP	AANDRAAIMOMENT	
		(in-lbf)	(Nm)
ZADELKLEM	4 MM INBUS-SLEUTEL	55	6,2
12 MM ACHTERAS	6 MM INBUS-SLEUTEL	133	15,0
DERAILLEURHANGER	8 MM INBUS-SLEUTEL	221	25,0
BIDONKNOP	3 MM INBUS-SLEUTEL	25	2,8
SWAT-LUIK	T10 TORX	0,53 ³	0,1 ³

³ OPGELET: Draai de schroeven van het SWAT-luik afwisselend vast totdat het luik niet langer wiebelt en draai elke schroef vervolgens nog een 1/4 omwenteling vast.

4.7. SPECIFICATIES VOOR LAGERS

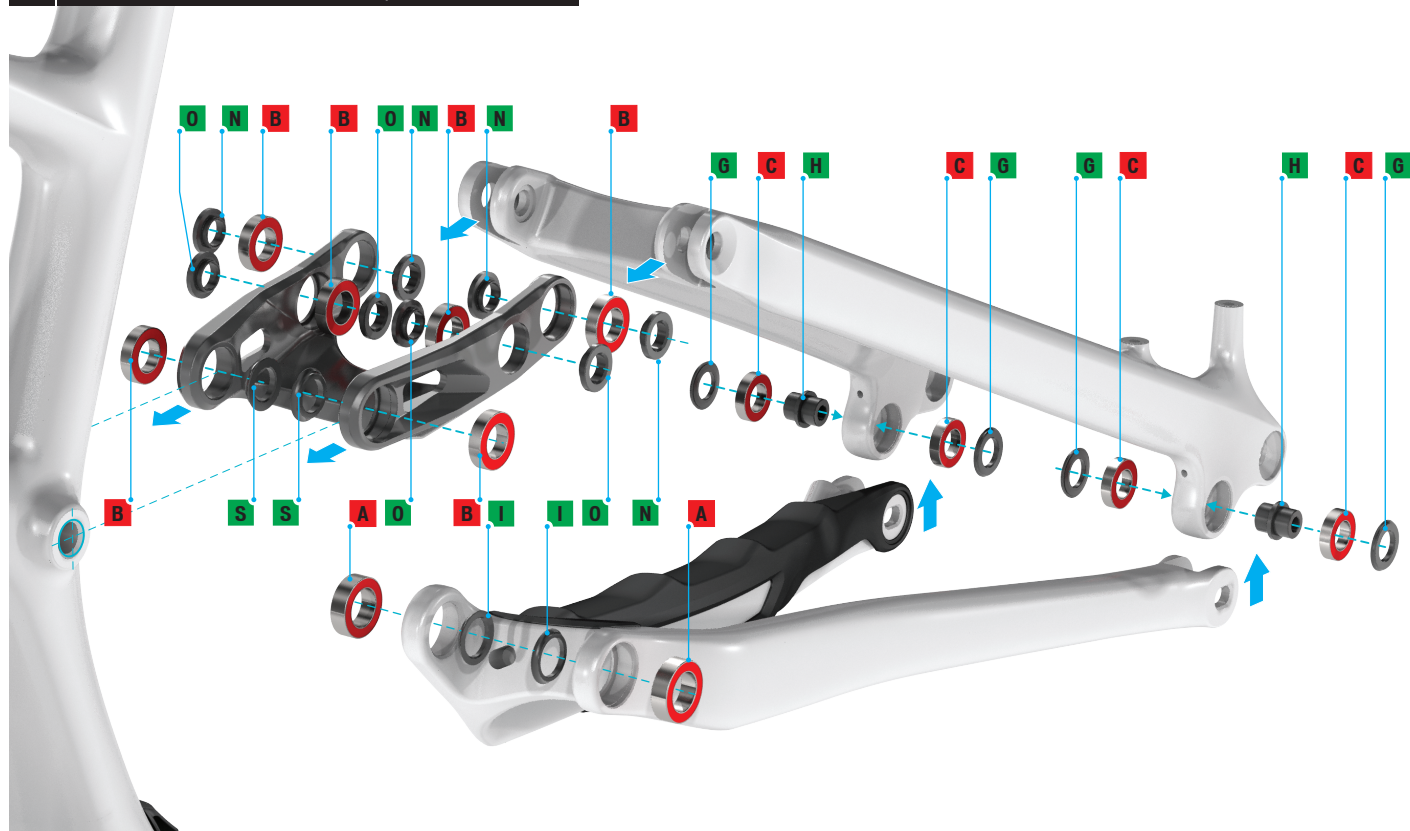
	AANTAL	PIVOT LOCATIE	AFMETINGEN	LAGER
A	2	HOOFDPIVOT (LIGGENDE ACHTERVORK)	15 ID x 24 OD x 7 W DOUBLE ROW	6901V-2RS
B	6	LINK	12 ID x 21 OD x 5 W	6800V-2RS
C	4	HORST		

4.8. SPECIFICATIES VOOR AFSTANDSHOUDERS/ASSEN/BOUTEN

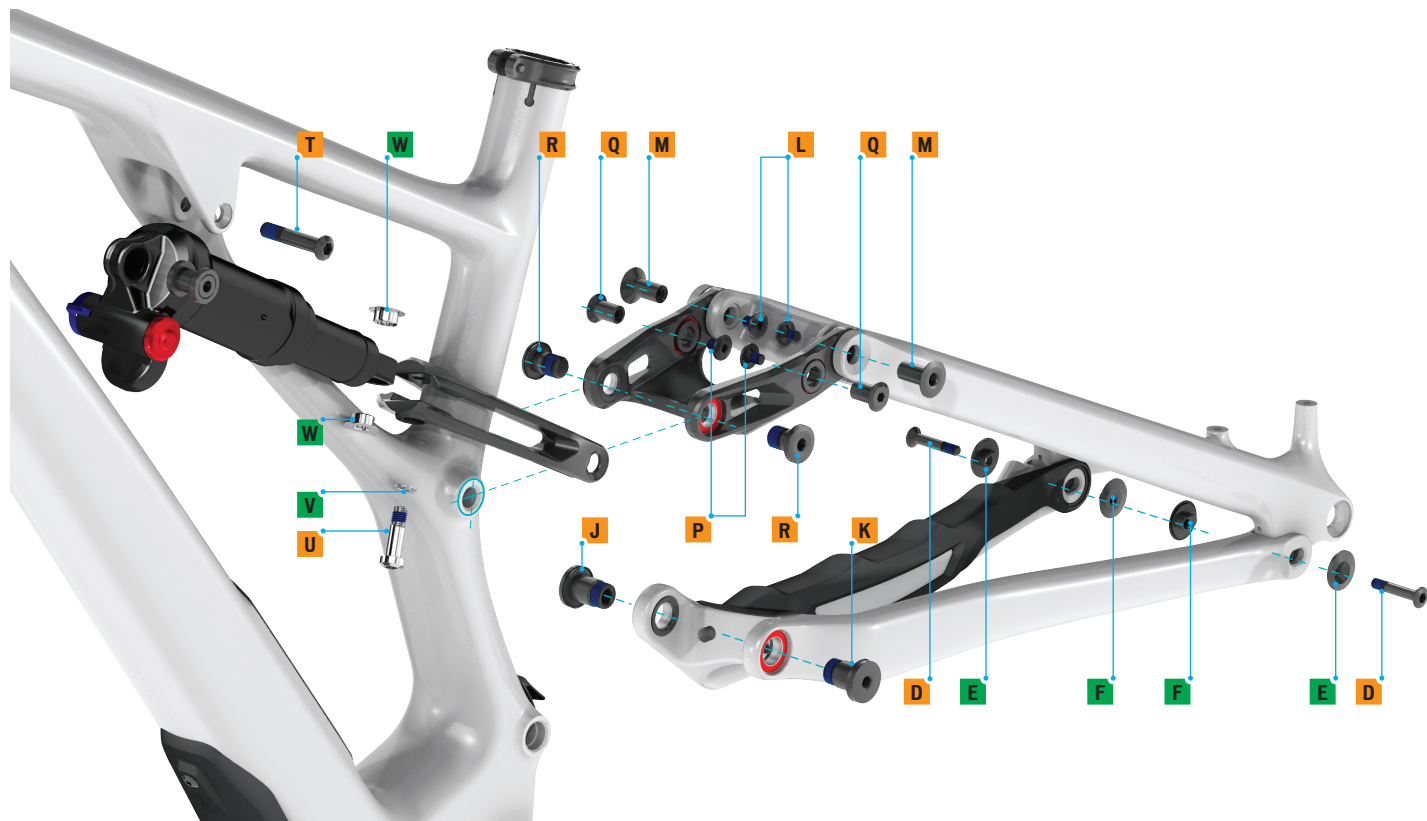
	AANTAL	LOCATIE / ITEM	AFMETINGEN	GEREEDSCHAP	AANDRAAIMOMENT	
					in-lbf	Nm
D	2	HORST-PIVOTBOUT	SCR,CUST,M6X1,0 X 32,5,STL,BLK	5 MM INBUS-SLEUTEL	90	10
E	2	BUITENSTE VERSTELBARE AFSTANDSHOUDER HORST-PIVOT	DO PIVOT SPACER,GEO ADJ,6,0 ID, FLAT			
F	2	BINNENSTE VERSTELBARE AFSTANDSHOUDER HORST-PIVOT	DO PIVOT SPACER,GEO ADJ,M6 x 1			
G	4	BUITENSTE AFSTANDSHOUDER HORST-PIVOT	HORST PIVOT OUTER SPACER ASSY 12X21X2,5			
H	2	MIDDELSTE AFSTANDSHOUDER HORST-PIVOT	SPCR,STEP,6MM ID X 16MM OD X 16MM W,7075-T6			

I	2	HOOFDPIVOT AFSTANDHOUDER	SPCR,15,1 ID X 21,5 OD X 2,5 W,FSR,AL 7075			
J	1	HOOFDPIVOT BOUT DS	SCR ASSY,CUST,OD15 X ,M14x1,7075,LH,BLK	6 MM INBUS-SLEUTEL	210	24
K	1	HOOFDPIVOT BOUT NDS	SCR ASSY,CUST,OD15 X ,M14x1,7075,BLK	6 MM INBUS-SLEUTEL	210	24
L	2	LINK OP STAANDE ACHTERVORK BOUT	SCR,CUST,M6X1,0 X 8,SST 302	4 MM INBUS-SLEUTEL	60	7
M	2	LINK OP STAANDE ACHTERVORK AS	BOLT,CUST,M6 X1FEM X 22,34,7075,BLK	6 MM INBUS-SLEUTEL	60	7
N	4	LINK OP STAANDE ACHTERVORK SPACER	SPCR,CUST, 10 ID X 18,5 OD X 2,5 W,FSR,AL 7075-T73			
O	4	LINK OP EXTENSIE SPACER	SPCR,CUST, 10 ID X 18,5 OD X 2,5 W,FSR,AL 7075-T73			
P	2	LINK OP EXTENSIE BOUT	SCR,CUST,M6X1,0 X 8,SST 302	4 MM INBUS-SLEUTEL	60	7
Q	2	LINK OP EXTENSIE AS	AXLE,SS PIVOT,MTB,TRAIL FSR L1	5 MM INBUS-SLEUTEL	60	7
R	2	LINK OP ZADELBUIS BOUT	SCR ASSY,M12 X 1,0 X 17,21MM HEAD,FSR	6 MM INBUS-SLEUTEL	180	20
S	2	LINK OP ZADELBUIS SPACER	SPCR,12,1 ID X 19,5 OD X 3 W,FSR,AL 7075-T6			
T	1	VOORSTE OOGBOUT VOOR SCHOKDEMPER	SCR,CUST,M8X1,0 X 42,CHROMOLY	6 MM INBUS-SLEUTEL	90	10
U	1	ACHTERSTE OOGBOUT VOOR SCHOKDEMPER	SCR,CUST,M8X1,25 X 27,CHOMOLY	6 MM INBUS-SLEUTEL	180	20
V	1	AFSTANDHOUDER SCHOKDEMPER BEVESTIGINGSPUNT	WSHR,FLAT,M8,8,2 ID X 13 OD X 0,5 THK,304 SST			
W	2	BOVENSTE OOGAFSTANDSHOUDER VOOR ACHTERSCHOKDEMPER	SPACER,SHOCK,19X8, 1X0,6,SST 304			

4.1 OPENGEWERKTE TEKENING - LAGERS/AFSTANDSHOUDERS



4.2 OPENGEWERKTE TEKENING - BOUTEN



5. INTERNE GELEIDING



De ICR-tubes moeten worden geïnstalleerd zonder dat de vork op het frame is gemonteerd.

5.1. DROPPER ZADELPEN



Voor een eenvoudigere montage, installeer altijd eerst de zadelpenkabel voordat de versnelling- en rembuitenkabels worden aangebracht.

5.1

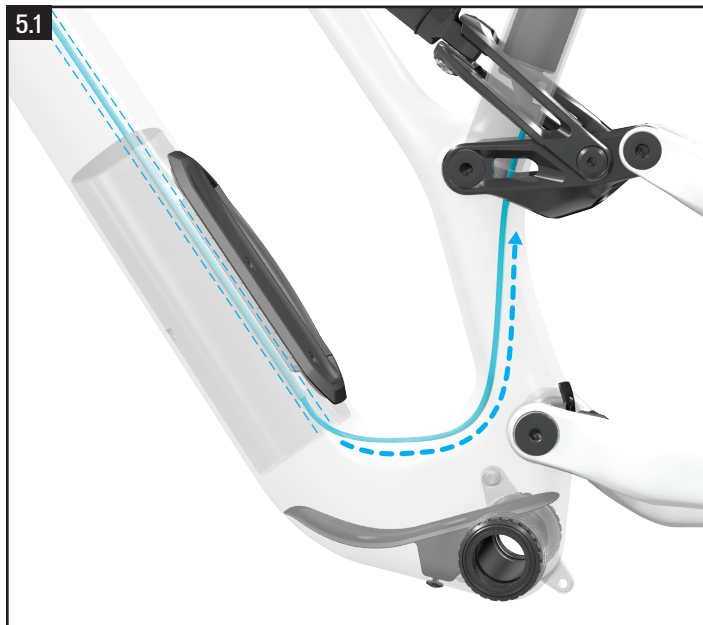


Fig. 5.1

- Steek de zadelpenkabel in de ICR-poort aan de aandrijfszijde in de buurt van de balhoofdbuis. Vanaf de SWAT-opening, leid de buitenkabel in de gevormde goot (onder het SWAT-luik) en vervolgens omlaag richting de trapas en bovenin de zadelbuis.
- Wanneer de buitenkabel in de zadelbuis omhoog gaat, is het mogelijk dat de kabel in de zijarm in plaats van de zadelbuis omhoog gaat. Als dit het geval is, neem een lange, dunne strook karton of een lange liniaal en schuif deze in de zadelbuis omlaag om toegang tot de zijarm te belemmeren.
- Wanneer de buitenkabel uit de bovenkant van de zadelbuis tevoorschijn komt, installeer de zadelpen volgens de instructies van de fabrikant.

5.2. INTERNE GELEIDINGSTUBES

Voordat u begint:

- De kabelgeleider van de balhoofdbuis moet uit het frame worden gehaald.
- De achterschokdemper, het extensie en de koppeling moeten volledig in het frame zijn geïnstalleerd.
- De trapaspoort en de spatlap moeten op het frame worden aangebracht.
- De liggende achtervork moet van het frame worden losgemaakt.



INFO: Installeer een versnellingsbuitenkabel in elke ICR-tube voordat u ze door het frame leidt. Dit vermijdt het knikken van de nylon slang en zorgt voor een eenvoudigere installatie.

5.2

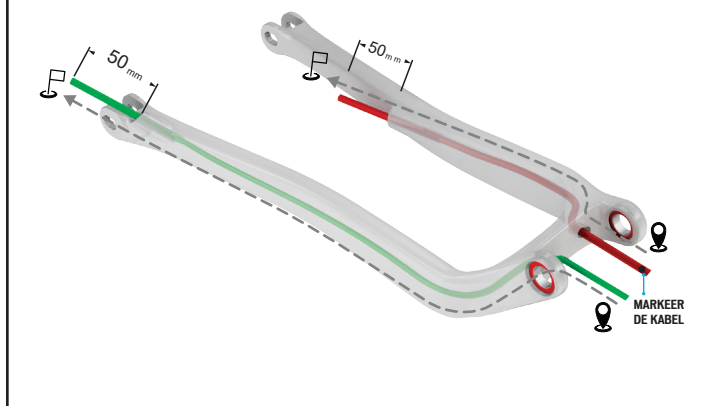


Fig. 5.2

- Markeer de ICR-tube voor de rem voordat het wordt ingebracht, dit geeft aan welke slang voor de achterrem na geleiding gebruikt zal worden.
- Neem de gemarkeerde ICR-tube voor de achterrem en leid het van voor naar achteren in de liggende achtervork via het gat aan de niet-aandrijfzijde in de buurt van de hoofdpivot.
- Leid de ICR-tube uit de achterste ICR-poort in de liggende achtervork met een 4 - 5 mm ronde drevel en laat ongeveer 50 mm van de slang zichtbaar.
- Doe hetzelfde voor de ICR-tube van de achterderailleur.



TECHNISCHE TIP: Lijm een stukje slang op een 5,2 - 5,4 mm rechte drevel vast en maak het uiteinde smaller zodat de slang probleemloos uit de liggende achtervork wordt geleid. Dit zorgt voor een VEEL eenvoudigere montage.

- Maak de staande achtervork vast aan de link en maak de liggende achtervork vervolgens vast aan de staande achtervork. Raadpleeg sectie 4.4 voor de volledige montageprocedure.

5.3

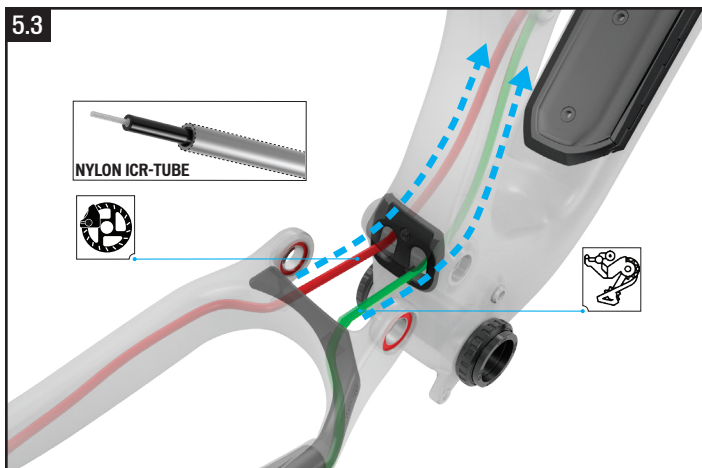


Fig. 5.3

- Leid de slangen evenwijdig naast elkaar (ZORG DAT ZE NIET WORDEN GEKRUIST) in het frame, omhoog in de zijarm en uit de poort in de balhoofdbuis aan de aandrijfzijde.
- Zorg ervoor dat de ICR-tubes in hun respectievelijke zijden worden aangebracht (linker nylon slang in het linker poortgat).



TECHNISCHE TIP: Het helpt wanneer de slangen omlaag zijn gebogen wanneer ze in het frame worden aangebracht, zodat ze automatisch hun weg in de zijarm vinden.

- Monteer de hoofdpivot voorzichtig en zorg dat alle onderdelen ongehinderd en nauwkeurig in elkaar worden gezet.

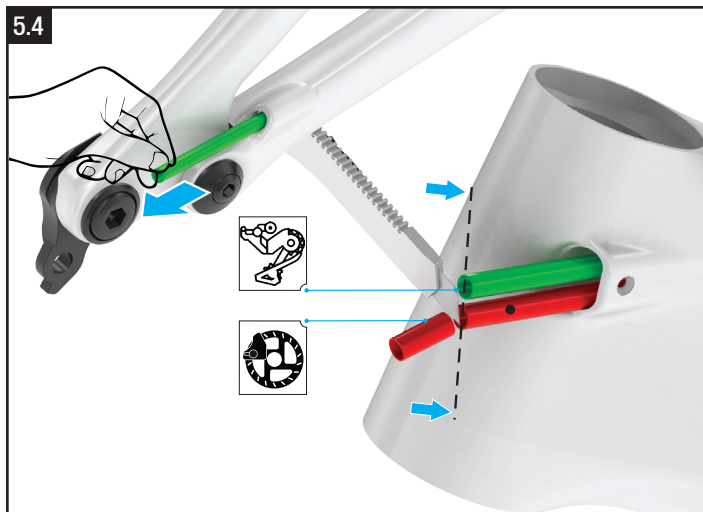


Fig. 5.4

- Trek aan de ICR-tube aan het uiteinde van de liggende achtervork of knip elke ICR-tube aan de poort van de balhoofdbuis af zodat er ongeveer 70 mm slang uit het frame steekt.

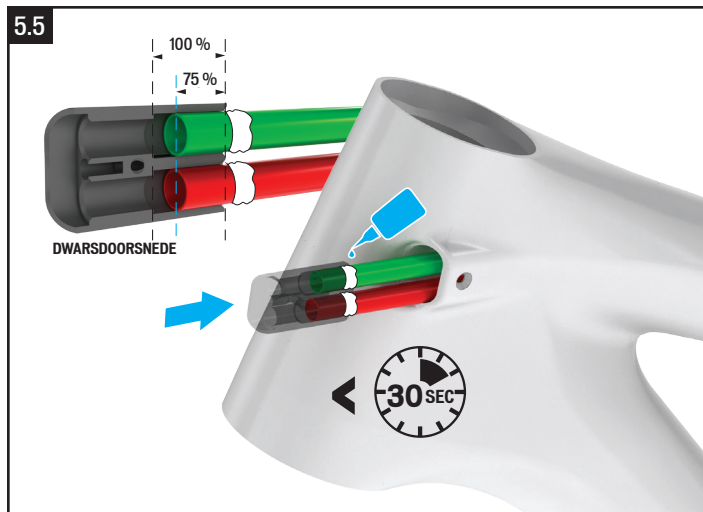


Fig. 5.5

- Breng 75% van de voorziene ruimte in de kabelgeleider van de balhoofdbuis rond de ICR-tubes aan.
- Breng een druppeltje lijm (Loctite 416) op elke slang aan. Laat de lijm kortstondig rondom de slang stromen en steek ze vervolgens volledig in de geleider.



TECHNISCHE TIP: Loctite 416 heeft een werkingstijd van 20-30 seconden.



INFO: Zorg dat de slangen volledig in de ICR-poort van de balhoofdbuis zijn aangebracht om het scheuren van de slangen te vermijden.

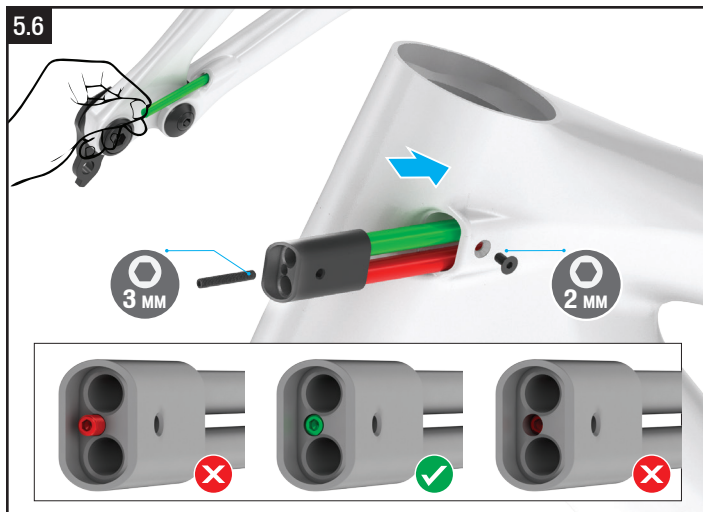


Fig. 5.6

- Installeer de M3 stelschroef in de kabelgeleider van de balhoofdbuis totdat het vlak met de voorkant van de geleider zit.
- Trek opnieuw voorzichtig elke ICR-tube uit de liggende achtereervork terwijl de kabelgeleider van de balhoofdbuis naar zijn plaats wordt geleid.
- Installeer de borgschroef en draai deze aan tot de aangegeven waarde.

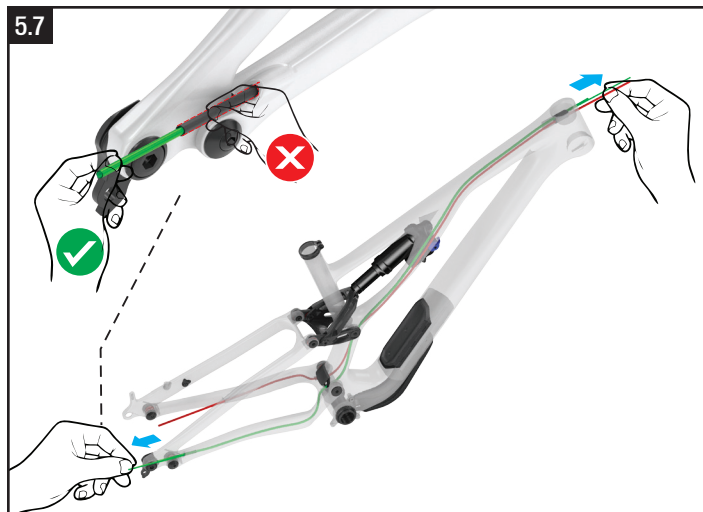


Fig. 5.7

- Pak de versnellingsbuiten kabel vast dat zich nog steeds in de slangen aan weerskanten bevindt en trek lichtjes aan de ICR-tubes om ze in de juiste positie binnenin het frame te plaatsen.



INFO: Trek alleen aan de buitenkabel en NIET aan de ICR-tube zelf.



TECHNISCHE TIP: Tijdens het trekken van de slangen uit de poorten van de liggende achtereervork moet u ervoor zorgen dat de slangen niet uit de poort van de balhoofdbuis worden getrokken. Trek alleen totdat de natuurlijke kromming binnenin het frame wordt bereikt.

5.8

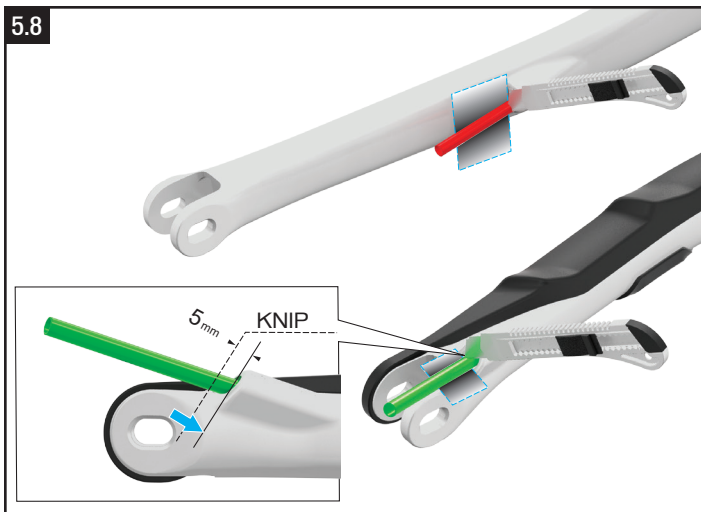


Fig. 5.8

- Knip het teveel aan buitenkabel aan de uitgangen van de liggende achtersvork af.
- Knip op ongeveer 5 mm voorbij de rand van de uitgang met een nieuw/scherp hoogwaardig mes. Zorg dat de snijhoek overeenstemt met de hoek van de uitgang.
- Duw de blootgestelde ICR-tube opnieuw in het frame totdat het vlak is.



TECHNISCHE TIP: Breng een beschermstrook tussen de liggende achtersvork en de slang aan zodat het mes de buitenlaag van het frame niet kan beschadigen.

5.3. VERSNELLING-/REMKADEL

ACHTTERREM:

- Start aan de uitgang op het binnenoppervlak aan de niet-aandrijfszijde van de liggende achtersvork, leid de buitenkabel door de interne geleidingstube van de liggende achtersvork totdat het uit het frame aan de niet-aandrijfszijde van de poort van de balhoofdbuis komt.

5.9

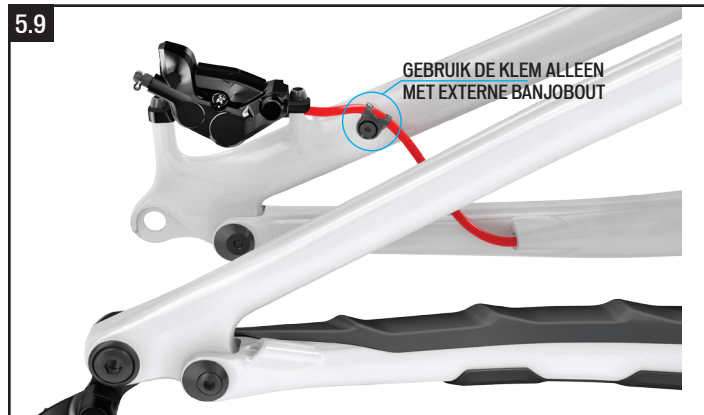


Fig. 5.9

- **EXTERNE BANJOBOUTEN:** Breng de rembuitenkabelklem van de staande achtersvork aan zodat het loodrecht op de buis staat en de buitenkabel zich boven/voor de bout bevindt. Zorg dat de buitenkabel een natuurlijke lus (kromming) tussen de liggende en de staande achtersvork maakt.
- Voltooi de installatie van de rem volgens de aanwijzingen van de fabrikant.



INFO: Zorg dat er altijd voldoende speling op de remkabel aanwezig is zodat deze tijdens het activeren van de vering niet strak gespannen komt te staan.

- Begin aan de uitgang voor en onder het vorkende aan aandrijfzijde met het leiden van de buitenkabel door de interne ICR-tube van de liggende achtervork totdat het uit de balhoofdbuis aan de niet-aandrijfzijde komt.
- Voltooi de installatie van de schakelhendel volgens de aanwijzingen van de fabrikant.

5.10

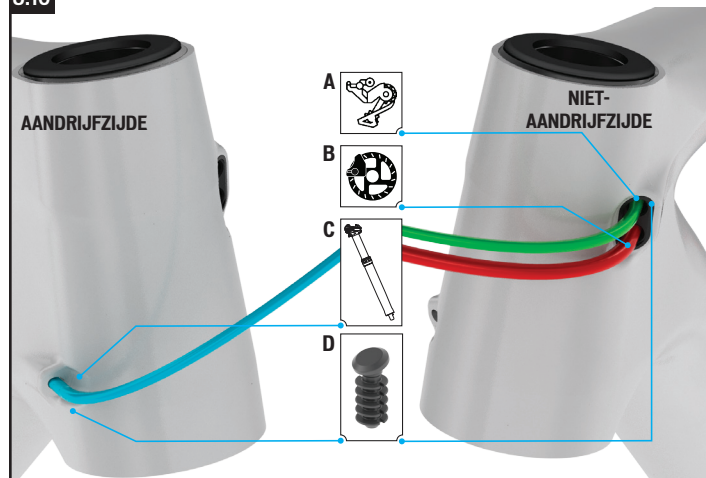


Fig. 5.10

- Leid de versnellingskabel door de bovenste poort (A) en de rembuitenkabel door de onderste poort (B).
- Gebruik de rubber plug (D) om de bovenste uitgang op de ICR-poort (A) aan de aandrijfszijde af te sluiten als u een draadloos schakelsysteem gebruikt.
- Gebruik de rubber plug (D) om de uitgang aan de poort aan aandrijfszijde (C) af te sluiten als u een draadloos geactiveerde dropper-zadelpen in plaats van een kabel-geactiveerde dropper-zadelpen gebruikt.

6. ACHTERVORK PIVOT MONTAGE



Voor een succesvolle montage van de Stumpjumper EVO achtervork is het belangrijk om de volgorde van de handelingen, die in deze handleiding is vermeld, juist op te volgen. Het aanpassen van de montagevolgorde zal tot een langere montageduur leiden.



Voor een juiste montage van de Stumpjumper, vet alle lageroppervlakken die contact maken met de interne lagers in voordat u de afstandshouders tegen de lagers plaatst. Dit helpt om de afstandshouders tijdens het monteren van elke pivot op hun plaats te houden. Plaats altijd het kleinere (tapse) oppervlak tegen de lager en het bredere oppervlak tegen het frame of de achtersvork.



Alle bouten van de pivot werden in de fabriek behandeld met blauw schroefdraadborgmiddel om het vastlopen en/of scheuren van de schroefdraad te vermijden. U kunt, indien gewenst, extra vet op het volledige contactoppervlak van de bouten aanbrengen.



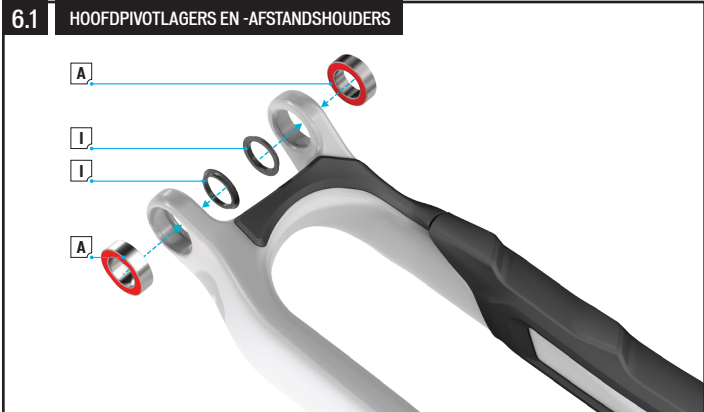
Breng groen borgmiddel (Loctite 603) op alle verbindingsoppervlakken van het lager/gat aan en duw vervolgens alle lagers in hun respectievelijke pivotlocatie.



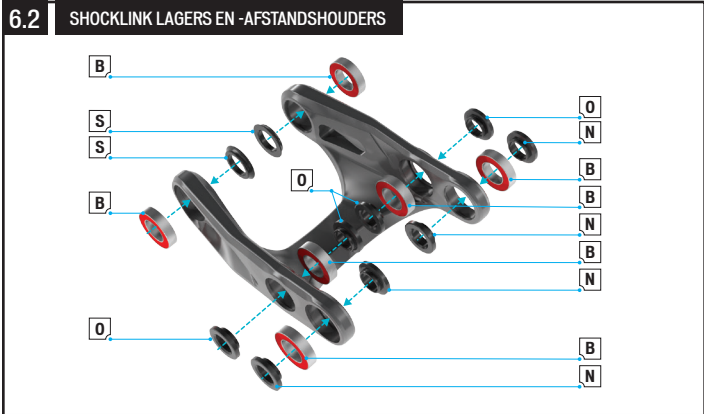
Installeer de trapas nadat de achtervork in elkaar is gezet.

6.1. MONTAGE LAGERS

6.1 | HOOFDPIVOTLAGERS EN -AFSTANDSHOUDERS



6.2 SHOCKLINK LAGERS EN -AFSTANDSHOUDERS



6.3 HORST-LAGERS EN -AFSTANDSHOUDERS

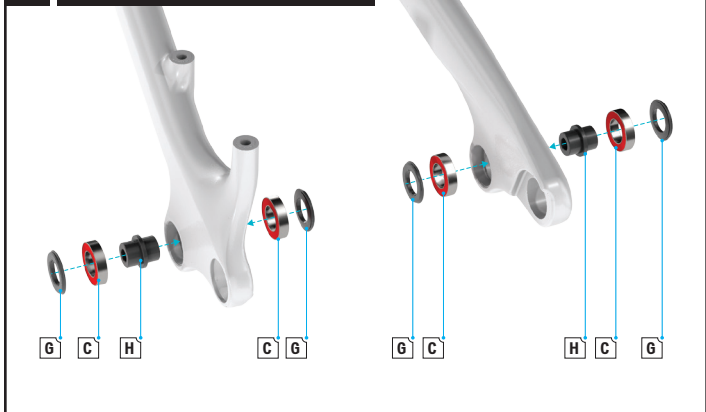


Fig. 6.3

- Plaats de afstandshouder in het lagergat vanaf de buitenkant van de liggende achtermvorken.
- Breng de lagers vanaf weerskanten van de liggende achtermvorken aan, zodat de afstandshouder mooi in het midden vast komt te zitten.

6.2. PIVOT MONTAGE

SCHOKDEMPER EXTENSIE

6.4

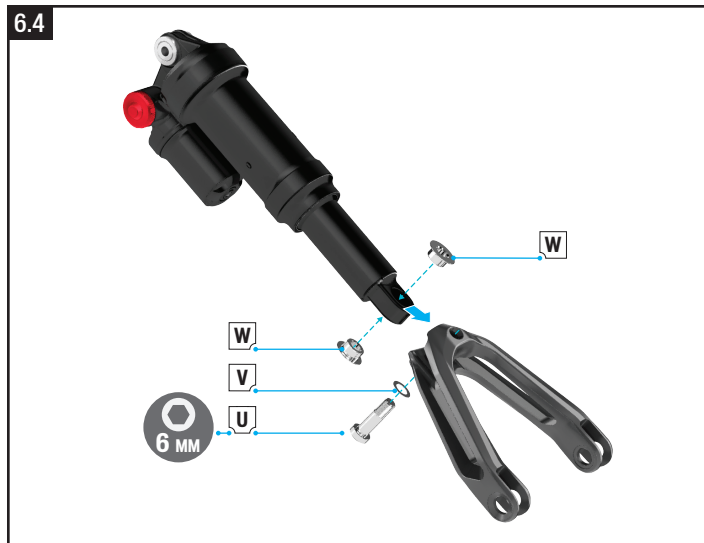


Fig. 6.4

- Installeer de twee delen van de geleidebus in het onderste oog van de schokdemper.
- Breng het oogje van de schokdemper op één lijn met het gat in het verlengstuk en installeer vervolgens de bout.
- Draai de onderste oogbout van de schokdemper pas in de laatste stap aan!

LINK OP ZADELBUIS

6.5

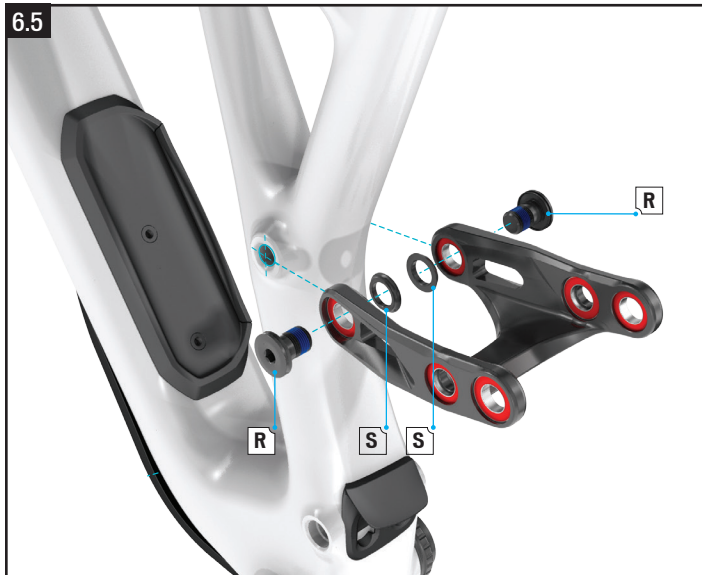


Fig. 6.5

- Vet de afstandshouders in, plaats vervolgens de link afstandshouders tegen de schocklink lagers (tapse oppervlak tegen het lager).
- Vet de bouten van de link in en draai deze vervolgens in het frame.
- Gebruik een 6 mm inbussleutel om de bouten tot 20 Nm / 180 in-lbf aan te draaien.

VOORSTE OOGBOUT VOOR SCHOKDEMPER



Fig. 6.6

- Plaats de extensie rond de zadelbuis en breng het bovenste oog op één lijn met de framehouder.
- Breng de voorste oogbout voor schokdemper aan.
- Gebruik een 6 mm inbussleutel om de bouten tot 10 Nm / 90 in-lbf aan te draaien.

EXTENSIE LINK

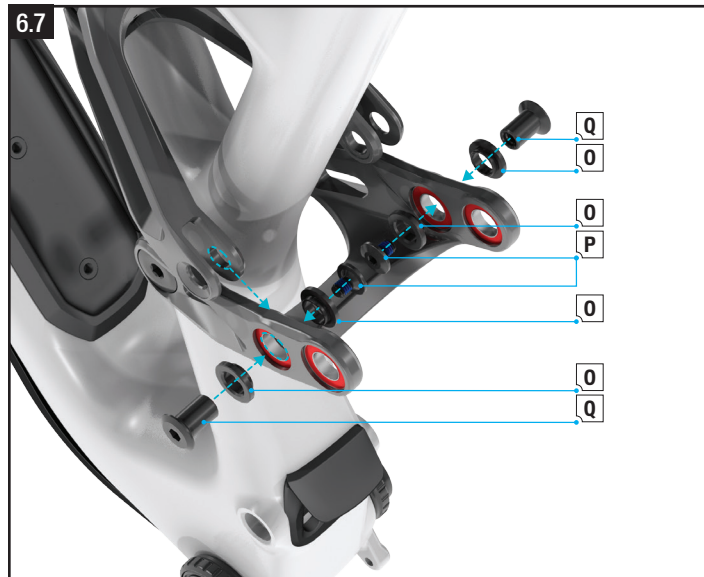


Fig. 6.7

- Vet de extensie spacers in en breng ze in de shocklink lagere aan.
- Breng de extensie op één lijn met de lagere van de extensie.
- Vet de extensie assen in en breng ze in het gat van het pivot aan.
- Vet de extensie bouten in en draai deze in de extensie assen vast.
- Gebruik een 5 mm en 4 mm inbussleutel om de bouten en assen tot 7 Nm / 60 in-lbf aan te draaien.

HORST-LINK (VORKEINDE)

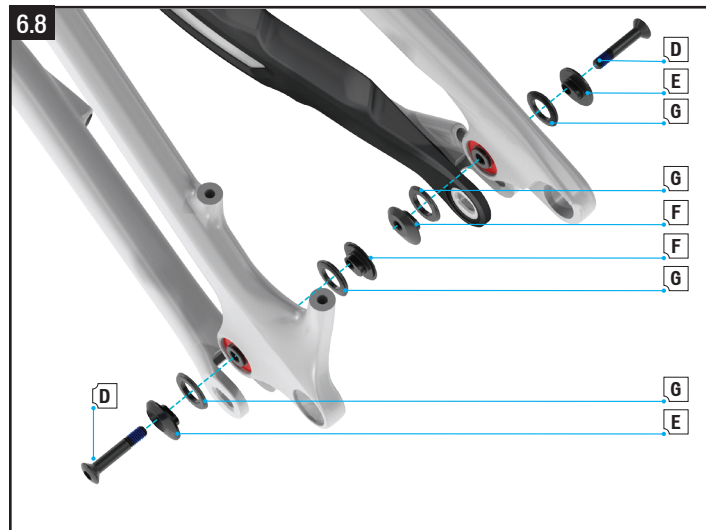


Fig. 6.8

- Vet alle binnenste afstandshouders (x4) in en plaats ze tegen de Horst-shocklink lagers (tapse oppervlak tegen het lager).
- Breng de Flip Chip afstandshouders op één lijn met de "hoge" of "lage" positie en plaats ze tegen het frame. De beschermer voor de liggende achtervork moet voor de installatie worden aangebracht.
- Wanneer de Flip Chips zijn gemonteerd, installeer de bouten. Zorg ervoor dat de Flip Chips aan de aandrijfszijde en niet-aandrijfszijde zich in dezelfde richting bevinden!
- Gebruik een 5 mm inbussleutel om de bouten tot 10 Nm / 90 in-lbf aan te draaien.
- Voor instructies over het aanpassen van de Flip Chip, raadpleeg de sectie 7.2.

STAANDE ACHTERVORK OP KOPPELING

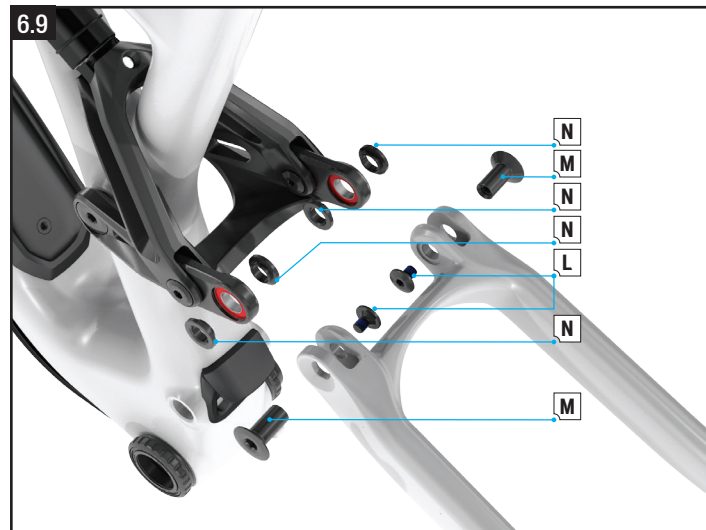


Fig. 6.9

- Vet de afstandshouders voor de staande achtervork in (x4) en breng ze op de shocklink lagers aan.
- Breng de staande achtervork op één lijn met de shocklink lagers.
- Smeer en draai de bouten voor de staande achtervork (x2) in de assen van de staande achtervork vast.
- Gebruik een 6 mm en 4 mm inbussleutel om de bouten en assen tot 7 Nm / 60 in-lbf aan te draaien.

HOOFDPIVOT GELEIDINGSSLANGEN

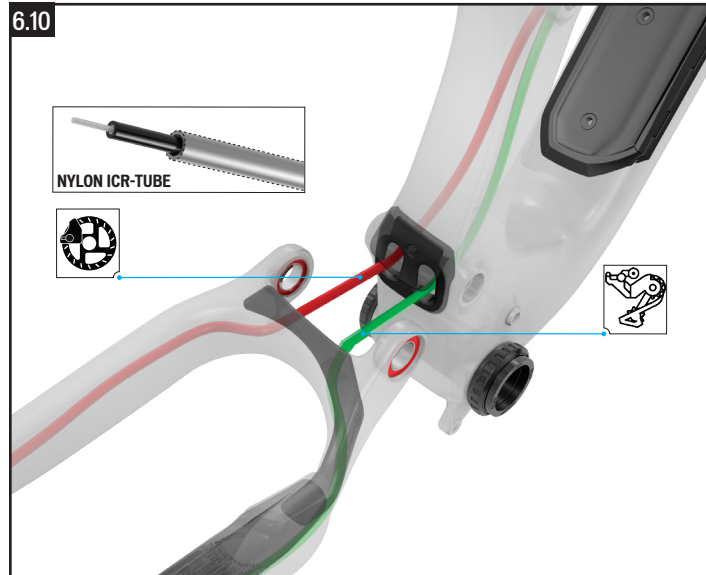


Fig. 6.10

- Vóór het monteren van de hoofdpivot, leid de interne geleidingstubes door de liggende achtersvorken en in het frame. Zie sectie 4.4.
- Tijdens het installeren van de achtersvork, zorg ervoor dat de ICR-tubes in hun respectievelijke kant worden aangebracht (linker nylon slang in het linker gat).

HOOFDPIVOT

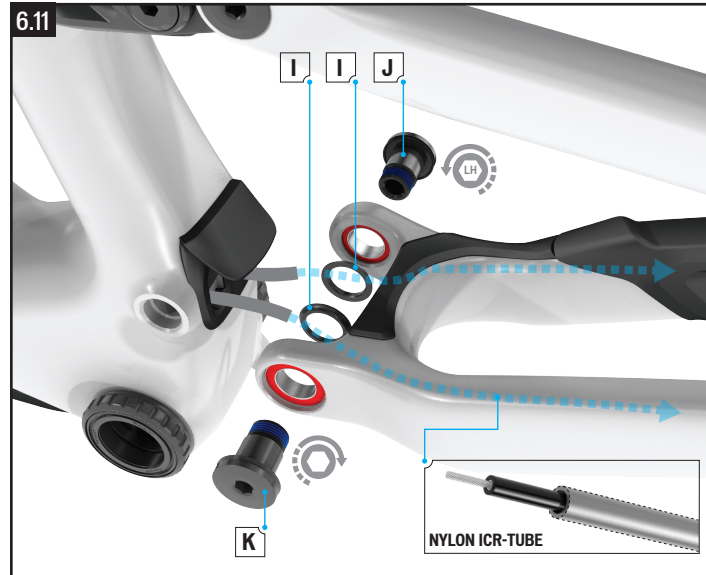


Fig. 6.11

- Smeer en plaats de afstandhouders tegen de lagers van de hoofdpivot (taps oppervlak tegen de lager).
- Breng de uiteinden op de liggende achtersvork op één lijn met de lagers en afstandhouders van de hoofdpivot en breng vervolgens de bouten van de pivot aan.
- Gebruik een 6 mm inbussleutel om de bouten tot 24 Nm / 210 in-lbf aan te draaien.



INFO: De bout aan de aandrijfzijde heeft linksdraaiend schroefdraad.

ONDERSTE OOGBOUT VOOR SCHOKDEMPER



Fig. 6.12

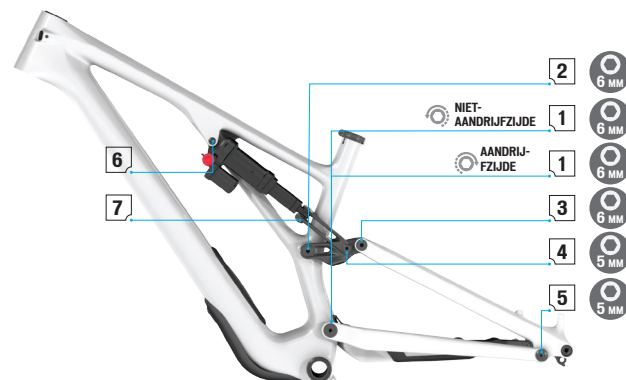
- Wanneer alle pivots zijn gemonteerd en tot de aangegeven waarde zijn aangedraaid, draai de onderste oogbout voor de schokdemper vast.
- Gebruik een 6 mm inbussleutel om de bouten tot 20 Nm / 180 in-lbf aan te draaien.



INFO: Tijdens het aandraaien van de achterste oogbout voor de schokdemper, gebruik een dopsleutelbit met een lang bereik om de lak niet te beschadigen.

6.3. AANDRAAIMOMENTEN VOOR VERING

6.13



Nr	PIVOT LOCATIE	in-lbf	Nm
1	HOOFD	210	24
2	LINK OP ZADELBUIS	180	20
3	LINK OP STAANDE ACHTERVORK	60	7
4	LINK EXTENSIE	60	7
5	VORKEINDE (HORST-LINK)	90	10
6	SCHOKDEMPER OOG VOORZIJDE	90	10
7	SCHOKDEMPER OOG ACHTERZIJDE	180	20

- Draai elke pivotbout aan tot de waarde die hierboven is vermeld.

7. Flip Chips

De geometrie van de Stumpjumper Evo kan worden aangepast door het afstellen van de Horst Flip Chips en de verstelbare balhoofdlagerschalen. De Flip Chips bevinden zich aan weerskanten van de liggende achternok in de buurt van het Horst-pivot en de balhoofdlagerschaal bevindt zich in het bovenste lagergat van de bovenbuis.

De Flip chips van het Horst-pivot passen de lengte van de liggende achternok en de hoogte van de trapas aan. De balhoofdlagerschalen verhogen of verlagen de hoek van de balhoofdbuis.

De verstelbare balhoofdlagerschaal kan worden gevonden in het doosje met kleine onderdelen die met de fiets is meegeleverd.



WAARSCHUWING! Het wijzigen van de configuratie van het frame (positie van de Flip Chip, bandenmaat, vorklengte) kan de hoogte van de trapas en/of hoek van de balhoofdbuis wijzigen en kan aldus een negatieve impact op het rijgedrag en de rij kwaliteit hebben. Neem contact op met uw geautoriseerde Specialized retailer alvorens wijzigingen uit te voeren.



INFO: Voor meer informatie over de geometrie tijdens het afstellen van de Flip Chips, ga naar www.specialized.com.

7.1. DE HORST-PIVOT Flip Chip AFSTELLEN

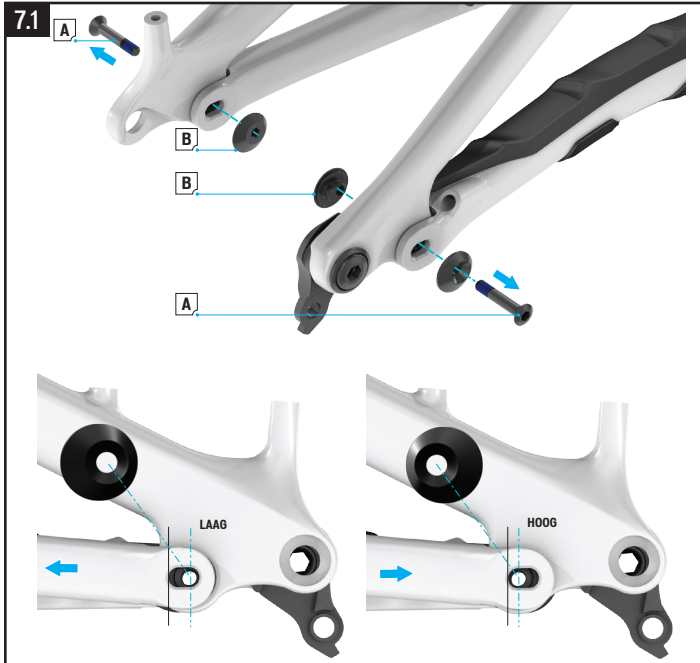


Fig. 7.1

- Verwijder de Horst-pivotbout van het frame (A).
- Verwijder de vier Flip Chips (B) en breng de afstandshouder van de Horst-pivotbout in de gleuf op één lijn met de "hoge" of "lage" positie. Tijdens het opnieuw aanbrengen van de verstelbare afstandshouder, zorg dat het op de juiste plaats in de liggende achternok wordt aangebracht en dat beide delen van de Flip Chip zich in dezelfde richting bevinden.

- Breng de Flip Chips opnieuw in de gewenste hoge of lage positie aan. Zorg dat ze volledig zijn ingebracht en zich op één lijn met de bescherming voor de liggende achtersvork bevinden voordat de bout wordt vastgedraaid.
- Draai de pivotbout aan tot 10 Nm / 90 in-lbf.



WAARSCHUWING: De Horst Flip Chips aan aandrijfszijde en niet-aandrijfszijde moeten in dezelfde hoge of lage positie zijn uitgelijnd. Verkeerd geïnstalleerde Horst Flip Chips kunnen het frame beschadigen en leiden tot controleverlies en vallen.



INFO: Alle modellen zijn in elkaar gezet met de Flip Chip in de hoge positie. Als u het op de lage positie instelt, komt de trapas ongeveer 7 mm lager te zitten en neemt de hoek van de balhoofdbuis met ongeveer 0,5 graden af.

7.2. DE HOEK VAN DE BALHOOFDBUIS AFSTELLEN

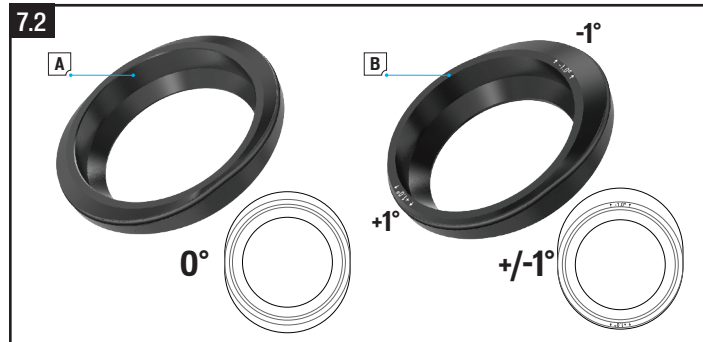


Fig. 7.2

- De hoek van de balhoofdbuis is verstelbaar via de verstelbare balhoofdglagenschalen. De fiets wordt verzonden met een lagerschaal met "nul" compensatie (A) en een +/- 1-grad balhoofdglagerschaal (B) bevindt zich in het doosje met kleine onderdelen.

7.3

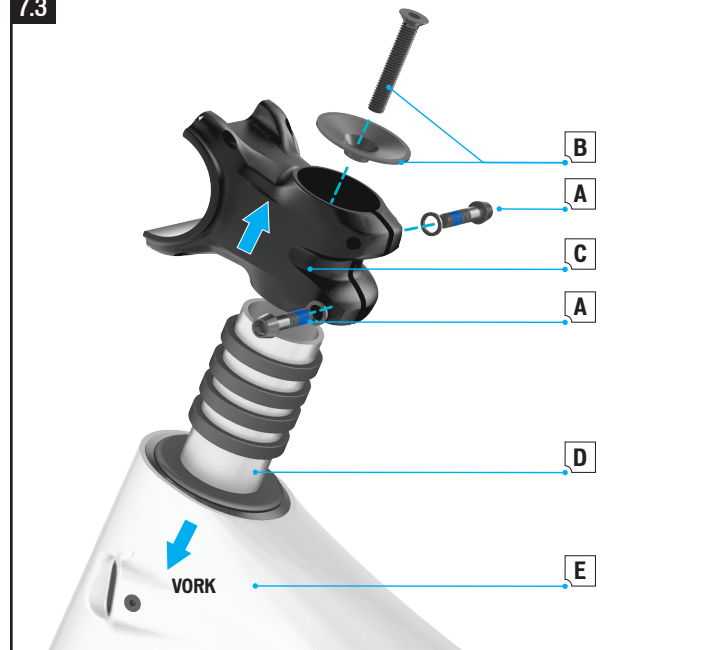


Fig. 7.3

- Draai de bouten van de stuurpen los die het aan de stuurbuis van de vork bevestigen.
- Draai de bout van de bovenste kap (B) los en verwijder het.
- Verwijder de stuurpen (C) van de stuurbuis van de vork (D) en verwijder de vork van het frame (E).
- Kies de gewenste balhoofdglagerschaal en positie (Fig 7.2) voor de gewenste geometrie van de fietser.

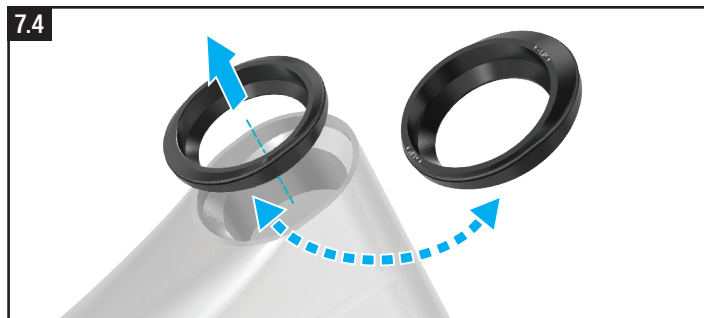


Fig. 7.4

- Verwijder de lagerschaal met nulcompensatie van de balhoofdbuis en vervang het door de ± 1 graad balhoofd lagerschaal.

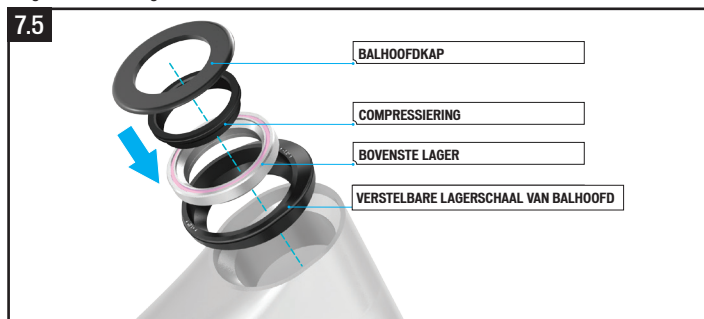


Fig. 7.5

- Installeer de onderdelen van het balhoofd, lagers en lagerschalen in het frame. Deze onderdelen komen perfect in het frame vast te zitten; er is geen gereedschap nodig.

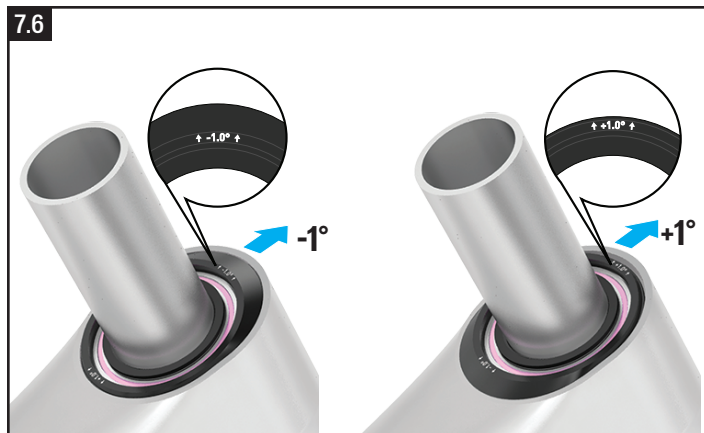


Fig. 7.6

- Tijdens het uitlijnen van de balhoofd lagerschaal geeft de markering aan de voorkant van de fiets de huidige instelling aan.

i	Zorg dat de balhoofdbuis en de balhoofd lagerschaal vrij van vuil zijn wanneer u de hoek van de bovenste lagerschaal verandert. Vet alle onderdelen in met hoogwaardige en waterafstotend vet.
i	Alle modellen zijn in elkaar gezet met een zero offset balhoofd lagerschaal. Het vervangen van de balhoofd lagerschaal verhoogt of verlaagt de hoek van de balhoofdbuis met 1 graad.
i	De onderste balhoofd lagerschaal wordt gebruikt voor alle verstelbaarheidsopties; de lagerschaal zorgt voor een bolvormige verbinding met de balhoofdbuis en beweegt samen met de hoek van de stuurbuis.

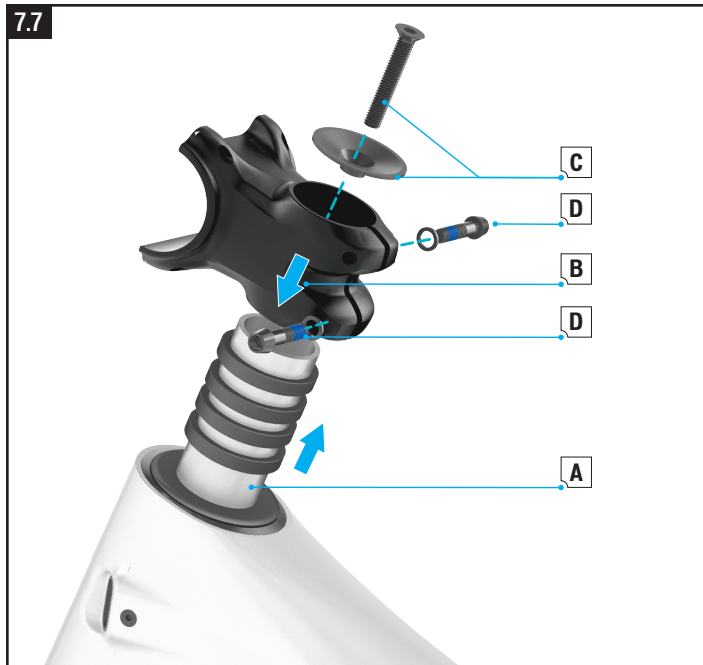


Fig. 7.7

- Schuif de stuurbuis van de vork opnieuw door de balhoofdbuis en het balhoofd (A).
- Installeer de stuurpen op de stuurbuis (B).
- Installeer de bovenste kap en de compressiebout in de stermoer in de vork (C). Draai de bout vast totdat alle onderdelen stevig op hun plaats vastzitten. De stuurpen moet vrij kunnen bewegen en er mag geen voor- en achterwaartse speling in het systeem aanwezig zijn.

- Knijp de voorrem dicht en schommel de fiets enkele keren voor- en achteruit met de stuurpenbouten losgemaakt om na te gaan of alles goed vastzit.
- Maak indien nodig de bovenste balhoofdkap opnieuw vast (C).
- Draai de bouten van de stuurpen tot de aanbevolen waarde aan.

VERSTELPUNT	LENGTE LIGGENDE ACHTERVORK	HOOGTE TRAPAS	HOEK BALHOOFDBUIS
VERSTELBARE HORST-PIVOT (LAAG)	+ 0 mm	+ 0 mm	+ 0°
VERSTELBARE HORST-PIVOT (HOOG)	- 4 mm	+ 7 mm	+ 0,5°
VERSTELBARE BALHOOFDKLEM (STD)	+ 0 mm	0 mm	64,5°
VERSTELBARE BALHOOFDKLEM (LAAG)	+ 0 mm	- 2 mm	63,5°
VERSTELBARE BALHOOFDKLEM (HOOG)	+ 0 mm	+ 2 mm	65,5°

8. DE LUCHTDEMPER INSTELLEN



Tijdens het instellen van de vering, stel altijd eerst de luchtdruk van de schokdemper en vervolgens de vork in, laat los en druk vervolgens samen.



Zorg dat u alle fietsuitrusting die u normaal tijdens het fietsen draagt aanhebt (schoenen, helm, drinkrugzak, indien gebruikt, etc.).



Raadpleeg de veringscalculator op www.specialized.com. De veringscalculator geeft u een aanbevolen persoonlijke instelling van de vering afhankelijk van uw lengte en gewicht. Deze informatie moet worden beschouwd als startpunt voor het instellen van uw vering. Pas indien nodig uw vering aan afhankelijk van uw ervaring/voorkeur en de terreinomstandigheden.

8.1. DE LUCHTDRIK INSTELLEN

1. Stel de compressiehendel of -knop voor de schokdemper (blauw) in op de positie volledig open of uit, en stel de reboundknop in op het midden van het klikbereik.
2. Installeer een hogedrukpomp voor schokdempers op het luchtventiel en stel uw schokdemper op de druk in die door de veringscalculator is berekend.
3. Om de inverting te controleren, duw de O-ring tegen de afdichting, plaats de ondersteunde fiets vervolgens tegen een muur en ga vervolgens in een normale fietspositie op het zadel zitten, zonder terugslag van de vering. Stel de inverting niet in tijdens het fietsen!



De inverting wordt gemeten als de afstand tussen de O-ring en de afdichting van de schokdemper, nadat de fiets juist is afgesteld op basis van het gewicht van de rijder, zonder terugslag. Als de druk juist is ingesteld, moet de inverting ongeveer 15,5 mm van de slag zijn, afhankelijk van de ervaring/voorkeur van de fietser en de omstandigheden op het terrein. Als de fietser 135 kg (300 lbs) of meer weegt, kan de inverting de aanbevolen waarde van de fiets overschrijden.



Om de luchtdruk gelijk te stellen, veer de schokdemper of vork na elke aanpassing van de luchtdruk even in.



OPGELET: Overschrijd de maximum druk aangegeven door de fabrikant van de schokdemper niet. Raadpleeg de specificaties van de fabrikant van de schokdemper voor de maximale druk van de schokdemper.

8.2. DE REBOUND AFSTELLEN

De rebound demping (rode knop) regelt de terugveringsnelheid van de schokdemper na samendrukking. Elke achterschokdemper heeft een reeks van terugveringsklikken om de snelheid van terugvering nauwkeurig af te stellen.

- Stel de terugvering af op basis van het bereik vermeld in het tool voor het instellen van de vering en op basis van de fietsinstellingen, het gewicht van de fietser en andere factoren, zoals de ervaring/voorkeur van de fietser en de omstandigheden op het terrein. Indien nodig, stel de vering tijdens het fietsen nauwkeurig af. Als u geen toegang hebt tot het tool voor het instellen van de vering, start in het midden van het klikbereik.
- Met de klok mee voor tragere terugslag (zwaardere fietsers, lage snelheid, grotere klappen).
- Tegen de klok in voor snellere terugslag (lichtere fietsers, hogere snelheid, kleine hobbels, meer tractie).



Het wordt aanbevolen om niet te veel van de aanbevolen klikken af te wijken. Een te grote afwijking van het toegestane bereik kan een negatieve impact op de fietservaring hebben.

8.3. DE COMPRESSIE AFSTELLEN

Compressiedemping (blauwe knop) regelt de hoeveelheid ondersteuning van het schokdemperplatform. Met andere woorden, het vermogen van de schokdemper om de lage-snelheid trapkrachten te weerstaan terwijl de hoge-snelheid compressiekrachten worden geabsorbeerd.

Raadpleeg de handleiding van de vering voor meer informatie over de veringsopties die uw vering te bieden heeft. Een vering is over het algemeen voorzien van sommige of alle van de volgende instellingen:

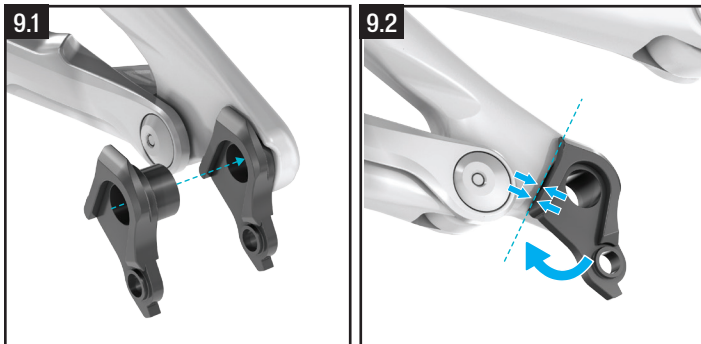
- **OPEN:** Lage-snelheid compressiestand geoptimaliseerd voor een perfecte balans tussen controle en soepelheid op steile en agressieve afdalingen.
- **PEDAAL (bepaalde modellen):** Middelmatige lage-snelheid compressiestand is geactiveerd voor een optimale combinatie van trapecfficiënte en controle over uw fiets op een variabel terrein.
- **VERGRENDELEN:** De stevigste lage-snelheid compressiestand is geactiveerd voor maximale trapecfficiëntie.

9. DERAILLEURHANGER



WAARSCHUWING! Het vet op de juiste manier aanbrengen is essentieel voor de veiligheid van de fietser. Breng **ALLEEN** vet aan zoals aangegeven.

INSTALLATIEPROCEDURE:



- Fig. 9.1: Installeer de UDH-hanger in het voorkeinde van het frame.
- Fig. 9.2: Draai de UDH-hanger naar voren totdat het volledig in de voorziene ruimte zit of het de roterende stop raakt.



Breng **ALLEEN** vet op de schroefdraad van de steekas aan. Breng geen vet op het frame, de UDH-hanger of schroefdraad van de UDH-bout aan.



De hanger moet volledig in de voorziene ruimte zitten of tegen de framestop rusten wanneer het tot de voorgeschreven koppel is vastgedraaid.

9.3



9.4

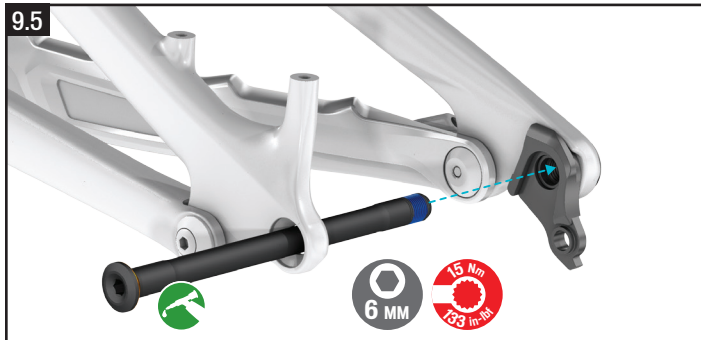


- Fig. 9.3: Installeer de UDH-sluitring en steek de UDH-bout vervolgens door de sluitring en in de hanger.
- Fig. 9.4: Draai de bout aan tot 25 Nm / 221 in-lbf. De bout van de UDH-hanger heeft linksdraaiend schroefdraad.



Een omkeerbare (links- en rechtsdraaiend schroefdraad) momentsleutel **MOET** worden gebruikt om de bout met linksdraaiend schroefdraad tot het juiste draaimoment vast te draaien.

9.5



- Fig. 9.5: Breng vet aan op de schroefdraad van de steekas voordat de as wordt geïnstalleerd.
- Fig. 9.5: Installeer de steekas en het wiel, en draai de achteras aan tot 15 Nm / 133 in-lbf



WAARSCHUWING! Controleer voor en na elke fietsrit of de UDH-hanger nog stevig vastzit en niet is verplaatst.

10. SWAT-BLADDER

De SWAT-bladder is een flexibel reservoir dat zich in de onderbuis van de fiets bevindt en bestemd is als secundaire voorziening voor vloeistoffen.

De bladder wordt via het SWAT-luik in het frame aangebracht en schuift omlaag in het gebied van de trapas met behulp van het schot die de SWAT-bladder in de juiste positie aanbrengt.



