

ROCKSHOX

Guía de ajuste y configuración de la suspensión



CONTENIDO

Garantía y marca comercial	3
Introducción	4
Suspensión delantera – Presión del resorte neumático – DebonAir+.....	5
Caída de la suspensión – Solo Air, DebonAir, Dual Position Air, Dual Air, Coil, Dual Position Coil	10
Ajuste de la caída de la suspensión delantera.....	11
Ajuste de la caída de la suspensión trasera	22
Amortiguación de rebote de la suspensión delantera	29
Amortiguación de la compresión de baja velocidad de la suspensión delantera.....	33
Amortiguación de la compresión de alta velocidad de la suspensión delantera.....	36
Umbral de la suspensión delantera	38
Bloqueo de la suspensión delantera	39
Amortiguación de rebote de la suspensión trasera	41
Amortiguación de compresión de baja velocidad de la suspensión trasera	45
Amortiguación de compresión de alta velocidad de la suspensión trasera	48
Umbral de la suspensión trasera.....	50
Bloqueo de la suspensión trasera.....	51
Regulación del fondo del resorte neumático.....	52
Ajuste del fondo hidráulico (HBO) – Suspensión trasera	54
Ajustes de amortiguación – Suspensión delantera	55
Ajustes de amortiguación – Suspensión trasera	56
Mantenimiento y ajustes – Suspensión delantera.....	57
Mantenimiento y ajustes – Suspensión trasera	58

Garantía y marca comercial

Puede leer la política completa de garantía de los componentes en www.sram.com/warranty.

Para obtener información sobre las marcas comerciales empleadas en este manual, visite www.sram.com/website-terms-of-use.

Introducción

Para lograr el máximo rendimiento de la suspensión, es esencial realizar una instalación y una regulación adecuadas. Esta guía le ayudará a identificar y comprender las características y los ajustes que puede incluir su suspensión RockShox, y le servirá de referencia para la configuración de los resortes, el ajuste del amortiguador y la regulación del fondo del resorte neumático.

Las sugerencias de regulación representan puntos de partida. Puede ser necesario probar con varios ajustes hasta encontrar la configuración que mejor se adapte a cada bicicleta, cada ciclista o cada tipo de pista.

Para obtener un análisis más detallado de los datos de carrera y sugerencias de configuración, pruebe el dispositivo de ajuste de suspensiones **Quarq ShockWiz**. Visite www.quarq/shockwiz.com para obtener más información.

Para conocer los valores recomendados de presión del resorte neumático y configuración del amortiguador de rebote para su horquilla, acuda a la app [RockShox Trailhead](#).

Visite www.sram.com/service para obtener información técnica y del producto adicional.

- Puede encontrar tablas de presiones de resortes neumáticos y tensiones de resortes helicoidales en los documentos de *Especificaciones de suspensiones delanteras - Volumen de aceite, presión de aire, firmeza de resortes helicoidales, elementos Bottomless Token y especificaciones técnicas*.
- Para obtener una lista completa de los resortes helicoidales, anillos y elementos Bottomless Token disponibles, consulte el *Catálogo de repuestos de RockShox*.
- En el manual de mantenimiento de su suspensión RockShox podrá encontrar el procedimiento completo de desmontaje y montaje, así como los procedimientos de desmontaje e instalación de resortes neumáticos y elementos Bottomless Token.

El aspecto del producto puede no coincidir con el de las imágenes que aparecen en esta publicación.

En los procedimientos de ajuste puede aparecer representado solo el amortiguador delantero o el trasero. Realice el ajuste de caída y la regulación de la suspensión en una bicicleta completamente montada.

Todos los ejemplos de ejecución ilustrados tienen carácter meramente orientativo, y pueden variar con respecto a la ejecución real.

Suspensión delantera – Presión del resorte neumático – DebonAir+

Una presión óptima del resorte neumático DebonAir+ tiene como resultado más sensibilidad a los baches pequeños, apoyo a mitad de la carrera y uso de todo el recorrido. Para ajustar la presión de los resortes neumáticos DebonAir+ no se requiere el procedimiento «Ajuste de hundimiento».

Tras presurizar una horquilla DebonAir+ a la presión inicial recomendada, ajuste los amortiguadores:

- **Todos los modelos de horquilla DebonAir+:** Ajuste el amortiguador de rebote al valor recomendado ([RockShox Trailhead](#)).
- **Modelos de horquilla DebonAir+ con Charger 3 RC2:** Ajuste los amortiguadores de compresión a la posición MEDIA.
- **Modelos de horquilla DebonAir+ con Charger Flight Attendant, Charger RC y Rush RC:** Ajuste los amortiguadores de compresión a la posición ABIERTA.

Realice una prueba de conducción y ajuste la presión de aire y la amortiguación según sea necesario para obtener un rendimiento óptimo.

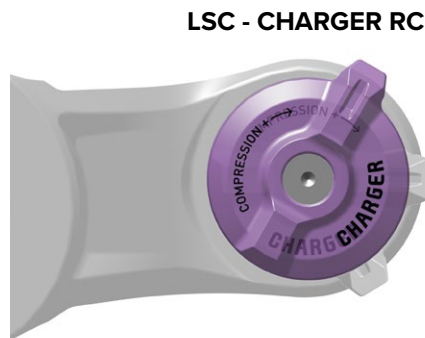
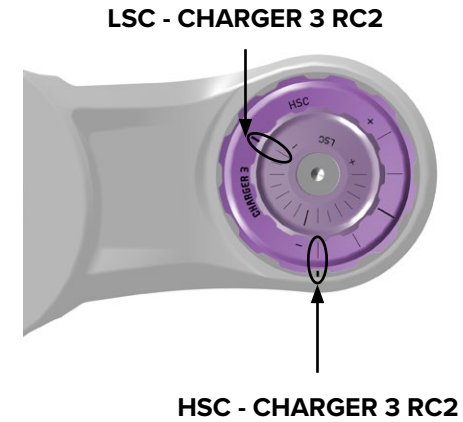
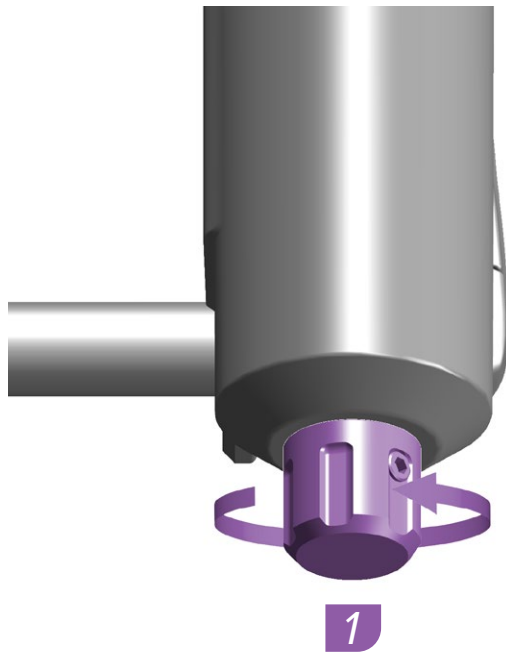
Se pueden añadir o retirar elementos Bottomless Token para afinar aún más la sensación del resorte. Consulte el manual de mantenimiento de su horquilla para conocer la cantidad de elementos Bottomless Token que puede emplear y los procedimientos de instalación y extracción.

Pasos iniciales:

Las recomendaciones de presión de aire de la suspensión delantera que aparecen en la parte posterior de la horquilla y en [RockShox Trailhead](#) son sugerencias para la configuración inicial del resorte.



Ajuste de la presión del resorte neumático – DebonAir+



1. Gire el amortiguador de rebote en sentido antihorario hasta la posición totalmente ABIERTA.

2. Gire los amortiguadores de compresión a la posición totalmente ABIERTA.

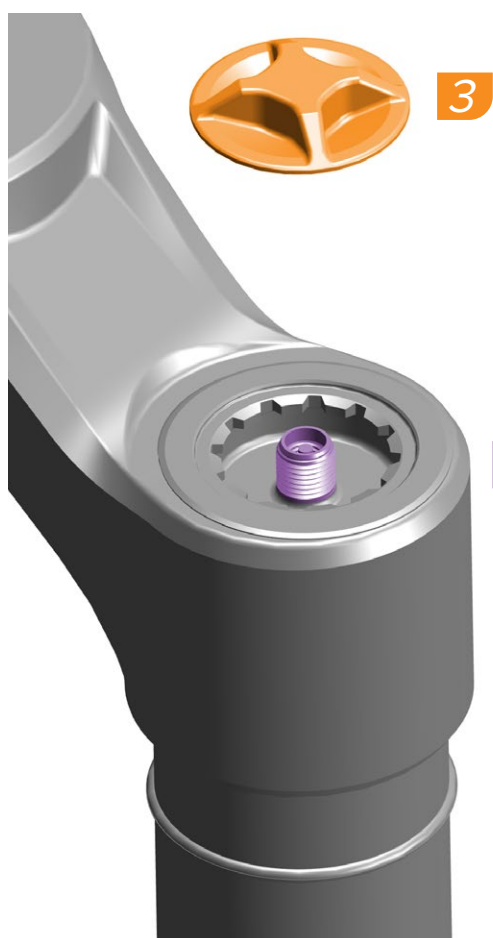
Charger Flight Attendant*: Baja velocidad

* Consulte el Manual de usuario de Flight Attendant para conocer los procedimientos.

Charger 3RC2: Baja velocidad y alta velocidad

Charger RC: Baja velocidad

Rush RC: Baja velocidad



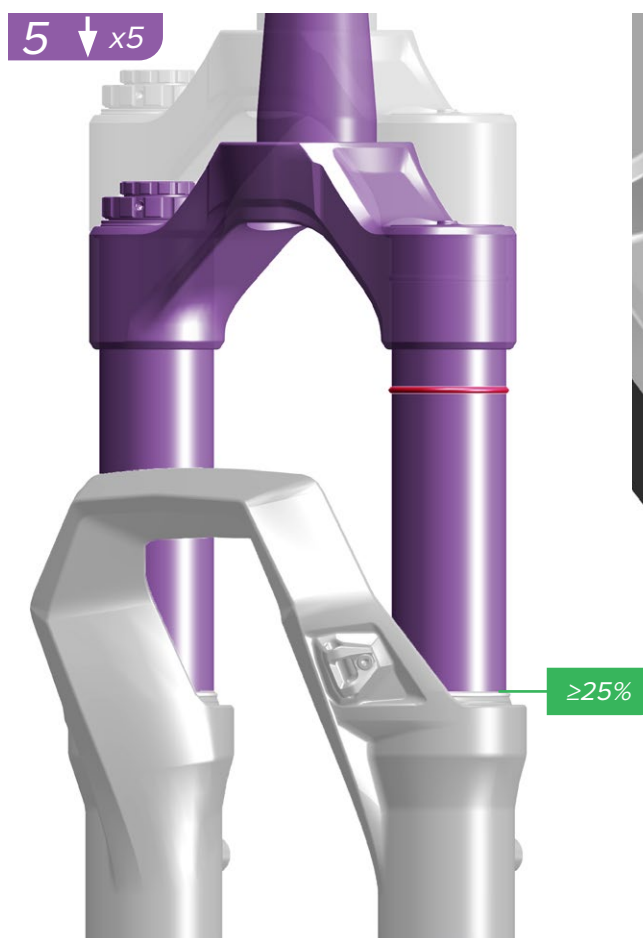
3

4

3. Quite la tapa del resorte neumático.

4. Presurice el resorte neumático DebonAir+ al 50 % de la presión recomendada en la etiqueta adhesiva de presión de aire de la horquilla o en trailhead.rockshox.com.

Retire la bomba. No comprima la suspensión con la bomba montada.



5 ↓ x5

>=25%

5. Comprima lentamente la horquilla (con una duración de al menos 3 segundos) al 25 % de su recorrido cinco veces para igualar las presiones de aire positiva y negativa.

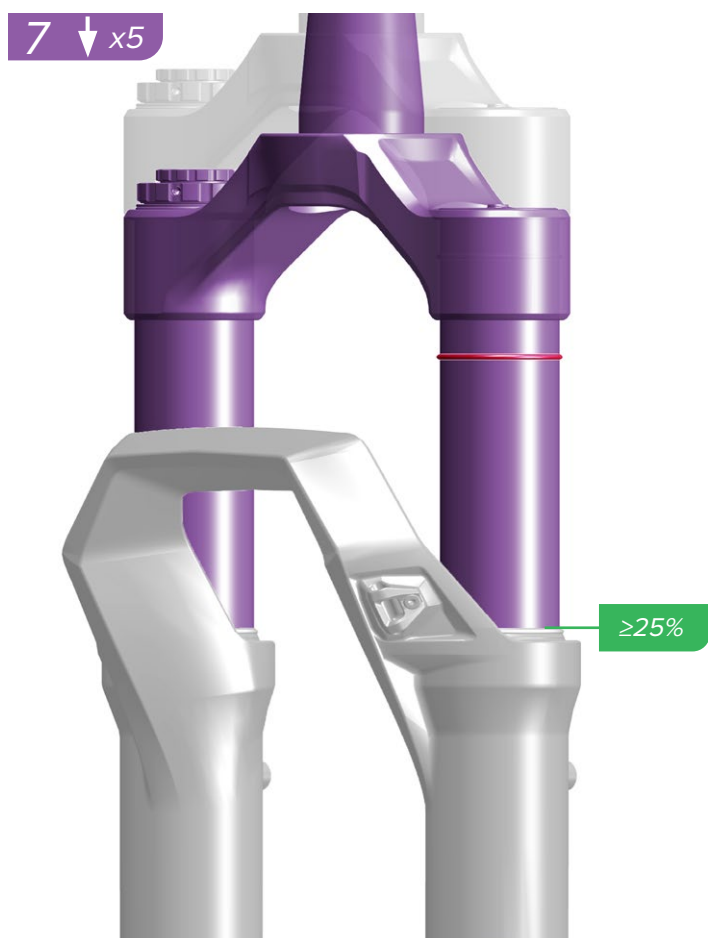
Igualar la presión de aire garantiza que el resorte neumático esté presurizado con precisión.



6

6. Presurice el resorte neumático DebonAir+ al 100 % de la presión recomendada en la etiqueta adhesiva de presión de aire de la horquilla o en trailhead.rockshox.com.

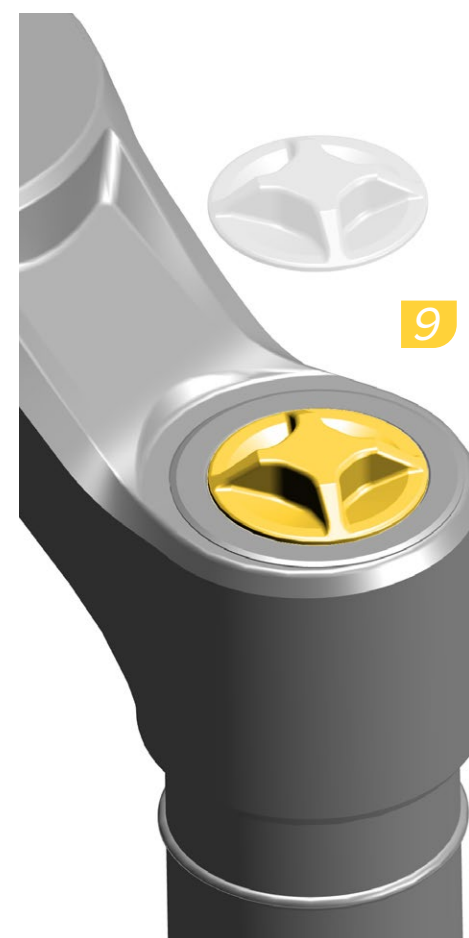
Retire la bomba. No comprima la suspensión con la bomba montada.



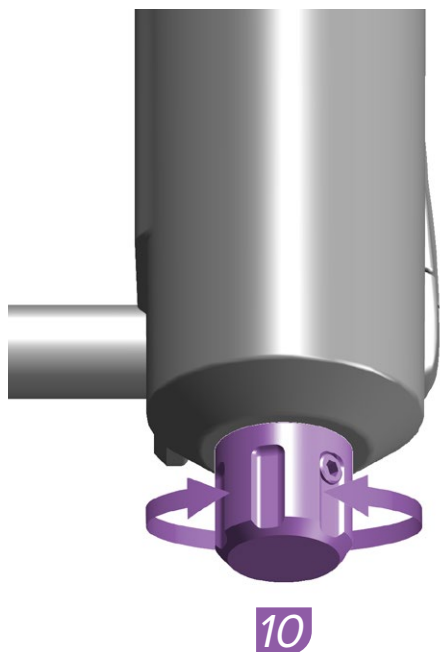
7. De nuevo, comprima lentamente la horquilla (con una duración de al menos 3 segundos) al 25 % de su recorrido cinco veces para igualar las presiones positiva y negativa.



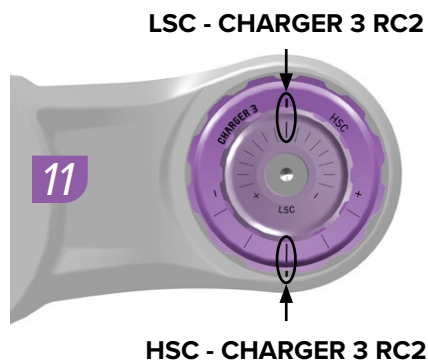
8. Presurice una vez más el resorte neumático DebonAir+ al 100 % de la presión recomendada en la etiqueta adhesiva de presión de aire de la horquilla o en trailhead.rockshox.com.



9. Coloque el tapón de aire.



10. Ajuste el amortiguador de rebote como se recomienda en trailhead.rockshox.com.

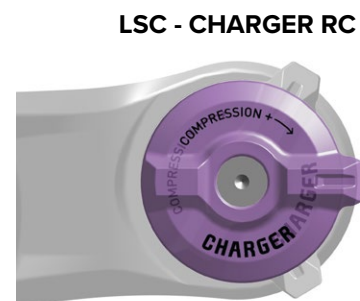


HSC - CHARGER 3 RC2

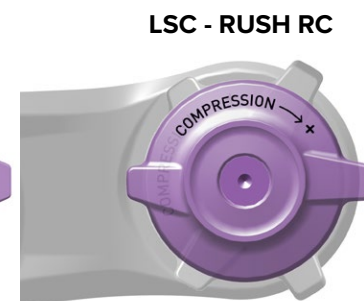
11. **Charger 3RC2:** Gire los reguladores del amortiguador de compresión de baja velocidad (LSC) y alta velocidad (HSC) a la posición MEDIA para comenzar.



LSC - CHARGER FLIGHT ATTENDANT



LSC - CHARGER RC



LSC - RUSH RC

11. **Charger Flight Attendant*, Charger RC, Rush RC:** Gire el regulador de compresión a la posición ABIERTA para comenzar.

* Consulte el *Manual del usuario del Flight Attendant* para conocer los procedimientos.

12. Dé una vuelta para probar el resorte neumático y los ajustes de la amortiguación. La horquilla debería alcanzar su recorrido completo con la presión óptima del resorte neumático.

Ajuste la presión del resorte neumático y la configuración del amortiguador como prefiera.

Puede quitar o instalar elementos Bottomless Token para ajustar de forma precisa la sensación del resorte.

Caída de la suspensión – Solo Air, DebonAir, Dual Position Air, Dual Air, Coil, Dual Position Coil

La caída de la suspensión es el porcentaje de su recorrido total que la suspensión se comprime cuando el ciclista, con toda su indumentaria, se encuentra subido a la bicicleta en posición de conducción. Un ajuste adecuado de la caída permite que la suspensión actúe de la manera más eficaz. El ajuste óptimo de la caída de la suspensión se consigue configurando correctamente el grado de firmeza del resorte.

- **Más caída** (20-30 %) aumenta la sensibilidad a los baches y el movimiento de la suspensión. Una mayor sensibilidad a los baches se traduce en una conducción más suave, que suele ser lo más aconsejable para bicicletas de larga distancia.
- **Menos caída** (10-20 %) reduce la sensibilidad a los baches y el movimiento de la suspensión. Una menor sensibilidad a los baches produce una conducción más firme y eficiente y, por lo general, es preferible en bicicletas de recorrido más corto.
- **Una caída excesiva** indica que es necesario aumentar el grado de firmeza del resorte, ya sea aumentando la presión de aire, en el caso de un resorte neumático, o sustituyendo el resorte por otro más duro, si se trata de un resorte helicoidal.

Horquillas de suspensión con resorte neumático: Una vez ajustada la caída de la suspensión, la presión de aire puede variar con respecto a la presión recomendada que venía impresa inicialmente en la horquilla para el resorte neumático, dependiendo del recorrido, de la geometría de la bicicleta y de las preferencias del ciclista.

Importante: La caída debe ajustarse antes de realizar cualquier otro ajuste de amortiguación.

Gradientes de caída:

Muchas horquillas y amortiguadores traseros RockShox incorporan gradientes indicadores de porcentaje de caída, así como una junta tórica de ajuste de caída, en uno de los tubos superiores o en el eje o el cuerpo del amortiguador trasero. Si su horquilla no incluye una junta tórica de ajuste de caída, instale una brida de plástico para cables alrededor del tubo superior o del eje o el cuerpo del amortiguador, lo suficientemente apretada como para que no se deslice por el tubo. Retire la brida antes de montar.

Si su horquilla o amortiguador trasero no incorporan gradientes indicadores de porcentaje de caída, para calcular la caída recomendada, multiplique el porcentaje de caída deseado por la cantidad total de recorrido de la suspensión. Mida con una regla la longitud de tubo superior que queda expuesta por encima de la junta antipolvo hasta la junta tórica de ajuste de caída.

Si desconoce el recorrido de la suspensión, antes de medir la caída, comprima a tope la suspensión hasta el fondo. Libere la presión ejercida sobre la suspensión y mida con una regla la longitud que queda expuesta del tramo de tubo superior, del cuerpo del amortiguador o del eje del amortiguador por debajo de la junta tórica de ajuste de caída o del punto de parada de la junta antipolvo.

Primeros pasos:

Las presiones de aire recomendadas para la suspensión delantera aparecen indicadas en la parte trasera de la horquilla, y en la app [RockShox Trailhead](#) se ofrecen sugerencias para la configuración inicial del resorte. Los resortes helicoidales de suspensión delantera están disponibles en distintos grados de firmeza, desde el más blando hasta el extraduro. Los valores de firmeza del resorte en función del peso del ciclista se detallan en el documento de *Especificaciones de suspensiones delanteras - Volumen de aceite, presión de aire, firmeza de resortes helicoidales, elementos Bottomless Token y especificaciones técnicas*.

Existen amortiguadores traseros tanto de resorte neumático como helicoidal. Debido a las diferencias de diseño existentes entre los distintos tipos de cuadros, para determinar el grado correcto de firmeza del resorte, se recomienda utilizar el procedimiento de [Ajuste de la caída de la suspensión trasera](#). Existen resortes helicoidales para amortiguadores traseros con distintos grados de firmeza, dependiendo de la longitud del amortiguador de ojal a ojal y de las dimensiones del recorrido de compresión del amortiguador. Consulte los detalles en el *Catálogo de piezas de repuesto de RockShox*.



Ajuste de la caída de la suspensión delantera

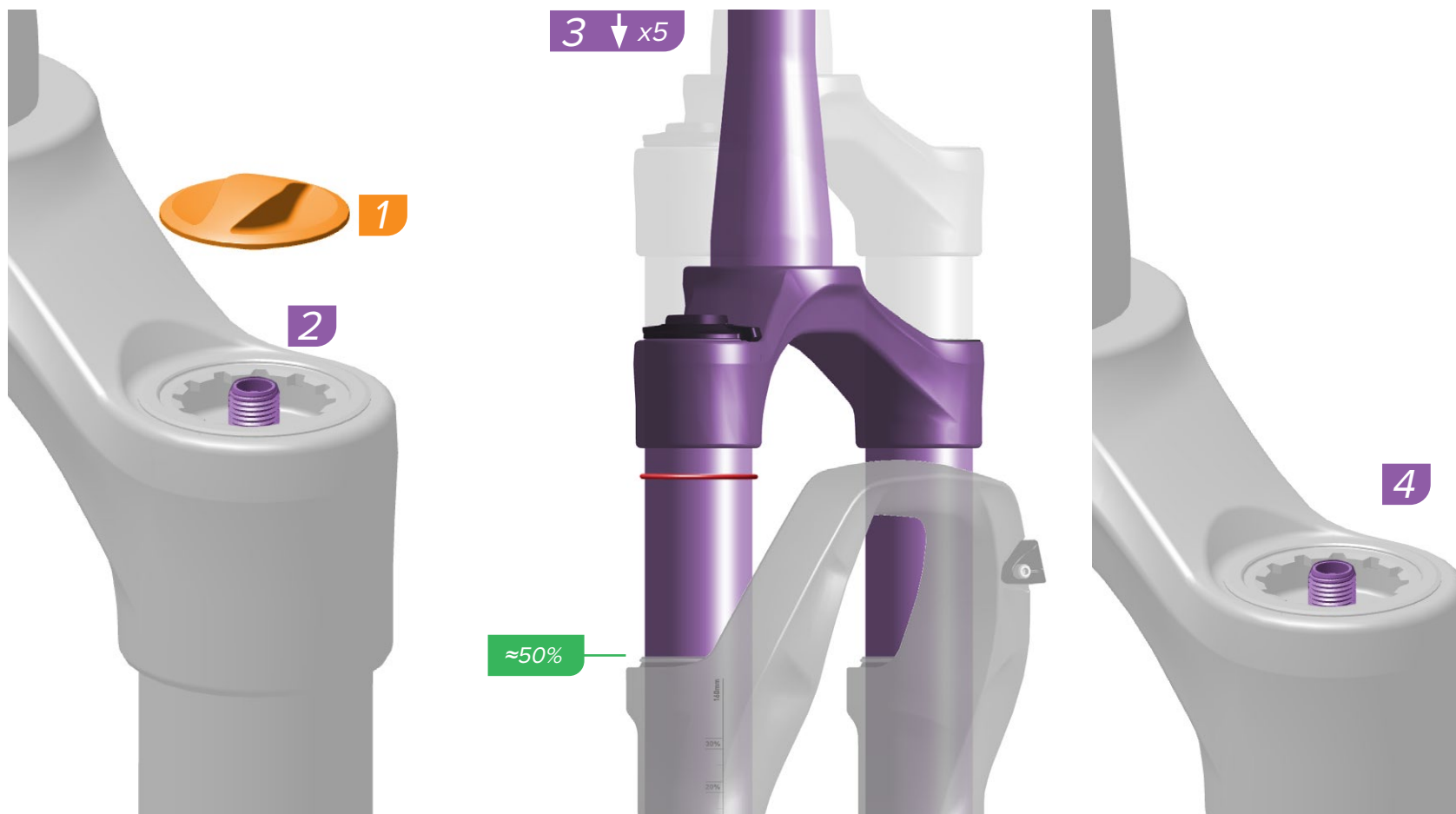
Amortiguadores abiertos



1-2. Antes de ajustar la caída, coloque los amortiguadores en posición de apertura total. Gire a tope los reguladores en sentido antihorario.

Control remoto: Ponga el amortiguador de compresión en posición abierta.

Resorte neumático – Solo Air, DebonAir, Dual Position Air



1. Presurice el resorte neumático con la presión de aire inicial recomendada.

2. Retire la bomba. No comprima la suspensión con la bomba conectada.

Solo para Dual Position Air: Presurice la horquilla en la posición de recorrido completo. Continúe con el [paso 6](#).

3. **Únicamente Solo Air y DebonAir:** Comprima la horquilla al menos un 50 % de su recorrido cinco veces para igualar las presiones de aire positiva y negativa.

La igualación de las presiones de aire garantiza que el resorte neumático positivo se presurice con precisión.

4. Vuelva a presurizar el resorte neumático con la presión de aire inicial recomendada.

Desconecte la bomba. **No comprima la suspensión con la bomba conectada.**



5. **Únicamente Solo Air y DebonAir:** Comprima la horquilla al menos un 50 % de su recorrido cinco veces más para igualar las presiones de aire positiva y negativa.



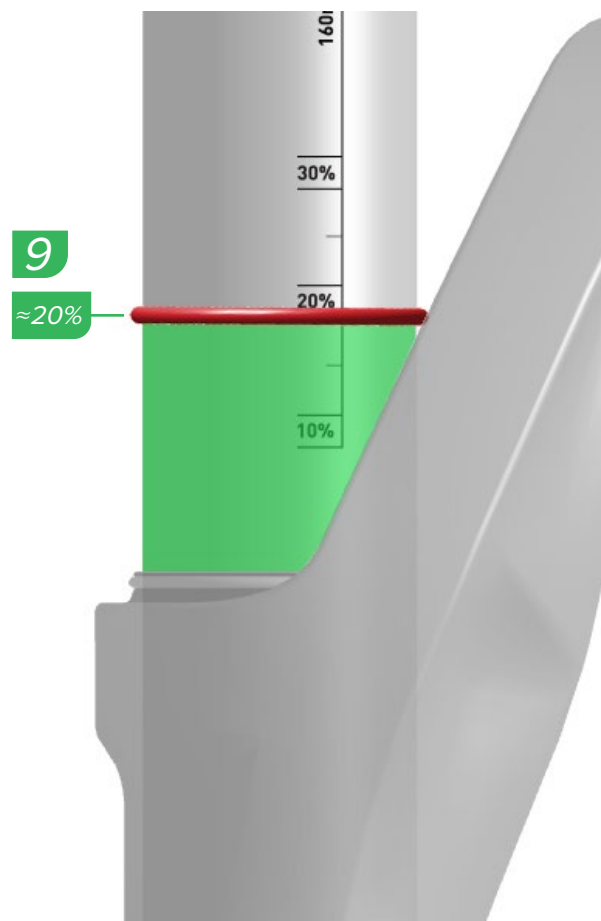
6. Con el equipo de carrera puesto y un asistente sujetando la bicicleta, súbase en los pedales y comprima la horquilla tres veces. A continuación, siéntese o póngase de pie en su posición de conducción normal.



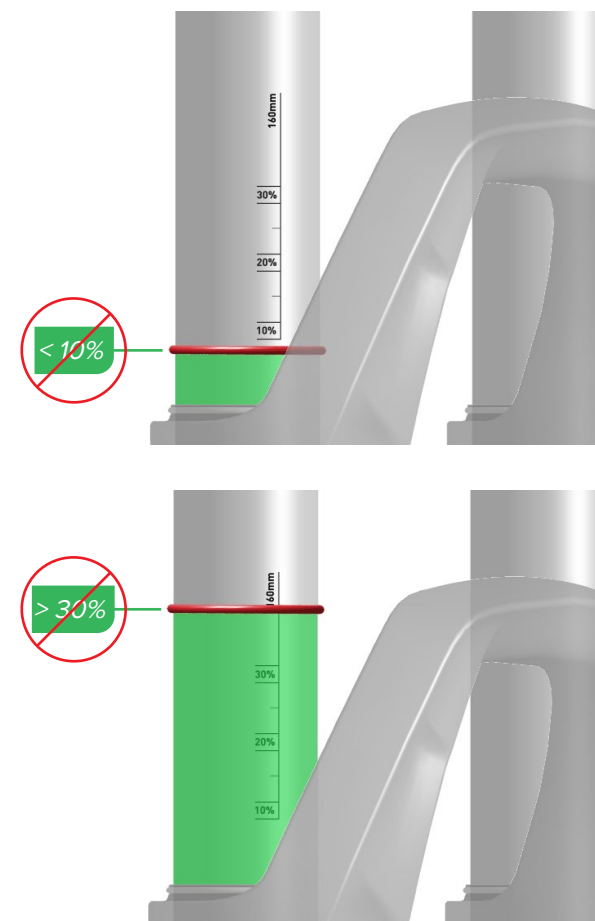
7. Haga que el asistente deslice la junta tórica de caída hacia abajo para colocarla encima de la junta antipolvo.



8. Bájese suavemente de la bicicleta sin comprimir la horquilla.



9. Anote el porcentaje de caída donde se detuvo la junta tórica.



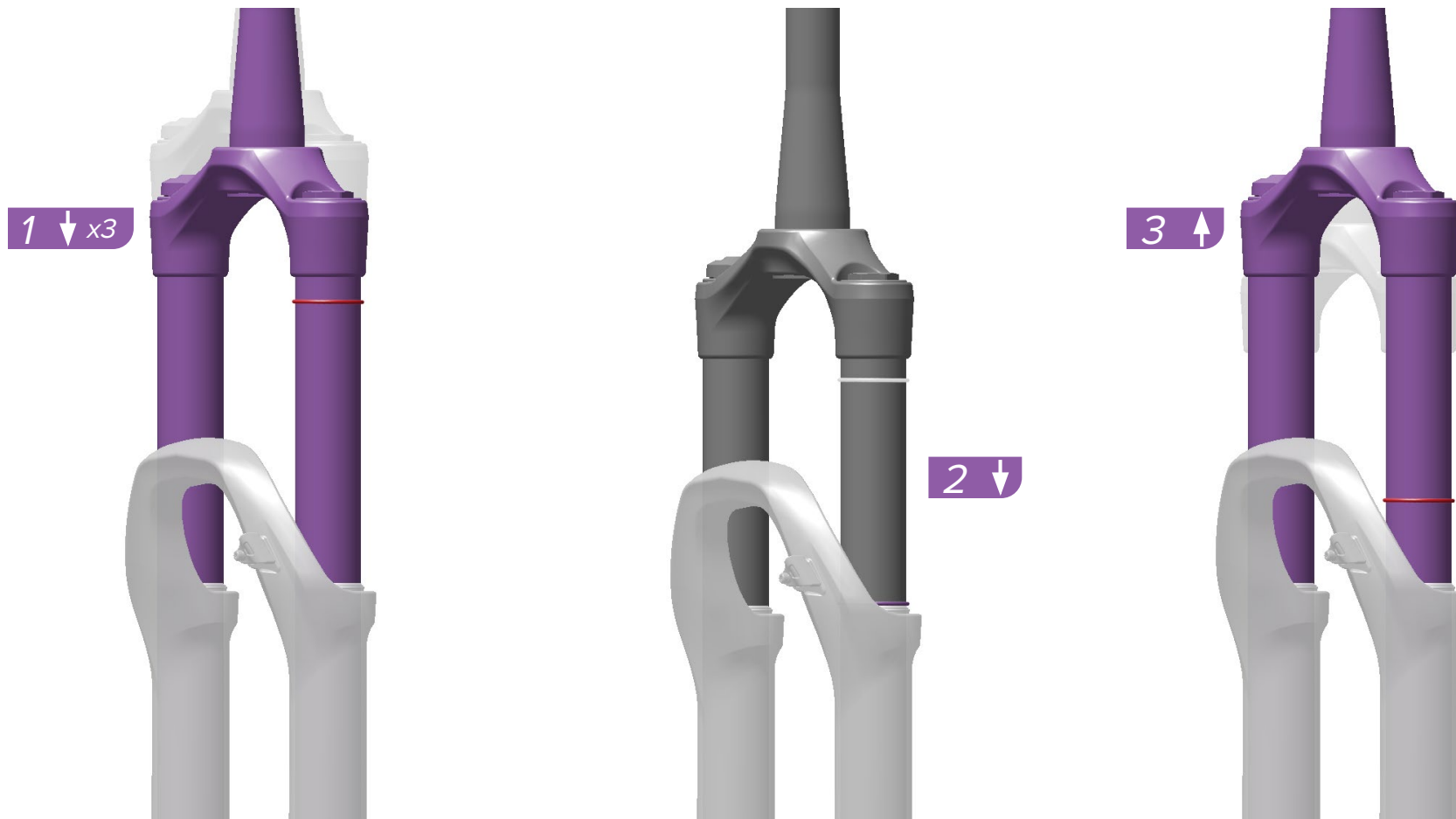
Si no logra alcanzar el porcentaje de [caída deseado](#), deberá ajustar la presión de aire.

Aumente la presión de aire para **reducir** la caída.

Reduzca la presión de aire para **aumentar** la caída.

Repita el proceso de caída hasta alcanzar el porcentaje de caída objetivo.

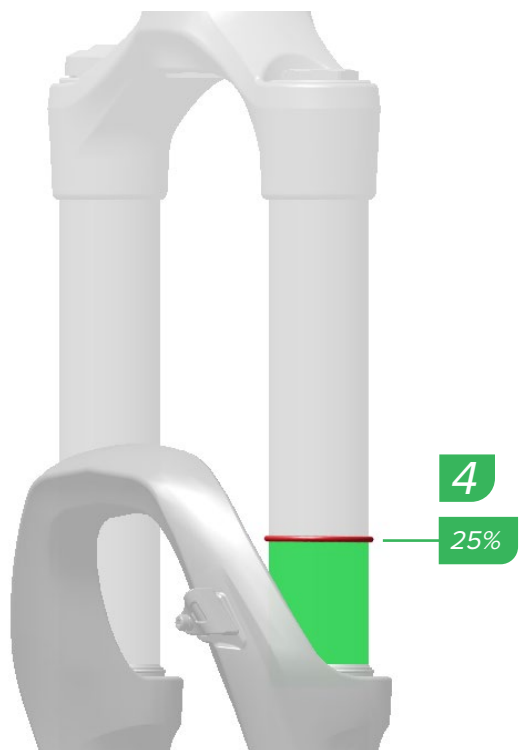
Resorte helicoidal – Espaciadores de precarga



1. Con el equipo de carrera puesto y un asistente sujetando la bicicleta, súbase en los pedales y comprima la horquilla tres veces. A continuación, siéntese o póngase de pie en su posición de conducción normal.

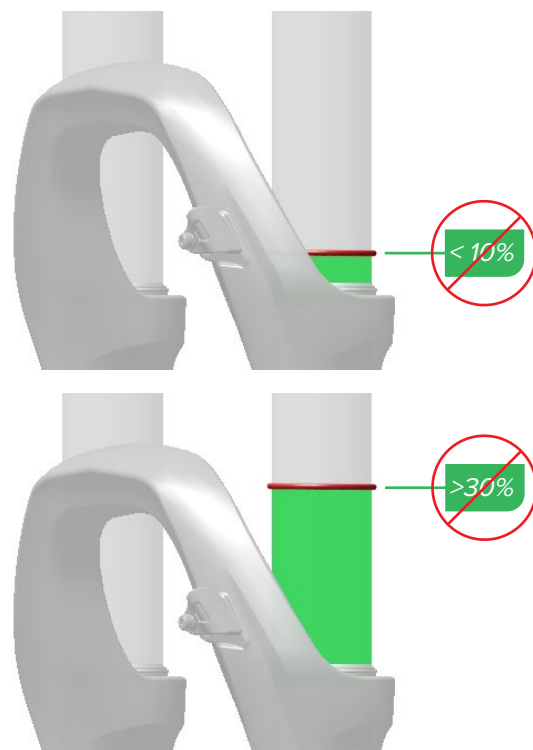
2. Haga que el asistente deslice la junta tórica de caída hacia abajo para colocarla encima de la junta antipolvo.

3. Bájese suavemente de la bicicleta sin comprimir la horquilla.



4. Anote el porcentaje de caída donde se detuvo la junta tórica.

Si no logra alcanzar el porcentaje de [caída deseado](#), deberá realizar el ajuste de precarga del resorte y/o reemplazar el resorte helicoidal.

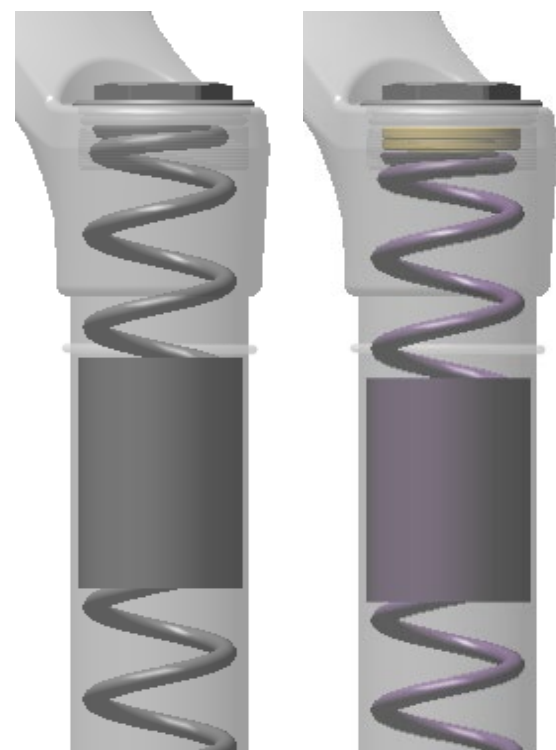


Los espaciadores de precarga comprimen o descomprimen el resorte sin llegar a iniciar el recorrido.

El resorte helicoidal puede precargarse con el número máximo de espaciadores de precarga especificado para ese modelo de horquilla. Para más información, consulte el Manual de mantenimiento de la horquilla.

Quite espaciadores de precarga para **reducir** la precarga y **aumentar** la caída.

Instale espaciadores de precarga para **aumentar** la precarga y **reducir** la caída.



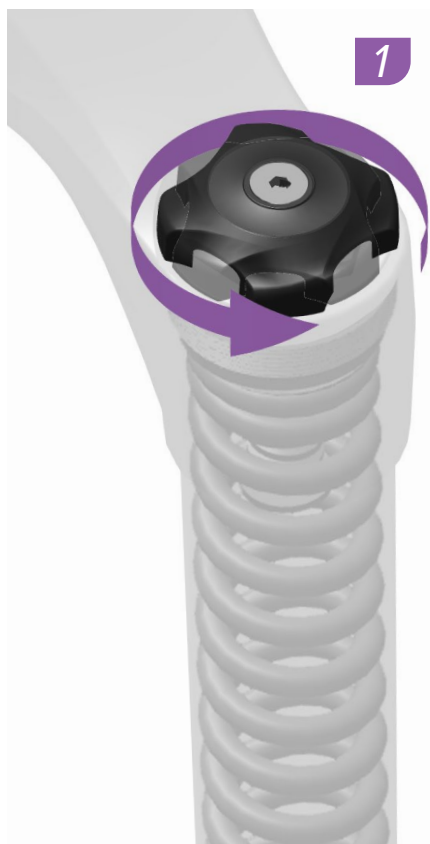
La precarga del resorte permite regular con precisión la caída, pero no modifica el grado de firmeza del resorte neumático ni evita tener que elegir correctamente el resorte helicoidal.

Si no logra alcanzar la [caída deseada](#) con el número máximo de cinco espaciadores de precarga, sustituya el resorte helicoidal por otro más firme.

Si no consigue alcanzar la caída deseada con cero espaciadores de precarga, sustituya el resorte helicoidal por otro más blando.

Repita el proceso de caída hasta alcanzar el porcentaje de caída objetivo.

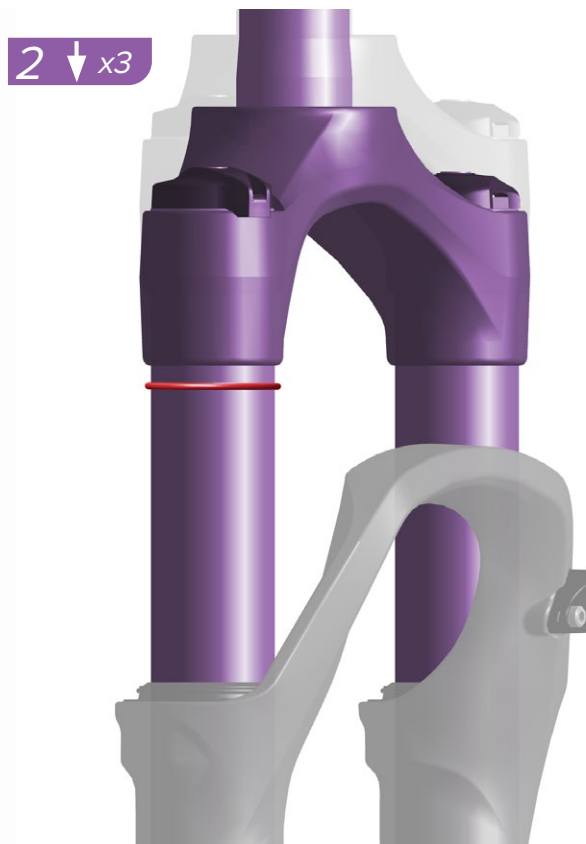
Resorte helicoidal – Mando del regulador de precarga externo y Dual Position Coil



1. Gire el mando del regulador de precarga a tope en sentido antihorario.

Esta es la menor cantidad de precarga del resorte, la configuración más suave.

Dual Position Coil: No incluye un regulador de precarga. Ajuste el resorte a su recorrido máximo. Consulte los procedimientos en el *Manual del usuario de la suspensión delantera RockShox*.



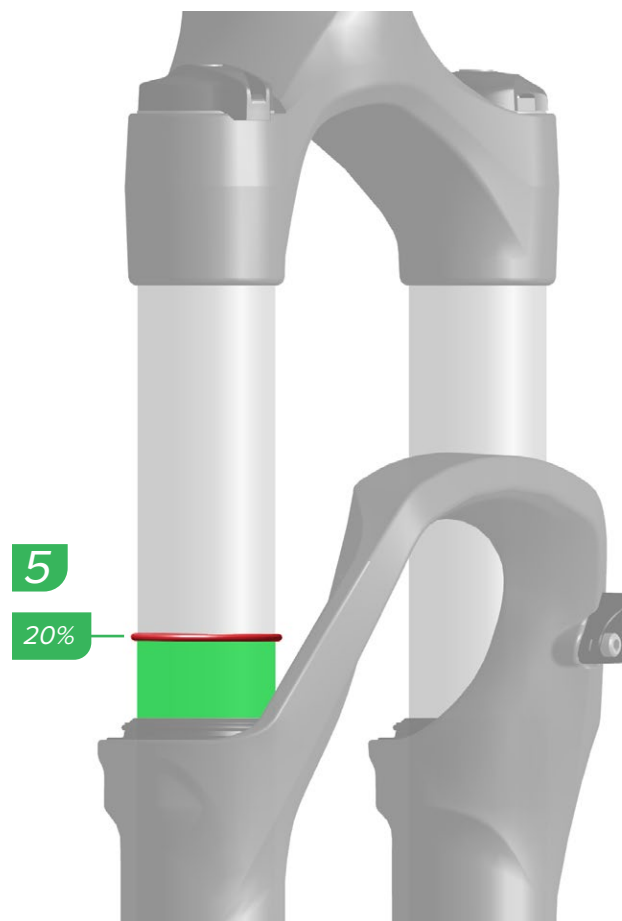
2. Con el equipo de carrera puesto y un asistente sujetando la bicicleta, súbase en los pedales y comprima la horquilla tres veces. A continuación, siéntese o póngase de pie en su posición de conducción normal.



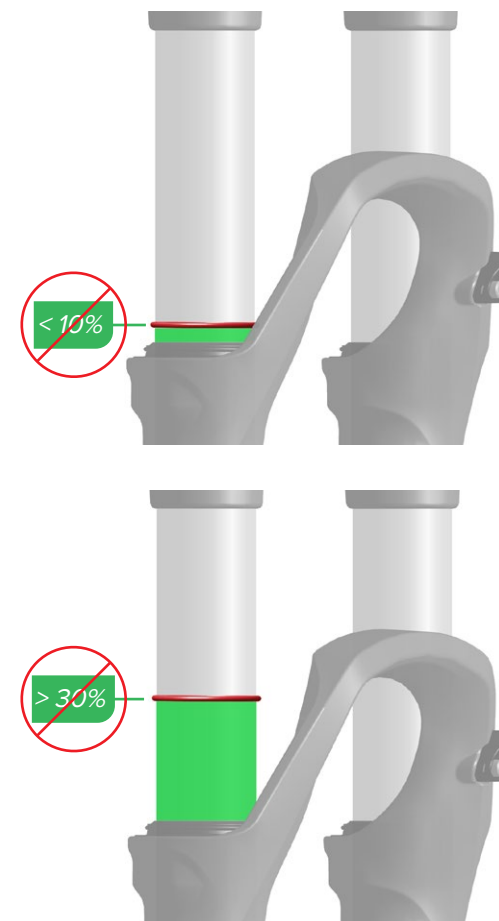
3. Haga que el asistente deslice la junta tórica de caída hacia abajo para colocarla encima de la junta antipolvo.



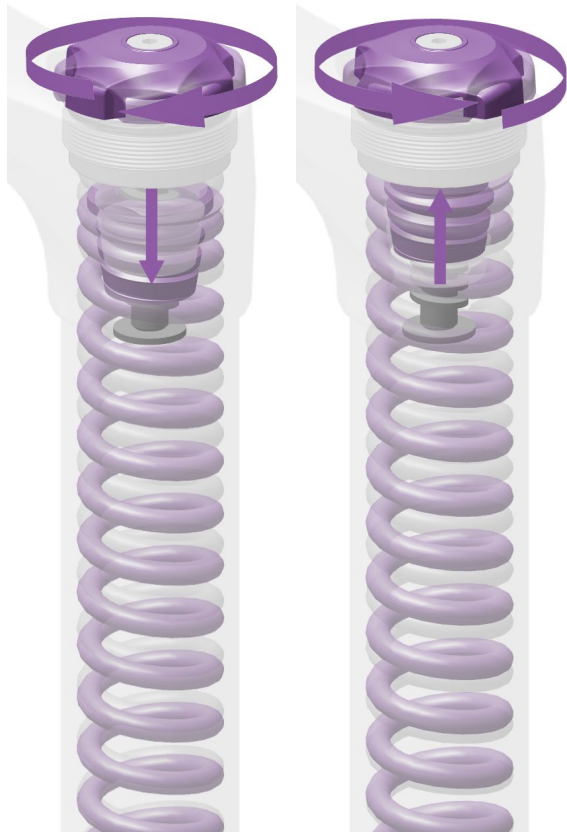
4. Bájese suavemente de la bicicleta sin comprimir la horquilla.



5. Anote el porcentaje de caída donde se detuvo la junta tórica.



Si no logra alcanzar el porcentaje de [caída deseado](#), deberá ajustar la precarga del resorte helicoidal o sustituirlo por otro.



El ajuste externo de precarga del resorte lo comprime o descomprime sin llegar a iniciar el recorrido.

Gire el mando del regulador de precarga **en sentido horario** para **aumentar** la precarga del resorte y **reducir** la caída.

Gire el mando del regulador de precarga **en sentido antihorario** para **reducir** la precarga del resorte y **aumentar** la caída.



El ajuste de precarga del resorte permite regular con precisión la caída, pero no cambia su tasa de resorte ni sustituye el peso del resorte helicoidal correcto.

Si no es posible alcanzar la caída adecuada tras realizar el ajuste externo de precarga, será necesario reemplazar el conjunto del resorte helicoidal por otro más suave o más firme.

Para **aumentar** la caída, instale un conjunto del resorte helicoidal **más suave**.

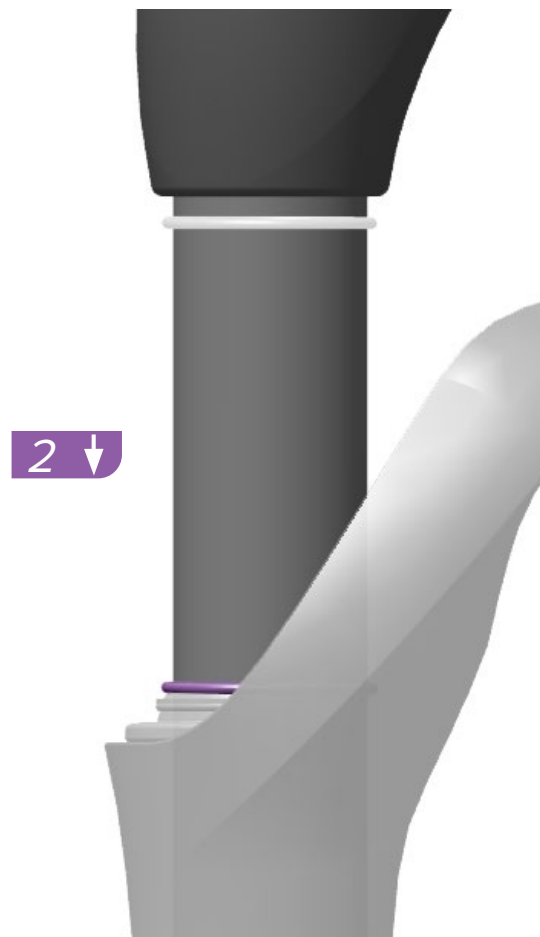
Para **reducir** la caída, instale un conjunto del resorte helicoidal **más firme**.

Repita el proceso de caída hasta alcanzar el porcentaje de caída objetivo.

Resorte helicoidal – Paragon Silver



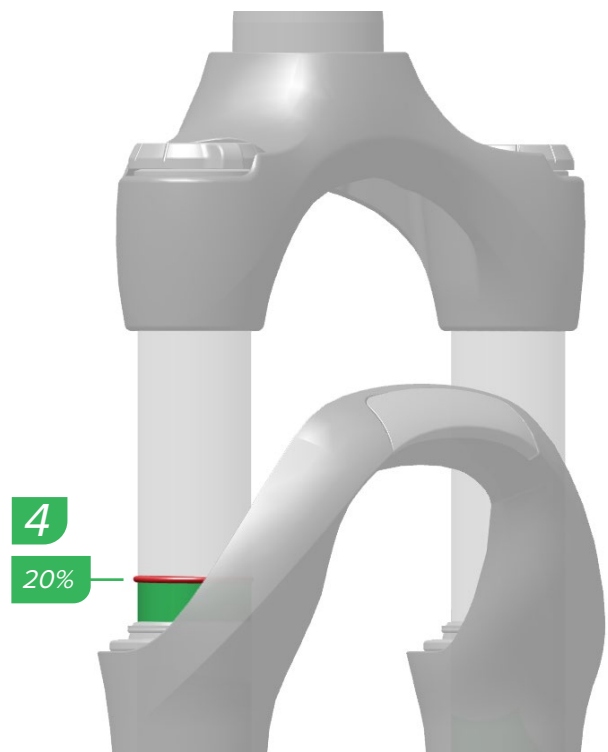
1. Con el equipo de carrera puesto y un asistente sujetando la bicicleta, súbase en los pedales y comprima la horquilla tres veces. A continuación, siéntese o póngase de pie en su posición de conducción normal.



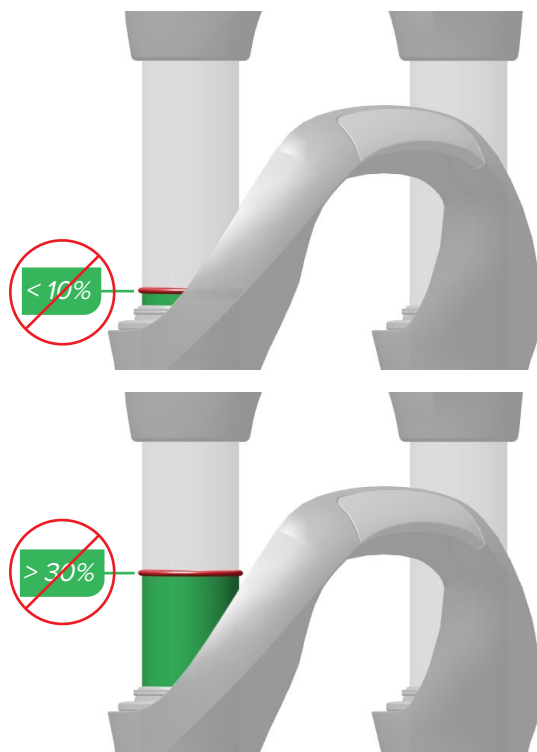
2. Haga que el asistente deslice la junta tórica de caída hacia abajo para colocarla encima de la junta antipolvo.



3. Bájese suavemente de la bicicleta sin comprimir la horquilla.



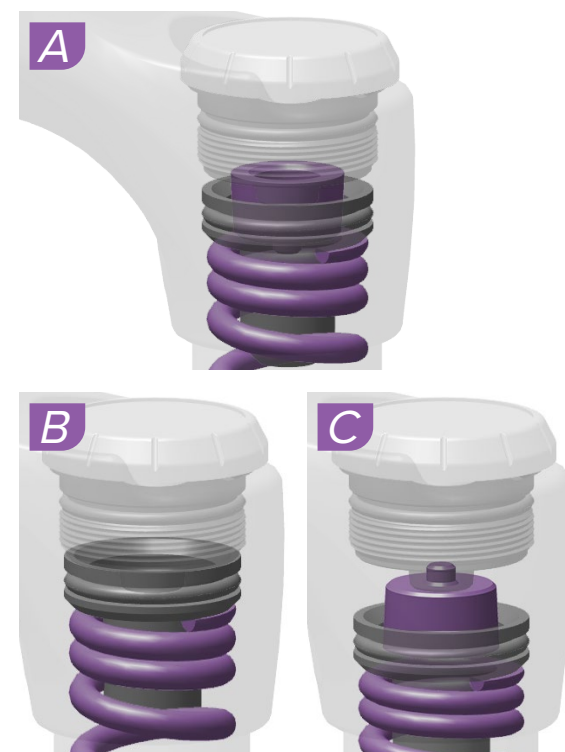
4. Anote el porcentaje de caída donde se detuvo la junta tórica.



Si **no** puede alcanzar el porcentaje de caída objetivo, es necesario realizar el ajuste de pre carga del resorte.

La pre carga del resorte helicoidal en RockShox Paragon es un ajuste interno que comprime o descomprime el resorte sin iniciar el recorrido.

El resorte helicoidal se puede precargar 5 o 10 mm con el espaciador de pre carga interno.



Retire la tapa superior para quitar o reorientar el espaciador de pre carga interno.

A) Orientación estándar del espaciador de pre carga hacia la posición de 5 mm (configurada de fábrica).

B) Para **reducir** la pre carga y **aumentar** la caída, **quite** el espaciador de pre carga.

C) Para **aumentar** la pre carga y **reducir** la caída, **reoriente** el espaciador de pre carga hacia la posición de 10 mm de pre carga.

Repita el proceso de caída hasta alcanzar el porcentaje de caída objetivo.

Ajuste de la caída de la suspensión trasera

Un hundimiento óptimo de la suspensión trasera tiene como resultado más sensibilidad a los baches pequeños, apoyo a mitad de la carrera y uso de todo el recorrido.

Tras ajustar el hundimiento de la suspensión trasera, restablezca la configuración inicial de los amortiguadores y ajústelos como prefiera después de realizar una prueba de conducción:

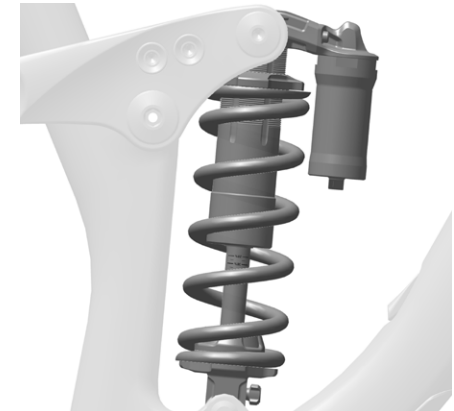
- **Todos los modelos con suspensión trasera:** Coloque el amortiguador de rebote en la posición intermedia y ajústelo según sea necesario después de realizar una prueba de conducción.
- **Vivid C1 con compresiones de baja y alta velocidad ajustables:** Coloque los amortiguadores de compresión de baja y alta velocidad en la posición INTERMEDIA y ajústelos según sea necesario después de realizar una prueba de conducción.
- **Todas las demás suspensiones traseras con compresiones de baja y alta velocidad ajustables:** Si están equipadas, coloque los amortiguadores de compresión de baja y alta velocidad en la posición INTERMEDIA y ajústelos según sea necesario después de realizar una prueba de conducción.
- **Todos los modelos con suspensión trasera:** Si están equipados, coloque la palanca de bloqueo o umbral/pedal en la posición abierta/desbloqueada antes de realizar ajustes de presión de aire y de amortiguación de rebote y compresión.

Realice una prueba de conducción y, a continuación, ajuste la presión de aire, los resortes helicoidales y la amortiguación según sea necesario para obtener un rendimiento óptimo.

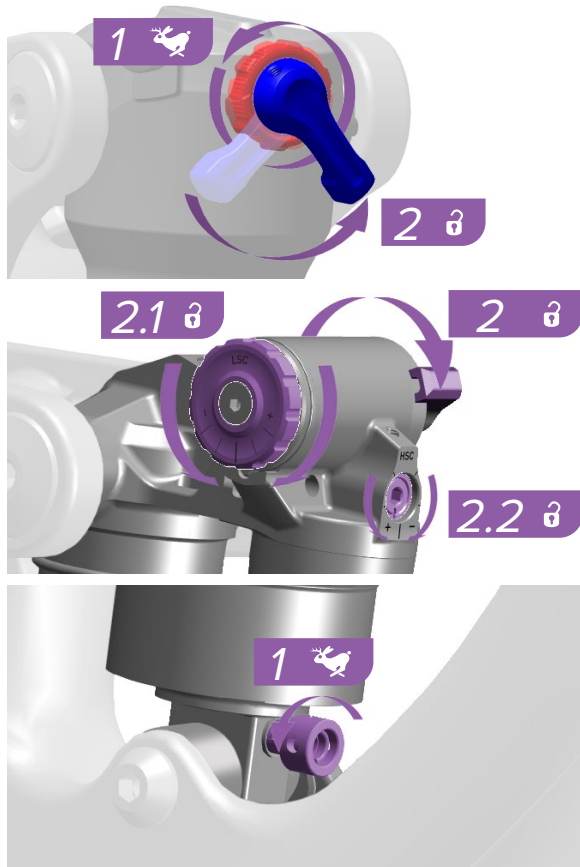
En la mayoría de amortiguadores traseros de resorte neumático, es posible añadir o retirar elementos Bottomless Token y anillos Bottomless para afinar aún más la sensación del resorte. Consulte el manual de mantenimiento de su amortiguador trasero para conocer la cantidad de elementos Bottomless Token o anillos Bottomless que puede emplear y los procedimientos de instalación y extracción.

Pasos iniciales:

Siga los procedimientos para ajustar el hundimiento y haga los ajustes de amortiguación necesarios después de realizar una prueba de conducción basándose en los ejemplos de las secciones Amortiguación de rebote de la suspensión trasera, Amortiguación de compresión de baja velocidad de la suspensión trasera y Amortiguación de compresión de alta velocidad de la suspensión trasera de este manual.



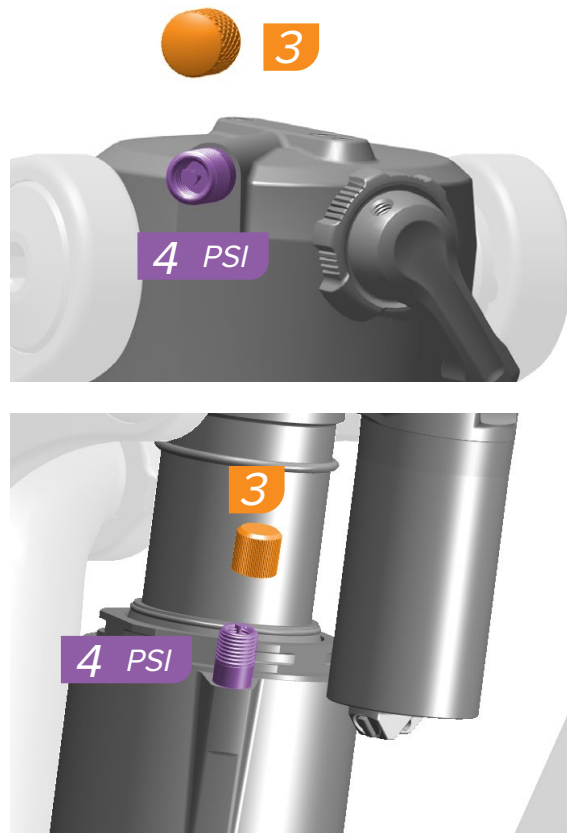
Resorte neumático – Solo Air, DebonAir, DebonAir+



1-2. Antes de ajustar el hundimiento, coloque los reguladores en la posición de desbloqueo o apertura total. Gire a tope los reguladores en sentido antihorario hasta la posición de desbloqueo o apertura total.

Vivid C1: Antes de ajustar el hundimiento, gire los reguladores de compresión de baja velocidad (2.1) y alta velocidad (2.2) hasta la posición intermedia.

Control remoto: Ponga el amortiguador en posición abierta.



3-4. Empezando con el amortiguador completamente despresurizado, presurice la cámara de aire del resorte neumático hasta 100 PSI (6,9 bar).

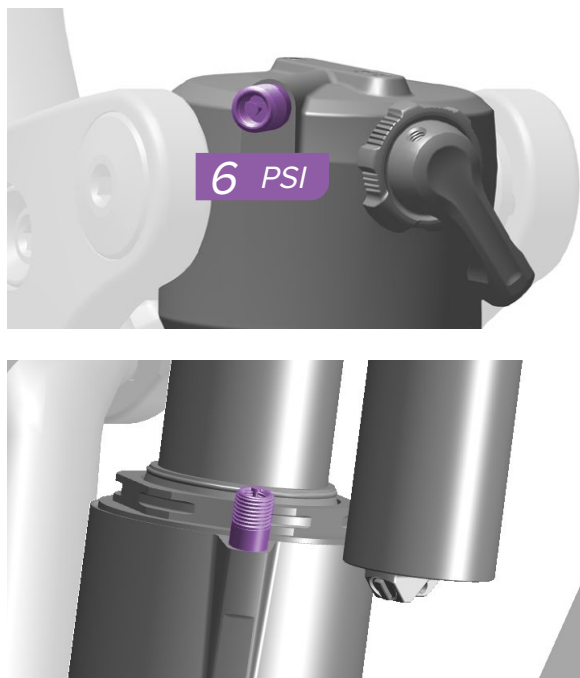
Vivid C1: Con el amortiguador totalmente desinflado, presurice la cámara del resorte neumático a 3,4 bar (50 psi).

Retire la bomba. **No comprima la suspensión con la bomba conectada.**



5. Comprima a fondo cinco veces el amortiguador para igualar las presiones de aire positiva y negativa.

Igualar la presión de aire garantiza que el resorte neumático quede presurizado con precisión.

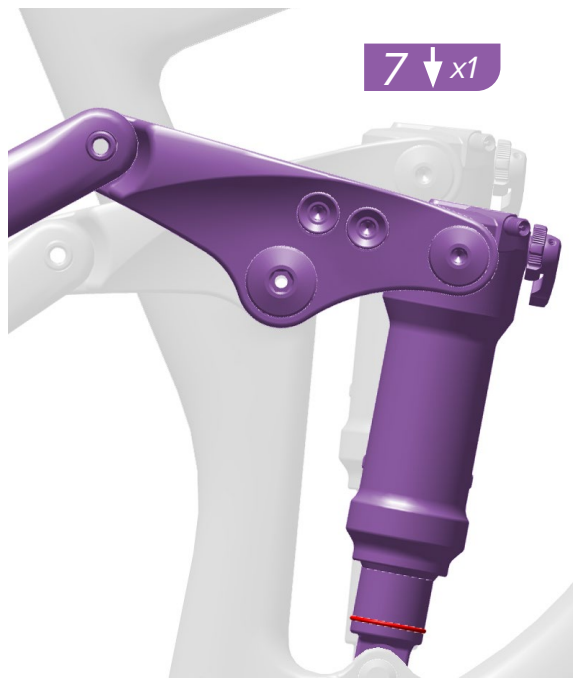


6. Presurice el amortiguador hasta una presión (en PSI) equivalente al peso total del piloto (en libras), incluido su equipo.

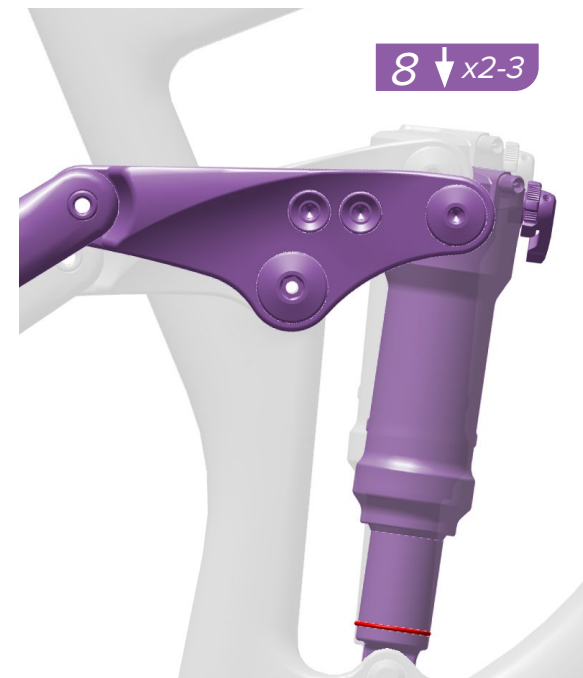
Ejemplo: 160 libras/73 kg = 160 PSI/11 bar

Vivid C1: Repita los pasos 4 y 5 en incrementos de 3,4 bar (50 psi) hasta alcanzar un valor igual al peso total del ciclista/6,5 (kg) (peso total del ciclista [lbs]), incluyendo la indumentaria.

Retire la bomba. **No comprima la suspensión con la bomba conectada.**



7. Comprima el amortiguador una vez más para igualar la presión de aire.



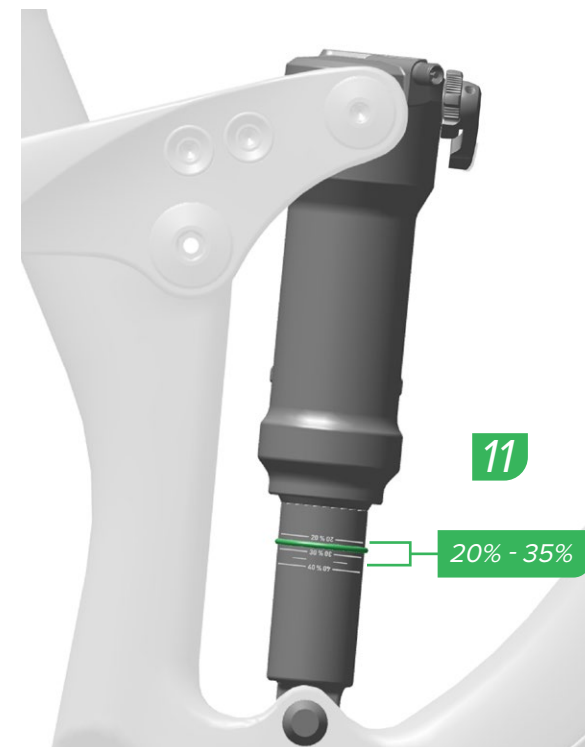
8. Con la ayuda de alguien para sujetarla, súbase a la bicicleta, con toda su indumentaria, y comprima ligeramente el amortiguador dos o tres veces manteniéndose de pie sobre los pedales.



9. Mientras está sentado en la bicicleta, haga que un asistente deslice la junta tórica de caída contra la junta antipolvo.



10. Bájese suavemente de la bicicleta sin comprimir el amortiguador.



11. Anote el porcentaje de caída donde se detuvo la junta tórica.

El porcentaje de caída correcto para los amortiguadores Solo Air es de aproximadamente el $\approx 25\%$. El porcentaje de caída correcto para los amortiguadores DebonAir/DebonAir+ es de aproximadamente el $\approx 30\%$.

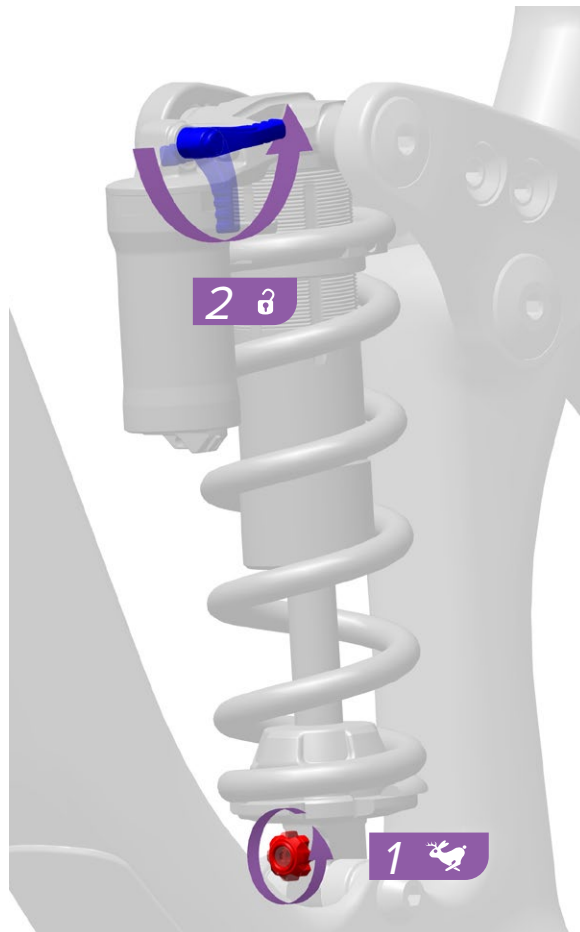
La caída se puede ajustar en $\pm 5\%$ según se prefiera. Ajuste la presión y vuelva a probar la caída según sea necesario.

Si **no** puede alcanzar el porcentaje de [caída objetivo](#), es necesario ajustar la presión de aire.

Aumente la presión de aire para **reducir** la caída.

Reduzca la presión de aire para **aumentar** la caída.

Resorte helicoidal



1-2. Antes de ajustar la caída, coloque los amortiguadores en posición de apertura total. Gire a tope los mandos de ajuste en sentido antihorario.

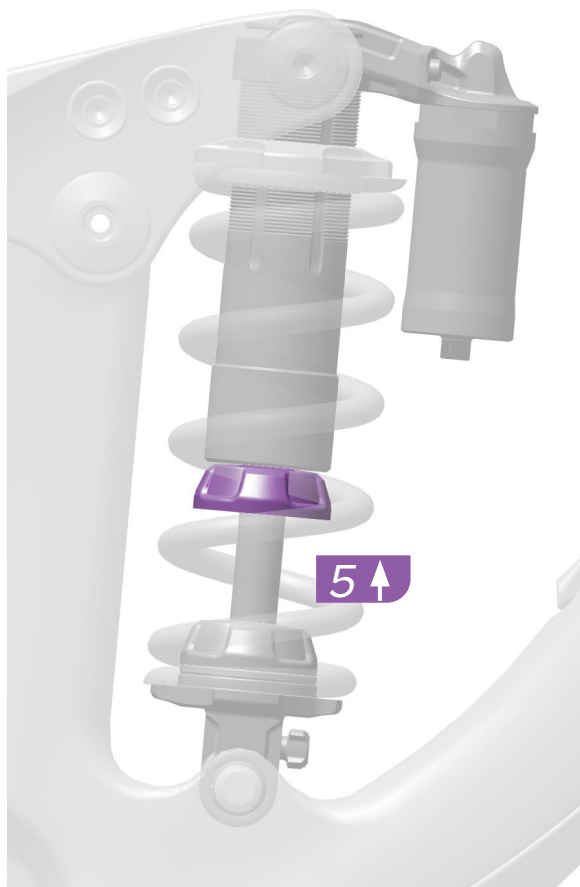
Control remoto: Ponga el amortiguador en posición abierta.



3. Gire el regulador de precarga del resorte en sentido antihorario hasta que no haya resistencia.



4. Gire dos vueltas completas el regulador de precarga en sentido horario.



5. Deslice el tope del fondo en el cuerpo del amortiguador.

⚠ PRECAUCIÓN

Para evitar lesiones, use una herramienta no metálica para deslizar el tope. **No utilice los dedos.**



6. Con la ayuda de alguien para sujetarla, súbase a la bicicleta, con toda su indumentaria, y comprima ligeramente el amortiguador dos o tres veces manteniéndose de pie sobre los pedales.



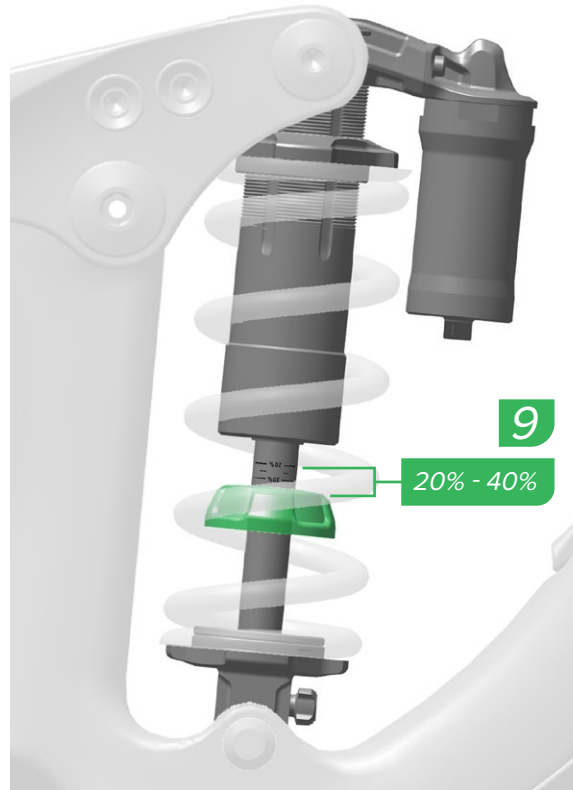
7. Mientras está sentado en la bicicleta, haga que un asistente deslice el tope del fondo contra la junta antipolvo.

⚠ PRECAUCIÓN

Para evitar lesiones, use una herramienta no metálica para deslizar el tope. **No utilice los dedos.**



8. Bájese suavemente de la bicicleta sin comprimir el amortiguador trasero.



9. Compruebe la parte superior del tope de fondo en el eje del amortiguador y anote el porcentaje de caída.

Si el eje no lleva indicadores de gradiente de caída, mida la longitud del eje con una regla. La caída correcta debe estar entre el 20 % y el 40 %.



10. Si **no** llega a conseguir el porcentaje de [caída deseado](#), gire el anillo de ajuste de precarga y repita el proceso de medición hasta alcanzarlo.

Si el valor de caída no llega a alcanzar el nivel deseado después de **cinco** vueltas completas en sentido horario, deberá instalar un resorte más duro y repetir el procedimiento de ajuste de caída.

AVISO

No supere cinco vueltas completas de ajuste de precarga.

Amortiguación de rebote de la suspensión delantera

La amortiguación de rebote controla la velocidad de extensión o retorno de la horquilla de suspensión, lo cual incide en la tracción y el control.

Una amortiguación de rebote óptima permite que la horquilla se extienda a una velocidad controlada y mantenga la tracción y el control.

Si el rebote es demasiado rápido, la horquilla se extenderá con excesiva rapidez, haciendo que la rueda rebote ante los objetos y el suelo, con lo cual la bicicleta irá dando botes de manera irregular.

Un rebote demasiado lento impide que la horquilla se extienda lo suficientemente rápido como para recuperar el contacto con el suelo o estar preparada para el siguiente impacto.

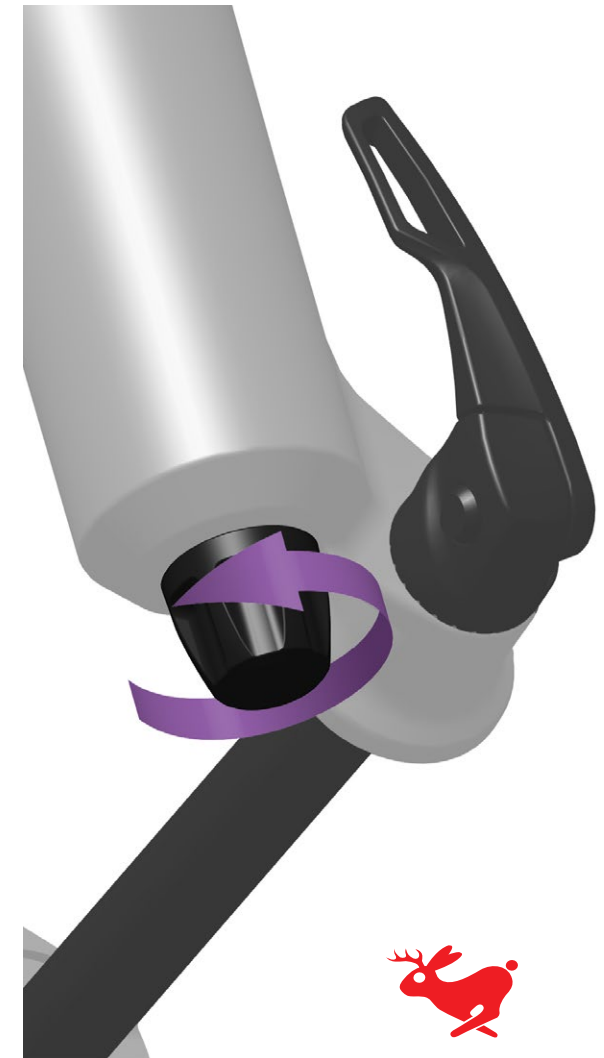
La amortiguación de rebote se puede regular en función del peso del ciclista, el grado de firmeza de los resortes y la longitud del recorrido de la amortiguación, así como del terreno y las preferencias del ciclista.

A mayor presión de aire o firmeza del resorte, mayor velocidad de extensión o retorno. Para lograr la configuración óptima, puede ser necesario aumentar la amortiguación de rebote si aumenta la presión de aire o la tasa de resorte.

En la app [RockShox Trailhead](#) se indican valores recomendados de ajuste de rebote. Tras ajustar la presión de aire (DebonAir+) o el hundimiento, regule el amortiguador de rebote, realice una prueba de conducción y vuelva a ajustarlos como prefiera.



Para **reducir** la velocidad de rebote (retorno más lento), gire el regulador de rebote **en sentido horario**.

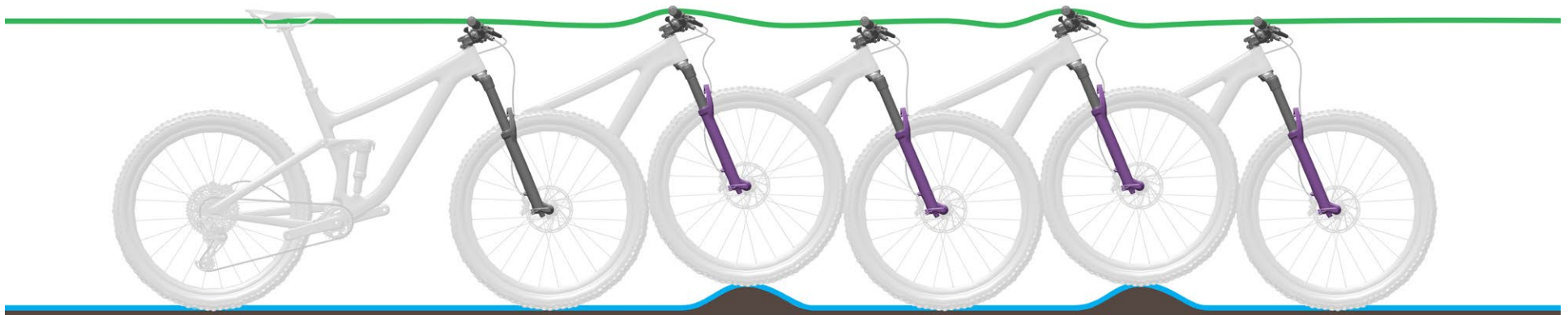


Para **aumentar** la velocidad de rebote (retorno más rápido), gire el regulador de rebote **en sentido antihorario**.

Ajuste óptimo

- A** La horquilla rebota a una velocidad controlada y la rueda mantiene el contacto con el suelo.
- B** La corona de la horquilla, el manillar y el ciclista quedan más nivelados con el suelo en cada bache. El movimiento de la suspensión es predecible y está controlado.

Ajuste:
No es necesario ningún ajuste.

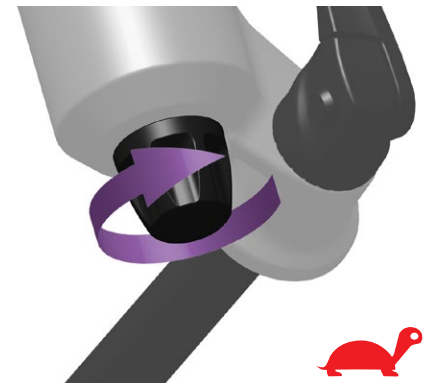


Demasiado rápido

- A** La horquilla rebota demasiado rápido, con lo cual la bicicleta irá dando botes irregulares, ya que la rueda rebotará contra el terreno de forma impredecible. La tracción y el control disminuyen.
- B** Cuando la rueda rebota contra el suelo, la corona de la horquilla y el manillar se ven empujados hacia arriba. El peso del ciclista puede desplazarse hacia arriba y hacia atrás de manera incontrolada.

Ajuste:

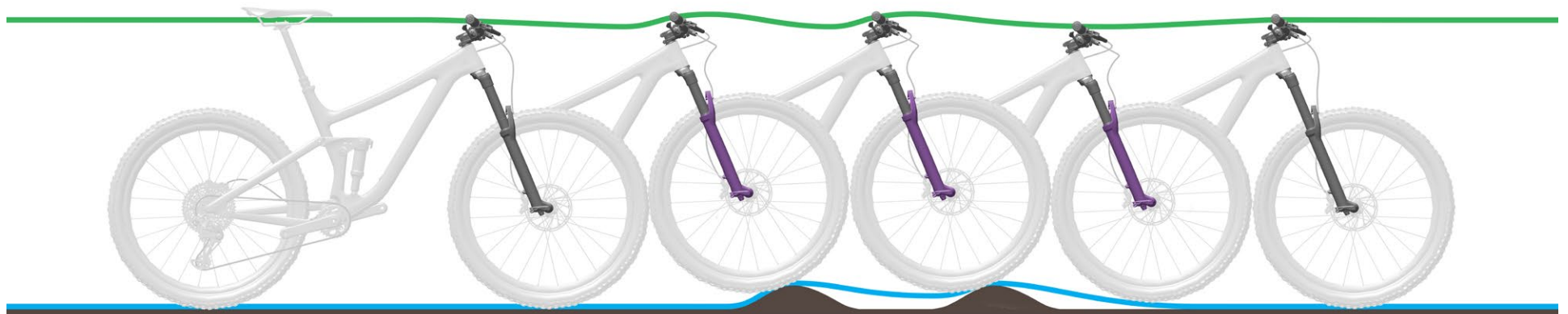
Gire el regulador de rebote **en sentido horario** para **reducir** la velocidad de rebote y aumentar la tracción y el control.



Demasiado lento

- A** La horquilla no se extiende lo bastante rápido después de absorber un bache. La horquilla permanece comprimida al pasar sobre baches sucesivos, lo que reduce el recorrido y hace más duro el impacto. Con ello empeoran la tracción y el control y se reduce el recorrido disponible.
- B** La horquilla permanece en un estado comprimido, lo que hace que la corona y el manillar queden en una posición más baja. El peso del ciclista puede desplazarse hacia adelante ante un impacto.

Ajuste:
Gire el mando del regulador de rebote **en sentido antihorario** para **aumentar** la velocidad de rebote y mejorar la respuesta ante los baches.



Amortiguación de la compresión de baja velocidad de la suspensión delantera

El ajuste de amortiguación de la compresión de baja velocidad (LSC) controla la velocidad de la carrera de compresión, es decir, la rapidez con que se comprime la horquilla, en situaciones en las que la carrera de compresión se recorre de forma lenta. La LSC afecta a la absorción de baches y a la eficiencia durante los desplazamientos del peso del ciclista, las transiciones, las curvas, los impactos más graduales sobre los baches y el frenado.

Aumento de la amortiguación de LSC:

- Mantiene la horquilla de suspensión más elevada en su recorrido. Esto puede ayudar al ciclista a mejorar la eficiencia y mantener el impulso sobre un terreno gradual y ondulado y en las curvas.
- La compresión de la suspensión puede percibirse más firme sobre un terreno irregular.

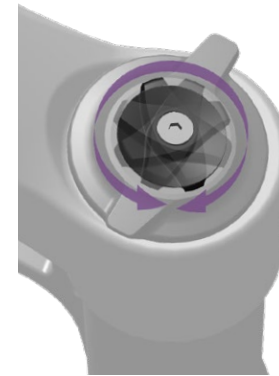
Reducción de la amortiguación de LSC:

- Permite que la horquilla se comprima de forma rápida y fácil. Esto puede ayudar al ciclista a mantener el impulso y la velocidad sobre un terreno irregular.
- La compresión de la suspensión puede percibirse menos firme sobre un terreno irregular.

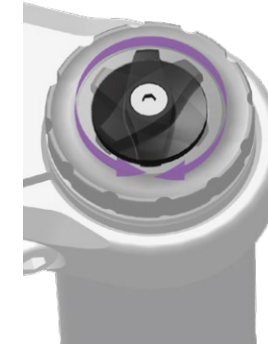
Los ajustes de amortiguación de LSC tienen un efecto menor en situaciones de carrera de compresión de alta velocidad. Las bajadas y los impactos contra baches grandes pueden superar el intervalo de control eficaz del amortiguador de LSC y hacer que la horquilla de suspensión se comprima de forma rápida y repentina, independientemente de la configuración del amortiguador de LSC.

Aumente la amortiguación de la compresión de baja velocidad (LSC) para reducir la velocidad de la carrera de compresión y conseguir mejores resultados sobre terrenos ondulados o más bien lisos, así como en las pendientes donde se ponga de pie a menudo al pedalear.

DebonAir+ Charger 3 RC2: Para obtener información más detallada sobre la función de ajuste del amortiguador de compresión de baja velocidad (LSC) y compresión de alta velocidad (HSC), consulte el manual del usuario de la horquilla de la suspensión.

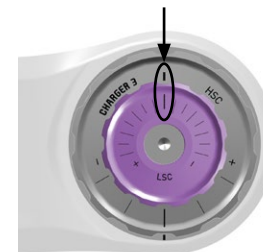


RLC / RCT3



RC2 (CHARGER 2 y 2.1)

LSC - POSICIÓN MEDIA



RC2 (CHARGER 3)



RC

Para **augmentar** (+) la amortiguación de compresión de baja velocidad (mayor dureza), gire el mando del regulador de compresión **en sentido horario**.

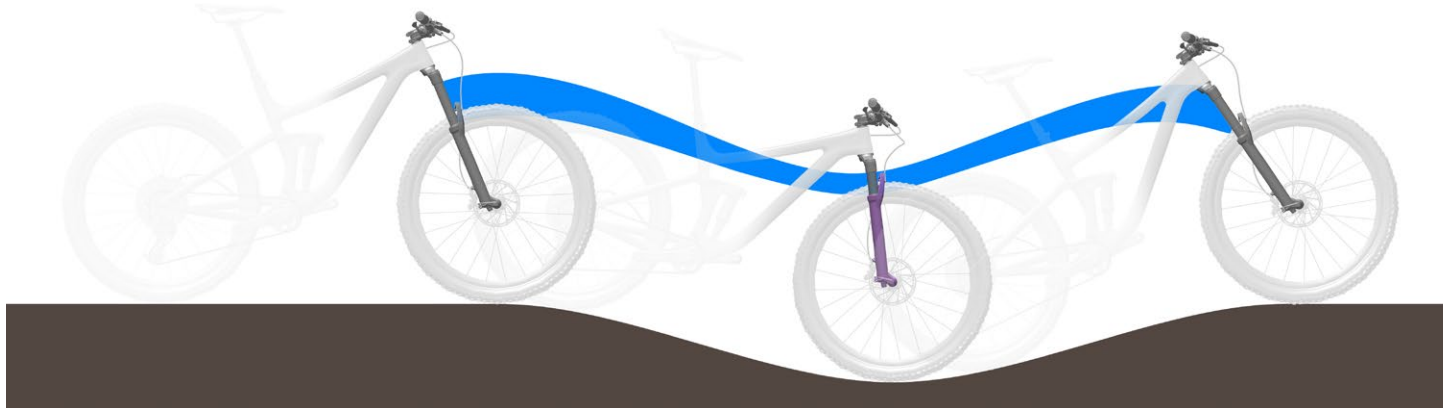
Para **reducir** (-) la amortiguación de compresión de baja velocidad (menor dureza), gire el mando del regulador de compresión **en sentido antihorario**.

DebonAir+ Charger 3 RC2: Empiece con el ajuste de LSC MEDIO y regule como prefiera.

Terreno ondulado

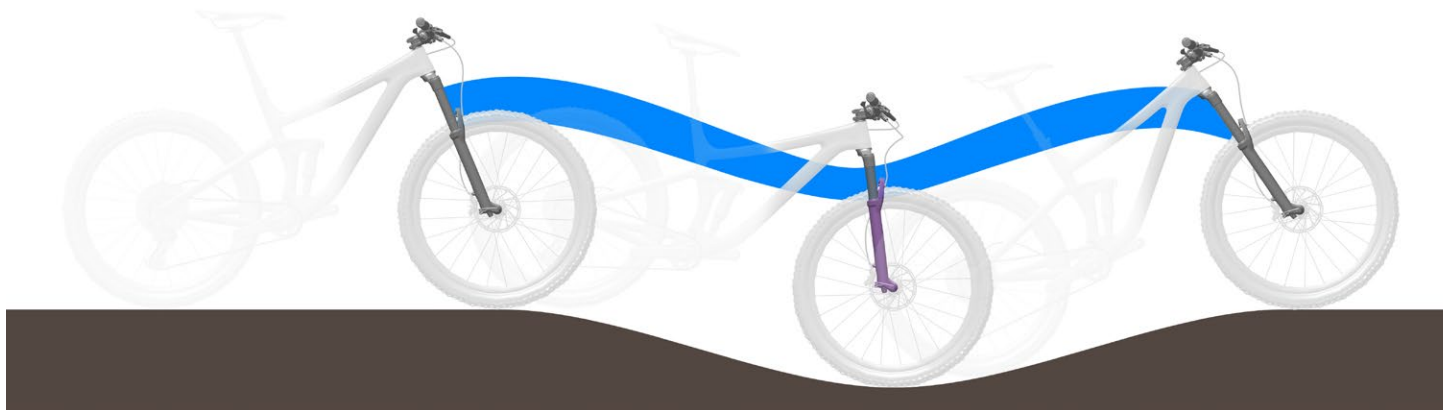
Amortiguación de compresión de baja velocidad: abierta/demasiado suave

La horquilla se comprime en el punto más bajo del terreno. Se utiliza rápidamente el recorrido de la suspensión, el peso del ciclista puede desplazarse hacia adelante y el impulso de la bicicleta puede reducirse.



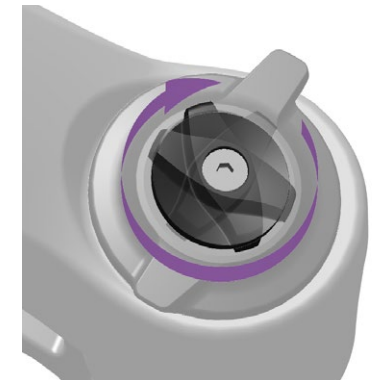
Amortiguación de compresión de baja velocidad: media a firme

La horquilla se resiste a la compresión, permanece más alta en su recorrido, y ayuda al ciclista a mantener la velocidad al entrar en tramos ondulados o atravesarlos.



Ajuste:

Para conseguir una mayor eficiencia al circular por terrenos ondulados o más bien lisos, gire el mando de ajuste de LSC o de compresión **en sentido horario** a fin de **aumentar** la firmeza y amortiguación de la compresión y **reducir** la velocidad de la carrera de compresión.



Baches

Amortiguación de compresión de baja velocidad: suave a media

A Al impactar con un bache, la horquilla se comprime de forma rápida y sin trabas, absorbiendo el bache. La tracción se mantiene.

B La horquilla reacciona rápidamente al impacto. La corona y el manillar se elevan ligeramente a medida que se absorbe el bache.



Amortiguación de compresión de baja velocidad: demasiado firme

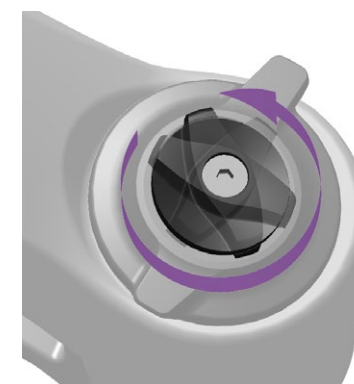
A Al impactar con un bache, la horquilla se comprime muy lentamente y la rueda rebota fuera del bache. Al quedar la rueda sin contacto con el terreno, se pierde tracción.

B La corona y el manillar se ven empujados hacia arriba significativamente, lo que puede reducir el control.



Ajuste:

Para **aumentar** la sensibilidad frente a pequeños baches, gire el mando de ajuste de compresión o de LSC **en sentido horario** a fin de **reducir** la firmeza y amortiguación de la compresión y **aumentar** la velocidad de la carrera de compresión.



Amortiguación de la compresión de alta velocidad de la suspensión delantera

El ajuste de amortiguación de compresión de alta velocidad (HSC) controla la velocidad de la carrera de compresión, es decir, la rapidez con que la horquilla se comprime ante situaciones de compresión rápida. La HSC afecta a la absorción del impacto del bache y la eficiencia sobre baches grandes con bordes cuadrados y bajadas.

El tamaño y la forma del bache, así como la velocidad de la bicicleta, pueden incidir en la velocidad de carrera de la compresión. Los baches grandes o de bordes cuadrados/agudos harán que la horquilla se comprima de forma rápida y repentina. Los impactos de cualquier tamaño y forma generarán una compresión más rápida si se reciben con una velocidad de la bicicleta mayor.

Aumento de la amortiguación de HSC:

- El recorrido de la suspensión que se emplea en terrenos irregulares puede quedar limitado y variar según el tamaño del bache o la bajada. Esto puede evitar una compresión a fondo prematura al circular sobre impactos más grandes.
- La compresión de la suspensión puede percibirse más firme sobre un terreno irregular.

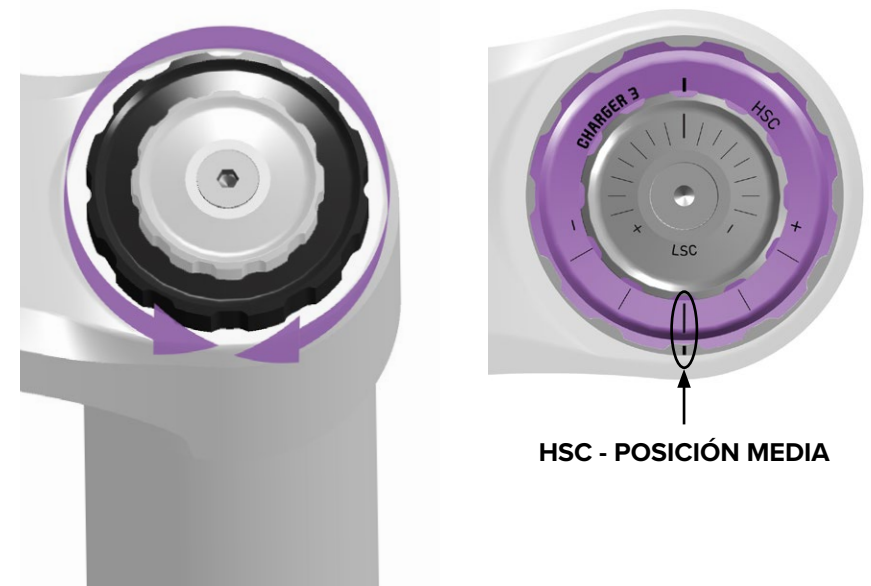
Reducción de la amortiguación de HSC:

- Permite que la suspensión se comprima fácilmente a mayores velocidades de carrera de compresión. Esto puede ayudar al ciclista a mantener la velocidad y el impulso sobre un terreno ligeramente bacheado.
- Puede evitar una compresión a fondo prematura al circular rápidamente sobre baches y en las caídas en vacío.
- La compresión de la suspensión puede percibirse menos firme sobre un terreno irregular.

Los ajustes de amortiguación de HSC tienen un efecto menor en situaciones de carrera de compresión de baja velocidad. Los desplazamientos del peso del ciclista, las transiciones, las curvas, los impactos más graduales sobre los baches y el frenado no generan fuerza suficiente para alcanzar el intervalo de control eficaz del amortiguador de HSC.

Aumente la amortiguación de HSC para reducir la velocidad de carrera de la compresión de alta velocidad en impactos de moderados a grandes y en terrenos muy agresivos.

DebonAir+ Charger 3 RC2: Para obtener información más detallada sobre la función de ajuste del amortiguador de compresión de baja velocidad (LSC) y compresión de alta velocidad (HSC), consulte el manual del usuario de la horquilla de la suspensión.



RC2 (CHARGER 2 y 2.1)

RC2 (CHARGER 3)

Para **aumentar** (+) la amortiguación de compresión de alta velocidad (más dureza), gire el mando del regulador de HSC **en sentido horario**.

Para **reducir** (-) la amortiguación de compresión de alta velocidad (más suavidad), gire el mando del regulador de HSC **en sentido antihorario**.

DebonAir+ Charger 3 RC2: Empiece con el ajuste de HSC MEDIO y regule como prefiera.

Baches en ángulo recto y caídas en vacío

Amortiguación de HSC: suave

A La horquilla se comprime en todo su recorrido de forma rápida y sin trabas. La horquilla puede utilizar la mayor parte de su recorrido, ya que los impactos se absorben en su totalidad.

B La corona de la horquilla y el manillar caerán rápidamente hasta comprimirse al máximo o hasta que la horquilla toque fondo.

Amortiguación de HSC: media

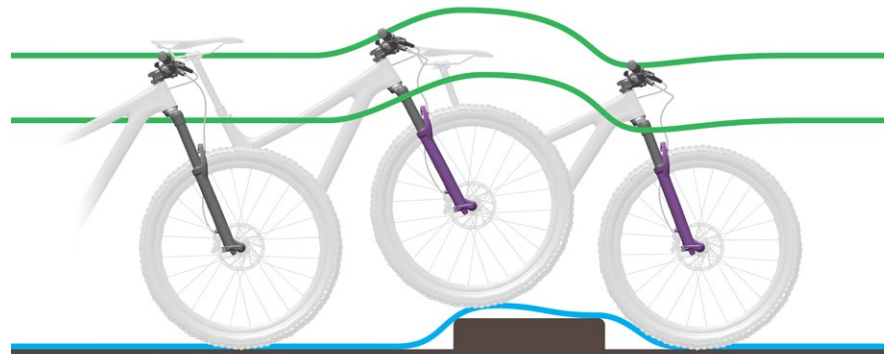
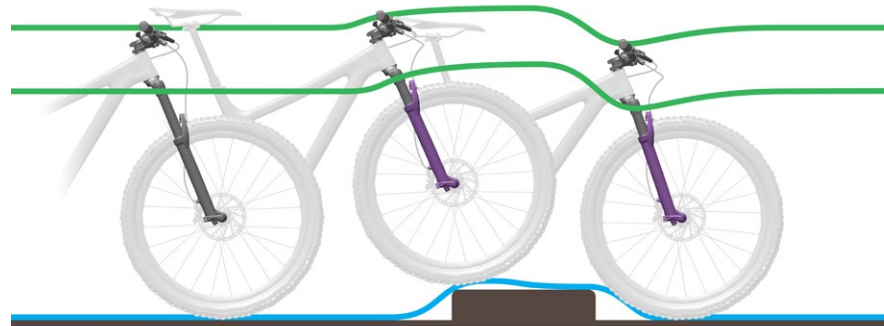
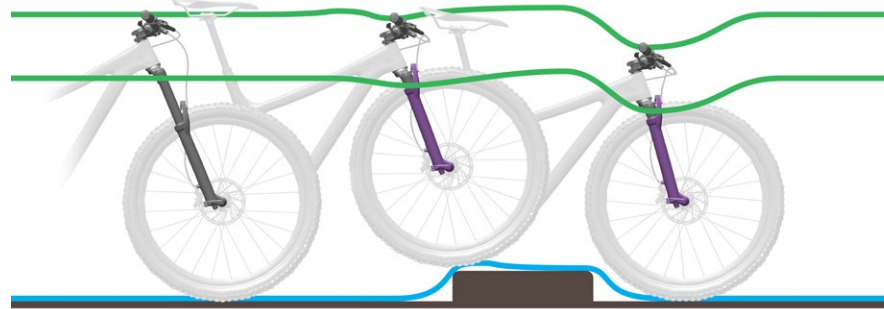
A La horquilla se comprime a lo largo de todo su recorrido eficaz, absorbiendo el impacto de forma controlada. El uso del recorrido completo puede depender de la velocidad del ciclista y del tamaño del bache.

B La corona de la horquilla y el manillar subirán moderadamente al impactar con un bache, y bajarán moderadamente tras una caída.

Amortiguación de HSC: firme

A La horquilla se resiste a la compresión, y la fuerza del impacto puede transmitirse al ciclista. La horquilla se comprime parcialmente y no toca fondo. El uso del recorrido completo depende de la velocidad del ciclista y del tamaño del bache.

B La corona de la horquilla y el manillar se ven empujados hacia arriba de forma repentina al chocar con el bache, y caen mínimamente después de una caída en vacío, ya que la horquilla se resiste a la compresión.



Ajuste:

Gire el mando del regulador de HSC **en sentido antihorario** si desea **reducir** la amortiguación de la compresión y **aumentar** la velocidad de carrera.

Gire el mando del regulador de HSC **en sentido horario** si desea **aumentar** la amortiguación de la compresión y **reducir** la velocidad de carrera.

Empiece por una configuración **media** y luego ajústela como desee. Los baches y bajadas más grandes, así como una mayor velocidad de la bicicleta, suelen ser adecuados para una configuración de HSC más firme.



Umbral de la suspensión delantera

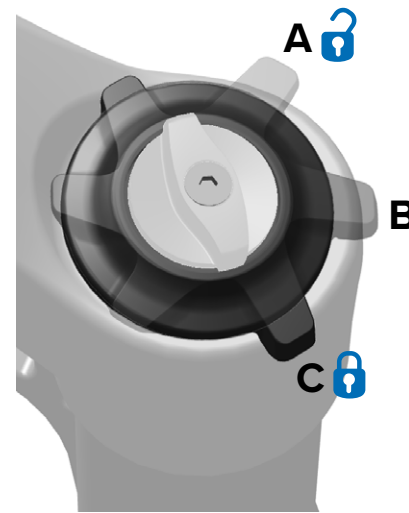
El modo Umbral (T) impide que la horquilla de suspensión se comprima hasta que tenga lugar un impacto moderado contra un bache o una cierta fuerza hacia abajo. El modo Umbral mejora el rendimiento al circular por terrenos más bien lisos.

La configuración de Umbral permite mejorar la eficiencia de pedaleo al circular por terrenos llanos, ondulados, lisos o ligeramente bacheados. En el modo Umbral, cuanto más deprisa circule la bicicleta, mayor será la fuerza del impacto ante los baches con la cual la horquilla se comprimirá y absorberá el bache.

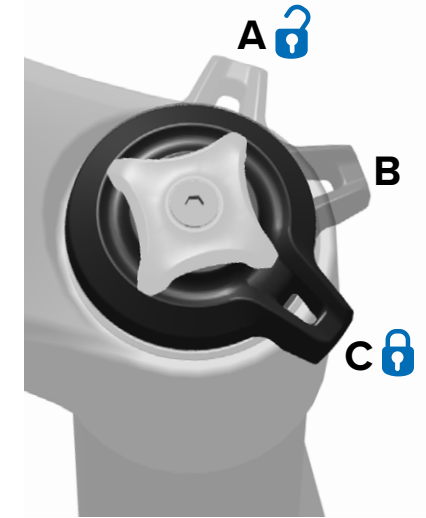
- Cuando el mando regulador esté en la posición abierta (A) (a tope en sentido antihorario), la horquilla de suspensión se comprimirá de forma rápida y sin trabas en todo su recorrido al impactar contra un bache o experimentar una fuerza hacia abajo.
- Cuando el mando de ajuste está en la posición de Umbral (B), la horquilla de suspensión se resiste a la compresión hasta que se produce un impacto **moderado** contra un bache o una fuerza hacia abajo.
- Cuando el mando de umbral está en la posición de Bloqueo (C) (a tope en sentido horario), la horquilla de suspensión se resiste a la compresión en su recorrido hasta que se produce un impacto **significativo** contra un bache o una fuerza hacia abajo.

Para activar el Umbral, gire el mando a la posición de Umbral.

En las horquillas equipadas con control remoto, el umbral puede activarse en cualquier momento durante el uso mediante el control remoto montado en el manillar. Para más información, consulte el manual de usuario del control remoto correspondiente en www.sram.com/en/rockshox/products/remotes.



RCT3 - CHARGER



RCT3 - MOTION CONTROL



CHARGER RACE DAY 2 3P

Bloqueo de la suspensión delantera

Bloqueo (L) Este modo impide que la horquilla de suspensión se comprima. Utilice el modo de bloqueo para conseguir la máxima eficiencia de pedaleo al circular por terrenos más bien lisos.

- Cuando el mando del regulador de Bloqueo está en la posición (A) **Abierta** (a tope en sentido antihorario), la horquilla de suspensión se comprime de forma rápida y sin trabas a lo largo de todo su recorrido.
- Cuando el mando del regulador de Bloqueo está en la posición (B o C) **Bloqueo** (a tope en sentido horario), la horquilla de suspensión se resiste a la compresión en su recorrido hasta que se produce un impacto significativo contra un bache o una fuerza hacia abajo.

Para activar el modo de Bloqueo, gire a tope el mando del regulador en sentido horario.

Para desactivar el modo de Bloqueo, gire el mando del regulador en sentido antihorario.

En las horquillas equipadas con control remoto, el bloqueo puede activarse en cualquier momento durante el uso mediante el control remoto montado en el manillar. Para más información, consulte el manual de usuario del control remoto correspondiente en www.sram.com/en/rockshox/products/remotes.



CHARGER RACE DAY



CHARGER RACE DAY 2 2P



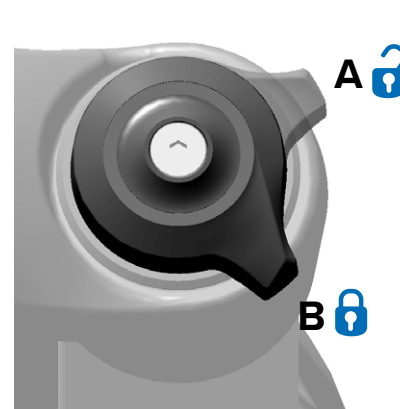
CHARGER RACE DAY 2 3P



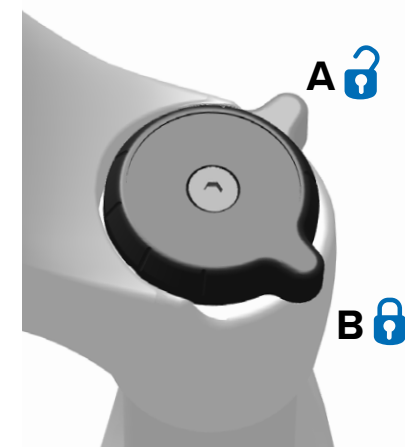
RLC



RL



RL / TK



RL / TK - PARAGON

Compliancia y escape del bloqueo de la horquilla

Cuando se activa, el modo de bloqueo ofrece unas ventajas importantes al ciclista: **compliancia** y **escape**.

Motion Control y TurnKey

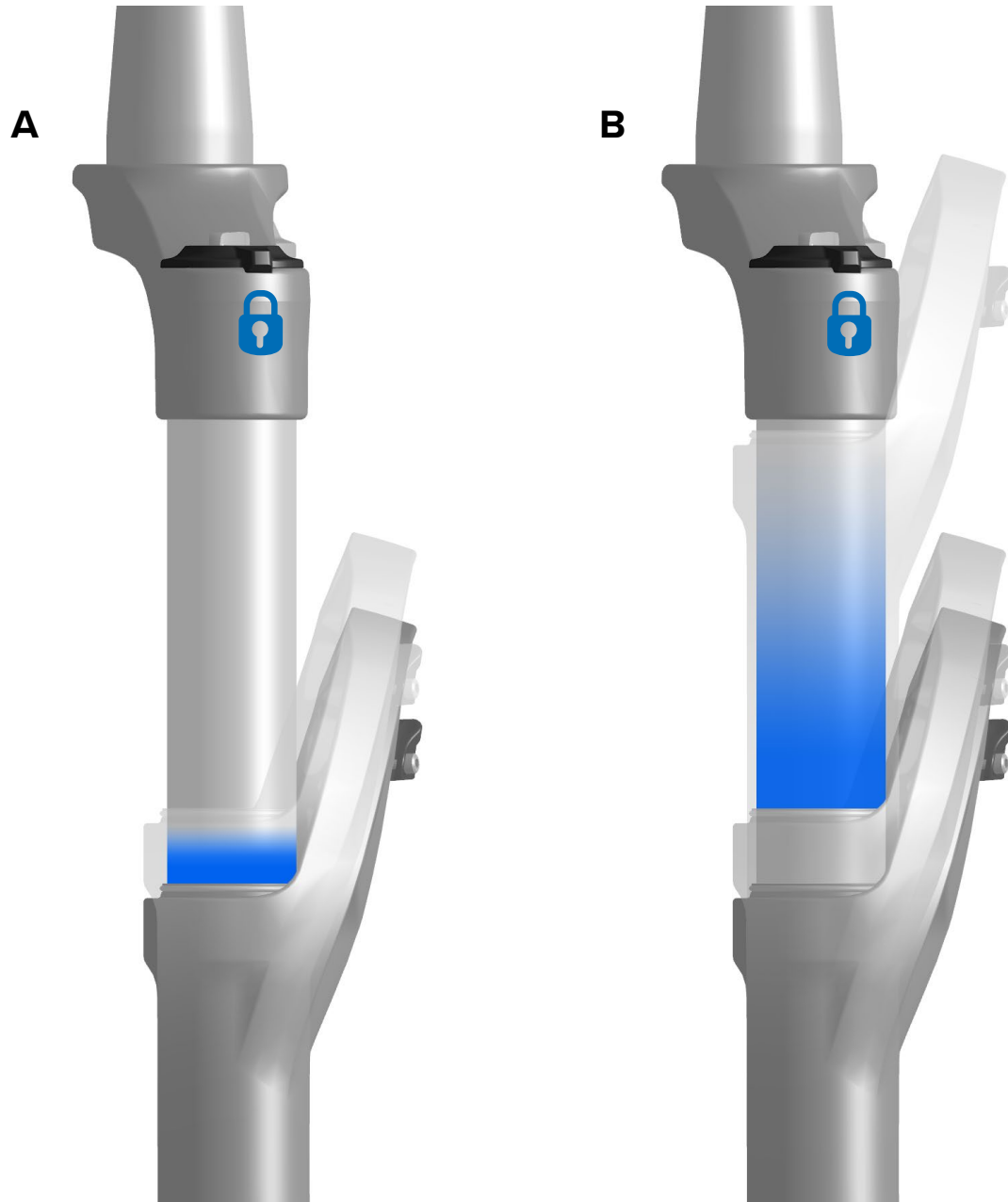
(A) Compliancia: cantidad fija de movimiento de la horquilla de suspensión que mejora la tracción y el control al pasar sobre pequeños baches estando en la posición de **Bloqueo**.

Cuando la suspensión está bloqueada, una pequeña cantidad de compliancia evita que la rueda rebote ante los impactos, lo que ayuda a mantener la tracción.

Amortiguador Charger Race Day, Charger Race Day 2, Charger, Charger 2, Charger 2.1, Rush, Motion Control, y Turnkey:

(B) Escape: válvula del amortiguador de compresión que permite que la horquilla de suspensión se comprima de forma segura en caso de producirse un impacto mayor que la fuerza de bloqueo de la válvula, como una caída en vacío o un bache grande.

La válvula de escape permite que la horquilla de suspensión se comprima sin dañar internamente el amortiguador.



Amortiguación de rebote de la suspensión trasera

La amortiguación de rebote controla la velocidad de extensión/retorno del amortiguador trasero, lo que incide en la tracción y el control.

- Una amortiguación de rebote **óptima** permite al amortiguador extenderse a velocidad controlada, soportar el peso del ciclista a su paso por el bache y una vez superado, y mantener la tracción y el control.
- Cuando el rebote es **demasiado rápido**, el amortiguador se extiende demasiado pronto después de comprimirse, lo que puede provocar botes o cabeceos de la bicicleta o del ciclista. Esto puede suponer pérdida de control y de estabilidad.
- Un rebote **demasiado lento** impide que la horquilla se extienda lo suficientemente rápido como para recuperar el contacto con el suelo o estar preparada para el siguiente impacto. El amortiguador permanece en un estado más comprimido en el siguiente bache, con lo cual se reduce el recorrido disponible de la suspensión y la absorción de baches.

La amortiguación de rebote se puede regular en función del peso del ciclista, la tasa de resorte y el recorrido, así como del terreno y las preferencias del ciclista.

A mayor presión de aire o firmeza del resorte, mayor velocidad de extensión y retorno. Para lograr la configuración óptima, puede ser necesario aumentar la amortiguación de rebote si aumenta la presión de aire o la tasa de resorte.

Después de ajustar la [caída](#), regule el amortiguador de rebote, dé un paseo y ajústelo de nuevo según sus preferencias.



Para **reducir** la velocidad de rebote (retorno más lento), gire el regulador de rebote **en sentido horario**.



Para **aumentar** la velocidad de rebote (retorno más rápido), gire el regulador de rebote **en sentido antihorario**.

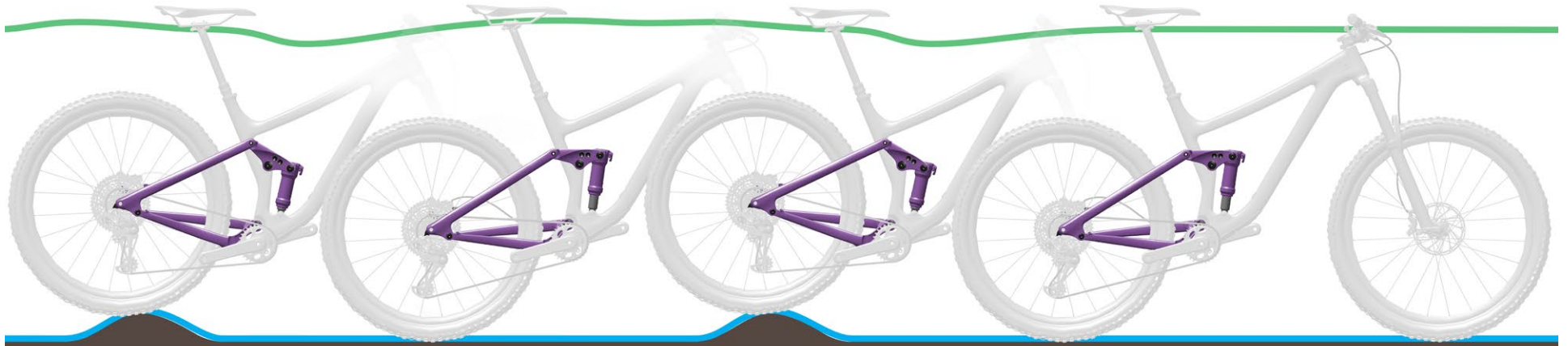
Óptimo

A El amortiguador rebota a velocidad controlada. La rueda trasera no rebota con el bache o con el suelo, y se mantiene en contacto con el suelo.

B El sillín se eleva ligeramente al absorber el bache, y cae ligeramente al comprimirse la suspensión cuando la rueda entra en contacto con el suelo después del bache. El amortiguador rebota de manera controlada, manteniendo al ciclista nivelado con respecto al terreno al absorber el siguiente bache. El movimiento de la suspensión es predecible y controlado, y el ciclista no experimenta ningún bote o cabeceo.

Ajuste:

No es necesario ningún ajuste.



Demasiado rápido

A El amortiguador rebota demasiado rápido, provocando botes irregulares cada vez que la rueda impacta contra un bache y vuelve a aterrizar. La velocidad descontrolada con la que el amortiguador se extiende después de comprimirse reduce la tracción y el control.

B El sillín y el ciclista se ven empujados hacia arriba cada vez que la rueda rebota con un bache o con el suelo. El peso del ciclista puede verse desplazado hacia arriba y hacia adelante cuando el amortiguador vuelve demasiado rápido a su extensión completa.

Ajuste:

Gire el regulador de rebote **en sentido horario** para **reducir** la velocidad de rebote y **aumentar** la tracción y el control.



Demasiado lento

A El amortiguador no se extiende lo bastante rápido después de absorber un bache como para quedar preparado para el siguiente bache. El amortiguador permanece comprimido al pasar por varios baches seguidos, con lo cual se reduce el recorrido y el contacto con el terreno, y aumenta la dureza ante el siguiente impacto. La rueda trasera rebota con el segundo bache porque el amortiguador no se extiende lo bastante rápido como para recuperar el contacto con el suelo y volver a su posición inicial. Con ello se reduce el recorrido disponible y empeora la tracción.

B El amortiguador permanece en estado comprimido después de contactar con el primer bache. Cuando la rueda trasera entra en contacto con el segundo bache, el sillín sigue la trayectoria de la rueda trasera, en vez de permanecer nivelada con respecto al suelo. El recorrido disponible y la absorción de impactos se ven reducidos, lo que provoca inestabilidad y empeora el control al pasar por varios baches seguidos.

Ajuste:

Gire el mando del regulador de rebote **en sentido antihorario** para **aumentar** la velocidad de rebote y mejorar el comportamiento ante los baches.



Amortiguación de compresión de baja velocidad de la suspensión trasera

El ajuste de amortiguación de compresión de baja velocidad (LSC) controla la **velocidad de carrera** de la compresión, o velocidad a la que se comprime el amortiguador, en situaciones de carrera de compresión lenta. La LSC afecta a la absorción de baches y la eficiencia durante los desplazamientos del peso del ciclista, las transiciones, las curvas, los impactos más graduales sobre los baches y el frenado.

Aumento de la amortiguación de LSC:

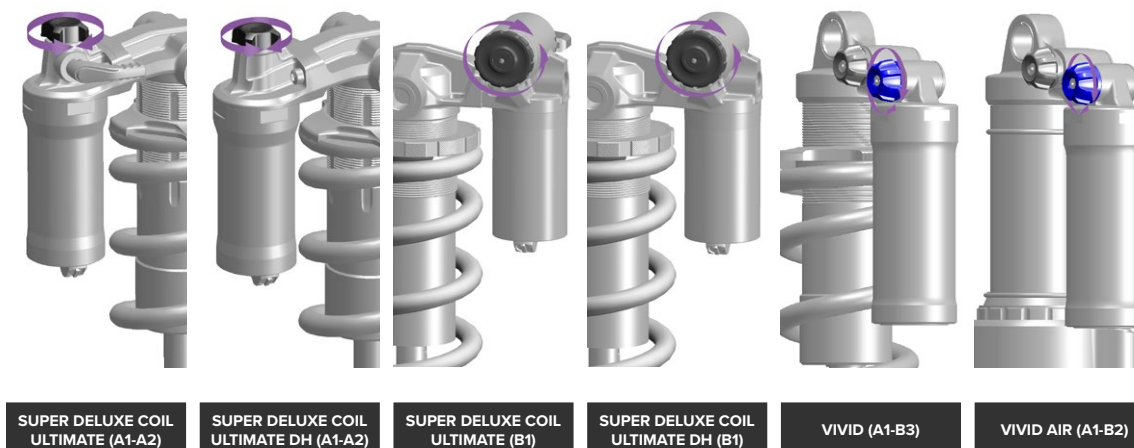
- De este modo, el amortiguador se mantiene en una posición más alta de su recorrido al circular. Esto puede ayudar al ciclista a mejorar la eficiencia y mantener el impulso al circular por terrenos ondulados y graduales, en las curvas y al pedalear.
- La compresión de la suspensión puede percibirse más firme sobre un terreno irregular.

Reducción de la amortiguación de LSC:

- Permite que la horquilla se comprima de forma rápida y fácil. Esto puede ayudar al ciclista a mantener el impulso y la velocidad sobre un terreno irregular.
- La compresión de la suspensión puede percibirse menos firme sobre un terreno irregular.

Los ajustes de amortiguación de LSC tienen un efecto menor en situaciones de carrera de compresión de alta velocidad. Las caídas en vacío y los impactos contra baches grandes pueden superar el margen de control eficaz del amortiguador de compresión y hacer que el amortiguador se comprima de forma rápida y repentina, independientemente de la configuración de amortiguación de LSC.

Aumente la amortiguación de LSC para reducir la velocidad de carrera de la compresión y aumentar la eficiencia al circular por terrenos ondulados o más bien lisos, así como al pedalear.



Para **augmentar** (+) la amortiguación de compresión de baja velocidad (**más dureza**), gire el mando del regulador de compresión **en sentido horario**.

Para **reducir** (-) la amortiguación de compresión de baja velocidad (**más suavidad**), gire el mando del regulador de compresión **en sentido antihorario**.

Terreno ondulado

Amortiguación de compresión de baja velocidad: abierta/demasiado suave

El amortiguador se comprime mucho a lo largo de la carrera de compresión hasta llegar al punto más bajo del terreno. El recorrido de la suspensión se consume enseguida, el peso del ciclista puede desplazarse hacia abajo, y el impulso de la bicicleta puede verse reducido.



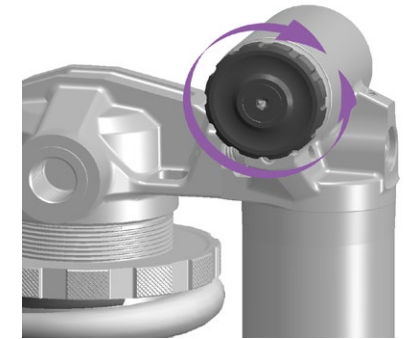
Amortiguación de compresión de baja velocidad: media a firme

El amortiguador se resiste a la compresión, permanece más alto en su recorrido y ayuda al ciclista a mantener la velocidad al entrar en tramos de terreno ondulados y al atravesarlos.



Ajuste:

Para mejorar la eficiencia al circular por terrenos ondulados y más bien lisos, gire el regulador de compresión **en sentido horario** a fin de **aumentar** la firmeza y amortiguación de la compresión y **reducir** la velocidad de carrera de la compresión.



Baches

Amortiguación de compresión de baja velocidad: suave a media

A Al impactar con un bache, el amortiguador se comprime de forma rápida y sin trabas, absorbiendo el bache. La tracción se mantiene.

B El sillín se eleva ligeramente al absorber el bache.



Amortiguación de compresión de baja velocidad: demasiado firme

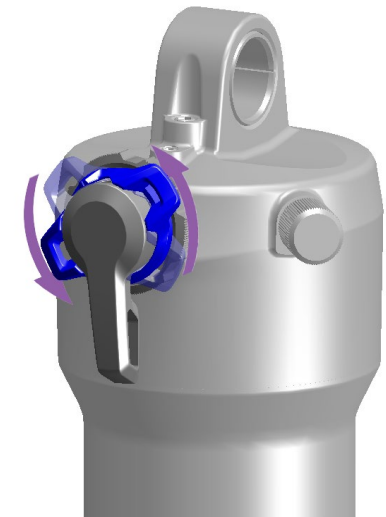
A Al impactar con un bache, el amortiguador se comprime demasiado despacio y la rueda trasera rebota fuera del bache. La tracción se reduce.

B El sillín y el ciclista se ven empujados hacia arriba y hacia adelante, la rueda deja de estar en contacto con el suelo, y se pierde control.



Ajuste:

Para **aumentar** la sensibilidad frente a pequeños baches, gire el regulador de compresión o de LSC **en sentido antihorario** a fin de **reducir** la firmeza y amortiguación de la compresión y **aumentar** la velocidad de carrera de la compresión.



Amortiguación de compresión de alta velocidad de la suspensión trasera

El ajuste de amortiguación de compresión de alta velocidad (HSC) controla la velocidad de la carrera de compresión, es decir, la rapidez con que el amortiguador trasero se comprime ante situaciones de compresión rápida. La HSC afecta a la absorción del impacto del bache y la eficiencia sobre baches grandes con bordes cuadrados y bajadas.

El tamaño y la forma del bache, así como la velocidad de la bicicleta, pueden influir en la velocidad de la carrera de la compresión. Los baches grandes o de bordes cuadrados/afilados harán que el amortiguador trasero se comprima de forma rápida y repentina. Los impactos de cualquier tamaño y forma generarán una compresión más rápida si se reciben con una velocidad de la bicicleta mayor.

Aumento de la amortiguación de HSC:

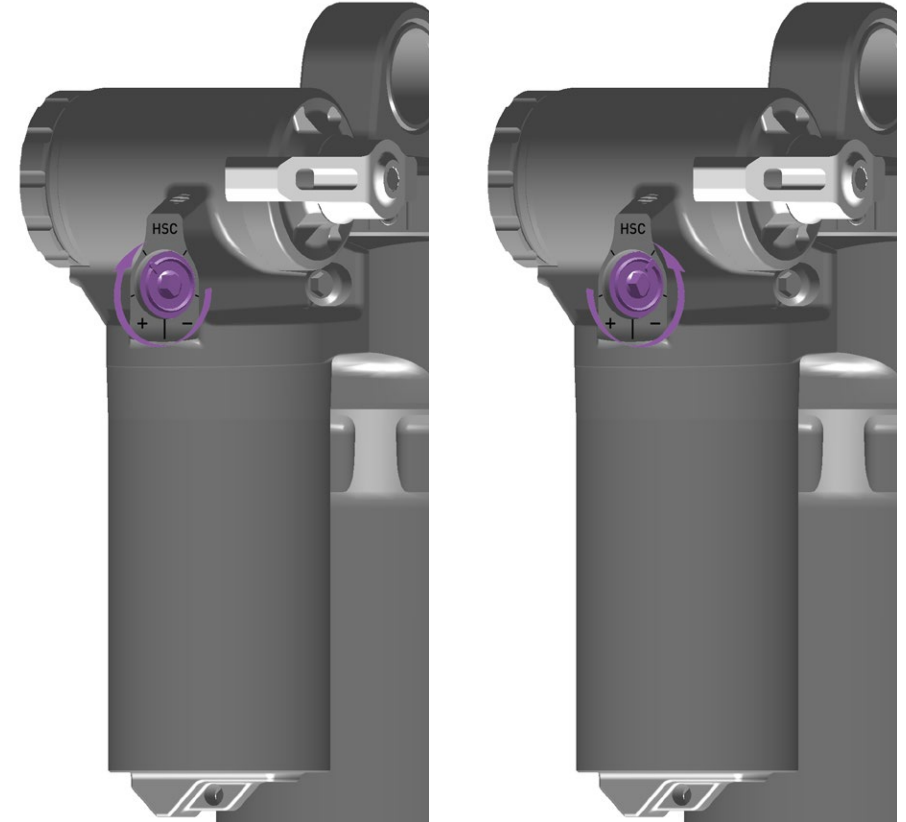
- El recorrido de la suspensión que se emplea en terrenos irregulares puede quedar limitado y variar según el tamaño del bache o la bajada. Esto puede evitar una compresión a fondo prematura al circular sobre impactos más grandes.
- La compresión de la suspensión puede percibirse más firme sobre un terreno irregular.

Reducción de la amortiguación de HSC:

- Permite que la suspensión se comprima fácilmente a mayores velocidades de carrera de compresión. Esto puede ayudar al ciclista a mantener la velocidad y el impulso sobre un terreno ligeramente bacheado.
- Puede evitar una compresión a fondo prematura al circular rápidamente sobre baches y en las caídas en vacío.
- La compresión de la suspensión puede percibirse menos firme sobre un terreno irregular.

Los ajustes de amortiguación de HSC tienen un efecto menor en situaciones de carrera de compresión de baja velocidad. Los desplazamientos del peso del ciclista, las transiciones, las curvas, los impactos más graduales sobre los baches y el frenado no generan fuerza suficiente para alcanzar el intervalo de control eficaz del amortiguador de HSC.

Aumente la amortiguación de HSC para reducir la velocidad de carrera de la compresión de alta velocidad en impactos de moderados a grandes y en terrenos muy agresivos.



ULTIMATE RC2T (C1), ULTIMATE DH RC2 (C1)

Para **aumentar** (+) la amortiguación de compresión de alta velocidad (más dureza), gire el mando del regulador de HSC **en sentido horario**.

Para **reducir** (-) la amortiguación de compresión de alta velocidad (más suavidad), gire el mando del regulador de HSC **en sentido antihorario**.

Baches en ángulo recto y caídas en vacío

Amortiguación de HSC: suave

A El amortiguador se comprime en todo su recorrido de forma rápida y sin trabas. El amortiguador puede utilizar la mayor parte de su recorrido, ya que los impactos se absorben en su totalidad conforme mayor es la velocidad del ciclista.

B El amortiguador toca fondo rápidamente y la rueda trasera se levanta rápido en los impactos y las caídas.

Amortiguación de HSC: media

A El amortiguador se comprime a lo largo de todo su recorrido eficaz, absorbiendo los impactos de forma controlada. El uso del recorrido completo puede depender de la velocidad del ciclista y del tamaño del bache.

B El amortiguador se comprime y absorbe los impactos y las caídas de forma controlada, con apoyo a mitad de carrera.

Amortiguación de HSC: firme

A El amortiguador se resiste a la compresión, y la fuerza del impacto puede transmitirse al ciclista. El amortiguador se comprime parcialmente y no toca fondo. El uso del recorrido completo depende de la velocidad del ciclista y del tamaño del bache.

B El amortiguador se resiste a la compresión en los impactos y las caídas, y la rueda trasera se desvía hacia arriba y aterriza bruscamente.



Ajuste:

Gire el mando del regulador de HSC **en sentido antihorario (-)** si desea **reducir** la amortiguación de la compresión y **aumentar** la velocidad de carrera.

Gire el mando del regulador de HSC **en sentido horario (+)** si desea **aumentar** la amortiguación de la compresión y **reducir** la velocidad de carrera.

Empiece por una configuración **media** y luego ajústela como desee. Los baches y bajadas más grandes, así como una mayor velocidad de la bicicleta, suelen ser adecuados para una configuración de HSC más firme.



Umbral de la suspensión trasera

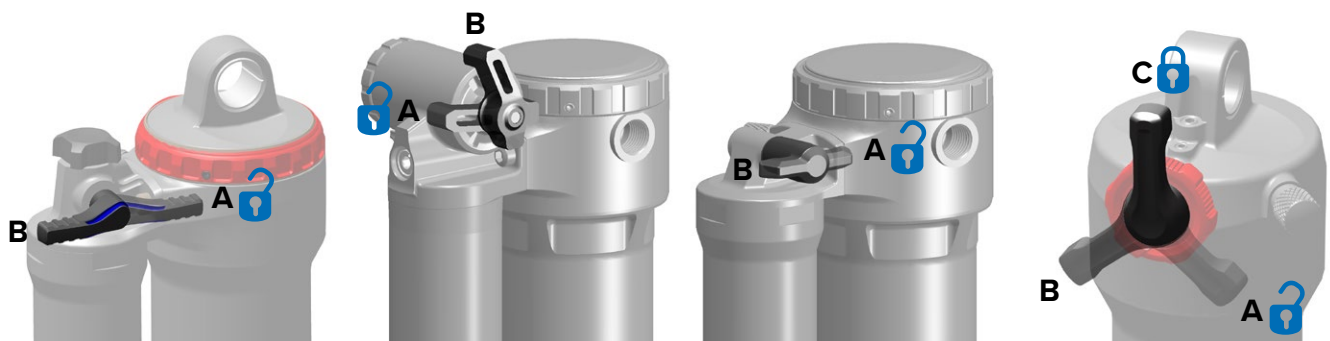
El modo Umbral (T) impide que el amortiguador trasero se comprima hasta que se produzca un impacto entre moderado y significativo contra un bache o una fuerza hacia abajo. El modo Umbral mejora la eficiencia al circular por terrenos más bien lisos.

Utilice la configuración de Umbral para aumentar la eficiencia del pedaleo al circular por terrenos llanos, ondulados, más bien lisos o moderadamente bacheados. En el modo Umbral, cuanto más deprisa circule la bicicleta, mayor será la fuerza de impacto ante un bache que hará que el amortiguador se comprima y absorba el bache.

- Cuando el regulador esté en la posición Abierta (A), el amortiguador se comprimirá de forma rápida y sin trabas en todo su recorrido.
- Cuando el regulador esté en la posición Umbral (B), el amortiguador se resistirá a la compresión hasta que se presente una fuerza hacia abajo o de impacto contra un bache de intensidad moderada.
- Cuando el regulador esté en la posición de Bloqueo (C), el amortiguador se resistirá a la compresión en su recorrido hasta que se presente una gran fuerza hacia abajo o un impacto intenso contra un bache.

Para activar el Umbral, gire la palanca del regulador hasta la posición Umbral.

En los amortiguadores equipados con control remoto, el umbral puede activarse en cualquier momento durante el uso mediante el control remoto montado en el manillar. Para más información, consulte el manual de usuario del control remoto correspondiente en www.sram.com/en/rockshox/products/remotes.

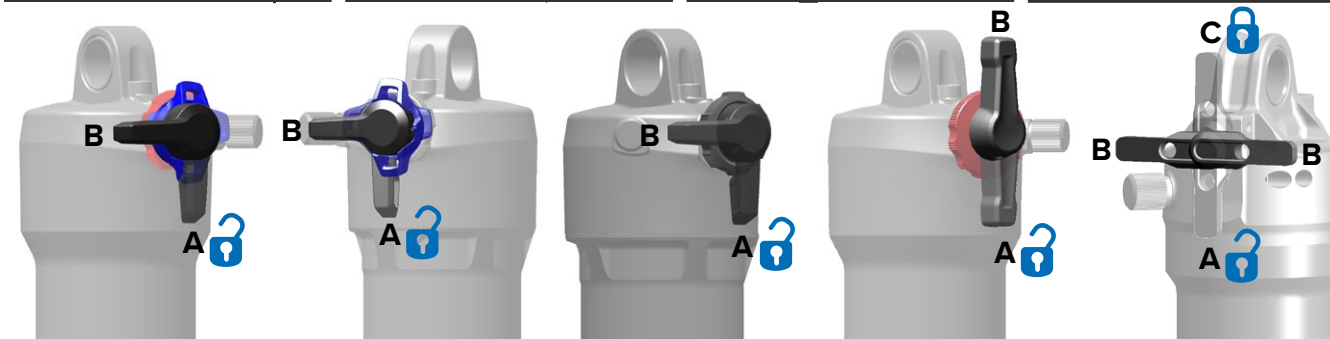


SUPER DELUXE ULTIMATE RCT (B1-B2)

SUPER DELUXE ULTIMATE RC2T (C1)

SUPER DELUXE SELECT+ RT (C1)

DELUXE RT3 (A1-B1) / MONARCH RT3 (A1-D2)



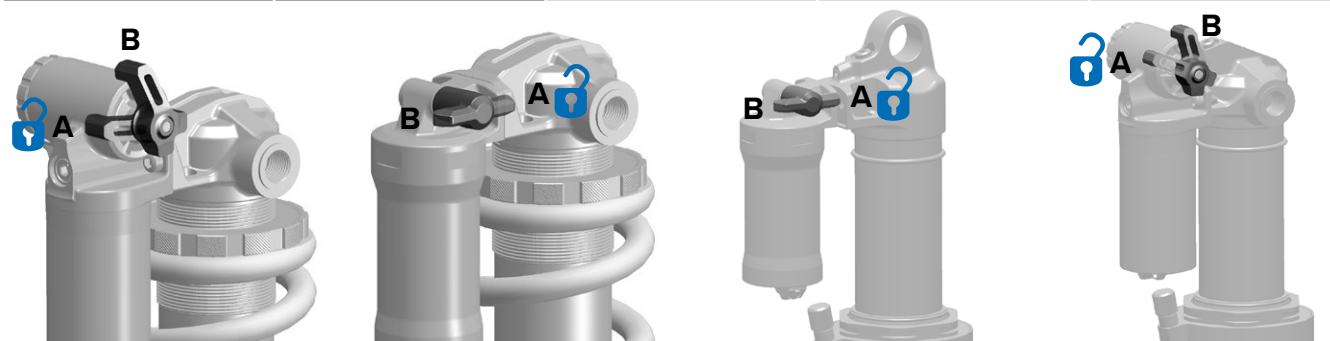
DELUXE ULTIMATE RCT (B2)

DELUXE ULTIMATE RCT (C1)

DELUXE SELECT+ RT (C1)

DELUXE RT (A1-B1)

SIDLUXE RL3 3P (A2)



SUPER DELUXE COIL ULTIMATE RC2T (B1)

SUPER DELUXE COIL SELECT+ RT (B1)

VIVID SELECT RT (C1)

VIVID ULTIMATE RC2T (C1), SELECT+ RT (C1)

Bloqueo de la suspensión trasera

El modo de Bloqueo (L) impide que se comprima el amortiguador trasero. Utilice el modo de bloqueo para obtener la máxima eficiencia de pedaleo en terrenos más suaves.

- Cuando la palanca del regulador de bloqueo se encuentre en la posición Abierta (A), el amortiguador podrá comprimirse de forma rápida y sin trabas a lo largo de todo su recorrido.
- Cuando la palanca del regulador de bloqueo se encuentre en la posición de Bloqueo (B), el amortiguador se resistirá a comprimirse a lo largo de su recorrido hasta que se presente una fuerza hacia abajo o un impacto contra un bache lo bastante considerable.

Para activar el modo de bloqueo, gire la palanca del regulador hasta la posición de Bloqueo.

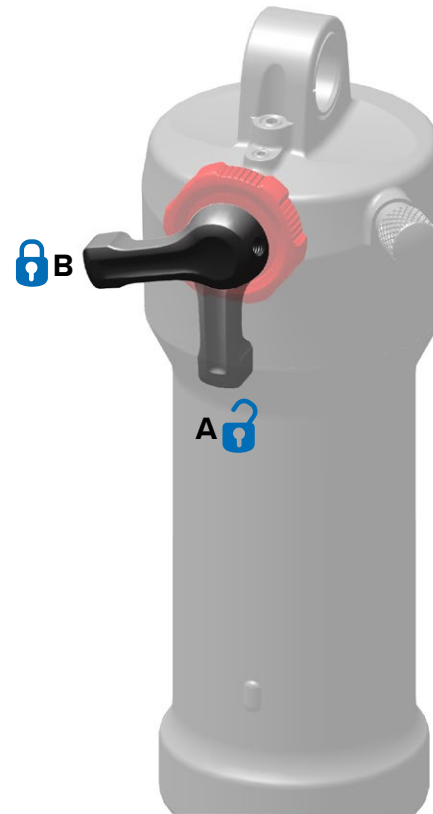
Para desactivar el modo de bloqueo, gire la palanca del regulador hasta la posición Abierta.

En los amortiguadores equipados con control remoto, el bloqueo puede activarse en cualquier momento durante el uso mediante el control remoto montado en el manillar. Para más información, consulte el manual de usuario del control remoto correspondiente en www.sram.com/rockshox/component/remotes.

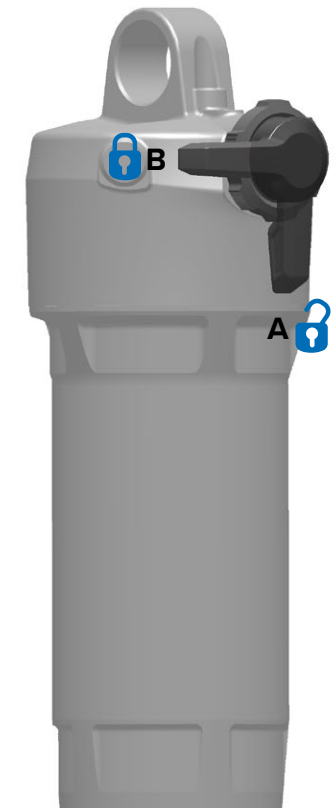


SIDLUXE RL (A1)

SIDLUXE RL 2P / RL3 3P (A2)



DELUXE RL (A1-B1) / MONARCH RL (A1-C1)



DELUXE SELECT+ RL (C1)

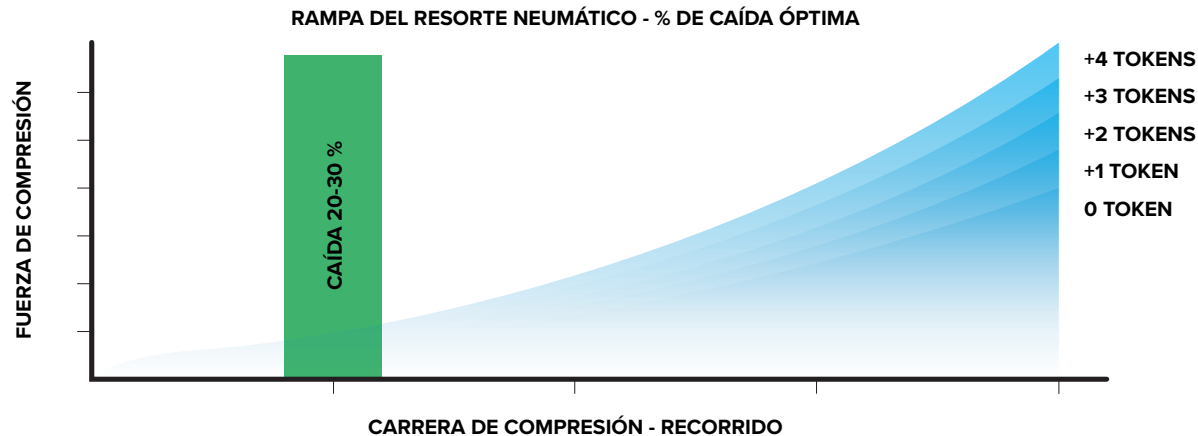
Regulación del fondo del resorte neumático

La rampa de carrera final del resorte neumático, o resistencia de fondo, se puede regular en ciertas horquillas neumáticas RockShox que son compatibles con los elementos Bottomless Token de reducción de volumen neumático, y también en determinados modelos de amortiguadores traseros neumáticos RockShox compatibles con los anillos y elementos Bottomless Token.

Los elementos Bottomless Token reducen el volumen del resorte neumático y aumentan la resistencia de fondo. Esta reducción del volumen, combinada con un adecuado ajuste de la caída, aumenta la rampa entre el punto medio y el final de la carrera del resorte, sin afectar significativamente a la caída ni a la sensibilidad frente a baches de tamaño pequeño o mediano. El aumento de la rampa de fondo del resorte puede resultar ventajoso en caídas desde una cierta altura o al circular por pistas rápidas muy bacheadas, donde la horquilla utiliza la mayor parte de su recorrido.

Si la caída está bien configurada y la suspensión toca fondo rápidamente y con frecuencia, pruebe a agregar elementos Bottomless Token hasta alcanzar la sensación de fondo que prefiera.

Se recomienda repetir el proceso de ajuste de [caída](#) y realizar ajustes en la amortiguación cada vez que instale o retire algún elemento Bottomless Token. Añadir reductores de volumen puede hacer que la suspensión rebote más rápido. En tal caso, puede que necesite aumentar la amortiguación de rebote para compensarlo.



Anillos y elementos Bottomless Token

Para evitar dañar la horquilla o el amortiguador trasero, **no** debe superarse la cantidad máxima permitida de anillos o elementos Bottomless Token.

Para averiguar cuál es el número máximo de elementos Bottomless Token que admite su horquilla, consulte el documento de *Especificaciones de suspensiones delanteras - Volumen de aceite, presión de aire, firmeza de resortes helicoidales, elementos Bottomless Token y especificaciones técnicas*.

En el caso de amortiguadores traseros, consulte el *Manual del usuario de la suspensión trasera* o el manual de mantenimiento de su amortiguador trasero para conocer el número máximo de anillos y elementos Bottomless Token que puede emplear.

Para obtener una lista completa de los elementos Bottomless Token disponibles, consulte el *Catálogo de repuestos de RockShox*.

En el manual de mantenimiento de su horquilla o amortiguador trasero encontrará información sobre los procedimientos de instalación y desmontaje de elementos reductores.

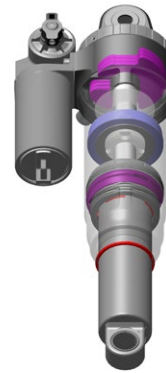
Toda la documentación técnica relacionada está disponible en www.sram.com/service.



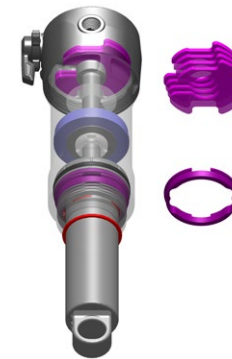
Dual Position Air



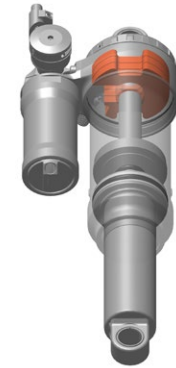
Solo Air, DebonAir, DebonAir+



Super Deluxe C1



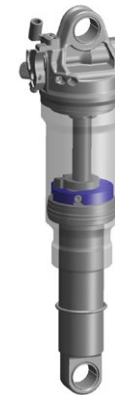
Deluxe C1



Deluxe / Super Deluxe A1-B2



Monarch / Monarch Plus



SIDLuxe A1



SIDLuxe A2



Vivid C1

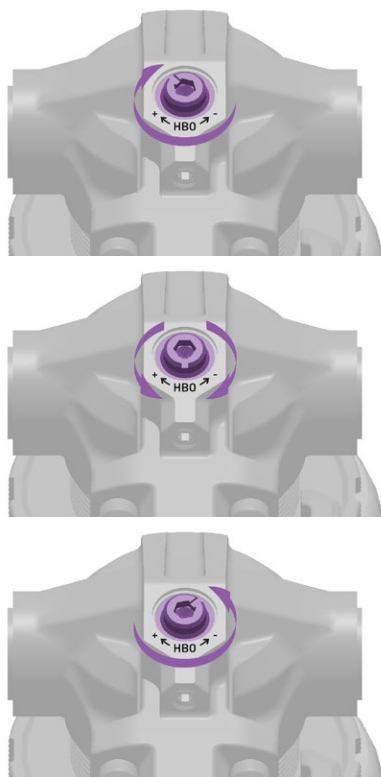
Ajuste del fondo hidráulico (HBO) – Suspensión trasera

Los amortiguadores Select RockShox cuentan con un sistema de fondo hidráulico (HBO) ajustable externamente que reduce la dureza del fondo. El sistema de fondo hidráulico (HBO) ajustable dispone de 5 ajustes que restringen el flujo de aceite en el circuito de compresión en el 20 % final del recorrido del amortiguador.

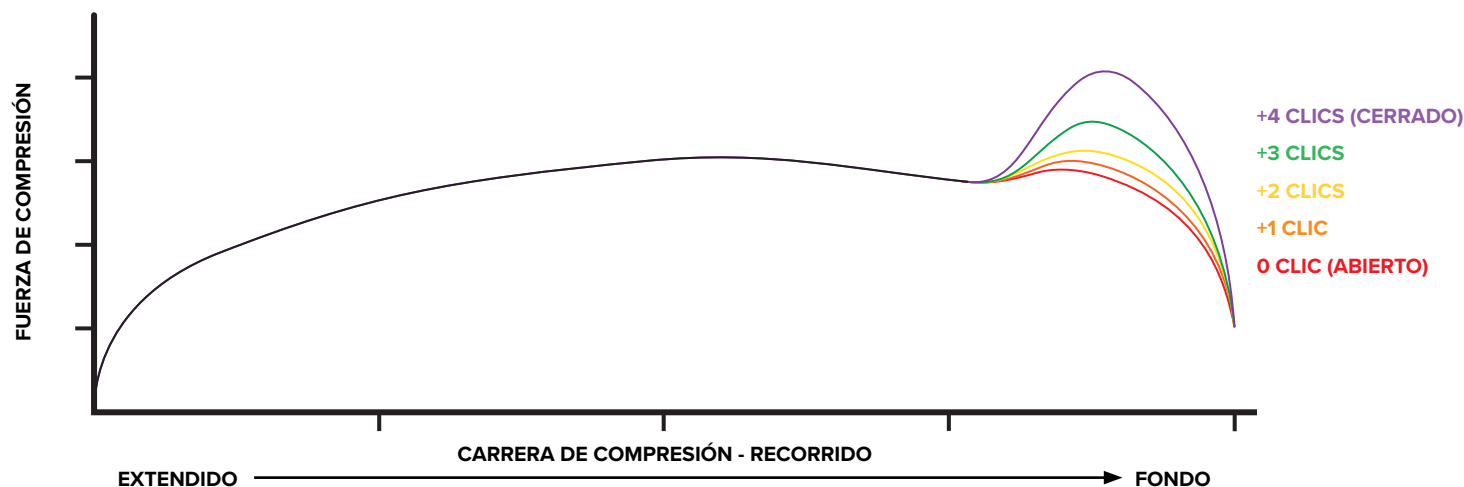
El aumento de la resistencia hidráulica (ajuste HBO hacia +) añade una amortiguación hidráulica que reduce la dureza del fondo, lo que puede ser beneficioso en grandes caídas y saltos. Aumente el fondo hidráulico para realizar un ajuste fino del control de fondo en función del terreno.

También puede ser necesario ajustar el resorte, el amortiguador de rebote y los amortiguadores de compresión de baja y alta velocidad al aumentar el ajuste del fondo hidráulico. Ajuste cada amortiguador según sea necesario para obtener una configuración y un rendimiento óptimos de acuerdo con la velocidad de conducción y el terreno.

Consulte www.sram.com/rockshox para obtener más detalles sobre el producto.



FONDO HIDRÁULICO (HBO) - EFECTO DE AJUSTE DE EXTENDIDO A RECORRIDO COMPLETO/FONDO



Ajustes de amortiguación – Suspensión delantera

Modelo	Amortiguador	Ajustes del amortiguador						Controlador AXS
		Rebote	Compresión de baja velocidad	Compresión de alta velocidad	Umbral	Bloqueo	Control remoto	
Ultimate RC2	Charger 3	✓	✓	✓	-	-	-	-
Select+ RC2	Charger 3	✓	✓	✓	-	-	-	-
Ultimate Flight Attendant	Charger Flight Attendant (2.1)	✓	✓	-	✓	✓	-	✓
Ultimate / RC2	Charger 2, Charger 2.1	✓	✓	✓	-	-	-	-
Ultimate / RCT3	Charger 2, Charger 2.1	✓	✓	-	✓	-	-	-
Select+ / RC	Charger 2, Charger 2.1	✓	✓	-	-	-	-	-
RCT R	Charger 2	✓	-	-	✓	-	✓	-
Ultimate / RLC	Charger 2	✓	✓	-	-	✓	✓	-
RC R	Charger 2	✓	-	-	-	-	✓	-
Ultimate / Select+ / RL	Charger Race Day, Charger Race Day 2 2P, Charger 2	✓	-	-	-	✓	✓	-
Ultimate / Select+ / RL3	Charger Race Day 2 3P	✓	-	-	✓	✓	✓	-
Select / RC	Charger RC	✓	✓	-	-	-	-	-
Select RL	Charger / Charger 2P	✓	-	-	-	✓	✓	-
Select RL	Charger 3P	✓	-	-	✓	✓	✓	-
Base / R	Charger R	✓	-	-	-	-	-	-
Base / RC	Rush	✓	✓	-	-	-	-	-
Base / RL	Rush / Rush 2P	✓	-	-	-	✓	✓	-
Base / RL	Rush 3P	✓	-	-	✓	✓	✓	-
XX	Motion Control	✓	-	-	-	✓	✓	-
RL	Motion Control	✓	✓	-	-	✓	✓	-
RC	Motion Control	✓	✓	-	-	-	✓	-
TK	TurnKey	-	-	-	-	✓	✓	-
R	Rebound	✓	-	-	-	-	-	-

Visite www.sram.com/service para introducir el número de serie de su horquilla en el campo "Search by Model Name or Serial Number" (Buscar por nombre de modelo o número de serie), o consulte el documento *Especificaciones para suspensión delantera - Volumen de aceite, presión de aire, tasas de resortes de bobina, Bottomless Token y especificaciones técnicas de RockShox*, para obtener más detalles sobre las especificaciones del amortiguador de su horquilla.

Ajustes de amortiguación – Suspensión trasera

Modelo	Ajustes del amortiguador									
	Rebote de baja velocidad	Rebote de alta velocidad	Compresión de baja velocidad	Compresión de alta velocidad	Fondo hidráulico (HBO) ajustable	Fondo hidráulico no ajustable	Umbral	Bloqueo	Control remoto	Controlador AXS
Ultimate Flight Attendant RC3	✓	-	✓	-	-	✓ (Super Deluxe C1)	✓	✓	-	✓
Ultimate / Select+ / RL3 / RLR	✓	-	-	-	-	-	✓	✓	✓	-
Ultimate RC2T	✓	-	✓	✓	✓ (Super Deluxe Coil B1) ✓ (Vivid C1)	✓ (Super Deluxe C1)	✓	-	-	-
Ultimate / RT3	✓	-	-	-	-	-	✓	✓	-	-
Ultimate / RCT	✓	-	✓	-	-	-	✓	-	-	-
Ultimate Remote / RTR	✓	-	-	-	-	-	✓	-	✓	-
Ultimate DH / RC2	✓	-	✓	✓	✓ (Super Deluxe Coil B1) ✓ (Vivid C1)	✓ (Super Deluxe C1)	-	-	-	-
Ultimate DH / RC	✓	-	✓	-	-	-	-	-	-	-
Ultimate / RL	✓	-	-	✓	-	-	-	✓	-	-
Ultimate / RLR	✓	-	-	-	-	-	-	✓	✓	-
XX	✓	-	-	-	-	-	-	✓	✓	-
Select+ / RCT	✓	-	-	-	✓ (Vivid C1)	-	✓	-	-	-
Select+ / RC3	✓	-	✓	-	-	-	✓	✓	-	-
Select+ / RLR	✓	-	-	-	-	-	-	✓	✓	-
Select+ / RL	✓	-	-	-	-	-	-	✓	-	-
Select+ / RT	✓	-	-	-	✓ (Super Deluxe Coil B1)	✓ (Super Deluxe C1)	✓	-	-	-
Select / RT	✓	-	-	-	✓ (Vivid C1)	-	✓ (Vivid C1)	-	-	-
Select / R	✓	-	-	-	✓ (Super Deluxe Coil B1)	✓ (Super Deluxe C1)	-	-	-	-
R2C	✓	✓	✓	✓	-	-	-	-	-	-
Base / R	✓	-	-	-	✓ (Vivid C1)	-	-	-	-	-

Visite www.sram.com/service para introducir el número de serie de su amortiguador en el campo "Search by Model Name or Serial Number" (Buscar por nombre de modelo o número de serie) para obtener más detalles sobre las especificaciones del su amortiguador.

OFICINAS CENTRALES EN ASIA
SRAM Taiwan
No. 1598-8 Chung Shan Road
Shen Kang Hsiang, Taichung City
Taiwán

OFICINAS CENTRALES A NIVEL
MUNDIAL
SRAM, LLC
1000 W. Fulton Market, 4th Floor
Chicago, Illinois 60607
EE. UU.

OFICINAS CENTRALES EN EUROPA
SRAM Europe
Paasbosweg 14-16
3862ZS Nijkerk
Países Bajos