

HEADSHOK® LEFTY GEBRUIKSAANWIJZING

Gefeliciteerd en dank voor uw aankoop van het HeadShok Lefty veersysteem. U heeft geïnvesteerd in een lichtgewicht veersysteem met maximale afstellingmogelijkheid en absolute stuurprecisie. Deze gebruiksaanwijzing bevat belangrijke en bruikbare informatie over het juiste gebruik en onderhoud van uw HeadShok-vork. Lees het alstublieft aandachtig door en volg de instructies voor kilometers veilig en hoogwaardig rijplezier. Mocht u vragen hebben over uw vork of de inhoud van deze gebruiksaanwijzing, aarzel dan niet contact met ons op te nemen. Op de achterzijde vindt u telefoonnummers en e-mailadressen.

De Lefty vork is een nieuw verend element voor het voorwiel. Het is een unieke vork op de markt. Dankzij de geïntegreerde as en één enkele vorkpoot is de Lefty net zo sterk en stijf als elke andere standaard-tweebenige vork met een lange veerweg, maar wel veel lichter. De Lefty is verkrijgbaar in drie uitvoeringen: de Electronic Lock Out (Lefty ELO) met een aan/uitknop op het stuur, de Dial Lock Out met Rebound afstelling (Lefty DLR) met een mogelijkheid tot blokkade tijdens de rit plus afstelmogelijkheid voor de terugslagdemping en de Mechanical demper (Lefty M).

De assen van de Lefty ELO en DLR zijn van titanium voor uitiem lichtgewicht en maximale sterkte. De as van de Lefty M is van duurzaam, gegoten roestvaststaal.

Bij uw Cannondale fiets met HeadShok moet een standaard-gebruiksaanwijzing zitten samen met deze speciale gebruiksaanwijzing. Heeft u een van beide documenten niet in uw bezit, dan kunt u deze downloaden en printen van het Tech Center op de Cannondale website. U kunt ook contact opnemen met de klantenservice in Oldenzaal, telefoonnummer (31) 541-573580 voor het nasturen van een exemplaar.

We maken u erop attent dat deze gebruiksaanwijzing dient ter aanvulling en niet ter vervanging van het 'Cannondale Bicycle Owner's Manual'. Deze laatste bevat waardevolle informatie over het veilig bedienen, de afstelling en het onderhoud van uw fiets. Ook vindt u er meer informatie over de garantievoorwaarden. Lees alstublieft de handleiding aandachtig door, voordat u gaat fietsen. Gooi hem niet weg, maar bewaar het boekje voor eventuele vragen in de toekomst.

BENODIGD GEREEDSCHAP:

- Inbussleutelset
- Torsie sleutel
- 40mm balhoofd sleutel voor ELO-vorkassemblage en verwisseling van de batterij (ver verkrijgbaar via gereedschapsfabrikanten als Park of Pedro's)

VERVANGING VAN DE BATTERIJ VAN DE ELO-VORK:

- HD300/ lithium 9 volt batterij U9VL-J of U9VL (verkrijgbaar bij goede elektronicazaken)

CONTROLELIJST VOOR DE VORK VOORDAT U GAAT RIJDEN

Voordat u gaat rijden de volgende onderdelen controleren:

Vorbouwbouten: zorg ervoor dat de bouten die de voorbouw aan de vork klemmen goed aangedraaid zijn. Elke bout moet aangedraaid zijn tot 77-94 In-Lbs (8.7-10.5 Nm). Ter controle kunt u voor uw fiets gaan staan, het wiel tussen uw knieën klemmen en het stuur heen en weer proberen te bewegen. Het stuur mag niet bewegen.

Wielbevestiging: is de snelsluiser van het achterwiel op de juiste manier vastgezet? Lees Sectie 6 van de Cannondale Handleiding over het juiste gebruik van de snelsluiser. Is de Lefty-naaf correct geïnstalleerd en is de bout van de naaf tot de juiste torsie aangedraaid: 133 In-Lbs (15 Nm)? Zie sectie 'voorwielmontage' verderop in deze gebruiksaanwijzing voor de juiste montage-instructies van de Lefty-naaf.

Remmen: functioneren uw remmen goed? Bij schijfremmen moeten de remblokjes correct aangebracht zijn en er mogen geen vet- of olieresten op achterblijven. Ook moeten de remblokjes het remoppervlak stevig raken zonder dat de remgreep het stuur raakt.

▲ WAARSCHUWING: Gebruik de Lefty vork samen met een CODA of andere passende schijfrem, omdat de schijfrem fungeert als secundaire wielbevestiging. Indien geen goed geïnstalleerde schijfremrotor op de Lefty naaf en geen goed geïnstalleerde schijfremklauw op de Lefty vork is

gemonteerd, kan het gebeuren dat het voorwiel als gevolg van een losse naafbout loslaat van de as. De rijder loopt het risico van een ongeluk met eventueel de dood tot gevolg, indien het voorwiel tijdens het rijden los zou raken van de as.

▲ WAARSCHUWING: Een goedgekeurd schijfremstelsysteem is zeer belangrijk voor de veiligheid van de Lefty-vork. Cannondale dringt erop aan alle werkzaamheden aan de vork door een Cannondale-dealer uit te laten voeren. Lees bij het monteren van schijfremmen aan de Lefty-vork de bijgevoegde gebruiksaanwijzing. Deze aanwijzingen zijn bedoeld voor ervaren monteurs in het bezit van het juiste gereedschap. Verkeerde montage of service kan tot vermindering van de remprestatie leiden, met het risico van een ongeval met mogelijk fatale afloop. Heeft u enige twijfel over het uitvoeren van de werkzaamheden, neem dan contact op met uw Cannondale-dealer.

Let erop dat de schijfremnok op de Lefty-vork smaller is en dus vastgezet moet worden met kortere remklauwbouten bij gebruik van een CODA-Schijfrem. Uw Cannondale-dealer kan u aan kortere bouten helpen.

Let ook op de afdichting die door de schijfremrotor aan de schijfremkant van de Lefty-naaf geklemd wordt. Bij iedere bevestiging van de remrotor aan de naaf moet u ervoor zorgen dat de afdichting tegen het grote cassettelager aan ligt. De rotor houdt de afdichting op zijn plek. De afdichting verhindert verontreiniging met water en vuil. Een ontbrekende afdichting betekent voortijdige slijtage van de lagers.

▲ Indien u het vermoeden heeft dat uw fiets niet naar behoren functioneert, rijd er dan niet op. Laat in dat geval de fiets inspecteren door een cannondale-winkelier.

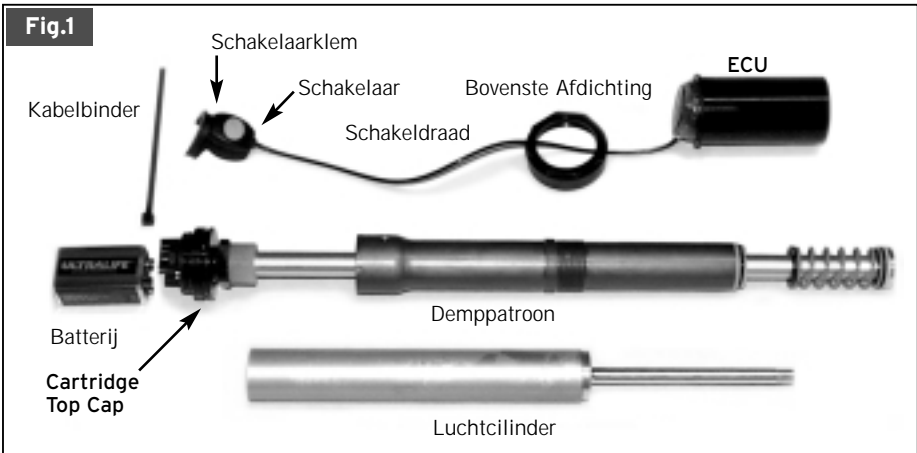
ELO-ASSEMBLAGE EN -MONTAGE

Voordat u de Lefty ELO in gebruik neemt of ermee gaat fietsen, moet de batterij van de ELO geïnstalleerd zijn en het systeem opnieuw gemonteerd worden. De ELO werkt op een 9 volt lithium-batterij. Deze levert de stroom voor het instrument met de aan/uit-knop binnenin de Lefty. Voor transportdoeleinden zijn de batterij en de Electronic Control Unit (ECU) apart verpakt. De batterij en de ECU moeten in de Lefty gemonteerd worden en de drukknop op het stuur vastgezet voordat het systeem werkt. De batterij zit in de ECU met twee LED-lampjes: een ter indicatie van de vorkblokkade (rood) en een die aangeeft wanneer de batterij op is (geel). Wees voorzichtig met de bedrading bij het (de-) monteren van dit onderdeel.

ELO-BATTERIJ-INSTALLATIE

1. Schroef de bovenste kap van de bovenkant van de linker Leftypoot af met een 40 mm-balhoofdsleutel. Zie Fig. 1 voor een illustratie van de ELO-onderdelen.
2. Maak de klembout van de bovenkant van de vorkpoot los met een 5 mm-inbus sleutel. Duw de vork naar beneden, zodat het bovenste deel van de lagers uit de Lefty-vorkpoot komt. Het gemakkelijkst gaat dit door de fiets rechtop te zetten en het stuur omlaag te duwen.
3. Zet de nieuwe batterij zo in de batterijhouder dat de polen overeen komen. Zie Fig. 1

Opmerking: de twee inbusbouten vlak naast de batterijpolen op de kap van het veerelement nooit verwijderen. Deze zijn uitsluitend



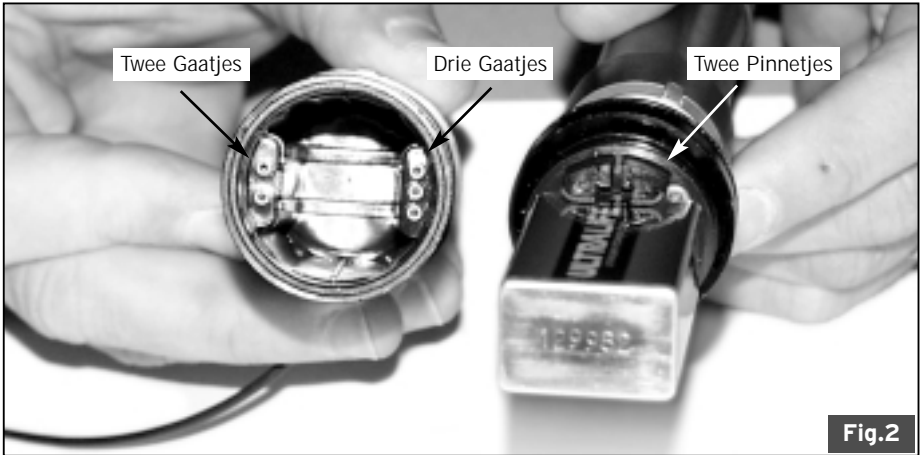


Fig.2

bedoeld voor fabrieksassemblage van het patroon (de cartridge). Behalve het vervangen van de batterij is geen enkel onderdeel van de ELO te onderhouden door de gebruiker.

4. Draai, indien nodig, de buitenste kap van de cartridge en de batterij met de klok mee, zodat de drie metalen pinnetjes zich rechts van de batterij bevinden en de twee metalen pinnetjes links. Op die manier is de positie van de Electronic Control Unit (ECU) correct. Het beste gaat dit met een samengedrukte vork.

5. Aan de onderkant van de ECU zitten aan een kant drie en de andere kant twee gaatjes. Zie Fig. 2. Duw de ECU in de bovenkant van de cartridge zodat de gaatjes in de ECU en de pinnetjes op de bovenkant van de cartridge passen. Ook dit gaat het best met een samen-

gedrukte vork. Zie Fig. 3. De schakeldraad moet naar voren wijzen vanuit de bovenkant van de ECU.

6. Steek de bedrading door de bovenkant van het midden van de bovenste rand zodat de draden vanuit de rand naar beneden wijzen. Schuif de vork helemaal uit door het stuur op te tillen. Duw hierbij op de flens aan de buitenkant van de ECU en gebruik de bovenste rand. Breng een druppel Loctite 242 (blauw) aan op de schroefdraad van bovenste rand. Draai nu de bovenste rand met een 40 mm-sleutel vast tot een torsie van 250 In-Lbs (28 Nm).

7. **HEEL BELANGRIJK!** Breng een druppel Loctite 242 (blauw) aan op de schroefdraad van de klembouten en draai vast tot een torsie van 55-65 In-Lbs (6.25-7.25 Nm).

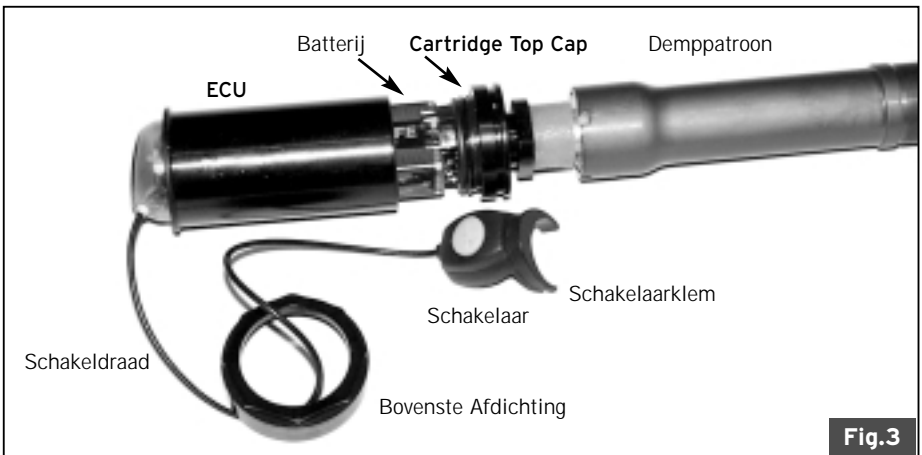
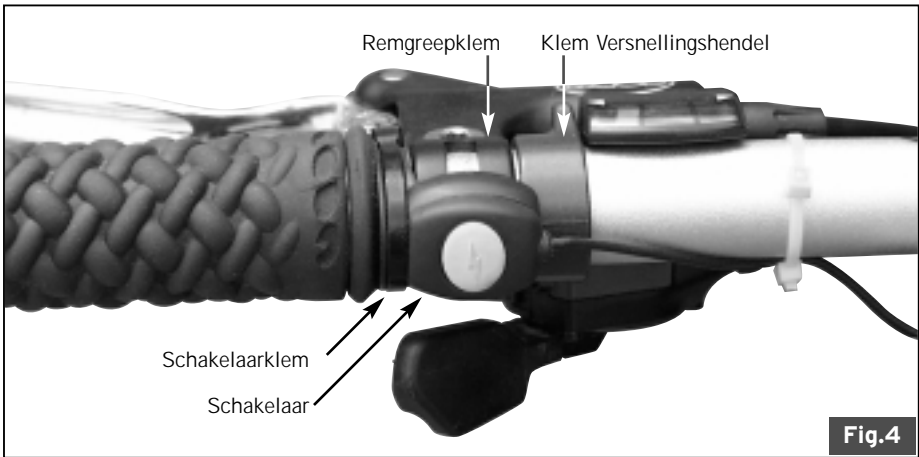


Fig.3



INSTALLATIE VAN DE ELECTRONISCHE BLOKKEERSCHAKELAAR

De drukknop zo plaatsen, dat de rijder gemakkelijk de schakelaar met zijn of haar duim kan bedienen. De handigste plek voor de schakelaar is op het stuur, vlak naast de remgriep, zodat de schakelunit boven op de remgriepklem zit. Het is misschien nodig de remgriep een paar millimeter te verplaatsen om de schakelklem te kunnen vastmaken. De draad vanuit de schakelaar moet richting stuur wijzen, of u de schakelaar nu links of rechts monteert. Zie Fig. 4. Soms is de voorbouw te lang of het stuur te breed om de schakelaar rechts op het stuur te monteren.

Maak de schakelaar vast met de meegeleverde kabelbinder. Met de tweede kabelbinder moet alle overgebleven draad op het stuur of de voorbouw vastgezet worden. Let erop dat de plaats van de schakelaar en draad het sturen niet belemmert en nergens achter blijft haken tijdens het rijden.

LEVENSDUUR VAN DE ELO-BATTERIJ

Voor het beste resultaat alleen een lithium 9 volt-batterij gebruiken. Het gebruik van een alkaline 9 volt-batterij kan ook, maar deze gaat aanzienlijk korter mee.

Wanneer de batterij bijna leeg is, gaat het gele LED-lampje in het doorzichtige kapje op de ECU knipperen. De batterij is op dat moment toe aan vervanging.

Wanneer het gele LED-lampje niet meer knippert, maar voortdurend brandt, is de batterij te leeg om de vork uit te schakelen. De vork

keert dan terug in de standaard actieve (niet uitgeschakelde) positie. Deze optie zorgt ervoor, dat u door kunt rijden over ruw terrein met de vork, ook al is de batterij helemaal leeg. Wanneer de batterij helemaal leeg is, is het uitschakelen van de vork dus niet mogelijk. Drukt u op de blokkeerschakelaar, dan gaat het gele lampje branden ter indicatie van een lege batterij. Vervang de batterij om de blokkeerfunctie te herstellen.

▲ Belangrijk: om de batterij te sparen de fiets met de Lefty ELO in ongeblokkeerde toestand opbergen. Bij een geblokkeerde vork gaat het rode lampje branden. Dit kost stroom. Het opbergen van de fiets in geblokkeerde toestand verbruikt onnodig stroom en verkort de levensduur van de batterij.

▲ Lees en neem alle waarschuwingen in acht in de gebruiksaanwijzing van de batterij.

VERVANGING VAN DE ELO-BATTERIJ

1. Schroef de bovenste kap van de bovenkant van het linker Leftypoot af met een 40 mm-balhoofdsleutel. Zie Fig. 1 voor een illustratie van de ELO-onderdelen.
2. Maak de klembout van de bovenkant van de vorkpoot los met een 5 mm-inbussleutel. Duw de vork naar beneden, zodat het bovenste deel van de lagers uit de Lefty-vorkpoot komt. Het gemakkelijkst gaat dit door de fiets rechtop te zetten en het stuur omlaag te duwen. Trek de Electronic Control Unit (ECU) en de bedrading van de bovenkant van het veerelement af. In de ECU zitten de batterij en de twee LED-lampjes, die blokkade (rood) en lege batterij aangeven (geel). Zorg ervoor de bedrading niet te

beschadigen bij het (de-)monteren van dit onderdeel.

3. Haal de oude batterij uit de bovenkant van de cartridge. Druk de batterij in de houder boven op de cartridge, zodat de polen overeenkomen. (zie Fig. 1)

Opmerking: de twee inbusbouten vlak naast de batterijpolen op de kap van het veerelement nooit verwijderen. Deze zijn uitsluitend bedoeld voor fabrieksassemblage van de cartridge. Behalve het vervangen van de batterij is geen enkel onderdeel van de ELO te onderhouden door de gebruiker.

4. Draai, indien nodig, de buitenste kap van de cartridge en de batterij met de klok mee, zodat de drie metalen pinnetjes zich aan de rechterkant van de batterij bevinden en de twee metalen pinnetjes aan de linkerkant. Op die manier is de positie van de Electronic Control Unit (ECU) correct. Het beste gaat dit met een samengedrukte vork.

5. De onderkant van de ECU heeft aan één kant drie en de andere kant maar twee gaatjes. Zie Fig. 2. Duw de ECU in de bovenkant van de cartridge zodat de gaatjes in de ECU en de pinnetjes op de bovenkant van de cartridge passen. Ook dit gaat het best met de vork nog steeds in samengedrukte toestand. Zie Fig. 3. De schakeldraad moet naar voren wijzen vanuit de bovenkant van de ECU.

6. Duw nu op de flens aan de buitenkant van de ECU en gebruik hierbij de bovenste rand. Breng een druppel Loctite 242 (blauw) aan op de schroefdraad op de bovenste rand. Draai nu de bovenste rand met een 40 mm-sleutel weer vast tot een torsie van 250 In-Lbs (28 Nm).

7. **HEEL BELANGRIJK!** Breng een druppel Loctite 242 (blauw) aan op de schroefdraad van de klembouten en draai vast tot een torsie van 55-65 In-Lbs (6.25-7.25 Nm).

LEFTY KABELBEVESTIGING

De remkabel van het voorwiel loopt niet door de vorkklemmen, maar juist aan de buitenkant van de Lefty-vorkpoot, achterlangs naar de schijfrem. Zie Fig. 5. De lusjes van de kabelbinders moeten groot genoeg zijn, zodat de remkabel er vrij door kan lopen.

De kabel van de achterrem en de achterderailleurkabel lopen tussen de bovenste en onderste vorkklemmen, tussen de balhoofdbuis en de Lefty-vorkpoot.



AANPASSING VAN DE VOORSPANNING VOOR ALLE LEFTY-VORKEN

Voordat u op de fiets gaat rijden, moet de voorspanning aangepast worden aan het gewicht van de rijder. Bij teveel voorspanning is de vering stijf en reageert deze niet adequaat; te weinig voorspanning veroorzaakt teveel 'dansen' tijdens een klim of sprint. Ook kan het leiden tot het te ver inveren van het veerelement (tot aan de limiet van de veerweg) bij grote schokken. In de HeadShok Lefty ELO en DLR zit een luchtveer. In de Lefty M-vork zit een combinatie van de spiraalveer van Advanced Spring System en een MicroCellulaire Urethaan element (MCU). Onderstaande handleiding is alleen voor de eerste afstelling. We raden u aan te experimenteren met verschillende voorspanningen om een optimale afstelling te krijgen.

▲ Waarschuwing: de afsluitring met de 40mm sleutelgaatjes boven op de Lefty-vorkpoot is niet bedoeld voor afstelling, maar alleen voor de verwijdering en het onderhouden van het binnenwerk van de vork en de verwijdering van de poot van het kroonstuk. Verwijderen of losmaken van deze ring is niet nodig. Als de afsluitring toch verwijderd of losgedraaid wordt, zet deze dan terug met een druppel Loctite 242 (blauw) op de schroefdraad en draai hem aan tot een torsie van 250 In-Lbs (28 Nm).

ELO- EN DLR-VOORSPANNING VAN DE LUCHTVEER

Voor het afstellen van de luchtvoorspanning heeft u een precisie-luchtpomp nodig met een Schraderventiel. De capaciteit moet tenminste 150 psi zijn. Een controleventiel, snelontslui-

ter of een ventielverlenger is heel handig om luchtverlies te voorkomen bij het verwijderen van de pomp. De maximale voorspanning voor de luchtcartridge is 225 psi.

1. Meet vanaf de vloer tot aan het midden van één kant van het stuur. De rijder zit hierbij niet op de fiets, die precies rechtop staat. De rijder gaat hierna in zithouding op de fiets zitten, beide voeten op de pedalen en het gewicht op het zadel. Dit gaat het gemakkelijkst wanneer de rijder tegen een muur of paal leunt. Meet nu opnieuw vanaf de vloer tot aan het midden van één kant van het stuur, gebruik de achterrem en blokkeer de vork niet.

2. Aan de hand van het verschil tussen deze twee metingen bepaalt u de voorspanning. De prestaties van het Lefty veersysteem zijn volgens velen het beste bij een inzakking van 12.5 tot 16mm. Dit is het goede moment om de schokbreker tot 170 procent van het gewicht van de rijder op te pompen. Laat er lucht uit lopen of blaas er wat bij door het Schraderventiel onder aan de Lefty-vorkpoot tot het gewenste aantal millimeters inzakking en het juiste gevoel in de vork is bereikt. Noteer deze luchtdruk.

LEFTY M-SPIRAALVEER / MCU-VOORSPANNINGSAFSTELLING

Er zijn drie verschillende veren voor drie gewichten verkrijgbaar voor de Lefty M. Rijders met verschillend gewicht en rijstijl kunnen zo een optimale veer in hun vork plaatsen. Elke maat fiets heeft standaard een andere veer die het best past bij de maten van de rijders. Bij elke set veren hoort ook een negatieve veer, afgestemd op prestaties. De negatieve veer verbetert de eerste souplesse van de vork door de weerstand van de hoofdveer overwinnen. Ook fungeert deze als doorslagveer om een ruwe klap te vermijden bij het volledig uitveren van de vork.

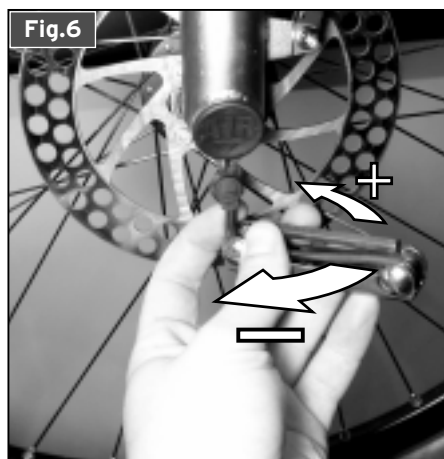
Gewichtsklasse rijder	Aanbevolen veer	Verenset
70 kilo of minder	Groen	HD219/GRE
65 - 90 kilo	Blauw	HD219/BLU
85 kilo of meer	Rood	HD219/RED

Maat fiets	standaard met deze veer
Small	Groen
Medium	Blauw
Large	Blauw
Extra Large	Rood
Jumbo	Rood

Behalve het veranderen van de spiraalveer in de vork, is de voorspanning van de veer ook nauwkeurig af te stellen op het gewicht en de stijl van de rijder.

1. Meet vanaf de vloer tot aan het midden van één kant van het stuur. De rijder zit hierbij niet op de fiets, die precies rechtop staat. De rijder gaat hierna in zithouding op de fiets zitten, beide voeten op de pedalen en het gewicht op het zadel. Dit gaat het gemakkelijkst wanneer de rijder tegen een muur of paal leunt. Meet nu opnieuw vanaf de vloer tot aan het midden van één kant van het stuur, gebruik de achterrem en blokkeer de vork niet.

2. Aan de hand van het verschil tussen deze twee metingen bepaalt u de voorspanning. De prestaties van het veersysteem zijn het beste



bij een compressie van 12.5 tot 16 mm. Om deze compressie te veranderen trekt u de rubberen dop uit de onderkant van de Lefty-vorkpoot. Steek een 5 mm-inbussleutel in het gat onder in de poot. Draai de schroef voor voorspanning met de klok mee voor meer voorspanning (minder compressie) of tegen de klok in voor minder voorspanning (meer compressie) Zie Fig. 6. Voor een maximale veerweg van de Lefty M beveelt Cannondale een zachtere veer uit de reeks aan.

3. De rubberdop terugplaatsen bij de gewenste voorspanning.

LEFTY NEGATIEVE VEREN

Alle drie de types cartridges van de Lefty-vork zijn te voorzien van drie verschillende negatieve

ve veren en gradaties van terugslagdemping voor rijders met een verschillend gewicht en rijstijl. De negatieve spiraalveer niet verwarren met de hoofdveer die de stijfheid van de vork bepaalt. De negatieve veer verbetert de eerste souplesse van de vork door overwinning van de weerstand van de hoofdveer. Ook fungeert deze als doorslagveer; dit om een ruwe klap te vermijden bij het volledig uitveren van de vork. Voor zwaardere rijders of rijders die meer voorspanning in de hoofdveer wensen (voor een stuggere rijstijl) is er een zwaardere negatieve veer voor meer terugslagdemping. Zie onderstaand lijstje voor informatie over de negatieve veer. Uw dealer kan u adviseren over het veranderen van veren.

Maat fiets	standaard met deze veer	Code
Small	Groen	HD212/GRN
Medium	Blauw	HD212/BLU
Large	Blauw	HD212/BLU
Extra Large	Rood	HD212/RED
Jumbo	Rood	HD212/RED

VERWIJDERING VAN HET VOORWIEL

Het voorwiel zit aan de Lefty-as met een speciale bout. Als deze losgedraaid wordt, kan het hele wiel er in een keer uitgehaald worden. De bout wordt in de naaf gehouden door een kapje. Dit kapje zit aan de kant van de naaf zonder de remschijf en zet u vast met een zogenoemde pin spanner-sleutel. De combinatie van deze speciale bout en het kapje lijkt sterk op dat wat gebruikt wordt bij de CODA Tarantula Competition of Shimano XTR, Dura Ace en Ultegra cranks, alleen heeft de Lefty naaf een linkse schroefdraad. Het kapje niet

verwijderen; het zit daar om de asbout in de naaf te houden. Is het toch noodzakelijk de kap te verwijderen om de bout te vervangen, zet hem dan weer terug met een druppeltje Loctite 242 (blauw) op de schroefdraad van het kapje. Het kapje tegen de klok in terugschroeven.

OPMERKING: Het is niet nodig het voorwiel uit de Lefty-vork te halen om een (binnen)band te vervangen. Haal eenvoudig de band van de rechterkant van het wiel af met een bandenlichter.

1. Maak beide bouten van de remschijfklaauw los met een 5 mm-inbussleutel, niet verwijderen. Draai de onderkant van de remklaauw tegen de klok in, zodat de onderste klauwbout achter de remschijfnok van de Lefty vandaan draait. Laat dan de bovenste bout uit de remschijfnok zakken. Zie Fig. 7. Het wiel is niet te verwijderen zonder eerst de rem van de vork af te halen.

2. Schroef de asbout los met een 5 mm-inbussleutel. De bout verbindt het wiel met de as met een linkse schroefdraad. De bout zit in de naaf vast met een kapje en blijft op de naaf vastzitten, ook al is het wiel van de as af. Verwijderen van het kapje van de naaf is niet nodig.

3. Trek het wiel van de as af.

▲ WAARSCHUWING: wanneer u het wiel eruit haalt, zorg er dan voor dat de as van de vork niet op de grond valt. Als er een deukje in de as komt, kan de bout van de as soms niet meer in de as vastgedraaid worden. De vork kunt u dan niet gebruiken.

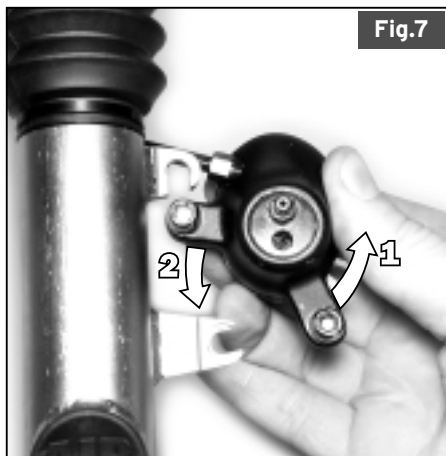


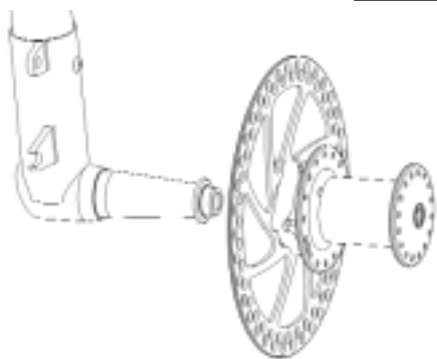
Fig.7

VOORWIEL MONTAGE

1. De CODA-voorschijfrem zit niet op de Lefty-schijfremnok. Het wiel monteren met de rem op de vork is niet mogelijk. Indien nodig de voorschijfremklaauw met een 5 mm-inbussleutel van de vork verwijderen. Zie de instructies bij stap 1 van de sectie verwijdering van het voorwiel, zoals hierboven beschreven.

2. Breng een dun laagje vet van goede kwaliteit aan op de lagercups, doe dit aan de taps-toelopende as van de vork. Ook een beetje vet aanbrengen op de schroefdraad van de asbout binnenin het eind van de as. Let erop dat er geen vet op de (rem)schijf komt.

Opmerking: het is heel belangrijk de schroefdraad van de asbout te smeren. Speciaal voor de titaniummassen, zoals op de Lefty ELO- en

Fig.8

remschijf, zodat de remschijf tussen de remblokken loopt. Controleer of beide remblokken in de klauw zitten. Schuif nu de bovenste bout van de remklauw omhoog in de schijfremnok, en draai de onderkant van de klauw met de klok mee in de onderste sleuf van de klauwbout. Zie Fig. 9. Let erop dat de afstandshims aan de binnenkant van de remschijfnok zitten (tegen de body van de remklauw) en niet meteen direct onder de kop van de klauwbouten. Draai nu de bouten vast met een 5 mm-inbusbout tot 69-78 In-Lbs (8-9 Nm).

BLOKKADEFUNCTIE (ALLEEN LEFTY DLR EN ELO)

Zowel de Lefty ELO als de DLR hebben de optie tot blokkeren tijdens het rijden, zodat de rijder de vering naar wens aan of uit kan zetten. Het activeren van de blokkade van de ELO gaat met een druk op de knop. Deze zit op het stuur en staat in verbinding met de Lefty-cartridge met een schakeldraad. De blokkade van de Lefty DLR is te regelen met de zwarte knop boven op de Lefty-vorkpoot. Met de klok mee om de veerfunctie te blokkeren, tegen de klok in om deze te activeren.

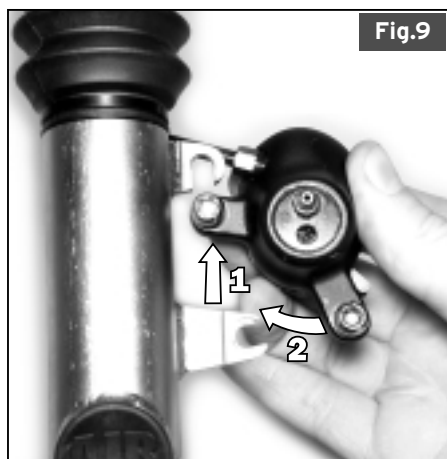
AANPASSING VAN DE DEMPING TIJDENS HET RIJDEN (ALLEEN LEFTY DLR)

De Lefty DLR-cartridge biedt de mogelijkheid tot het instellen van de lage-snelheidsdemping (kleine schokjes) tijdens het rijden. Dit gaat met de rode draaiknop in het midden van de grotere zwarte blokkeerdraaiknop. Het volledig tegen de klok in draaien van de kleine, rode knop zorgt voor de meest open en 'volgzame' instelling (minimale demping). Het draaien met de klok mee geeft meer demping. De rode draaiknop voor de lagesnelheidsdemping is alleen voor aanpassing, deze blokkeert de vering niet (de grotere blokkeerknop wel).

AANPASSING VAN DE BALHOOFDBUISHOEK

De Lefty-vork is zo ontworpen, dat de afsluitring van de cartridge boven op de vorkpoot evenwijdig ligt aan de bovenkant van het dubbele kroonstuk. Het is echter mogelijk de voorkant van de fiets te verlagen en tegelijkertijd de hoek van de balhoofdbuis te vergroten. Een stellere balhoofdbuishoek betekent wel verandering van het stuurgedrag en de hantering van de fiets.

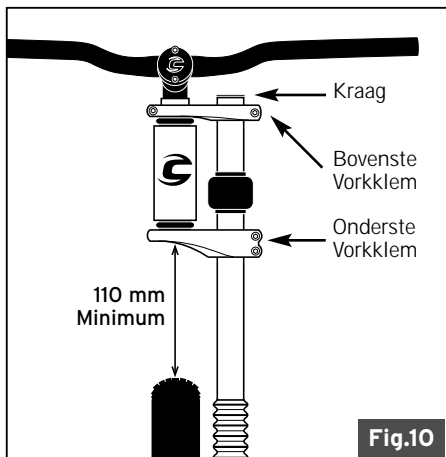
1. Maak de bouten van het kroonstuk los en schuif de vorkpoot omhoog in de klemmen, totdat het onderste kroonstuk 110 mm van de



DLR-vorken. Bij te strak aandraaien zal een droge bout zich vastdraaien in titanium. Verwijdering of losdraaien gaat dan heel moeilijk of is onmogelijk en de bout of de as beschadigt.

3. Schuif het voorwiel op de as aan de schijfkant van de naaf (het dichtste bij de vorkpoot). Zorg ervoor dat het wiel recht op de as schuift, zodat de schroefdraad van de bout goed contact maakt met de schroefdraad van de as. Draai de bout van de as vast met een 5 mm-inbusbout tot 133 In-Lbs (15 Nm). Zie Fig. 8. Bij het terugplaatsen van het wiel de fiets eventueel neerleggen op de linkerzij, met de as omhoog. Daarna de naaf recht op de as schuiven en de asbout aandraaien.

4. Monteer de remklauw weer op de remnok van de Lefty. Eerst moet de klauw over de



band af is. (Zie Fig. 10) Markeer hier de vorkpoot met een stift of met tape. Niet in de vorkpoot krassen of schuren met een vijl of een ander scherp voorwerp. Dit is het laagste, veilige punt voor de vorkkronen.

▲ Waarschuwing: als u de voorband verwisselt, zal dit laagste, veilige punt ook veranderen. Gaat u verder met een dikkere voorband, dan moet u, voordat u gaat fietsen, opnieuw deze 110 mm speling tussen de onderkant van het onderste kroonstuk en de band instellen.

2. Pas de vorkpoot in de dubbele kroon binnen de afstand, zoals bepaald door de blokkeerknop boven op de vorkpoot en de markering voor het laagste, veilige punt voor de kroonpositie.

▲ WAARSCHUWING: Als de Lefty-vorkkronen minder dan 110 mm speling hebben tussen de band en de onderkant van de onderste kroon, bestaat het risico dat de onderste kroon en de band elkaar gaan raken bij het volledig inveren van de vork. Bij zo'n contact tussen band en kroonstuk kan het voorwiel plotseling gaan blokkeren tijdens het rijden, de rijder kan over het stuur vallen met het risico van verwonding met eventueel fatale gevolgen.

3. Breng wat vet aan op de schroefdraad van de vier kroonstukbouten en draai deze vast met een 5 mm-inbussleutel tot 55-65 In-Lbs (6.25-7.25 Nm).

ONDERHOUDSSHEMA HEADSHOK

Wij bevelen aan om uw Lefty vork elke twee maanden of na 40 uur rijden voor onderhoud aan te bieden bij uw geautoriseerde HeadShok

Service Center. Aangezien het een hoogwaardig veersysteem betreft, is regelmatige inspectie, smering en onderhoud van uw vork noodzakelijk. Uw monteur zal onderstaande onderdelen controleren en de vork onderhouden. Tussen de onderhoudsbeurten door is het raadzaam de Headshok zo nu en dan ook zelf op deze punten na te lopen.

FRAME EN VORK

Maak het hele frame en de vork elke maand of na enkele ritten helemaal schoon. Kijk ze na op deukjes, scheurtjes of andere beschadigingen. Ga niet op de fiets rijden bij beschadigingen aan het frame of de vork. Laat de schade inspecteren en inschatten door een Cannondale of HeadShok-dealer.

AFDICHTING VAN HET BALHOOFDLAGER

Alle vorken, dus ook de Lefty, met de nieuwe lichtgewicht-voorbouw van de HeadShok (te herkennen aan de twee klemboutjes) hebben boven op de bovenste balhoofdlagers een zwart rubberen afdichting. Deze afdichting zit bij de Lefty-vork onder de bovenste klem, tegen het balhoofdlager. Enkelkroonsvorken hebben deze afdichting onder de voorbouw, tegen het lager aan. Deze afdichting zorgt ervoor dat er geen water of vuil in het lager terecht komt.

RUBBEREN SOK VOOR DE VERENDE VOORVORK

Kijk de rubberen sok onder aan de Lefty-vorkpoot regelmatig na op scheuren, gaten of losse kabelbindertjes. Een kapotte rubberen sok kan vervuiling van het binnenwerk van de vork veroorzaken. De rubberen sok beschermt de naaldlagers en de lager-glijplaatjes tegen water, vuil en andere ongerechtigheden. Let erop dat de kabels van de schakelaars en de remkabels geen gat schuren in de sok. Schuren de kabels wel tegen de sok, leg ze dan anders. Uw Cannondale-winkelier kan u hierbij helpen.

Zelfs bij de kleinste beschadiging moet u de sok meteen vervangen. Bij de Lefty moet u de voorrem eraf halen, de vorkpootklemmen losmaken met een 5 mm-inbussleutel, de afsluitring boven op de Lefty vorkpoot verwijderen (met een 40 mm-balhoofdsleutel), de vorkpoot uit de klemmen laten zakken en de sok vervangen. Om de vorkpoot weer terug te zetten kunt u de aanwijzingen volgen zoals hierboven beschreven onder 'Aanpassing van de hoek

van de balhoofdbuis'. De Cannondale-dealer kan u helpen met deze handelingen. Schade aan de HeadShok ten gevolge van water of vuil valt niet onder de garantievoorwaarden.

▲ **Waarschuwing:** De afsluiting met de 40 mm-sleutelgaatjes boven op de Lefty DLR en Lefty M zijn niet bedoeld voor een of andere afstelling. De gaatjes zitten er voor de verwijdering en onderhoud van het binnenwerk van de vork en voor het verwijderen van de vorkpoot uit het bovenste kroonstuk. Het is normaal gesproken niet nodig om deze afsluiter los te maken of te verwijderen. De afsluiter verwijdert u bij de Lefty ELO alleen om de batterij van de ECU (electronic control unit) te vervangen. Wordt de afsluiting losgemaakt of eraf gedraaid, dan moet er een druppel Loctite 242 (blauw) op de schroefdraad en deze weer worden vastgezet tot 250 In-Lbs (28 Nm).

BINNENSTE VORKPIJP

Een paar keer per jaar, of bij beschadiging van de rubberen vorksok, of bij een grote of onverwachte impact op de vork, moet de binnenste vorkpijp nagekeken worden. Voordat u hieraan begint, zorgt u voor twee nieuwe kabelbindertjes om de HeadShok-sok opnieuw vast te maken. Deze zijn bij uw Cannondale of HeadShok-winkelier verkrijgbaar. Knip beide, oude kabelbindertjes door en trek de sok omhoog (van de onderste rand af) en naar beneden (van de bovenste rand af). Maak deze plek binnenin de sok schoon en zorg dat er geen vuil of oud vet achterblijft. Inspecteer de lagerglijvlakken en de vorkpijp op corrosie, scheurtjes en kijk of de vorkpijp nog recht is.

Bij scheurtjes of een kromming in het telescopische binnenwerk van de vork moet de vork onmiddellijk vervangen worden. RIJ NIET VERDER MET DE VORK! Ga naar uw Cannondale- of HeadShok-dealer.

Ga ook met de vork naar de Cannondale-winkelier bij roest, putjes of corrosie. Hij of zij kan de conditie van de vork bepalen en eventueel de structurele schade inschatten.

▲ **WAARSCHUWING:** Ernstige, structurele schade aan het telescopische gedeelte van de HeadShok-vork zal de levensduur van de vork verkorten. Corrosie of scheurtjes in de binnenste vorkpijp of een verbogen vorkpijp kunnen het functioneren van vork ernstig belemmeren. Dit kan weer leiden tot verwonding van de rijder met de dood tot gevolg. HeadShok-vorken die tekenen vertonen van zo'n structurele schade aan het telescopische gedeelte moeten onmiddellijk vervangen worden.

Vet na de inspectie van het binnenwerk het blootliggende stuk vorkpijp en de lagerglijvlakken in met een dun kwaliteitsvet. Laet u bij de keuze van het vet adviseren door uw Cannondale-dealer.

Zet de sok weer aan de rand van het telescopische gedeelte van de Headshok aan de onderkant vast. Maak de sok vast met de twee kabelbindertjes. Zorg ervoor dat ze goed vast zitten.

SMERING VAN DE NAALDLAGERS

De naaldlagers (die zorgen voor het soepele op en neer glijden van het HeadShok-veer-systeem) binnenin elke HeadShok-mountainvork moeten elke twee maanden of na elke veertig uur rijden gesmeerd worden. Deze handeling vereist gedeeltelijke demontage van het binnenwerk van de vork en alleen een ervaren mecanicien van een geautoriseerd HeadShok Service Center mag dit daarom uitvoeren.

CARTRIDGE SERVICE EN CUSTOM TUNING

Het HeadShok-systeem is enorm veelzijdig en aanpassing of opwaardering is eenvoudig. Afhankelijk van het model van de vork kunnen HeadShok Service Centers advies geven over het veranderen van de voorspanning van de veer, toepassing van verschillende veren en zaken als compressedemping, terugslagdemping en het blokkeren tijdens de rit. Breng een bezoek aan uw dealer voor meer informatie over de fijnafstelling of opwaardering van uw HeadShok Lefty-vork.

Net zoals elke HeadShok kunt u de Lefty ELO- en DLR-cartridges verwijderen, onderhouden, afstellen, leeg laten lopen en weer terug zetten. De ELO- en DLR-cartridges zijn standaard uitgerust met '5 weight oil'. Voor minder of meer demping kan deze olie vervangen worden door een lichtere of zwaardere oliesoort. Bovendien kan het karakter van de demping gemodificeerd worden door de ventielshims in de oliekamer te veranderen. De shims boven op de oliekamer regelen de demping bij het inveren van de vork. De shims onder in de oliekamer regelen de demping van de terugslag. Dikkere shims zorgen voor meer demping. Deze onderhoudswerkzaamheden mogen echter alleen door een ervaren monteur in een geautoriseerde HeadShok Service Center uitgevoerd worden.

EEN OPMERKING OVER HET WASSEN VAN DE LEFTY ELO-VORK:

vanwege de elektronische onderdelen moet het wassen van een fiets met een Lefty ELO voorzichtig gebeuren. De Electronic Control Unit (ECU) is geseald om doordringen van water en vuil tijdens het rijden tegen te gaan, maar is niet waterbestendig. De ELO-unit daarom niet onderdompelen in water en niet schoonmaken met een hogedrukspuit. De beste manier om de Lefty ELO grondig te reinigen is met een vochtige spons of lap met eventueel een beetje zeep.

WAARSCHUWINGEN

Stop in de volgende gevallen met het rijden op de fiets en breng deze naar een HeadShok dealer ter inspectie:

- Als de verende voorvork 'kloppende' of 'tikkende' geluiden begint te maken
- Indien een onverklaarbare vergroting van de veerweg optreedt
- Wanneer het er uit ziet alsof de vork verder uitgeschoven is dan normaal
- Wanneer de vork niet meer te blokkeren is, (alleen type 'D', 'DD', 'DL', 'DLR', en 'ELO' cartridges).

Mogelijke oorzaken van het probleem zijn:

- Een toename van de veerweg of de uitzetting van de vork.
- Een uitgescheurde of uitgerekte sok van de vork.
- Een uitgerekte of versleten voorremkabel.
- Een plotseling verlies van de blokkademogelijkheid op cartridges met de Damping Dial-blokkademogelijkheid.

Wordt een van bovenstaande symptomen genegeerd, dan kan dit tot gevolg hebben dat de vork loskomt van het fietsframe. Scheiding van vork en frame kan een ernstig ongeval met dodelijke afloop tot gevolg hebben.

De extra snelheid van een fiets met vering kan ook extra risico opleveren. Bij het remmen 'duikt' een fiets met voorvering. U kunt een ernstig ongeval krijgen als u niet in staat bent om met zo'n systeem om te gaan. Zorg ervoor dat u het veersysteem goed onder de knie heeft, voordat u gaat proberen heel hard te fietsen of te downhillen.

Tevens vergroot een veersysteem het comfort en de prestaties van de fiets. Dit kan ervoor zorgen dat u harder kunt gaan rijden. Verwar echter niet de grotere capaciteiten van uw geveerde fiets met uw eigen capaciteiten. Het kost tijd en oefening om uw rijvaardigheid te vergroten. Doe dit stap voor stap, totdat u er zeker van bent dat u

volledig overweg kunt met de fiets. Gebruik alleen remmen die ontworpen zijn voor montage op de bestaande remschijfnok op de vork. Probeer er nooit een remnok bij te zetten of een rem te gebruiken die een aanpassing van de bestaande remnok op de vork vereist. Bij verandering of aanpassing van de bestaande remnok of het aanbrengen van nieuwe remnokken, vervalt de garantie op de vork. Het kan resulteren in structureel slecht functioneren van de vork. Een verkeerd of slecht functionerende vork zorgt voor een slecht bestuurbare fiets. U loopt daarbij het risico van een ernstig ongeval met fatale afloop.

Indien de vorkkronen van de Lefty minder dan 110 mm speling hebben tussen de band en de onderkant van de onderste kroon, bestaat het risico dat de onderste kroon en de band elkaar gaan raken bij het volledig inveren van de vork. Bij zo'n contact tussen band en kroonstuk tijdens het rijden kan het voorwiel plotseling gaan blokkeren. De rijder kan over het stuur vallen en riskeert verwondingen met eventueel fatale gevolgen.

HEADSHOK GARANTIE

Op alle HeadShok vorken en hun binnenwerk zit garantie op fabricagefouten gedurende een jaar vanaf de aankoopdatum door de eerste eigenaar.

Buiten de garantie valt schade als gevolg van onjuiste afstelling, slecht of onjuist onderhoud, aanrijdingen, buitensporig gebruik of misbruik. Een HeadShok Service Center zal beoordelen of er wel of geen sprake is van garantie.

Raadpleeg de handleiding van uw Cannondale fiets als u meer wilt weten over de garantievoorwaarden.

IN CONTACT KOMEN MET HEADSHOK

Voor vragen over garantie of andere informatie over HeadShok-producten verwijzen we u naar onderstaande nummers:

Europa (EC): (31) 541-573580
USA / Canada: (888) HEAD-SHK (432-3745)
Japan: (81) 722-99-9399
Australië: (61) 2-9979-5851

<http://www.headshok.com>
servicedeskeurope@cannondale.com

APPENDIX

Lijst van specifieke HeadShok Lefty-onderdelen-setjes:

HD220/	Vervangende borgring ELO
HD221/	Vervangende cartridge saddle, ter bescherming van het luchtkamerventiel
HD222/	Vervangende damper sleeve, alleen voor DLR en M
HD300/	Vervangende 9 volt lithium-baterij, alleen voor ELO
HD301/	Vervangende Electronic Control Unit, alleen voor ELO