

DNM AMORTIGUADOR – TIPO MUELLE

Gracias por adquirir el mejor amortiguador para su bicicleta. Los amortiguadores que fabricamos nosotros, DNM Suspensión, están hechos con materiales ligeros y de alta resistencia, además vienen diseñados para lograr tanto alto rendimiento como uso y mantenimiento fácil. Este manual contiene informaciones importantes como instrucciones de una instalación segura, modos de operaciones adecuadas y mantenimiento del producto. Por favor, léalo y siga siempre nuestras recomendaciones de uso para que tenga una experiencia agradable en montarse en bicis de montaña y sobre todo exento de averías.

Descripción de símbolos /  : Advertencia  : Atención

INSTALACIÓN DE UN AMORTIGUADOR NUEVO

Cuando decida modernizar tu amortiguador trasero, la primera medida y la más importante que debe tomar es asegurarse de que ha usado unidades correspondientes. Es decir, tendría que determinar ¿para que tipo de ciclismo practicarás?, por ejemplo como en competiciones de cuesta abajo, o campos a través, o rutas extremas, o de carreteras generales...etc. Una vez que modernice el amortiguador cambiará el método de operación en bicicletas, así mismo variará el rendimiento en terreno accidentado. La selección de un amortiguador adecuado es sumamente importante, asegúrese de escoger uno dependiendo de la forma que va a utilizar su bici. Como el caso de la instalación de un amortiguador ligero a una bici para descensos cuesta abajo resultará totalmente inadecuado y del mismo modo, instalar un amortiguador de largo recorrido a una bici de amortiguador ligero con doble suspensión tampoco será apropiado.

1. Mida la distancia correcta de instalación de ojo a ojo para determinar la longitud del amortiguador que se requiera, y para estar seguro de que haya medido con precisión se necesitaría utilizar un calibrador o regla metálica. La longitud correcta es la del centro de los dos ojales desde la cabeza a la base del amortiguador.

2. Mida el ancho de los dos lados del manguito de aire de aluminio, el amortiguador conecta al cuadro y basculante mediante el cojinete. Eso requiere el uso de un calibrador y se tendría que medir empezando desde el interior de la base de los dos lados. El espacio para la instalación del amortiguador debe coincidir con el del manguito. Si su bicicleta viene equipada con otras disposiciones, consulte con profesionales de una buena tienda.

3. Recuerde que si desea prolongar el recorrido de bicicleta, asegúrese de que haya suficiente espacio libre para acomodar con lo que libere el recorrido total del basculante trasero. En el caso de que considere utilizar un amortiguador con depósito adicional (tipo arco), verifique que si lo queda justo en el cuadro y deja moverse sin que el cuadro o tija quede afuera.

4. Cuando ya contamos con informaciones correctas de la longitud de amortiguador y el espacio para cojinete, la instalación del amortiguador ya resulta relativamente fácil. Ahora retire el viejo amortiguador, luego limpie el cuadro y el interior del basculante para estar seguro de que todo quede limpio.

5. En cuando está tomando decisión de en qué dirección establece el amortiguador, hay que tomar en consideración la posición del ajustador también. Se recomienda utilizar la llave Allen de 5 mm y llave de tuerca de 10mm para establecer el amortiguador en la area de montaje, sin embargo, se puede usar cualquier otra herramienta que le convenga según la manera de operación de cada uno (puede ser de diferentes medidas).

6. Apriete siempre solo con una presión mediana ya que tolerancia el espaciador de aluminio contiene una tolerancia acoplada. La mejor solución será ajustarlo con tuerca Nylock o sellador Loctite. Una vez que esté instalado el amortiguador, intente montar la bicicleta suavemente para que la presión libere gradualmente. Con que el amortiguador no haga ruidos raros, puede estar seguro de que esté instalado con éxito.

7. El último proceso de la instalación es hacer los ajustes finales. Utilice el anillo del cuerpo de amortiguador para ajustar la altura de montaje dándole presión al muelle, y con el ajustador de rebote logra controlar la velocidad de rebote del amortiguador. En fin con la compresión de manguito de aire alcanza afinar el amortiguador para cada ocasión. Se dará cuenta de poder montar la bici a donde quiera gracias a estos ajustes personales.

8. Ahora solo falta poner el casco y ya puede disfrutar el viaje con la bici todo bien equipada y ajustada.

Especificación del amortiguador

1. Amortiguación de presión

La presión que genere cuando se intenta comprimir el amortiguador

2. Amortiguación de rebote

Control de la velocidad de rebote de amortiguador.

3. Precarga

La cantidad inicial de fuerza que se aplica a un muelle.

4. Grado de rigidez del muelle

Fuerza necesaria para comprimir el muelle

5. La cantidad comprimida del amortiguador (compresión SAG, hundimiento)

La cantidad de compresión del amortiguador causada por el peso del ciclista mientras está sentado sobre la bici en una postura normal. Para una bicicleta de campos a través se le recomienda mantener en un 15 %~25% y la de cuesta abajo un 25%.

6. Bloqueo

El mecanismo exclusivo DNM ofrece una amplia gama de diferentes modos de montaje a los ciclistas para que escojan. El bloqueo de movimientos del amortiguador hace reducir la suspensión de recorrido y por ello deja que la subida cuesta de bicicleta sea más fácil, además, se puede acelerar rápidamente también cuando el ciclista necesita conducir cuesta abajo (dependiendo de la condición de pista). Existen 2 maneras de ajustar el bloqueo, el bloqueo remoto y bloqueo manual.

7. Bloqueo remoto

El usuario puede manipular el bloqueo a través del conjunto de maneta montado en el manillar.

▲ INFORMACIÓN IMPORTANTE PARA SU SEGURIDAD

Use siempre equipo de seguridad apropiado como casco, ropa de protección y Use siempre equipo de seguridad apropiado como casco, ropa de protección y protecciones oculares antes de montarse, y nunca haga cosas excesivas que su limite. Mantenga la bicicleta y suspensión en buen estado y no realice modificaciones del cuadro o amortiguador. Cualquier modificación o mantenimiento incorrecto podría ocasionar daños al amortiguador o hacer que quede defectuoso, provocando lesiones graves e incluso la muerte. Nunca realice desmontajes o mantenimientos cuando con un amortiguador presurizado o en prácticas de acciones de saltos o cualquier otra peligrosa, aunque no está con carga aún no queda rebotado a su longitud original. Si hace algún ruido extraño o llega a perder aceite, favor de no desmontar ningún componente y devolver el amortiguador al distribuidor autorizado de DNM para que realicen mantenimientos adecuados. Utilice exclusivamente piezas originales DNM. *** SE PROHIBE APLICAR EL SISTEMA DE BLOQUEO PARA CONDUCCIÓN A SALTOS, O CUALQUIER OTRA PELIGROSA ES SUMAMENTE PELIGRO ***

▲ INSTRUCCIONES DE CONFIGURACIÓN

Con el fin de lograr la máxima eficiencia al instalar un amortiguador DNM, es necesario ajustar SAG. Si la bonina no se encuentra en su posición, se tiene que ajustar la precarga de muelle, y la cantidad de precarga de muelle que se necesite variará de acuerdo con el peso del ciclista. Al aumentar la precarga de muelle reducirá la cantidad de compresión. En cambio, si uno requiere bajar la precarga, la cantidad de compresión subirá. Para ajustar SAG, el ciclista debe estar sentado sobre la bicicleta en una postura normal y deja que el peso caiga en el asiento y los pedales. Es necesario que el ciclista quede sentado y derecho o apoyado contra cosas firmes. Asegúrese nuevamente el peso del ciclista llegue hasta el asiento y los pedales para poder hacer el ajuste de precarga según la tabla de referencia 5, y si llega la necesidad de cambiar al otro muelle más adecuado, lo podrá hacer para lograr el mejor rendimiento de ajustes SAG.

! MANTENIMIENTO

- 1.No intente desmontar el amortiguador, a menos que el funcionamiento de tu amortiguador resulte defectuoso o descompuesto, y en tal caso por favor contacte con el DNM centro de mantenimiento autorizado. Daños o fallas causadas por el mal uso o desmontaje no será cubierto por la garantía
- 2.El amortiguador DNM ya viene precargado con 80psi~100 psi durante su producción. No intente quitar la válvula para prevenir fugas de aire.
- 3.Después de 5000 kilómetros de conducción, le recomendamos desmontar el cojinete de los dos lados del manguito de aire y mandarlos a hacer inspección y mantenimientos, dándolos limpieza, engrasamiento, o cambios(si es necesario).
- 4.Si la condición de ruta que ha recorrido fue fangoso, por favor limpie el eje principal, guadapolvo y tope de goma.
5. "R" : válvula roja de ajuste de rebote. Para una amortiguación rápida, gire la válvula en sentido horario. En cambio, en sentido antihorario, la tendrá lenta. El ajuste de compresión se controla mediante la válvula azul (ubicada en el trasdós indicado con C), para incrementar la fuerza de compresión gire en sentido antihorario. Si la válvula de compresión está abierta completamente, eso limitará el recorrido de amortiguación, y será muy difícil la compresión. Nunca intente ajustar el rebote y compresión a su límite máximo a la vez, ya que esto hará que el amortiguador funcione en una condición inadecuada y puede causar daños irreversibles. En tal caso, el daño ocasionado no será cubierto por la garantía.
- 6.Ajuste el fiador de muelle, no deje que fiador tape encima del anillo de seguridad. Si llega la necesidad de cambiar muelle de diferente rigidez, retire el anillo de seguridad según las instrucciones de página X. Una vez que termine de cambiarlo, regresa el anillo de seguridad a su posición original.

****ATENCIÓN: LOS MODELOS DV-22AR SON AMORTIGUADORES DE COMPRESIÓN HIDRÁULICA CON NITRÓGENO.**

! CONDICIONES DE SERVICIOS / GARANTÍA LIMITADA

*DNM garantiza durante un período de un año al propietario original que adquiera nuestro amortiguador DNM, y no es transferible a ningún terceros

*La garantía compromete que los productos de suspensión y sus materiales carecen de defectos. En el caso de que se encuentren defectuosos, se tendría que retornar al DNM para realizar exámenes y DNM le cambiará o reparará el producto. DNM no hace responsable de daños, perjuicios causados por el mal uso indirecto o espacial.

*Esta garantía no está condicionada a que el producto no sea instalado o ajustado según las instrucciones indicadas, tampoco a que sea utilizado para saltos o acciones peligrosas.

*La garantía no cubre los amortiguadores que hayan sido usado no adecuadamente, o cuyo número de serie haya sido perdido o alterado.

*La garantía excluye daños de superficie o daños ocasionados por el gaste normal de uso.

*Cualquier producto que encuentre defectuoso dentro del plazo de garantía, les recomendamos a los propietarios que contacten con el distribuidor o un DNM centro de servicio. Es necesario presentar el comprobante de compra junto con la reclamación de garantía.

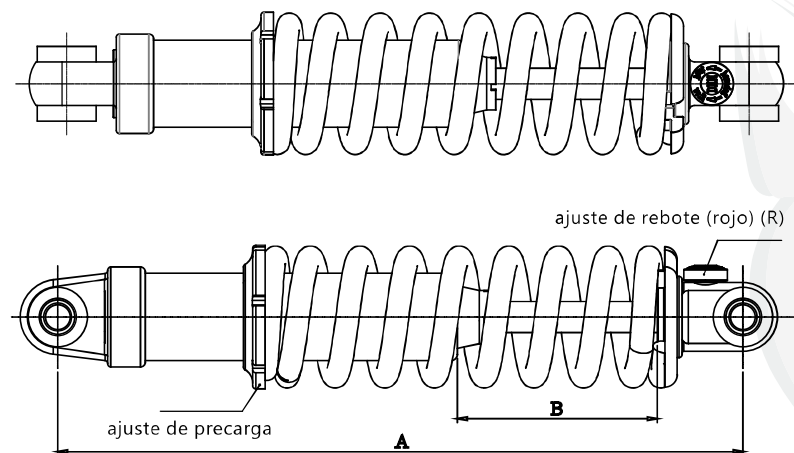
*Si el componente necesario para el mantenimiento ya no se encuentra disponible, DNM se reserva el derecho de surtir otros productos equivalentes. DNM no proporcionará ningún reembolso.

! ACLARACIONES

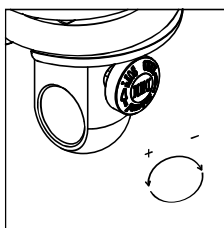
DNM no será responsable de ningún daño o perjuicio que le suceda derivado de la conducción, del transporte u otra utilización diferente del amortiguador o de la bicicleta. DNM quedará exenta de toda responsabilidad u obligación aparte de los servicios y la reparación u sustitución conforme a las condiciones expuestas en las disposiciones sobre la garantía que se indican en este manual

DNM AMORTIGUADOR – TIPO MUELLE MM-22LAR

Descripción de símbolos /  : Advertencia  : Atención



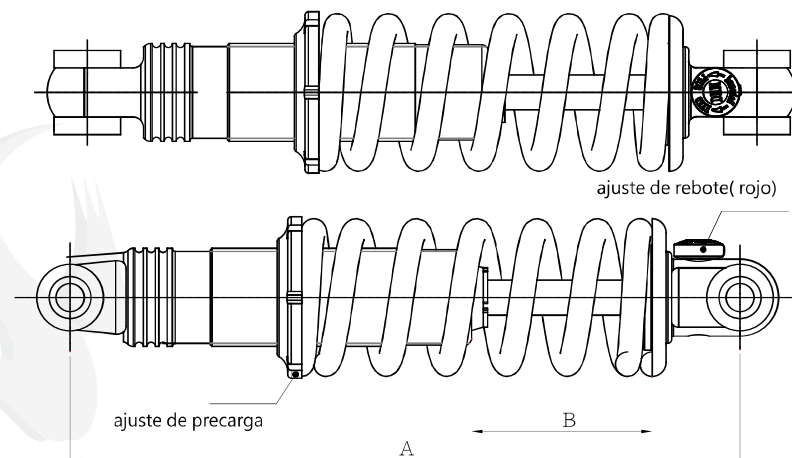
 **Ajuste de rebote**
Gire hacia + , aumenta amortiguación(lento)
Gire hacia - , disminuye amortiguación (rápido)



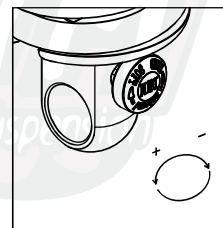
Especificación	
A longitud	B recorrido
220±2	65±2
240±2	74±2
260±2	74±2

DNM AMORTIGUADOR – TIPO MUELLE DV-22AR Descripción

Descripción de símbolos /  : Advertencia  : Atención



 **Ajuste de rebote**
Gire hacia + , aumenta amortiguación(lento)
Gire hacia - , disminuye amortiguación (rápido)



Especificación	
A longitud	B recorrido
165±2	35±2
190±2	50±2
200±2	55±2

DNM Spring Shocks

Congratulations! You have purchased the best suspension shock absorber in the Mountain Bike Technology. DNM shocks are made of lightweight, high strength materials and they are designed to balance high performance, easy to use and easy to maintain. This manual contains information about safe installation, operation and maintenance of your purchased item. We urge you to read it carefully to be more familiarized with its contents and follow our recommendations and references to help you make your mountain bike experience enjoyable and trouble-free.

Diagram Consumer Safety /  : warning  : Attention

INSTALLATION OF A NEW SHOCK

The first and most important factor when upgrading your rear shock is to make sure that you have the correct unit for the application.

To put it simply you need to determine the main type of riding that you will be doing, for example, Downhill, Cross Country, Free Riding or Road.

Upgrading your shock can change many aspects of your bikes handling, including the steering and also the way the bike behaves in tough terrain.

Choosing the right shock is crucial. Be sure to consider the type of riding you will be doing. It would be pointless to put a light weight air shock on a downhill bike, just as it would be unsuitable to put a long travel shock on a light weight dual suspension bike.

1. Establish the length of the shock you need by measuring from mounting eyelet to eyelet, this requires accuracy so use a set of calipers or a metal ruler. The distance from the center of the bolt at the head of the shock to the center of the other bolt at the base of the shock is the distance you need to find out.
2. You also need to know the distance for the width of the aluminum sleeves at either end of the shock which passes through the bushings and connect the shock to the frame and swing arm. This requires the use of the caliper, you measure from the inside of the mount on both sides. The gap where the shock mounts should be the same as the aluminum sleeve. If your bike has a different set up you may need to consult with a good bike shop.
3. Remember if you are seeking to extend the travel of your bike, make sure that you have sufficient clearance to accommodate the full travel of the rear swing arm. If you are going to use a shock which has an external reservoir (Piggy back chamber), Please make sure that it will be suitable for your frame, move smoothly. It won't cause any damage or interruption of your frame or seat posts as well.
4. Once you know the correct shock length and you are confident that the bushing gaps are also correct, the fitting of the new shock is a relatively simple exercise. Remove your old shock absorber and clean the inside surfaces of the frame and swing arm, remove any dirt and make sure that the surfaces are clean.

5. Establish which way you are going to position the shock take into consideration access to the adjusters. Position the shock in the mounting area using the appropriate tools usually a 5mm Allen key and a 10mm open ended spanner, depending on the type of fastener in use on your existing mount the sizes may vary.

6. The tightening process requires only a medium amount of pressure, as the aluminum spacers are a tolerance fit. It is good to use Nylock nuts and some Loc-tite fastening solution. Once the shock is fastened gently sit on the bike and progressively apply more pressure easing the bike through its travel. Providing there are no strange noises coming from the shock area, you can be fairly confident the installation process has been a success.

7. The final stage of the installation involves fine tuning, ride height can be adjusted by using the collar on the main shock body to compress the spring. The rebound adjuster to control how fast the shock kicks back and the compression damper to fine tune the stroke. You will find that as these adjustments are variable just like where you ride they will be something you change periodically.

8. So there you have it! If you have successfully got to this point the last thing you need to do is to put on your helmet and go for a ride!

SHOCK INFORMATION

1. Compressing Damping

The resistance felt when compress the shock

2. Rebound Damping

Controls the rate of the shock

3. Preload

The amount of static force placed on the spring

4. Spring Rate

The force needed to compress the spring

5. Shock Sag

The amount the shock compresses when the rider is sitting on the bike in normal riding position. This takes about 15%~25% of the shock travel for cross-country and about 25% for Downhill applications.

6. Lock-Out

A unique DNM device allows the rider to choose different riding styles. Lock the movement of the shock, reduce the suspension travel of your bike, and make it easy to climb hills, fast acceleration, suitable for Downhill applications depending on the track conditions. Available for both remote lock-out and manual lock out operating systems.

7. Remote Lock-Out

Allows you to operate your Lock-Out system from your bikes handle bars via thump shifter.

SAFETY INFORMATION

Before riding your bike, make sure to wear a safety helmet, protective clothing and eye protection and do not ride beyond your limits. Always maintain your bike & suspension. Never modify your shock or your bike frame. Any modifications can result to a broken or malfunctioning shock, may lead to serious injury or the premature termination of life. NEVER disassemble or service your shock if it is compressed or has not returned to its original length without any load on the shock.

If your shock ever makes unusual noises or ever loses oil, DO NOT attempt to disassemble any part of the shock. Please return your shock to a DNM authorized dealer for service. Use ONLY genuine DNM parts for shock.

*** Do not use locked-out system during jump riding, it is considered very dangerous. ***

SAG Set-up Instruction

To maximum performance of DNM shock in any different situation, it is necessary to adjust the SAG. The main reason of sag difference is all about the weight (bike or own weight). When you set up the sag, please sit on the saddle properly. Make sure all your weight is on the bike. And then observe the rubber displacement which is on the shock travel body after getting off bike. We suggest that displacement percentage range is 15~25% of full travel. The sag displacement will be decreased by increasing preload of spring. On the contrary, displacement will be increased. Adjust preload of spring to match your sag satisfied.

Service Maintenance

1. Do not disassemble the shock yourself, please contact your nearest DNM authorized service center for shock malfunctions or improper operation.
Attention: shock internal air is adopted nitrogen. Please do not disassemble by yourself. We will not be responsible if the client who disassemble the shock by self.
2. The shock has been filled with high-pressure air (80~100psi) during production. Do not remove the valve to prevent the air leaking.
3. After about 5000km of riding, take out the mount bearing sleeves from both sides to clean, grease and replace if necessary. After a muddy riding, please clean the main shaft, dust seal and bumper rubber.
4. Wash your shock only with soap and water. Never use high-pressure washers.
5. "R" is the red rebound adjuster knob. The shock is fast when the knob is in clockwise position; and the shock is slower when the shock is in counter-clockwise position. Compression adjustment is controlled by the blue knob located on the piggyback marked "C" turning the compression knob anticlockwise will increase the force needed to compress the shock. If the compression knob is turned up fully, it will limit the travel of the shock and it will be difficult and very hard to compress.

NEVER ATTEMPT TO USE YOUR SHOCK WITH BOTH REBOUND & COMPRESSION ADJUSTMENTS TO MAXIMUM SETTINGS. IF YOU DO, THE SHOCK WILL NOT OPERATE PROPERLY AND IT WILL BE DAMAGED POSSIBLY BEYOND REPAIR. SUCH DAMAGE TO YOUR SHOCK IS NOT COVERED BY THE MANUFACTURER'S WARRANTY.

6. When adjusting the preload retainer cup

Do not place the retainer cup on the safety ring. If you need to change a different rate spring, please remove the safety ring according to page X. Once you have changed the spring, place the safety ring back to its original position.

***Please note: hydraulic shock pressurized with nitrogen.**

To get more information, please browse DNM website: www.dnmshock.com

TERMS AND CONDITIONS / LIMITED WARRANTY

*DNM warrants its fork or shock for the period of one year from the date of purchase to the original purchaser. It does not extend to third parties.

*Warranty states that forks are free of defects in materials and workmanship. All forks must be returned to DNM for complete inspection, if they are found to be defective DNM will replace or repair the forks. DNM shall not be liable for any indirect, special or consequential damages.

*Warranty does not apply to any product that has been installed improperly or adjusted using methods not outlined in this manual.

Warranty does not cover forks that have been misused, or forks that are missing or have altered serial numbers.

The forks are not warranted against damage in appearance or normal wear & deterioration occasioned by the use of the bicycle.

*In the event of a defect covered by this warranty, the purchaser should contact the dealer or the DNM service center. A copy of the proof of purchase must be included with all warranty claims.

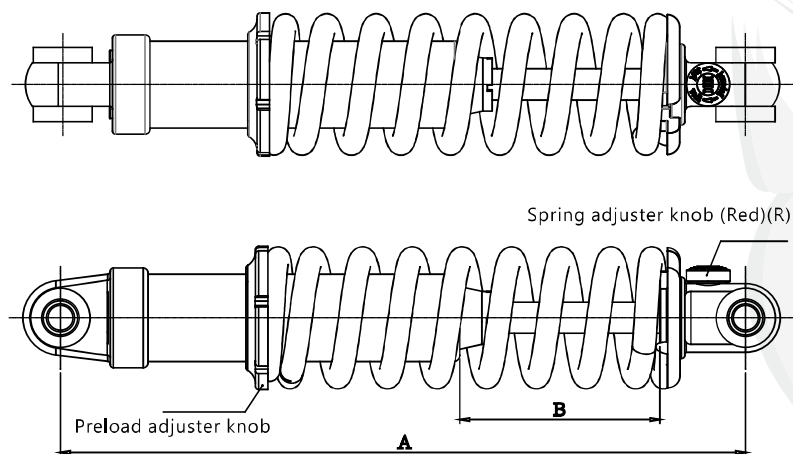
*If a product needs to be replaced and is discontinued or is not available, DNM reserves the right to replace the product with one of equal value. No refund will be provided by DNM.

ACLARACIONES

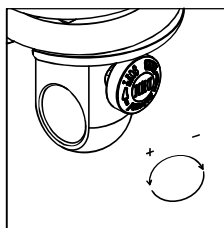
DNM is not responsible for any damages to you or others arising from riding, transporting or any other use of your shock of bicycle. In case your shock breaks or malfunctions. DNM shall have no liability or obligation beyond the repair or replacement of your shock, pursuant to the terms and conditions outlined in the Service and Warranty of this manual.

DNM Spring Shocks MM-22LAR Description

Diagram Consumer Safety /  : Warning  : Attention



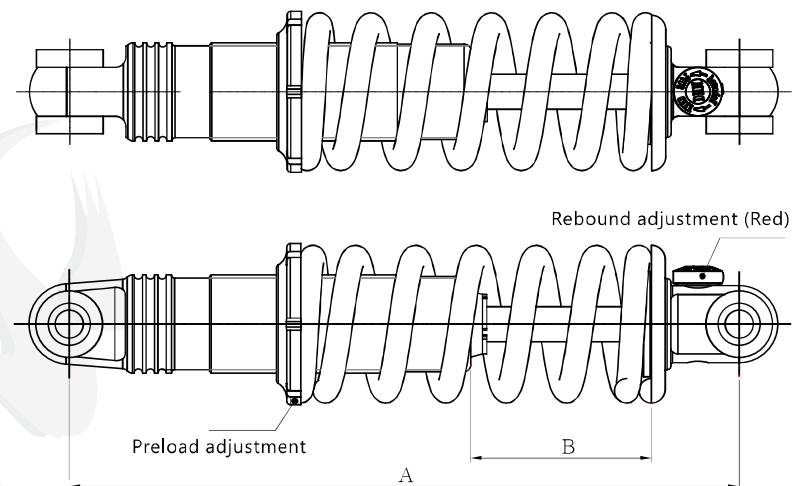
-  **Rebound adjustment**
 + direction rotation, damper increase (slow)
 - direction rotation, damper decrease (fast)



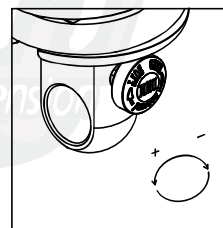
specification	
A Total Length	B Route
220±2	65±2
240±2	74±2
260±2	74±2

DNM Spring Shocks DV-22AR Description

Diagram Consumer Safety /  : Warning  : Attention



-  **Rebound adjustment**
 + direction rotation, damper increase (slow)
 - direction rotation, damper decrease (fast)



Specification	
A Total Length	B Route
165±2	35±2
190±2	50±2
200±2	55±2

DNM 避震-彈簧式

感謝您購買了最佳登山自行車專用之避震緩衝器。克佳 DNM 所生產之避震器係採用質輕、高強度材料製作而成，其設計兼顧高性能、易於使用及維護方便。本使用手冊涵蓋安全組裝、產品操作及維護等資訊。使用前請詳閱以了解本商品，並依照我們的建議使用方式來使用本商品，讓您享受無障礙且令人愉悅的登山車體驗！

圖示說明 /



：警告



：注意

！ 安裝避震器

當升級你的後避震器時，第一步也是最重要的一步，是要確保你使用了正確的元件。簡單來說，必須先確認你的主要騎乘形態為何？如下坡賽、繞圈越野、極端路段及一般路面騎乘等等。升級避震器將改變自行車的操控方式，並影響自行車在高低不平的地勢上的性能表現。選擇適合的避震器極為重要，請確保你有考慮到您將進行的騎乘方式。例如：下坡車若安裝輕量氣壓式避震則是完全不適宜的。同理，安裝長途避震器於一般輕型雙避震自行車上一樣是不適合的。

- 一、測量安裝時孔眼到孔眼間的距離，來決定避震器的長度。為確保精準測量需使用卡尺或金屬尺。請測得避震器頭端螺桿中心到避震器底座螺桿中心的距離。
- 二、請量測避震器兩端的鋁製套筒寬度，穿過軸襯並連接避震器到車架及旋臂。需使用卡尺，由兩端之底座內側開始測量。避震器安裝的空隙需和鋁製套筒一致。若您的自行車的裝配不同，請向優良車商諮詢。
- 三、請注意若您想延長自行車的行程，請確保有足夠容納後搖臂全行程所需空間。若使用有外掛氣瓶的避震器，請確保此種避震器能完全放入車架內並活動自如，不會造成車架或座桿的突出及干涉。
- 四、得知正確的避震器長度，且確定軸襯空隙無誤後，則安裝新的避震器相對來說將簡單許多。移出舊的避震器並清潔車架及旋臂內側，確保表面一塵不染。

- 五、決定將避震器裝在哪個方向時，需考慮調整器的位置。通常使用5mm艾倫內六角扳手及10mm開口扳手將避震器定位在安裝區域內，基本上是依照你旋緊的方式來選擇合適的工具即可(尺寸可能有所不同)。
- 六、旋緊過程請出中等壓力即可，因為鋁片有公差配合。比較好的方式是使用尼龍鎖緊螺母或Loctite螺絲固定密封劑。避震器固定好後，輕輕騎上自行車，漸漸釋放更多壓力並繼續騎著自行車。若避震器沒有發出任何怪聲音，則你可以確定已經安裝成功。
- 七、最後是微調部分。使用避震器主體上的圈環來壓縮彈簧用以調整騎乘高度，回彈調整器可控制避震器多快彈回來。壓縮氣匣可微調動作。你會發現這些調整都可隨你騎乘在任何不同地方而有所改變。
- 八、現在一切都調整完畢，你可以戴上自行車安全帽開始騎車了。

！ 避震器規格:

- 一、**壓縮阻尼**
避震器壓縮時所感受到的壓力
- 二、**反彈阻尼**
控制避震器的反彈率
- 三、**預載**
彈簧的預先壓縮量
- 四、**彈簧剛度**
壓縮彈簧所需的力量
- 五、**避震器壓縮量**
當使用者以一般坐姿坐在自行車上，避震器壓縮的量。建議約15%~25%。
- 六、**鎖死**
獨特的DNM裝置讓騎乘者可選擇不同的騎乘方式。鎖定避震動作，減少單車的避震行程，讓單車更易於爬坡，需要時可迅速地加速，適合下坡路(依地形來看)。操作上可提供遠端鎖死或手動鎖死兩種方式。
- 七、**遠端鎖死**
使用者可用自行車上的把手經由移動裝置操作鎖死系統。

DNM 避震-彈簧式 MM 22LAR 說明解說

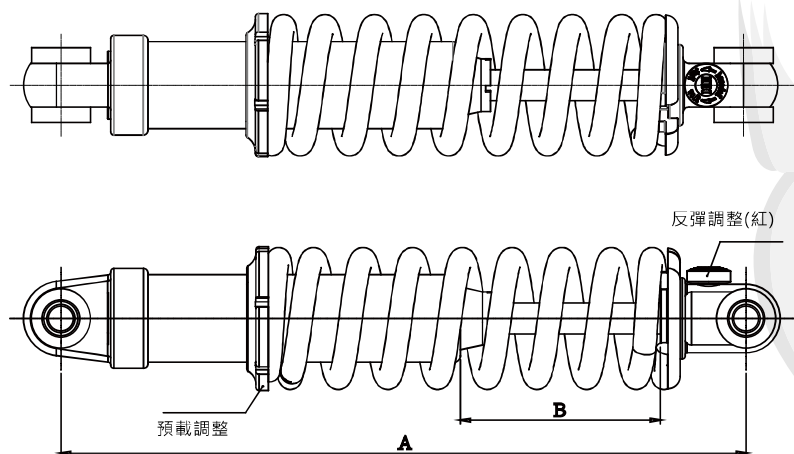
圖示說明 /



：警告

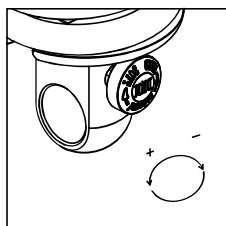


：注意



！ 反彈調整鈕

- +方向旋轉・阻尼增加(慢)
- 方向旋轉・阻尼減少(快)



規 格	
A總長	B行程
220±2	65±2
240±2	74±2
260±2	74±2

DNM 避震-彈簧式 DV-22AR 說明解說

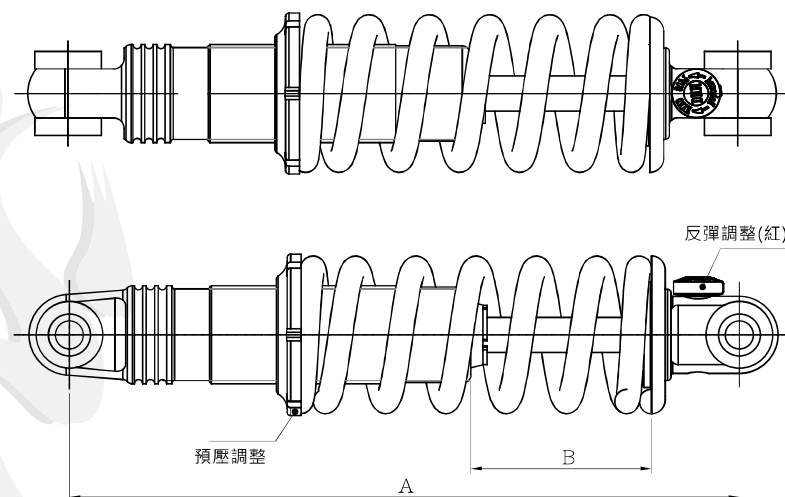
圖示說明 /



：警告

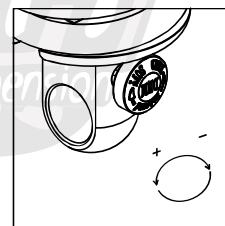


：注意



！ 反彈調整

- +方向旋轉・阻尼增加(慢)
- 方向旋轉・阻尼減少(快)



規 格	
A總長	B行程
165±2	35±2
190±2	50±2
200±2	55±2

DNM 避震-彈簧式 MM 22LAR 說明解說

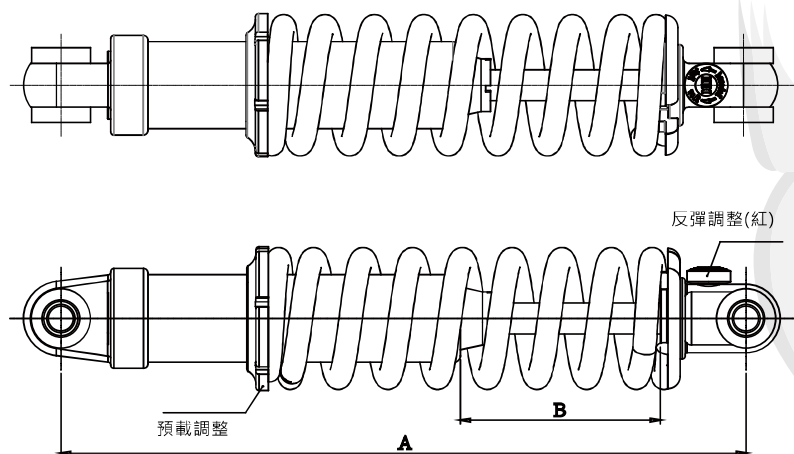
圖示說明 /



：警告

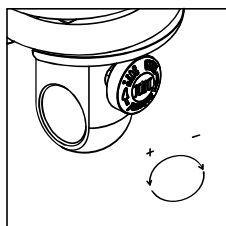


：注意



！ 反彈調整鈕

- +方向旋轉・阻尼增加(慢)
- 方向旋轉・阻尼減少(快)



規 格	
A總長	B行程
220±2	65±2
240±2	74±2
260±2	74±2

DNM 避震-彈簧式 DV-22AR 說明解說

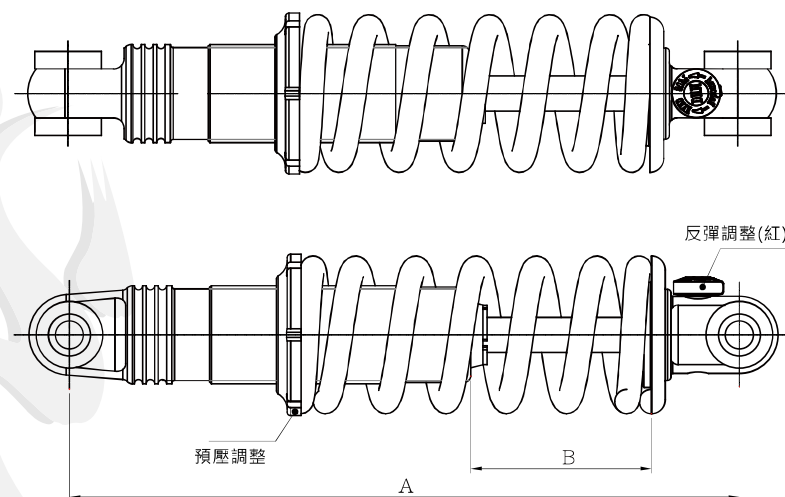
圖示說明 /



：警告

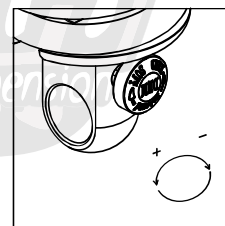


：注意



！ 反彈調整

- +方向旋轉・阻尼增加(慢)
- 方向旋轉・阻尼減少(快)



規 格	
A總長	B行程
165±2	35±2
190±2	50±2
200±2	55±2