

# MODELE



## STAGE 1

Profil:

**Lepsze niż fabryczne, wymiana amortyzatorów fabrycznych**

Przeznaczenie:

**Jazda rekreacyjna**

Ulepszenia i korzyści płynące z założenia amortyzatorów:

**Bardziej komfortowa jazda, polepszona stabilność i sterowność, bardziej wytrzymałe, możliwość naprawy, odbudowania**

Poziom cenowy:

**\$**

Możliwość regulacji:

**Napięcie wstępne sprężyny**

## STAGE 2

Profil:

**Wyższy poziom amortyzatorów niż fabryczne**

Przeznaczenie:

**Wszechstronna jazda rekreacyjna**

Ulepszenia i korzyści płynące z założenia amortyzatorów:

**Takie jak w Stage 1 i dodatkowo możliwość różnorodnej regulacji w zależności od obciążenia pojazdu lub warunków w jakich jeździmy**

Poziom cenowy:

**\$\$**

Możliwość regulacji:

**Napięcie wstępne sprężyny, regulacja odbicia**

## STAGE 3

Profil:

**Większa wydajność niż amortyzatory fabryczne**

Przeznaczenie:

**Agresywna jazda, ukierunkowane na jazdę sportową**

Ulepszenia i korzyści płynące z założenia amortyzatorów:

**Takie jak w Stage 2, dodany zewnętrzny zbiorniczek**

Poziom cenowy:

**\$\$\$**

Możliwość regulacji:

**Napięcie wstępne sprężyny, regulacja wolnego dobiecia**

## STAGE 4

Profil:

**Amortyzatory o bardzo wysokiej wydajności**

Przeznaczenie:

**Jazda agresywna oraz wyścigi**

Ulepszenia i korzyści płynące z założenia amortyzatorów:

**Takie jak w Stage 3, a także więcej możliwości regulacji oraz szereg możliwości tuningowych konfiguracji, w zależności od stylu jazdy kierowcy**

Poziom cenowy:

**\$\$\$\$**

Możliwość regulacji:

**Napięcie wstępne sprężyny, regulacja wolnego dobiecia, regulacja odbicia**

## STAGE 5

Profil:

**Amortyzatory o najwyższej wydajności, przygotowane pod quady jeżdżące w zawodach**

Przeznaczenie:

**Jazda wyścigowa oraz jazda ekstremalna**

Ulepszenia i korzyści płynące z założenia amortyzatorów:

**Takie jak w Stage 4, a także możliwość dostrojenia, dzięki któremu mamy wpływ nad wszystkimi parametrami amortyzatorów**

Poziom cenowy:

**\$\$\$\$\$**

Możliwość regulacji:

**Napięcie wstępne sprężyny, regulacja szybkiego i wolnego dobiecia, regulacja odbicia**

## REGULACJE DOSTĘPNE W MODELACH



### GWINTOWANA REGULACJA NAPIĘCIA WSTĘPNEGO SPRĘŻYNY

Wszystkie amortyzatory Elka posiadają gwintowaną regulację napięcia wstępnego sprężyny, pozwalającą na regulację rozkładu masy na przednie i tylne koła oraz zwiększanie lub zmniejszanie wysokości zawieszenia pojazdu w zależności od potrzeb. Regulacja jest prosta i wykonuje się ją poprzez obracanie czerwonego pokrętki, które potem jest zabezpieczane śrubą blokującą przy użyciu dołączonych w zestawie narzędzi. Dla najlepszych efektów napięcie wstępne należy regulować przy pojeździe podniesionym na podnośniku, ale czynność tę można również wykonać na pojeździe stojącym na ziemi.



### REGULACJA ODBICIA AMORTYZATORA

Regulacja odbicia wpływa na prędkość, z jaką amortyzator się rozciąga po jego ściśnięciu (dobiciu). Choć odbicie jest już dostosowane do warunków, w jakich będzie użytkowany amortyzator, czasem niezbędne są dalsze regulacje. Ponieważ nie każdy typ terenu czy tor jest taki sam, niektórzy użytkownicy chcą mieć kontrolę nad odbiciem amortyzatora, aby dostosować je do aktualnej nawierzchni. Prawidłowo ustawione odbicie sprawia, że koła natychmiast opadają na ziemię dla maksymalnej trakcji i przeciwdziałają powodowanemu przez szybkie rozciąganie sprężyny efektowi wybijania pojazdu w górę. Elka oferuje dwie metody regulacji odbicia: ręczne pokrętko lub śrubę, obie działające na zasadzie kliknięć.



### REGULACJA WOLNEGO DOBICIA AMORTYZATORA

Dzięki regulacji wolnego dobicia, kierowca może dostosować twardość zawieszenia w zależności od warunków terenowych lub preferowanego stylu jazdy.

Obracając czerwone pokrętko zgodnie ze wskazówkami zegara utwardzamy zawieszenie, a w kierunku przeciwnym, sprawiamy że staje się bardziej miękkie.

Dodatkowo, oprócz tej regulacji, amortyzator ma już wbudowany zawór, który uwalnia ciśnienie generujące się podczas szybkiego dobijania amortyzatora, np. podczas ładowania z wysokoku.

Przykłady, w których wolne dobicie ma wpływ na działanie zawieszenia:

- Pochyły nadwozia na zakrętach
- Siadanie pojazdu podczas przyspieszania
- Nurkowanie pojazdu podczas hamowania
- Nierówności terenu, takie jak podjazdy i jazdy



### REGULACJA WOLNEGO I SZYBKIEGO DOBICIA AMORTYZATORA

Najnowszy system regulacji wolnego i szybkiego dobicia amortyzatora dostarcza jeszcze więcej korzyści. Dzięki temu ulepszeniu, zapewniono jeszcze delikatniejsze tłumienie wstrząsów bez potrzeby bardzo precyzyjnej kalibracji amortyzatorów. Dzięki systemowi wysokiego przepływu (High-Flow) dużo łatwiej dobrać zawieszenie do warunków terenowych.

Obracając czerwone pokrętko zgodnie ze wskazówkami zegara sprawiamy, że wolne dobicie amortyzatora działa oporniej, natomiast obracając w przeciwnym kierunku, delikatniej. Obracając czarne pokrętko zgodnie ze wskazówkami zegara, sprawiamy, że szybkie dobicie amortyzatora działa oporniej, natomiast obracając w przeciwnym kierunku, delikatniej.

Obracając pokrętkami, wpływamy na rolę z dwoma osobnymi układami, odpowiedzialnymi za hydrauliczny opór przepływu oleju. Regulacja ta pozwala przygotować zawieszenie na różnego rodzaju przeszkody pojawiające się na torze. Bez niej, kierowca musi korzystać z kompromisowego ustawienia zawieszenia, które nie daje takich osiągnięć.

Przykłady, w których szybkie dobicie ma wpływ na działanie zawieszenia:

- Ładowanie z wysokoków
- Nagłe uderzenia, wynikające z nierówności terenów
- Jazda z dużą prędkością po garbach
- Pojawiające się wibracje podczas jazdy z dużą prędkością, albo podczas jazdy po nierównym terenie lub koleinach



STAGE 1

STAGE 2

STAGE 3

STAGE 4

STAGE 5

STAGE 2

STAGE 4

STAGE 5

STAGE 3

STAGE 4

STAGE 5

Skrót	Regulacja	Opis
RDH	RIDE HEIGHT ADJUSTMENT	ALLOWS FINE-TUNING OF THE SHOCK'S EXTENDED LENGTH / CHASSIS HEIGHT / WEIGHT DISTRIBUTION
RDH	REGULACJA WYSOKOŚCI ZAWIESZENIA	POZWALA NA REGULACJĘ DŁUGOŚCI AMORTYZATORA, DZIĘKI CZEMU MOŻEMY WPŁYWAĆ NA WYSOKOŚĆ PODWOZIA ORAZ ROZKŁAD CIĘŻARU
PRE	THREADED SPRING PRELOAD	ALLOWS FINE-TUNING OF THE BIKE'S RIDE HEIGHT (SAG)
PRE	GWINTOWANA REGULACJA NAPIĘCIA WSTĘPNEGO SPRĘŻYNY	POZWALA NA REGULACJĘ WYSOKOŚCI POJAZDU (SAG) ORAZ ROZKŁADU MASY NA PRZEDNIE I TYLNE KOŁA
REB	REBOUND DAMPING	CONTROLS THE SPEED AT WHICH THE SHOCK RETURNS TO ITS FULLY EXTENDED POSITION AFTER AN IMPACT OR COMPRESSION MOVEMENT
REB	REGULACJA ODBICIA AMORTYZATORA	WPŁYWA NA PRĘDKOŚĆ, Z JAKĄ AMORTYZATOR SIĘ ROZCIĄGA PO ŚCIŚNIĘCIU – DOBICIU
C – COMP	COMPRESSION DAMPING	CONTROLS THE OVERALL LEVEL OF RESISTANCE WHEN THE SHOCK IS BEING COMPRESSED (STIFF OR SOFT)
C - COMP	REGULACJA DOBICIA AMORTYZATORA	WPŁYWA NA PRĘDKOŚĆ Z JAKĄ AMORTYZATOR SIĘ ŚCISKA PRZY DOBICIU
HSC	HIGH-SPEED COMPRESSION DAMPING	ALLOWS SEPARATE FINE-TUNING OF THE LEVEL OF RESISTANCE WHEN THE SHOCK IS QUICKLY BEING COMPRESSED (CRACKS, POTHOLES, ROAD DEBRIS, ETC.)
HSC	REGULACJA SZYBKIEGO DOBICIA	WPŁYWA NA PRĘDKOŚĆ Z JAKĄ AMORTYZATOR SIĘ ŚCISKA PODCZAS NAGŁYCH UDERZEŃ (JAZDA PO DZIURACH, LĄDOWANIE PO WYSOKU ITD.)
LSC	LOW-SPEED COMPRESSION DAMPING	ALLOWS SEPARATE FINE-TUNING OF THE LEVEL OF RESISTANCE WHEN THE SHOCK IS SLOWLY BEING COMPRESSED (SQUATTING UNDER ACCELERATION, UNDULATIONS)
LSC	REGULACJA WOLNEGO DOBICIA AMORTYZATORA	WPŁYWA NA PRĘDKOŚĆ Z JAKĄ AMORTYZATOR ŚCISKA SIĘ PODCZAS WOLNYCH AKCJI (BALANSOWANIE CIAŁEM, UGINANIE SIĘ POJAZDU PRZY PRZYSPIESZENIU)
HYD	HYDRAULIC PRELOAD ADJUSTER	PROVIDES EFFORTLESS FINE-TUNING OF THE BIKE'S RIDE HEIGHT (SAG) USING AN HYDRAULIC REMOTE KNOB (10mm RANGE)
HYD	HYDRAULICZNA REGULACJA NAPIĘCIA WSTĘPNEGO	POZWALA NA BEZPROBLEMOWĄ REGULACJĘ WYSOKOŚCI POJAZDU (SAG) ORAZ ROZKŁAD MASY NA KOŁA, WSZYSTKO ZA POMOCĄ JEDNEGO POKRĘTŁA

