

## Goldenride Super Deluxe MY23 Tuning-Guide

### Quickstart

Das Tuning ist komplett auf dich abgestimmt und eingestellt (inkl. Fülldruck und allen Klicks).

**Am Besten verstellst Du nix und fährst jetzt einfach los.**

Der Tuning Guide dient nur Deiner Information, oder wenn du etwas verstellen möchtest.

Kompatibilität: Ihr erkennt den Super Deluxe MY23 an dem quer gestellten Bodenventil.

### 1. Federrate Federbein

**... haben wir bereits in der Werkstatt eingestellt und ist auf Deinem Federelement notiert! Bitte erst mal nicht verstellen**

Die Federrate (wie auch Dämpfungsmaß für Zug und Druck unabhängig voneinander!) wird abhängig von folgenden Parametern berechnet: Körpergewicht in kg (nackt), Rahmen Kinematik, Bike-Gewicht, Dämpfereinbaulänge\*Hub, Federweg vorne und hinten, Laufradgröße vorne und hinten, Fahrstil, Strecken. Wir gehen zunächst vom niedrigst möglichen Fülldruck aus. Wenn der nicht ganz passt ist es kein Problem nochmal anzuheben bis man auf genau 1 sanften Durchschlag pro Abfahrt kommt :) Hier würde ich mich sehr über ein Feedback freuen, um die Tabellen weiter aktualisieren zu können (Fülldruck\_Start + Fülldruck\_Final). Danke!

Bitte beschränkt euch nicht auf SAG Werte oder auf viel zu harte Federn, die angeblich irgendwelche Racer fahren. Ich kann euch ganz ehrlich versprechen, dass auch unsere Racer ganz normale Federraten fahren, denn nur so können unsere Tunings ihr volles Potential entfalten.

#### Tokens

Bei den meisten Federgabeln fliegen bei uns fast alle Tokens raus. Warum? Kannst du nachlesen im Tuning Guide Allgemein. Bitte verstell erst mal nix und fahr einfach los...

### 2. Dämpfung

**Low-Speed:** Grundeinstellung (Klicks gezählt von ganz zu nach offen - ganz zu heißt im Uhrzeigersinn bis Anschlag drehen bzw. ganz auf "+" bzw. ganz auf "Schildkröte"). Ganz zu ist dann 0 Klicks. Ein Klick öffnen ist dann 1 Klick (also weniger Dämpfung bzw. weniger Widerstand gegen die Bewegungsrichtung)

**LSC (Low Speed Compression):** Bei dem neuen Bodenventil von Rockshox mit nur noch 4 Klicks macht leider eine leicht geöffnete Einstellung keinen Sinn. Die Abstützung ist leider mit nur einem Klick schon komplett verloren, daher bitte den Versteller auf ganz geschlossen halten: LSC 0 Klicks

#### Coil:

Setting	7	6	5	4	3	2	1	8	9	10	11	12	13	14
LSC														
LSR	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	1-2	1-2	1-2	

#### Air:

Setting	7	6	5	4	3	2	1	8	9	10	11	12	13	14

LSC														
LSR	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	

Wie lese ich die Tabelle: Du hast ein Setting-Label auf deinem Federelement das zum Beispiel so lautet: *GR SD HD A xyz*

GR: Goldenride

SD: Super Deluxe

A: Air (hier kann auch das Modelljahr hinzukommen)

C: Coil

x: Setting für Druckstufe im Bodenventil = relevant für die Zeile LSC

y: Setting für Druckstufe im Kolbenventil

z: Setting für Zugstufe im Kolbenventil = relevant für die Zeile LSR

Beispiel: du hast *GR SD A 567*: X = 5 dann in der Zeile fürs Setting die 5 suchen und dann steht in der Zeile LSC zum Beispiel 2 Klicks: Also LSC ist 2 Klicks die Absprungbasis.

Z = 7 dann in der Zeile fürs Setting die 7 suchen und dann steht in der Zeile LSR zum Beispiel 4 Klicks: Also LSR ist 4 Klicks die Absprungbasis.

Die **High Speed** Verstellungen wurden aus Performance Gründen ausgebaut. Warum? - das findest du in der Produktbeschreibung Technische Details.

### Feinjustierung nach Temperatur (ist tatsächlich sinnvoll, wenn du dir die Mühe machen möchtest):

die Abstimmung erfolgte bei 20°C Außentemperatur

bei jeweils 10°C kälter, kann man je 1 Klick öffnen

bei jeweils 10°C wärmer, kann man je 1 Klick schließen

ACHTUNG: den Fülldruck bitte nicht wegen Außentemperatur anpassen. Da macht man mehr falsch als richtig, weil der Einfluss viel zu klein ist auf die Federrate. Der Temperatureinfluss wird sich vor allem auf die Dämpfung auswirken! Wirklich :) !!!

### Feinjustierung nach Vorlieben:

**Zugstufe LSR:** normalerweise macht es wenig Sinn von der Empfehlung abzuweichen, da die Zugstufe sowieso frequenzselektiv ist und sich somit automatisch auf die Anregungen anpasst. Man kann für sehr sprunglastive Strecken, bei denen es nicht auf Grip ankommt, die Zugstufe noch weiter schließen, um noch mehr Kontrolle in der Luft zu haben. Bei dem Tuning ist es aber nicht wirklich nötig :)

**Druckstufe LSC:** Auf sehr rauen Strecken kann es aus Komfortgründen hilfreich sein, noch ein paar Klicks zu öffnen, aber bitte nicht zu weit von der Empfehlung abweichen.

ACHTUNG: häufig wird die Druckstufe zu weit geöffnet, so dass ein Ungleichgewicht aus Zug und Druckstufe entsteht - genannt verhärten. D.h. auf wiederholten Anregungen wie Wurzeln saugt sich die Federgabel rein und verhärtet. Also die Druckstufe am besten auf 3 Kicks lassen :)

### SUPERTIPP: wie verändere ich die komplette Charakteristik meines Anyrace Bikes (vorn + hinten getunt)?

**BZW: wie kann ich aus dem alles vernichtenden und schluckenden Race-Bike (je nach Strecke) wieder ein poppigeres Bike bauen?**

Schon oft haben wir für unsere Racer auf flachen, tret-lastigen Strecken aus dem Anyrace typischen Fahrwerk mit extra viel Grip und Fahrsicherheit, ein charakteristisch noch poppigeres und noch agileres Bike gebaut, was aber immer wieder auf normalen Worldcup Strecken zurückgebaut wird zum typischen Anyrace Fahrwerk. Mit Fülldruckerhöhung kann man um ganze Klassen die Charakteristik des Bikes verändern.

Klassen: DH → Mini-DH → Enduro → Trail → Tour

Vorteile:

- + Beschleunigung aus Kurven
- + Lebendiger: aktiveres Abziehen, um z.b. weiter zu Springen

Nachteile

- Grip
- Fahrkomfort
- **Fahrsicherheit** (weniger fehlerverzeihend, Kicken, Nosedive usw...).
- **ACHTUNG:** Das "poppige" Fahrwerk fühlt sich natürlich schneller an (weil es nervöser ist), ist aber einfach unsicherer und ist tatsächlich auf vielen Strecken langsamer!!!

### **1 Klasse rücken:**

Beispiel Enduro (Mini DH Bike dass alles vernichten kann) → "poppigen" Enduro: 10% mehr Fülldruck (vorne und hinten natürlich) dabei bleibt die Zugstufe LSR wie sie ist und die Druckstufe LSC wird ca. 2-4. Klicks geöffnet.

### **2 Klassen rücken (maximum):**

Enduro (Mini DH Bike dass alles vernichten kann) → "poppigen" Trailbike: 20% mehr Fülldruck (vorne und hinten natürlich) dabei bleibt die Zugstufe LSR wie sie ist und die Druckstufe LSC wird ca. 4-8. Klicks geöffnet.

**Viel Spaß mit dem Anyrace Tuning!**

Euer Stefan!