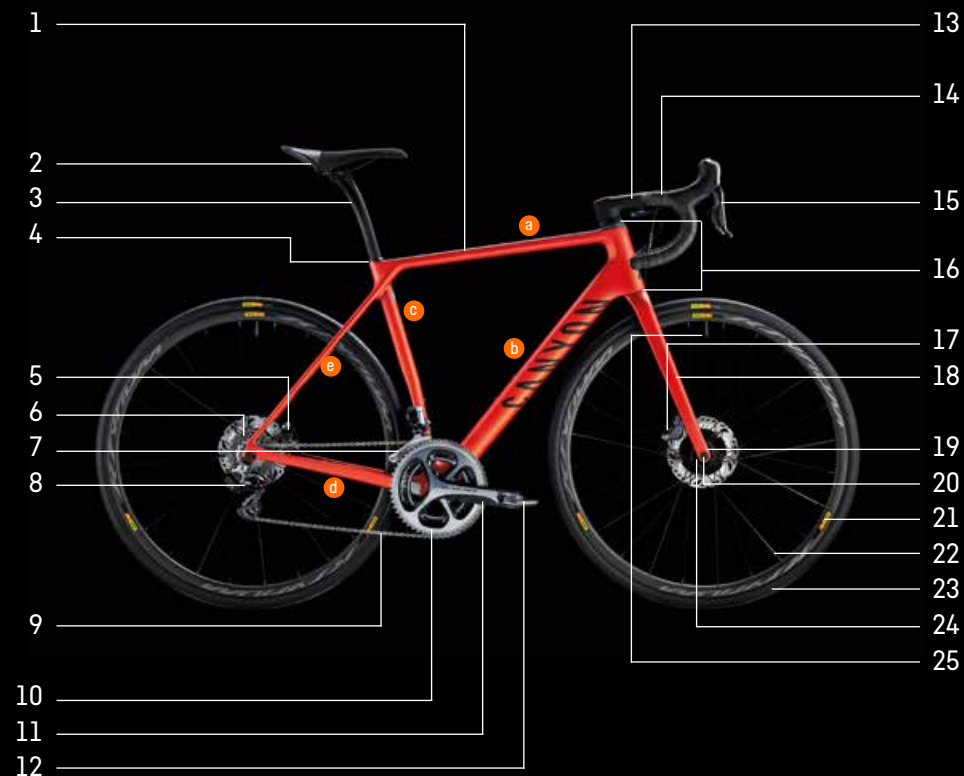


MANUAL

ROAD BIKE



Twój rower oraz ta instrukcja obsługi odpowiadają wymogom bezpieczeństwa według normy EN ISO 4210-2.



Ważne!
Instrukcja montażu str. 12. Przed pierwszą jazdą przeczytaj strony 4-11.

SPIS TREŚCI

OPIS CZĘŚCI

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------------|
| 1 rama: | 13 wspornik kierownicy |
| a rura górna | 14 kierownica |
| b rura dolna | 15 manetka i dźwignia hamulcowa |
| c rura podsiodłkowa | 16 łożyska sterowe |
| d rura dolna tylnego widelca | 17 hamulec przedni |
| e rura górna tylnego trójkąta | 18 widelec |
| 2 siodło | 19 hak widelca |
| 3 sztyca | koło: |
| 4 zacisk sztycy | 20 szybkozamykacz/oś wtykana |
| 5 hamulec tylny | 21 obręcz koła |
| 6 zębatka tylna | 22 szprycha |
| 7 przerzutka przednia | 23 opona |
| 8 przerzutka tylna | 24 piasta |
| 9 łańcuch | 25 zawór |
| 10 zębatka | |
| 11 mechanizm korbowy | |
| 12 pedał | |

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE NINIEJSZEJ INSTRUKCJI OBSŁUGI

POŚWIĘĆ SZCZEGÓLNA UWAGĘ NASTĘPUJĄCYM SYMBOŁOM:

Opisane możliwe konsekwencje nie są przedstawiane w instrukcji za każdym razem, gdy pojawiają się te symbole.



Ten symbol wskazuje na możliwe niebezpieczeństwo dla życia i zdrowia w razie nieprzestrzegania odpowiednich poleceń lub niepodjęcia odpowiednich środków ostrożności.



Ten symbol ostrzega przed nieodpowiednim zachowaniem, którego konsekwencją są szkody materialne oraz szkody dla środowiska.



Ten symbol informuje o obsłudze produktu lub danym fragmencie instrukcji obsługi, na który należy zwrócić szczególną uwagę.

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 Powitanie | 75 Mechaniczne i hydrauliczne hamulce tarczowe |
| 4 Użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem | 75 Zasady działania i zużycie |
| 7 Przed pierwszą jazdą | 76 Ustawianie odległości dźwigni |
| 10 Przed każdą jazdą | 76 Kontrola i ustawianie mechanicznych hamulców tarczowych |
| 12 Montaż z opakowania BikeGuard | 77 Kontrola i ustawianie hydraulicznych hamulców tarczowych |
| 36 Pakowanie roweru wyścigowego Canyon | 79 Układ przełączania biegów |
| 37 Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi | 80 Zasady Działania i obsługa |
| 37 W jaki sposób pewnie zamocować koło za pomocą szybkozamykaczy | 82 Kontrola i ustawianie układu przełączania biegów |
| 39 W jaki sposób pewnie zamocować koło za pomocą osi wtykanych | 82 Przerzutka tylna |
| 40 O czym należy pamiętać przy domontowywaniu elementów i modyfikacjach? | 83 Ustawianie zderzaków krańcowych |
| 41 Specyfika materiału karbon | 85 Przerzutka przednia |
| 42 Specyfika kół z karbonu | 86 Shimano Di2 |
| 43 Wskazówki dotyczące pielęgnacji | 88 Pielęgnacja łańcucha |
| 44 Specyfika rowerów triathlonowych, czasowych i torowych | 89 Zużycie łańcucha |
| 46 Po upadku | 90 Regulowanie napięcia łańcucha w rowerach z tylko jednym biegiem (Singlespeed) |
| 48 Zestawy ramowe - wskazówki dotyczące złożenia, dane techniczne | 91 Koła - opony, dętki oraz ciśnienie powietrza |
| 53 Dopasowanie roweru wyścigowego Canyon do rowerzysty | 94 Ruch obrotowy obręczy, naprężenie szprych |
| 54 Ustawianie wysokości siedzenia | 95 Naprawa opon |
| 56 Ustawianie wysokości kierownicy | 95 Wymontowanie koła |
| 57 Wsporniki kierownicy / system bezgwintowy Aheadset® | 96 Demontaż opon drutowanych i zwijanych |
| 59 System I-Lock | 97 Montaż opon drutowanych i zwijanych |
| 61 Długość siedzenia i ustawianie siodła | 99 Demontaż sztytek |
| 62 Przesuwanie siodła i ustawianie nachylenia siodła | 99 Montaż sztytek |
| 65 Przystawianie kierownicy i dźwigni hamulca | 103 Montowanie koła |
| 65 Ustawianie pozycji kierownicy poprzez przekręcanie kierownicy | 104 Łożysko sterowe |
| 67 Regulacja odległości do dźwigni hamulca | 104 Sprawdzanie i ustawianie |
| 68 Systemy pedałów | 105 Łożysko sterowe Aheadset® |
| 68 Przegląd zasad działania różnych systemów | 106 System łożyska sterowego I-Lock |
| 70 Ustawianie i konserwacja | 108 Transport Twojego roweru Canyon |
| 71 Układ hamulcowy | 110 Ogólne wskazówki pielęgnacyjne i przeglądy |
| 72 Hamulce szeregowe roweru wyścigowego | 110 Mycie i pielęgnacja Twojego roweru Canyon |
| 72 Zasady działania i zużycie | 112 Przechowywanie i składowanie Twojego roweru Canyon |
| 73 Kontrola i ustawianie hamulców w rowerach wyścigowych | 113 Konserwacja i przeglądy |
| 73 Sprawdzanie układu hamulcowego | 115 Interwały czasowe serwisowania i konserwacji |
| 73 Przystawianie wysokości okładzin | 117 Zalecane momenty dokręcania |
| 74 Ustawianie i synchronizacja hamulców szosowych | 120 Regulacje prawne dotyczące udziału w ruchu drogowym |
| | 121 Odpowiedzialność za wady fizyczne |
| | 123 Gwarancja |
| | 124 Serwis Crash Replacement |

SZANOWNY KLIENCIE FIRMY CANYON!

W podręczniku tym zawarliśmy wiele porad dotyczących obsługi roweru wyścigowego Canyon oraz liczne informacje na temat techniki rowerowej, konserwacji i pielęgnacji. Prosimy o dokładne zapoznanie się z niniejszym podręcznikiem.

Warto przeczytać podręcznik - nawet, jeżeli uważasz, że jesteś rowerowym „starym wygą”, gdyż już przez całe życie jeździsz na rowerze. Technika rowerowa zrobiła duże postępy na przestrzeni ostatnich lat.

Dla własnego bezpieczeństwa oraz aby jazda twoim rowerem Canyon zawsze sprawiała Ci przyjemność należy przeczytać dokładnie całą drukowaną część niniejszego podręcznika,

- ▶ dokładnie **wykonać instrukcję** montażu w rozdziale „**Montaż z opakowania BikeGuard**”,
- ▶ wziąć pod uwagę i przestrzegać wskazówki w rozdziale „**Przed pierwszą jazdą**”,
- ▶ w rozdziale „**Użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem**” sprawdzić, do jakiego użytku przeznaczony jest Twój nowy rower wyścigowy Canyon oraz ile wynosi dopuszczalna masa łączna (rowerzysta, ubiór i bagaż)
- ▶ jak i przeprowadzić przed każdą jazdą wymaganą kontrolę sprawności roweru. Pomoc w jej przeprowadzeniu znajdziesz w rozdziale „**Przed każdą jazdą**” tego podręcznika. Nie wsiadaj na rower, jeżeli nie zdał on w 100 proc. kontroli sprawności.

Na załączonym do tego podręcznika cyfrowym nośniku danych znajduje się wiele informacji na temat wykonywania konserwacji oraz utrzymania roweru w stanie sprawności. Podczas ich przeprowadzania należy stale brać pod uwagę, że instrukcje i wskazówki te dotyczą tylko i wyłącznie tego roweru wyścigowego Canyon i nie obowiązują one w przypadku innych rowerów. Ze względu na wiele różnych modeli oraz zmiany modeli istnieje możliwość, że opisane prace nie są całkowicie kompletne. Z tego względu należy koniecznie pamiętać o instrukcjach naszych dostawców komponentów, które znajdują się w opakowaniu BikeGuard.

Pamiętaj, że wyjaśnienia oraz wskazówki mogą ze względu na różne czynniki jak np. stopień doświadczenia i umiejętności techniczne osoby wykonującej lub używane narzędzia wymagać uzupełnień, przez co nieodzwonne mogą być dodatkowe (specjalne) narzędzia lub nie opisane środki.

Na naszej stronie internetowej www.canyon.com znajdziesz ponadto liczne firmy serwisowe, które pomogą Ci przy mniejszych pracach w zakresie naprawy lub konserwacji.

Dla własnego bezpieczeństwa nie warto przeceniać swoich umiejętności. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966!

Pamiętaj: Niniejszy podręcznik nie ma na celu przekazania użytkownikowi wiedzy, dzięki której będzie on posiadał umiejętności mechanika rowerowego. Nawet instrukcja o grubości encyklopedii nie przekazałaby informacji o wszystkich możliwych kombinacjach dostępnych rowerów i części konstrukcyjnych. Dlatego w niniejszym podręczniku skoncentrowaliśmy się na zakupionym właśnie przez Ciebie rowerze i zazwyczaj używanych częściach konstrukcyjnych oraz na wskazaniu najważniejszych wskazówek i ostrzeżeń. Celem niniejszego podręcznika nie jest również umożliwienie złożenia kompletnego roweru na podstawie zestawu ramowego Canyon!

Niniejszy podręcznik nie ma na celu nauczania użytkownika jazdy na rowerze. Dlatego w niniejszym podręczniku skoncentrowaliśmy się na zakupionym właśnie przez Ciebie rowerze oraz na wskazaniu najważniejszych wskazówek i ostrzeżeń. Celem niniejszego podręcznika nie jest jednak nauczanie użytkownika jazdy na rowerze czy też zasad ruchu drogowego.

Podczas jazdy rowerem należy być świadomym, że jest to potencjalnie niebezpieczna czynność i że rowerzysta musi zawsze panować nad rowerem.

Podczas jazdy rowerem, podobnie jak uprawiając wszystkie inne dyscypliny sportu, można odnieść obrażenia. Wsiadając na rower, trzeba mieć świadomość tego niebezpieczeństwa i stan ten zaakceptować.

Dlatego podczas jazdy zawsze należy zachowywać ostrożność i mieć wzgląd na innych uczestników ruchu drogowego.

Nigdy nie wolno jeździć rowerem po zażyciu lekarstw lub pod wpływem narkotyków lub alkoholu, bądź w chwilach zmęczenia. Nigdy nie należy przewozić innych osób na rowerze. Zawsze trzymać dłonie na kierownicy.

Na koniec jeszcze kilka próśb z naszej strony. Należy zawsze jeździć tak, aby nie stwarzać zagrożenia dla innych. Zawsze bądź odpowiednio wyposażony. Należy nosić przynajmniej dopasowany kask, okulary ochronne, stabilne obuwie oraz stosowne do jazdy na rowerze rzucające się w oczy jasne ubranie.

Zespół Canyon życzy miłych wrażeń na Twoim rowerze Canyon!

W przypadku dostawy roweru producent jest zobowiązany do dołączenia instrukcji uzupełniających. W kwestii instrukcji uzupełniających odwiedź również stronę www.canyon.com

Wydawca:

Canyon Bicycles GmbH
Karl-Tesche-Straße 12
D-56073 Koblenz

Serwis pod nr: +48 914 226 966
Faks zamówień: +49 261 40400-50
E-mail: poland@canyon.com


Tekst, koncepcja, zdjęcia i opracowanie graficzne:


Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Stan: Marzec 2019, wydanie 7


© Publikowanie, przedruk, tłumaczenie i powielanie, także fragmentaryczne z użyciem mediów elektronicznych, oraz wykorzystywanie w innych celach są dozwolone wyłącznie po uprzednim uzyskaniu pisemnej zgody autora.



Zawsze w kasku i okularach

 Celem niniejszej instrukcji nie jest złożenie roweru z pojedynczych części bądź jego naprawa! Zastrzega się prawo do zmian szczegółów technicznych w stosunku do danych i ilustracji zamieszczonych w instrukcji obsługi. Podręcznik ten spełnia wymagania normy EN ISO 4210-2. Instrukcja ta podlega ustawodawstwu europejskiemu.

 Proszę odwiedzić nas od czasu do czasu na naszej stronie www.canyon.com. Znajdziesz na niej nowości, wskazówki, przydatne porady oraz adresy naszych dystrybutorów.

 Dla własnego bezpieczeństwa nie warto przeceniać swoich umiejętności podczas montażu i regulacji. W razie wątpliwości skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966. E-mail: poland@canyon.com

UŻYTKOWANIE ZGODNIE Z PRZEZNACZENIEM

W celu zdefiniowania przeznaczenia różnych typów naszych rowerów podzieliliśmy je na różne kategorie. Spowodowane jest to faktem, iż już w czasie projektowania i kreowania naszych rowerów określaliśmy różnicowane oparte na testach wymogi dopasowane do danego rodzaju obciążenia w celu zagwarantowania później jak największego bezpieczeństwa podczas korzystania z naszych rowerów.

Dlatego też bardzo ważne jest korzystanie z rowerów wyłącznie w ramach użytkowania zgodnego z przeznaczeniem, gdyż w innym razie mogłaby zostać przekroczona granica obciążenia powodując uszkodzenie ramy lub innych komponentów. Konsekwencją mogą być ciężkie wypadki.

Dopuszczalna masa łączna rowerzysty, bagażu oraz roweru nie może przekraczać 120 kg. Ta maksymalna masa może ewentualnie zostać jeszcze bardziej ograniczona przez zalecenia użytkownika producentów komponentów.

Kategorię twojego roweru rozpoznasz po oznakowaniu na ramie według następujących symboli. Jeśli nie masz pewności, do której kategorii zalicza się twój rower, zawsze masz możliwość skontaktowania się z naszym centrum serwisowym.

Kategoria 1

Rowery tej kategorii zaprojektowane są z myślą o jeździe na utwardzonych drogach, przy czym koła pozostają w stałym kontakcie z podłożem. Chodzi tu z reguły o **rowery wyścigowe** z kierownicą wyścigową lub prostą, **rowery triathlonowe oraz rowery do jazdy na czas**. Dopuszczalna masa łączna rowerzysty, bagażu oraz roweru nie może przekraczać 120 kg. Ta maksymalna masa może ewentualnie zostać jeszcze bardziej ograniczona przez zalecenia użytkownika producentów komponentów.

Wyjątkiem w tej kategorii są uznane rowery cyclocross z kierownicą wyścigową i hamulcami Cantilever lub tarczowymi. Rowery te nadają się także do jazdy po drogach tłuczniowych i stokach offroad, na których opony z powodu mniejszych stopni o wysokości 15 do 20 cm na krótko tracą przyczepność do nawierzchni.



Kategoria 2

Rowery kategorii 2 zaprojektowane są z myślą o jeździe na utwardzonych drogach, przy czym koła pozostają w stałym kontakcie z podłożem. Rowery te zaprojektowane są z myślą o jeździe po mieście, a tym samym o zastosowaniu w ruchu drogowym na publicznych drogach. Należą do nich **rowery miejskie, trekkingowe i typu urban**.

Dopuszczalna masa łączna rowerzysty, bagażu oraz roweru nie może przekraczać 120 kg. Ta maksymalna masa może ewentualnie zostać jeszcze bardziej ograniczona przez zalecenia użytkownika producentów komponentów.



Kategoria 3

Do grupy tej zaliczamy rowery kategorii 1 oraz 2, które ponadto przeznaczone są do bardziej nierównych i nieutwardzonych terenów. Również sporadyczne skoki o maksymalnej wysokości ok. 60 cm znajdują się w ramach zakresu użytkowania tych rowerów. Jednak również skoki tej wysokości mogą u niedoświadczonych rowerzystów pociągać za sobą nieczyste lądowania, poprzez które dochodzi do znaczącego podwyższenia oddziałujących sił oraz do uszkodzeń lub obrażeń. Do kategorii tej należą rowery górskie MTB Hardtail oraz rowery w pełni amortyzowane o krótkim ugięciu sprężyny.



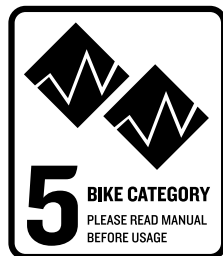
Kategoria 4

Kategoria ta zawiera rowery z kategorii 1-3. Ponadto rowery te nadają się do jazdy po bardzo nierównym i częściowo trudnym kamienistym terenie z silniejszym nachyleniem oraz przy wyższych prędkościach. Regularne umiarkowane skoki wykonywane przez doświadczonych rowerzystów nie sprawiają rowerom tym trudności. Wykluczone jednak jest regularne i stałe używanie rowerów tych na trasach north shore oraz w parkach rowerowych. Rowery te ze względu na silniejsze obciążenia poddawać należy po każdej jeździe kontrolom pod kątem ewentualnych uszkodzeń. Typowym przedstawicielem tej kategorii są w pełni amortyzowane rowery o średnim ugięciu sprężyny.



Kategoria 5

Ten rodzaj użytkowania odnosi się do bardzo ambitnego, trudnego kamienistego oraz ekstremalnie stromego terenu, który pokonać są w stanie jedynie doświadczeni technicznie i dobrze wytrenowani rowerzyści. Typowe dla kategorii tej są większe skoki przy bardzo wysokich prędkościach oraz intensywne użytkowanie w parkach rowerowych jak i jazda downhill. W rowerach tych konieczne należy mieć na względzie intensywną kontrolę roweru po każdej jeździe pod kątem ewentualnych uszkodzeń. Wcześniejsze uszkodzenia mogą spowodować awarię już w przypadku o wiele słabszych kolejnych obciążeń. Ponadto pamiętać należy o regularnej wymianie ważnych dla bezpieczeństwa komponentów. Zaleca się konieczne noszenie specjalnych ochraniaczy. Typowym przedstawicielem tej kategorii są w pełni amortyzowane rowery o długim ugięciu sprężyny jak i również rowery typu dirt-bike.



⚠ W przypadku modeli GRAIL CF i GRAIL AL można transportować bagaż także w specjalnych torbach dla rowerów wyścigowych i fitness. Należy jednak uważać, aby nie przekroczyć **dopuszczalnej masy łącznej** (rowerzysta, bagaż i rower) **120 kg**. W przypadku stosowania systemów toreb należy okleić wszystkie miejsca styknięcia toreb i ramy za pomocą zawartych w zestawie folii ochronnych.

⚠ Foteliki dziecięce są generalnie niedozwolone.

⚠ Jazda z przyczepką dziecięcą jest generalnie niedozwolona.

⚠ Zamontowanie bagażnika jest niedozwolone. Bagaż należy przewozić wyłącznie w specjalnym plecaku rowerowym.
Wyjątek: Przy modelu GRAIL AL można zamontować bagażnik.

ⓘ Miej na uwadze również naszą stale aktualizowaną stronę www.canyon.com. Na stronie tej do naszych modeli przyporządkowane są graficznie tereny użytku danych rowerów.

ⓘ Jeśli zakupiłeś model Speedmax **CF SLX**, konieczne zapoznaj się z instrukcją obsługi Speedmax.

PRZED PIERWSZĄ JAZDĄ

1. **Czy jechałeś już kiedyś rowerem wyścigowym, czasowym, triathlonowym lub torowym?** Pamiętaj, że rowery te to urządzenia wyczynowe wymagające przyzwyczajenia oraz wprawy. Zapoznaj się krok po kroku ze swoim nowym rowerem oraz jego właściwościami jezdnyymi w mało uczęszczanym miejscu. Udaj się na kurs techniki. Więcej informacji na stronie www.canyon.com

2. **Czy znasz działanie układu hamulcowego?** Zazwyczaj rowery Canyon dostarczane są w formie posiadającej hamulec przedni uruchamiany lewą dźwignią hamulca. Sprawdź, czy możesz obsługiwać hamulec przedniego koła za pomocą tej samej dźwigni hamulca ręcznego tak jak dotychczas. Jeśli nie, przeciwicz nowe rozmieszczenie dźwigni, ponieważ nierozważne uruchomienie hamulca przedniego koła może prowadzić do upadku. Udaj się ewentualnie do specjalisty w celu zmiany rozmieszczenia dźwigni hamulca.

Działanie nowoczesnych hamulców może być ewentualnie o wiele silniejsze niż w przypadku dotychczas używanych przez Ciebie hamulców! Wykonaj koniecznie kilka próbnych zahamowań z dala od ruchu drogowego! Zapoznaj się powoli z maksymalnym możliwym opóźnieniem. Więcej na temat hamulców znajdziesz w rozdziale „**Układ hamulcowy**”.

3. **Czy znasz sposób zmiany biegów?** Zapoznaj się z działaniem przerzutki w mało uczęszczanym miejscu. Nie należy zmieniać jednocześnie biegów z przodu i z tyłu oraz naciskać mocno na pedały podczas zmiany biegów. Więcej na temat przerutek znajdziesz w rozdziale „**Układ przełączania biegów**”.



Maksymalne użycie hamulca, nie naśladować



Przekładnia łańcuchowa

⚠ Pamiętaj, że rozmieszczenie dźwigni hamulca może się różnić w zależności od kraju. Sprawdź, którego hamulca używa się za pomocą której dźwigni. Jeśli rozmieszczenie hamulców nie odpowiada dotychczasowym przyzwyczajeniom, to należy je ewentualnie zmienić!

⚠ Jeśli trzymasz dłonie na przystawce aerodynamicznej do kierownicy (kierownica triathlonowa) lub w niskiej pozycji dolnej części kierownicy modelu GRAIL, nie masz możliwości dostania się do dźwigni hamulców równie szybko jak w przypadku innych pozycji trzymania. Twoja droga hamowania się wydłuża. Należy jeździć szczególnie przewidując i liczyć się z dłuższymi drogami hamowania.

4. **Wysokość ramy jest odpowiednia?** Siodełko i kierownica ustawione są poprawnie? Stań nad górną rurą roweru i sprawdź, czy masz w kroku swobodę odpowiadającą szerokości co najmniej 2-3 palców. Jeśli nie, skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966. W przypadku jazdy ze zbyt wysoko umieszczoną ramą może w razie szybkiego zejścia z roweru dojść do obrażeń. Siodełko ustawione powinno być tak, aby można było jeszcze dosięgnąć piętą do znajdującego się w najniższym położeniu pedału. Sprawdź, czy, siedząc na siodełku, możesz jeszcze dotknąć podłoża czubkami palców. Więcej informacji na temat ustawienia pozycji znajdziesz w rozdziale „**Dopasowanie roweru wyścigowego Canyon do rowerzysty**”.



Sprawdzenie wysokości


5. **Jeździłeś już rowerem z pedałami zatrzaskowymi (inna nazwa: pedały systemowe) oraz odpowiednim dla nich obuwem?** Przed pierwszą jazdą na rowerze z tego typu pedałami należy podczas postoju najpierw dokładnie zapoznać się ze sposobem zatrzaskiwania i zwalniania buta. Najlepiej podczas ćwiczenia oprzeć się o ścianę zapobiegając w ten sposób przewróceniu się. Nastaw ewentualnie poziom intensywności zatrzaskiwania i zwalniania buta. Przeczytaj najpierw koniecznie załączoną instrukcję obsługi. Więcej informacji na temat pedałów uzyskasz w rozdziale „**Systemy pedałów**”.




Obuwie do pedałów zatrzaskowych



Pedał zatrzaskowy

 Szczególnie w rowerach o niskich ramach zachodzi niebezpieczeństwo kolizji stopy z przednim kołem. Dlatego używaj w miarę możliwości wyłącznie pedałów zatrzaskowych lub systemowych. Ponadto należy zwrócić uwagę na właściwe ustawienie bloków pedałów.

 W przypadku braku doświadczenia lub zbyt silnego naprężenia pedałów zatrzaskowych nie można ewentualnie uwolnić buta z pedału! **Niebezpieczeństwo upadku!**

6. **Należy pamiętać, aby rower Canyon używać tylko zgodnie z jego przeznaczeniem.** Rowery wyścigowe oraz rowery triathlonowe przeznaczone są wyłącznie do użytku na drogach z gładką nawierzchnią, jak np. na drogach asfaltowych lub drogach z kostki brukowej

Rowery typu Cyclocross oraz **Gravel** przeznaczone są również do jazdy po dobrze utwardzonych drogach tłuczniowych oraz stokach offroad, na których opony z powodu mniejszych stopni lub krawędzi o wysokości 15 do 20 cm na krótko tracą przyczepność do nawierzchni.

Rowery torowe to urządzenia wyczynowe przeznaczone wyłącznie do użytku na zamkniętych wiodromach. Używanie rowerów torowych na ulicach i drogach publicznych jest niedozwolone.

Rowery wyścigowe Canyon zaprojektowane są z reguły z uwzględnieniem masy łącznej (licząc rowerzystę wraz z bagażem i rowerem) wynoszącej 120 kg. W rowerach wyścigowych z kołami systemowymi Mavic dopuszczalna masa łączna wynosi 100 kg. Granicy tej w żadnym wypadku nie wolno przekraczać. Więcej informacji na temat przeznaczonego użytkowania znaleźć można w rozdziale „**Użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem**”.

7. **Czy Twój rower zawiera elementy z karbonu?** Należy pamiętać, że karbon jest materiałem wymagającym szczególnej pieczołowitości oraz ostrożnego użytkowania. Należy koniecznie przeczytać rozdział „**Specyfika materiału karbon**”.




Rowery wyścigowe Canyon skonstruowane są do jazdy po asfalcie



Rower torowy V-Drome



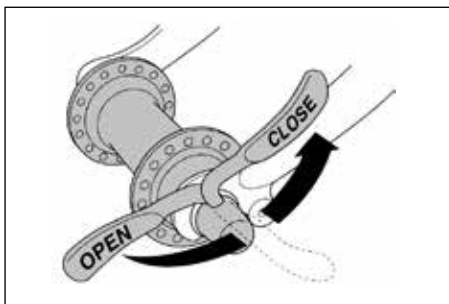
Materiał karbon

 Rowery wyścigowe, czasowe, triathlonowe oraz torowe to urządzenia sportowe wyższej klasy przedstawiające lekką konstrukcję dzięki najwyższej sztuce inżynierii. Również i Ty zostań profesjonalistą w obchodzeniu się z tym materiałem. Błędne użytkowanie, nieprofesjonalny montaż lub niedostateczna konserwacja mogą negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo roweru. **Niebezpieczeństwo wypadku!**

PRZED KAŻDĄ JAZDĄ

PRZED KAŻDĄ JAZDĄ TRZEBA SPRAWDZIĆ NASTĘPUJĄCE PUNKTY:


1. Czy szybkozamykacze przedniego i tylnego koła, sztycy oraz pozostałych komponentów są prawidłowo zamknięte? Bliższe informacje na ten temat w rozdziale „**Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi**”.
2. Czy opony są w dobrym stanie i czy ciśnienie w nich jest wystarczające? Obracaj swobodnie oba koła, aby skontrolować ruch obrotowy. W ten sposób na czas można wykryć boczne pęknięcia opony, złamanie osi i zerwane szprychy. Bliższe informacje na ten temat w rozdziale „**Koła - opony, dętki oraz ciśnienie powietrza**”.
3. Wykonaj próbę hamulców podczas postoju, przyciągając silnie dźwignię hamulca w kierunku kierownicy. Już po krótkim skoku dźwignia musi powstać pewien nacisk; po zaciągnięciu dźwignia nie powinna stykać się z kierownicą! Okładziny w hamulcach szprychowych muszą całą powierzchnią dotykać krawędzi obręczy. Nie mogą dotykać opon. Dalsze wskazówki na temat hamulców znajdziesz w rozdziale „**Układ hamulcowy**”.




Sprawdź ciśnienie opon



Po przyciągnięciu dźwignia hamulca nie powinna stykać się z kierownicą

 Jeśli szybkozamykacze nie są prawidłowo zamknięte, od roweru mogą odłączyć się części. **Niebezpieczeństwo upadku!**

 Nie należy rozpoczynać jazdy, jeśli Twój rower Canyon nie spełnia któregoś z powyższych warunków!

4. Jeśli zamierzasz jechać po drogach publicznych lub w porze nocnej, sprawdź instalację oświetleniową. Patrz rozdział „**Regulacje prawne dotyczące udziału w ruchu drogowym**”.




W ciemności nigdy nie jeździj bez oświetlenia


5. Spuść rower na ziemię z niewielkiej wysokości. Skontroluj miejsca, w których dochodzi do stukotania. W razie potrzeby sprawdź łożyska i połączenia śrubowe.
6. Najważniejszym elementem wyposażenia potrzebnego do udanej wycieczki rowerowej jest mała torba na narzędzia, którą umieścić należy pod siodełkiem. Znajdować się w niej powinny dwie łyżki do opon z tworzywa sztucznego, ogólnie używane klucze imbusowe, zapasowa dętka, Twój telefon komórkowy oraz trochę pieniędzy. Należy zabrać ze sobą ponadto pompkę, którą przymocować należy do ramy.



Zestaw awaryjny

7. Należy zabrać ze sobą solidny zamek do roweru w razie zamiaru odstawienia Twojego roweru Canyon. Tylko rower Canyon przypięty do nieruchomego obiektu zabezpieczony jest przed obcymi.

 Na skutek wpływów nawierzchni i sił, które oddziałują na rower, jest on narażony na silne obciążenia. Na tego rodzaju obciążenia dynamiczne różne elementy konstrukcyjne reagują zużyciem i zmęczeniem. Należy regularnie kontrolować rower pod kątem oznak zużycia, zadrapań, odkształceń, przebarwień lub początkowych pęknięć. Elementy konstrukcyjne, których okres żywotności się skończył, mogą nagle zawieść w działaniu. Rower Canyon należy poddawać regularnym przeglądom w celu ewentualnej wymiany danych elementów. Bliższe informacje na temat utrzymania roweru w stanie sprawności oraz bezpieczeństwa eksploatacji roweru znajdziesz w rozdziałach „**Ogólne wskazówki pielęgnacyjne i przeglądy**”, „**Zalecane momenty dokręcania**” oraz „**Interwały czasowe serwisowania i konserwacji**”.

 Aby uniknąć szkód przy twoim rowerze Canyon, należy przestrzegać maksymalnej dopuszczalnej masy łącznej oraz przepisów dotyczących transportu bagażu i dzieci w rozdziale „**Użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem**”. Przed transportem roweru samochodem osobowym lub samolotem należy ponadto zapoznać się z rozdziałem „**Transport Twojego roweru Canyon**”.

MONTAŻ Z OPAKOWANIA BIKEGUARD

Montaż z opakowania BikeGuard nie jest wielkim wyzwaniem, mimo to należy poszczególne kroki wykonywać z rozwagą i starannością. Montaż przeprowadzony niefachowo może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo roweru.

Na początku chcielibyśmy zapoznać Cię z częściami, z jakich składa się Twój rower Canyon.


W tym celu należy otworzyć przednią stronę okładki podręcznika roweru wyścigowego. Znajdziesz tu rower wyścigowy Canyon wyposażony we wszystkie ważne elementy konstrukcyjne. Niech ta strona podczas czytania będzie otwarta. To pozwoli szybko znaleźć części wymienione w tekście.

Ilustracja przedstawia przykładowy rower wyścigowy Canyon - nie każdy model wygląda w ten sposób.



Najpierw należy otworzyć opakowanie BikeGuard.

W tym celu użyj najlepiej wysuwanego nożyka do dywanów lub podobnego nożyka z krótkim ostrzem. Bezpośrednio przy rowerze nie należy używać nożyka.


 Używając wysuwanego nożyka do dywanu, uważaj, aby nie uszkodzić danego elementu konstrukcji i się nie skaleczyć. Przećcinaj nożykiem do dywanów zasadniczo w kierunku od siebie oraz od elementu konstrukcji!


SPRAWDZENIE ZAWARTOŚCI OPAKOWANIA BIKEGUARD



W opakowaniu BikeGuard znajduje się montowany zestaw ramowy z przymocowanym kołem tylnym i wszystkimi elementami konstrukcji. Oddzielnie znajduje się tam także koło przednie, które ewentualnie jest chronione pokrowcem, siodełko ze sztycą i karton z akcesoriami (np. szybkozamykacze, odbłyśniki, ew. pedały) oraz klucz dynamometryczny Canyon wraz z bitami, pastą montażową Canyon, podręcznikiem roweru wyścigowego i dołączoną płytą CD.



 Ciesząc się z zakupu Twojego nowego roweru Canyon, poproś osobę trzecią o pomoc w wypakowywaniu roweru z BikeGuard oraz o pomoc w montażu.

 Montaż przeprowadzisz najprościej i najbezpieczniej, używając stojaka montażowego lub, korzystając z pomocy innej osoby.

INFORMACJE OGÓLNE NA TEMAT MONTAŻU ROWERU WYŚCIGOWEGO

Twój Canyon został w całości złożony w fabryce, gdzie przeszedł jazdę próbną. Po wykonaniu wyjaśnionych poniżej etapów montażu rower ten powinien być całkowicie sprawny bez konieczności regulacji.


Poniżej znajduje się tylko krótki opis montażu. Jeśli montaż nie jest częścią Twojego wykształcenia zawodowego i jeśli nie masz w tym zakresie wystarczającego doświadczenia, przeczytaj rozszerzone rozdziały instrukcji znajdujące się w Twoim podręczniku roweru wyścigowego; przestrzegaj także wskazówek producentów części na dołączonej płycie CD. Przed pierwszą jazdą przeprowadź kontrole opisane w rozdziale „**Przed każdą jazdą**”.

LISTA WYMAGANYCH NARZĘDZI



Montaż roweru Canyon wymaga następujących narzędzi, które znajdują się w kartonie z akcesoriami:

- ▶ klucz dynamometryczny Canyon wraz z bitami **(1)**
- ▶ opcjonalnie: specyficzny klucz dynamometryczny do zamocowania sztycy **(2)**
- ▶ pasta montażowa Canyon **(3)**

 W celu montażu nie należy zaciskać roweru Canyon przy rurze ramy lub sztycy z karbonu, lecz umocować wyłącznie za pomocą odpowiedniej aluminiowej sztycy w stojaku montażowym! W celu montażu najlepiej korzystać ze stojaka, w którym mocuje się ramę od wewnątrz w trzech punktach lub poprosić pomocnika o przytrzymanie Twojego roweru Canyon podczas wykonywania przez Ciebie montażu.


UŻYWANIE KLUCZA DYNAMOMETRYCZNEGO CANYON



W celu pewnego i bezpiecznego przymocowania dwóch elementów konstrukcji firma Canyon jest przekonana, że użycie klucza dynamometrycznego jest nieodzowne.



Przekroczenie maksymalnego momentu dokręcania przy śrubach zacisku (np. przy wsporniku, rurze widelca, kierownicy czy sztycy) powoduje zbyt wysoką siłę zacisku. Może ona doprowadzić do awarii elementu konstrukcji i spowodować tym samym wypadek. Ponadto w takim przypadku gwarancja produktu traci moc. Śruby dokręcone za mocno lub zbyt luźno mogą być przyczyną awarii i tym samym wypadku. Dlatego należy dokładnie przestrzegać wytycznych firmy Canyon dotyczących momentów dokręcania.

 Do montażu należy użyć klucza dynamometrycznego Canyon załączonego do opakowania BikeGuard.



Wsuń odpowiedni bit do klucza dynamometrycznego Canyon.

Wsuń klucz imbusowy całkowicie w łeb śruby.



Kręć powoli trzymając uchwyt klucza dynamometrycznego Canyon. Jeśli śruba jest dokręcona, wskazówka przekracza skalę. Kręcenie należy zakończyć w momencie, gdy wskazówka znajduje się na cyfrze wyznaczonego momentu dokręcania.



i W przypadku mocowań sztycy modeli Ultimate CF SLX, Ultimate CF SL, Endurance CF SL oraz SLX i Infiite CF SLX (od MY18) używać należy wyłącznie klucza dynamometrycznego Canyon znajdującego się w zestawie. Funkcjonuje on jak zwyczajny klucz dynamometryczny.

UŻYWANIE PASTY MONTAŻOWEJ CANYON



Części z karbonu są bardzo podatne na uszkodzenia wskutek zbyt silnego zacisku. Pasta montażowa Canyon stwarza dodatkową przyczepność między dwoma powierzchniami, redukując w ten sposób siłę zacisku o nawet 30%.



Jest to zalecane przede wszystkim w obszarach zacisku między kierownicą a wspornikiem, rurą widelca a wspornikiem oraz sztycą a rurą podsiodłkową. W tych trzech obszarach zbyt duża siła zacisku może uszkodzić części, co może prowadzić do ich zniszczenia lub wygaśnięcia gwarancji. Pasta montażowa Canyon chroni dzięki redukcji siły zacisku włókna karbonu przed zniszczeniem. Ponadto zapobiega często spotykanemu trzeszczeniu w miejscach zacisku.



Gwarantuje także optymalną ochronę przed korozją - nawet w mokrych warunkach. Pasta montażowa Canyon nadaje się do wszystkich połączeń karbonu i aluminium. Jest do tego idealna, ponieważ nie ulega utwardzeniu.



Przed nałożeniem pasty montażowej należy oczyścić odpowiednią powierzchnię z cząsteczek brudu i pozostałości smaru. Następnie należy nanieść ciekłą i równomierną warstwę pasty montażowej Canyon na czystą powierzchnię za pomocą pędzla lub skórzanego ściereczki.

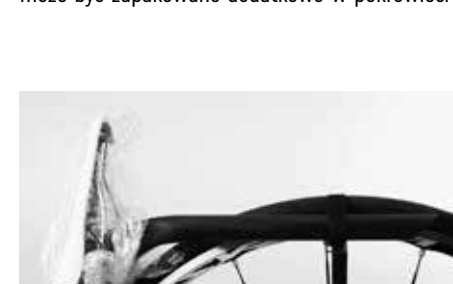
Teraz należy zamontować części roweru według instrukcji. Użyj do tego klucza dynamometrycznego Canyon i przestrzegaj podanych maksymalnych momentów dokręcania. Usuń nadmiar pasty montażowej Canyon i szczelnie zamknij opakowanie.

ROZPAKOWYWANIE



Usuń przedni karton ochronny i karton z akcesoriami.

Wymij umieszczony wzdłuż opakowania BikeGuard karton z przednim kołem. Przednie koło może być zapakowane dodatkowo w pokrowiec.



Weź pod uwagę, że siodełko i sztyca są umocowane do przedniego koła i odłóż karton ostrożnie na bok.

i Elementy opakowania oraz całość opakowania BikeGuard należy przechowywać w suchym miejscu. W ten sposób wszystko jest pod ręką w razie zamiaru przesłania roweru lub podjęcia podróży.

i Pokrowce na koło nie we wszystkich rowerach są elementem zestawu.



Wyjmij podręcznik roweru wyścigowego i narzędzia z kartonu z akcesoriami.

Wyjmij ostrożnie ramę wraz z elementami konstrukcyjnymi i tylnym kołem z opakowania BikeGuard i postaw ją bezpiecznie na ziemię. W razie potrzeby poproś swojego pomocnika, aby przytrzymał rower.

MONTAŻ KIEROWNICY LUB KOMBINACJI KIEROWNICY I WSPORNICA CANYON



Rowery wyścigowe Canyon są rozprowadzane w różnych systemach.

Po pierwsze w sprawdzonym systemie kierownicy i wspornika Aheadset®.



W czasie wyciągania ramy należy trzymać kierownicę, aby się nie przekręciła lub nie spadła i w ten sposób nie uszkodziła.



Po drugie w systemie kombinacji kierownicy i wspornika Canyon. Ten ostatni nadaje się także do systemu łożyska sterowego Aheadset®.

W zależności od systemu Twojego roweru wyścigowego Canyon konstrukcja roweru wyścigowego Canyon jest nieco inna. Dalej zostaną zatem opisane obydwa warianty.

MONTAŻ TYLNEGO KOŁA



Niektóre modele rowerów wyścigowych dostarczane są z wymontowanym kołem tylnym.



Używając wysuwanego nożyka do dywanu, uważaj, aby nie uszkodzić danego elementu konstrukcji i się nie skaleczyć. Przeciągnij przerzutkę tylną nieznacznie do tyłu, umieść łańcuch na najbardziej na zewnątrz wysuniętym kole zębatym kasety wieńca zębatego i zamontuj tylne koło. Zwróć uwagę na poprawne osadzenie koła w hakach widelca.

Odkręć szybkozamykacz lub oś wtykaną przy tylnej osi. Postąpić podobnie jak podczas zamontowania przedniego koła. Również tu należy zwrócić uwagę na poprawne położenie małych sprężyn. Dalsze informacje na temat szybkozamykaczy znaleźć można w rozdziale „Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi” oraz „Montaż przedniego koła”.

Usunąć folię ochronną przy obu rurach dolnych tylnego widelca oraz w razie potrzeby taśmę klejącą przy haku widelca.

Spróbuj zasadniczo wykonać to ręcznie. Jeśli próba ta będzie nieudana, użyć ostrożnie wysuwanego nożyka do dywanu lub nożyczek.



Otworzyć hamulec tylnego koła poprzez odkręcenie dźwigni zwalnającej przy hamulcu (Shimano, SRAM) lub poprzez przesunięcie trzpienia w dźwigni hamulca (Campagnolo) tak, aby dźwignia mogła lekko przechylać się do tyłu.



Uruchamiać prawą manetkę tak długo, aż przerzutka tylna znajdzie się całkiem na zewnątrz. Przeciągnij przerzutkę tylną nieznacznie do tyłu, umieść łańcuch na najbardziej na zewnątrz wysuniętym kole zębatym kasety wieńca zębatego i zamontuj tylne koło. Zwróć uwagę na poprawne osadzenie koła w hakach widelca.



Zamknij szybkozamykacz lub oś wtykaną tak, aby koło przymocowane było bezpiecznie. Zapoznaj się z rozdziałem „Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi” oraz „Montaż przedniego koła”.

Zamknąć niezwłocznie dźwignię zwalnającą przy hamulcu (Shimano, SRAM) lub przesunąć ponownie trzpień przy dźwigni hamulca (Campagnolo) do pozycji wyjściowej.

Sprawdź, czy oba koła osadzone są dokładnie w hakach widelca oraz czy obracają się środkowo między goleniami widelca lub między rurami tylnego trójkąta. Doprowadź oba koła do ruchu obrotowego i sprawdź czy koła obracają się poprawnie. Bliższe informacje na ten temat znajdziesz w rozdziale „Koła - opony, dętki oraz ciśnienie powietrza”.



Więcej na temat hamulców w rowerach wyścigowych znajdziesz w rozdziale „Układ hamulcowy”.



Sprawdź, czy okładziny hamulcowe całą swoją powierzchnią stykają się z powierzchniami hamowania.



Po zamontowaniu koła wypróbuj hamulce na postoju. W dźwigni wystąpić powinien określony nacisk; dźwignia nie powinna stykać się z kierownicą.

MONTAŻ KOMBINACJI KIEROWNICY I WSPORNIKA CANYON

Przytrzymaj kombinację kierownicy i wspornika i otwórz u góry pas na rzepy mocujący kierownicę. Widelec jest ustabilizowany przez łożysko i nie może się wyslizgnąć.



Usuń folię ochronną oraz pokrowce ochronne z kombinacji kierownicy i wspornika. Spróbuj zasadniczo wykonać to ręcznie. Jeśli próba ta będzie nieudana, użyć najlepiej nożyczek, a tylko w ostateczności nożyka do dywanu. Kombinacja kierownicy i wspornika powinna lekko zwisać do dołu.



Odkręć śrubę przy wsporniku i zdejmij ją wraz z pokrywą. Otwórz jeden róg pasty montażowej Canyon. Wyciśnij trochę pasty montażowej Canyon i nałóż ją cienką warstwą na wewnętrzną stronę oczka wspornika oraz obszar zacisku rury widelca.

Nasuń kombinację kierownicy i wspornika na rurę widelca. Zwróć przy tym uwagę na to, aby nie przekręcić lub odłamać linek Bowdena i przewodów oraz aby przebiegały one w równomiernych promieniach do zderzaków lub hamulca.



Założ zdjętą uprzednio pokrywę i dokręć śrubę używając klucza dynamometrycznego Canyon o 2 Nm. Ułokuj kombinację kierownicy i wspornika środkowo. Spoglądaj przez kombinację kierownicy i wspornika w stronę przedniego koła, aby ustawić kierownicę w poprzek do niego lub też wspornik równoległe z nim.



Wsuń odpowiedni bit do klucza dynamometrycznego Canyon. Na początku zakręć lekko i równomiernie śruby zaciskowe wspornika. Sprawdź, czy szczelina przebiega równomiernie. Teraz dokręć śruby zgodnie z podanym momentem dokręcania (5 Nm).

MONTAŻ KIEROWNICY

Przytrzymaj kierownicę i otwórz u góry na wsporniku pas na rzepy mocujący kierownicę.

Trzymaj dalej kierownicę, aby się nie przekręciła lub nie spadła i w ten sposób nie uszkodziła. Otwórz u dołu na widelcu pas na rzepy mocujący kierownicę.



Usuń folię ochronną oraz pokrowce ochronne przy kierownicy. Spróbuj zasadniczo wykonać to ręcznie. Jeśli próba ta będzie nieudana, użyć najlepiej nożyczek, a tylko w ostateczności nożyka do dywanu.

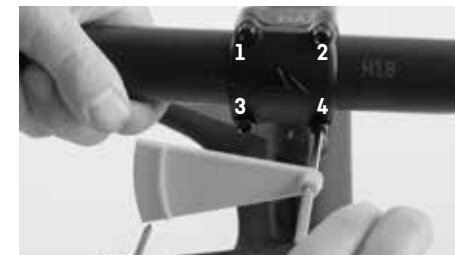
Kierownica powinna lekko zwisać do dołu.



Wsuń odpowiedni bit do klucza dynamometrycznego Canyon. Wykręć śruby zaciskowe pokrywy wspornika i ściągnij pokrywę.

Otwórz jeden róg pasty montażowej Canyon. Wyciśnij trochę pasty montażowej Canyon i nałóż ją cienką warstwą na wewnętrzną stronę pokrywy wspornika oraz obszar zacisku korpusu wspornika.

Kierownicę umieść według oznaczeń środkowo w oczku wspornika. Zwróć przy tym uwagę na to, aby nie przekręcić lub odłamać linek Bowdena i przewodów oraz aby przebiegały one w równomiernych promieniach do zderzaków lub hamulca.

Sposób 1: Przyśrubowanie wsporników Aheadset® z przednią pokrywą.

► Przykręć lekko obie górne śruby (poz. 1+2) (1 Nm). Szczelina musi zostać kompletnie zamknięta, a przednia pokrywa „zablokowała wana”. Ewentualnie zaistnieje konieczność poluzowania obu dolnych śrub (poz. 3+4).

► Dokręć teraz obydwie dolne śruby (poz. 3+4) według danych na wsporniku (5 lub 8 Nm).

► Następnie dokręć obydwie górne śruby (poz. 1+2) ponownie według danych na wsporniku (5 lub 8 Nm).

Sposób 2: Przyśrubowanie konwencjonalnych wsporników Aheadset® z przednią pokrywą.

Zakręć śruby zaciskowe pokrywy wspornika równomiernie na krzyż, aż kierownica będzie lekko zaciśnięta.

Upewnij się, że szczeliny między pokrywą wspornika a korpusem wspornika przebiegają równoległe do siebie i mają tę samą szerokość u dołu. W razie potrzeby poluzuj ponownie śruby zaciskowe i równomiernie lekko je dokręć.

WYJĄTEK GRAIL CF KOMBINACJA KIEROWNICY I WSPORNIKA



Sprawdź, czy górne obszary uchwytów manetek przekładni i dźwigni hamulca są w pozycji poziomej. Zakończenia dolnej części kierownicy są wtedy również poziome lub skierowane lekko w dół.



Przytrzymaj kombinację kierownicy i wspornika i otwórz u góry przy wsporniku pas na rzepy mocujący kierownicę.

Trzymaj dalej kombinację kierownicy i wspornika, aby się nie przekreśliła lub opadła i tym samym nie uszkodziła się lub innych części roweru. Otwórz u dołu na widelcu pas na rzepy mocujący kierownicę.

Usuń folię ochronną oraz pokrowce ochronne z kombinacji kierownicy i wspornika. Spróbuj zasadniczo wykonać to ręcznie. Jeśli próba ta będzie nieudana, użyj najlepiej nożyczek, a tylko w ostateczności nożyka do dywanu.


Kombinacja kierownicy i wspornika powinna lekko zwisać do dołu.



Następnie nasuń kombinację kierownicy i wspornika na rurę widelca. Zwróć przy tym uwagę na to, aby nie przekreślić lub odłamać przewodów hydraulicznych i hamulcowych oraz aby przebiegały one nad jednostką wspornika w równomiernych promieniach do zderzaków lub hamulca.




Pod koniec dokręć śruby równomiernie na krzyż zgodnie z nadrukowanym momentem dokręcania.

 Używając wysuwanego nożyka do dywanu, uważaj, aby nie uszkodzić danego elementu konstrukcji i się nie skaleczyć. Przećcinaj nożykiem do dywanów zasadniczo w kierunku od siebie oraz od elementu konstrukcji!



Do ustawienia wysokości załączone są różne spejsery.

 W przypadku modelu GRAIL CF można wymienić dolne spejsery na specyficzne spejsery zawarte w dostawie. Więcej informacji na temat modelu GRAIL CF można znaleźć na stronie: www.canyon.com/road/grail/



Założ pokrywę i dokręć śrubę, używając klucza dynamometrycznego Canyon z maks. 2 Nm.

Ułóż kombinację kierownicy i wspornika środkowo. Spoglądaj przez kombinację kierownicy i wspornika w stronę przedniego koła, aby ustawić kierownicę w poprzek do niego lub też wspornik równoległe z nim.

Ustawienie łożysk sterowych/sterów

Sprawdź luz łożysk sterowych.



Następnie nasuń pierścienie pośrednie (spejsery) zgodnie z pozycją siedzenia nad lub pod wspornik kierownicy. Pamiętaj, aby wykorzystać wszystkie spejsery. Zawsze możesz wymienić spejsery z góry na dół, ale nie możesz żadnego opuścić.



Dokręć śruby ustawionego kokpitu GRAIL za pomocą klucza dynamometrycznego Canyon do 7,5 Nm.

Niektóre modele wyposażone są w specjalną płytkę (transition plate), której zadaniem jest utrzymanie ustawionego łożyska również przy zdemontowanym wsporniku lub kokpicie.



W celu wyregulowania łożyska płytkę należy odkręcić podobnie jak i zacisk rury widelca przy kokpicie GRAIL.

MONTAŻ PRZEDNIEGO KOŁA



Wyjmij przednie koło z kartonu i ew. z pokrowca.

Siodełko i sztyca są przymocowane do przedniego koła za pomocą pasa na rzepy i folii ochronnej. Zdejmij ostrożnie pas i odłóż siodełko i sztycę ostrożnie na bok.

Koło przednie z szybkozamykaczem



Płytkę ta służy więc wyłącznie jako instrument pomocniczy do montażu. W rozdziale „**Łożysko sterowe**” znajdziesz porady na temat regulacji, kontroli luzu i testów bezpieczeństwa. Należy przestrzegać momentu dokręcania śruby 1 Nm.



Wyjmij z kartonu z akcesoriami szybkozamykacz do przedniego koła. Odkręć przeciwnakrętkę i pociągnij jedną ze sprężyn z szybkozamykacza.

Wsuń szybkozamykacz w pustą oś przedniego koła.



Po każdej stronie piasty należy umieścić po jednej sprężynie. Zwróć uwagę na to, aby sprężyna o mniejszej średnicy po obu stronach szybkozamykacza ustawiona była w kierunku osi piasty.

Dźwignię szybkozamykacza zamontować należy po lewej stronie (po przeciwnej stronie napędu łańcuchowego).



Dokręć przeciwnakrętkę szybkozamykacza jedynie o dwa obroty. Więcej informacji na temat szybkozamykaczy znajdziesz w rozdziale „**Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi**” w podręczniku swojego roweru wyścigowego; przestrzegaj także wskazówek producenta komponentów na dołączonej płycie CD.



Usuń folię ochronną z manetki przekładni/dźwigni hamulca.

Otwórz hamulec przedniego koła poprzez odkręcenie dźwigni zwalnającej przy hamulcu (Shimano, SRAM) lub poprzez przesunięcie trzpienia w dźwigni hamulca/manetce (Campagnolo) tak, aby dźwignia mogła lekko przechylać się do tyłu.



Zamontowuj przednie koło, wsuwając oś piasty wraz z szybkozamykaczem w haki widelca.

Upewnij się, że felga wraz z oponą przedniego koła znajduje się pośrodku goleni widelca.

Wcześniej należy przeczytać rozdział „**Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi**” w podręczniku roweru wyścigowego i na dołączonej płycie CD.



Dokręć przeciwnakrętkę przy otwartym szybkozamykaczu aż do momentu, w którym w dźwigni przy zamykaniu powstanie siła. Zamknięta dźwignia powinna przylegać do widelca i nie może odstawać w bok lub do przodu.



Sprawdź, czy hamulec osadzony jest środkowo wobec obręczy.


Więcej informacji na ten temat znajdziesz w rozdziale „**Układ hamulcowy**” w podręczniku roweru wyścigowego na dołączonej płycie CD.





Zamknij niezwałocznie dźwignię zwalnającą przy hamulcu (Shimano, SRAM) lub przesuń z powrotem trzpień przy dźwigni hamulca/manetce przy lekko naciągniętej dźwigni hamulca (Campagnolo).




Sprawdź, czy przednie koło osadzone jest dokładnie w hakach widelca oraz czy obraca się środkowo między goleniami widelca.

 Po wymontowaniu koła pamiętać należy o tym, aby w żadnym wypadku nie poruszać dźwignią hamulca (tarczowego). Przy demontażu koła pamiętać o zamontowaniu zabezpieczeń transportowych wyścigowego i na dołączonej płycie CD.

 Więcej informacji na temat montażu znajdziesz w rozdziale „**Koła - opony, dętki oraz ciśnienie powietrza**” w podręczniku roweru wyścigowego i na dołączonej płycie CD.

 Więcej informacji na temat hamulców do rowerów wyścigowych znajdziesz w rozdziale „**Układ hamulcowy**” w podręczniku roweru wyścigowego na dołączonej płycie CD.

 Sprawdź, czy okładziny hamulcowe całą swoją powierzchnią stykają się z powierzchniami hamowania.



Pociągnij (w przypadku hamulców tarczowych kilka razy) za dźwignię hamulca po zamontowaniu koła i zamknięciu szybkozamykacza. Sprawdź, czy nacisk powstaje w obu hamulcach po tym samym zaciśnięciu i czy jest od razu stabilny.

Przednie koło z osią wtykaną

W przypadku hamulców tarczowych przed zamontowaniem koła sprawdź, czy okładziny hamulcowe są umieszczone dokładnie w mocowaniach w zacisku hamulca. Stwierdzić to można poprzez fakt, że szczelina pomiędzy okładzinami przebiega równoległe a wskaźniki zużycia znajdują się w przewidzianym do tego miejscu. Usuń zabezpieczenia transportowe. Należy pamiętać o wsunięciu tarczy hamulcowej między okładziny hamulcowe.

Wymij z kartonu z akcesoriami oś wtykaną do przedniego koła.

Włóż koło do widelca i w razie potrzeby włóż jednocześnie tarczę hamulca w zacisk hamulca.





Doprowadź oba koła do ruchu obrotowego i sprawdź, czy koła obracają się poprawnie.


Więcej informacji na ten temat znajdziesz w rozdziale „**Koła - opony, dętki oraz ciśnienie powietrza**” w podręczniku roweru wyścigowego na dołączonej płycie CD.



Ustawić koło przednie w odpowiedniej pozycji między mocowaniami i wsunąć od lewej oś wtykaną z otwartą dźwignią szybkozamykacza w zamocowanie i piastę.

 Nieprawidłowo zamontowane koła mogą być przyczyną poważnych upadków i wypadków! W razie najmniejszych wątpliwości lub pytań skontaktuj się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.

 Producenci systemów osi wtykanych zazwyczaj dołączają do swoich urządzeń szczegółowe instrukcje. Należy się z nimi zapoznać przed przystąpieniem do demontażu koła lub prac konserwacyjnych.

 Po zamontowaniu koła wypróbuj hamulce na postoju. W dźwigni wystąpić powinien nacisk; dźwignia nie powinna stykać się z kierownicą.



Gdy dotrzesz do przeciwległej strony, wkręć osi wtykaną zgodnie z ruchem wskazówek zegara w nakrętkę prawej strony. Nie używaj siły, lecz uważaj, aby gwint osi wszedł gładko w nakrętkę drugiej strony.

W przypadku pierwszego obrotu dźwigni zacisku RWS osi wtykanej musi obracać się lekko. Następnie dokręć dźwignię zacisku RWS do co najmniej 15 Nm lub „tak mocno jak da się dokręcić ręką”.



Siła u dźwigni znacznie wzrośnie. Dokręć osi mocno, używając jedynie ręki. Dźwignia RWS nie może odstawać do przodu.

⚠ Nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania! Znaleźć je można w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania”, bezpośrednio na elementach konstrukcyjnych lub/oraz w instrukcjach producentów systemów osi wtykanych, np. DTSwiss.



Wyciągnij trochę dźwignię RWS, aby przesunąć ją do wygodnej pozycji. Obróć dźwignię RWS do odpowiedniej pozycji, a następnie wsuń ją z powrotem w kierunku piasty.

⚠ W przypadku dźwigni zacisku RWS (Ratchet Wheelmounting System) siła zacisku wytwarzana jest poprzez dokręcanie dźwigni jak w przypadku śruby. Dźwignię można potem ustawić w dowolnej pozycji poprzez odciążenie osiowo lub kręcenie.



Aby zdjąć dźwignię zacisku, złap za nią i wyciągnij ją lekko. Następnie przytrzymaj jedną ręką widelec. Drugą ręką ciągnij z siłą za dźwignię, aż będzie ją można wyjąć.

Uruchom kilkakrotnie dźwignię hamulca, aby przygotować hamulec do użytku. Nacisk powinien nastąpić po maks. jednej trzeciej skoku dźwigni. Podnieś koło i uderz w nie porządnie z góry. Koło musi być dobrze przymocowane i nie może stukotać.



Sprawdź funkcjonowanie przerzutek.

Więcej informacji na temat ustawień przerzutek znajdziesz w rozdziale „Układ przełączania biegów” w podręczniku roweru wyścigowego i na dołączonej płycie CD.



Przerzuć wszystkie biegi i sprawdź, czy zapewnione jest, że nie dojdzie do styku między przerzutką tylną a szprychami, gdy łańcuch biegnie na największym kole zębatym.

⚠ Po zamontowaniu koła wypróbuj hamulce na postoju. Nacisk hamulca musi nastąpić, zanim dźwignia hamulca przylgnie do kierownicy. W przypadku hamulców hydraulicznych naciśnij dźwignię kilka razy, aż nastąpi solidny nacisk.

MONTAŻ SIODEŁKA I SZTYCY



Zdejmij osłonkę z górnego końca rury podsiodłkowej. Odkręć śrubę przy zacisku rury podsiodłkowej. Wcześniej należy przeczytać rozdział „Dopasowanie roweru wyścigowego Canyon do rowerzysty” w podręczniku roweru wyścigowego i na dołączonej płycie CD.




Sztycy musi swobodnie ślizgać się w ramie bez naciskania lub wkręcania. Jeśli nie jest to odpowiednio możliwe, należy nieco bardziej otworzyć zacisk rury podsiodłkowej.

Ponownie wysuń sztycę. Nałóż nieznaczny warstwę pasty montażowej Canyon na dolną część sztycy oraz wewnątrz przy rurze podsiodłkowej ramy albo w miejscu zacisku sztycy.




Sztycę wsuń w rurę podsiodełkową aż do wymaganej wysokości siedzenia.

 Nigdy nie wsiadaj na rower Canyon jeśli widoczne jest oznaczenie MAX na sztycy.





Ustaw siodełko i zakręć śrubę zacisku rury podsiodełkowej, ale nie za mocno, tzn. nie powyżej maks. dopuszczalnego momentu dokręcania. Użyj do tego klucza dynamometrycznego Canyon.


 Zmierz wysokość siedzenia przy Twoim dotychczasowym rowerze od środka suportu do górnej krawędzi siodełka w środku siodełka. Powyższą wysokość siedzenia przejmij do swojego nowego roweru Canyon.




W razie potrzeby usuń folię ochronną z siodełka.

 Nie należy smarować smarem obszarów zaciskowych z karbonu!

 Nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania! Momenty dokręcania można znaleźć w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania”, na samych częściach i/lub w instrukcjach producentów komponentów.

 Należy zwrócić uwagę na wskazówki w rozdziale „Ustawianie wysokości siedzenia” oraz na dopuszczalne momenty dokręcania w rozdziale „Ogólne wskazówki pielęgnacyjne i przeglądy” w podręczniku roweru wyścigowego i uwzględnić także wytyczne producenta komponentów na dołączonej płycie CD.

 Dzięki systemowi Perfect Position System (PPS) umożliwiającemu ustawianie optymalnej pozycji, masz do dyspozycji narzędzie, przy którego użyciu możesz wybrać optymalnie w wysokości dostosowany rower Canyon również bez jazdy próbnej. System PPS znajdziesz na naszej stronie www.canyon.com

WYJĄTEK ZACISK SZTYCY SLX





Zdejmij osłonę lub korek z tyłu rury podsiodełkowej tam, gdzie pręty stykają się z rurą. Odkręć śrubę przy zacisku rury podsiodełkowej o parę obrotów. Nie musisz odkręcać śruby do końca.

Sztyca musi swobodnie ślizgać się w ramie bez naciskania lub wkręcania. Jeśli nie jest to odpowiednio możliwe, należy nieco bardziej otworzyć zacisk rury podsiodełkowej.



Ponownie wysunąć sztycę. Nałożyć nieznaną warstwę pasty montażowej Canyon na dolną część sztycy oraz wewnątrz przy rurze podsiodełkowej ramy lub w obszarze zacisku sztycy.

 Nie należy smarować smarem obszarów zaciskowych z karbonu swojego nowego roweru Canyon.


 Zmierz wysokość siedzenia przy Twoim dotychczasowym rowerze od środka suportu do górnej krawędzi siodełka w środku siodełka. Powyższą wysokość siedzenia przejmij do swojego nowego roweru Canyon.



Sztycę wsunąć w rurę podsiodełkową aż do koniecznej wysokości siedzenia. Sztyca powinna być wsunięta w ramę przynajmniej poniżej górnej rury lub do poziomu oznaczenia MAX na sztycy. Zacisk może nastąpić jedynie w naznaczonym na sztycy obszarze. Ustawić siodełko wraz ze sztycą i lekko dokręcić śrubę zacisku rury podsiodełkowej za pomocą klucza dynamometrycznego Canyon.



Użyj dołączonego klucza dynamometrycznego i dokręć do wymaganego momentu dokręcania. Nie przekraczaj maks. dopuszczalnego momentu dokręcania 5 Nm. Sprawdź mocne osadzenie sztycy w ramie, chwytając za siodełko z przodu i z tyłu i próbując je przekręcić. Włóż gumowy korek z powrotem do śruby z gniazdem sześciokątnym w rurze podsiodełkowej.

 W celu poprawnego ustawienia wysokości siodełka przeczytaj rozdział „Dopasowanie roweru wyścigowego Canyon do” w Twoim podręczniku roweru wyścigowego i na dołączonej CD.

WYJĄTEK CANYON SPEEDMAX CF I AEROAD



Wszystkie modele Canyon z wbudowanym zaciskiem (np. Speedmax CF) wyposażone są w sztycę o aerodynamicznym kształcie. Wyklucza to więc możliwość zamontowania innej sztycy poza sztycą seryjną.

Podnieś obudowę ramy w kierunku jazdy z tyłu do góry i wyciągnij ją z przodu z prowadnicy.



Naciśnij w środku rury podsiodłkowej z tyłu na mechanizm zaciskowy i jednocześnie odkręć trochę znajdującą się u góry śrubę. Zatrzymaj się, gdy górna część zacisku znajdzie się w jednej linii z górnym krawędzi rury górnej lub odstaje maks. jeden milimetr.

! Nie należy zaciskać ramy z karbonu przy rurze ramy lub sztycy z karbonu w stojaku montażowym. Rury mogą ulec zgnieceniu. Najlepszym rozwiązaniem jest użycie stojaka, w którym mocuje się ramę od wewnątrz w trzech punktach lub który trzyma widelec i osłonę mechanizmu suportu.



Nałożyć nieznaczny warstwę pasty montażowej Canyon na dolną część sztycy oraz wewnątrz przy rurze podsiodłkowej ramy. Sztycę wsunąć w rurę podsiodłkową aż do pożądanej wysokości siedzenia. Sztyca powinna być wsunięta w ramę przynajmniej poniżej górnej rury lub do poziomu oznaczenia MAX na sztycy. Zacisk może nastąpić jedynie w naznaczonym na sztycy obszarze.



Dokręć śrubę z gniazdem sześciokątnym przy zacisku sztycy podanym momentem dokręcania wynoszącym od 4 Nm do maksymalnie 6 Nm.

Wsuń obudowę ramy zaciskiem do przodu w ramę i zatrzasknij ją ostrożnie z tyłu. Obudowa musi przylegać na jednej linii z ramą.

i W celu poprawnego ustawienia wysokości siodełka przeczytaj rozdział „**Dopasowanie roweru wyścigowego Canyon do**” w Twoim podręczniku roweru wyścigowego i na dołączonej CD.

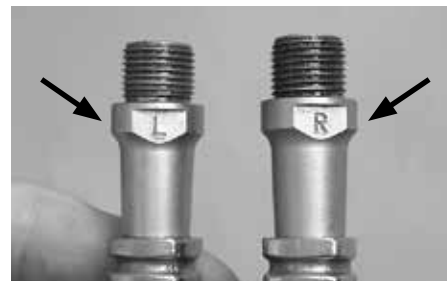
MONTAŻ PEDAŁÓW



W rowerach wyścigowych Canyon można zamontować dostępne w handlu pedały wyścigowe wszystkich dużych producentów pedałów.



Przed wkręceniem gwintu pedału nasmaruj lekko dostępnym w handlu smarem montażowym.



Przy montażu pedałów sprawdź najpierw opis osi. Litera „R” oznacza prawy pedał, litera „L” lewy.

Należy pamiętać, że w lewym pedale występuje gwint lewy, co oznacza wkręcanie w kierunku przeciwnym niż zwykle, a więc w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

! Nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania! Momenty dokręcania można znaleźć w rozdziale „**Zalecane momenty dokręcania**”, na samych częściach i/lub w instrukcjach producentów komponentów.



W przypadku pierwszych dwóch do trzech obrotów pedały należy wkręcić ręcznie w gwinty korb.

Dopiero wtedy skorzystaj z klucza do pedałów i dokręć nim pedały. W przypadku niektórych rodzajów pedałów w celu dokręcania konieczny jest klucz imbusowy.

⚡ Sprawdź stabilne zamocowanie pedałów raz jeszcze po przejechaniu 100 km. Może dojść do odłączenia pedałów, uszkodzenia gwintu oraz ewentualnie do upadku.

WYPOSAŻENIE DO UCZESTNICTWA W RUCHU DROGOWYM

Przymocuj biały odbłyśnik na kierownicy a czerwony odbłyśnik na sztycy i zamontuj odbłyśniki na szprychy i dzwonek.



Na koniec zamocuj odbłyśniki na szprychach. Należy pamiętać, aby zamontować po dwa odbłyśniki naprzeciwko siebie w szprychach przedniego koła oraz dwa naprzeciwko siebie w szprychach tylnego koła.



Należy przestrzegać zasad ruchu drogowego obowiązujących w kraju, w którym używany jest rower wyścigowy. Informacje na ten temat znajdziesz w rozdziale „Regulacje prawne dotyczące udziału w ruchu drogowym” w podręczniku roweru wyścigowego i na dołączonej płycie CD.

SPRAWDZENIE I USTAWIENIA

Napompuj obie opony, kierując się ciśnieniem maksymalnym podanym na ścianie bocznej opony. Więcej informacji na temat „Opony i dętki” znajdziesz w rozdziale „Koła - opony, dętki oraz ciśnienie powietrza” w podręczniku roweru wyścigowego na dołączonej płycie CD.



Dokonaj ustawień pozycji siedzenia i uchwytu, tak jak opisano w rozdziale „Dopasowanie roweru wyścigowego Canyon do rowerzysty” w podręczniku roweru wyścigowego.



Sprawdź, czy górne obszary uchwytów manetek przekładni i dźwigni hamulca są w pozycji poziomej. Końce kierownicy ustawić należy od odpowiadającym górnej rurze.



W przypadku ogólnych wsporników Aheadset® z przednią pokrywą upewnij się, że szczeliny między pokrywą wspornika a korpusem wspornika przebiegają równoległe do siebie i mają tę samą szerokość u dołu. W razie potrzeby poluźnij śruby zaciskowe i równomiernie lekko je dokręć.

Weź do ręki klucz dynamometryczny Canyon i w razie potrzeby dokręć śruby zaciskowe. Nie przekraczaj maksymalnych momentów dokręcania!

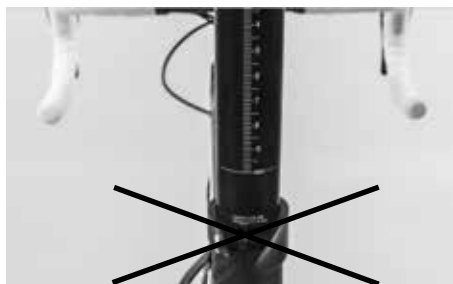


Przy wspornikach Canyon szczelina u góry jest zupełnie zamknięta i tylko na dole widnieje mała szpara.

Weź do ręki klucz dynamometryczny Canyon i w razie potrzeby dokręć śruby zaciskowe. Nie przekraczaj maksymalnych momentów dokręcania!



Sprawdź, czy przy poziomo stojącym rowerze siodełko jest również w poziomej pozycji.



Sztycyca powinna być wsunięta w ramę przynajmniej poniżej górnej rury lub do poziomu oznaczenia MAX na sztycy.



Sprawdź funkcjonowanie przerzutek. Poproś pomocnika o podniesienie Twojego roweru za siodełko i przełącz ostrożnie wszystkie biegi.



Sprawdź stabilne osadzenie sztycy pod kątem bezpieczeństwa. Spróbuj poprzekręcać części konstrukcji.



Sprawdź, czy siodełko osadzone jest środkowo. Spójrz przez siodełko na górną i dolną rurę ramy.



Sprawdź, czy zapewnione jest, że nie dojdzie do styku między przerzutką tylną a szprychami, gdy łańcuch biegnie na największym kole zębatym. Naciśnij aktywnie na przerzutkę tylną, aby wykluczyć kolizję i wpraw koło w wolny ruch obrotowy.

Więcej informacji na temat ustawień przerzutek znajdziesz w rozdziale „**Układ przełączania biegów**” w podręczniku roweru wyścigowego na dołączonej płycie CD.



Nigdy nie wsiadaj na rower Canyon jeśli widoczne jest oznaczenie MAX na sztycy.



Sprawdź stabilne osadzenie kierownicy, manetek i dźwigni hamulca pod kątem bezpieczeństwa. Spróbuj poprzekręcać części konstrukcji. Również przy mocniejszym nacisku kierownica nie ma prawa się przekręcić w dół. W razie potrzeby dokręć ostrożnie śruby zaciskowe.



Na koniec montażu przeprowadź staranne kontrole opisane w rozdziale „**Przed pierwszą jazdą**” i „**Przed każdą jazdą**”.



Po przejechaniu 100 do 300 km sprawdź ponownie wszystkie śruby pod kątem mocnego osadzenia zgodnie z informacjami na temat momentu dokręcania. Więcej informacji na ten temat znajdziesz w rozdziałach „**Ogólne wskazówki pielęgnacyjne i przeglądy**”, „**Zalecane momenty dokręcania**” oraz „**Interwały czasowe serwisowania i konserwacji**” w podręczniku roweru wyścigowego na dołączonej płycie CD.



Po wykonaniu kroków w zakresie montażu i kontroli należy koniecznie przeprowadzić jazdę próbną rowerem Canyon na płaskim, mało uczęszczanym terenie (np. na parkingu)! Jeśli podczas jazdy w ruchu drogowym lub w terenie wystąpią błędy w zakresie montażu lub ustawień, może to spowodować utratę kontroli nad rowerem!

PAKOWANIE ROWERU WYŚCIGOWEGO CANYON


W razie konieczności zapakowania roweru Canyon np. w celu oddania go do przeglądu lub wysłania go do naszego warsztatu serwisowego lub podjęcia podróży należy pamiętać o kilku aspektach, aby rower Twój bezpiecznie dotarł do celu.


Do opakowania BikeGuard załączona jest instrukcja „Sposób zapakowania Twojego roweru wyścigowego”. Przy pakowaniu Twojego roweru wyścigowego zawsze dokładnie kieruj się tą instrukcją.

Szczegółową instrukcję pakowania roweru Canyon krok po kroku znajdziesz również na naszej stronie internetowej www.canyon.com!

W razie zamiaru podróży samolotem rower należy zapakować w opakowanie Canyon BikeGuard lub w przeznaczoną w tym celu walizkę rowerową np. typu Canyon BikeShuttle.

Przy transporcie samochodem należy pamiętać o umieszczeniu roweru w bezpieczny oraz antypoślizgowy sposób. Jeśli nie jesteś całkowicie pewien lub masz pytania, przeczytaj rozszerzone rozdziały instrukcji znajdujące się w dalszej części instrukcji lub na załączonej płycie CD lub skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.

 Nie umieszczaj roweru lub jego części luzem wewnątrz pojazdu. Przesuwające się części mogą zagrażać Twojemu bezpieczeństwu.


 Jeśli Twój rower Canyon nie został zapakowany zgodnie z załączoną instrukcją pakowania, firma Canyon Bicycle GmbH nie jest zobowiązana do rekompensaty za ewentualne szkody powstałe podczas transportu.




Walizka rowerowa Canyon BikeShuttle



Opakowanie BikeGuard

 W rowerach z ramami wykonanymi z grubych rur w przypadku większości zacisków wsporników koła zachodzi niebezpieczeństwo zmiążdżenia! Podczas dalszego użytkowania ramy z karbonu mogą dlatego nagle zawieść, a na ramach z aluminium łatwo mogą wystąpić wgniecenia. W sklepach z akcesoriami do pojazdów mechanicznych dostępne są specjalne, pasujące modele zacisków.

 W czasie transportu samochodem należy pamiętać, aby przy rowerze nie znajdowały się elementy (narzędzia, torby, siodełka dziecięce itp.) mogące się odzepić. **Niebezpieczeństwo wypadku!**

SPOSÓB OBCHODZENIA SIĘ Z SZYBKOZAMYKACZAMI I OSIAMI WTYKANYMAMI


Mimo prostego sposobu obsługiwanie się szybkozamykaczami często dochodzi do wypadków ze względu na nieprawidłową obsługę

Szybkozamykacze składają się zasadniczo z dwóch elementów obsługi:

- ▶ Dźwigni ręcznej po jednej stronie piasty: przekształca ona ruch zamykający poprzez mimośród w siłę zacisku.
- ▶ Oraz nakrętki zaciskowej po przeciwnej stronie piasty: przy jej użyciu na drążku gwintowanym ustawiane jest napięcie wstępne.

W JAKI SPOSÓB PEWNIENIE ZAMOCOWAĆ KOŁO ZA POMOCĄ SZYBKOZAMYKACZY

- ▶ Otwórz szybkozamykacz Teraz widoczny powinien być napis „OPEN” (otwarty).
- ▶ Przesunąć dźwignię w kierunku pozycji zaciśnięcia, tak aby na zewnątrz widoczny był napis „CLOSE” (zamknięty). Od rozpoczęcia ruchu zamykającego mniej więcej do połowy drogi dźwignia powinna się bardzo lekko poruszać, t.j. bez siły zacisku.
- ▶ Podczas drugiej połowy drogi siła dźwigni musi wyraźnie wzrosnąć. Pod koniec dźwignię poruszać można już tylko z trudem. Posługując się kłębem kciuka, przyciągnij pomocniczo palcami do widelca lub ramy.

 W miejscu postoju należy przypiąć koła przymocowane szybkozamykaczami wraz z ramą do zamontowanego na stałe przedmiotu.




Dźwignia ręczna i nakrętka zaciskowa




Otwieranie szybkozamykacza



Zamykanie szybkozamykacza

 Nieprawidłowo zamontowane koła mogą być przyczyną poważnych wypadków i wypadków!

 Nigdy nie jeźdź rowerem, którego mocowania kół nie zostały sprawdzone przed wyruszeniem w drogę! Odłączenie się koła od roweru podczas jazdy grozi upadkiem!

- ▶ W położeniu krańcowym dźwignia musi być ustawiona równoległe do roweru. Nie może więc odstawać na bok. Dźwignia musi przylegać do ramy w taki sposób, aby niemożliwe było jej niezamierzone otwarcie.
- ▶ Sprawdź pozycję próbując przekręcić zamkniętą dźwignię.
- ▶ Jeśli można przekręcić całkowicie dźwignię zaciskową oznacza to, że bezpieczna pozycja koła nie jest zapewniona. Należy ją ponownie otworzyć i zwiększyć napięcie wstępne. W tym celu należy dokręcić nakrętkę po przeciwnej stronie o połowę obrotu w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.
- ▶ Zamknąć ponownie szybkozamykacz i ponownie sprawdzić pozycję dźwigni. Jeśli nie można już dalej przekręcić dźwigni zaciskowej, zamykacz zaciśnięty jest poprawnie.
- ▶ Na koniec należy unieść koło kilka centymetrów nad podłoże i uderzyć z góry w oponę. Dobrze zamocowane koło pozostaje w mocowaniach osi ramy.




Sprawdź pozycję próbując przekręcić zamkniętą dźwignię





Dźwignia szybkozamykacza musi być ustawiona w miarę równoległe do roweru i nie może odstawać na bok



W położeniu krańcowym dźwignia musi być ustawiona prostopadle do osi szybkozamykacza

 Należy pamiętać, aby dźwignie obu szybkozamykaczy znajdowały się zawsze po lewej stronie (po przeciwnej stronie napędu łańcuchowego) roweru Canyon. To pozwala uniknąć zamontowania przedniego koła niewłaściwą stroną.

 Niewłaściwie zamknięte szybkozamykacze mogą spowodować odłączenie się kół. **Poważne niebezpieczeństwo wypadku!**

 Szybkozamykacze można wymienić na zabezpieczenie przed kradzieżą. Do tego celu potrzebny jest specjalnie zakodowany klucz lub klucz imbusowy. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.

W JAKI SPOSÓB PEWNIENIE ZAMOCOWAĆ KOŁO ZA POMOCĄ OSI WTYKANYCH


System RWS dla rowerów wyścigowych firmy DT Swiss składa się z osi wtykanych, które nadają lepszą sztywność widelcom i tylnym trójkątom. Gdy Twój rower wyścigowy zмага się z obciążeniami, jazda pozostanie stabilna.


Szczegółowe informacje na temat montażu przedniego koła z systemem RWS firmy DT Swiss znajdziesz w rozdziale „**Montaż z opakowania BikeGuard**” na wcześniejszych stronach tej instrukcji.


Montaż koła tylnego odbywa się w ten sam sposób.

W celu wymontowania koła włoż dźwignię zacisku do osi. Dopilnuj, by dźwignia (pięciokątna) była poprawnie osadzona w osi.

Następnie przekręć dźwignię w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Gdy po mniej więcej dwóch i pół obrotach wykręcisz oś wtykaną, przytrzymaj koło w odpowiedniej pozycji i wyciągnij oś z piasty.

 Upewnij się, że dźwignia zacisku RWS jest dokręcona do co najmniej 15 Nm lub „tak mocno jak da się dokręcić ręką”.

 Nieprawidłowo zamontowane koła mogą być przyczyną poważnych upadków i wypadków! W razie najmniejszych wątpliwości lub pytań skontaktuj się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.

 Po zamontowaniu koła wypróbuj hamulce na postoju. Nacisk hamulca musi nastąpić, zanim dźwignia hamulca przylgnie do kierownicy. W przypadku hamulców hydraulicznych naciśnij dźwignię kilka razy, aż nastąpi solidny nacisk.




System RWS dla rowerów wyścigowych firmy DT Swiss



Oś wtykana u koła tylnego



Wyjmowana dźwignia zacisku

 Producenci systemów osi wtykanych zazwyczaj dołączają do swoich urządzeń szczegółowe instrukcje. Należy się z nimi zapoznać przed przystąpieniem do demontażu koła lub prac konserwacyjnych.

O CZYM NALEŻY PAMIĘTAĆ PRZY DOMONTOWYWANIU ELEMENTÓW I MODYFIKACJACH?

Rowery Canyon to przyrządy do uprawiania sportu wyposażone zgodnie z danym sposobem ich użytkowania. Należy pamiętać, że montaż błotników lub podobnych elementów może mieć negatywny wpływ na działanie i tym samym na bezpieczeństwo jazdy. Przed zakupem i montażem dodatkowych komponentów sprawdzić, czy akcesoria te są kompatybilne z Twoim rowerem Canyon. W przypadku dodatkowych dzwonek, klaksonów oraz urządzeń oświetleniowych należy dokładnie sprawdzić, czy akcesoria te są dozwolone, sprawdzone i tym samym dopuszczone do ruchu drogowego. Lampy na baterie lub akumulatorki muszą być oznakowane wężymkiem oraz literą „K” (patrz rozdział „Regulacje prawne dotyczące udziału w ruchu drogowym”).

W razie zamiaru zamontowania bagażnika, siedelka dziecięcego lub przyczepki dziecięcej sprawdzić najpierw w rozdziale „Użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem”, czy krok ten jest możliwy. Jeśli tak, skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966 i zorientuj się w kwestii nadających się do tego modeli.

Wykonuj tylko i wyłącznie prace, które opanowałeś w 100 procentach.


Wymiany kierownicy, wspornika kierownicy oraz widelców podejmować się powinni wyłącznie kwalifikowani mechanicy. W każdym wypadku należy zapoznać się z instrukcją obsługi producenta akcesoriów. W przypadku montażu innych komponentów oraz akcesoriów właściciel roweru zawsze sam ponosi odpowiedzialność za fachowy montaż elementów konstrukcji. W razie choćby najmniejszych wątpliwości oddaj Twój rower Canyon do naszego warsztatu serwisowego.





Błotniki



Bagażnik

 Dodatkowo zamontowane akcesoria jak np. błotnik, bagażnik itp. mogą mieć negatywny wpływ na działanie Twojego roweru Canyon. Dlatego warto zdecydować się na akcesoria z naszego asortymentu. Zapewnia to użycie pasujących elementów konstrukcji.

 W przypadku nieprawidłowego montażu odpadające lub odłamujące się elementy mogą być przyczyną poważnych upadków. Ważne dla bezpieczeństwa połączenia śrubowe dokręcać należy z uwzględnieniem zalecanych momentów dokręcania.

 W razie pytań lub wątpliwości co do montażu akcesoriów, kompatybilności elementów lub modyfikacji przeczytaj rozszerzone rozdziały instrukcji znajdujące się w dalszej części instrukcji lub na załączonej płycie CD lub skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.

SPECYFIKA MATERIAŁU KARBON

Materiał karbon to tworzywo sztuczne wzmocnione włóknem węglowym zwane w skrócie również CFK. W porównaniu z innymi tworzywami lekkimi materiał ten charakteryzuje się pewnymi szczególnymi właściwościami. Wiedza na temat niniejszych właściwości jest niezwykle ważna, aby jazda rowerem Canyon sprawiała Ci jak najdłuższą przyjemność i aby zawsze można było na nim polegać.


Tworzywo sztuczne wzmocnione włóknem węglowym swoją przydatność w kolarstwie udowodniło już poprzez liczne zwycięstwa. Przy konstrukcji, przetwarzaniu oraz obchodzeniu się zgodnie z jego właściwościami materiał ten umożliwia użycie nadzwyczaj mocnych i odpornych elementów o bardzo niskiej masie.


Bardzo szczególną właściwością jest jego kruchość. Poprzez tę niekorzystną właściwość karbon przy obciążeniu nie odkształca się trwale, mimo że wewnętrzna struktura może zostać uszkodzona. Włókna mogą się w skrajnym przypadku rozczepić, dochodzi wtedy do tzw. delaminacji, co powoduje znaczne ograniczenie wytrzymałości danego elementu. Mające ewentualnie miejsce przeciężenie, które uszkodziło już wewnętrzne włókna, nie jest rozpoznawalne poprzez wygięcia jak w przypadku stali bądź aluminium. Z tego względu część z karbonu może po przeciężeniu podczas dalszego użytkowania zawieść, co może doprowadzić do upadku o trudnych do przewidzenia skutkach. Zalecamy, aby daną część lub najlepiej cały rower Canyon po wydarzeniu takim jak np. upadek oddać do przeglądu w naszym warsztacie serwisowym!


Ustawiaj Twój rower Canyon zawsze ostrożnie zabezpieczając go przed przewróceniem. Rama i części z karbonu mogą się uszkodzić nawet na skutek zwykłego przewrócenia.




Materiał karbon

 W czasie jazdy zachowuj uwagę. Jeśli dana część z karbonu wydaje z siebie dźwięki chrupania, może to być wskazówką na możliwe uszkodzenie materiału. Wstrzymaj dalsze użytkowanie roweru i skontaktuj się z naszym warsztatem serwisowym celem uzgodnienia dalszych kroków. Dla własnego bezpieczeństwa części z karbonu nigdy nie dawaj do naprawy! Uszkodzony element wymień niezwłocznie koniecznie zapobiegając dalszemu używaniu tej części przez osoby trzecie.

 Elementy z karbonu nigdy nie mogą mieć styczności z wysoką temperaturą, konieczną na przykład w przypadku powlekania proszkowego lub lakierowania pod wysoką temperaturą. Wytwarzane przy tym wysokie temperatury mogłyby uszkodzić część. Części z karbonu nie pozostawiać ponadto w samochodzie przy dużym nasłonecznieniu ani nie przechowywać w pobliżu źródeł ciepła.

 W rowerach z ramami wykonanymi z grubych rur w przypadku większości zacisków wsporników koła zachodzi niebezpieczeństwo zmiążdżenia! Podczas dalszego użytkowania rama z karbonu może nagle zawieść. W sklepach z akcesoriami do pojazdów mechanicznych dostępne są specjalne, pasujące modele zacisków.

 Maksymalnie **dopuszczalna masa łączna** rowerzysty, bagażu oraz roweru nie może przekraczać **120 kg**. Przyczepki są generalnie niedozwolone!

SPECYFIKA KÓŁ Z KARBONU

Koła z karbonu charakteryzują się ze względu na zastosowanie tworzywa wzmocnionego włóknem węglowym szczególnymi cechami aerodynamicznymi oraz niewielką masą.

SPECYFIKA HAMOWANIA W PRZYPADKU KÓŁ Z KARBONU

Ze względu na fakt, że powierzchnie hamowania są z karbonu, należy mieć na uwadze kilka specyficznych punktów. Używać wyłącznie gum hamulcowych przeznaczonych do kół z karbonu. Zawsze zalecamy używanie gum producenta kół.

Shimano oraz Campagnolo również dostarczają okładziny do obręczy z karbonu, są one jednak dostosowane do obręczy Shimano lub Campagnolo. Zużycie okładzin hamulcowych do obręczy z karbonu jest wyższe niż w przypadku konwencjonalnych okładzin hamulcowych. Należy mieć na uwadze wymagającą przyzwyczajenia specyfikę hamowania obręczy, w szczególności w warunkach jazdy po mokrej nawierzchni. Dlatego należy ćwiczyć hamowanie w miejscu o małym natężeniu ruchu drogowego, aż do momentu uzyskania pełnej kontroli nad rowerem.

Powierzchnie hamowania obręczy z karbonu są bardzo wrażliwe na gorąco. Podczas jazdy w górach nie można więc używać hamulców bez przerwy. Podczas zjazdu w dół ze stale zaciągniętym hamulcem materiał może zagrzać się tak mocno, że może dojść do jego zdeformowania. Może dojść do zniszczenia obręczy, przy czym możliwe pęknięcie dętki może być przyczyną wypadku. Opóźniać należy zasadniczo przy użyciu obu hamulców, które na jakiś czas należy puszczać aby materiał mógł się ostudzić.



Koła z obręczami z karbonu charakteryzują się specyfiką hamowania

! Nie należy zaciskać ram lub sztyc z karbonu w stojakach montażowych! Mogłoby to je uszkodzić. Pełną sztycę (alumiową) należy zamontować i zacisnąć bądź korzystać ze stojaka, w którym mocuje się ramę od wewnątrz w trzech punktach lub który trzyma widelec i osłonę mechanizmu suportu.

i Sprawdzać stan hamulców oraz pamiętać, aby jeździć wyłącznie z okładzinami hamulcowymi przystosowanymi do obręczy z karbonu!

⚡ Stan okładzin sprawdzać należy w krótkich odstępach czasu, ponieważ ich zużycie jest ewentualnie wyższe niż w przypadku obręczy z aluminium.

⚡ Pamiętaj, że przy mokrej nawierzchni skuteczność działania hamulców jest o wiele niższa. Należy w miarę możliwości unikać jazdy przed zapowiadany opadami lub w ich trakcie. W razie jazdy po mokrej nawierzchni należy jeździć szczególnie przewidującą i o wiele wolniej niż w przypadku suchej nawierzchni.

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE PIELĘGNACJI

Elementy z tworzywa wzmocnionego włóknem węglowym czyścić należy miękką ścierką i czystą wodą przy ewentualnym dodaniu płynu do naczyń. Zaschnięte resztki oleju lub smaru usunąć można środkiem czyszczącym na bazie nafty. Nigdy nie używać środków odtłuszczających zawierających aceton, trichloroeten, chlorek metylu itp. jak i rozpuszczalników lub nie neutralnych bądź chemicznych środków czyszczących zawierających rozpuszczalnik szkodzących powierzchni elementu.

W celu chronienia powierzchni i nadania jej połysku można używać wosk samochodowy. Środki polerujące lub środki do czyszczenia lakieru zawierają stałe elementy mogące szkodzić powierzchni.

Powierzchnie hamowania kół z karbonu utrzymywać należy w czystości oraz bez śladów środków pielęgnacyjnych lub smarów!

! W przypadku stosowania systemów torreb (dozwolone tylko w modelach GRAIL CF i AL) należy okleić wszystkie miejsca styczności torreb i ramy za pomocą zawartych w zestawie folii ochronnych.

⚡ W zależności od użytku elementy z karbonu mogą ulegać zwiększonemu zużyciu. Dlatego koniecznie zalecamy stosowanie się do interwałów czasowych przeglądów i tym samym regularny przegląd bądź w razie konieczności wymianę danych komponentów przez nasz serwis lub inne warsztaty serwisowe.

⚡ Regularnie sprawdzać, np. podczas czyszczenia roweru, czy na danym elemencie z karbonu nie występują uszkodzenia typu nacięcia, zarysowania, wgniecenia, przebarwienia itp. Jeśli ściereka zaczepi się w jakimś miejscu, miejsce to trzeba sprawdzić. Przerwać używanie roweru Canyon! Niezwłocznie skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.



Używać wosku samochodowego w celu chronienia powierzchni



Specjalne naklejki chronią karbon przed uszkodzeniami

! Nie należy zaciskać ram lub sztyc z karbonu w stojakach montażowych! Mogłoby to je uszkodzić. Pełną sztycę (alumiową) należy zamontować i zacisnąć bądź korzystać ze stojaka, w którym mocuje się ramę od wewnątrz w trzech punktach lub który trzyma widelec i osłonę mechanizmu suportu.

! Elementów z karbonu zasadniczo nie smarować. Smar zbiera się na powierzchni i wskutek zmniejszonego współczynnika tarcia uniemożliwia pewny zacisk w zakresie dozwolonych momentów dokręcenia. Raz przesmarowanych smarem komponentów z karbonu nie będzie można nigdy pewnie zacisnąć!

! Należy chronić zagrożone miejsca ramy z karbonu, np. spodnią stronę dolnej rury, przed uszkodzeniem na skutek tarcia lub uderzeń kamieni za pomocą specjalnych naklejek.

SPECYFIKA ROWERÓW TRIATHLONOWYCH, CZASOWYCH I TOROWYCH

KIEROWNICA ROWERU CZASOWEGO

W triathlonie i jeździe na czas, w których szczególnie liczy się aerodynamiczna pozycja ciała, stosuje się zazwyczaj tzw. kierownice aerodynamiczne. W modelach tych manetki znajdują się często na końcu kierownicy, a dźwignie hamulca na końcu kierownicy podstawowej (kierownica z rogami). Podczas jazdy w pozycji leżącej dźwignie hamulca znajdują się bardzo daleko, czas reakcji oraz droga hamowania wydłużają się. Należy jeździć bardzo przewidująco.

Pozycję kierownicy można w pewnych granicach dostosowywać do indywidualnych preferencji. To oznacza, że prosta część kierownicy może być tylko nieznacznie skierowana w dół i pod kątem maksymalnie 30 stopni w górę.


Zwrócić uwagę na wygodne ułożenie przedramion, tzn. łokcie powinny z tyłu nieco wystawać poza podpórki.



Rowery czasowe charakteryzują się wymagającą przyzwyczajenia specyfiką jazdy



Łokcie powinny z tyłu nieco wystawać poza podpórki

 Rowery triathlonowe, czasowe oraz torowe charakteryzują się szczególnymi właściwościami jazdy. Wypróbuj Twój nowy rower i zapoznaj się krok po kroku z jego właściwościami jezdnyymi w mało uczęszczanym miejscu.

MANETKI KOŃCOWE W ROWERACH CZASOWYCH

W manetkach końcowych Shimano, SRAM oraz Campagnolo przeznaczonych do triathlonu oraz jazdy na czas manetkę przyciska się na dół w celu przełączenia z tyłu na mniejsze zębatki, t.j. na większe przełożenie oraz przełączenia z przodu na mniejsze koła łańcuchowe i mniejsze przełożenie. Poprzez pociągnięcie manetki w górę przełącza się z tyłu i z przodu na większe koła łańcuchowe.

Manetka przekazuje polecenie przełączenia biegu poprzez linę Bowdena do przerzutki tylnej. Przerzutka tylna przekręca się, łańcuch wspina się na następną zębatkę. Ważne jest, aby w trakcie przełączania biegów nadal równomiernie i bez wielkiego wkładu energii naciskać na pedały dopóki łańcuch porusza się między zębatkami! Dzięki specjalnym zwrotnicom w kołach łańcuchowych przełączanie biegów w nowoczesnych rowerach funkcjonuje również pod obciążeniem. Przełączenie pod obciążeniem skraca jednak znacznie żywotność łańcucha.

Ponadto łańcuch może przez to zablokować się między rurą dolną tylnego widelca a kołami łańcuchowymi (tzw. "Chain-suck"). Należy dlatego unikać przełączania biegów w trakcie bardzo silnego naciskania na pedały, w szczególności przy przełączaniu przerzutką przednią.

ROWERY TOROWE

Rowery torowe nie są wyposażone w hamulce. Piasta tylnego koła nie dysponuje wolnobiegiem. Gdy koła się obracają, zawsze też obracają się korby. Dlatego jazdę rowerem torowym ćwiczyć należy pod nadzorem doświadczonego trenera.




Manetki końcowe sterują przerzutką tylną i przednią




Przerzutka tylna



Rower torowy

 Należy pamiętać, że droga hamowania się wydłuża, jeśli rower jest wyposażony w kierownicę aerodynamiczną. Dźwignie hamulca znajdują się wtedy w niekorzystnej odległości od dłoni.

 Rowery torowe całkowicie różnią się od pozostałych rowerów wyścigowych. Należy powoli przyzwyczaić się do jazdy bez wolnobiegu i bez hamulców.

PO UPADKU

1. Sprawdź, czy koła nadal mocno zaciśnięte są w mocowaniach koła (hakach widelca). Sprawdź, czy obręcze koła znajdują się centralnie w ramie bądź w widelcu. Doprowadzić koła do ruchu obrotowego obserwując przy tym szczelinę między okładzinami hamulca a krawędziami bocznymi obręczy. Jeśli szczelina ta poważnie się zmienia i nie masz na miejscu możliwości wyregulowania, trzeba w razie potrzeby hamulec nieznacznie otworzyć, aby obręcz mogła obracać się między okładzinami bez ocierania. Należy pamiętać, że działanie hamulców jest wtedy już ograniczone. Bliższe informacje na ten temat znajdziesz w rozdziałach „**Układ hamulcowy**” oraz „**Koła**”.

2. Sprawdź, czy kierownica i wspornik kierownicy nie uległy zgięciu lub częściowemu złamaniu i czy ustawione są nadal prosto. Sprawdź, czy wspornik kierownicy nadal jest pewnie umocowany w widelcu przekręcając kierownicę względem przedniego koła. Oprzyj się krótko o dźwignie hamulców i sprawdź bezpieczne osadzenie kierownicy we wsporniku kierownicy. Bliższe informacje znajdziesz w rozdziałach „**Dopasowanie roweru wyścigowego Canyon do rowerzysty**” oraz „**Łożyska sterowe**”.

3. Sprawdź, czy łańcuch nadal umieszczony jest na kołach łańcuchowych i zębatkach. Jeśli rower przewrócił się na stronę, na której znajdują się przerzutki, należy sprawdzić funkcjonowanie przerzutek. Poproś pomocnika o podniesienie roweru za siodełko i przełącz wszystkie biegi. W szczególności przy przelicaniu w kierunku mniejszych biegów, gdy łańcuch wskakuje na większe zębatki, należy zwracać uwagę na odstęp przerzutki tylnej od szprych. Wygięta przerzutka tylna lub wygięty hak widelca może być przyczyną dostania się przerzutki tylnej do szprych - **niebezpieczeństwo upadku!** Przerzutka tylna, koło tylne oraz rama mogą ulec uszkodzeniu. Sprawdź przerzutkę przednią. Jeśli jest przesunięta, może spaść łańcuch i koło straci napęd (patrz również rozdział „**Układ przełączania biegów**”).



Sprawdzić, czy oba koła nadal są mocno zaciśnięte w hakach widelca



Spróbować przekręcić kierownicę względem przedniego koła



Sprawdzić, czy łańcuch nadal umieszczony jest na kołach łańcuchowych i zębatkach



Zwróć również uwagę na wskazówki zawarte w rozdziale „**Specyfika materiału karbon**”.

4. Spójrz od siodełka wzdłuż rury górnej lub w kierunku osłony mechanizmu suportu i sprawdź czy nie jest ono przekręcone.

5. Podnieść rower o kilka centymetrów nad podłogę i opuścić gwałtownie na ziemię. Jeśli słychać przy tym dźwięki, należy poszukać poluzowanych połączeń śrubowych.

6. Na koniec przejrzyj raz jeszcze cały rower w celu znalezienia ewentualnie powstałych zagięć, przebarwień lub pęknięć.

Jeśli rower przeszedł tę kontrolę, można nim bardzo ostrożnie wrócić do domu. Unikaj gwałtownych przyspieszeń, hamowań oraz jazdy na stojąco.

W przypadku wątpliwości co do sprawności roweru lepiej wrócić samochodem niż podejmować ryzyko. Po przybyciu do domu rower należy jeszcze raz dokładnie sprawdzić. Uszkodzone części należy naprawić lub wymienić. Przeczytaj rozszerzone rozdziały instrukcji znajdujące się w dalszej części instrukcji lub na załączonej płycie CD lub skontaktuj się w razie wątpliwości z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.



Spójrz od siodełka wzdłuż rury górnej i sprawdź czy nie jest ono przekręcone



Elementy z karbonu kontroluj ze szczególną uwagą i wymień je w razie wątpliwości dla własnego bezpieczeństwa



Dla własnego bezpieczeństwa po upadku wymienić części lekkie



Elementy z karbonu, które doświadczyły gwałtownej siły jak i zgięte części z aluminium mogą ulec nagłemu złamaniu. Nie można ich ponadto prostować, gdyż wtedy również istnieje ryzyko złamania. Dotyczy to w szczególności widelca, kierownicy, wspornika kierownicy, korb, sztyc oraz pedałów. W razie wątpliwości zawsze lepszą decyzją jest wymiana danych części, gdyż Twoje bezpieczeństwo jest najważniejsze.

ZESTAWY RAMOWE - WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE ZŁOŻENIA, DANE TECHNICZNE


Canyon oferuje również wysokiej jakości ramy z karbonu i z aluminium w formie części składowych z opcją indywidualnego złożenia i zestawienia części.


Osoba zestawiająca i montująca ramę i elementy musi dlatego zagwarantować kompatybilność elementów oraz odpowiednią jakość montażu. Z powodu trudnej do oszacowania ilości elementów dodatkowych Canyon nie jest w stanie przedstawić w ramach tej instrukcji całego spektrum możliwości. Firmy Canyon nie można czynić odpowiedzialną za każde możliwe zestawienie elementów konstrukcji.


Zalecamy ponadto usilnie dokładne przeczytanie instrukcji producentów elementów. Błędne zestawienie może zasadniczo doprowadzić do tego, że Twój rower Canyon nie jest bezpieczny. Zalecamy z tego względu przeprowadzenie montażu przez specjalistę lub w naszym warsztacie serwisowym. Dla własnego bezpieczeństwa nie warto przeceniać swoich umiejętności.



Zestaw ramowy roweru Canyon Ultimate CF

 Przeprowadź montaż Twojego roweru Canyon w naszym warsztacie!

 W zależności od doświadczenia i umiejętności wykonawcy prac instrukcja ta może wymagać uzupełnienia. Niektóre prace mogą wiązać się z koniecznością zastosowania dodatkowych (specjalnych) narzędzi np. specjalnych ściągaczy lub przestrzegania dodatkowych instrukcji.

 Nie należy zaciskać roweru Canyon przy ramie w stojaku montażowym! Rury o cienkich ściankach mogą ulec uszkodzeniu. Najpierw należy pełną sztycę (alumiiniową) zamontować i zacisnąć w stojaku, lub użyć stojaka, w którym mocuje się ramę od wewnątrz w trzech punktach lub który trzyma widelec i osłonę mechanizmu suportu.


Ramy są przygotowane i gotowe do montażu, co oznacza, że gwinty są nacięte, a gniazda łożyska oraz rura podsiodłkowa wytarte. Poprawienie ramy nie jest konieczne. Nie zmieniać ramy oraz jej części funkcyjnych, np. regulowanego ślizgu do linek przerzutki itp. poprzez opilowywanie, wiercenie itp.


Zamontować na ramie wszystkie elementy dodatkowe (z wyjątkiem: sztycy z karbonu, wsporników kierownicy na widelcach z rurą z karbonu oraz wszystkich sztycy w ramach z karbonu) przy użyciu wysokiej jakości smaru do montażu. W ten sposób zapobiec można korozji. W przeciwnym razie istnieje ryzyko, że po jakimś czasie nie będzie już można przeprowadzić demontażu Twojego roweru Canyon.

W rowerach wyścigowych Canyon łożysko sterowe oraz widelce są już zamontowane.

Zapoznaj się powoli od dołu z maksymalnymi momentami dokręcania i sprawdź bezpieczne zamocowanie elementów konstrukcji w sposób, w jaki jest to przedstawione w odpowiednich rozdziałach.

W przypadku części, do których nie ma zalecanych odstępów w momentach dokręcania, śruby należy dokręcać krok po kroku aż do maksymalnego momentu dokręcania i sprawdzać w międzyczasie, czy komponent jest dobrze zamocowany.

 Dozwolone jest użycie tylko i wyłącznie dostarczonego wspornika kierownicy.


 Osoba montująca ramę i zestawiająca rower osobiście musi dopilnować, aby zestawienie elementów było zgodne z wytycznymi producentów oraz z ogólnie obowiązującymi normami i standardami naukowymi i technicznymi. W przypadku pytań w kwestii kompatybilności pojedynczych elementów z ramą należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.




Zawsze pamiętaj o informacjach o momentach dokręcania



Należy zawsze używać klucza dynamometrycznego

 W ramie Canyon F10 wszystkie włókna karbonu przetworzone zostały pod kątem odporności do użytku podczas jazdy. Nitowane zaczepy do linek mogą dlatego być obciążane tylko w kierunku przebiegu linek hamulcowych lub linek przerzutek. Nie ciągnąć za linki ukośnie lub w odwrotnym kierunku do kierunku ich przebiegu, t.j. w kierunku od ramy na zewnątrz, np. w celu ich naciągnięcia. Nie można przy tym wykluczyć uszkodzenia ramy.

 Momenty dokręcania są na niektórych częściach nadrukowane lub naklejone. Przestrzegać podanych wartości. Konieczne przestrzegać dołączonych instrukcji producentów komponentów!

ŁOŻYSKO STEROWE I STERY

W zależności od modelu używane są różne łożyska sterowe/stery.

Rowery wyścigowe Canyon oraz zestawy ramowe zawsze dostarczane są z zamontowanym widelcem oraz ustawionym sterem.

ŁOŻYSKO WEWNĘTRZNE (SUPORT)

W zależności od modelu używane są różne systemy suportu, przy czym dominuje system Press-Fit BB 91 z 86,5 mm.

Zwykle używane łożyska cartridge można zamontować bezpośrednio przy użyciu wysokiej jakości smaru montażowego. Przestrzegać momentów dokręcania zalecanych przez producentów łożysk.

SZEROKOŚĆ TYLNEGO TRÓJKĄTA

Wszystkie ramy rowerów wyścigowych: 130 mm
Rower torowy V-Drome: 120 mm



Zamontowane i ustawione stery ze wspornikiem oraz widelcem



Łożysko wewnętrzne (suport)

WYMIENNY HAK DO PRZERZUTKI

Wymienne haki do przerzutki są do wszystkich ram zamocowane w wystarczający sposób. Należy przestrzegać podanych momentów dokręcania śruby znajdującej się bezpośrednio na haku przerzutki. Nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania!

UCHWYT NA BIDON

Przestrzegać maksymalnego momentu dokręcania wynoszącego 5 Nm. W żadnym wypadku nie przekraczać momentu dokręcania wynoszącego 5 Nm.

ZACZEPY DO LINEK

Nitowane zgodnie z przebiegiem siły zaczepy do linek obciążać w ramach Canyon Ultimate CF tylko w kierunku przebiegu linek hamulcowych lub linek przerzutek. Obciążenie ukośnie lub w odwrotnym kierunku do kierunku przebiegu linek może być przyczyną uszkodzenia ramy.



Przy wymianie wymiennego haka do przerzutek w żadnym wypadku nie przekraczać momentu dokręcania wynoszącego 1,5 Nm



Przy uchwycie na bidon przestrzegać maksymalnego momentu dokręcania wynoszącego 5 Nm



Przy wymianie haka do przerzutek należy pamiętać o naniesieniu niewielkiej ilości smaru między hakiem do przerzutek a ramą!

SZTYCA

Średnice nominalne sztycy oraz rury podsiodłkowej ramy zawsze muszą być takie same. Sztyca musi swobodnie ślizgać się w ramie bez naciskania lub wkręcania. Różniące się wymiary ramy i sztycy mogą być przyczyną awarii sztycy.

Przed zamontowaniem sztycy do ramy upewnij się, czy rura podsiodłkowa nie zawiera ostrych krawędzi oraz zadziorów. Przy użyciu sztycy z karbonu lub rury podsiodłkowej z karbonu na obu elementach nie może być śladów smaru lub oleju. Jeśli konieczne, oczyść rurę podsiodłkową i usuń z niej zadziory.


Nie dokręcać za mocno śruby lub szybkozamykacza zacisku rury podsiodłkowej. Należy zwrócić uwagę na wskazówki w rozdziale „Ustawianie wysokości siedzenia” oraz na dopuszczalne momenty dokręcania w rozdziale „Ogólne wskazówki pielęgnacyjne i przeglądy” jak i uwzględnić wytyczne producenta komponentów. Przekręcenie może spowodować uszkodzenie sztycy i być tym samym przyczyną upadku oraz/lub obrażeń rowerzysty.





Zwróć uwagę na to, aby sztyca bezsprzecznie dopasowana była do ramy





Nie dokręcać zbyt mocno śruby zacisku rury podsiodłkowej

 Nie dobrane całkowicie poprawnie średnice rury podsiodłkowej oraz sztycy mogą być przyczyną złamania ramy lub sztycy z karbonu. Rezultatem może być wypadek lub obrażenia rowerzysty.

 Sztyc z karbonu lub rur podsiodłkowych z karbonu nigdy nie smarować.

 Sztyca powinna być wsunięta w ramę przynajmniej poniżej górnej rury lub do poziomu oznaczenia minimalnego na sztycy. Nigdy nie wsiadać na rower Canyon jeśli widoczne jest oznaczenie minimalne na sztycy.

 Miej na uwadze również wskazówki na temat średnic sztyc na stronie www.canyon.com/service

 Używać specjalnej pasty montażowej do karbonu firmy Canyon w celu osiągnięcia bezpiecznego osadzenia sztycy.

DOPASOWANIE ROWERU WYŚCIGOWEGO CANYON DO ROWERZYSTY

Nieważne, czy chciałbyś jechać w pozycji aerodynamicznej czy też raczej w celu odprężenia na rowerze czasowym Canyon. Pozycja (siedzenia) jest decydującym kryterium dla dobrego samopoczucia oraz zdobywanych osiągnięć na Twoim rowerze Canyon. Dlatego siodełko i kierownicę Twojego roweru Canyon ustawić należy możliwie jak najdokładniej pod kątem Twoich potrzeb.

Zasadniczo rower wyścigowy jest urządzeniem wyczynowym skonstruowanym w celu osiągnięcia dużych szybkości. Już chociażby z tego względu rower wyścigowy ma pewne zasadnicze wymagania wobec mięśni tułowia, ramion oraz karku.

Wzrost rowerzysty jest decydującym kryterium wyboru wysokości ramy Twojego roweru Canyon. Wybór rodzaju roweru determinuje już z grubsza postawę ciała. Różne elementy w Twoim rowerze Canyon są jednak skonstruowane w taki sposób, że można je w pewnej mierze dopasowywać do proporcji ciała rowerzysty. Zaliczają się do nich sztyca, wspornik kierownicy oraz dźwignie hamulców.

Przy wyborze wysokości ramy należy pamiętać, aby wysokość rury górnej względem kroku pozostawiała wystarczająco swobody, aby wykluczyć ryzyko bolesnego stawania na rurze górnej.


Dzięki systemowi Perfect Position System (PPS) umożliwiającemu ustawianie optymalnej pozycji, masz do dyspozycji narzędzie, przy którego użyciu możesz wybrać optymalnie w wysokości dostosowany rower Canyon również bez jazdy próbnej. System PPS znajdziesz na naszej stronie www.canyon.com



Rama powinna gwarantować wystarczająco swobody w kroku



Typowa pozycja ciała kolarza wyścigowego

 Do wszystkich poniżej opisanych prac potrzebne jest co nieco doświadczenia, odpowiednie narzędzia oraz dane umiejętności. Po montażu należy przeprowadzić krótką kontrolę opisaną w rozdziale „Przed każdą jazdą” i wypróbować rower na nieuczęszczanym placu lub ulicy. W taki sposób rowerzysta może wszystko jeszcze raz bezpiecznie sprawdzić. W razie wątpliwości przeprowadzić najlepiej wyłączenie kontroli pozycji. W razie ewentualnych wątpliwości oddaj Twój rower Canyon do rąk specjalisty.

USTAWIANIE WYSOKOŚCI SIEDZENIA

Odpowiednia wysokość siedzenia zależy od sposobu pedałowania.

Ważne! Przy naciskaniu na pedały kłęby dużych palców powinny znajdować się nad środkiem osi pedału. W najniższym położeniu korby noga nie może być całkowicie wyprostowana. Jeśli siodełko znajduje się za wysoko, ten najniższy punkt pokonuje się stosunkowo trudno; pedałowanie staje się nierównomierne. Jeśli siodełko znajduje się za nisko, konsekwencją mogą być bóle kolan. Dlatego wysokość siodełka należy sprawdzać na podstawie następującej prostej metody. W tym celu użyć obuwia na płaskiej podszewie.

► Usiąść na siodełku i położyć piętę na pedale znajdującym się w najniższym położeniu. W tej pozycji noga powinna być całkowicie wyprostowana. Należy pamiętać o wyprostowanej pozycji biodra.

W celu ustawienia wysokości siodełka, należy odkręcić sworznie zaciskowe siodełka lub szybkozamykacz (przeczytaj wcześniej rozdział „Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi”). Odkręcić śrubę sztycy przy pomocy odpowiedniego narzędzia poprzez kręcenie w kierunku odwrotnym do kierunku wskazówek zegara.

Sztycy nie wyciągać powyżej oznakowania znajdującego się na rurze. W ramach z dłuższą, wystającą ponad górną rurę, rurą podsiodłkową sztyca musi być wsunięta przynajmniej poniżej rury górnej. Może to doprowadzać do głębokości minimalnego osadzenia wynoszącej co najmniej 10 cm.

Wzór przybliżony dla ustalenia odpowiedniej wysokości siodełka:

WS = wysokość kroku (długość wewnętrznej strony nogi, boso) x 0,885



W celu ustawienia wysokości siodełka należy odkręcić śrubę sztycy zacisku siodełka



Jeśli pięta położona jest na znajdującym się w najniższej pozycji pedale, noga musi być całkowicie wyprostowana

⚠ Na sztycy i na ramie mogą być podane różne głębokości minimalnego osadzenia. Należy zawsze wybierać większą głębokość.

ⓘ Pozycje siedzenia u nastolatków sprawdzać należy co 2-3 miesiące.

⚡ W żadnym wypadku nie smarować smarem rury podsiodłkowej ramy z karbonu, gdy nie ma aluminiowej tulei. W przypadku stosowania sztycy z karbonu nie należy smarować nawet ram wykonanych z metalu. Raz przesmarowanych smarem komponentów z karbonu nie będzie można nigdy pewnie zacisnąć.

► Teraz można ustawić wysokość odkręconej sztycy. Należy pamiętać o tym, aby część sztycy znajdująca się wewnątrz rury podsiodłkowej zawsze była dobrze nasmarowana. (Wyjątek: ramy i sztyce z karbonu). Jeśli sztyca w rurze podsiodłkowej nie ślizga się swobodnie, w żadnym wypadku nie używać siły. Skorzystaj ewentualnie z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.

► Ustawić siodełko na wprost, znajdując oś przechodzącą przez nosek siodełka do mechanizmu suportu lub wzdłuż górnej rury.

► Ponownie zacisnąć mocno sztycę. W tym celu należy dokręcić śrubę sztycy w kierunku zgodnym z kierunkiem wskazówek zegara. Odpowiednią siłą zacisku trzeba osiągnąć bez specjalnego wysiłku. W przeciwnym razie sztyca ewentualnie nie pasuje odpowiednio do ramy. W razie wątpliwości skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.

► Sprawdzić mocno osadzenie sztycy. W tym celu przytrzymać rękami przód i tył siodełka i spróbować je przekręcić. Jeśli w czasie tej kontroli siodełko się nie przekręca, to jest ono osadzone mocno.

► Czy przy ponownej próbie noga jest odpowiednio wyprostowana? Sprawdzić to, umieszczając stopę w optymalnym położeniu. Gdy kłęb dużego palca znajduje się na środku pedału, kolano powinno być lekko ugięte. Jeśli tak, to regulacja wysokości siodełka została przeprowadzona prawidłowo.

► Sprawdzić, czy rowerzysta może jeszcze pewnie dotknąć podłoża. Jeśli nie, należy ustawić siodełko nieco niżej.

ⓘ Małymi krokami (pół niutonometra) należy zbliżać się od dołu do zalecanego maksymalnego momentu dokręcania i sprawdzać w międzyczasie, czy komponent jest dobrze zamocowany. Nie przekraczać maksymalnego momentu dokręcania podanego przez producenta!



Spójrz od siodełka wzdłuż rury górnej i sprawdź czy nie jest ono przekręcone



Spróbować przekręcić siodełko względem ramy

⚡ Należy pamiętać, aby nie dokręcić zbyt mocno śruby zacisku rury podsiodłkowej. Jej przekręcenie może spowodować uszkodzenie sztycy lub ramy. **Niebezpieczeństwo wypadku!**

⚡ Nie należy nigdy jeździć rowerem, gdy sztyca jest wyciągnięta ponad oznaczenie koniec, minimum, maksimum, granica lub stop! Może się ona złamać i uszkodzić ramę. W ramach z dłuższą, wystającą ponad górną rurę, rurą podsiodłkową sztyca powinna być wsunięta przynajmniej poniżej górnej rury tylnej trójkąta.

USTAWIANIE WYSOKOŚCI KIEROWNICY

Wysokość kierownicy determinuje pochYLENIE pleców. Im niżej ustawiona jest kierownica, tym bardziej pochylony jest tułów. Rowerzysta siedzi wtedy co prawda w pozycji aerodynamicznej koncentrując więcej ciężaru na przednim kole, jednak pozycja mocno pochylona jest bardziej męcząca i niewygodna, gdyż obciąża przeguby dłoni, ramiona, tułów i kark.



Wysokość kierownicy determinuje pochYLENIE pleców



Rowerzy czasowe charakteryzują się wymagającą przyzwyczajenia specyfiką jazdy



Rowerzy torowe to purystyczne i bezkompromisowe urządzenia wyczynowe

⚡ Wsporniki kierownicy mają różną długość, średnice rur i otwory na kierownicy. Nieodpowiednio dobrany wspornik kierownicy może stać się źródłem zagrożenia: kierownica i wspornik mogą się złamać i spowodować wypadek. W przypadku wymiany należy stosować wyłącznie oznakowane i pasujące oryginalne części zamienne.

i W przypadku modelu GRAIL CF można wymienić dolne spejsery na specyficzne spejsery zawarte w dostawie. Więcej informacji na temat modelu GRAIL CF można znaleźć na stronie: www.canyon.com/road/grail/

⚡ Należy zwrócić uwagę na to, by kombinacja kierownicy i wspornika była dopuszczona przez producenta kierownicy lub wspornika.

WSPORNIKI KIEROWNICY / SYSTEM BEZWINTOWY AHEADSET®

(Aheadset® jest zarejestrowanym znakiem towarowym firmy Dia-Compe)

W rowerach z systemem łożysk sterowych Aheadset® łożysko sterowe ustawia się również za pomocą wspornika kierownicy. Po regulacji wspornika kierownicy trzeba ponownie wyregulować łożysko (patrz rozdział „Łożysko sterowe”). Regulowanie wysokości możliwe jest tylko poprzez przesunięcie pierścieni dystansowych (spacer) lub przekręcenie wspornika kierownicy w tzw. modelach flip flop.

- ▶ Zdemontować śrubę napięcia wstępnego u góry rury widelca i usunąć pokrywę.
- ▶ Odkręcić śruby z boku lub z tyłu wspornika kierownicy. Odciągnąć wspornik kierownicy od widelca.
- ▶ Teraz można wyjąć pierścienie dystansowe.
- ▶ Nałóż niewielką ilość pasty montażowej do karbonu firmy Canyon w miejsce, w którym zaciska się wspornik kierownicy.
- ▶ Przesunąć wspornik całkowicie na rurę widelca i włożyć wszystkie usunięte pierścienie (spacer) z powrotem powyżej wspornika kierownicy.

i Pamiętać również o dołączonej instrukcji obsługi producentów komponentów.

i Usuwanie pierścieni dystansowych możliwe jest tylko przy skracaniu rury widelca. Krok ten jest nieodwracalny. Należy go więc wykonać dopiero po uzyskaniu całkowitej pewności w kwestii pozycji siedzenia. Zadanie to należy zlecić specjalistom. Zła obsługa lub użycie złych narzędzi przy skracaniu rury widelca mogą doprowadzić do trwałych lub nawet niebezpiecznych uszkodzeń materiału. Canyon nie przejmuje odpowiedzialności za uszkodzenia przy rusze widelca, powstałych wskutek nieodpowiedniej obsługi. Gwarancja w tym wypadku nie obowiązuje. Najlepszym rozwiązaniem jest skorzystanie z pomocy naszego warsztatu serwisowego pod nr +48 914 226 966.



Odkręcić śruby z boku wspornika kierownicy



Wyjąć pierścienie dystansowe a następnie włożyć je z powrotem powyżej wspornika kierownicy





Na rurę widelca nałożyć nieco pasty montażowej do karbonu

⚡ Wsporniki kierownicy należą do części nośnych roweru. Ich modyfikacja może zagrażać bezpieczeństwu rowerzysty. Należy zwrócić uwagę na to, by poprawnie dokręcać połączenia śrubowe wspornika oraz kierownicy. Zalecane wartości znajdziesz w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania”. Planując zmiany skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.

W razie zamiaru przekręcenia wspornika kierownicy, trzeba dodatkowo usunąć kierownicę.

- ▶ W tym celu odkręcić śruby z przodu wspornika kierownicy, przy pomocy których zaciska się wspornik, a następnie ostrożnie wyjąć kierownicę.
- ▶ Również na ten obszar zacisku nałożyć pasty montażowej do karbonu firmy Canyon a następnie zamocować ponownie kierownicę po przekręceniu wspornika kierownicy.
- ▶ Należy ponadto ustawić kierownicę w oczku wspornika kierownicy, przy czym dolna część kierownicy powinna znajdować się w pozycji poziomej lub lekko pochylonej w dół.
- ▶ Wszystkie śruby zaciskowe wspornika kierownicy dokręcić kluczem dynamometrycznym zgodnie ze wskazówkami. Należy pamiętać o tym, że z reguły nie trzeba wykorzystywać maksymalnego momentu dokręcania jeśli używa się pastę montażową do karbonu. Wystarczy dokręcenie śrub momentami niższymi o 20-25 %, np. o 6 Nm zamiast o 8 Nm. Chroni to materiał.
- ▶ Ustawić na nowo łożysko.
- ▶ Ustawić wspornik kierownicy tak, aby znajdował się w jednej linii z przednim kołem a kierownica ustawiona była dokładnie w kącie prostym do kierunku jazdy. Po ustawieniu dokręcić wspornik kierownicy a następnie upewnić się, że nie można go przekręcić (patrz rozdział „Łożysko sterowe”).

 Należy zwrócić uwagę na to, by obszar zacisku kierownicy nie miał ostrych krawędzi. Planując zmiany skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.


 Jeśli Twój rower Canyon wyposażony jest w rurę widelca z karbonu (rozpoznać można po czarnym lub czarno błyszczącym kolorze w szczelinie wspornika), należy przy zaciskaniu wspornika kierownicy zachować bardzo wielką ostrożność. Jest to zadanie dla specjalistów!



Ustawić na nowo łożysko



Dokręcić wspornik uwzględniając zalecany moment dokręcania


 Należy pamiętać, aby połączenia śrubowe wspornika i kierownicy były dokręcone zalecanym momentem dokręcania. Zalecane wartości znajdziesz w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania” lub w załączonych instrukcjach producentów komponentów. Skorzystaj ewentualnie z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966. W przeciwnym razie kierownica lub wspornik kierownicy mogą się ewentualnie odłączyć lub złamać. Konsekwencją może być ciężki wypadek.


SYSTEM I-LOCK

W rowerach z systemem łożysk sterowych I-Lock łożysko sterowe ustawia się również za pomocą wspornika kierownicy. Po zmianie pozycji wspornika kierownicy trzeba ponownie wyregulować łożysko (patrz rozdział „Łożysko sterowe”). Niektóre modele wyposażone są w specjalną płytkę (transition plate), której zadaniem jest utrzymanie ustawionego łożyska również przy zdemontowanym wsporniku lub kokpicie. W celu wyregulowania łożyska na nowo płytkę należy odkręcić podobnie jak i zacisk rury widelca. Płytkę ta służy więc wyłącznie jako instrument pomocniczy do montażu. Należy przestrzegać podanego momentu dokręcania śruby.

Przestawienie wysokości możliwe jest wyłącznie poprzez przełożenie pierścieni dystansowych (tzw. spacer) z dołu wspornika na górę, a w przypadku tzw. modeli flip flop poprzez przekręcenie wspornika.

- ▶ Odkręcić śruby z boku wspornika kierownicy o 2-3 obroty. Odkręcić śrubę ustawienia łożyska sterowego poprzez kręcenie w kierunku odwrotnym do kierunku wskazówek zegara.
- ▶ Zdemontować nakrętkę górną wspornika kierownicy.
- ▶ Trzymając widelec wyciągnąć wspornik z widelca.
- ▶ Teraz można wyjąć pierścienie dystansowe.
- ▶ Nałóż niewielką ilość pasty montażowej do karbonu, np. firmy Canyon, w miejsce, w którym zaciska się wspornik kierownicy.
- ▶ Przesunąć wspornik całkowicie na rurę widelca i włożyć wszystkie usunięte pierścienie (spacer) z powrotem powyżej wspornika kierownicy.

 Ustawienie to ma charakter prowizoryczny i służy przetestowaniu pozycji, ponieważ pierścienie dystansowe (spacer) w czasie jazdy ewentualnie kołatają. Po znalezieniu odpowiedniej wysokości kierownicy należy zlecić specjalistom skrócenie rury widelca.

 W przypadku wymontowania wspornika należy stosować wyłącznie oznakowane i pasujące oryginalne części zamienne. Ze względu na sposób zacisku przy użyciu innych modeli może w szczególności w przypadku widelców z karbonu dojść do uszkodzeń. **Niebezpieczeństwo upadku!** Canyon nie ponosi odpowiedzialności za stosowanie kombinacji z innymi modelami wspornika. Gwarancja w tym wypadku nie obowiązuje.




Odkręcić śruby z boku wspornika kierownicy



Odkręć śrubę płytki



Ściągnij nakrętkę górną

 Twój rower wyścigowy Canyon wyposażony jest w rurę widelca z karbonu, która rozpoznawalna jest po czarnym lub czarno błyszczącym kolorze w szczelinie wspornika. Prace w zakresie kokpitu roweru wykonywać należy zawsze bardzo ostrożnie. Jest to zadanie dla specjalistów! W razie wątpliwości zleć dopasowanie Twojego roweru naszemu warsztatowi. Zła obsługa lub użycie złych narzędzi przy skracaniu rury widelca mogą doprowadzić do trwałych lub nawet niebezpiecznych uszkodzeń materiału. Canyon nie przejmuje odpowiedzialności za uszkodzenia przy rusze widelca, powstałych wskutek nieodpowiedniej obsługi. Gwarancja w tym wypadku nie obowiązuje. Skorzystaj ewentualnie z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.

W razie zamiaru przekręcenia wspornika kierownicy, trzeba dodatkowo usunąć kierownicę.

► W tym celu odkręcić śruby z przodu wspornika kierownicy, przy pomocy których zaciska się wspornik, a następnie ostrożnie wyjąć kierownicę.

► Również na ten obszar zacisku nałożyć pastę montażową do karbonu a następnie zamocować ponownie kierownicę po przekręceniu wspornika kierownicy.


► Wsunąć nakrętkę górną na górę na rurę widelca i trzymając widelec nacisnąć wspornik i nakrętkę na dół tak, aby nie był już odczuwalny luz.

► Ustawić wspornik kierownicy tak, aby znajdował się w jednej linii z przednim kołem, a kierownica ustawiona była dokładnie w kącie prostym do kierunku jazdy.

► Należy ponadto ustawić kierownicę w oczku wspornika kierownicy, przy czym kierownica dolna powinna znajdować się w pozycji poziomej lub lekko pochylonej w dół.

► Wszystkie śruby zaciskowe wspornika kierownicy dokręcić kluczem dynamometrycznym zgodnie ze wskazówkami. Należy pamiętać o tym, że z reguły nie trzeba wykorzystywać maksymalnego momentu dokręcania jeśli używa się pastę montażową do karbonu. Wystarczy dokręcenie śrub momentami niższymi o 20-25 %, np. o 6 Nm zamiast o 8 Nm. Chroni to materiał.

► Ustawić luz łożyska według poniżej podanego opisu i przeprowadzić przedstawioną również poniżej kontrolę wytrzymałości.

 Należy pamiętać, aby połączenia śrubowe wspornika i kierownicy były dokręcone zalecanym momentem dokręcania. Zalecane wartości znajdziesz na danych elementach konstrukcji lub w załączonych instrukcjach producentów komponentów. W przeciwnym razie kierownica lub wspornik kierownicy mogą się ewentualnie odłączyć lub złamać. Konsekwencją może być ciężki wypadek.



Wyjąć pierścienie dystansowe



Na rurę widelca nałożyć nieco pasty montażowej do karbonu



Nałożyć nakrętkę górną, przycisnąć ją w kierunku trzymanego ręką widelca a następnie dokręcić ponownie ustawiony wspornik kierownicy uwzględniając zalecany moment dokręcania



Wszystkie śruby zaciskowe wspornika kierownicy dokręcić kluczem dynamometrycznym zgodnie ze wskazówkami

DŁUGOŚĆ SIEDZENIA I USTAWIANIE SIODEŁKA

Odległość pomiędzy rączkami kierownicy a siodełkiem oraz nachylenie siodełka również mają wpływ na nachylenie pleców, a poprzez to na komfort i dynamikę jazdy.

Tę odległość można regulować w niewielkim zakresie poprzez suport sztycy. Przesunięcie siodełka w sztycy wpływa jednak także na sposób pedalowania. W zależności od umiejscowienia siodełka dalej z przodu lub dalej z tyłu rowerzysta naciska na pedały mniej lub bardziej od tyłu.

Jeśli nie ustawiono siodełka w pozycji poziomej, pedalowanie nie należy dla rowerzysty do czynności odprężających. Aby nie ześlizgnąć się z siodełka, musi on przez cały czas wspierać się kierownicą.


W przypadku **sztycy VCLS 2.0** najlepiej nadaje się lekko do przodu pochylona krawędź górna siodełka. Należy więc ruszyć w ten pozycji.





Odległość pomiędzy rączkami kierownicy a siodełkiem ma wpływ na nachylenie pleców



Siodełko w żadnym wypadku nie powinno być pochylone do tyłu

 Nie należy zaciskać siodełka na łuku stelaża, lecz zawsze na jego prostym odcinku.

 Zakres regulacji siodełka jest bardzo mały. Za to poprzez różne długości wspornika kierownicy możliwa jest realizacja zmiany długości nawet powyżej 10 centymetrów. Przeważnie należy przy tym dostosować długość linek przerzutek i linek hamulcowych. W celu wykonania tej modyfikacji należy koniecznie udać się do warsztatu serwisowego. Odpowiedzi na pytania oraz możliwość uzgodnienia terminu uzyskasz w naszym serwisie pod nr +48 914 226 966.

 Należy pamiętać, by połączenia śrubowe sztycy dokręcać zalecanym momentem dokręcania. Należy używać klucza dynamometrycznego i nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania! Momenty dokręcania można znaleźć w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania”, na częściach i/lub w instrukcjach producentów komponentów.

PRZESUWANIE SIODEŁKA I USTAWIANIE NACHYLENIA SIODEŁKA**Zacisk opatentowany z dwoma równoległymi śrubami**

W opatentowanych sztycach dwie śruby z gniazdem sześciokątnym mocują głowicę, która ustala zarówno nachylenie, jak i poziomą pozycję siodełka. Odkręcić obie śruby na głowicy sztycy. W tym celu obrócić śruby maksymalnie o dwa do trzech obrotów, w przeciwnym razie cały mechanizm może się rozpaść.

W zależności od upodobań przesunąć siodełko do przodu lub do tyłu. Często zachodzi przy tym konieczność lekkiego uderzenia w siodełko. Nie przekraczać oznaczeń na stelażu.

Zwrócić uwagę na to, aby górna krawędź siodełka pozostała w pozycji poziomej podczas ponownego dokręcania śrub nie jednocześnie i w równomierny sposób. Przy wykonywaniu tych czynności rower powinien stać poziomo.

Sprawdzić, czy dokręcone siodełko nie opada, obciążając rękami na zmianę nosek i tył siodełka.




Dokręcić śruby nie jednocześnie oraz równomiernie, nigdy nie przekraczaj dopuszczalnego maksymalnego momentu dokręcania





Sprawdzić, czy dokręcone siodełko nie opada



VCLS Post 2.0

 Wsporniki mają różne długości, średnice rur i otworów na kierownicę. Nieodpowiedni wybór może stać się poważnym źródłem zagrożenia: kierownica i wspornik mogą się złamać i spowodować wypadek.

 Połączenia śrubowe należy sprawdzać co miesiąc kluczem dynamometrycznym pod kątem wartości podanych w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania”, w dołączonych instrukcjach lub/oraz na częściach.

 Jeśli zakupiłeś sztycę VCLS Post 2.0, koniecznie zapoznaj się z uzupełniającą instrukcją Manual VCLS Post 2.0.

Zacisk zaczepowy z dwoma śrubami położonymi jedna za drugą

W tym celu obrócić obie śruby maksymalnie o dwa do trzech obrotów, w przeciwnym razie cały mechanizm może się rozpaść. Przesunąć siodełko poziomo w celu ustawienia długości siedzenia. Obie śruby dokręcić równomiernie tak, aby siodełko zachowało swój kąt nachylenia.

W celu obniżenia noska siodełka przekręcić należy śrubę przednią. Ewentualnie zaistnieje konieczność nieznacznej poluzowania śruby tylnej. W celu lepszego dotarcia włąb tyłu siodełka należy przekręcić sworzeń tylny. Po znalezieniu optymalnej pozycji oraz przed podwyższeniem momentu dokręcania śruby do poziomu sugerowanego przez producenta sztycy, sprawdzić, czy zaciski przylegają do stelażu siodełka.

Należy przy tym mieć na uwadze zalecane momenty dokręcania w rozdziale „Ogólne wskazówki pielęgnacyjne i przeglądy”. Sprawdzić, czy dokręcone siodełko nie opada, obciążając rękami na zmianę nosek i tył siodełka.




Odkręcić obie śruby maksymalnie o 2-3 obrotów




Dokręcić śruby nie jednocześnie i równomiernie zalecanym momentem dokręcania



Ustawić siodełko tak, aby stelaż zaciśnięty był w zakresie obszaru zaznaczenia

 Stelaż siodełka ustawić w taki sposób, aby zacisk sztycy znajdował się w zakresie zalecanego obszaru. Jeśli nie ma oznaczonego obszaru, zacisk znajdować się może tylko i wyłącznie na prostym odcinku i w żadnym wypadku nie na łuku przednim lub tylnym - **niebezpieczeństwo pęknięcia!**

 Przy wymianie siodełka pamiętać o tym, że sztyce z reguły konstruowane są dla średnicy stelaża siodełka wynoszącej 7 milimetrów. Stelaże o innych wymiarach mogą być przyczyną awarii sztycy i tym samym przyczyną upadku rowerzysty.

Zacisk siodełka Speedmax CF

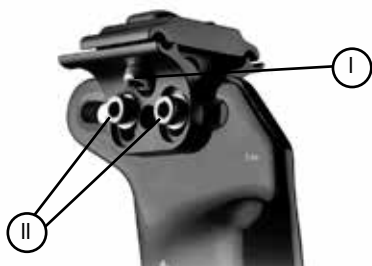
Do umocowania siodełka służy śruba z gniazdem sześciokątnym znajdująca się po obu stronach (patrz I na ilustracji obok). Podczas mocowania siodełka pamiętać, aby górny uchwyt przylegał do stelaża siodełka. Obie śruby z gniazdem sześciokątnym dokręcić z uwzględnieniem podanego momentu dokręcania wynoszącym 5 Nm.

Dwie śruby z gniazdem sześciokątnym znajdujące się poniżej (patrz II na ilustracji obok) służą do ustawiania nachylenia oraz pozycji poziomej siodełka. Przy pomocy tych śrub można ustawić nachylenie oraz pozycję poziomą siodełka bez odkręcania mechanizmu zaciskowego.

W celu zmiany pozycji poziomej siodełka należy odkręcić dwie dolne śruby z gniazdem sześciokątnym o dwa, maksymalnie trzy obroty. Istnieje teraz możliwość przesuwania siodełka w poziomie oraz ustawienia nachylenia według własnych preferencji. Następnie obie śruby z gniazdem sześciokątnym dokręcić równomiernie tak, aby siodełko zachowało swój kąt nachylenia. Używać klucza dynamometrycznego. Jeśli sztyca przy momencie dokręcania 5 Nm nie jest jeszcze mocno zaciśnięta, zbliż się małymi krokami do maksymalnego momentu dokręcania wynoszącego 8 Nm. Nie przekraczać tego momentu dokręcania!



Dokręcić śrubę kluczem dynamometrycznym Canyon



Śruby z gniazdem sześciokątnym służące do mocowania i ustawiania zacisku siodełka Speedmax



Przeczytaj instrukcję obsługi na załączonej płycie CD!



Nie należy nigdy jeździć rowerem, gdy sztyca jest wyciągnięta ponad oznaczenie maksimum! Może się ona złamać lub uszkodzić. **Niebezpieczeństwo upadku!**



Należy używać klucza dynamometrycznego i nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania!



Stelaż siodełka ustawić w taki sposób, aby zacisk sztycy znajdował się w zakresie zalecanego obszaru. Jeśli nie ma oznaczonego obszaru, zacisk znajdować się może tylko i wyłącznie na prostym odcinku i w żadnym wypadku nie na łuku przednim lub tylnym. **Niebezpieczeństwo pęknięcia!**



Połączenia śrubowe należy sprawdzać co miesiąc kluczem dynamometrycznym pod kątem wartości podanych w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania”, w dołączonych instrukcjach lub/oraz na częściach.

PRZESTAWIANIE KIEROWNICY I DŹWIGNI HAMULCA

W rowerze wyścigowym prosty odcinek dolnej części kierownicy powinien być ustawiony równoległe do podłoża lub być skierowany z tyłu lekko w dół. Końce dźwigni hamulca znajdują się na domyślnym przedłużeniu dolnej krawędzi dolnej części kierownicy. Regulacje dźwigni hamulca należy zlecić specjalistycznemu serwisowi rowerowemu, ponieważ po jej dokonaniu wymagane jest ponowne owinięcie kierownicy taśmą.

USTAWIANIE POZYCJI KIEROWNICY POPRZEC PRZEKRĘCANIE KIEROWNICY

- ▶ W tym celu odkręć śrubę(y) sześciokątą na przedniej stronie wspornika kierownicy.
- ▶ Przekręć kierownicę tak, by znalazła się w wybranej pozycji.
- ▶ Zwróć uwagę, by kierownica była zaciśnięta we wsporniku dokładnie na środku.

Pamiętaj, że są dwa sposoby na stabilne umocowanie kierownicy.

Sposób 1

Przyśrubowanie wsporników Aheadset® z przednią pokrywą.

- ▶ Przykręć lekko obie górne śruby (poz. 1+2) (1 Nm). Szczelina musi zostać kompletnie zamknięta, a przednia pokrywa „zablokowana”. Ewentualnie zaistnieje konieczność poluzowania obu dolnych śrub (poz. 3+4).
- ▶ Dokręć teraz obydwie dolne śruby (poz. 3+4) według danych na wsporniku (5 lub 8 Nm).
- ▶ Następnie dokręć obydwie górne śruby (poz. 1+2) ponownie według danych na wsporniku (5 lub 8 Nm). Należy pamiętać, że ten moment dokręcania jest odpowiedni tylko dla połączenia wspornika Canyon z kierownicą Canyon.



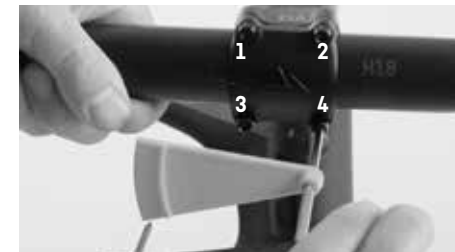
Prosty odcinek dolnej części kierownicy powinien być ustawiony równoległe do podłoża lub być skierowany lekko w dół



Odkręć śrubę(y) sześciokątną na przedniej stronie wspornika



Górna szczelina musi zostać kompletnie zamknięta



Dokręć śruby według nadrukowanego momentu dokręcania

Sposób 2

Przyśrubowanie konwencjonalnych wsporników Aheadset® z przednią pokrywą.

- ▶ Dokręć teraz śruby ostrożnie i równomiernie. Upewnij się, że szczeliny między pokrywą wspornika a korpusem wspornika przebiegają równoległe do siebie i mają tę samą szerokość u dołu.
- ▶ Następnie należy dokręcić śruby za pomocą klucza dynamometrycznego Canyon równomiernie na krzyż i według nadrukowanych wytycznych. Należy przy tym mieć na uwadze zalecane momenty dokręcania (patrz rozdział „**Ogólne wskazówki pielęgnacyjne i przeglądy**”).

Sprawdź czy kierownica jest mocno osadzona, ustawiając się przed rowerem Canyon i chwytając za oba uchwyty hamulca. Również przy mocniejszym nacisku kierownica nie ma prawa się przekręcić w dół. W razie potrzeby dokręć ostrożnie śruby zaciskowe.



Szczeliny między pokrywą wspornika a korpusem wspornika muszą przebiegać równoległe do siebie i mieć tę samą szerokość u dołu



Dokręć śruby zalecanym momentem dokręcania



Przy gwałtownym nacisku kierownica nie ma prawa się przekręcić



Dźwignie hamulca do prostych kierownic



Należy pamiętać, że droga hamowania się wydłuża, jeśli rowerzysta jedzie z dłońmi opartymi o górną część kierownicy lub w leżącej pozycji aerodynamicznej. Dźwignie hamulca znajdują się wtedy w niekorzystnej odległości od dłoni.



Należy pamiętać, aby połączenia śrubowe wspornika, kierownicy i hamulców były dokręcane zalecanymi momentami dokręcania. Zalecane wartości znajdziesz w rozdziale „**Ogólne wskazówki pielęgnacyjne i przeglądy**” lub w załączonych instrukcjach producentów komponentów. W przeciwnym razie elementy konstrukcji mogą się ewentualnie odłączyć lub złamać. Konsekwencją może być ciężki wypadek.



Jeśli Twój rower wyścigowy jest wyposażony w prostą kierownicę (flat bar), to ustaw ją tak, aby Twoje nadgarstki były rozluźnione i nie za bardzo przekręcone na zewnątrz.

REGULACJA ODLEGŁOŚCI DO DŹWIGNI HAMULCA

Odległość manetki/dźwigni hamulcowej do kierownicy można w rowerze wyścigowym ustawić w niewielkim zakresie. Dzięki temu rowerzyści o małych dłoniach mogą przysunąć dźwignie bliżej kierownicy, co ułatwia im obsługę hamulca. Pierwsze człony palca wskazującego i środkowego muszą być w stanie objąć dźwignię hamulca. Hamowanie z pozycji rogów z góry nie sprawdza się na dłuższą metę lub w trudnych sytuacjach, gdyż wymaga więcej siły i nie oferuje dobrego oparcia.

Przy **Shimanos Dura-Ace** odkręć chromową pokrywę i wkręć znajdującą się z przodu śrubę. W przypadku Ultegra potrzebne są specjalne wkładki. Przy obydwu wariantach Di2 śruby znajdziesz z tyłu po otwarciu gumowych uchwytów.

W przypadku **SRAM** należy wpierw przestawić tarcze krzywkowe przy lekko cofniętych i obróconych dźwigniach hamulca. Następnie wkręć za pomocą klucza imbusowego śrubę, skrywającą się w korpusie pod gumką uchwytu.

Przy **prostych kierownicach** znajduje się w miejscu, gdzie linka hamulcowa wchodzi w układ dźwigni lub w samą dźwignię, mała śrubka regulująca.

Pod koniec sprawdź ustawienia i funkcje hamulców według wskazówek z rozdziału „**Układ hamulcowy**” i/lub z instrukcji obsługi producenta hamulców.

W przypadku problemów w kwestii dosięgania do dźwigni należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.

Dalsze informacje na temat kierownic do jazdy na czas w rowerach triathlonowych i czasowych znajdziesz w rozdziale „**Specyfika rowerów triathlonowych, czasowych i torowych**”.



Odstęp dźwigni hamulca



Shimano Dura-Ace

SRAM



Za pomocą nakrętki radełkowej można ustawić jałowy skok hamulca



Należy pamiętać, aby połączenia śrubowe wspornika, kierownicy i hamulców były dokręcane zalecanymi momentami dokręcania. Zalecane wartości znajdziesz w rozdziale „**Ogólne wskazówki pielęgnacyjne i przeglądy**” lub w załączonych instrukcjach producentów komponentów. W przeciwnym razie elementy konstrukcji mogą się ewentualnie odłączyć lub złamać. Konsekwencją może być ciężki wypadek.



Dźwignia hamulca nie powinna po przyciągnięciu stykać się z kierownicą. Pełna siła hamowania powinna być osiągnięta wcześniej!

SYSTEMY PEDAŁÓW

Nie każdy rodzaj obuwia nadaje się do jazdy na rowerze. Obuwie do jazdy na rowerze powinno mieć niską podeszwę oraz dostateczną przyczepność. W przypadku zbyt miękkiej podeszwy istnieje ryzyko przeskoczenia pedału, co może być przyczyną bólu nogi. Na pięcie obuwie nie powinno mieć zbyt szerokiej podeszwy, w przeciwnym razie nie będzie możliwe ułożenie stopy w jej naturalnej pozycji, ponieważ będzie ona uderzać o rury tylnego trójkąta. Konsekwencją mogą być bóle kolan.

PRZEGLĄD ZASAD DZIAŁANIA RÓŻNYCH SYSTEMÓW


Zalecane są pedały, w których stopa przymocowana jest do pedału za pomocą połączenia, które można łatwo odcepić, tzw. pedały zatraskowe (inna nazwa: pedały systemowe). Połączenie to przyczynia się do tego, że stopa podczas szybkiego naciskania na pedały lub jazdy na nierównym terenie nie może ześlizgnąć się z pedałów. Poprzez tego rodzaju bezpieczne umocowanie stopy pedały można przesuwac oraz ciągnąć, co ułatwia sprawne pedałowanie. Dodatkową zaletą jest korzystne położenie kłębów dużych palców nad środkiem pedałów, dzięki czemu nie blokuje się przedniego koła czubkiem stopy podczas skręcania.





Pedał zatraskowy



Obuwie do pedałów zatraskowych

 Szczególnie w rowerach o niskich ramach zachodzi niebezpieczeństwo kolizji stopy z przednim kołem. Dlatego używaj w miarę możliwości wyłącznie pedałów zatraskowych lub systemowych. Ponadto należy zwrócić uwagę na właściwe ustawienie bloków pedałów.

 Przy użyciu pedałów systemowych (pedałów zatraskowych) zawsze konieczne jest specjalne obuwie.

 Należy przeczytać instrukcję obsługi producenta pedałów lub skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.

W pedałach zatraskowych (systemowych) specjalne obuwie tworzy połączenie zatraskowe z pedałem, które porównywalne jest z wiązaniem narciarskim. Pedał należy najpierw przekręcić przy czubku bloku i dopiero wtedy nacisnąć na znajdujący się w pozycji poziomej pedał. W przypadku większości pedałów mechanizm zatraskowy znajduje się po obu stronach, dzięki czemu nie trzeba przekręcać pedału. But zatraskuje się w pedale poprzez wyraźnie słyszalne i odczuwalne zatrzaśnięcie. Z tego powodu pedały systemowe często zwane są też pedałami zatraskowymi.



Połączenie pedałów zatraskowych odcepią się poprzez odchylenie pięty na zewnątrz


We wszystkich zwykle stosowanych systemach połączenie odcepią się poprzez odchylenie pięty na zewnątrz. W celu podjęcia pierwszych prób zatrzaśnięcia pedałów oraz uwolnienia stopy należy oprzeć się o ścianę lub poprosić kogoś o podparcie.

Różnice w działaniu pomiędzy różnymi systemami pedałów zależą od formy bloków, kąta wypinania oraz poziomu intensywności wypinania buta. Rowerzyści mający problemy z kolanami powinni zdecydować się na system pedałów ze swobodą stopy, w którym można lekko poruszać zatrzaśniętą podeszwą buta.

Zaletą niektórych systemów pedałów jest fakt, że blok zagłębiony jest w podeszwie, co umożliwia również poruszanie się na piechotę bez większych trudności.



W podeszwach umieszczone są małe płytki (cleats)

 Ustawianie pedałów jak i zatrzaśnięcie buta w pedale oraz wypinanie buta poprzez odchylenie stopy na zewnątrz przeciwiecznie należy najpierw na postoju. Następnie kroki te ulepszać można na mało uczęszczanej ulicy. Należy uważnie przeczytać instrukcję obsługi producenta pedałów oraz butów. W razie wątpliwości skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.

USTAWIANIE I KONSERWACJA

Systemy pedałów różnią się między sobą pod kątem wyposażenia technicznego po części bardzo wyraźnie. Jednak niektóre reguły ustawiania dotyczą wszystkich rodzajów systemów:


- ▶ Blok pedału umieścić na bucie tak, aby kłęb dużego palca znajdował się nad osią pedału.
- ▶ Podczas naciskania na pedały stopa musi znaleźć się w swojej naturalnej pozycji. U większości osób pięta wskazuje wtedy nieznacznie do wewnątrz.
- ▶ Należy pamiętać o tym, aby śruby mocujące stałe były dokręcone, gdyż luźny blok praktycznie uniemożliwia zejście z roweru. **Niebezpieczeństwo upadku!**
- ▶ Poziom intensywności wypinania buta ustawić należy pod kątem Twoich potrzeb. Początkowo zaleca się niewielkie napięcie wstępne. Przekręcić małą śrubę sześciokątną i sprawdzić napięcie wstępne poprzez zatraskowanie i wypinanie.
- ▶ Położone otwarcie sprężyny i mechanizmy należy regularnie czyścić i smarować.
- ▶ Trzeszczeniu i pischczeniu bloków pedałów często zapobiec można poprzez nałożenie niewielkiej ilości smaru na miejsca kontaktowe między blokiem buta a pedałem.
- ▶ Regularnie sprawdzać zużycie bloków pedałów. Chybotliwe stanie na pedale oznacza zużycie bloku lub podeszwy buta.




Podczas naciskania na pedały stopa musi znaleźć się w swojej naturalnej pozycji



Ustawianie poziomu intensywności wypinania buta w pedale

 Należy pamiętać, aby pedał oraz podeszwa buta zawsze były wolne od brudu oraz ciał obcych. Mechanizm zatraskowy należy ponadto regularnie smarować olejem.

 Jeśli pedał nie zatraskuje i nie uwalnia się w sprawny sposób lub blok zużyty jest w silnym stopniu, istnieje niebezpieczeństwo upadku, gdyż but samowolnie lub zbyt trudno uwolnić się może z pedału.

UKŁAD HAMULCOWY

Hamulce w Twoim rowerze Canyon konieczne są przeważnie w celu dopasowania prędkości jazdy do warunków ruchu drogowego. W razie potrzeby hamulce muszą jednak zadziałać mocno, aby zatrzymać rower tak szybko, jak to tylko możliwe. W tego typu nagłych hamowaniach z pełną siłą ważną rolę odgrywa fizyka. Podczas hamowania ciężar przenosi się z tyłu do przodu, co powoduje odciążenie tylnego koła. Siła opóźnienia na suchym i szorstkim podłożu ograniczana jest w pierwszej linii poprzez grozącą wywrotką roweru, a dopiero w drugiej linii poprzez przyczepność kół. Problem ten wzmagą się w szczególności podczas zjazdu po zboczu góry. Z tego względu podczas nagłego hamowania pełną siłą należy próbować przesunąć swój ciężar jak najdalej do tyłu.

Nacisnąć oba hamulce równocześnie i pamiętać, że na szorstkim podłożu przedni hamulec może przynieść dużo większe siły dzięki przeniesieniu ciężaru.

Przyporządkowanie dźwigni hamulca do zespołów hamulcowych (np. lewa dźwignia działa na hamulec przedni) może się różnić w zależności od modelu roweru. Przed pierwszą jazdą należy zlecić przełożenie dźwigni hamulców dopasowane do własnych potrzeb.

W hamulcach szcękowych długo trwające hamowanie lub trwałe ocieranie może doprowadzić do przegrzania się obręczy, co spowodować może uszkodzenie dętki lub zmianę pozycji opony na obręczy. Nagła utrata powietrza podczas jazdy może być przyczyną ciężkiego wypadku.

W przypadku hamulców tarczowych długo trwające hamowanie lub stałe tarcie doprowadza do przegrzania systemu hamulcowego. Konsekwencją może być osłabienie siły hamowania a nawet całkowita awaria przyczyniająca się do ciężkiego wypadku.

Sprawdź Twój sposób jazdy pod tym kątem i przyzwyczaj się do krótkiego lecz silnego hamowania oraz do częstego puszczenia hamulców w międzyczasie. W razie wątpliwości należy się na chwilę zatrzymać, puścić dźwignię hamulca i ostudzić w ten sposób obręcz.




Dźwignia hamulca




Zacisk hamulca



Podczas hamowania ciężar przenosi się z tyłu do przodu

 Należy ostrożnie zapoznać się z hamulcami Twojego roweru. Należy ćwiczyć hamowanie awaryjne w miejscu o małym natężeniu ruchu drogowego, aż do momentu uzyskania pełnej kontroli nad Twoim rowerem Canyon. Pozwoli to uniknąć wypadków w ruchu drogowym.

 Mokra nawierzchnia osłabia działanie hamulców. W razie opadów deszczu należy liczyć się z dłuższymi drogami hamowania!

HAMULCE SZCZĘKOWE ROWERU WYŚCIGOWEGO


Zasady działania i zużycie


Przy pomocy dźwigni ręcznej okładzina hamulcowa naciska na obracającą się powierzchnię hamulcową i trze. Poprzez powstające w ten sposób tarcie dochodzi do opóźnienia koła. Poza siłą, którą okładzina naciska na powierzchnię hamulcową, decydującą rolę odgrywa tzw. współczynnik tarcia między powierzchniami, na których dochodzi do tarcia.

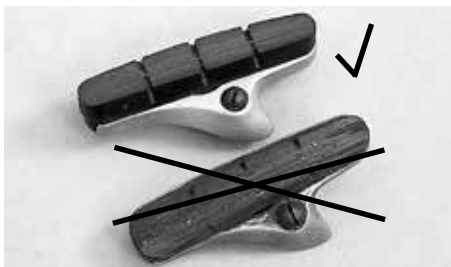
Jeśli na powierzchni tę dostanie się brud lub olej, powyższy współczynnik tarcia się zmienia. W przypadku hamulca tarczowego jest to powodem nieznacznie opóźnionej reakcji i gorszego hamowania. Poprzez tarcie dochodzi do zużycia okładzin hamulcowych oraz tarczy hamulcowej! Zużycie obu elementów tarcia przyspieszają częste jazdy w trakcie deszczu.

Obręcze posiadają tzw. wskaźniki zużycia (np. rowki lub punkty). Jeśli rowki te lub punkty nie są już rozpoznawalne, konieczne należy wymienić obręcz. Jeśli ścianka obręczy przekroczy krytyczną granicę, ciśnienie opony może spowodować pęknięcie obręczy. Może dojść do blokady koła lub pęknięcia dętki. **Niebezpieczeństwo upadku!**

Najpóźniej po zużyciu drugiego zestawu okładzin hamulcowych należy sprawdzić grubość ścianki obręczy.

 W przypadku wymiany należy stosować wyłącznie oznakowane i dopasowane do obręczy oryginalne okładziny hamulcowe.

 Zwróć uwagę na całkowicie czyste powierzchnie hamowania wolne od wosku, smaru lub oleju. Należy zlecić specjalście sprawdzenie obręczy najpóźniej po zużyciu drugiego zestawu okładzin hamulcowych. Zużyte obręcze mogą doprowadzić do pęknięcia dętki i do upadków! W celu uzyskania skutecznego opóźnienia hamulce trzeba od czasu do czasu sprawdzać i w razie potrzeby nastawiać.




Okładziny hamulców, w których rowki (wskaźniki zużycia) są zdarte (dolna), trzeba wymienić



Należy regularnie zlecać sprawdzanie i mierzenie obręczy



Obręcze z karbonu wymagają specjalnych okładzin hamulcowych zgodnie z instrukcją producenta koła

 Uszkodzone linki hamulcowe, przy których przykładowo odstają pojedyncze druty, konieczne należy natychmiast wymienić. W przeciwnym razie konsekwencją może być awaria hamulców oraz upadek.

Kontrola i ustawianie hamulców w rowerach wyścigowych

W hamulcach szosowych ramiona hamulca zawieszane są wspólnie, przez co tworzą one zamknięty system. Podczas uruchomienia dźwigni następuje zaciśnięcie ramion poprzez linkę, okładziny ocierają o ścianki obręczy.


Sprawdzanie układu hamulcowego

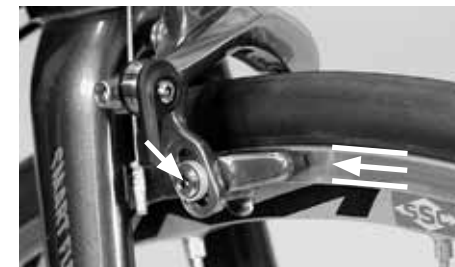
- Sprawdź, czy okładziny hamulcowe ustawione są dokładnie w kierunku obręczy i czy ich grubość jest wystarczająca (patrz rozdział „**Układ hamulcowy**”).
- Czy oba ramiona jednocześnie stykają się z obręczą podczas zaciągnięcia dźwigni? Czy dźwignia w czasie maksymalnego hamowania umożliwi hamulcowi dokładny nacisk? Czy dźwignia nie styka się po zaciągnięciu z kierownicą?

Jeśli hamulec działa poprawnie we wszystkich punktach, oznacza to, że jest wyregulowany poprawnie.

Przestawianie wysokości okładzin

- Odkręcić śrubę mocującą okładziny o jeden, maksymalnie dwa obroty.
- Okładzinę wsunąć na odpowiednią wysokość, ustawić ją odpowiednio wzdłuż ścianki obręczy i dokręcić śrubę mocującą koniecznym momentem dokręcania.


 Producenci hamulców dołączają do swoich urządzeń szczegółowe instrukcje. Należy się z nimi uważnie zapoznać przed przystąpieniem do demontażu koła lub prac konserwacyjnych.




Okładzina hamulcowa musi dokładnie trafić w obręcz



W celu przestawienia wysokości dokręcić śrubę mocującą zalecanym momentem dokręcania

 W przypadku wymiany należy stosować wyłącznie oryginalne części zamienne.

 Po przestawieniu wypróbuj hamulce na postoju. Upewnij się, czy okładziny podczas gwałtownego zaciągnięcia hamulca całą powierzchnią trafiają w ściankę obręczy nie dotykając przy tym opony oraz czy dźwignia nie styka się z kierownicą. W przeciwnym razie awarie hamulców lub uszkodzenia opon mogą doprowadzić do wypadku.

Ustawianie i synchronizacja hamulców szosowych


- ▶ W hamulcach dwuklockowych kręcić śrubką umieszczoną z boku lub ukośnie u góry aż do ustawienia po lewej i po prawej stronie tego samego odstępu między okładziną a obręczą.
- ▶ Sprawdź ponadto, czy śruba mocująca hamulec przy ramie nadal jest dokręcona poprawnie, a więc zgodnie z momentem dokręcania zawartym w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania”.
- ▶ Nakrętkę radełkowaną, przez którą przebiega linka przy hamulcu, kręcić aż do momentu uzyskania skoku dźwigni odpowiadającego Twoim preferencjom. W celu synchronizacji przekręcić śrubkę położoną bocznie lub ukośnie.




Kręcić śrubką aż do ustawienia po lewej i prawej stronie tego samego odstępu okładzin do obręczy



Przy pomocy nakrętki radełkowanej ustawić odpowiedni skok dźwigni hamulca

 Uszkodzone linki hamulcowe, przy których przykładowo odstają pojedyncze druty, konieczne należy natychmiast wymienić. W przeciwnym razie istnieje ryzyko awarii hamulców lub upadku.

 Ustawianie okładzin wobec obręczy wymaga sporych umiejętności. Wymianę okładzin lub ich regulacje zlecić należy specjalście.

MECHANICZNE I HYDRAULICZNE HAMULCE TARCZOWE

Zasady działania i zużycie

Przy pomocy dźwigni ręcznej okładzina hamulcowa naciska na obracającą się powierzchnię hamulcową i trze. Poprzez powstające w ten sposób tarcie dochodzi do opóźnienia koła. Poza siłą, którą okładzina naciska na powierzchnię hamulcową, decydującą rolę odgrywa tzw. współczynnik tarcia między powierzchniami, na których dochodzi do tarcia.

W przypadku jazdy po mokrej nawierzchni hamulce tarczowe reagują o wiele szybciej niż hamulce szczękowe. Ponadto nie wymagają intensywnej konserwacji i nie powodują zużycia obręczy. Negatywną cechą hamulców tarczowych są dźwięki, które wydają gdy są mokre.


Jeśli na powierzchnię tę dostanie się brud lub olej, współczynnik tarcia się zmienia. W przypadku hamulca tarczowego jest to powodem nieznacznie opóźnionej reakcji i gorszego hamowania. Poprzez tarcie dochodzi do zużycia okładzin hamulcowych oraz tarczy hamulcowej! Zużycie obu elementów tarcia przyspieszają częste jazdy w trakcie deszczu.





Hamulec tarczowy





Hamulec tarczowy


 Zwróć uwagę na całkowicie czyste i wolne od wosku, smaru lub oleju tarcze hamulcowe i okładziny. Okładzin hamulcowych, które raz miały styczność z olejem nie da się już wyczyścić. Należy je koniecznie wymienić!

 Przy silnym zabrudzeniu lub/oraz mokrej nawierzchni może być słyszalne pischzenie.

 W przypadku wymiany należy stosować wyłącznie oznakowane i pasujące do hamulca oryginalne części zamienne.

 Nieszczelność przewodów w hamulcach hydraulicznych może spowodować zaprzestanie ich działania. Nieszczelności usuwać natychmiast, w przeciwnym razie istnieje niebezpieczeństwo wypadku!

 Należy natychmiast zlecić wymianę uszkodzonych linek, gdyż mogą się one urwać. **Niebezpieczeństwo wypadku!**

 Hamulce tarczowe w trakcie hamowania bardzo silnie się nagzewają. Nie należy dlatego po częstym hamowaniu od razu dotykać tarczy lub zacisku hamulca, np. po dłuższej jeździe po pochyłym terenie lub w jej trakcie.

Ustawianie odległości dźwigni

W celu optymalnego używania hamulców dźwignie hamulców można również w hamulcach tarczowych dopasować do wielkości dłoni. Krok ten wykonuje się z reguły za pomocą małej śruby sześciokątnej znajdującej się bezpośrednio przy dźwigni.

Po ustawieniu sprawdzić należy, czy okładziny funkcjonują bez tarcia po puszczeniu dźwigni i przy obracaniu koła.

Kontrola i ustawianie mechanicznych hamulców tarczowych

Należy regularnie kontrolować nacisk hamulca oraz stan linek hamulcowych przy pociągniętej dźwigni hamulca.

Czy dźwignia w czasie maksymalnego hamowania umożliwi hamulcowi dokładny nacisk? Czy dźwignia nie styka się po zaciągnięciu z kierownicą?

Wydłużający się skok dźwigni przez zużycie okładzin zrekompensować można w ograniczonym stopniu bezpośrednio przy zacisku hamulca. Odkręć nakrętkę złączkową, przez którą przebiega linka w kierunku zacisku hamulca, a następnie wykręcaj śrubę aż do momentu uzyskania skoku dźwigni odpowiadającego Twoim preferencjom. Dokręć ponownie przeciwnakrętkę i zwróć uwagę na to, aby szczelina śrubki nie znajdowała się ani na górze ani z przodu, w innym razie do środka dostanie się niepotrzebnie dużo brudu i wilgoci.


Sprawdzać regularnie, czy grubość okładzin jest wystarczająca. Zużycie okładzin rozpoznasz przy rurach lub noskach metalowych wystających spod zacisku hamulca lub znajdujących się przy okienku na zacisku hamulca. Jeśli zbliżą się one na odległość ok. 1 milimetra do tarczy, konieczne będzie zgodnie z instrukcją producenta wymontowanie okładzin, dokładne ich sprawdzenie oraz ewentualna wymiana.





Odległość do dźwigni w hamulcach





Dźwignie hamulca prostych kierownic

 Koniecznie zapoznaj się z oryginalną instrukcją obsługi producenta hamulców przed ustawianiem hamulca.

 Wielokrotne poprawianie ustawienia przy dźwigni hamulca lub zacisku hamulca może znacząco zredukować maksymalnie osiągalną skuteczność hamowania.

 Uszkodzone linki hamulcowe, przy których przykładowo odstają pojedyncze druty, koniecznie należy natychmiast wymienić. W przeciwnym razie konsekwencją może być awaria hamulców oraz upadek.

 Nowe okładziny hamulcowe muszą zostać przetartowe celu osiągnięcia optymalnych wartości opóźnienia. W tym celu należy Twój rower Canyon 30 do 50 razy przyspieszyć do prędkości 30 km/h i zahamować aż do całkowitego postoju.

 W przypadku niektórych systemów należy poprawić ustawienie zużycia bezpośrednio przy zacisku hamulca. Zapoznaj się w tym celu z instrukcją producenta hamulców.

Po poprawieniu ustawienia sprawdzić należy, czy okładziny funkcjonują bez tarcia po puszczeniu dźwigni i przy obracaniu koła.

Przy wielokrotnym poprawianiu ustawienia zmienia się pozycja dźwigni przy zacisku hamulca. Skuteczność działania hamulca słabnie. W ekstremalnym przypadku może dojść do całkowitej awarii hamulca. **Niebezpieczeństwo wypadku!**

Bezpośrednio przy zacisku hamulca istnieją jeszcze dalsze możliwości przestawiania, które wymagają jednak dużej zręczności.

Kontrola i ustawianie hydraulicznych hamulców tarczowych

Należy regularnie sprawdzać przewody i łącza pod kątem nieszczelności przy zaciągniętej dźwigni. Jeśli wycieka olej hydrauliczny lub płyn hamulcowy, należy niezwłocznie podjąć odpowiednie kroki, gdyż nieszczelne miejsce może spowodować zaprzestanie działania hamulców. Skorzystaj ewentualnie z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.


Nieszczelność w hamulcach może spowodować zaprzestanie ich działania. **Niebezpieczeństwo wypadku!**


W przypadku większości modeli zużycie okładzin hamulcowych wyrównuje się automatycznie. Sprawdź przed każdą jazdą, czy da się osiągnąć odpowiedni nacisk zanim dźwignia przylgnie do kierownicy.


Sprawdzać regularnie, czy grubość okładzin jest wystarczająca. Zużycie okładzin rozpoznasz przy rurach lub noskach metalowych wystających spod zacisku hamulca lub znajdujących się przy okienku na zacisku hamulca. Jeśli zbliżą się one na odległość ok. 1 milimetra do tarczy, konieczne będzie zgodnie z instrukcją producenta wymontowanie okładzin, dokładne ich sprawdzenie oraz ewentualna wymiana.



Kontrola zużycia okładzin

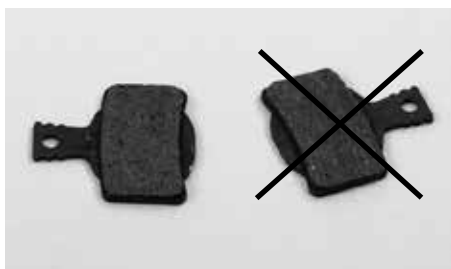
 Jeżeli twój system hamulcowy działa w oparciu o płyn hamulcowy DOT, należy płyn ten regularnie wymieniać w odstępach czasowych zalecanych przez producenta.

 Nie otwieraj przewodów hamulcowych. Mogłoby dojść do wycieku płynu hamulcowego, który jest szkodliwy dla zdrowia oraz dla lakieru.

 Otwarte łącza lub nieszczelne przewody mocno ograniczają skuteczność działania hamulców. W razie nieszczelności systemu lub zagięć w przewodach należy skontaktować się ze specjalistą lub z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966. **Niebezpieczeństwo wypadku!**

U niektórych producentów hamulców w zabezpieczeniach hamulcowych występują wnęki. Jeśli okładziny da się wsunąć w te wnęki, oznacza to, iż nadszedł czas na wymianę.

Należy stosować wyłącznie oryginalne okładziny zamienne oraz przestrzegać wskazówek w podręczniku producenta hamulców. W razie najmniejszych wątpliwości zadanie to należy zlecić specjalistom.



Okładziny hamulcowe

i Po wymontowaniu kół nie wolno naciskać dźwigni hamulca. W przeciwnym razie dochodzi do zbliżenia się do siebie okładzin, co uniemożliwia ponowne sprawne zamontowanie kół. Po demontażu kół zamontuj znajdujące się w zestawie zabezpieczenia transportowe.

i Roweru Canyon nie transportować z siodełkiem i kierownicą skierowanymi w dół, gdyż może to być przyczyną zaprzestania działania hamulców.

i Koniecznie zapoznaj się z oryginalną instrukcją obsługi producenta hamulców przed ustawianiem hamulca.

i Nowe okładziny hamulcowe muszą zostać przetarte w celu osiągnięcia optymalnych wartości opóźnienia. W tym celu należy Twój rower Canyon 30 do 50 razy przyspieszyć do prędkości 30 km/h i zahamować aż do całkowitego postoju.

i Należy ponadto mieć na uwadze wskazówki na stronie internetowej producenta hamulców.

UKŁAD PRZEŁĄCZANIA BIEGÓW

UKŁAD przełączanie biegów w Twoim rowerze Canyon służy do dostosowywania własnej wydajności do rzeźby terenu i pożądanej prędkości jazdy. Układ przełączania biegów nie zmniejsza koniecznej do wykonywania pracy fizycznej, gdyż praca ta przy tym samym odcinku drogi oraz tej samej prędkości pozostaje bez zmian. Zmienia się jednak wkład siły na obrót korbą. W prostszym języku oznacza to: na niskim biegu można podejżdżać pod strome wzniesienia przy użyciu umiarkowanej siły. Jednak należy przy tym częściej naciskać na pedały.

Jadąc z góry, należy wybrać wysokie przełożenie. Jeden obrót korbą oznacza pokonanie wielu metrów, a prędkość jest odpowiednio duża. W celu jazdy oszczędzającej siły należy często zmieniać biegi. Podobnie jak w przypadku pojazdu mechanicznego rower utrzymywać należy na odpowiednich obrotach aby osiągać optymalną wydajność.

Na terenie płaskim porządna liczba obrotów korby, zwana inaczej częstotliwością pedałowania, wynosi powyżej 60 obrotów na minutę. Kolarze wyścigowi na terenie płaskim naciskają na pedały 90 do 110 razy na minutę. Pod górę częstotliwość ta się naturalnie nieznacznie obniża. Mimo to naciskanie na pedały powinno odbywać się w sprawny sposób. Drobne stopniowanie oraz łatwa eksploatacja nowoczesnych układów biegów gwarantują wydajny sposób jazdy. Ponadto w dużym stopniu redukuje się zużycie łańcucha i zębatek a także obciążenie stawów kolanowych.

Przekładnia łańcuchowa gwarantuje w rowerze najwydatniejsze przenoszenie energii. Około 97-98 proc. wykonanej pracy dociera do zadbanej i nasmarowanej przekładni łańcuchowej przy tylnym kole. Zarówno obsługa przekładni jak i działanie hamulców nie pozostawiają już niemalże nic do zyczenia.

Dzięki specjalnym formom zębatek, elastycznym łańcuchom oraz dokładnie działającym fazom przełączania w dźwigniach zmiana biegów staje się łatwym zadaniem.



Przekładnia łańcuchowa



Przerzutka tylna



Przerzutka przednia

i Podczas jazdy zawsze noś obcisłą odzież lub korzystaj z klamerek do spodni lub podobnych środków zabezpieczających. W ten sposób zapobieg można dostaniu się spodni do łańcucha lub kół zębatych oraz w konsekwencji upadków.

ZASADY DZIAŁANIA I OBSŁUGA

W rowerach wycigowych przełączniki zintegrowane są z dźwignią hamulca. W układzie przełączania **Campagnolo** dźwignią położoną za dźwignią hamulcową przełącza się na większe koła zębate poprzez przesunięcie małej dźwigni do wewnątrz palcem wskazującym lub środkowym. Poprzez nacisk kciukiem na przycisk znajdujący się po wewnętrznej stronie uchwytu przzerzuca się łańcuch na mniejsze koła zębate.



Manetka i dźwignia hamulcowa Campagnolo

W przerzutkach **Shimano** przełącza się na większe koła zębate poprzez zwrot całej dźwigni hamulca w kierunku wewnętrznym. Łańcuch przzerzuca się na mniejsze koła zębate poprzez przesunięcie małej dźwigni w kierunku wewnętrznym.



Manetka i dźwignia hamulcowa Shimano

W przypadku manetki i dźwigni hamulcowej **SRAM** mamy do czynienia tylko z jedną manetką znajdującą się za dźwignią hamulca. Poprzez mały zwrot łańcuch przzerzuca się na następne mniejsze koło zębate. Przesuwając manetkę dalej przzerzutka przełącza o jedno do trzech kół na większe koła zębate.



Manetka i dźwignia hamulcowa SRAM

W manetkach końcowych Shimano, SRAM oraz Campagnolo przeznaczonych do triathlonu oraz jazdy na czas manetkę przyciska się na dół w celu przełączenia z tyłu na mniejsze zębatki, t.j. na większe przełożenie oraz przełączenia z przodu na mniejsze koła łańcuchowe i mniejsze przełożenie. Poprzez pociągnięcie manetki w górę przełącza się z tyłu i z przodu na większe koła łańcuchowe.



Manetka końcowa

Przy **manetkach do prostych kierownic**, tzw. flat bars, dźwignie znajdują się poniżej kierownicy. Prawa duża dźwignia jest obsługiwana za pomocą kciuka. Łańcuch przzerzuca się większe zębatki, czyli na mniejsze biegi. Mniejsza dźwignia jest obsługiwana za pomocą palca wskazującego lub kciuka i zmienia biegi w odwrotnym kierunku. Po lewej stronie łańcuch przzerzuca się za pomocą dużej dźwigni i kciuka na większe koło łańcuchowe, czyli na większe przełożenie.



Manetki prostych kierownic

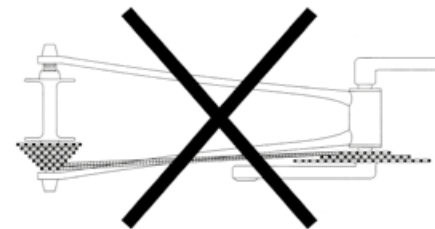
Manetka przekazuje polecenie przełączenia biegu poprzez linę Bowdena do przerzutki tylnej. Przerzutka tylna przekręca się, łańcuch wspina się na następną zębatkę. Ważne jest, aby w trakcie przełączania biegów nadal równomiernie i bez wielkiego wkładu energii naciskać na pedały dopóki łańcuch porusza się między zębatkami!

Dzięki specjalnym zwrotnicom w kołach łańcuchowych przełączanie biegów funkcjonuje również pod obciążeniem.

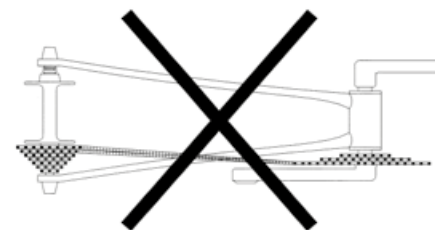
Przełączanie pod obciążeniem skraca jednak znacznie żywotność łańcucha. Należy dlatego unikać przełączania biegów w trakcie bardzo silnego naciskania na pedały, w szczególności przy przełączaniu przzerzutką przednią.

Rowerzy wycigowe Canyon mogą posiadać do 22 biegów. Przekładnie łańcuchowe mają jedno lub dwa koła łańcuchowe na przedniej korbie oraz jedenaście zębatek na tylnej osi. Spośród nich nie powinno się jednakże wybierać niektórych stopni. Biegi, przy których łańcuch obraca się za bardzo na ukos, powodują wyższe tarcie wewnętrzne. Skuteczność przekładni zmniejsza się, a zużycie materiału jest większe.


Niekorzystne obracanie łańcucha ma miejsce na przykład wtedy, gdy łańcuch biegnie z przodu po najmniejszym kole zębatym i jednocześnie z tyłu po zewnętrznych (małych) dwóch lub trzech zębatkach lub gdy biegnie z przodu po największym kole łańcuchowym i po wewnętrznych (dużych) kołach łańcuchowych tylnego koła.





Niekorzystny obrót łańcucha łańcuch znajduje się z przodu na najmniejszym kole łańcuchowym a z tyłu na najmniejszej zębatce





Niekorzystny obrót łańcucha łańcuch znajduje się z przodu na największym kole łańcuchowym a z tyłu na największej zębatce

 Należy przećwiczyć przełączanie biegów w miejscu wyłączonym z ruchu drogowego. Zapoznaj się przy tym z działaniem różnych dźwigni i manetek obrotowych. W ruchu drogowym ćwiczenie przełączania biegów mogłoby zbyt mocno odwracać Twoją uwagę od potencjalnych niebezpieczeństw.

 Unikać biegów, przy których łańcuch obraca się za bardzo na ukos.

 Nie przełączać pod obciążeniem, gdyż skraca to znacznie żywotność łańcucha. Ponadto łańcuch może zablokować się między rurą dolną tylnego widelca a kołami łańcuchowymi („chain-suck”). Należy unikać przełączania biegów w trakcie silnego naciskania na pedały, w szczególności przy przełączaniu przzerzutką przednią.

 Podczas przełączania biegów należy luzno naciskać na pedały. Umożliwia to dokładne przełączanie biegów, zapobiega powstawaniu dźwięków oraz zmniejsza zużycie.

 Jeśli Twój rower wycigowy wyposażony jest w elektroniczną przzerzutkę Di2 firmy Shimano, przeczytaj również rozdział „Shimano Di2”.

KONTROLA I USTAWIANIE UKŁADU PRZEŁĄCZANIA BIEGÓW

Przekładnia łańcuchowa Twojego roweru Canyon została przed wysyłką dokładnie wyregulowana przez zespół mechaników Canyon. W trakcie pokonywania pierwszych kilometrów linki Bowdena mogą się jednak wydłużyć, co powoduje osłabienie precyzji podczas przełączania biegów. Łańcuch wtedy dość niechętnie wspina się na następną zębatkę.

PRZERZUTKA TYLNA

- ▶ W rowerach wyścigowych wyregulowanie następuje za pomocą śrub nastawczych przy prawym zaczeple do linek przy rurze dolnej. Bezpośrednio przy przerzutce tylnej znajduje się jeszcze jedna śruba nastawcza.
- ▶ Naciągnąć linkę przy śrubie nastawczej, przez którą przebiega linka Bowdena w drodze do manetki lub przerzutki tylnej.
- ▶ Po każdym naciąganiu sprawdzić, czy łańcuch sprawnie wspina się na następną zębatkę. W tym celu należy przekręcić ręcznie korby lub przejechać kawałek rowerem Canyon.
- ▶ Jeśli łańcuch łatwo wspina się wyżej, należy sprawdzić, czy przy przełączaniu w odwrotnym kierunku łańcuch nadal sprawnie przechodzi na mniejsze zębatki. W celu dokładnego ustawienia koniecznych może być kilka prób.
- ▶ W rowerach wyścigowych przy samej manetce z reguły nie ma możliwości wyregulowania. Możliwość regulacji jest za to przy rurze dolnej. Łatwo zaskakujące śruby wykręcać należy w odstępach co pół obrotu.



Ustawianie przerzutki tylnej i przerzutki przedniej to zadania dla doświadczonej osoby.



Dociąganie linki przerzutek przy śrubie nastawczej na przerzutce tylnej



Spójrz od tyłu na kasetę rowerową i sprawdź, czy kółka prowadzące przerzutki tylnej znajdują się dokładnie pod szpicami odpowiedniej zębatki



W razie zamiaru podjęcia się tego zadania, pamiętać należy dodatkowo o instrukcji obsługi producenta układu przełączania biegów. W przypadku jakichkolwiek problemów z układem przełączania biegów należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.



Jeśli osoba trzecia podtrzyma tylne koło w powietrzu, można funkcję tą łatwo przetestować poprzez kręcenie korbą i przełączanie.

USTAWIANIE ZDERZAKÓW KRAŃCOWYCH

W celu zapobiegania dostania się przerzutki tylnej lub łańcucha do szprych lub też spadku łańcucha z najmniejszej zębatki, zakres obrotu przerzutki tylnej ograniczany jest poprzez tzw. śruby zderzaków krańcowych. Przy normalnym użytkowaniu nie podlegają one przemianom.

Jeśli jednak Twój rower Canyon się przewróci, istnieje ryzyko wygięcia przerzutki tylnej lub jej mocowania. Po ewentualnym upadku lub po zamontowaniu innych kół do Twojego roweru Canyon, należy sprawdzić zakres obrotu.

- ▶ Przy użyciu manetki przełączyć na najwyższy bieg (najmniejsza zębatka). Linka jest wtedy całkowicie luźna, łańcuch obraca się automatycznie na najmniejszej zębatce. Spójrz od tyłu na kasetę rowerową i sprawdź, czy kółka prowadzące przerzutki tylnej znajdują się dokładnie pod szpicami tej zębatki.
- ▶ Jeśli nie, należy pozycje ustawić odpowiednio przy użyciu śruby zderzaka krańcowego. Przy przerzutkach tylnych śruby te często oznaczone są literą „H” („high gear”) oraz literą „L” („low gear”). Wysoki bieg oznacza w tym przypadku wysokie przełożenie, a więc małą zębatkę.
- ▶ W przypadku nieoznaczonych śrub pomoc może jedynie podjęcie próby. Przekręć śrubę licząc obroty i obserwując przerzutkę tylną. Jeśli przerzutka się nie rusza, oznacza to, że przekręcasz nieodpowiednią śrubę. Dokręć śrubę z powrotem uwzględniając poprzednią liczbę obrotów.

Przekręć śrubę na prawo, jeśli kółka mają obracać się bardziej wewnątrz. Przekręcenie w odwrotnym kierunku powoduje obracanie kółek bardziej wewnątrz.

Przełącz na największą tylną zębatkę. Należy przy tym zachować ostrożność, aby przerzutka tylna nie dostała się do szprych. Jeśli łańcuch leży na największym kole zębatym, należy świadomie przełączyć a następnie ręcznie nacisnąć przerzutkę tylną w kierunku szprych. Doprowadź w tym celu koło do ruchu obrotowego.



Ograniczyć zakres obrotu przerzutki tylnej poprzez śruby zderzaka krańcowego



Sprawdź, czy przerzutka może dostać się do szprych



Śruby zderzaka krańcowego





Niepoprawnie ustawione zderzaki krańcowe lub wygięte mocowanie przerzutki tylnej mogą być przyczyną poważnego uszkodzenia roweru oraz zablokowania tylnego koła.
Niebezpieczeństwo wypadku!


- ▶ Jeśli kółko prowadzące dotyka szprych lub jeśli łańcuch wspina się poza zębatkę, należy ograniczyć zakres obrotu. Przekręcić śrubę oznaczoną literą „L” aż do pewnego wykluczenia kolizji.
- ▶ Spójrz następnie na pozycję kółka względem wieńca. Między kółkiem prowadzącym a największą zębatką powinno być miejsce na 1-2 ogniwo.
- ▶ W celu ustawienia tego odstępu przerzutka tylna posiada śrubę znajdującą się na przedniej stronie haka widelca. Wkręcać tę śrubę aż do momentu osiągnięcia pożądanego odstępu. W celu sprawdzenia korby kręcić do tyłu; kółko prowadzące również w trakcie tego ruchu nie powinno dotykać zębatki.
- ▶ Jeśli odstęp nadal jest niewystarczający a wąskość ta zakłóca przełączanie biegu, pomoc już może tylko skrócenie łańcucha o jedno ogniwo. Przerzutka tylna zostaje w ten sposób nieznacznie bardziej naciągnięta. Gwarantowana musi być jednak możliwość położenia łańcucha zarówno z przodu jak i z tyłu na dużym kole zębatym. Na tym biegu nie należy jednak jeździć ze względu na bardzo ukośny przebieg łańcucha.



W celu ustawienia odstępu między kółkiem a wieńcem przekręcić śrubę znajdującą się na przedniej stronie haka widelca

 Jeśli doszło do przewrócenia roweru lub uderzenia w przerzutkę tylną, istnieje ryzyko, że przerzutka tylna lub jej mocowanie, tzw. hak przerzutki uległy zgięciu i mogą dostać się do szprych. Po tego rodzaju incydentach lub po montażu nowego koła tylnego należy sprawdzić zakres obrotu przerzutki i w razie potrzeby poprawić regulację śrub zderzaka krańcowego.

 Jeśli osoba trzecia podtrzyma tylne koło w powietrzu, można funkcję tą łatwo przetestować poprzez kręcenie korby i przełączanie.

 Po ustawieniu układu przełączania biegów konieczne przeprowadź jazdę próbną z dala od ruchu drogowego.

PRZERZUTKA PRZEDNIA

Ustawienie przerzutki przedniej wymaga dużego doświadczenia. Obszar, w którym przerzutka przednia utrzymuje łańcuch na kole łańcuchowym bez muskania jest niezwykle mały. Często lepszym rozwiązaniem jest zaakceptowanie bardzo lekkiego ocierania łańcucha przy przerzutce przedniej niż spadek łańcucha z koła i utrata napędu.

W przerzutce przedniej podobnie jak i w tylnej może dojść do wydłużenia się linki i tym samym do pogorszenia działania przełączania biegów.


- ▶ Naciągnąć linkę przy śrubie na rurze dolnej ramy. Działa to podobnie jak w opisie w rozdziale „**Kontrola i ustawianie układu przełączania biegów**”.
- ▶ Ograniczyć zakres obrotu przerzutki przedniej śrubami zderzaka krańcowego.





Dociąganie linki przerzutek przy śrubie nastawczej przy ramie




Ustawianie zakresu obrotu przerzutki przedniej

 Ustawienie przerzutki przedniej to zadanie bardzo delikatne. Przy niepoprawnym ustawieniu łańcuch może się zsunąć powodując utratę napędu. **Niebezpieczeństwo upadku!** Ustawienie to jest zadaniem dla specjalisty.

 Po wykonaniu prac w zakresie układu przełączania biegów oraz łańcucha należy koniecznie przeprowadzić jazdę próbną rowerem Canyon na płaskim, mało uczęszczanym terenie (np. na parkingu)! Jeśli podczas jazdy w ruchu drogowym wystąpią błędy może to spowodować utratę kontroli nad rowerem!

 Po upadku sprawdzić, czy blaszki prowadzące przerzutki przedniej nadal znajdują się w pozycji dokładnie równoległej do kół łańcuchowych!

 Ustawianie przerzutki tylnej i przerzutki przedniej całkowicie na nowo to zadanie dla doświadczonej osoby. Błędne ustawienia mogą doprowadzić do poważnych szkód mechanicznych. Należy zapoznać się z instrukcją obsługi producenta układu przełączania biegów. W przypadku jakichkolwiek problemów z układem przełączania biegów należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.

SHIMANO Di2

Di2 to wersja elektroniczna wysokiej jakości napędu firmy Shimano. Przekaz sygnału następuje za pomocą kabli a nie poprzez linki. Przerzutka tylna oraz przednia poruszana jest za pomocą małych silników elektrycznych. W przypadku ukośnie przebiegającego łańcucha przerzutka Di2 regulowana jest automatycznie w celu unikania odgłosów tarcia oraz niepotrzebnego zużycia.

Za zasilanie energią odpowiedzialna jest przymocowana do ramy bateria z możliwością powtórne- go ładowania.

OBSŁUGA

W przeciwieństwie do tradycyjnych manetek Dual Control firmy Shimano, w których należy przesunąć całą dźwignię hamulca lub znajdującą się za nią dźwignię w kierunku wewnętrznym, w przerzutkach Di2 wystarczy nacisnąć odpowiedni przycisk. Przełączanie na większe koła zębate następuje za pomocą podłużnego przycisku znajdującego się z boku dźwigni hamulca. W celu przełączenia na mniejsze koła zębate należy nacisnąć trójkątny przycisk położony za dźwignią hamulca.

W razie potrzeby można zlecić specjalście zamianę przycisków dopasowaną do własnych preferencji. W tym celu specjalista potrzebuje urządzenie testowe Shimano, które stosowane jest również do wyszukiwania błędów.



Przerzutka przednia Di2



Przerzutka tylna



Przed użyciem układu przełączania biegów Di2 koniecznie wykonaj jazdę próbną z dala od ruchu drogowego.



Należy zapoznać się z załączoną instrukcją obsługi producenta układu przełączania biegów.

BATERIA

Z nowym całkowicie naładowanym akumulatorem przejechać można ok. 1000 km. Jeśli akumulator naładowany jest w 25 %, wystarczy to do przejechania ok. 250 km.

W przypadku słabego akumulatora przerzutka przednia najpierw przestaje działać, a następnie przerzutka tylna. Z tym stanem akumulatora można jeszcze przejechać kilka kilometrów przełączając biegi przerzutką tylną. Mimo to należy akumulator jak najszybciej naładować. Jeśli akumulator rozładuje się całkowicie, przerzutka tylna pozostaje na biegu, na który po raz ostatni przełączono. Przełączanie na inny bieg nie jest wtedy już możliwe!

Stan ładowania akumulatora w każdej chwili można sprawdzić. W tym celu nacisnąć jeden z przycisków i trzymać go co najmniej przez 0,5 sekundy. Dioda LED przy kontrolce wskazuje stan akumulatora:

- ▶ zielone światło świeci się ok. 2 sekundy: akumulator naładowany w 100 %
- ▶ zielone światło miga 5 razy: akumulator naładowany w ok. 50 %
- ▶ czerwone światło świeci się ok. 2 sekundy: akumulator naładowany w ok. 25 %
- ▶ czerwone światło miga 5 razy: akumulator jest rozładowany

Z biegiem czasu wydajność akumulatora słabnie, co oznacza, że przejechać można mniejszy odcinek. Temu nie da się zapobiec. Jeśli odcinek, który przejechać można bez ładowania, nie odpowiada Twoim wymaganiom, należy wymienić akumulator.



Akumulator układu Di2



Bateria Di2 może również być ukryta i wbudowana w rurę dolną



Wskazówki na temat systemów przerzutek SRAM RED e-tap oraz Campagnolo EPS znaleźć można na stronach internetowych producentów oraz/lub w załączonych instrukcjach producentów komponentów.



W celu ładowania akumulatora używać wyłącznie załączonej ładowarki!



Jeśli akumulatora nie używa się przez dłuższy czas, należy przechowywać go w stanie doładowanym (50 % lub więcej) w suchym, niedostępnym dla dzieci miejscu. Po upływie maksymalnie sześciu miesięcy należy sprawdzić stan akumulatora. W celu przechowywania zawsze zamontować pokrycie ochronne na obszar kontaktu akumulatora.



Naładowanie (rozładowanego) akumulatora trwa ok. 1,5 godziny.

PIELĘGNACJA ŁAŃCUCHA

Nadal obowiązuje w tym zakresie reguła: „Dobrze posmaruj, dobrze pojedziesz”. Decydującym aspektem jest jednakże rozdzielenie oraz częstotliwość używania a nie ilość środka do smarowania.

- ▶ Oczyszczają łańcuch od czasu do czasu z osadzającego się brudu oraz oleju. Używanie specjalnych środków do smarowania łańcuchów nie jest konieczne.
- ▶ Na możliwie jak najczystsze ogniwa łańcucha nanieść należy olej, smar lub wosk do łańcucha.
- ▶ Należy przy tym kręcić korbą i pokrapiać rolki.
- ▶ Następnie łańcuch przekręcić o kilka obrotów. Po tym rower Canyon odstawić na chwilę, aby środek do smarowania wchłonąć mógł w łańcuch.
- ▶ Na koniec pozostały środek do smarowania zetrzeć można ścierką aby nie przyskałał ani nie przyciągał on brudu podczas jazdy.



Oczyszczają łańcuch ścierką z osadzającego się brudu oraz oleju



Na możliwie jak najczystsze ogniwa łańcucha nanieść należy olej do łańcucha



Z uwagi na ochronę przyrody używać należy jedynie środków do smarowania ulegających biodegradacji, gdyż w czasie eksploatacji zawsze dostaje się nieznaczna ilość środka do smarowania łańcucha do podłoża.



Konieczne uważać, aby środek do smarowania nie dostał się na powierzchnie hamowania lub na okładziny hamulcowe. Hamulec wtedy przestałby działać!

ZUŻYCIE ŁAŃCUCHA

Łańcuch w Twoim rowerze Canyon zalicza się co prawda do części podlegających zużyciu, jednak na żywotność łańcucha duży wpływ może mieć sam rowerzysta. Należy więc uważać, aby regularnie smarować łańcuch, w szczególności po jeździe na mokrym podłożu. Starać się używać biegów, przy których łańcuch nie przebiega nadbyt ukośnie. Należy jeździć z dużą częstotliwością pedałowania (wyższą niż 60-70 obrotów na minutę).

Granica zużycia łańcuchów w przekładniach łańcuchowych rowerów wyścigowych osiągnięta jest po przejechaniu 1200 - 4000 km. Bardzo silnie wydłużone łańcuchy pogarszają przełączanie biegów. Ponadto dochodzi wtedy do silnego zużycia zębatek oraz kół łańcuchowych. Wymiana tych części jest w porównaniu do wymiany łańcucha dość kosztowna. Należy dlatego regularnie sprawdzać stan zużycia łańcucha.

W tym celu przełączyć należy z przodu na duże koło łańcuchowe. Łańcuch odciągając od koła łańcuchowego kciukiem i palcem wskazującym. Jeśli możliwe jest wyraźne odciągnięcie łańcucha, oznacza to silne wydłużenie ogniw łańcucha. Należy go wymienić.

W celu dokładnej kontroli łańcucha dostępne są precyzyjne urządzenia pomiaru. Wymiana łańcucha jest zadaniem dla specjalisty, ponieważ większość łańcuchów nie posiada zamków łańcuchowych. Łańcuchy nie mają więc zakończenia, przez co konieczne jest użycie specjalnych narzędzi. Sprzedawcy rowerów mogą w razie potrzeby wybrać oraz założyć łańcuch dopasowany do Twojego układu przełączania biegów.



Sprawdzanie stanu łańcucha



Profesjonalny pomiar zużycia



Źle nitowany łańcuch może się zerwać i być przyczyną upadku. Wymianę łańcucha należy zlecić specjalście.

REGULOWANIE NAPIĘCIA ŁAŃCUCHA W ROWERACH Z TYLKO JEDNYM BIEGIEM (SINGLESPEED)

ZASADY DZIAŁANIA I OBSŁUGA

Tzw. rowery Singlespeed jak np. model V-Drome wyposażone są tylko w jeden bieg i nie wymagają tym samym ani przerzutki tylnej ani przedniej. Ponadto wyposażone są one w nieruchomą piastę („Fixie”).

W modelach tych wieniec koła tylnego jest bezpośrednio połączony z kołem tylnym. W ten sposób wraz z każdym ruchem koła tylnego poruszają się też pedały - i odwrotnie. Rowery tego typu często nie mają hamulców!

SPRAWDZANIE I USTAWIANIE

W rowerach typu Singlespeed napięcia łańcucha napędowego należy sprawdzać i ewentualnie poprawiać mniej więcej co 1000 km lub co 50 godzin jazdy.

Korbę przekręcać do tyłu i zlokalizować pozycję, w której łańcuch naciągnięty jest najmocniej. Jeśli łańcuch w tej pozycji na środku między kołem łańcuchowym a zębatką da się pociągnąć w górę o wyraźnie więcej niż 1 cm, należy poprawić jego napięcie.

Odkręcić nakrętki koła tylnego przy pomocy odpowiednich narzędzi. Napięcie łańcucha wyregulować poprzez pociągnięcie koła do tyłu lub poprzez odkręcenie/dokręcenie napinacza łańcucha. Po tym możliwe powinno być kręcenie korbą bez oporu.

Tylne koło wyregulować środkowo w tylnym trójkącie. W razie potrzeby użyć w tym celu napinacza łańcucha jako ogranicznika. Dokręcić nakrętki koła kluczem dynamometrycznym.



Singlespeed



Należy pamiętać, że używanie rowerów typu Singlespeed bez hamulców w ruchu drogowym zgodnie z przepisami nie jest dozwolone!



Napinacze łańcucha służą wyłącznie do napinania łańcucha oraz ustawienia wstępnego koła tylnego. Nie utrzymują one koła w danej pozycji i nie zapobiegają wysunięciu.



Jeśli łańcuch w swoim obwodzie jest w różnych miejscach różnie rozciągnięty, trzeba go wymienić.

KOŁA - OPONY, DĘTKI ORAZ CIŚNIENIE POWIETRZA

Koła Twojego roweru Canyon nawiązują styczność z nawierzchnią drogi. Podlegają one silnemu obciążeniu wynikającemu z ciężaru rowerzysty oraz bagażu, a także z nierówności nawierzchni. Koła produkowane są co prawda starannie i dostarczane są po wycentrowaniu, mimo to szprychy w trakcie pierwszych kilometrów „osiadają”. Dlatego też możliwa będzie konieczność ponownego wycentrowania kół już po przejechaniu pierwszych 100-300 kilometrów. Po powyższym okresie docierania koła koniecznie należy regularnie kontrolować, przy czym późniejsze naciąganie z reguły rzadko kiedy jest konieczne.

Koło składa się z piasty, szprych oraz obręczy. Na obręcz zakładana jest opona, w którą włożona jest dętka. W celu ochrony wrażliwej dętki na nypłe rowerowe oraz posiadający często ostre krawędzie spód obręczy nakładana jest taśma na obręcz.

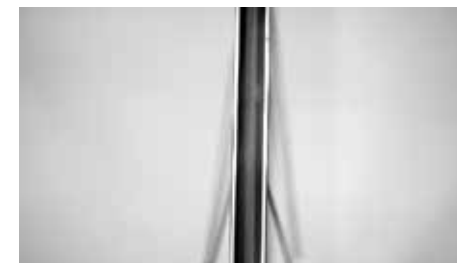
W razie zamiaru zamontowania nowej opony należy mieć na względzie jej rozmiar. Podany jest on na ściance bocznej opony. Istnieją dwa rodzaje oznakowań, przy czym dokładniejszym jest oznakowanie milimetrowe. Kombinacja liczb 23-622 oznacza: opona w stanie napompowanym ma szerokość 23 mm oraz średnicę (wewnętrzną) wynoszącą 622 milimetrów. Większa opona spowodować może muskanie opony o widelec lub tylny trójkąt. Dlatego przestrzegać należy zamontowanego rozmiaru.



Koło



Rozmiar opony



Taśma na obręcz w obręczy



Przy użyciu szerszej lub wyższej opony niż seryjnie zamontowana może podczas powolnej jazdy dojść do uderzenia stopą o koło przednie. **Niebezpieczeństwo wypadku!**

Opona funkcjonować może tylko i wyłącznie wtedy, jeśli napełniona jest odpowiednim ciśnieniem powietrza. Poprawne ciśnienie powietrza gwarantuje również lepszą odporność na awarie opon. Zbyt niskie ciśnienie powietrza jest powodem między innymi zmięgnięcia dętki podczas przejeżdżania po krawędzi, czyli tzw. „snake bite” (w jęz. polskim: ukąszenie węża).

Zalecane przez producenta ciśnienie powietrza z reguły podane jest na ścianie bocznej opony lub na etykietce informującej o typie opony. Podane tam niższe ciśnienie powietrza gwarantuje lepszy komfort amortyzacji, który jest optymalny do jazdy po nierównej nawierzchni. Im większe ciśnienie, tym mniejsze tarcie toczone, przez co zmniejsza się komfort jazdy. Twardo napompowane opony nadają się z tego względu najlepiej do jazdy po równym asfalcie.

Ciśnienie często podawane jest w angielskiej jednostce psi (pounds per square inch). W tabeli przeliczone są najczęściej używane wartości.

Sama opona i sama obręcz nie są hermetyczne. **Wyjątek:** sztyki w rowerach wyścigowych. W celu utrzymania ciśnienia wewnątrz, dętkę wkłada się w oponę. Napełnia się ją poprzez zawór. Canyon stosuje zawory Sclaverand zwane również zaworami Presta. Zawór ten skonstruowany jest z myślą o najwyższym ciśnieniu, do obchodzenia się z nim trzeba się jednakże przyzwyczaić. Zawór ten zabezpieczony jest poprzez nakładkę z tworzywa sztucznego przed zanieczyszczeniami.



Zawór Sclaverand lub zawór Presta



Zakres ciśnienia powietrza opony

psi	bar	psi	bar
80	5,5	115	7,9
85	5,9	120	8,3
90	6,2	125	8,6
95	6,6	130	9,0
100	6,9	135	9,3
105	7,2	140	9,7
110	7,6	145	10,0

Ciśnienie powietrza w jednostkach psi i bar

i Jeśli w Twoim rowerze wyścigowym zamontowane są opony Tubeless, używaj do montażu wyłącznie narzędzi danego producenta. Szczegółowe wskazówki znajdziesz w instrukcjach producentów opon lub na ich stronach internetowych.

⚡ Jazda ze zbyt niskim ciśnieniem powietrza może spowodować, że opona zeskokczy z obręczy.

⚡ Opony dopuszczające ciśnienie powietrza wynoszące 5 bar i więcej montować należy na obręczach do rowerów górskich.

⚡ Obie opony napompować nie przekraczając maksymalnego ciśnienia! Opona może ewentualnie podczas jazdy zeskokczyć z obręczy i pęknąć. **Niebezpieczeństwo upadku!**

Należy pamiętać o różnych średnicach zaworów. Używać tylko i wyłącznie dętek z dopasowanym do obręczy zaworem. Użycie nieodpowiedniego zaworu doprowadzić może do nagłej utraty powietrza i tym samym do wypadku.

Jeśli w zaworach typu Presta tulejka zaworu nie jest całkowicie dokręcona, może to być przyczyną powolnej utraty powietrza. Sprawdź osadzenie zaworu w podłużnej rurce.

Pompki ręczne często nie nadają się do stworzenia wyższego ciśnienia w oponie. Lepszym rozwiązaniem są pompki stacjonarne z manometrem, przy pomocy których można sprawdzić ciśnienie również w domu. Do wszystkich rodzajów zaworów dostępne są adaptery. Przy użyciu odpowiedniej części dodatkowej można napompować dętkę z zaworem typu Sclaverand na stacji benzynowej.

i W przypadku zaworu Sclaverand lub Presta przed pompowaniem należy nakrętkę radełkową nieznacznie i krótko odkręcić i krótko nacisnąć w kierunku zaworu, aż znajdzie trochę powietrza.

i Jeździć zawsze z zalecanym ciśnieniem opon i sprawdzać je w regularnych interwałach czasowych przynajmniej raz w tygodniu.

i Pamiętać o tym, aby średnica zaworu dopasowana była do dziurki w obręczy oraz o tym, aby zawór zawsze znajdował się w prostej pozycji.

⚡ Opony ze startym bieżnikiem lub popękkanymi ściankami bocznymi należy wymienić. Wewnętrzna budowa opony może ulec uszkodzeniu jeśli dostanie się wewnątrz wilgoć lub brud.



Odkręcania nakładki z tworzywa sztucznego



Zawory Presta lub Sclaverand należy odkręcić



Adapter do zaworów

⚡ Wadliwe taśmy na obręcze należy natychmiast wymienić! Wyjątek: w przypadku kół systemowychavic taśmy na obręcze nie są konieczne.

⚡ Uszkodzenia opon mogą w skrajnym przypadku doprowadzić do pęknięcia dętki i tym samym do wypadku!

RUCH OBROTOWY OBREĆZY, NAPRĘŻENIE SZPRYCH


Szprychy łączą obręcz ze znajdującą się w środku koła piastą. Równomierne naprężenie szprych odpowiedzialne jest za ruch obrotowy. Jeśli zmienia się naprężenie pojedynczych szprych poprzez np. szybkie przejechanie po stopniu lub złamanie szprychy, dochodzi do zakłócenia równowagi sił rozciągających, co powoduje, że obręcz nie obraca się już poprawnie. Zanim zauważysz tę nieprawidłowość poprzez kołysanie, sprawność twojego roweru Canyon może być już ograniczona. Obszary boczne obręczy są przeważnie równocześnie powierzchnią hamowania. Jeśli nie jest już zapewniony ruch obrotowy, może to mieć negatywny wpływ na skuteczność działania hamulców.





Sprawdzanie ruchu obrotowego na podstawie okładzin hamulcowych



Stojak do centrowania

 Nie należy jeździć na kołach, które nie obracają się poprawnie. W przypadku skrajnych uderzeń bocznych szczęki hamulców w rowerach wyścigowych mogą nie trafić w powierzchnię obręczy i dostać się do szprych! Powoduje to przeważnie natychmiastowe zatrzymanie kół. **Niebezpieczeństwo upadku!** Należy dlatego od czasu do czasu sprawdzać ruch obrotowy kół. Podnieść koło nad podłoże i ręcznie doprowadzić je do rotacji. Przyjrzyj się szczelinie między obręczą a okładzinami hamulcowymi. Jeśli szczelina ta zmienia się o więcej niż jeden milimetr, koło naprężyć powinien specjalista.

 Poluzowane szprychy należy koniecznie bezzwłocznie naprężyć. Dla wszystkich pozostałych elementów konstrukcji obciążenie w tym miejscu mocno się zwiększa.

 Centrowanie (naprężanie) kół to trudne zadanie, które zlecić należy specjalście!

NAPRAWA OPON

Awaria opony może przydarzyć się każdemu rowerzyście. „Złapanie gumy” wcale jednak nie musi oznaczać końca wycieczki rowerowej, jeśli pod ręką są potrzebne do wymiany opony lub dętki narzędzia oraz zapasowa dętka i zestaw do łatania. W przypadku rowerów z szybkozamykaczami do wymiany dętki potrzebne są jedynie dwie łyżki do opon oraz pompka, przy rowerach z mocowaniem z nakrętkami lub zabezpieczeniem antywłamaniem dochodzi do tego jeszcze odpowiedni klucz.

WYMONTOWANIE KOŁA

- ▶ W hamulcach szczękowych rowerów wyścigowych szybkozamykacz otworzyć przy hamulcu (Shimano i SRAM)
- ▶ lub przesunąć trzpień w dźwigni hamulca/magnetce przy kierownicy (Campagnolo).
- ▶ Przy kołach tylnych ustawić przekładnię łańcuchową przed demontażem na najmniejszą zębatkę. W ten sposób przerzutka tylna znajduje się całkiem na zewnątrz i nie przeszkadza w wymontowaniu.
- ▶ Otworzyć szybkozamykacz zgodnie z opisem w rozdziale „Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi”. Jeśli po otworeniu koła nie da się wyjąć, powodem tego jest prawdopodobnie zabezpieczenie widelca. Chodzi tu o noski trzymające przy haku widelca. W tej sytuacji należy przekręcić nakrętkę napięcia wstępnego o kilka obrotów i wyjąć koło z zabezpieczeń.
- ▶ W celu ułatwienia wymontowania koła należy ręcznie przerzutkę tylną pociągnąć nieznacznie do tyłu.
- ▶ Unieść koło nieznacznie nad podłoże i uderzyć lekko z góry w koło, które w ten sposób wypadnie.



Przed demontażem koła tylnego przełączyć na najmniejszą zębatkę



Otworzyć dźwignię zwalnającą przy hamulcu



Zabezpieczenie widelca



W celu wymontowania koła należy przerzutkę tylną pociągnąć nieznacznie do tyłu

DEMONTAŻ OPON DRUTOWANYCH I ZWIJANYCH

- ▶ Odkręć nakładkę zaworu oraz nakrętkę mocującą zaworu i całkowicie spuść powietrze.
- ▶ Oponę przeciśnij ze ścianki bocznej obręczy na środek obręczy. Wykonanie tego na całym obwodzie opony ułatwia demontaż.
- ▶ Łyzkę do opon przyłóż o 5 cm na prawo i na lewo od zaworu przy dolnym obrzeżu opony, następnie ściągaj brzeg opony z krawędzi obręczy. Trzymać łyżkę do opon w tej pozycji.
- ▶ W odległości ok. 10 cm od pierwszej łyżki wsuń drugą łyżkę do opon między obręcz a oponę i ponownie ściągaj brzeg opony z krawędzi obręczy.
- ▶ Po ściągnięciu części brzegu opony z krawędzi obręczy, brzeg opony można przeważnie całkowicie ściągnąć przesuwając łyżkę montażową po całym obwodzie opony.
- ▶ Teraz można wyciągnąć dętkę. Należy uważać, aby zawór nie zaczepił się w obręczy oraz nie uszkodzić dętki.
- ▶ Dętkę załatać zgodnie z instrukcją obsługi producenta zestawu do łatania.



Przeciśnij oponę na środek obręczy



Przykładanie łyżki do opon i ściąganie brzegu opony z krawędzi obręczy



Ściąganie dętki z opony

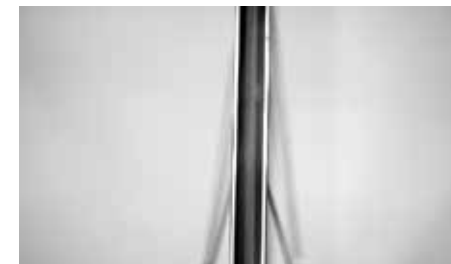


Jeśli doszło do uszkodzenia tkaniny korodowej opony przez przebicie, należy dla pewności wymienić oponę.



Należy pamiętać o instrukcjach obsługi producentów hamulców oraz układu przełączania biegów, które znajdują się w opakowaniu BikeGuard.

- ▶ Po demontażu opony należy sprawdzić taśmę na obręczy. Taśma powinna leżeć równomiernie na obręczy, nie powinna być uszkodzona lub popękana oraz powinna pokrywać wszystkie nypły rowerowe oraz otwory. W przypadku obręczy z podwójnym spodem - tzw. obręczy wielokomorowych - taśma musi pokrywać całą powierzchnię spodu. Do tego rodzaju obręczy stosować należy wyłącznie taśmy na obręcze z tkaniny tekstylnej lub ze stałego tworzywa sztucznego. Wyjątek: w przypadku kół systemowych Mavic taśmy na obręcze nie są konieczne. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości w kwestii taśm na obręcze należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości w kwestii taśm na obręcze należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.



Taśma na obręcz w obręczy

- ▶ Drugi brzeg opony można w razie potrzeby łatwo ściągnąć z opony.

MONTAŻ OPON DRUTOWANYCH I ZWIJANYCH

Podczas montażu opony należy uważać, aby do wewnątrz nie dostały się ciała obce typu brud lub piasek, które mogą uszkodzić dętkę.

- ▶ Obręcz włożyć jedną krawędzią w oponę. Ten brzeg opony kciukami całkowicie przeciśnij przez krawędź obręczy. Krok ten powinien być możliwy we wszystkich oponach bez użycia narzędzi. Zawór dętki włożyć w dziurkę na zawór obręczy.
- ▶ Dętkę napompować tylko nieznacznie tak, aby nabrała ona okrągłą formę, a następnie włożyć ją w całości wewnątrz opony. Należy zwrócić uwagę na to, aby nie powstały fałdy.
- ▶ Montaż dokończyć po przeciwnej stronie zaworu. Oponę przeciśnij kciukami przez krawędź obręczy na tyle, na ile to możliwe.
- ▶ Uważać przy tym, aby dętka między oponą i obręczą nie została zaciśnięta i zmiażdżona. Dlatego dętkę należy wsuwać palcem wskazującym w wewnętrzną część opony.



Zawór włożyć w dziurkę na zawór



Oponę ręcznie wciskać w obręcz



Jeśli doszło do uszkodzenia tkaniny korodowej opony przez przebicie, należy dla pewności wymienić oponę.

► Równomiernie przejść po obu stronach opony na całym jej obwodzie. Pod koniec oponę należy mocno pociągnąć w dół, aby zamontowana już część wśliznęła się w spód obręczy. Wyrażnie ułatwia to montaż na ostatnich centymetrach opony.

► Raz jeszcze sprawdzić osadzenie dętki a następnie kłębem palca precyzyjnie nacisnąć oponę ponad krawędzią obręczy.

► Jeśli wykonanie tego okaże się niemożliwe, użyć należy łyżek montażowych. Zwrócić uwagę na to, aby tępą stronę łyżki skierować w kierunku dętki i nie uszkodzić dętki.

► Zawór wcisnąć w wewnętrzną część opony, aby nie doszło do zaciśnięcia dętki pod środkiem opony. Czy zawór znajduje się w pozycji prostej? Jeśli nie, należy raz jeszcze zdemontować brzeg opony i na nowo wyregulować dętkę.

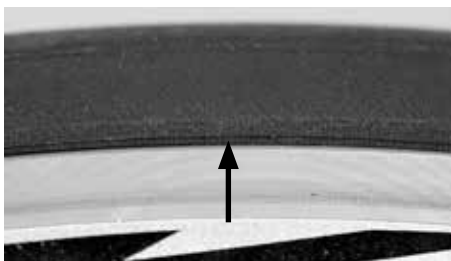
► W celu uzyskanie pewności, że dętka nie zostanie zmiażdżona pod brzegiem opony, należy tam i z powrotem przejść cały obwód do połowy napompowanej opony poruszając oponę w poprzek do kierunku obrotu. W ten sposób sprawdzić można ponadto, czy przesunęła się taśma na obręcz.

► Następnie napompować dętkę aż do pożądanego ciśnienia opony. Ciśnienie maksymalne podane jest przeważnie na ścianie bocznej opony.

► Sprawdź osadzenie opony przy pomocy pierścienia kontrolnego na ścianie bocznej opony. Ważne jest, aby pierścień na całej oponie miał równomierny odstęp do krawędzi obręczy.



Naciskać na oponę po obu stronach w celu uzyskania pewności, że dętka nie została zaciśnięta



Pierścień kontrolny na ścianie bocznej opony

i Jeśli w czasie jazdy dojdzie do awarii opony można podjąć próbę naprawy bez demontażu koła i bez wyciągania dętki. Napompować dętkę, zawór pozostawić w obręczy i najpierw zlokalizować dziurę, przez którą schodzi powietrze. Dętkę przesunąć blisko ucha uważając na syczenie powietrza. Jeśli zlokalizowałeś dziurę, znajdź najpierw dane miejsce na oponie i sprawdź również to miejsce. Często przedmioty nadal znajdują się w oponie. W razie potrzeby należy je usunąć.

DEMONTAŻ SZYTEK

Całkowicie spuścić powietrze z opony. W celu demontażu opony nacisnąć oponę po stronie naprzeciw zaworu aż do powstania szczeliny i uwolnienia opony. Jeśli opona sprawiać będzie trudności, w szczelinę wsunąć łyżkę montażową, przy użyciu której wyważyć należy oponę.

Wymiana samej dętki nie jest możliwa, trzeba za to naciągnąć całą sztykę na obręcz. Podczas jazdy sklejenie opony nie jest możliwe, dlatego również po napompowaniu nie jest ona bezpiecznie osadzona na obręczy.

Z tego względu należy jechać wolno i ostrożnie oraz obrać najkrótszą drogę do domu. Po dotarciu do domu sztykę trzeba skleić całkowicie na nowo zgodnie z podanym poniżej opisem.

MONTAŻ SZYTEK

Staranny montaż umożliwiający długą wytrzymałość sztyki należy przeprowadzić w odpowiednich odstępach, co kosztować może dużo czasu. Wprawa i doświadczenie w użyciu stosowanego kleju do opon oraz danego modelu sztyki mogą zadanie to przyspieszyć.

W celu sklejenia opony do wyboru są taśmy klejące oraz klej do opon w płynie. Za taśmą przemawia możliwość szybkiego montażu. Osadzenie opony nie jest jednak w pełni wystarczające. W razie awarii w drodze taśma często pozostaje przy zdemontowanej oponie, a opona zastępcza nie jest wtedy już pewnie osadzona na obręczy.

Dlatego zaleca się solidny kilkuwarstwowy pokład płynnego kitu do opon (kleju do opon). Trzyma on nie tylko lepiej oponę, ale pozostaje też z reguły po demontażu opony przyklejony do obręczy.



Naciskać na oponę w kierunku bocznym aż do powstania szczeliny



Za pomocą łyżki montażowej można wyważyć oponę



Klej do sztytek

i Do obręczy z karbonu dostępny jest specjalny kit do sztytek (np. firmy Continental). Jeśli go stosujesz, przeczytaj koniecznie instrukcję obsługi producenta kitu do sztytek używanego do obręczy z karbonu.

⚡ Niepoprawne klejenie opony może spowodować, że opona zeszkoczy z obręczy.
Niebezpieczeństwo wypadku!

Mimo to również w tym przypadku po jeździe należy ściągnąć raz jeszcze oponę zastępczą. Na wcześniejszy pokład oraz na oponę raz jeszcze nałożyć kit do opon, następnie naciągnąć oponę w celu umocnienia osadzenia.

W rowerach z bardzo wysokimi ściankami bocznymi obręczy wykręcić z zaworu wkładkę zaworu przy użyciu specjalnych narzędzi montażowych i zamiast niej zamontować przedłużenie zaworu. Wkładkę zaworu wkręcić z powrotem w przedłużony zawór. W ten sposób przedłużony zawór można przy zamontowanej oponie zwyczajnie napompować lub spuścić z niego powietrze.

Dętkę napompować tylko nieznacznie tak, aby nabrała ona okrągłą formę, a następnie włożyć zawór w dziurkę obręczy. Oponę precyzyjnie rozpoczynając od zaworu obustronnie i równomiernie w kierunku kanału obręczy. Jeśli sztyki nie da się wsunąć całkowicie na obręcz lub jeśli możliwe to jest tylko z wielkim trudem, późniejszy poprawny montaż nie jest zapewniony.

Doprowadź koło z założoną sztyką do ruchu obrotowego i sprawdź czy koło obraca się poprawnie. Często miejsce, w którym zawór wystaje z opony, jest pogrubione, przez co powstaje bicie promieniowe powodujące huśtanie się koła. Usunąć zadziory z dziurki na zawór lub poprawić ją dużym wiertłem, skrobakiem trójkątnym lub pilnikiem okrągłym. W przypadku obręczy z karbonu zadziory usuwać ostrożnie za pomocą pilnika okrągłego. Pilnik przesuwaj tylko z zewnątrz w kierunku wewnętrznym bez ruchu powrotnego. W przeciwnym razie oddzieli się ewentualnie włókna z matrycy tworzywa sztucznego. Na miejsce to nałożyć klej błyskawiczny. Obszar przy zaworze po tym kroku lepiej przylega do obręczy. Jeśli pozwoli na to czas, na obręcz można przez kilka dni pozostawić napompowaną oponę, co dodatkowo ułatwi późniejszy montaż.


Oczyszczyć kanał obręczy z ewentualnie zaschniętego smaru lub oleju używając ściereki namoczonej spirytusem lub benzyną do czyszczenia.





Montaż przedłużenia zaworu



Sprawdzić ruch obrotowy za pomocą hamulca

 Specjalne kleje do opon przyklejają się szczególnie dobrze nie tylko do obręczy i opon, lecz również do palców i ubrania. Z tego względu podczas klejenia należy nosić ubranie robocze.

 Jeśli opona montowana jest na używane już wcześniej obręcze, trzeba w razie konieczności przy użyciu papieru ściernego usunąć stare resztki kleju oraz brud. Należy uważać, aby nie uszkodzić karbonu. Na koniec obręcz oczyścić miękką ściereką oraz benzyną do czyszczenia.

 Benzynę oraz łatwopalny kit do opon stosować wyłącznie w dobrze przewietrzonych pomieszczeniach. Środki te przechowywać należy i w miejscu niedostępnym dla dzieci.

Należy odczekać aż do całkowitego wyparowania rozpuszczalnika i dopiero wtedy rozpocząć nakładanie opony. Najpraktyczniejszym rozwiązaniem do nakładania kleju jest zaciśnięcie koła w stojaku do centrowania lub w wysłużonym widelcu w imadle.

Aby przy pomocy płynnego kitu do opon stworzyć dobrze przyczepne podłoże, konieczne jest nałożenie kilku warstw kleju. Możliwie jak najcieńszą warstwę kitu do opon nanieść równomiernie na niemalże cały obwód obręczy.

Na stronie przeciwległej do zaworu należy pozostawić odcinek pięciu do dziesięciu centymetrów bez kitu, aby ułatwić w tym miejscu późniejsze ściągnięcie opony.

Jeśli ma się nieco wprawy, klej można nanosić bezpośrednio z tubki. Okaze się to nie do końca możliwe, zadanie ułatwi pędzel o sztywnym włosiu. Jeśli klej do opon znajduje się w puszcze, użycie pędzla i tak będzie konieczne. Kit do opon schnąć powinien co najmniej aż do momentu, w którym nie ma on już formy lepko-płynnej. Trwać to może nawet kilka godzin. Dopiero wtedy w ten sam sposób nanieść dwie kolejne warstwy kleju, którym również trzeba pozwolić wyschnąć. Obręcz w tym stanie pozostawić co najmniej na całą noc.


Przed zamontowaniem opony, na taśmę ochronną sztyki również nanieść klej. Pokład kleju uzupełnić ostatnią warstwą kitu do opon. Jeśli górna warstwa przez chwilę schła i nadal jest w stanie ciekłym, obręcz z dziurką na zawór do góry postawić na podłożu. Zawór lekko napompowanej i tym samym zaokrąglonej opony włożyć do dziurki obręczy i mocno przycisnąć. Zwróć uwagę na to, aby ścianki boczne opony nie miały styczności z pokładem kitu, w przeciwnym razie opona od razu wyglądać będzie niechlujnie.




Nanoszenie kleju bezpośrednio z tubki



Zawór lekko napompowanej opony włożyć w dziurkę na zawór obręczy

 Przed demontażem koła przeczytaj rozdziały „Koła” oraz „Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi”.

 Zwróć uwagę na wideo dotyczące bezpiecznego naklejania sztytek marki Continental na stronie www.conti-online.com

Jeśli na odcinek naprzeciw zaworu nie naniósłes kitu, przy odstawianiu obręczy nie należy obawiać się zabrudzenia podłoża lub wchłaniania brudu z podłoża przez lej.

Oponę objąć dłońmi równomiernie na lewo i na prawo od zaworu, pociągnąć ją mocno w dół i krok po kroku wsuwać ją w kanał obręczy. Krok ten kontynuować aż do momentu, gdy pozostanie jeszcze ok. 20 centymetrów.

Oponę rozpoczynając u góry przy zaworze ponownie pociągnąć w dół, aż dłonie znajdą się na odcinku, który należy jeszcze zamontować. Opona powinna pozostać w formie naprężonej, w tym celu należy podpierać palcami obręcz, a kciukami oponę, koło zaś osadzić przy biodrze. Oponę przeciśnij oboma kciukami przez krawędź obręczy.

Po osadzeniu opony w kanale obręczy, należy ją wycentrować, gdyż opona z reguły nie od razu obraca się poprawnie. W tym celu koło ponownie zacisnąć w stojaku montażowym, a następnie nim pokręcić. Jeśli bieżnia nie jest położona środkowo lub jeśli koło zatacza się bocznie, należy dane miejsce podnieść, lekko przekręcić i ponownie puścić.

Jeśli koło obraca się bez bicia bocznego, należy je wyjąć ze stojaka i napompować mniej więcej do połowy podanego ciśnienia nominalnego. Rower obciążyć na końcówkach osi i szybkozamykaczach i poprowadzić go na odcinku kilku metrów po podłożu. Rower powinien przy tym toczyć się pionowo, ale przez kilka obrotów również pochyłe w obie strony.

Jeśli opona podczas kontroli końcowej obraca się poprawnie, napompować ją maksymalnym ciśnieniem powietrza i odczekać osiem godzin, najlepiej jednakże cały dzień, do podjęcia pierwszej jazdy. Wcześniej dostosować ciśnienie powietrza do własnych potrzeb zgodnie z zaleceniami producenta opon.



Wsunąć oponę w kanał obręczy



Oponę przeciśnąć kciukami przez krawędź obręczy



Sprawdzić ruch obrotowy opony za pomocą hamulca



Należy pamiętać, że sztyka po montażu w trasie nie jest już zamocowana bezpiecznie. Należy z tego względu jechać szczególnie ostrożnie. Sztykę nakleić należy raz jeszcze w należyty sposób.



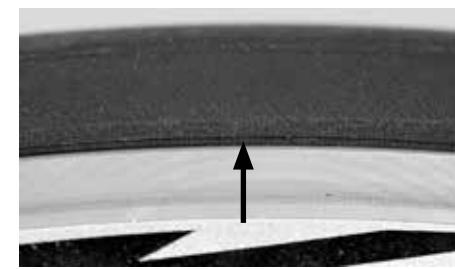
Wadliwy montaż może doprowadzić do zakłóceń w działaniu lub uszkodzeń opony. Dlatego koniecznie należy kierować się wytycznymi producenta w załączonej instrukcji.

MONTOWANIE KOŁA

Montowanie koła przebiega w odwrotnej kolejności do demontażu koła. Upewnij się, że koło osadzone jest dokładnie w hakach tylnego widelca i obraca się środkowo między goleniami widelca lub między rurami tylnego trójkąta. Zwróć uwagę na poprawne mocowanie szybkozamykacza (patrz rozdział „Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi”) i w razie potrzeby natychmiast zamontuj ponownie hamulec lub zamknij dźwignię zwalnającą!



Sprawdzić ruch obrotowy za pomocą okładzin hamulcowych



Pierścień kontrolny na ściance bocznej opony



Zamknąć dźwignię szybkozwalnającą (Shimano, SRAM) lub przesunąć trzpień w dźwigni hamulca/manetce (Campagnolo) i sprawdzić przed podjęciem dalszej jazdy, czy okładziny hamulcowe odpowiednio trafiają w powierzchnie hamowania. Sprawdzić osadzenie mocowania kół. Sprawdzić, czy boki hamulca po montażu wolne są od smaru lub innych środków do smarowania. Koniecznie przeprowadzić próbę hamulca!



Jeśli jednak doszło do uszkodzenia tkaniny kordowej opony przez przebicie, należy dla pewności wymienić oponę.




Wadliwy montaż może doprowadzić do zakłóceń w działaniu lub awarii hamulców. Dlatego koniecznie należy kierować się wytycznymi producenta w załączonej instrukcji.

ŁOŻYSKO STEROWE

Widelec, wspornik kierownicy, kierownica oraz koło przednie połączone są z łożyskiem sterowym zwanym również sterami w sposób obrotowy. W celu osiągnięcia możliwości samodzielnej stabilizacji oraz jazdy na wprost, ten zakres kierowania musi obracać się w bardzo łatwy sposób. Gwałtowne uderzenia wynikające z falistego podłoża bardzo mocno obciążają łożysko sterowe. Dlatego istnieje ryzyko, że łożysko sterowe się poluzuje i przestawi.

SPRAWDZANIE I USTAWIANIE

- ▶ Sprawdzić luz poprzez położenie palców wokół górnej powłoki łożyska sterowego.
- ▶ Tułowiem obciążyć siodełko, drugą ręką zaciągnąć hamulec koła przedniego i popchać rower Canyon mocno do przodu i do tyłu.
- ▶ Jeśli łożysko ma luz, górna powłoka wyczuwalnie przesunie się względem dolnej.
- ▶ Alternatywną metodą jest nieznaczne podniesienie koła przedniego i gwałtowne opuszczenie go w dół. Jeśli łożysko ma luz, w miejscu tym słyszalne będzie stukotanie.
- ▶ W celu sprawdzenia łatwości poruszania łożyska należy podnieść jedną ręką ramę do momentu, aż koło przednie straci styczność z podłożem. Poruszać kierownicą od lewej strony na prawą. Koło przednie musi kręcić się w bardzo swobodny sposób bez zaskakiwania począwszy od lewej zewnętrznej strony aż do prawej zewnętrznej. Po lekkim dotknięciu kierownicy koło musi samodzielnie opuścić pozycję środkową i przekręcić się.


 Jazda z poluzowanym łożyskiem sterowym wiąże się z bardzo wysokimi obciążeniami widełca oraz łożyska. Spowodować to może uszkodzenie łożyska lub złamanie widełca z poważnymi konsekwencjami!




Sprawdzić luz w łożysku sterowym poprzez położenie palców wokół powłoki łożyska i popchanie roweru Canyon do przodu i do tyłu



Sprawdzić łatwość poruszania łożyska poprzez podniesienie koła przedniego i sprawdzenie, czy da się ono poruszać w bardzo swobodny sposób

 Ustawianie łożyska sterowego wymaga pewnego doświadczenia, dlatego zadanie to należy powierzyć specjalisty. W razie zamiaru podjęcia się tego zadania, przed ustawianiem przeczytać instrukcję producenta łożyska!


 Sprawdzić po ustawieniu, czy wspornik kierownicy jest mocno osadzony, wkładając przednie koło między nogi i próbując skrócić kierownicę. Poluzowany wspornik kierownicy może w przeciwnym razie być przyczyną upadku.

ŁOŻYSKO STEROWE AHEADSET®

System ten wyróżnia wspornik kierownicy, który nie znajduje się wewnątrz rury widełca, lecz na zewnątrz wokół w tym wypadku bezgwintowej rury widełca. Wspornik kierownicy jest ważnym elementem składowym łożyska główki ramy. Jego zacisk ustala ustawienie łożyska.

- ▶ Odkręcić śruby zaciskowe znajdujące się z boku lub z tyłu wspornika kierownicy.
- ▶ Ostrożnie nieznacznie dokręcić wkręconą na górze śrubę nastawczą kluczem dynamometrycznym.
- ▶ Ustawić wspornik kierownicy tak, aby kierownica przy jeździe na wprost nie była przekrzywiona.
- ▶ Ponownie dokręcić boczne śruby zaciskowe wspornika kierownicy kluczem dynamometrycznym. Należy używać klucza dynamometrycznego i nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania! Moment dokręcania można znaleźć w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania”, na częściach i/lub w instrukcjach producentów komponentów.
- ▶ Następnie przeprowadź opisane poniżej sprawdzenie luzu. Tu również nie można wyregulować łożyska zbyt mocno.

W celu sprawdzenia, stań przed rowerem Canyon wkładając przednie koło między kolana. Chwyć kierownicę za dźwignie hamulca i spróbuj przekręcić ją względem przedniego koła. Dokręć nieznacznie śruby zaciskowe wspornika, jeśli da się przekręcić kierownicę.

 Sprawdź stabilne osadzenie wspornika kierownicy po ustawieniu łożyska! Poluzowany wspornik kierownicy może być przyczyną poważnego upadku!




Po odkręceniu bocznych śrub zaciskowych ustaw luz łożyska przy pomocy wkręconej na górze śruby nastawczej




Ponownie dokręć boczne śruby zaciskowe wspornika kierownicy kluczem dynamometrycznym



Spróbować przekręcić kierownicę względem przedniego koła

 Nie dokręcać tej śruby lecz ustawić nią luz!

 Należy pamiętać, że wspornik kierownicy może zgnieść rurę widełca jeśli śruby dokręcone zostaną za mocno.

SYSTEM ŁOŻYSKA STEROWEGO I-LOCK

System ten wyróżnia wspornik kierownicy, który zaciskany zostaje na zewnątrz wokół bezgwintowej rury widelca. Wspornik kierownicy jest ważnym elementem składowym łożyska główki ramy. Jego zacisk ustala ustawienie łożyska. W przeciwieństwie do rozpowszechnionego systemu Aheadset® łożysko ustawiane jest przy zaciśniętym wsporniku kierownicy.

- ▶ Sprawdzić śruby zaciskowe z boku wspornika kierownicy kluczem dynamometrycznym zgodnie z nadrukowanymi wskazówkami. W żadnym wypadku nie przekraczać maksymalnego momentu dokręcania!
- ▶ Trzpień gwintowany dokręcić z wycuciem przy nakrętce łożyska za pomocą klucza imbusowego (2 mm) w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Zacząć jedną czwartą obrotu.
- ▶ Następnie przeprowadź opisane wyżej sprawdzenie luzu. Nie można wyregulować łożyska zbyt mocno.
- ▶ W razie potrzeby dokręcić raz jeszcze o jedną czwartą obrotu i sprawdzić raz jeszcze.
- ▶ W celu sprawdzenia na koniec stań przed rowerem Canyon wkładając przednie koło między kolana.



Sprawdzić śruby zaciskowe z boku wspornika kierownicy kluczem dynamometrycznym zgodnie z nadrukowanymi wskazówkami



Luz łożyska ustawić przy pomocy znajdującej się z boku śruby nastawczej



Następnie ponownie przeprowadź sprawdzenie luzu



Bez odkręcenia specjalnej płytki (transition plate) nie można regulować łożyska. Płytki te należy otworzyć przed regulacją łożyska i zamknąć ponownie po regulacji łożyska.



Nie dokręcać tej śruby do końca, lecz ustawić nią z wycuciem luzu!

- ▶ Chwyć kierownicę za dźwignie hamulca i spróbuj przekręcić ją względem przedniego koła. Spróbować też przekręcić kierownicę w dół.
- ▶ Jeśli kierownica lub wspornik się ruszają, odkręcić śruby, ustawić element konstrukcji ponownie na nowo i dokręcić śruby zaciskowe wspornika zalecanym momentem dokręcania.
- ▶ Jeśli kierownicę lub wspornik przy maksymalnym dopuszczalnym momencie dokręcania nadal da się przekręcić, należy zdemontować i odtłuszczyć zaciski, a następnie ponownie złączyć je przy użyciu pasty montażowej do karbonu.



Spróbować przekręcić kierownicę względem przedniego koła oraz względem wspornika



Na rurę widelca w razie potrzeby nałożyć nieco pasty montażowej do karbonu



Sprawdź stabilne osadzenie wspornika oraz kierownicy po ustawieniu łożyska! Poluzowany wspornik kierownicy lub poluzowana kierownica mogą być przyczyną poważnego upadku!

TRANSPORT TWOJEGO ROWERU CANYON

TRANSPORT SAMOCHODEM

Istnieje kilka możliwości transport Twojego roweru Canyon samochodem. Canyon zaleca wyłącznie transport w bagażniku.

W bagażniku samochodu rowery zajmują co prawda sporo miejsca, są jednak lepiej zabezpieczone przed brudem, kradzieżą lub uszkodzeniem.

- ▶ Należy jednak uważać, aby nie doszło do uszkodzenia linek, instalacji świetlnej, kabli a w szczególności przerzutki tylnej. Zabezpiecz Twój rower Canyon np. kocami. Jeśli rower jest silnie zabrudzony, należy podłożyć koc lub podobny materiał, aby nie pobrudzić wnętrza bagażnika.
- ▶ Zabezpiecz Twój rower przed przesuwaniem.

Jeśli nie ma możliwości transportowania roweru w bagażniku, niemalże każdy sklep z akcesoriami samochodowymi oraz prawie wszystkie firmy samochodowe oferują systemy transportowe rowerów, umożliwiające transport bez demontażu na części. Rowery ustawiane są z reguły w szynie na dachu i mocowane spinaczem, który zaczepiony jest o rurę dolną. Weź pod uwagę, że nie każdy taki bagażnik rowerowy jest odpowiedni.

! Następnie pociągnąć dźwignię hamulca i zabezpieczyć je mocną gumką, jeśli transportujesz rower typu cyclocross.

! Zabezpiecz Twój rower wewnątrz samochodu. Luźny ładunek może w razie wypadku być dla pasażerów dodatkowym zagrożeniem. Podczas transportu wewnątrz samochodu często konieczny jest demontaż koła przedniego a nawet obu kół. W celu demontażu kół koniecznie przeczytać rozdział „Koła” a w nim fragment „Naprawa opon”!

! W przypadku hamulców tarczowych zamontuj zabezpieczenia transportowe w razie transportu roweru cyclocross bez kół.



Transport samochodem

! Jeśli Twój rower Canyon nie został zapakowany zgodnie z załączoną instrukcją pakowania, firma Canyon Bicycle GmbH nie jest zobowiązana do rekompensaty za ewentualne szkody powstałe podczas transportu.

! Nie stosować systemów transportowych wymagających transportu roweru Canyon do góry nogami, t.j. kierownicą i siodłem na dół. Ten sposób transportowania bardzo mocno obciąża kierownicę, wspornik, siodło oraz sztycę. **Niebezpieczeństwo pęknięcia!** Nie stosować systemów transportowych wymagających transportu roweru Canyon bez koła przedniego z zamocowaniem przy widelcu.

! Transport rowerów wyścigowych z zaciskami jest dozwolony tylko, gdy zaciski te posiadają ograniczenie momentu dokręcania, a producent zezwala na mocowanie do swojego produktu rowerów wyścigowych bądź rowerów z ramą z karbonu. W przypadku rur ramy o dużych średnicach istnieje ryzyko zmiażdżenia! W szczególności ramy z karbonu mogą ulec nieodwracalnemu uszkodzeniu. Mogą przy tym powstać nierozpoznawalne szkody, które doprowadzić mogą do poważnych wypadków. Koniecznie zapoznaj się z informacjami producenta bagażnika rowerowego przed zamontowaniem na nim roweru Canyon!

Coraz modniejsze bagażniki tylne mają względem bagażników dachowych przede wszystkim tę zaletę, że roweru nie trzeba w celu transportu podnosić tak wysoko. Uważać, aby przy stosowanym mocowaniu nie doszło do uszkodzeń widelca i ramy. **Niebezpieczeństwo pęknięcia!**

Przy zakupie zwróć uwagę na przestrzeganie wymogów bezpieczeństwa w Twoim kraju, jak np. w przypadku niemieckiego oznakowania „GS”, oznaczającego „sprawdzone bezpieczeństwo”. W Niemczech bagażnik musi być oznakowany dopuszczeniem zgodnym z przepisami o ruchu drogowym.

TRANSPORT SAMOLETEM

W razie zamiaru podróży samolotem rower należy zapakować w opakowanie BikeGuard lub w przeznaczoną w tym celu walizkę rowerową typu BikeShuttle.

Koła zapakować należy w specjalne pokrowce na koła, aby były zabezpieczone w walizce lub kartonie. Zabierz ze sobą potrzebne do montażu narzędzia, klucz dynamometryczny, zestaw frezów oraz poniższą instrukcję, aby w w fachowy sposób w miejscu docelowym przygotować Twój rower do użytku.

! W przypadku hamulców tarczowych zamontuj zabezpieczenia transportowe w razie transportu roweru cyclocross bez kół.

! Koła zapakować należy w specjalne pokrowce na koła, aby były zabezpieczone w walizce lub kartonie.

i Należy uważać, aby nie zakryć instalacji świetlnej oraz rejestracji Twojego samochodu. Obowiązkowe może być drugie lustro boczne.

i Należy przeczytać instrukcję obsługi bagażnika i przestrzegać obciążenia użytkowego oraz zalecanej lub nawet przepisowej prędkości maksymalnej.



Opakowanie BikeGuard



Walizka rowerowa Canyon BikeShuttle

! Sprawdzaj zamocowanie roweru przed podróżą, a także regularnie w jej trakcie. W razie odłączenia roweru od bagażnika dachowego istnieje ryzyko zagrożenia dla innych uczestników ruchu.

! Należy mieć na uwadze większą wysokość pojazdu. Zmierzyć wysokość całkowitą pojazdu i zamieścić ją w dobrze widocznym miejscu w kokpicie samochodu lub na kierownicy.

OGÓLNE WSKAZÓWKI PIELĘGNACYJNE I PRZEGLĄDY

Twój rower Canyon jest produktem wysokiej jakości. Rower należy jednak, podobnie jak inne pojazdy, regularnie pielęgnować, a wykonanie okresowych prac konserwacyjnych zlecać specjalistycznemu serwisowi rowerowemu.

W lekkich rowerach należy ponadto regularnie wymieniać ważne elementy konstrukcji (patrz rozdział „**Interwały czasowe serwisowania i konserwacji**”). Tylko wtedy gwarantowane jest długotrwałe i bezpieczne działanie wszystkich elementów. Gwarantuje to wieloletnią przyjemność i bezpieczeństwo jazdy.

MYCIE I PIELĘGNACJA TWOJEGO ROWERU CANYON

Zaschnięty pot, brud i sól, pochodząca z posypywania ulic zimą lub z powietrza morskiego, szkodzą rowerowi. Dlatego regularne czyszczenie oraz ochrona wszystkich części Twojego roweru Canyon przed korozją powinny być Twoimi stałymi i obowiązkowymi zadaniami.

Roweru Canyon nie czyścić strumienicą parową. Ten ekspresowy sposób czyszczenia ma kilka negatywnych stron: Ostry strumień wody pod wysokim ciśnieniem może wniknąć przez uszczelki do wnętrza łożysk. Smar rozplynie się, co zwiększy tarcie; tak zaczyna się korozja. Po jakimś czasie ulegną zniszczeniu bieżnie łożysk, a łożyska przestaną się równomiernie obracać. Strumienica parowa nierzadko powoduje odklejanie naklejek.



Czyszczenie roweru Canyon wodą i ścierką



Sprawdzić wszystkie części lekkie

⚠ Powinienes ograniczyć się jedynie do czynności, do wykonania których posiadasz odpowiednią wiedzę i narzędzia.

⚠ Roweru Canyon nie czyścić z bliskiej odległości bardzo silnym strumieniem wody lub strumienicą parową.

ⓘ Chronić folią lub materiałem podobnym górną powierzchnię rury dolnej tylnego widelca i miejsca, gdzie linki mogłyby obcierać. To pozwala uniknąć zadrapań i schodzenia farby.

Znacznie lepsze dla roweru jest mycie kół miękkim strumieniem wody oraz/lub wodą z wiadra i gąbką bądź dużym pędzlem. Mycie ręczne ma ponadto jeszcze inny efekt pozytywny: Można szybciej dostrzec uszkodzony lakier, zużyte części lub usterki.

Po wyschnięciu roweru, lakier oraz powierzchnie metalowe należy zakonserwować twardym woskiem (Wyjątek: obręcze kół przy hamulcach szczękowych). Woskiem chronić również sprzchy, piasty, śruby oraz nakrętki itp. Mniej płaskie elementy można spryskać ręcznym rozpylaczem. Woskowane powierzchnie wypolerować miękką ścierką, aby miały ładny połysk i absorbowały wodę.

Po zakończeniu czyszczenia należy sprawdzić i ewentualnie nasmarować łańcuch (patrz rozdział „**Układ przełączania biegów**”; a w nim fragment „**Pielęgnacja łańcucha**”).



Konserwacja lakieru i powierzchni metalowych twardym woskiem



Po zakończeniu czyszczenia nasmarować łańcuch

⚠ Należy unikać kontaktu środków pielęgnacyjnych lub oleju łańcuchowego z okładzinami hamulcowymi oraz powierzchniami hamowania obręczy. Hamulec mógłby przestać działać (patrz rozdział „**Układ hamulcowy**”)! Nie należy smarować smarem lub olejem obszarów zaciskowych z karbonu, np. na kierownicy, wsporniku kierownicy, sztycy i rurze podsiodłkowej.

⚠ Zaschnięte resztki oleju lub smaru należy usunąć z lakierowanych powierzchni i karbonu środkiem czyszczącym na bazie ropy. Należy unikać środków odtuszczających zawierających aceton, chlorek metylu itp. jak i zawierających rozpuszczalniki nie neutralnych bądź chemicznych środków czyszczących. Mogą one uszkodzić powierzchnię!

⚠ Podczas mycia należy zwracać uwagę na pęknięcia, zadrapania, odkształcenia lub przebarwienia materiału. W razie wątpliwości skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966. Uszkodzone części należy natychmiast wymieniać. Pokryć nowym lakierem miejsca, w których się zdarł.

⚠ Przed nałożeniem twardego wosku na ramę przetestuj twardy wosk na innym mniej widocznym miejscu!

PRZECHOWYWANIE I SKŁADOWANIE TWOJEGO ROWERU CANYON

Jeśli rower jest w sezonie regularnie pielęgnowany, nie trzeba podejmować żadnych specjalnych środków (z wyjątkiem zabezpieczenia przed kradzieżą), aby odstawić go na krótki czas. Rower przechowywać najlepiej w suchym i dobrze wentylowanym miejscu.

Podczas przechowywania roweru Canyon w okresie zimowym należy mieć na uwadze kilka kwestii:


- ▶ Podczas długiego postoju z dętek stopniowo uchodzi powietrze. Jeśli rower stoi przez dłuższy czas na pustych oponach, mogą się one uszkodzić. Dlatego koła lub cały rower należy zawiesić albo regularnie sprawdzać ciśnienie w oponach.
- ▶ Rower należy oczyścić i zabezpieczyć przed korozją zgodnie z w.w. opisem.
- ▶ Zdemontować siodełko i ewentualnie odczekać, aż wilgotne miejsca się osuszą. Rozpylić nieco oleju w rurze podsiodłkowej. (Wyjątek: ramy z karbonu).
- ▶ Przechowywać rower Canyon w suchym pomieszczeniu.
- ▶ Ustawić przerzutkę z przodu na małe koło zębate a z tyłu na najmniejszą zębatkę. Dzięki temu linki i sprężyny są w miarę możliwości rozprężone.




Rower odstawić z łańcuchem na najmniejszej zębatce i małym kole zębatym



Regularnie sprawdzaj ciśnienie opon

 Należy unikać kontaktu środków pielęgnacyjnych lub oleju łańcuchowego z okładzinami hamulcowymi i powierzchniami hamowania obręczy! Grozi to awarią hamulca, co może być przyczyną poważnego wypadku!

 Rowerów z obręczami z karbonu nie zawieszają za obręcz! **Niebezpieczeństwo pęknięcia!**

KONSERWACJA I PRZEGLĄDY**Pierwszy przegląd:**

Nasi doświadczeni technicy opracowali specjalny plan konserwacji. Podczas pierwszych kilometrów możliwe jest przykładowo swego rodzaju osadzenie kół lub też wydłużenie linek hamulców bądź przerzutek zakłócające optymalne działanie układu przełączania biegów. W zależności od przebiegu konieczne mogą być pierwsze naprawy wynikające ze zużycia. W tym wypadku pracownik serwisu uprzednio się z Tobą skontaktuje.


Regularna konserwacja roczna:


Po długim i intensywnym sezonie zalecamy całociowy przegląd roweru. A kto mógłby wykonać to zadanie lepiej niż osoby, które rower Twój skonstruowały?


Przeгляд roczny przeprowadza nasz kwalifikowany personel zgodnie z planem konserwacji dopasowanym do Twojego typu roweru.



Klucz dynamometryczny Canyon

 W razie konieczności zapakowania roweru Canyon w celu wysłania go do naszego warsztatu serwisowego prosimy o zapakowanie roweru wyścigowego dokładnie w taki sposób, w jaki opisane jest to w instrukcji pakowania „**Sposób zapakowania Twojego roweru wyścigowego**”, dołączonej do opakowania BikeGuard.

 Szczególnie lekkie elementy konstrukcji mogą cechować się krótką żywotnością. Z tego względu należy dla własnego bezpieczeństwa elementy konstrukcji wymienione w rozdziale „**Interwały czasowe serwisowania i konserwacji**” regularnie sprawdzać i w razie potrzeby wymienić.

 Aby jazda Twoim rowerem na dłuższą metę sprawiała Ci przyjemność, konieczna jest regularna konserwacja. Informacje czasowe podane w tabeli rozdziału „**Interwały czasowe serwisowania i konserwacji**” rozumieć należy jako punkty orientacyjne dla rowerzystów pokonujących rocznie 1000 do 2500 km. Jeśli użytkownik częściej lub bardzo często porusza się po drogach w złym stanie lub w terenie, interwały czasowe przeglądów odpowiednio się skracają. Reguła ta obowiązuje też w przypadku częstej jazdy w deszczu lub ogólnie w przypadku wilgotnego klimatu.

Kontrola bezpieczeństwa Canyon:

W razie użytkowania roweru Canyon wyraźnie nieprzekraczającego 1000 km rocznie nakład prac konserwacyjnych jest odpowiednio mniejszy. W tym wypadku optymalnym rozwiązaniem jest Kontrola bezpieczeństwa Canyon. Nasi eksperci opracowali w tym celu specjalny plan konserwacji dopasowany do potrzeb, który nie jest aż tak obszerny jak przegląd roczny, ale mimo to uwzględnia wszystkie ważne dla bezpieczeństwa punkty. Zaleca się przeprowadzenie tej kontroli na początku sezonu rowerowego bądź przed zaplanowanym urlopem rowerowym.

Aby rower Twój możliwie jak najszybciej przeszedł przez kontrolę, prosimy o uprzednie uzgodnienie terminu.



Rower Twój poddawaj regularnej konserwacji!

! Gdy konieczna jest wymiana podzespołów, należy stosować wyłącznie oryginalne części zamienne. Przez pierwsze 2 lata (lub na czas gwarancji) Canyon oddaje do dyspozycji wszystkie niezbędne części zamienne. W razie braku dostępności Canyon oferuje części zamienne takiej samej lub wyższej jakości.

i Na naszej stronie internetowej www.canyon.com znajdziesz ponadto liczne wskazówki serwisowe, które pomogą Ci przy mniejszych pracach w zakresie naprawy lub konserwacji. Przy wykonywaniu tych prac nie warto przeceniać swoich umiejętności. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966 lub pod adresem poland@canyon.com

INTERWAŁY CZASOWE SERWISOWANIA I KONSERWACJI

Po dotarciu rower powinien być regularnie konserwowany przez specjalistę. Podane poniżej informacje czasowe rozumieć należy jako punkty orientacyjne dla rowerzystów pokonujących rocznie 1000

do 2500 km (ok. 40-100 godzin). Jeśli użytkownik częściej lub bardzo często porusza się po drogach w złym stanie, interwały czasowe przeglądów skracają się odpowiednio z intensywniejszym użytkowaniem.

Element	Czynność	Przed każdą jazdą	Miesięcznie	Rocznie	Pozostałe interwały czasowe
Instalacja świetlna	sprawdzić	•			
Opony	sprawdzić ciśnienie powietrza	•			
Opony	sprawdzić wysokość bieżnika i ścianek bocznych		•		
Hamulce (obręcze)	sprawdzić skok dźwigni, grubość okładzin oraz pozycję względem obręczy	•			
	próba hamulca podczas postoju	•			
Linki hamulców/przewody	kontrola wzrokowa		×		
Obręcze (aluminiowe) przy hamulcach szczękowych	sprawdzić grubość ścianki ew. wymienić				×
Widelec (aluminium i karbon)	sprawdzać				×
	wymiana				×
					co najmniej co 2 lata
					×
					po upadku lub po 6 latach
Łożysko wewnętrzne	sprawdzić luz łożyska		×		
Łożysko wewnętrzne	przesmarować			×	
Łańcuch	sprawdzić i ew. przesmarować	•			
Łańcuch	sprawdzić i ew. wymienić				×
					po 1000 km
Korba	sprawdzić i ew. dokręcić			×	
Lakier	zakonserwować				•
					co najmniej co pół roku

Element	Czynność	Przed każdą jazdą	Miesięcznie	Rocznie	Pozostałe interwały czasowe
Koła/szprychy	sprawdzić ruch obrotowy i naprężenie		•		
Koła/szprychy	wycentrować i ew. naprężyć				✗ w razie potrzeby
Kierownica i wspornik kierownicy, karbon i aluminium	sprawdzić				✗ co najmniej co 2 lata
	wymiana				✗ po upadku lub po 6 latach
Owijka kierownicy	wymiana			•	
Łożysko sterowe	sprawdzić luz łożyska		•		
Łożysko sterowe	przesmarować			✗	
Powierzchnie metalowe	zakonserwować (wyjątek: ścianki obręczy)				• co najmniej co pół roku
Piasty	sprawdzić luz łożyska		•		
Piasty	przesmarować			✗	
Pedały	sprawdzić luz łożyska		✗		
Pedały	oczyścić mechanizm zatraskowy przesmarować		•		
Zestawienie ramy i widelca	przesmarować				rocznie
Przerzutka tylna/ Przerzutka przednia	oczyścić, przesmarować		•		
Szybkozamykacze	sprawdzić osadzenie	•			
Śruby i nakrętki	sprawdzić i ew. dokręcić		✗		
Zawory	sprawdzić osadzenie	•			
Wspornik kierownicy/sztyca	zdemontować i przesmarować, do karbonu nowa pasta montażowa (uwaga: nie smarować smarem części z karbonu)			✗	
Linki: Układ przełączania biegów/hamulce	zdemontować i przesmarować			✗	

Kontrole oznaczone „•” użytkownik może przeprowadzać sam, jeśli dysponuje umiejętnościami, posiada trochę doświadczenia i odpowiednie narzędzia, np. klucz dynamometryczny. W przypadku stwierdzenia usterek należy niezwłocznie podjąć stosowne środki. W razie pytań lub wątpliwości pomocą służy nasz serwis pod nr +48 914 226 966.

Prace oznaczone „✗” użytkownik powinien zlecić specjalistcie doświadczonemu w zakresie nowoczesnej techniki rowerowej (np. mechanikowi rowerowemu). Zawsze możesz zwrócić się do naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.

ZALECANE MOMENTY DOKRĘCANIA

Element	Połączenie śrubowe	Shimano*	Campagnolo**	SRAM***
Przerzutka tylna	Umocowanie (przy ramie/haku przerzutki)	8-10 Nm	15 Nm	5-7 Nm
	Zacisk linek	5-7 Nm	6 Nm	5-7 Nm
	Sworzeń kółka prowadzącego	2,5-3 Nm		
Przerzutka przednia	Umocowanie (przy ramie/haku przerzutki)	5-7 Nm	5 Nm	5-7 Nm
	Umocowanie bezpośrednie zaczepu		7 Nm	
	Zacisk linek	6-7 Nm	5 Nm	5 Nm
Dual Control Lever/ Ergopower/ Doubletap	Sworzeń miejsca mocowania (sześćokątny)	6-8 Nm	10 Nm	6-8 Nm
	Pokrycie dziurek	0,3-0,5 Nm		
	Śruba gniazd zaczepów przy ramie (śrubokręt)	1,5-2 Nm		
Piasta	Dźwignia szybkozamykacza	5-7,5 Nm		
	Przeciwnakrętka ustawienia łożyska przy piastach szybkozamykających	15-17 Nm		
Piasta wolnobiegowa	Pierścień zabezpieczający kasetę	30 -50 Nm	40 Nm	40 (11-krotnie) 50 (10-krotnie)
Mechanizm korbowy	Śruba korbowa (bezsmarowa czworokątna)		32-38 Nm	
	Śruba korbowa Shimano Octalink	35-50 Nm		
	Śruba korbowa Shimano Hollowtech II	12-15 Nm		
	Mocowanie korby (Isis)			31-34 Nm
	Mocowanie korby (Gigapipe)			48-54 Nm
	Ząb ewolwentowy		42 Nm	
	Śruba mocująca wałka Ultra Torque		42-60 Nm	
Mocowanie koła łańcuchowego	8-11 Nm	8 Nm	12-14 (ze stali) 8-9 (z aluminium)	
Uszczelnione łożysko wewnętrzne Cartridge	Ośłona (czterokątna)	50-70 Nm	70 Nm	
	Ośłona (Shimano Hollowtech II SRAM Gigapipe)	35-50 Nm		34-41 Nm
	Octalink	50-70 Nm		
Pedal	Oś pedału	35-55 Nm	40 Nm	47-54 Nm
Obuwie	Śruby z blokami buta	5-6 Nm		
	Spike	4 Nm		


Element	Połączenie śrubowe	Shimano*	Campagnolo**	SRAM***
Hamulec szosowy	Śruba mocująca klocka hamulcowego	5-7 Nm	8 Nm	8 Nm
	Śruba zaciskowa linek	6-8 Nm	6-8 Nm	5 Nm
	Sworznie mocujące hamulca	8-10 Nm	10 Nm	8-10 Nm
Sztycy	Śruba mocująca zacisku siodełka przy głowicy sztycy	20-29 Nm****	18-22 Nm****	

* www.shimano.com

** www.campagnolo.com

*** www.sram.com

**** Podane wartości są wartościami orientacyjnymi producentów elementów konstrukcji. Zwróć uwagę na wartości w ew. załączonych instrukcjach obsługi producentów komponentów.

 Momenty dokręcania są podawane na niektórych częściach. Przestrzegać wartości podanych na naklejkach i nadrukach.



Klucz dynamometryczny Canyon



Montaż kierownicy przy pomocy klucza dynamometrycznego Canyon

Rama Canyon:

śruby uchwyty na bidon 5 Nm
wymienne hak do przerutki 1,5 Nm

Zacisk sztycy Canyon:

Momenty dokręcania śruby Twojego zacisku sztycy Canyon oraz wspornika znajdziesz bezpośrednio na danych częściach.

Jeśli w instrukcjach montażu producenta wspornika kierownicy i sztycy lub na samych częściach nie znajdują się inne informacje, obowiązują następujące momenty dokręcania:

Wspornik kierownicy:

śruby M5 4,5-5,5 Nm
śruby M6 8-9,6 Nm

śruba nastawcza (w pokrywie) 0,5-2 Nm
we wspornikach kierownicy Ahead

Sztycy:

zacisk sztycy przy głowicy sztycy 20-24 Nm
sztyce z jedną śrubą
sztyce z dwoma śrubami znajdującymi się jedna za drugą 6-9 Nm
sztyce z dwoma śrubami położonymi w poprzek kierunku jazdy 12-14 Nm
Speedmax 5 Nm
Monorail 8 Nm


Canyon Road Carbon Cockpit maks. 6 Nm


Wyjątek Grail:


Uchwyty kierownicy przy kierownicy z karbonu 7,5 Nm




Momenty dokręcania

 Aby zagwarantować bezpieczeństwo eksploatacji roweru Canyon, połączenia śrubowe elementów konstrukcyjnych muszą być starannie dokręcone i regularnie kontrolowane. Najbardziej nadaje się do tego klucz dynamometryczny, który rozłącza się w momencie uzyskania pożądanego momentu dokręcania. Zapoznaj się powoli zaczynając od dolnej wartości z maksymalnymi momentami dokręcania i sprawdź bezpieczne zamocowanie elementów konstrukcji w sposób, w jaki jest to przedstawione w odpowiednich rozdziałach. W przypadku części, do których nie ma zalecanych odstępów w momentach dokręcania, śruby należy dokręcać krok po kroku i sprawdzać w międzyczasie, czy komponent jest dobrze zamocowany zgodnie z opisami w danych rozdziałach. W żadnym wypadku nie przekraczać maksymalnego momentu dokręcania.

 Momenty dokręcania są podawane na niektórych częściach. Przestrzegać wartości podanych na naklejkach i nadrukach.

 Należy w razie potrzeby pamiętać o załączonej instrukcji obsługi producentów komponentów lub poinformować się na stronie www.canyon.com

 W rurach widelca z karbonu, rozpoznawalnych po czarnym kolorze, zacisk rury dokręcić o maksymalnie 6 Nm.

REGULACJE PRAWNE DOTYCZĄCE UDZIAŁU W RUCHU DROGOWYM

W Polsce (stan: lipiec 2017 r.)

Dobre wyposażenie roweru jest warunkiem bezpiecznej jazdy. Każdy rower musi być wyposażony w następujące komponenty:

- ▶ co najmniej jeden skutecznie działający hamulec,
- ▶ z przodu: co najmniej jedno światło pozycyjne,
- ▶ z tyłu: co najmniej jedno światło odblaskowe barwy czerwonej oraz co najmniej jedno światło pozycyjne,
- ▶ sygnał dźwiękowy.

Kask na głowie oraz dodatkowe odblaski są wyposażeniem nieobowiązkowym, lecz dla własnego bezpieczeństwa zalecanym.

Transport dzieci

Przyczepki rowerowe przeznaczone do transportu dzieci (do 10 roku życia) są oficjalnie dozwolone.

Zachowanie w ruchu

Dzieci mogą jeździć obok swoich rodziców po chodnikach.

Generalnie rowerzyści mogą korzystać z chodników, jeśli trasy rowerowe mają szerokość co najmniej 2 m a na znajdującej się obok jezdni obowiązuje maksymalna prędkość wynosząca powyżej 50 km/h lub jeśli ze względu na warunki pogodowe panuje ograniczona widoczność.

Podczas skręcania rowerzyści mogą jechać po środku pasa a nie wyłącznie na jego prawym skraju.



Reflektor z oznaczeniem kontrolnym



Tylny reflektor z oznaczeniem kontrolnym

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA WADY FIZYCZNE

Twój rower został starannie wykonany, otrzymałeś rower w dużym stopniu złożony. Wobec prawa odpowiadamy między innymi za to, aby Twój rower nie miał wad, które anulują lub redukują jego wartość lub przydatność. Podczas 2 pierwszych lat po zakupie roweru obowiązuje prawo z tytułu rękojmi. Jeśli wyniknie wada lub usterka, należy zwrócić się do nas pod podanym niżej adresem.


Aby szybko i sprawnie opracować Twoją reklamację, konieczne jest przygotowanie dowodu zakupu. W tym celu należy dowód zakupu starannie przechowywać.


W interesie długiej żywotności oraz przydatności do użytku, rower używać można wyłącznie zgodnie z jego przeznaczeniem (patrz rozdział „**Użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem**”). Pamiętaj także o dopuszczalnej masie oraz o przepisach dotyczących transportu bagażu i dzieci (w rozdziale „**Użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem**”). Ponadto należy przestrzegać przepisów montażu producentów (przede wszystkim momenty dokręcania przy śrubach) oraz przepisowych interwałów czasowych konserwacji. Należy uwzględnić kontrole i prace przedstawione w niniejszym podręczniku oraz w załączonych ewentualnie instrukcjach (w rozdziale „**Interwały czasowe serwisowania i konserwacji**”) lub w razie potrzeby konieczną wymianę ważnych dla bezpieczeństwa elementów konstrukcji jak np. kierownicy, hamulców itp.

Życzymy szerokiej drogi! W razie jakichkolwiek pytań pomocą służy nasz serwis pod nr +48 914 226 966.



Roweru zawsze używać należy zgodnie z jego przeznaczeniem

 Do podręcznika załączone są instrukcje obsługi producentów komponentów. Znajdziesz w nich wszystkie szczegółowe informacje na temat użytkowania, konserwacji i pielęgnacji roweru. W niniejszym podręczniku wielokrotnie zwracamy uwagę na specjalne i szczegółowe instrukcje obsługi producentów komponentów. Pamiętaj, aby poszczególne instrukcje pedałów systemowych, układu przełączania biegów oraz komponentów hamulców znajdowały się w Twoim posiadaniu. Należy starannie przechowywać je wspólnie z niniejszym zeszytem oraz podręcznikiem.

 Karbon jest materiałem kompozytowym, stosowanym w konstrukcjach w celu optymalizacji ciężaru. Ze względu na rodzaj procesu produkcyjnego nie można do końca zapobiec nierównościom na powierzchni (małe pęcherzyki i nakłucia). Nie są one jednak wadami.

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE ZUŻYCIA

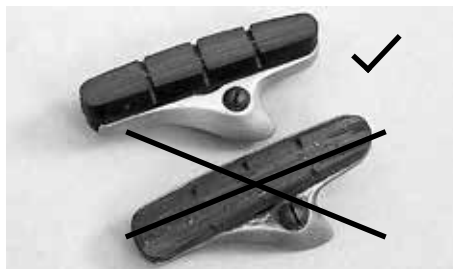
Niektóre elementy konstrukcji Twojego roweru ulegają zużyciu ze względu na swoje funkcje. Stopień zużycia zależy od pielęgnacji, konserwacji oraz sposobu użytkowania roweru (przebieg, jazdy w deszczu, brud, sól itp.) Rowery, które często stawiane są na wolnym powietrzu, również mogą ulegać zwiększonemu zużyciu ze względu na warunki pogodowe.

Elementy te wymagają regularnej konserwacji i pielęgnacji, jednak w zależności od stopnia intensywności oraz warunków użytkowania i tak prędzej czy później żywotność ich się skończy.

Po osiągnięciu granicy zużycia wymianie podlegają następujące części:

- ▶ łańcuch,
- ▶ linki,
- ▶ rączki na kierownicę lub owijka kierownicy,
- ▶ koła łańcuchowe,
- ▶ zębatki,
- ▶ kółka przerzutki,
- ▶ linki przerzutek,
- ▶ opony,
- ▶ (skórzane) obicie siodełka i
- ▶ okładziny hamulcowe.

Zużycie okładzin hamulcowych zależy od stopnia ich używania. W przypadku jazdy wyczynowej lub w terenie górzystym wymiana okładzin hamulcowych może być konieczna w krótkich odstępach czasu. Należy regularnie sprawdzać stan okładzin hamulcowych i w razie potrzeby zlecić ich wymianę specjalistom.



Okładziny hamulców, w których rowki (wskaźniki zużycia) są zdarte (dolna), trzeba wymienić na oryginalne części zamienne



Należy zlecić specjalistom sprawdzenie grubości ścianek obręczy najpóźniej po zużyciu drugiego zestawu okładzin hamulcowych

OBRĘCZE PRZY HAMULCACH SZCZĘKOWYCH

Podczas hamowania zużyciu podlegają nie tylko okładziny, lecz również obręcz. Obręcz należy dlatego regularnie sprawdzać, np. podczas pompowania opony. W przypadku obręczy ze wskaźnikami zużycia po osiągnięciu granicy zużycia widoczne stają się pierścienie lub szczeliny. Przestrzegać wskazówek podanych na obręczy. Należy zlecić specjalistom lub naszemu warsztatowi sprawdzenie grubości ścianek obręczy najpóźniej po zużyciu drugiego zestawu okładzin hamulcowych.

Jeśli podczas podwyższania ciśnienia powietrza na ściankach występują odkształcenia lub cienkie pęknięcia, oznacza to zbliżający się koniec żywotności obręczy. W tym wypadku obręcz należy koniecznie wymienić.

GWARANCJA

Poza prawnie obowiązującą gwarancją z własnej inicjatywy dajemy sześciolletnią gwarancję na ramy oraz widelce roweru wyścigowego oraz triathlonowego.

Nasza gwarancja obowiązuje od dnia sprzedaży oraz wyłącznie w przypadku pierwszego właściciela roweru. Dotyczy to także skazy laku uwarunkowane produkcją. Zewnętrznie spowodowane uszkodzenia laku nie są jednak objęte gwarancją. Zastrzegamy sobie naprawę uszkodzonych ram lub widelców bądź wymianę ich na odpowiedni kolejny model. Jest to jedyne rozszerzenie gwarancyjne. Nie pokrywamy dalszych kosztów typu montaż, transport itp.

Gwarancja nie obejmuje szkód powstałych ze względu na niefachowe lub niezgodne z przeznaczeniem używanie roweru, jak np. zaniedbywanie (nieodpowiednia pielęgnacja i konserwacja), upadek, nadmierne obciążenie oraz szkód powstałych przez zmiany przy ramie lub widelcu lub poprzez domontowanie elementów bądź modyfikacje. Skoki oraz innego rodzaju przeciążanie roweru również nie są objęte gwarancją.



6 lat gwarancji



Rowery wyścigowe, czasowe, triathlonowe oraz torowe to urządzenia sportowe wyższej klasy przedstawiające lekką konstrukcję dzięki najwyższej sztuce inżynierii. Również i Ty zostań profesjonalistą w obchodzeniu się z tym materiałem. Błędne użytkowanie, nieprofesjonalny montaż lub nieodpowiednia konserwacja mogą negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo roweru. **Niebezpieczeństwo wypadku!**

SERWIS CRASH REPLACEMENT

Przy wypadkach lub poważnych upadkach na ramę lub widelec Twojego roweru Canyon mogą oddziaływać znaczące siły, ograniczające zdolność działania roweru. W ramach Crash Replacement (CR) oferujemy serwis wymiany uszkodzonej ramy Twojego roweru Canyon na korzystniejszych warunkach. Oferta niniejszego serwisu obowiązuje przez 3 lata od momentu zakupu. W ramach tej oferty otrzymasz tę samą lub porównywalną ramę z naszego aktualnego programu (bez dodatkowych komponentów takich jak sztyca, przerzutka przednia czy wspornik kierownicy).

Serwis CR ogranicza się do pierwszego właściciela roweru oraz do uszkodzeń ograniczających zdolność działania roweru. Zastrzegamy sobie prawo wstrzymania tego serwisu, jeśli stwierdzimy, że szkoda spowodowana została umyślnie.

W celu skorzystania z serwisu Crash Replacement należy skontaktować się z naszym działem serwisowym drogą mailową lub pod nr +48 914 226 966.

Dalsze informacje znajdziesz na naszej stronie internetowej www.canyon.com



Crash Replacement - wymiana uszkodzonych ram rowerów Canyon na korzystniejszych warunkach



Przestrzegaj wskazówek zawartych w rozdziale „Użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem”.

Canyon Bicycles GmbH
Karl-Tesche-Straße 12
D-56073 Koblenz