

MANUAL

マウンテンバイク

CANYON

目次

2	各部品の名称	30	フレームセット
3	本取扱説明書について		組み立てに関する注意事項
4	Canyonのお客様へ		技術仕様
6	意図される使用	35	Canyonバイクの身体に合わせたフィッティング
10	初めて乗車する前に	36	適正なサドルの高さ
13	乗車前に必ず確認	39	適正なハンドルの高さ
15	BikeGuardから取り出して組み立てる際の注意事項	39	Aheadset®ステム/スレッドレス式
19	Canyonバイクの梱包	42	サドル・ハンドル間距離とサドルの調整
20	スルーアクスルの取り扱い	44	サドルの位置と角度の修正
20	ホイールを確実に固定するには	46	ハンドルとブレーキレバーの調整
22	スルーアクスル式ホイールの取り付けに関する注意事項	46	ハンドルを回転させて位置を調整
23	アクセサリの取付や改造を行う際の注意事項	48	ブレーキレバーの握り幅調整
24	カーボン素材の注意事項	49	ペダル
25	手入れについて	49	さまざまなタイプのペダルの仕組み
26	フリーライドバイクに関する注意事項	51	調整と整備
28	転倒してしまったら	52	ブレーキ
		53	仕組みと摩耗
		54	ディスクブレーキの点検と微調整
		54	機能の点検
		55	ディスクブレーキ

56 変速機

- 57 仕組みと操作
- 58 変速機の点検と微調整
- 58 リアディレイラー
- 59 ディレイラー可動範囲の調整
- 62 Shimano Di2
- 66 チェーンの手入れ
- 67 チェーンの劣化

68 ホイール — タイヤ・チューブ・空気圧

- 71 リムの真円度・スポークテンション**
- 72 スルーアクスルによるホイールの固定

73 パンクの修理

- 73 車輪の取り外し
- 74 クリンチャータイヤの取り外し
- 75 クリンチャータイヤの取り付け
- 77 チューブレスタイヤの取り外し
- 77 チューブレスタイヤの修理
- 78 チューブレスタイヤの取り付け
- 79 車輪の取り付け

80 ステアリングヘッド

- 80 点検と微調整
- 81 Aheadset®ステアリングヘッド

82 サスペンション

- 82 用語解説—サスペンション

84 サスペンションフォーク

- 85 仕組み
- 85 ばね定数の調節
- 88 ダンパーの調整
- 90 ロックアウト
- 90 整備

92 フルサスペンション

- 92 サドルの位置に関する注意事項
- 93 ばね定数の調節
- 96 サスペンションのストローク変更
- 96 ダンパーの調整
- 98 ロックアウト
- 98 整備

100 K.I.S. – Keep It Stable

106 Canyonバイクの搬送

108 手入れと点検についての一般的な注意事項

- 108 Canyonの洗車と手入れ
- 110 Canyonの置き場所と保管
- 111 整備と点検

112 点検・整備頻度

114 推奨締め付けトルク

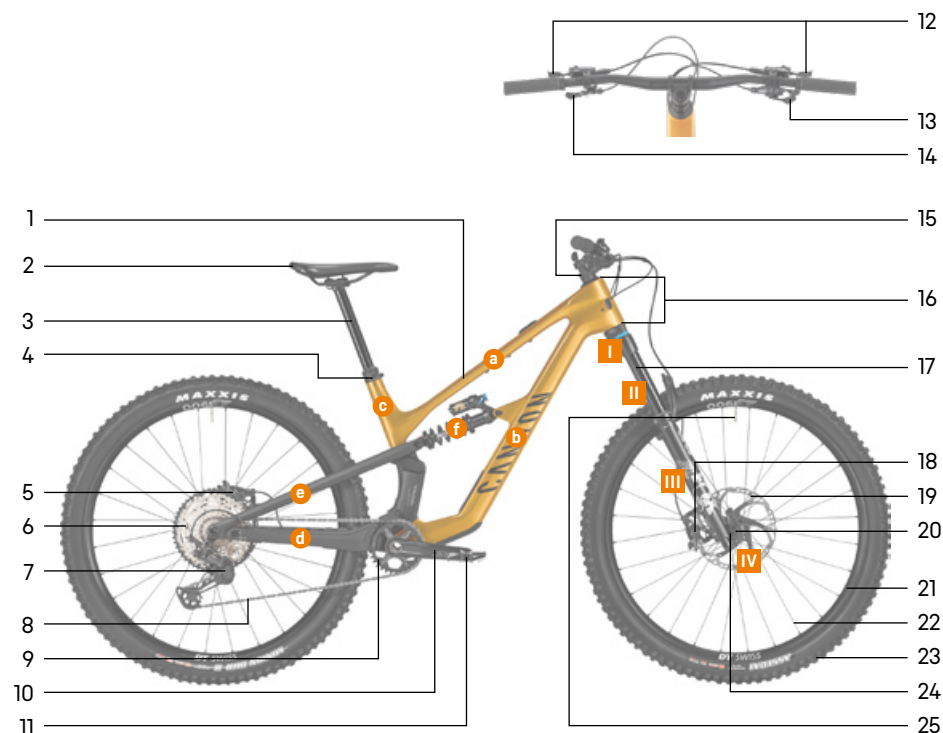
115 法律で定められた要件

116 瑕疵担保責任

118 保証

119 クラッシュリプレイスメント

2 各部品の名称



1 フレーム:

- a トップチューブ
- b ダウンチューブ
- c シートチューブ
- d チェーンステイ
- e シートステイ
- f リアサスペンション

2 サドル

3 伸縮式シートポスト

4 シートポストクランプ

5 リアブレーキ

6 スプロケット

7 リアディレイラー

8 チェーン

9 チェーンリング

10 クランクセット

11 ペダル

ハンドル:

12 ブレーキレバー フロント/リア

13 シフトレバー

14 伸縮式シートポスト 操作レバー

15 ステム

16 ステアリングヘッド

17 サスペンションフォーク:

I クラウン

II インナーチューブ

III アウターチューブ

IV フォークエンド

18 フロントブレーキ

19 ブレーキディスク

ホイール:

20 クイックリリース/ スルーアクスル

21 リム

22 スポーク

23 タイヤ

24 ハブ

25 バルブ

本取扱説明書について

下記のマークには特別な意味があるので注意しよう:

それぞれのマークは、次のような危険を表しています。危険性についての説明がなくてもこのマークを見たら必ず注意が必要です。

⚠ 危険

このマークを見たら、指示に従って行動しなかったり、適切な予防対策をとらないと、重傷や死亡につながる危険があると考えよう。

⚠ 要注意

このマークがあつたら、負傷にはつながらないものでも、不適切な行動により、物を破損したり、環境に害を及ぼすことがあると考えよう。

i 注記

このマークは、安全に関する具体的な注意事項や、製品の取扱や取扱説明書の各項目に関する、特に注意の必要な情報を意味します。

i 注記

君が買った自転車とこの取扱説明書は、EN ISO規格4210-2の安全基準に適合しています。

i 注記

重要! マウンテンバイクに同梱のクイックスタートガイドにある組立方法の説明を必ず読むこと。弊社ホームページ www.canyon.com にもクイックスタートガイドがあります。

i 注記

初めて乗車する前に必ず本書4~12頁を読んでおこう。乗車前には必ず、本書13頁および14頁にある機能点検を実施すること。

4 本取扱説明書について

CANYONのお客様へ

この説明書では、君が手にしているCanyonのバイク取り扱いに関するヒントや、自転車の仕組みと整備および手入れなどについて役立つ情報を盛りだくさんに紹介してあります。この説明書を最後までよく読もう。自転車には子供の頃から乗っているのもう慣れているという人も、きっと役に立つ情報があります。最近の自転車の進歩は、めざましいものがあるからです。

新しいCanyonでライドを心ゆく楽しめるよう、また自分の安全のためにも、**本説明書**および君のモデルの**クイックスタートガイド**を最後までよく読んで、以下の事項を守るようにしましょう。

- 「BikeGuardから取り出して組み立てる」の項にある組立方法の解説通りに作業すること
- 「初めて乗車する前に」の項にある注意事項を守る
- 「意図される使用」の項を読んで、君のバイクがどのような用途のためのものか、また許容総重量(ライダー体重・ウェア・携行品)がどれくらいかを確認する
- 乗車する前には必ず最低限の機能点検を行うこと。機能点検の方法は、本説明書の「乗車前に必ず確認」の項にあります。この点検で少しでも問題があった場合には、絶対に自転車に乗らないでください。

本説明書に添付されているデジタルメディアには、各種の整備および修理作業の詳しい解説があります。該当する作業を行う場合には、記載されている方法や注意事項がこのCanyonバイクのみに関するもので、他の自転車には適用できないことを忘れないでください。多数の異なる仕様が存在し、モデルチェンジも頻繁に行われるため、記載されている作業内容が完全なものでない可能性があります。そのため、弊社のサプライヤーであるそれぞれのパーツメーカーの取扱説明書がBikeGuardに入っていますので、必ずこちらにも目を通すようにしましょう。

記載されている解説やヒントは、作業を実施する人の経験や手先の器用さ、また使用する工具などによつては、さらなる補足が必要であったり、他にも(特殊)工具や、記載されていない手順が必要となる可能性があります。

弊社ホームページ www.canyon.com には、簡単な修理や整備の作業を説明する動画も多数掲載されています。自分の安全のためにも、無理な作業はしないでください。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

知っておこう：この説明書だけで、自転車整備士の技能を習得することはできません。さまざまな自転車と各種コンポーネントの無数にある組合せを、一冊の説明書で網羅することはできません。そのため本説明書では、君の買った自転車と一般的なパーツのみについて、最も重要性の高い注意事項や警告事項を示してあります。またこの説明書は、Canyonのフレームセットから自転車に完全に自作するためのものではありません。

この説明書を読んでも、自転車の乗り方を覚えることはできません。よって本説明書には、君が買った自転車の説明と、最も重要性の高い注意事項や警告事項のみが掲載されています。ただし本説明書で、自転車の乗り方や交通規則を学ぶことはできません。

自転車に乗る時には、その行為には危険が伴うこと、また、自転車に乗る者が責任を持って自分の自転車をコントロールしなくてはならないことを忘れてはいけません。

自転車での走行も、負傷の可能性があるスポーツであることには変わりありません。自転車乗車時には、そのような危険があることを認識し、承知の上で乗車する必要があります。自転車には、自動車のボディやエアバッグのような安全装置がないということを常に意識して行動しよう。

ですから、走行時には常に注意を怠らずに、人に迷惑をかけないようにしよう。

薬品や麻薬服用時および飲酒時、また疲労時の走行は厳禁。二人乗りや手放し運転も禁止。

最後に皆さんにいくつかお願いがあります。自転車に乗る時には、ほかの人に危険が及ばないように注意し、森や草原などでは自然を大切にしよう。必ず適切な装備で自転車に乗ろう。自分のサイズに合った自転車用ヘルメットやサイクリング用眼鏡、しっかりとした靴、自転車に適した目を引く明るい色のウェアなどが最低限必要なもの。

Canyon/バイクで最高の自転車ライフを楽しんでください。 チーム一同

自転車を配送する場合は、参考となる各種の適切な説明書を製造者が添付する必要があります。参考となる各種の説明書は、www.canyon.com にも掲載されています。

発行人:

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

サービスホットライン: (+81) 050-3786-8496
オンラインのお問合せ:
www.canyon.com/contact

文、コンセプト、写真、制作:

Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
更新: 2024年1月, 第6版

© 著者の書面による事前の承認なき転載・複製、翻訳は、それが一部または電子メディアであっても、その他の形での使用と同様に固くお断りします。



ヘルメットとメガネは常時着用

⚠ 危険

道路交通規則を守ろう: 自転車乗車中に、車などにつかまることは禁止されています。手放し運転は禁止です。ペダルから足を外すことが許されるのは、道路の状態によりやむを得ない場合に限りです。

i 注記

本書は、自転車をパーツから組んだり、修理したりするための解説書ではありません。技術仕様の一部が、本説明書に記載の内容および写真とは異なることがあります。本取扱説明書は、EN ISO規格4210-2の基準に適合しています。本説明書には欧州法が適用されます。

i 注記

弊社ホームページ www.canyon.com も利用してください。ニュースやお知らせ、役に立つヒントや販売代理店に関する情報が掲載されています。

i 注記

自分の安全のためにも、無理な組立や調整作業はしないでください。自信がない場合には、弊社のホットラインまたは弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

意図される使用

さまざまなタイプの自転車の用途を定義するために、弊社の自転車はいくつかのカテゴリーに分類されています。このような分類を行う目的は、すでに自転車開発の段階でそれぞれの負荷に合わせたテスト要件を規定することで、完成した製品をお客様が使用する際に最大限の安全性を確保することにあります。

これはすなわち、意図される使用の範囲を超えて自転車を使用しないことが極めて重要であることを意味し、そうしないとその自転車の負荷限度を超えフレームやその他のコンポーネントが破損する可能性があります。その結果、重大な転倒事故につながる恐れがあります。

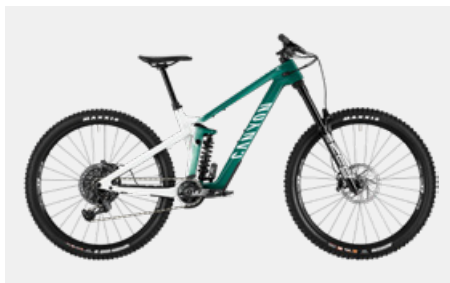
最大許容総重量の**120 kg**を超えないようにしてください。これとは異なる特別な最大許容総重量がそのモデルにある場合には、フレームに貼ったシールに表示されています。

最大許容総重量は次のように計算します。

- マウンテンバイクの重量 (kg)
- + ライダーの体重 (kg)
- + 携行品の重量 (リュックサック、許可されている場合にはバッグ等)
- = **最大許容総重量** (kg)

君のマウンテンバイクがどのカテゴリーに含まれるかを必ず確認しよう。君のマウンテンバイクがどのカテゴリーに属するかは、フレームに表示されている以下のマークを見ればわかります。そのカテゴリーによって、走行することのできる路面の種類や君のマウンテンバイクに適した走行形態がわかります。

マウンテンバイクのカテゴリーがよくわからない場合には、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。



⚠ 危険

チャイルドシートの使用は一切認められていません。

⚠ 危険

チャイルドトレーラーの牽引は一切認められていません。

i 注記

君の新しいCanyonに同梱されている、その他の追加説明書すべて、また各コンポーネントメーカーの説明書も必ず読んでおこう。

i 注記

Eモデルのカテゴリー解説は、Canyonペダルレック説明書および www.canyon.com に掲載されています。

条件1

カテゴリ1の自転車は、舗装された道を走行するために設計されており、車輪が常に路面に接している状態にあります。主に**ロードバイク**で、ドロップハンドルやストレートハンドルを備えたものがあり、**トライアスロンバイク**や**タイムトライアルバイク**なども含まれます。

最大許容総重量はライダー・携行品・自転車を合わせて**120 kg**ですので超過しないようにしてください。この最大許容総重量は、使用されているコンポーネントのメーカーの推奨値によって、さらに制限されることがあります。

このカテゴリの特殊な例としては、**シクロクロスバイク**および**グラベルバイク**として販売されている自転車があり、ドロップハンドルを備え、カンチレバーブレーキまたはディスクブレーキが装備されています。このタイプの自転車は、砂利道やオフロードコースでの走行にも適しており、15~20センチメートル程度の低い段差によってタイヤが一時的に地表から離れることがあります。



条件2

カテゴリ2の自転車は、固い路面用に設計されており、車輪が常に路面に接している状態にあります。このタイプの自転車は市街地の移動用で、主に公道や自転車の走行が認められた一般道などのために設計されています。このカテゴリには、**アーバンバイク**や**シティバイク**、**トレッキングバイク**などが含まれます。

最大許容総重量はライダー・携行品・自転車を合わせて**120 kg**ですので超過しないようにしてください。この最大許容総重量は、使用されているコンポーネントのメーカーの推奨値によって、さらに制限されることがあります。



8 意図される使用

条件3

カテゴリ3の自転車は、カテゴリ1および2の自転車の用途を含み、さらに、ラフな地ならしされていない路面の走行に適しています。散発的なジャンプも、最高60センチメートルまでの高さについては該当する自転車の使用範囲内です。ただし、この程度の高さのジャンプであっても、未熟なライダーはスムーズに着地できない可能性があり、作用する力が増大して、損傷や負傷につながる可能性があります。**MTBのハードテイルや、フルサスペンションでもストロークの短いタイプのも**はこのカテゴリです。



条件4

カテゴリ4の自転車は、カテゴリ1～3の自転車の用途を含みます。それに加え、非常にラフで凸凹もある路面で傾斜がきつく、それに伴う高速走行に適しています。熟練したライダーが頻繁に軽いジャンプをしてもこのカテゴリの自転車では問題ありません。ただし、このカテゴリの自転車を、頻繁かつ長期的に、ノースショアコースやバイクパークで使用することは避けてください。このカテゴリの自転車は、負荷が大きいため、使用の度に損傷がないかどうか点検してください。**フルサスペンションのバイクで、ミドルストロークのもの**がこのカテゴリの代表格です。



条件5

この用途は、非常に難易度が高く、激しい凸凹のある急傾斜の地形で、技術的に習熟した、トレーニング状態が非常に良好なライダーのみが走りこなすことのできるコースを対象としています。高速走行中に高いジャンプをしたり、専用のバイクパークやダウンヒルコースを集中的に利用するのが、このカテゴリーの特徴です。このタイプの自転車では、使用後には必ず損傷がないかどうかを徹底的に点検する必要があります。損傷のある状態で再び使用すると、それほど負荷が大きくなくても部品が折れたりする可能性があります。また、安全に係わるコンポーネントを定期的に交換することも大切です。特殊なプロテクターを必ず装着することを推奨します。**フルサスペンションのバイクでロングストロークのもの**のほか、**ダートバイク**もこのカテゴリーの代表的なものです。



⚠ 危険

特殊な用途のため、ブレーキがひとつだけのダートバイクもあります。

⚠ 危険

ほとんどの自転車キャリアは、断面積の大きなフレームチューブをクランプが**押しつぶしてしまう恐れがあります**。カーボンフレームはそのまま使い続けると突然折れる危険があり、アルミ製フレームはすぐにへこんでしまいます。専用のキャリアが自動車用品店にあります。

⚠ 危険

荷台を取り付けることはできません。荷物を携行したい場合には、専用のサイクリング用リュックサックを使用するのが唯一の方法です。

i 注記

常に最新情報満載の弊社のウェブサイト www.canyon.com も確認してください。ウェブサイトには、モデルごとに用途範囲が図でも分かりやすく表示されています。

初めて乗車する前に

1. マウンテンバイクに乗った経験がある？オフロードでの走行には、普段とは違う集中力や体力、技量が必要となるので注意してください。まず人通りの少ない場所で新しいMTBに慣れてから、徐々にレベルを上げて、走ってみたいコースに挑戦するようにしよう。テクニク講座に参加しよう。詳しくは www.canyon.com を参照。

2. ブレーキの操作がいつもと違いますか？通常Canyonのバイクは、前輪のブレーキを左側のブレーキレバーで操作する仕様で出荷されます。フロントブレーキを慣れているいつものブレーキレバーで操作できるかどうかを確認しよう。慣れているレバーではない場合には、新しい配置に慣れるまで徹底的に練習しないと、誤って前輪のブレーキをかけてしまい、転倒事故につながる恐れがあります。どうしてもブレーキの配置を変更したい場合には、専門店で改造してもらおう。

新型のブレーキの制動力は、これまで乗っていた自転車のブレーキよりもはるかに強力かもしれません。用途が特殊なため、ダートバイクにはブレーキがひとつしかないものがあります。

あらかじめ車の通らない所で、ブレーキを試してみることは必須です。ブレーキを徐々に強く引いてみて、減速が最大になるまで試してみます。ブレーキに関する詳細は「**ブレーキ**」の項にあります。

3. 変速機のタイプとその仕組みを理解していますか？人通りの少ない場所で変速機に慣れておくようにしましょう。フロントとリアのギアを同時に切り替ええないことと、ギアチェンジ中は力を入れてペダルを踏まないないように注意。変速機に関する詳細は「**変速機**」の項にあります。



フロントブレーキを強く引きすぎたところ。真似しないでください



外装変速機（ディレイラー）

⚠ 危険

MTBのハンドルでバーエンドバーを握って走行していると、他の握り位置よりもブレーキレバーまでの距離が遠くなります。したがって、停止するまでの距離も長くなります。常に危険の予測に努め、停止するまでの距離が長くなることを計算に入れて走るようにしましょう。

⚠ 要注意

ブレーキレバーの配置は国により異なることがあるので注意してください。どのブレーキがどのレバーで動作するかを確認しよう。慣れている配置と異なる場合には、改造してもらうこともできます。

4. 適切なフレームサイズで、サドルとハンドルが適正な位置になっていますか？トップチューブをまたいでみて、股下に手の幅よりも広いスペースがあるかどうか確認します。十分な余裕がない場合には、弊社のホットラインに連絡するか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

フレームが大きすぎると、不意に下車しなくてはならなくなった場合に怪我をする恐れがあります。クロスカンтриーやマラソン用のバイクでは、ペダルが一番低い位置にある状態で、ペダルにかかるとがぎりぎり触れるように、サドルを調整します。サドルに座った状態で、つま先が地面に届くかどうか確認してください。オールマウンテンやエンデューロ、フリーライド用のバイクでは、サドルを低めにするのが普通です。特に山の下りではサドルを下げるのがお奨めです。サドルの位置についての詳細は、「Canyonバイクの身体に合わせたフィッティング」の項にあります。

5. **ビンディングペダルと専用のシューズで走った経験がある？**このタイプのペダルが初めての場合は、走り出す前にまず停車した状態で、固定と解除の方法に慣れるまで何度も練習する必要があります。最初は壁に寄りかかりながら練習すると、横転しないですみます。必要に応じてペダルの固定と解除の強さを調整します。必ず最初にBikeGuardに入っている取扱説明書をよく読んでおこう。ペダルについての詳細は「ペダル」の項にあります。



スタンドオーバーハイトの確認



ビンディングペダル用のシューズ



ビンディングペダル

⚠ 危険

慣れていなかったり、ビンディングペダルのクリート固定力が強すぎると、ペダルからシューズを外せなくなることがあります。転倒の危険があります。

12 初めて乗車する前に

6. **Canyonのバイクは、所定の用途にのみ使用してください。** クロスカントリーやマラソン用のマウンテンバイクは、凹凸の激しいハードなダウンヒルやジャンプなどには適していません。オールマウンテンやエンデューロ用には専用のモデルがあります。Torqueシリーズの各種モデルではフリーライドもできます。プロがバイクを操作するのを見ると簡単そうに見えますが、実は大量の練習と経験がその陰には隠されています。自分の技量を過信してはいけません。自分の安全のためです。

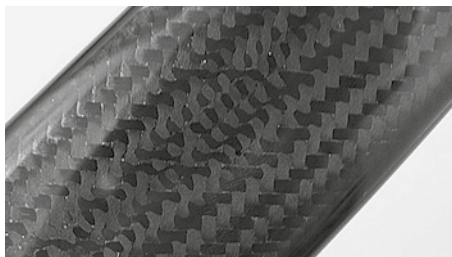
通常Canyonの自転車は、許容総重量（ライダー・携行品・自転車すべて合わせて）120キログラムで設計されています。この上限を絶対に超えないようにしてください。自転車の用途に関する詳細は「**意図される使用**」の項にあります。

7. **君の自転車にはカーボン製パーツが使用されていますか？** カーボンという素材には特に注意が必要で、慎重に取り扱う必要があります。必ず「**カーボン素材の注意事項**」の項をよく読んでください。

8. **君が買った自転車にサスペンションがついている場合には、フォークの空気圧を確認してください。** BikeGuardに調整用のポンプが入っている場合には、そのポンプを使ってください。設定が誤っていると、サスペンションフォークが十分に機能しなかったり、破損したりする恐れがあります。設定が不適切だと必ず走行特性が悪化しますので、自転車走行時の操作性にも不安が生じます。詳細は、「**サスペンションフォーク**」および「**フルサスペンション**」の項にあります。



オフロード走行



カーボン素材



サスペンションつきの自転車

⚠ 危険

Canyonのマウンテンバイクは、ハイエンドのスポーツ用製品です。最高の技術力を駆使した軽量構造が採用されています。君も自転車の取扱のプロになろう。誤った使用や、不適切な組立、不十分な整備などは、レース用マシンである自転車の安全性を損なうことがあります。**事故の危険があります。**

乗車前に必ず確認

乗車する時には走り出す前に必ず以下の項目を点検する必要があります。

1. スルーアクスルやクイックリリースがしっかりと締まっていますか？詳細は「スルーアクスルの取り扱い」の項参照。
2. タイヤの状態は良好で、十分なエアが入っていますか？タイヤをそれぞれ回転させて、振れがなく真円であることを確認します。振れを確認することで、タイヤ側部が破損していたり、軸やスポークが破断していたりする場合の早期発見につながります。詳細は「ホイール — タイヤ・チューブ・空気圧」の項参照。
3. 停車したままで、ブレーキの状態を確認するため、ブレーキレバーをハンドルの方向にしっかりと引きつけます。少し引いた所からブレーキが効き始め、次第に強くなってゆくはずですが、ただし、ブレーキレバーを最大限に引いてもハンドルの手前で止まらなくてはなりません。油圧式の（ディスク）ブレーキでは、液体の漏れがないことを確認します。ブレーキに関する詳細は「ブレーキ」の項を参照。



タイヤの空気圧を点検する



レバーがハンドルにつくまで引けてしまうような状態は許されません

⚠ 危険

クイックリリースが正しく閉じていないと、自転車から部品が外れてしまう恐れがあります。**転倒の危険があります。**

⚠ 危険

この項目のどれかに不具合がある場合には、Canyonには乗らないでください。

14 乗車前に必ず確認

4. 一般公道や夜間の走行には、ライトを点検します。ライトについては「**法律で定められた要件**」の項を参照。
5. Canyonを軽く持ち上げてから、手を離して地表に落とします。カタカタという異音が出た場合には、その発生源を探します。状況に応じて、各種軸受やボルト接合部を確認してください。
6. フリーライドバイクやダウンヒルバイクなど、Senderのようなモデルには、その用途から特に大きな負荷がかかります。該当するバイクを持っている場合には、乗車前に必ず、材質劣化や疲労を示すひび割れやへこみ、曲がり目などがないかどうか検査してください。
7. 自転車でのライドを安心して楽しむために最も大切なアクセサリは、サドルの下に取り付ける工具を入れた小さなバッグです。工具バッグには、プラスチックのタイヤレバー2本とよく使用するサイズの六角棒レンチ、タイヤの交換用チューブ、パッチキット、携帯電話や現金なども入れておきます。エアポンプもフレームに取り付けて携帯しましょう。
8. 頑丈な鍵も持って行こう。Canyonを駐車しておきたい時に役立ちます。Canyonを停めておく時は、盗難を防ぐために必ず固定物に繋いだ状態で鍵をかけよう。

⚠ 要注意

Canyonの損傷を防ぐために、最大重量を超えないようにして、「**意図される使用**」の項に記載されている荷物の運搬および子供の同乗に関する規則を守ってください。また、自家用車や飛行機でバイクを搬送しようとする時は、事前に「**Canyonバイクの搬送**」の項を読んでおこう。



無灯火での夜間走行は絶対にやめよう



非常用アイテム一式

⚠ 危険

Canyonには、路面の影響と、ライダーがバイクに加える力によって、大きな負荷がかかります。このような動的な負荷を受けた各種コンポーネントには、劣化や疲労が生じます。劣化の兆候がないかどうか、Canyonをこまめに点検して、消耗の兆しや、キズや湾曲、変色などがないか、また小さな亀裂が入っていないかを確認してください。耐久期間を過ぎたコンポーネントは、何の前触れもなく急に破損することがあります。Canyonを一定の期間ごとに点検に出して、随時消耗部品を交換してもらってください。保守と走行の安全に関する詳細は「**手入れと点検についての一般的注意事項**」、「**推奨締め付けトルク**」、「**点検・整備頻度**」の項にあります。

BIKEGUARDから取り出して組み立てる際の注意事項

自転車をBikeGuardから取り出して組み立てるのは難しくありませんが、慎重かつ入念に作業を進めてください。不適切な組み立ては、自転車の安全性を損なう恐れがあります。

まず、君のCanyonには、どのようなパーツがあるかを見てみよう。

マウンテンバイク取扱説明書の表紙についている見開きページを広げてください。Canyonマウンテンバイクの写真に主要なパーツの名称が書き込まれています。これを見れば、各項の説明にでてくるパーツがどれのことだかすぐにわかります。

写真はCanyonマウンテンバイクの一例です。これとは外観が異なるモデルもあります。

君のCanyonマウンテンバイクの組立に関する詳細は、君のモデルの**クイックスタートガイド**にあります。

⚠ 危険

カーボン製のフレームやシートポストを作業スタンドのクランプに挟まないでください。シートポストやフレームが破損する恐れがあります。堅牢な（アルミ製の）シートポストを取り付けて、そのシートポストをクランプに挟むか、フレームを内側から3点で固定する作業台や、フォークとボトムブラケットシェルで固定する作業台などを使用してください。

マウンテンバイクの組立に関する一般事項

君の買ったCanyonは、工場で完全に組立を終了し、調整を行ってあります。以下に解説する手順に従って自転車を組み立てれば、調整を行わなくても支障なく機能します。作業が終わったら、人のいない広場や道で試乗してみてください。

クイックスタートガイドには組み立て方法がごく簡単に説明されています。自転車の組み立てに詳しくない人や、あまり経験のない人は、この取扱説明書の詳しい解説を読んでください。各メーカーのホームページや www.canyon.com にあるコンポーネントメーカーの説明書も確認してください。

初めて乗車する前には必ず、「**乗車前に必ず確認**」の項目に記載されている点検作業を行ってください。

⚠ 危険

自転車本体の作業にはカッターを使用しないでください。パーツに傷をつけたり、また自分が怪我をする恐れがあります。切断する必要がある場合にはハサミを使ってください。

i 注記

君のモデルの梱包の解き方、組立、調整方法に関する詳細は、<https://www.canyon.com/en-jp/customer-service/mountain/>のサービスセンターにあります。

i 注記

せっかくの新しいCanyonですから、BikeGuardから出して組み立てるのも誰かに手伝ってもらって一緒に楽しみながら作業を進めよう。

16 BIKEGUARDから取り出して組み立てる

必要な工具一覧



君の新しいCanyonバイクを組み立てるためには小型パーツの箱に入っている下記の工具が必要です：

- Canyonトルクレンチ 交換用ヘッド付 (1)
- サスペンションフォーク用ポンプ (2)
- オプション:Canyonアッセンブリーペースト (3)

i 注記

自転車作業スタンドを使うか、誰かに手伝ってもらって、簡単かつ確実に自転車を組み立てることができます。

CANYONトルクレンチの使用



部品同士を確実に固定するためには、トルクレンチの使用が不可欠であるとCanyonでは考えています。



クランプボルト（ステムやシートポスト、シートポストクランプなど）の最大締め付けトルクを超えると、締め付け力が強くなりすぎます。その結果部品が破損する恐れがあり、事故の危険が大きくなります。さらに、この場合には製品の保証が無効となります。ボルトの締め付けが弱すぎたり、強すぎたりすると、部品が外れたり破損したりして事故の原因となる恐れがあります。Canyonの指定トルクを必ず正確に守ってください。

i 注記

Canyonを組み立てるには、BikeGuardに同梱されているCanyonトルクレンチを使用してください。



サイズの合う交換用ヘッドをCanyonトルクレンチの受けに差し込みます。六角棒レンチをボルトの穴にしっかりと差しします。



Canyonトルクレンチの取っ手をゆっくりと廻します。ボルトが締まるにつれて、針が目盛りの上を動いてゆきます。針が所定の締め付けトルクを示す数字の位置に達したら廻すのを止めてください。

CANYONアッセンブリーペーストの使用



カーボン製の部品は、締め付け力が強すぎることによる損傷を特に受けやすい性質があります。Canyonアッセンブリーペーストを使用すると、表面同士の密着度を高めることにより、締め付けに必要な力を最大30パーセント低くすることができます。

これは特に、ハンドルとステムやステアリングコラムとステム、シートポストとシートチューブなどの三箇所の締め付けに重要で、締め付け力が強すぎると部品が破損する恐れがあり、また保証が受けられなくなります。Canyonアッセンブリーペーストを使用することで締め付け力を低下させ、カーボン繊維の破損を予防することができます。また、締め付け部から異音がすることを防ぐ効果もあります。



さらに、防食性も最適で、濡れた状態でも腐食を効果的に防止します。Canyonアッセンブリーペーストは、カーボン製およびアルミニウム製の結合部すべてに使用することができます。硬化しないため、この用途に最適です。

Canyonアッセンブリーペーストを塗る前に、部品の表面の汚れや潤滑油の残りを取り除いてください。そしてきれいになった表面に、刷毛やセームタオルなどを使ってCanyonアッセンブリーペーストを薄く均一に塗ります。

ペーストを塗ったら部品を所定の位置に取り付けます。Canyonトルクレンチを使って、所定の最大締め付けトルクを絶対に超えないようにしてください。多すぎたCanyonアッセンブリーペーストは拭き取って、ペーストの袋をしっかりと閉じます。

注記

シートポストにはアッセンブリーペーストを使用してください。確実に固定することができます。フレームに挿したシートポストの高さを頻繁に変えると、表面にいくらが傷がつきます。これは通常の消耗ですので、クレームの事由とはなりません。ドロップパーシートポストでは引っかけ傷の問題はありません。

CANYONバイクの 梱包

Canyonを弊社のマイスター整備工場に点検のため送ったり、旅行に持って行くために梱包する必要がある場合には、いくつかの注意事項を守ること、大切な自転車が無事に目的地に届きます。

Canyonを梱包する手順をひとつずつ説明したビデオが弊社公式ホームページにあります。
<https://www.canyon.com/en-jp/customer-service/repair-spares-warranty/reboxing.html>

飛行機で移動する時には、CanyonのBikeGuardを使って梱包するか、CanyonのBikeShuttleなどの適切な自転車用ハードケースを使用してください。

自動車で運ぶ時には、バイクを確実に滑る心配がないように固定してください。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

⚠ 危険

自動車で運送する時には、外れる可能性のあるもの（工具・バッグ・チャイルドシート等）が自転車についていないことを確認してください。**事故の危険があります。**

⚠ 危険

自転車やその一部を固定しないまま車内において運ぶのはやめてください。走行中に滑って車内を移動することがあり危険です。

ⓘ 要注意

ホイールの大きなマウンテンバイク（27.5および29インチ）はCanyon BikeShuttleには収まらないことがあります。梱包にはCanyon BikeGuardを使ってください。



Canyon BikeShuttle

ⓘ 要注意

フレームサイズがL以上の場合は、後輪を外さないとBikeGuardに収まらないことがあります。

ⓘ 要注意

ほとんどの自転車キャリアは、断面積の大きなフレームチューブをクランプが押しつぶしてしまう恐れがあります。カーボンフレームはそのまま使い続けると突然折れる危険があり、アルミ製フレームはすぐにへこんでしまいます。専用のキャリアが自動車用品店にあります。

ⓘ 要注意

発送時にCanyonが適切に梱包されていない場合場合には、運送中の損傷に対する補償をCanyon Bicycles GmbHから受けることができなくなります。ビデオは <https://www.canyon.com/en-jp/customer-service/repair-spares-warranty/reboxing.html> にあります。

ⓘ 注記

点検のために、弊社のサービスパートナーにバイクを持ち込むこともできます。サービスパートナーの一覧は、<https://www.canyon.com/en-jp/customer-service/repair-spares-warranty/bike-service-finder.html> にあります。

スルーアクスルの取 り扱い

操作方法が簡単なクイックリリースですが、取り扱いを誤ったことによる事故は後を絶ちません。

スルーアクスルの操作には、次の部品が重要です：

- ハブの片側にあるクイックリリースレバー：レバーを閉じる動きをカムによって締め付け力に変換する機能があります。
- フォークのレッグのネジ山と噛み合うスルーアクスルのネジ山。

ホイールを確実に固定するには

- クイックリリースレバーを開きます。この状態ではOPENの文字が見えているはずです。
- レバーを締め付け位置の方向に戻します。レバーの外側にCLOSEの文字が見えるようになります。レバーを閉める時に、最初の半分ぐらいまでは力を入れなくてもレバーが動く状態（まだ締め付けていない状態）でなくてはいけません。
- 残りの半分は、レバーの力がどんどん強くなってゆくはずです。最後にはクイックリリースレバーを動かすのが難しい状態になります。フォークやフレームなどを指でつかみながら、親指の付け根の母指球でレバーを押してください。ただし、ブレーキディスクをつかんではいけません。
- クイックリリースレバーの最終位置は、車輪に平行になっている必要があります。つまり、レバーが横方向に突き出した状態ではないけません。クイックリリースレバーは、フレームに沿った、不意に開いてしまうことのないような位置にできるようにしてください。



クイックリリースレバーを開く



クイックリリースレバーを閉じる

⚠ 危険

ホイールが正しく取り付けられていないと、重大な転倒や事故につながる恐れがあります。

⚠ 危険

ホイールがしっかりと固定されていることを乗る前に必ず確認しよう。万が一走行中に車輪が外れたら、転倒してしまいます。

i 注記

自転車をどこかに停めておく場合には、クイックリリースで固定されたホイールも、フレームと一緒に固定物に繋いだ状態で鍵をかけよう。

- しっかり固定されているかどうかを確認するため、閉じた状態のクイックリリースレバーを左右に廻してみます。
- クイックリリースレバーが回転してしまう場合には、ホイールが確実に固定されていません。レバーを一旦開いて、固定力を強くする必要があります。
- 再び同じ手順でクイックリリースを閉じ、しっかりと固定されたかどうかもう一度確認します。クイックリリースレバーを廻すことができなくなっていれば、しっかりと固定されています。
- 次にホイールを地面から数センチ程度持ち上げて、タイヤを上から軽く叩いてみましょう。車輪がしっかりと固定されていれば、フレームのドロップアウトから外れることはありません。

サドルのクイックリリースが確実に固定されているかを確認するには、フレームを押さえてサドルをひねることができるか試してみます。



クイックリリースレバーを母指球で押して閉じる



フレームに対してサドルをひねることができるか試してみよう

⚠ 危険

クイックリリースのリリースレバーは前輪後輪とも常にCanyonの左側（チェーンの反対側）にあることを覚えておこう。そうすれば、前輪を裏返しに取り付けてしまうことはありません。

スルーアクスルRockShox Maxleの場合には、Maxleリリースレバーは常に右側にあります。

⚠ 危険

クイックリリースレバーとスルーアクスルが完全に閉じていないとホイールが外れることがあります。**事故の原因となり非常に危険です。**

⚠ 危険

ディスクブレーキを搭載している自転車では、標準装備されているクイックリリースを、軽量構造と呼ばれるパーツと絶対に交換しないでください。

i 注記

クイックリリースを車輪盗難防止用のロッキングスキューアに付け替えることもできます。ロッキングスキューアを開くには、特殊な専用のレバーか六角棒レンチが必要となります。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

スルーアクスル式ホイールの取り付けに関する注意事項

スルーアクスルが採用されるのは、バイクに対する負荷が大きなフリーライドやダウンヒル、ジャンプなどで使用するモデルです。スルーアクスルを使用することによってサスペンションフォークの剛性が向上します。

現在市販されているスルーアクスル製品には、さまざまなものがあります。その中には、クイックリリースで固定するタイプのものもあります。それ以外のタイプでは、取り付けや取り外しに特殊な工具が必要となることがあります。

自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

各種スルーアクスルに関する詳細は、君のモデルの**クイックスタートガイド**にあります。



⚠ 要注意

アクスルを固定する時は、メーカーが推奨している工具以外は絶対に使用しないでください。作業には必ずトルクレンチを使ってください。締め付けトルクを少しずつ (0.5Nm ずつ) 規定の最大締め付けトルクまで上げてゆくようにして、こまめにコンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認してください。メーカー指定の最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。アクスルを強く締めすぎると、アクスルやフォークのブレードが破損することがあります。

i 注記

通常スルーアクスルには、メーカーの詳細な説明書が添えられています。説明書の内容をよく読んでから、ホイールの取り付けや整備作業をするようにしよう。

アクセサリの取付や改造を行う際の注意事項

Canyonの自転車は、それぞれの用途に合わせた仕様のスポーツ用製品です。マッドガードなどを取り付けることによって機能に支障をきたし、その結果として走行時の操作性が劣化することがあります。アクセサリの購入および取り付けの前に、そのアクセサリが君のCanyonに取り付け可能な互換性があるかどうかの確認が必要です。ベルやライトなどを取り付ける時には、その製品が認可された検査済みのものであり、道路交通法により使用が許されているものであるかどうかを、よく確かめてください。電池・充電式バッテリーを使用するライトには、波線マークとアルファベットのKが表示されている必要があります。（「**法律で定められた要件**」の項参照）

チャイルドシートおよび（子供用）トレーラーをCanyonで使用することは一切認められていません。

荷台を取り付けることは、シートポストがカーボン製の自転車では許されていません。

自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

自分が完璧にこなすことのできる作業だけをするようにしよう。

ハンドルやハンドルステム、フォークなどの交換は、必ず専門の技術者に依頼することをお奨めします。どのような場合にも、必ずアクセサリメーカーの取扱説明書に従ってください。新たなコンポーネントやアクセサリを取り付ける時には、その適切な取り付けを行う責任は常に君自身にあります。少しでも疑問がある場合には、君のCanyonを弊社のマイスター整備工場に送ってください。



照明セット：フロントライトとバックライト



ドイツの認証マークつきテールランプ

⚠ 危険

マッドガードや荷台などを後から取り付けることにより、君のCanyonの機能を損なうことがありますので、なるべく弊社のラインナップにあるアクセサリを使ってください。そうすれば、確実に適合品を使用することができます。

⚠ 危険

取り付けに問題があると、コンポーネントが外れたり、折れたりして、重大な転倒事故の原因になる恐れがあります。安全に関わる固定ボルトは、規定のトルクで締め付けてください。

i 注記

アクセサリの取り付けやコンポーネントの互換性、改造などについて疑問がある場合には、本説明書後述のさらに詳しい解説を読んでください。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

カーボン素材の注意事項

カーボンという素材は、正しくは炭素繊維強化プラスチック、略称CFRPとも呼ばれ、他の軽量素材とは異なる特殊な点があります。その特性を知することは極めて重要です。そうすれば、君の大切なCanyonを末永く楽しむことができると同時に、いつも安心してその機材に身を任せることができます。

炭素繊維強化プラスチックが自転車競技に適していることは、無数の勝利によって実証されています。この素材は、素材に適した設計・加工・取扱により、極めて強度が高く、高負荷に耐えるコンポーネントの大幅な軽量化を可能にします。

カーボンの物性で非常に特殊なのは、素材の脆性です。このような弱点があるために、カーボンは負荷がかかっても塑性変形はしませんが、内部構造はすでに傷んでいる可能性があります。極端な場合には繊維が分離してしまい、いわゆる剥離現象が発生して、コンポーネントの強度が著しく低下することがあります。過度の負荷がかかって内部の繊維がすでに損傷していても、スチールやアルミのように曲がったりすることがないので、見ただけではわからないのです。

そのためカーボン製のパーツは、過度の負荷がかかった後もそのまま使用し続けると折れることがあり、転倒や不測の事態に至る恐れがあります。過度の負荷がかかるような出来事があつたら、そのパーツ、できればCanyonのバイク全体を弊社のマイスター整備工場がサービスパートナーに検査させることを強くお奨めします。

サービスパートナーの一覧は、<https://www.canyon.com/en-jp/customer-service/repair-spares-warranty/bike-service-finder.html>にあります。

Canyonを停めておく時は、必ず丁寧に倒れないように立てかけてください。カーボンフレームやカーボン製コンポーネントは、自転車が倒れただけでも破損することがあります。



カーボン素材

⚠ 危険

走行中の状態に注意しよう。カーボンコンポーネントから異音がしたら、機材の不具合が発生する予兆かも知れません。すぐに自転車の使用をやめて弊社の整備工場ホットラインに連絡し、その後の対応を相談してください。自分の安全のためにも、カーボン製パーツの修理は絶対に禁物です。破損したものは直ちに交換し、取り外したものを第三者が使用することが絶対にないようにしてください。

⚠ 危険

カーボン製コンポーネントは、絶対に高温にさらしてはいけません。パウダーコーティングや焼付塗装などは禁物です。その際に必要な高熱によってコンポーネントが破壊される恐れがあります。また、炎天下の車内に保管したり、熱源の近くに置いておかないでください。

⚠ 危険

カーボン製ハンドルとバーエンドバーを絶対に併用しないでください。専用のバーエンドバーだけは例外です。カーボン製ハンドルをカットしないでください。またブレーキレバーやシフトレバーをハンドルの表示位置より内側や必要以上に内側に固定しないでください。**折れる危険があります。**

手入れについて

炭素繊維強化プラスチック製コンポーネントの清掃には、柔らかい布ときれいな水を使い、必要に応じて少量の洗剤を水に加えます。落ちにくい油やグリスなどの汚れは、石油系クリーナーを使用するときれいになります。アセトンやトリクロロエチレン、塩化メチル等を含有する脱脂剤や、溶剤ないし溶剤を含む非中性洗剤や化学洗剤などは表面が腐食しますので絶対に使用しないでください。

表面を保護し光沢を出すには、カーワックスを使用することもできます。研磨液や塗装面クリナーには固体成分が含まれており、表面に傷をつける恐れがあります。

⚠ 危険

それぞれの使用状況によってCFRP製の軽量構造パーツは劣化が早くなることがあります。そのため、必ず点検間隔を守って定期的に軽量構造パーツを弊社サービス工場またはその他の専門工場で点検してもらい、必要に応じて交換してもらいましょう。

⚠ 危険

自転車の清掃時など、定期的にカーボン製コンポーネントに切欠きや亀裂、へこみ、変色などの外的損傷がないかどうか点検してください。布がどこかに引っ掛かるようなことがあれば、その箇所を検査する必要があります。Canyonの使用をやめてください。直ちに弊社のホットラインに連絡するか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

ⓘ 要注意

ほとんどの自転車キャリアは、断面積の大きなフレームチューブをクランプが押しつぶしてしまう恐れがあります。そのようなカーボンフレームを使用し続けると、何の前触れもなく急に破損することがあります。カーボンフレームも運べる特殊なタイプのキャリアがあります。



特殊なシールがカーボンを保護

ⓘ 要注意

ダウンチューブの下側など、カーボンフレームの傷つきやすい場所には専用の保護シールを貼って、ケーブルが擦れたり、石がぶつかることによる損傷から保護してください。

ⓘ 要注意

カーボン製のフレームやシートポストを作業スタンドのクランプに挟まないでください。破損する場合があります。堅牢な（アルミ製の）シートポストを取り付けて、そのシートポストをクランプに挟むか、フレームを内側から3点で固定する作業台や、フォークとボトムブラケットシェルで固定する作業台などを使用してください。

ⓘ 要注意

カーボン製コンポーネントにオイルやグリスを塗ることは禁物です。グリスが表面に侵入して蓄積され、摩擦係数が下がることにより、許容締め付けトルクの範囲内で確実に固定することができなくなります。カーボン製コンポーネントに一度グリスがついただけでも、確実な締め付けがまったくできなくなる場合があります。

ⓘ 注記

ライダーと携行品（リュックサック）、自転車を合わせた総重量が**120 kg**を超えることは許されません。トレーラーの使用は一切認められていません。

フリーライドバイク に関する注意事項

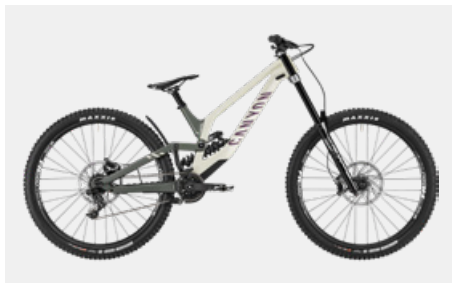
フォークロスやデュアルスラローム、ダウンヒル、フリーライドなどは、最も過酷な自転車競技ということができます。ジャンプしたり、段差を走ったり、高速のダウンヒルや急カーブなど、凹凸の激しいコースを走るのは、人間にも、機材にも大変な負担がかかります。このような競技で使用する自転車は非常に堅牢でなくてはならず、競技によっては高性能のサスペンションも要求されます。クロスカントリーやツールینگ、マラソン用などのマウンテンバイクでは、負荷に耐えられず重大な事故につながることでしょう。

上記の種類のバイクはスポーツ性の高い過酷な使用のために設計されているとは言っても、どんな負担にも耐えられるわけではありません。特に次に挙げるような状況では、機材への負担が大きくなりすぎて破損する恐れがあります。

- 技術的に問題のあるジャンプ、鋭い角への着地、前輪だけで着地するジャンプ、短すぎるジャンプ、トリックがジャンプの着地までに完了しない場合
- 対向斜面への着地、ふたつの斜面の間への着地、平坦なエリア（フラット）での着地では回転つきジャンプや、走行方向に垂直な向きのジャンプ、ハンドルから手を離したり、ペダルから足を外したりするジャンプなど

この他にも次のような行為は機材に過度の負担をかけ、摩耗が早く進行したり、不具合が生じる可能性もありますので、できる限り避けてください。

- チェーンの張りが弱すぎる状態で走行しチェーンに過大な負荷をかけること
- グラインド（チェーンまたはチェーンリングでスライド）
- 空気圧が低すぎる状態で走行しホイールに過大な負荷をかけること
- サスペンションを柔らかすぎる設定にした状態で走行や、フレームおよびドロップアウトなどでスライドし、フレームやパーツに過大な負担をかけること



Sender



必ず専用のプロテクタを装着してください

⚠ 危険

ダートバイクやフォークロス、デュアルスラローム、ダウンヒル、フリーライドなどに使用するバイクは、生粋のスポーツ用マシンです。自分を過信してはいけません。自分の安全のためです。プロのアクションやショーは簡単そうに見えても、身体と生命の危険を孕んでいます。必ず十分な専用のプロテクタを装着してください。

⚠ 要注意

フリーライドバイクのコンポーネントには大きな負荷がかかります。君のバイクのコンポーネントを一年に一度は点検し、必要に応じて交換してください。

適正なサドルの高さ

ダートバイクやフリーライド、デュアルスラローム、ダウンヒル用のバイクでは、用途によりサドルの調整を変える必要があります。他の種類の自転車とはまったく性格が異なり、自転車の操縦性と体の動きやすさを最重視します。

長距離を走る場合には、必要なサドルの高さが、ペダルをこぐ動作によって決まります。拇指球をペダルの軸上に乗せるのが、よいこぎ方です。クランクが一番下のペダルがサドルから最も遠い位置でも、脚が伸びきった状態になってはいけません。脚が伸びきってしまうと、ペダリングが丸くスムーズにならなくなってしまいます。

サドルの高さを検査するのは簡単です。大事なのは靴底が平らな靴を履いていることです。サドルに座って、一番低い位置にしたペダルにかかとを乗せます。この状態では足が伸びきっているのが適正な状態です。腰が斜めに傾かないように注意してください。

スポーツ性の高い**フリーライド**や**ダウンヒル**などでは、サドルは非常に低く下げて、後ろに傾斜させるのが普通です。正しい乗車ポジションについては、君のコーチや所属するスポーツクラブの人に聞か、弊社のホットラインに問い合わせてください。

または、弊社ホームページ www.canyon.comにある問合せフォームを利用してください。

サドルの位置を変更する方法については、「**Canyon/バイクの身体に合わせたフィッティング**」の項にあります。

⚠ 危険

このタイプのマウンテンバイクは、一年のシーズンが終わっただけですでに摩耗が進み、主要部品ないし構造を支える部品の交換が必要となる場合もあります。このタイプの自転車は少なくとも3ヶ月から4ヶ月に一度徹底的なチェックが必要です。



フリーライドなどではサドルが後ろに傾いているのが普通



伸縮式シートポスト

i 注記

RockShoxのReverbなどのような伸縮式シートポストでは、ハンドルからボタン操作ひとつでサドルの高さを変えることができます。付属のコンポーネントメーカーの説明書を読んでください。

i 注記

MTBで急坂を下るときはサドルを低く下げることをお奨めします。サドルを下げて長距離を走ると、膝の痛みが生じることがあります。

転倒してしまったら

1. ホイールがまだしっかりと車輪の受け（フォークエンド／ドロップアウト）に固定されていることと、リムがフレームないしフォークの中央に位置していることを確認してください。両輪を回転させます。そうすれば、振れがなく真円であるかがわかります。ホイールに目で見えるような振れがある場合には、ホイールの振れ取りをする必要があります。詳細は「**ブレーキ**」および「**ホイール**」の項を参照。
2. ハンドルとステムが曲がっていたり、欠けていたりしないか、また傾いていないか確認します。ステムがフォークにしっかり固定されていることを確認するために、前輪を押さえてハンドルをひねってみます。また、ブレーキレバーに体重をかけてみることで、ステムにハンドルがしっかり固定されていることを確認します。詳細は「**Canyonバイクの身体に合わせたフィッティング**」および「**ステアリングヘッド**」の項を参照。
3. チェーンがまだチェーンリングとスプロケットにかかっているかどうかを確認します。自転車の変速機側に倒れた場合には、変速機が問題なく機能するか確認しておこう。誰かにサドルを持って自転車を持ち上げおいてもらい、ゆっくりと全段シフトしてみます。特にギアの軽い方に向かってチェーンが大きなスプロケットに移動してゆく時に、リアディレイラーがどこまでスポークに近づくかに注意してください。リアディレイラーやドロップアウトが歪んでいると、ディレイラーがスポークにぶつかり、**転倒の危険**があります。



ホイールがしっかりと留まっているか確認しよう



前輪を押さえてハンドルをひねることができるか試してみる



スプロケットを後ろから見た時に、リアディレイラーのガイドブリーが、正しいスプロケットの歯の真下にあるかどうかを確認

注記

「**カーボン素材の注意事項**」の項にある注意事項も確認しておこう。

リアディレイラーや後輪、フレームなどが破損する恐れがあります。フロントディレイラーを点検してください。位置がずれているとチェーンが外れて自転車の推進力が失われます。（「変速機」の項も参照）

4. サドルの向きを、トップチューブに合わせるか、ボトムブラケットシェルに向かって見て、サドルがねじれていないことを確認します。
5. 自転車を数センチ程度持ち上げてから、手を離して地表に落とします。その時に何か音がしたら、緩んでいるボルトがないかどうか確認しよう。
6. そして最後にもう一度自転車全体をよく眺めてみると、歪みや変色、亀裂などに気がつくことがあります。

すべての確認を行って問題がなかった場合にのみ、くれぐれも慎重に自転車に乗って帰宅してください。急に加速したり、ブレーキをかけたりすることは避けて、立ちこぎもしないでください。

自転車の走行能力に疑問がある場合には、念のため、自動車を迎えに来てもらってください。自宅に戻ったら、改めて自転車を詳細に点検する必要があります。パーツが破損している場合には、修理ないし交換が必要です。本説明書後述のさらに詳しい解説を読んでください。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

⚠ 危険

衝撃的な力がかかったカーボン製のコンポーネントや、曲がったアルミ製のパーツは、突然折れることがあります。変形を直す（まっすぐに戻す）こともできません。まっすぐに直しても、破断する危険性が大きいことには変わりありません。特に危険なのはフォークやハンドル、ステム、クランク、シートポスト、ペダルなどです。安全が第一ですので、確信が持てない場合には、該当するパーツを交換することをお奨めします。



リアディレイラーがスポークに絶対に触れないことを確認してください



サドルの向きをトップチューブに合わせて、ねじれていないことを確認します



軽量構造のパーツは、自分の安全のため、転倒後は交換しておこう

フレームセット 組み立てに関する 注意事項 技術仕様

Canyonは高品質のカーボンフレームおよびアルミフレームを単体でも自分の好みに合わせて組み上げたい方のためにご提供しております。

Canyonのマウンテンバイクフレームに取り付けるフォークは、適正なストローク長に合わせて選ぶ必要があります。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

したがって、フレームを組み上げパーツを取り付ける人が、責任を持って部品の互換性と適正な組み立てを確保する必要があります。市販されているパーツは無数にあるため、Canyonの本説明書でそのすべてを網羅することはできません。Canyonは、部品のあらゆる組合せについての責任は負いかねます。

また、各パーツメーカーの説明書を必ずよく読むことを強くお奨めします。原則として、パーツの組合せに問題があると、君のCanyonの安全性が損なわれる可能性があります。そのため、組み立ては専門業者か、弊社のマイスター整備工場に依頼することをお奨めします。自分の安全のためにも、無理な作業はしないでください。



フレームセット

ⓘ 要注意

フレームのチューブを挟んで自転車作業スタンドに固定しないでください。薄肉のチューブが破損する恐れがあります。まず堅牢な（アルミ製の）シートポストを取り付けてからクランプに挟むか、フレームを内側から3点で固定する作業台や、フォークとボトムブラケットシェルで固定する作業台などを使用してください。

ⓘ 注記

君のCanyonは弊社の整備工場に組み立ててもらおう。

ⓘ 注記

実際に作業を行う人の経験や手先の器用さによっては、本説明書の記載内容では十分ではない可能性もあります。作業によっては、専用の引抜き工具などの特殊な工具や、さらに別の説明書が必要となることもあります。

フレームはすぐに組み上げられる状態になっており、ネジ切りや、各種軸受およびシートチューブのリーマー加工は済んでいます。フレームに作業を行う必要はありません。フレームや、位置を変えることができるケーブルガイドなどの補助パーツなどを、分割したり、穴開けなどで改造しないでください。

パーツをフレームに取り付ける時には必ず（カーボン製シートポスト、コラムがカーボン製のフォークに取り付けるステム、カーボン製フレームに取り付ける場合のあらゆるタイプのシートポストなどを除く）高品質のアッセンブリグリスを使ってください。これが腐食の防止になります。グリスを塗っておかないと、時間が経過した時に、君のCanyonを分解することができなくなる可能性があります。

Canyon/バイクの場合には、ステアリングヘッドおよびフォークは取り付け済みです。

必ず、締め付けトルクを弱い状態から徐々に最大締め付けトルクまで上げてゆくようにして、コンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認する方法は、各項の解説に従ってください。

締め付けトルクの範囲がわからないパーツは、締め付けトルクを少しずつ上げてゆくようにして、こまめにコンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認してください。



所定の締め付けトルクを必ず守ってください



作業にはトルクレンチが必需品

⚠ 危険

Canyonのフレームを完成車に組み上げる人が、自分で責任を持って、パーツの構成がメーカーの指針や一般の規格、現在の科学技術の水準に適合するものであることを担保する必要があります。個々のパーツのフレームとの互換性に関して疑問がある場合には、弊社のホットラインまたは弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

ⓘ 要注意

同梱されているステムのみの使用が許されています。

ⓘ 注記

最大締め付けトルクは、コンポーネント自体や、君のモデルのクイックスタートガイド、またはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。

ステアリングヘッド/ヘッドセット

フレームはすべて、カップが圧入された一体型ヘッドセット（インテグレートッドヘッドセット）仕様で出荷されます。

サスペンションフォーク

Canyonのマウンテンバイクフレームに取り付けるサスペンションフォークは選択肢の中からお選びいただけます。

フォーク長がフレームのジオメトリーに合うものである必要がありますので注意してください。君のサスペンションフォークのフォーク長およびステアリングコラム直径公称値は弊社の公式ウェブサイト www.canyon.com に掲載されています。

それ以外のフォークを取り付けると、少なくとも走行特性の劣化につながります。場合によっては君のCanyonバイクが操縦不能になり、**転倒の危険**があります。また、フォークのクラウンがフレームの下でも自由に回転することを確認してください。



クラウンはフレームに接触することなく回転しなくてはなりません



サスペンションフォークのフォーク長に注意してください

⚠ 危険

フォークが合っていないと走行特性が変化し、最悪の場合には自転車が操縦不能になります。

ケーブルエンド

力のかかる方向に合わせてケーブルエンドがリベット留めされているCanyonのMTBカーボンフレームでは、シフト用ケーブルの方向のみに負荷をかけてください。斜め方向や、ケーブルの方向に反する負荷は、フレームの損傷につながる恐れがあります。



ベアリングメーカー指定の締め付けトルクを超えないように



交換式ディレイラーハンガーを取り替える時には、最大締め付けトルクを絶対に超えないこと



ボトルケージ指定の締め付けトルクを守る

i 注記

最大締め付けトルクは、コンポーネント自体や、君のモデルのクイックスタートガイド、またはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。

i 注記

ディレイラーハンガーを交換する時は、ディレイラーハンガーとフレームの間に少量のグリスを塗ることを忘れないで！

シートポスト

新しいシートポストを取り付ける時には、必ず公称直径がフレームのシートチューブと同じであることを確認してください。シートポストは、圧力をかけたり、回転させたりしなくてもスムーズにフレームに入らなくてはなりません。フレームとシートポストの寸法に差があると、シートポストが折れる可能性があります。

シートポストをフレームに取り付ける前に、シートチューブに鋭い角や縁がまったくないことをよく確認してください。カーボン製のシートポストやカーボン製シートチューブを使用する場合には、どちら側にもグリスやオイルがまったくないことを確認してください。必要に応じてシートチューブの清掃とバリ取りを行います。

シートポストクランプのボルトを強く締めすぎないようにしてください。「**適正なサドルの高さ**」の項にある注意事項および「**手入れと点検についての一般的注意事項**」の項に記載されている許容締め付けトルクを守り、コンポーネントメーカーの所定値も遵守してください。締めすぎるとシートポストが破損することがあり、その結果として事故やライダーの負傷の原因となる可能性があります。



シートポストがフレームにぴったり合うことを確認してください



シートポストクランプは指定の締め付けトルクを守ってください

⚠ 危険

シートチューブとシートポストの直径が完全に一致していないと、フレームやカーボン製シートポストが折れる恐れがあります。それが事故やライダーの負傷を招く結果になる可能性があります。

⚠ 危険

シートポストは最低でも先端がトップチューブの下まで入るか、シートポストの最低ラインが中に入るまで、フレームに差し込む必要があります。シートポストの最低ラインが見えている状態では、絶対にCanyonに乗らないでください。

⚠ 危険

カーボン製シートポストやカーボン製フレームのシートチューブには絶対にグリスを塗らないでください。

i 注記

Canyonの専用カーボンアッセンブリーペーストを使用して、シートポストをしっかりと固定しよう。

i 注記

弊社ホームページ掲載のシートポストの直径に関する注意事項を確認してください。
https://www.canyon.com/en-jp/support-articles/seat_post_diameters.html

CANYONバイクの 身体に合わせたフィ ッティング

Canyonのクロスカンントリーレーサーに乗って風を切りながら疾走したい人も、CanyonのNerveシリーズのオールマウンテンバイクで楽しく走りたい人も同じです。(座る)姿勢が、Canyonの乗り心地やライダーのパフォーマンスを決めます。だから、君のCanyonのサドルとハンドルを、自分のニーズに合わせて精密に調整しよう。

基本的に、マウンテンバイクはスポーツ用製品です。したがって、マウンテンバイクに乗る人には、体幹部および頸背部や肩に、ある程度の筋力があることを前提としています。

ライダーの身体の数値によって、Canyonの適切なフレームサイズが決まります。選んだ自転車のタイプによって、乗車時の姿勢がおのずと決まってきます。ただし、Canyonに搭載されているコンポーネントの中には、身体の数値に合わせてある程度の調整がきくものがあります。そのようなコンポーネントには、シートポスト、ハンドルステム、ブレーキレバーなどがあります。

フレームサイズを選ぶ時には、スタンドオーバーハイトに十分な余裕があることを確認して、トップチューブにぶつかって痛い思いをする心配がないようにしましょう。

Canyonのパーフェクト・ポジション・システム(PPS)を使えば、Canyonに試乗してみなくても、自分にぴったりのフレームサイズを選ぶことができます。PPSは弊社ウェブサイトwww.canyon.comで利用できます。



フレームには十分な股下の余裕が必要



フリーライドで下りを走るときの一般的な姿勢

⚠ 危険

次に解説する作業はどれも、ある程度の経験と適切な工具、手先の器用さが必要とされます。組み立てが終わったら必ず簡易テスト(「乗車前に必ず確認」の項参照)を行って、人のいない広場や道で試乗してみてください。そうすれば、落ち着いてすべてを再確認することができます。不安な人は、位置の確認だけにしておくのが賢明です。必要ならCanyonを専門の知識がある人にみてもらおう。

適正なサドルの高さ

必要なサドルの高さは、クロスカントリーやマラソン、ツーリングなどの場合、ペダルをこぐ動作によって決まります。

重要：ペダルをこぐ時には、足の親指の付け根の拇指球をペダルの軸上に乗せるのが、よいこぎ方です。その状態で、クランクが一番下の位置にあっても、脚が伸びきった状態になってはいけません。サドルが高すぎると、この一番低い位置を通過するのが難しくなり、ペダリングの動きが丸くスムーズにならなくなってしまいます。サドルが低すぎると、膝の痛みの原因になります。ですから、次のような簡単な方法を用いて、サドルの高さを検査しよう。検査には靴底が平らな靴を履いてください。

- サドルに座って、一番低い位置にしたペダルにかかとを乗せます。この状態では足が伸びきっている必要があります。腰が斜めに傾かないように注意してください。

サドルの高さを調節するには、シートクランプのボルトまたはクイックリリースを緩める必要があります。（その前に「スルーアクスルの取り扱い」の項を読んでおいてください。）シートクランプのボルトを適切な工具で反時計回りに廻して緩めます。

シートポストについているマークよりも先までシートポストを引き出さないでください。シートチューブが長く、トップチューブよりも上まで突き出ているタイプのフレームでは、シートポストの先端が最低でもトップチューブの下まで入るように差し込む必要があります。従って、最低でも差し込みが10センチ以上必要となる可能性があります。



サドルの高さを調整するには、シートクランプを緩める



一番低い位置にしたペダルにかかとを乗せた状態では足が伸びきっていないければなりません

⚠ 危険

カーボン製フレームのシートチューブでアルミのスリーブがない場合には絶対にグリスを塗らないでください。カーボン製シートポストの使用時には、金属製のフレームもグリスは厳禁です。カーボン製パーツは一度グリスがついただけで、確実な締め付けができなくなる場合があります。

ⓘ 要注意

シートポストとフレームで、所定の最低差し込み長が異なる場合があります。その場合は長い方の差し込み長に従ってください。

- 緩めたシートポストの高さを調整します。シートチューブの中に入る部分には常にしっかりとグリスを塗っておくようにしてください。(カーボン製のフレームおよびシートポストを除く)シートポストがシートチューブの中で簡単に滑らない場合でも、けっして無理な力をかけないでください。不明な点があったら、弊社のホットラインまたは弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。
- サドル先端の向きを、ボトムブラケットに向かって見るか、トップチューブに合わせて、サドルが真っ直ぐ前を向くようにします。
- シートポストのクランプを締めます。締めるにはサドルクランプのボルトを時計回りに回します。それほど手に強い力を入れなくても、十分な固定作用が得られるはずです。得られない場合には、シートポストがフレームとうまく合っていない可能性があります。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。
- シートポストがしっかりと固定されているか確かめよう。サドルの前後を両手でしっかりと押さえてひねってみます。サドルが回転しなければ、シートポストは固定されています。



サドルの向きをトップチューブに合わせて、ねじれていないことを確認します



フレームに対してサドルをひねることができるか試してみよう

⚠ 危険

シートクランプのボルトを強く締めすぎないように注意してください。ボルトを締めすぎるとシートポストやフレームが破損する恐れがあります。**事故の危険があります。**

i 注記

RockShoxのReverbなどのような伸縮式シートポストでは、ハンドルからボタン操作ひとつでサドルの高さを変えることができます。メーカーの取扱説明書を読むか、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

- これで脚の伸び方がよくなったかどうか、再度確認しましょう。足をペダルの最適な踏み位置にもってゆきます。拇指球がペダルの中央にある時には、膝は軽く曲がった状態になってなければなりません。そうなっていれば、サドルの高さは適切です。
- また、その状態で確実に足が地面に届くかも確認しておこう。届かない場合は、サドルをもう少し下げる必要があります。

スポーツ性の高いダートバイクやフリーライド、ダウンヒルなどでは、サドルは非常に低く下げて、後ろに傾斜させるのが普通です。詳細は、「**フリーライドバイクに関する注意事項**」の項にもあります。君のコーチや所属するスポーツクラブの人に聞か、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。



最適な踏み位置：拇指球がペダルの中央にある時には、膝は軽く曲がった状態になる必要があります

⚠ 危険

最低ラインが見える所までシートポストが引き出された状態では、絶対に自転車に乗らないでください。シートポストが折れたり、フレームが損傷する恐れがあります。シートチューブがトップチューブよりも上に延びているフレームでは、シートポストを最低でもトップチューブないしシートステイの下まで差し込むことをお奨めします。

ⓘ 要注意

締め付けトルクを少しずつ (0.5Nmずつ) 規定の最大締め付けトルクまで上げてゆくようにして、こまめにコンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認してください。メーカー指定の最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。

ℹ 注記

成長期の子供は、サドルの高さを2〜3ヶ月ごとに検査してください。

適正なハンドルの高さ

ハンドルの高さによって上半身の傾斜が決まります。ハンドルの取り付け位置が低いほど、上半身が前に傾斜することになります。その方がライダーの受ける空気抵抗が減り、前輪に体重をかけることができますが、強い前傾姿勢は体力を消耗し、手首や腕、上半身やうなじへの負担が増すため乗り心地も悪くなります。

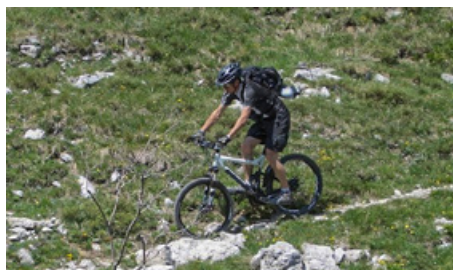
Aheadset®ステム/スレッドレス式

(Aheadset®は、Dia-Compe社の登録商標です。)

Aheadset®タイプのステアリングヘッドを搭載する自転車では、ステムを利用してステアリングヘッドの調整も行います。ステムに変更を加えた場合には、軸受を再調整する必要があります。(これに関しては「ステアリングヘッド」の項参照) 高さを調節するには、スパーサーと呼ばれる中間に挟まっているリングの構成を変更するか、いわゆるフリップフロップタイプのモデルではステムを上下逆にすることが唯一の方法です。



Aheadset®ステム



ハンドルの高さによって上半身の傾斜が決まります

⚠ 危険

ステムは自転車の主要部品です。変更を加えることにより、安全上の問題が生じる場合があります。ステムおよびハンドルのボルトは、適正に締め付ける必要があるので注意してください。最大締め付けトルクは、コンポーネント自体や、君のモデルのクイックスタートガイド、またはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。変更を計画中で疑問がある人は、弊社のホットラインまたは弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

ⓘ 要注意

ハンドルとステムの組合せは、ハンドルおよびステムのメーカーが互換性を確認しているものを選んでください。

ⓘ 注記

同梱されているコンポーネントメーカーの説明書も確認してください。

40 身体に合わせたフィッティング ハンドルの高さ

- ステアリングコラムの上についているプレシャープラグのボルトを取り外し、キャップを外します。
- ステムの横にあるボルトをそれぞれ緩めます。ステムをフォークから抜き取ります。
- これでスペーサーが外れるようになりました。
- Canyonのカーボンアッセンブリーペーストをステムを固定する部分に少量塗ってください。
- ステムをコラムの一番奥まで通して、取り外したスペーサーをすべてステムの上に嵌めます。

⚠ 危険

ステムによって、長さや直径およびハンドルクランプ内径の寸法にはさまざまなものがあります。その選択を誤ると危険を招く場合があります。ハンドルやステムが折れて、事故の原因となる可能性があります。部品交換時には、表示のある適切な純正部品のみを使ってください。

i 注記

スペーサーの数を減らしたい場合には、ステアリングコラムを短くする必要があります。そうすると、もう元に戻すことはできません。そのため、その前傾姿勢が間違いなく自分に合っていることが確実な場合にのみ、変更を行うようにしてください。この作業は専門業者に依頼してください。ステアリングコラムをカットする際に取り扱いを誤ったり、誤った工具を使用したりすると、修復不能な、場合によっては危険を伴う素材の損傷につながる恐れがあります。Canyonでは、不適切な取り扱いより生じたステアリングコラムの損傷について一切責任を負いかねます。その場合保証は消滅します。弊社のホットラインに連絡するか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用するのが最善の方法です。



ステムの横にあるボルトをそれぞれ緩めます



スペーサーを外してステムを取り付け、外したスペーサーはステムの上に乘せます



軸受を改めて調整直したら、ステムのボルトをしっかり締めます

i 注記

ハンドルクランプの縁が鋭利になっていないように注意してください。不明な点があったら、弊社のホットラインまたは弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

ステムを裏返す場合には、さらにハンドルも取り外す必要があります。

- ハンドルを外すには、ステムの前方にあるハンドルを固定するボルトを外して、ハンドルを慎重に取り外します。
- こちら側の固定部分にもCanyonのカーボンアッセンブリーペーストを塗って、ステムを裏返したらハンドルを再び固定します。
- また、ハンドルをステムの中央に合わせてください。
- ステムのクランプボルトはすべてトルクレンチで所定値に従って締め付けてください。カーボンアッセンブリーペーストを使用していれば、通常なら最大の締め付けトルクまで締め付ける必要はありませんので注意してください。ボルトの締め付けは指定値よりも20～25パーセント低いトルク、たとえば指定値が8Nmであれば6Nmの締め付けで十分です。こうすれば素材への負担を軽減できます。
- 軸受を改めて調整し直します。
- ステムが前輪と一直線になり、ハンドルが進行方向に対して垂直になるように位置を合わせます。ステムの位置を合わせたらボルトを締めて、ひねりテスト（「ステアリングヘッド」の項参照）を行ってください。



ステムの前にあるボルトをすべて外します



ボルトを再び締めます

⚠ 危険

ステムおよびハンドルのボルトは、規定のトルクで締め付ける必要がありますので注意してください。締め付けトルクが適正でないと、ハンドルやステムが外れたり、折れたりする可能性があります。重大な事故につながる恐れがあります。最大締め付けトルクは、コンポーネント自体や、君のモデルのクイックスタートガイド、またはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。不明な点があったら、弊社のホットラインまたは弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

⚠ 危険

君のCanyonマウンテンバイクにカーボン製のステアリングコラムが搭載されている場合（ステムのスリット内が黒または黒光りしているのわかります）には、細心の注意が必要です。専門家に頼みましょう。

i 注記

ハンドルクランプの縁が鋭利になっていないように注意してください。不明な点があったら、弊社のホットラインまたは弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

サドル・ハンドル間距離とサドルの調整

サドルの位置は、走りの感覚や走行時の痛みを防ぐために決定的なものです。

ハンドルとサドルの距離は、前傾姿勢の角度に影響を与えるため、乗心地や走行性の変化にもつながります。ハンドルとサドルの距離は、サドルクランプをずらすことで、わずかながら変更が可能です。ただし、シートポスト上でサドルの位置を移動すると、ペダルの踏み方も変わってきます。座る位置が後ろにずれば、その分だけ後方からペダルを踏むことになるからです。

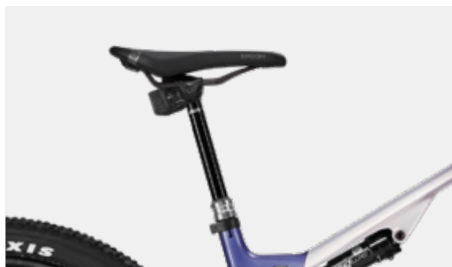
サドルが水平になっていないと、リラックスして走行することができません。常にハンドルで身体を支えるか、ハンドルにつかまっていないと、サドルから滑り落ちてしまうからです。

ボルトを締める時には、サドルの上面が水平になったまま動かないように注意してください。サドルの調整は、自転車が水平な地面においてある状態で行ってください。

フルサスペンションのマウンテンバイクでは、サドルの前部を少し下げて、軽く傾斜させた方がよいことがあります。



ハンドルのグリップ部分とサドルの距離は前傾姿勢の角度に影響を与えます



サドルの上面が水平になったままできるだけ動かないように

⚠ 危険

シートポストのボルト類は、規定のトルクで締め付ける必要がありますので注意してください。トルクレンチを使用し、最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。最大締め付けトルクは、コンポーネント自体や、君のモデルのクイックスタートガイド、またはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。

サドルで調整が可能な範囲は、ごくわずかし
かありません。長さをもっと大幅に変更するに
は、可変式ステムやステムの長さを変えるとい
う方法があります。この方法なら、場合によっ
ては10cm以上の変更も可能です。ただしその
場合には、シフトケーブルやブレーキケーブル
の長さもそれに応じて変更する必要があります。
不明な点があったら、弊社のホットライン
または弊社ホームページ www.canyon.com
にある問合せフォームを利用してください。

取り付けが終わったら、サドルの前後両端をつ
かんで交互に力をかけてみることで、サドル
が傾かないか確認してください。



⚠ 危険

サドルを絶対にサドルレールの湾曲してい
る部分では固定しないでください。必ずま
っすぐな部分で固定します。

i 注記

サドルで調整が可能な範囲は、ごくわずかし
かありません。ステムの長さを変える方法
であれば、最大で十センチを超える距離の
変更が可能になります。ただしその場合に
は、各種ケーブルの長さもそれに応じて変
更する必要があります。このような改造を行
う際には、必ず専門の自転車整備工場に依
頼してください。質問や予約は、弊社のホッ
トラインに問合せるか、弊社ホームページ
www.canyon.com にある問合せフォーム
を利用してください。

サドルの位置と角度の修正

特許技術のクランプ ボルト1本締めタイプ および平行2本締めタイプ

特許技術を搭載するこのシートポストでは、サドルの角度および水平方向の位置を固定するヘッドを、中央の六角穴ボルト1本または2本で押さえています。ほとんどのシートポストは、ボルトが2本並んで配置されています。

サドルの位置を調整するには、シートポストの頭部にある1本ないし2本のボルトを緩めます。ボルトは2～3回転だけ緩めます。それ以上緩めると、クランプ全体がばらばらになってしまうことがあります。サドルを水平方向に動かしてサドル・ハンドル間距離を調整します。サドルを軽く叩くと動くことがよくあります。サドルのレールについてのマークに従って、その範囲を守ってください。

好みの位置が決まったら、上下のクランプがサドルレールにはまっているのを確認します。

ボルトを締め始めた時に、サドルおよび固定クランプがシートポスト頭部にある区切りのひとつに「はまる」ようにしてください。ボルトを少しずつ締めてゆきます。

問題がなければ、トルクレンチでボルトを所定値に従って締め付けてください。



2本のボルトを交互に均一に締めてゆき、最大許容締め付けトルクを絶対を超えないようにする



ボルトを締めたら、サドルが傾かないか確認

❗ 要注意

コンポーネント自体や、君のモデルのクイックスタートガイド、またはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されている値に合っているかどうか、毎月一回ボルトを点検してください。

前後一列に配置された2本のボルトで固定するクランプ

このタイプのクランプを搭載するシートポストでは、サドルの角度および水平方向の位置を固定するヘッドを、2本の垂直の六角穴ボルトで押さえています。ボルトの1本はシートポストの後ろにあり、もう1本はシートポストの前か中央にあります。

サドルの位置を調整するには、両方のボルトを2〜3回転だけ緩めます。それ以上緩めると、クランプ全体がばらばらになってしまうことがあります。サドルを水平方向に動かしてサドル・ハンドル間距離を調整します。サドルを軽く叩くと動くことがよくあります。サドルのレールについているマークに従って、その範囲を守ってください。好みの位置が決まったら、上下のクランプがサドルレールにぴったりとはまっているのを確認します。

推奨締め付けトルクを守ってください。ボルトを締めたら、サドルの前後両端をつかんで交互に力をかけてみることで、サドルが傾かないか確認してください。



両方のボルトを2〜3回転だけ緩める



両方のボルトを交互かつ均一に規定の締め付けトルクで締める



レールのマークされている範囲内で固定するように位置を調整

⚠ 危険

シートポストのクランプがサドルレールの規定の範囲内にくるように位置を決めてください。規定範囲がマークされていない場合には、サイドレールの直線部分に固定するようにして、前と後ろの湾曲部には絶対に固定しないでください。**折れる危険があります。**

⚠ 危険

サドルを交換する場合、シートポストが通常は直径7ミリのサドルレール用に設計されている点に注意してください。異なる仕様のサドルレールを使用すると、シートポストが折れて転倒事故につながる恐れがあります。

ハンドルとブレーキレバーの調整

マウンテンバイクのハンドルは、両端にいくらか角度がついているものが大多数です。ハンドルの位置を調整して、手首に無理のない、あまり外側にひねった状態にならないようにしよう。

ハンドルを回転させて位置を調整

- ステムの前についている六角穴ボルトを緩めます。
- ハンドルを回転させて、好みのポジションにしてください。
- ステムのクランプがハンドルの中央からずれないように注意してください。
- そしてボルトをトルクレンチでゆっくりと締め直します。規定の締め付けトルクを守ってください。最大締め付けトルクは、コンポーネント自体や、君のモデルのクイックスタートガイド、またはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。ハンドルの位置を直したら、ブレーキレバーとシフトレバーも調整する必要があります。
- レバーを固定している六角穴ボルトを緩めます。
- ブレーキレバーおよびシフトレバーをハンドル上で回転させます。サドルに座った状態で、指をブレーキレバーにかけてみてください。腕と手が一直線になっているかどうかチェックしよう。
- レバーのクランプを再び締めて固定します。
- ハンドルがしっかり固定されていることを確認するために、Canyonの前に立って、両側のブレーキレバーを持ってハンドルを握みます。そしてぐっと力を入れて下に押した時に、ハンドルが回ってしまっていないかを確認。回ってしまう場合は、固定用のボルトを慎重に締め直してください。



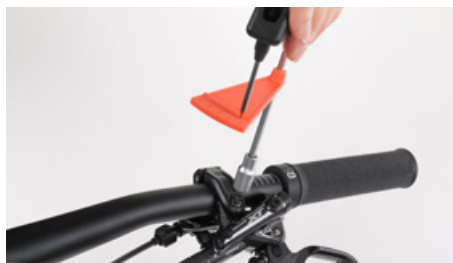
ステムの前についている六角穴ボルトを緩める



両方のボルトを規定の締め付けトルクで締める



指をブレーキレバーに乗せた状態で腕と手が一直線になるのが理想的



ブレーキレバーとシフトレバーを規定の締め付けトルクで締める

バーエンドバーをつけると、ハンドルの持ち方のパターンが増えます。バーエンドバーは、ライダーがダンシングと呼ばれる立ちこぎをしている時に楽に掴めるような位置に合わせるのが一般的です。そうするとバーエンドバーは地面とほぼ平行になるか、約25度上向きの角度になります。

- ボルトを緩めます。ボルトは大体バーエンドバーの下面または上面についています。1〜2回転緩めてください。
- エンドバーを使いやすい位置まで回転させます。左右のバーが同じ角度になるように注意してください。
- ボルトを必要な締め付けトルクで締め直します。
- しっかりと固定されているかどうかを確認するため、エンドバーを廻そうとしてみてください。
- カーボンハンドルにバーエンドバーを取り付ける場合には、特殊なバーエンドキャップを使用する必要があります。カーボンハンドルの取扱説明書を必ず確認してください。ハンドルのメーカーによってバーエンドバーの使用を厳しく制約していることがあります。



バーエンドバーをつけると、ハンドルの持ち方のパターンが増えます



ボルトを必要な締め付けトルクで締める

⚠ 危険

ステムやハンドル、エンドバー、ブレーキなどのボルトは、規定のトルクで締め付ける必要がありますので注意してください。締め付けトルクが適正でないと、コンポーネントが外れたり、折れたりする可能性があります。重大な事故につながる恐れがあります。最大締め付けトルクは、コンポーネント自体や、君のモデルのクイックスタートガイド、またはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。

⚠ 危険

バーエンドバーを垂直につけたり、後ろ向きにつけないでください。転倒した時に負傷の原因となることがあります。

⚠ 危険

ブルホーンハンドルで走行時は、停止するまでの距離が長くなりますので注意してください。ハンドルを持つ位置によって、ブレーキレバーとの距離が遠くなります。

ブレーキレバーの握り幅調整

ブレーキレバーの多くは、レバーとハンドルの距離を調整できるようになっています。手が小さいライダーのために、ブレーキレバーを握みやすいようにハンドルに近づけることができます。ブレーキが効き始めるレバーの位置も、指の長さに合わせて調整する必要があります。

- ブレーキパッドが制動面に接触する位置を確認してください。レバーを引き始めてすぐにその位置に達してしまう場合には、ブレーキをずらす必要があります。握り幅を調整したい場合には、まずブレーキを調整するために「**ブレーキ**」の項を参照してください。修正しないまま握り幅を調整すると、ブレーキが擦れる可能性があります。しかしそうではなく、レバーをストロークの半分以上引いた時点でようやくブレーキが効き始めるようであれば、レバーの握り幅を狭くする余裕があります。
- 通常は、ブレーキのホースがレバーに挿入されている部分の近くに、小さなボルトがついています。ボルトを締めてみてレバーが動くかどうか確認してください。
- 油圧式ブレーキの場合には、通常レバーにアジャスターボルトがついています。このボルトで位置を変更できます。
- 好みの握り幅になったら、パッドが制動面に触れるまでのレバーの遊びが十分にあるかどうか確認してください。

⚠ 危険

フルホーンハンドルで走行時は、停止するまでの距離が長くなりますので注意してください。ハンドルを持つ位置によって、ブレーキレバーとの距離が遠くなります。



ブレーキの握り幅



ブレーキレバーの握り幅調整

⚠ 危険

ステムやハンドル、ブレーキなどのボルトは、規定のトルクで締め付ける必要がありますので注意してください。締め付けトルクが適正でないと、コンポーネントが外れたり、折れたりする可能性があります。重大な事故につながる恐れがあります。最大締め付けトルクは、コンポーネント自体や、君のモデルのクイックスタートガイド、またはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。

⚠ 危険

ブレーキレバーがハンドルバーにつくまで引けてしまうような状態は許されません。それよりも前の時点で制動力が最大に達する必要があります。

① 注記

ブレーキメーカーの説明書も確認してください。

ペダル

どのような靴でもサイクリングに適しているわけではありません。自転車に乗るときに履く靴は、靴底が硬いしっかりとしたものが好適です。靴底が柔らかすぎると、ペダルが靴底を通して足にあたり、足が痛くなる恐れがあります。かかとの部分の靴底はあまり幅が広すぎると、ペダルをこいだ時にフレームのステイにぶつかってしまい、自然な足の位置でペダリングができないのでよくありません。膝の痛みの原因になる恐れがあります。

さまざまなタイプのペダルの仕組み

好ましいペダルとしては、脱着可能なメカニズムで足をペダルに固定するビンディングペダルと呼ばれるタイプのものがあります。足が固定されているため、高速のペダリング時や凹凸の激しい所を走行時にも、ペダルから足が滑ってしまうことがありません。また、足がしっかりと固定されていると、ペダルを前後に動かしたり引き上げることもできるので、ペダリングの動きがスムーズになります。さらに、足の親指の付け根の拇指球がうまくペダルの軸の上にあたることや、ハンドルを切った時に誤って足の先で前輪をロックしてしまうことがないという利点もあります。



ビンディングペダル



ビンディングペダル用のシューズ

i 注記

ビンディングペダルには必ず専用のシューズが必要になります。

i 注記

ペダルメーカーの取扱説明書を読むか、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

ビンディングペダルでは、専用のサイクリングシューズがペダルと噛み合っ固定されるようになっており、スキーのビンディングに似ています。まずクリートの先端でペダルを回転させて、ペダルが水平になったところで踏み込んで力をかけます。マウンテンバイクのペダルはほとんどが両面仕様になっていますので、ペダルの向きを直す必要はありません。カチッという音とともにシューズがペダルにはまる感が伝わってきます。その音がクリックとも聞こえるためドイツではクリックペダルとも呼ばれています。

固定を解除するには、かかとを外側にひねるタイプが一般的です。初めて足をペダルに固定・解除する練習をする時には、壁に寄りかかるか、誰かに支えてもらってください。

ペダルのタイプによる機能面の違いは、形状や解除角度、クリート固定力などの点にあります。膝の弱いライダーは、「足の遊び」があるペダルを選ぶことをお勧めします。このタイプのペダルでは、シューズが固定された状態でかかとを左右にある程度動かすことができますようになっています。

ビンディングペダルの中には、クリートが靴底に埋め込まれていて、歩行時にも邪魔にならないものがあります。



固定を解除するには、かかとを外側にひねります



靴底に組み込まれた小さな固定プレート（クリート）

⚠ 危険

ペダルをクリートに引っ掛ける動作やペダルに固定する動作、そしてかかとを外側にひねって固定を解除する動作を、最初は停車した状態で練習してから、人のいない道でさらに技術を磨こう。ペダルメーカーおよびシューズメーカーの取扱説明書をよく読んでください。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

調整と整備

ペダルのタイプによって技術仕様が大きく異なる部分もあります。しかし、基本的な調整の仕方はすべての仕様に共通です。

- シューズのクリート固定位置は、親指の付け根の拇指球がペダルの軸の上に来ることが目安となります。
- 足はペダルを踏む時に自然な姿勢になっていることが大切です。自然な姿勢では、ほとんどの人のかかどがいくらか内側に寄っています。
- 固定用のボルトが常に硬く締まっていることを確認する必要があります。クリートが固定されていないと、ペダルから外れなくなります。**転倒の危険があります。**
- ペダルのクリート固定力を自分の好みに合わせて調整してください。最初の内は弱くしておくのが賢明です。小さな六角穴ボルトを廻して、脱着時のバネの強さを確認します。
- むき出しになっているバネや機械部分は定期的にゴミを落としてオイルを注す必要があります。
- クリートから異音がある場合には、クリートとペダルが接する部分に少量のオイルを注すことで解消できることがあります。
- 定期的にクリートの摩耗状態を確認してください。ペダルに固定してもがたつくようなときは、クリートか靴底がすり減っている可能性があります。



足はペダルを踏む時に自然な姿勢になっていることが大切



ペダルのクリート固定力は自分の好みに合わせて調整する

⚠ 危険

ペダルと靴底にゴミや異物がついていないことを確認し、定期的に固定部分に注油してください。

⚠ 危険

ペダル脱着がスムーズにできなかったり、クリートの摩耗が激しい状態だと、シューズがペダルから勝手に外れたり、外れにくくなったりして**転倒の危険があります。**

ブレーキ

一般的なブレーキの用途は、Canyonで走行中に交通状況に合わせて速度を調整することです。しかし、ブレーキを強く握ってCanyonを急停止させる必要が生じることもあります。急ブレーキをかけるときに知っておかなければならないのが物理の法則です。ブレーキをかけると重心が後ろから前に移動して、後輪が軽くなります。ブレーキが強すぎると、乾燥したグリップの良い路面では、タイヤのグリップが失われるよりも、後輪が浮き上がって自転車が前転しそうになるのが先です。特に下り坂では、その危険が大きいので注意してください。急ブレーキをかける際には、できる限り後方に体重を移動してください。

前輪と後輪のブレーキを同時にかける場合には、グリップの良い路面で重心が前に移動すると、前輪のブレーキのほうがはるかに制動力が強くなる点に注意してください。

左右のブレーキレバーの、前輪と後輪のブレーキ本体との対応（左のレバーで前輪のブレーキが作動など）が異なることがあります。ブレーキは、自転車に初めて乗車する前に、自分が使いやすい配置に改造してもらおう。

ディスクブレーキでは、ブレーキをかけ続けたり、擦れる状態が持続するとブレーキが過熱状態になります。その結果制動力が低下したり、まったくブレーキが効かなくなったりして、重大な事故を招く恐れがあります。

自分の走り方にこのような観点から問題がないかもう一度見直して、ブレーキは短い時間だけしっかりとかけるようにして、頻繁にブレーキを解除する習慣をつけよう。過熱している心配がある場合には、一旦停車してブレーキレバーから手を離し、ブレーキディスクないしリムが冷めるのを待とう。



ブレーキレバー



ディスクブレーキ



ブレーキをかけると重心が後ろから前に移動します

⚠ 危険

ブレーキに慣れるまではくれぐれも慎重に行動しよう。非常時の急ブレーキの練習を車の通らない場所で繰り返して確実にコントロールできるようにしておこう。それが公道での事故の防止につながります。

❗ 要注意

濡れていると制動力が低下します。雨の日は停止距離が長くなることを意識しよう。

仕組みと摩耗

レバーを引くと、固定されたブレーキシューが回転しているブレーキ面に押しつけられて摩擦が生じます。この摩擦によって車輪の速度が落ちるのです。ブレーキシューをブレーキ面に押しつける力と、互いに擦れ合う物体の摩擦係数が重要になります。

水分や汚れ、油などが摩擦面につくと、摩擦係数が変化します。雨天時にディスクブレーキの反応がやや遅く、ブレーキの効きも悪くなるのはこのためです。摩擦によりブレーキパッドが摩耗しますが、それはブレーキディスクも同じです。擦れ合うふたつの物体の摩耗は、雨天走行が多いほど進行が早まります。



後輪のディスクブレーキ

⚠ 危険

油圧式ブレーキのホースに漏れがあるとブレーキがまったく効かなくなる恐れがあります。漏れは直ちに修理してください。そうしないと**事故の危険があります**。

ⓘ 要注意

ブレーキディスクとブレーキパッドに、ワックスやグリス、オイルなどの付着が一切ないことを確認してください。一度オイルがついてしまったブレーキパッドから油を除去することはできません。交換が必要になります。

i 注記

汚れが激しかったり、濡れていたりすると、ブレーキの鳴きが発生することがあります。

i 注記

部品交換時には、表示のある、そのブレーキに合った純正部品のみを使ってください。

ディスクブレーキの点検と微調整

濡れているときのブレーキの効き方は、ディスクブレーキの方がリムブレーキよりもはるかに早く反応します。また、整備の必要性が比較的少なく、リムが摩耗することもあります。ディスクブレーキの欠点は、濡れると音が出やすいことです。ブレーキを最善の状態で作動できるように、ディスクブレーキのブレーキレバーも、手の大きさに合わせることができます。通常は、そのための小さな六角穴ボルトがレバー自体についています。

機能の点検

ホースや接続部に漏れがないかどうか、レバーを引いた状態で定期的に点検してください。油圧オイルやブレーキフルードが漏れていたなら、直ぐに適切な措置をとってください。漏れがあるとブレーキがまったく効かなくなる恐れがあります。不明な点があったら、弊社のホットラインまたは弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

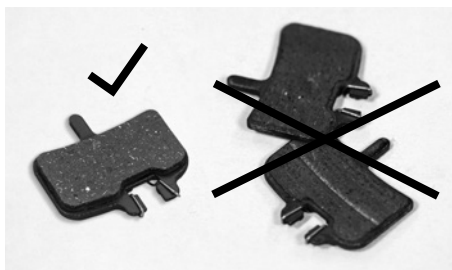
パッドの摩耗状態はキャリパーの下に突き出しているか、キャリパー上部ののぞき窓にある金属の突起を見て確認します。突起部分がディスクに約1ミリの距離まで近づいてきたら、メーカーの説明書に従ってパッドを取り外し、良く点検して、必要があれば交換する時期です。



ディスクブレーキ



ブレーキレバーの握り幅調整



摩耗したブレーキパッドは交換が必要です

① 注記

ディスクブレーキには、メーカーの詳細な説明書が添えられています。説明書の内容をよく読んでから、ホイールの取り外しや整備作業をするようにしよう。

① 注記

部品の交換時には、純正部品のみを使ってください。

⚠ 危険

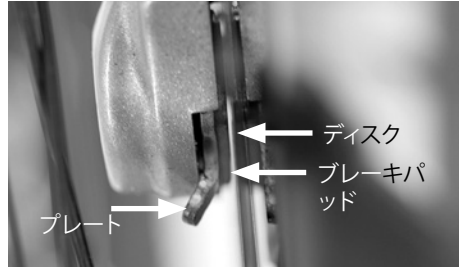
ブレーキパッドやローターが汚れていると、制動力が極度に低下する恐れがあります。オイルなどの液体がブレーキにつかないように注意してください。自転車の掃除やチェーンの注油の時に注意が必要です。一度汚れてしまったブレーキパッドはもうきれいになりませんので、交換が必要となります。ブレーキディスクは、ブレーキクリーナーを使うか、やむを得ない場合にはお湯と洗剤を使って汚れを落としてください。

ディスクブレーキ

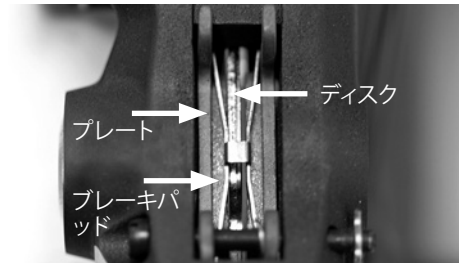
これらのモデルでは、ブレーキパッドの摩耗状態が自動的に補正されます。乗車前には必ず、レバーがハンドルにつくよりも前に、はっきりと止まる点があることを確認してください。定期的にブレーキパッドの厚みが十分であるかどうかを点検してください。

ブレーキメーカーによっては、同梱の輸送用パッドスペーサーに切り抜きがあります。パッドがその中に入らなくなったら交換の時期が来ています。

交換用のパッドは純正品のみを使用し、ブレーキメーカーの説明書に記載されている指示に従ってください。少しでも不安がある人は、この作業は専門業者に依頼してください。



SRAM製ブレーキのパッド点検プレートは絶対にディスクに接触してはいけません



シマノ製ブレーキのパッド点検プレートは絶対にディスクに接触してはいけません

注記

ディスクブレーキのパッドが新品の場合には慣らしが必要で、最初はブレーキの効きがよくありません。約30 km/hまで加速してブレーキをかけ停止する動作を30～50回程度繰り返してください。

注記

各社ウェブサイトに掲載されている注意事項も確認してください：
<https://www.rideformula.com>
<https://www.magura.com/en/EUR/>
<https://si.shimano.com>
www.sram.com

注記

ホイールを取り外した状態で、ブレーキレバーを引いてはいけません。両側のパッドがくっついてしまっ、ホイールを取り付けられなくなります。ホイールを取り外したら、同梱のパッドスペーサーをパッドの間に挟んでください。

危険

ディスクブレーキは制動時に非常に熱くなります。長い坂を下りてきた直後など、ブレーキを頻繁に使用した後は、ローターやキャリパーに手を触れないでください。

危険

接続部分が閉じていなかったり、ホースに漏れがあったりすると、ブレーキの制動力が大きく低下します。**事故の危険があります。**システム系統に漏れがあったり、ホースが折れていたりする場合には、専門業者に見てもらうか、弊社のホットラインまたは弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

危険

サドルとハンドルを下にしてCanyonを輸送しないでください。ブレーキがまったく効かなくなる恐れがあります。

変速機

変速機がCanyonについているのは、地形や出したい速度に合わせて、自分の力を調整するためです。変速機があっても、力学的な仕事の量が減るわけではありません。移動距離と速度が同じであれば仕事の量も変わらないからです。しかし、クランクを1周廻すのに必要な力は変わってきます。簡単に言えば、ギアを低くすれば急坂でもそれほど力を入れずに登ることができるということです。ただし、そのかわりペダルを踏む頻度が上がります。

下りは、高いギアに切り替えます。クランク1回転あたりの移動距離が長くなり、速度もそれに応じて速くなります。体力を温存するためには、頻繁にギアを切り替える必要があります。自動車と同じように、自転車に乗る人も自分の「エンジン」をフル回転させなければ、最大の能力を発揮することはできません。

平地での常識的なクランク回転数（ケイデンス）は、1分あたり60回転以上です。ロードレースの選手は、平地なら1分間に90～110回転程度のケイデンスで走っています。登り坂ではもちろん回転数がいくらか減ります。それでもリズム良くペダルを踏み続けて下さい。最近の自転車は、ギアの段数が細かく分かれており、操作もしやすくなっているので、効率の良い走りをするための最善の条件が揃っています。また、チェーンやカセットスプロケットの摩耗と、膝の関節への負担も大幅に少なくなっています。

チェーンを使った変速機は、自転車では最も効率の良い伝動方式です。ディレイラーが良く整備され注油状態も良好であれば、ライダーがした仕事のおよそ97～98パーセントが後輪に伝達されます。変速機の操作の面でも、ブレーキの制動力の点でも、まず申し分のない高性能のものとなっています。



外装変速機（ディレイラー）



リアディレイラー

⚠ 危険

負荷状態でのギアの切り替えはやめよう。チェーンの寿命が大幅に短くなります。また、チェーンがチェーンステイとチェーンリングの間に噛み込む（チェーンサック）恐れもあります。ペダルに思い切り力を入れてこいでいる時にギアを切り替えるのはやめてください。

ⓘ 要注意

必ず先が細くなったズボンをはくか、ズボンクリップなどを使用してください。幅の広いズボンはチェーンやギアに巻き込まれて、転倒の原因となる恐れがあります。

i 注記

ギアチェンジ中はペダルから力を抜こう。そうすることでギアの切り替え動作が正確に行われ、異音が発生することを防ぎ、摩耗を減らすことができます。

歯が特殊な形状になっているスプロケットや、柔軟性のあるチェーン、各段が正確に位置決めされたシフトレバーなどのおかげで、ギアチェンジも簡単です。変速機はほとんどの場合、現在のギアの位置がハンドルに表示されるようになっています。

仕組みと操作

押ボタン式のシフターは、左右で仕組みが異なります。ほとんどのタイプでは、大きなボタンを押すと大きい歯車に切り替わります。ライダーから見てハンドルよりも前にある小さなレバーを押すと、チェーンが小さい歯車に移ります。これは、右手の親指で大きなボタンを押してギアを切り替えたときには、ギアが軽くなることを意味します。その一方で、左手の親指で大きなボタンを押すと、大きなチェーンリングに切り替えることになり、ギアは重くなるのです。

負荷状態でのギアの切り替えによってチェーンの寿命は大幅に短くなります。ペダルに思い切り力を入れてこいでいる時にギアを切り替えるのはやめてください。

シマノのシフターは親指と人差し指で操作しますが、SRAMのシフターは親指だけを使います。いずれの場合にも、大きい方のレバーで大きいスプロケットに切り替わるのは同じです。

シフトレバーからシフトケーブルを通じて、ギアの切り替え指示がディレイラーに伝達されます。するとディレイラーがシフトして、チェーンが隣のスプロケットに移動します。ギアの切り替え操作で重要なのは、チェーンがスプロケットの間を移動中は均一かつあまり力を入れずにペダルをこぎ続けることです。スプロケットには特殊なスライダーが組み込まれているため、負荷がかかっている状態でもギアの切り替えには問題ありません。



SRAMの押ボタン式シフター



シマノの押ボタン式シフター



シマノのシフター

⚠ 危険

ギアの切り替えを車の通らないところで練習しよう。そうして各種のレバーの使い方に慣れておくようにしよう。一般道でギアチェンジの練習をすると、それに気が取られて道路交通の危険を察知できない恐れがあります。

変速機の点検と微調整

ディレイラーは出荷前にCanyonのチームが細心の注意を払って調整してあります。しかし、新車はしばらく乗っているとシフトケーブルが初期伸びをして、ギアがうまく切り替わらなくなることがあります。チェーンが大きいスプロケットに上がりにくくなるのです。

リアディレイラー

- ケーブルがシフトレバーまたはリアディレイラーに入る部分にあるアジャスターボルトを廻してケーブルのテンションを上げます。
- テンションを上げたら必ず、チェーンがスムーズに隣の大きなスプロケットに上がるかどうか確認してください。確認するには、クランクを手で回すか、Canyonに乗って走ってみる必要があります。
- チェーンが楽に上がるようなら、小さいスプロケットの方向にもスムーズに移行するかどうか試してみます。完璧に調節するには、何度も試してみる必要があります。



リアディレイラーのシフトケーブルのテンションを調整：まずシフトケーブルを張っているボルトを緩めます



そうするとシフトケーブルを手で引っ張ることができるようになります

i 注記

誰かに後輪を持ち上げてもらうのが、切り替えの具合を試してみる簡単な方法で、クランクを自分で回しながらギアを切り替えてみます。

ディレイラー可動範囲の調整

リアディレイラーやチェーンがスポークにぶつかったり、チェーンが一番小さいスプロケットの外側に落ちてしまうことを防ぐため、アジャスターボルトによってリアディレイラーの可動範囲は限定されています。通常の使用でこの範囲が変化することはありません。

ただしCanyonが横転すると、リアディレイラーやその固定部分が曲がってしまう恐れがあります。そのような事故があった時や、新しい後輪を取り付けた時などは、ディレイラー可動範囲を確認してください。

- シフトレバーで一番高いギア（一番小さいスプロケット）に切り替えます。そうするとケーブルは完全に弛緩状態で、チェーンが自然と一番小さいスプロケットに掛かっている状態です。スプロケットを後ろから見た時に、リアディレイラーのガイドプーリが、そのスプロケットの歯の真下にあるかどうかを確認します。
- 真下になっていない場合には、アジャスターボルトで位置を修正する必要があります。通常リアディレイラーには、“ハイギア”を意味するHおよび“ローギア”を表すLのマークがボルトについています。ここでいう高いギアとは、ギア比が大きいという意味で、つまり小さいスプロケットのことです。
- ボルトにマークがついていない場合には、試してみるしか方法はありません。廻した回数を数えながら、どちらかのボルトを廻してみ、その時のリアディレイラーの動きに注目します。動かないとしたら、廻しているボルトは逆側のボルトです。また同じ回数だけボルトを逆に廻して元に戻します。
- ボルトを右回りに廻すとプーリは内側に移動し、逆に回すとプーリが外側に移動します。



スプロケットを後ろから見た時に、リアディレイラーのガイドプーリが、正しいスプロケットの歯の真下にあるかどうかを確認



ディレイラー可動範囲アジャスターボルト



ディレイラーの可動範囲をアジャスターボルトで限定する

- 一番大きいスプロケットに切り替えます。その時にリアディレイラーがそのままスポークにぶつからないように注意が必要です。チェーンが一番大きなスプロケットに掛かったら、さらにレバーを押してわざとギアを無理に切り替えようとしてみてください。そして、手でもリアディレイラーをスポークの方に押してみます。この作業はホイールを回転させながら行います。
- この時にプリーケージがスポークに接触したり、チェーンがスプロケットを超えてホイール側に落ちてしまうようなら、可動範囲を狭くする必要があります。Lのマークがついたボルトを廻して、スポークにぶつかる可能性が完全になくなるまで範囲を狭めます。
- ここでプリーケージとスプロケットの位置関係を見てください。ガイドプリーと一番大きなスプロケットの間は、コマひとつないしふたつ以上の間隔が適切です。



リアディレイラーがスポークにぶつからないかどうか確認

⚠ 危険

ディレイラー可動範囲が適切でなかったり、リアディレイラーの固定部分が曲がっていたりすると、自転車が大きく破損し、後輪がロックする恐れがあります。**事故の危険があります。**

⚠ 要注意

ディレイラーの調整は、熟練した整備工でないと難しい作業です。自分でやりたいという人は、変速機メーカーの取扱説明書も読んでください。変速機について困ったことがあったら、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

- この距離を調節するには、リアディレイラーについている、ドロップアウトの正面側を押さえるボルトを使用します。このボルトを締め、望ましい距離をとります。確認のために、クランクを逆に回してみてください。チェーンを逆に回してもガイドプーリがスプロケットに接触してはいけません。
- それでも距離が十分でなく、狭すぎてギヤの切り替えに支障をきたす場合には、あとはチェーンをひとコマ縮める方法しかありません。そうするとリアディレイラーの張りがいくらか強くなります。ただし、チェーンを前後共に大きな歯車に掛けても問題がないことを確認する必要があります。ただ、このようなギヤはチェーンが極端な斜め掛けになるため、走行中に使用することはお奨めできません。



プーリageとスプロケットの距離を調節するには、ドロップアウトの正面側を押さえるボルトを廻す

⚠ 要注意

変速機やチェーンの調整作業が終わったら、必ず平坦で車の通らない所（駐車場など）でCanyonの試乗を行ってください。調整に問題がある場合、そのまま公道を走行すると、走行中に不具合が生じて自転車の操縦ができなくなる恐れがあります。

⚠ 要注意

変速機の調整を行った後は、必ず車の通らないところで乗ってみてください。

⚠ 危険

自転車が横転したり、後ディレイラーに何かぶつかったりした場合には、後ディレイラー自体や、ディレイラーハンガーと呼ばれる後ディレイラーの固定部分が曲がってしまい、スポークの中に突き出してしまう恐れがあります。そのような事故があった時はディレイラーハンガーの方向を点検し、新しい後輪を取り付けた時は、ディレイラー可動範囲を確認のうえ、必要に応じてアジャスターボルトを調整してください。

⚠ 要注意

リアディレイラーやフロントディレイラーを新たに完全に調整するのは、熟練した整備工でないと難しい作業です。調整を誤ると、メカニズムの重大な破損を招くことも考えられます。これに関しては変速機メーカーの取扱説明書に従ってください。変速機について困ったことがあったら、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

SHIMANO DI2

Di2はシマノの高性能コンポーネントの電動版です。ケーブルを機械的に引くのではなく、電気信号をコードで伝達する方式です。リアとフロントのディレイラーは小さな電気モーターによって作動します。Di2にはチェーンが斜め掛けになっているとフロントディレイラーの位置が自動的に調整されて摩擦音や不要な摩耗を防ぐ機能もついています。

走行時には三種類のモードを選択できます。そのうちの二つは半自動式の「シンクロシフト」です。これは右のリアディレイラー用シフトスイッチを切り替えるだけで、フロントディレイラーも自動的に所定の組合せに従って二速または三速のチェーンリングが切り替わる方式です。三つ目のモードでは従来通りフロントとリアのディレイラーをそれぞれ左右のスイッチで切り替えることができます。

さらに新しいのは、サービス用ツールによって変速装置のプログラムを変更することが可能になった点です。変速段数やシフトの速度をプログラミングすることができます。希望によりCanyonでは各操作ボタンの機能をシステム内で変更することが可能で、たとえばスイッチの機能を入れ替えたりすることができます。そのためにはシマノの特殊な試験装置が必要で、故障の診断にもこの装置を使います。

電源はフレームやシートポスト内に固定されたバッテリーを使います。



Di2のリアディレイラー



操作スイッチ

⚠ 危険

新しいDi2を使う時には、必ず車の通らないところで乗ってみてください。変速モードを切り替えてみて、素晴らしいシフト性能を試してみよう。

i 注記

同梱されている変速機メーカーの取扱説明書も読んでください。

操作

XT Di2とXTR Di2では従来のシマノのシフトレバーではなく、電子式のシフトスイッチを使います。

マニュアルモードでは、基本的に機械式と同じシフト操作になります。これまでのように上または下のシフトレバーを奥まで押し込む必要はなく、Di2では操作ボタンを軽くタッチするだけです。大きな歯車に切り替えるには下の大きい方の操作ボタンを押します。

上にある小さな方の操作ボタンを押すとチェーンが小さい方の歯車に移動します。リアディレイラーでは一度に数段シフトすることができます。何段シフトするかはプログラミングによります。

システムインフォメーションディスプレイのボタンを押せば二通りあるシンクロシフトモードを切り替えられます。モードによってシフトするギアの段差が異なります。

シンクロシフトモードでは右の大きな操作スイッチを押せばギアが軽くなり、その上にある小さなスイッチを押すとギアが重くなります。リアとフロントのディレイラーが連動しており、リアをシフトすると同時に必要に応じてフロントのチェーンリングもシフトします。ライダーが考えなければいけないのは、正しいシフト方向のボタンを押すことと、ペダルから少し力を抜いてチェーンが次の段まで滑ってしまうことなくシフトするようにすることだけです。



システムインフォメーションディスプレイ

i 注記

シマノのXTR Di2シンクロシフトに関する詳細および機能解説ビデオは www.shimano.com のXTR Di2のページにあります。

i 注記

アプリやブルートゥース接続で設定を行うこともできます：<http://e-tubeproject.shimano.com/>

バッテリー

バッテリーが新品で完全に充電されていれば約800～1,000キロメートルの走行が可能です。バッテリーの残量が約25パーセントあれば、あと200～250km程度ならまだ走れます。

バッテリーが少なくなるとフロントのディレイラーがリアよりも先に動作なくなります。この状態になると、リアディレイラーで変速しながら走れるのはあと数キロメートルだけです。できる限り早く充電してください。バッテリーが完全になくなると最後に切り替えたギアでリアディレイラーが止まります。そうなるともうギアを変えることはできません。

時間が経つにつれてバッテリー容量が減ってゆくため、可能な走行距離も短くなります。これはやむを得ません。走行距離が自分の期待に添うものでなくなったらバッテリーを交換するしかありません。

バッテリー残量はいつでも確認できます。操作ボタンのどれかを最低0.5秒間長押ししてください。

コントロールユニットのLEDがバッテリー残量を表示します。

- 緑が約2秒間点灯：
バッテリー残量100 パーセント
- 緑が5回点滅：
バッテリー残量約50 パーセント
- 赤が約2秒間点灯：
バッテリー残量約25 パーセント
- 赤が5回点滅：
バッテリー残量なし



Di2のリアディレイラー

⚠ 危険

バッテリーの充電には必ず同梱の充電器を使ってください。

⚠ 危険

バッテリーを長期間使用しない場合には、十分に充電した状態（50%以上）で乾燥した涼しい場所に子供の手が届かないように保存する必要があります。

ⓘ 要注意

三ヶ月に一度は充電残量を確認してください。保管時には必ず同梱の保護キャップをバッテリーの端子部分につけておこう。

ⓘ 注記

（空になった）バッテリーの充電には約1.5時間かかります。

SRAM Eagle AXS

SRAM Eagle AXSでは、ハンドルレバーのロッカースイッチを押すことで、リアディレイラーがシフトします。

低いギアにシフト（後ろのスプロケットを大きく）するには、コントローラーのロッカースイッチを下方方向に押します。高いギアにシフト（後ろのスプロケットを小さく）するには、コントローラーのロッカースイッチを上方向に押します。

ロッカースイッチを長押しすると、連続シフトできます。SRAM AXSアプリを使えば、変速機のような個人設定が可能です。

SRAM/バッテリーを充電するには、リアディレイラーからバッテリーを取り外してください。バッテリーを同梱の充電器で充電します。

詳細は www.sram.com にあります。



SRAM Eagle AXSのロッカースイッチ



SRAMのバッテリー



SRAMのバッテリーを取り外して充電

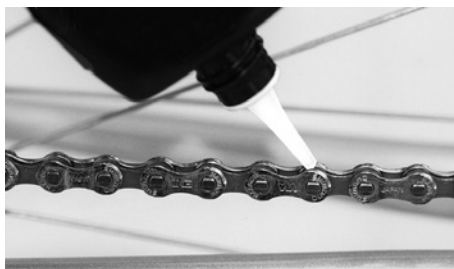
チェーンの手入れ

注油すれば走り良くなるというのは、今も昔も変わらぬ鉄則です。しかし肝心なのは潤滑油の量ではありません。いかにオイルをまんべんなく広げると、注油の頻度です。

- オイルのついた布を使ってチェーンを拭いて、たまった汚れや油を取り除くことも、ある程度の周期で必要となります。特殊なチェーン潤滑油を必ずしも使用する必要はありません。
- できるだけきれいな状態のチェーンのコマに、チェーンオイルやチェーングリス、チェーンワックスなどを塗布します。
- 塗布するには、クランクを回しながらローラにオイルをたらしてゆきます。
- 注油が終わったら、チェーンを数回廻してみます。潤滑油がチェーンの内部まで浸透するように、Canyonをそのままにして数分間待ちます。
- 最後につきすぎた潤滑油をぼろ布で拭き取っておけば、走行中に油が飛び散ったり、ゴミがつきやすくなったりする心配がありません。



布でチェーンの汚れと油を拭き取る



できるだけきれいな状態のチェーンのコマに、チェーンオイルを塗布

⚠ 危険

潤滑油がブレーキディスクやブレーキパッドにつかないように、くれぐれも注意してください。油がつくとブレーキが効かなくなる恐れがあります。

i 注記

環境保護のために、生分解性の潤滑油のみを使用しよう。チェーンの潤滑油は走行中常に少量ずつ地表に落ちてゆくからです。

チェーンの劣化

チェーンはCanyonに使用されている消耗部品のひとつですが、その寿命はライダーの乗り方によっても変わってきます。ですから、定期的にチェーンの注油を行うようにしてください。特に雨天走行後は注油が大切です。チェーンがあまり斜め掛けにならないギヤをなるべく使うようにしましょう。できるだけケイデンスを高く(60~70回転/分以上)しよう。

MTBの外装変速機の場合、800キロメートル程度の走行距離でチェーンが摩耗寿命の限界に達してしまうこともよくあります。チェーンの摩耗伸びが進むと、ギアが入りにくくなります。また、スプロケットやチェーンリングの疲労も激しくなります。このような部品の交換をするとなると、チェーンの交換よりも高くなります。ですから、チェーンの摩耗状態をこまめに確認するようにしよう。

確認するには、前のギアを(装備されている場合には)一番大きなチェーンリングに切り替えます。チェーンを親指と人差し指でチェーンリングからつまみ上げてみてください。チェーンリングから明らかに離れるようだと、コマの摩耗伸びがかなり進行しています。新しいものに交換する必要があります。

チェーンの精密な検査には高精度の測定装置があります。チェーンの交換は専門の知識を持った人にやってもらいましょう。というのは、最近のチェーンはマスターリンクがないタイプがほとんどだからです。エンドレス仕様になっているため、特殊な工具が必要になります。自転車店に行けば、君の変速機に合ったチェーンを選んで取り付けてもらえます。



チェーンの状態を点検



プロ用の摩耗測定スケール

⚠ 危険

ピンによるチェーンの連結状態が悪いと、チェーンが切れて転倒事故につながる可能性があります。チェーンの交換は専門業者に依頼してください。

ホイール — タイヤ・チューブ・空気圧

ホイールは、Canyonと路面の接点となります。ライダーの体重や荷物の重量、路面の凹凸などによって、強い負荷がかかります。ホイールは細心の注意を払って製造され、振れ取りを行って出荷されていますが、使用開始直後にはスポークが初期伸びします。したがって100～300キロメートル程度の短距離しか走行していない時点でも、ホイールを振れ取りし直す必要が生じることがあります。この位の距離を走ったら、ホイールの点検をこまめに行う必要がありますが、スポークテンションの修正が必要になることはめったにありません。

ホイールは、ハブとスポーク、リムを組み立てたものです。リムの上にはタイヤが取り付けられており、タイヤの中にはチューブが入っています。傷がつきやすいチューブを保護するために、スポークのニップルと、尖った部分のあることが多いリムの底面にリムテープが巻かれています。

新しいタイヤを取り付ける時には、現在使用中のタイヤの種類と寸法を確認してください。タイヤの側面に書いてあります。表示には二種類ありますが、ミリメートル単位の表示がより正確な値です。57-622という数字は、エアールを入れた状態でのタイヤの幅が57 mmで、(内)径が622 mmであることを意味します。もうひとつの表示は、同じタイヤのサイズをインチで表したもので、29 x 2.25となっています。これよりも大きなタイヤを使うと、フォークやフレームにタイヤが擦れてしまうことがあります。ですから、すでに取り付けられているタイヤのサイズに合わせてください。



ホイール



タイヤの寸法と適正空気圧範囲



リムの中にはリムテープが

⚠ 危険

標準搭載されているタイヤとは異なる、幅の広いタイヤや高いタイヤを取り付けると、低速走行時に足が前輪にぶつかる恐れがあります。サスペンションが沈んだ瞬間にホイールがロックする恐れもあります。**事故の危険があります。**

タイヤが良好に機能するためには、適正な空気圧で充填されている必要があります。適切な空気圧とすることで、パンクにも強くなります。特に、段差を通過した時にチューブが押しつぶされるスネークバイト（リム打ちパンク）は、空気圧が低すぎるのが原因です。

メーカーの推奨空気圧は通常タイヤの側面に型番ラベルに記載されています。空気圧の値の低い方にすると、クッション性が増して乗り心地良くなり、オフロード走行に最適です。空気圧が上がると転がり抵抗は低下しますが、その一方で乗り心地が悪くなります。しかし空気圧の高い硬いタイヤは、自動車道や状態の良い未舗装道を走るのには最も適しています。オフロードでは空気圧が低い方が転がり抵抗や牽引が良くなる傾向にあります。

空気圧をイギリスの単位psi (pounds per square inch) で表示することがよくあります。下の表は、一般的な値を換算したものです。

タイヤとリムだけでは空気を密封することはできません。**例外：**マウンテンバイクのチューブレスタイヤ。内部の圧力を維持するため、チューブがタイヤの中に入っています。チューブにはバルブから空気を充填します。Canyonではロードバイク用ともいわれる仏式バルブを採用していますが、このバルブは現在ではあらゆるタイプの自転車に使われるようになっています。バルブは、プラスチック製のキャップで汚れから保護されています。



仏式バルブ



プラスチックキャップを外す

psi	bar	kPa
30	2.1	210
40	2.8	280
50	3.5	350
60	4.1	410
70	4.8	480
80	5.5	550
90	6.2	620

空気圧 単位：psi/bar/kPa

⚠ 危険

空気圧が低すぎる状態で走行すると、タイヤがリムから外れる恐れがあります。

⚠ 危険

適正空気圧範囲を超えるエアをタイヤに入れることは厳禁です。タイヤが走行中にリムから外れたり、破裂することもあります。**転倒の危険があります。**

⚠ 危険

5 bar以上の空気圧を入れることができるタイヤは、クリンチャーリムに取り付ける必要があります。

⚠ 危険

標準搭載のタイヤよりも幅の広いタイヤを使用すると、サスペンションフォークが最大限沈み込んだ時に、タイヤがフォークのクラウンに接触する可能性があります。

バルブによって直径が異なりますので注意してください。リムに合うバルブのついたチューブのみを使用してください。合っていないバルブを使用すると、突然空気が抜けて、事故の原因となる恐れがあります。

仏式バルブではバルブの弁体がしっかり締まっていないと、僅かずつ空気が抜けてゆきます。細長いステムに弁体がしっかりと固定されていることを確認してください。

携帯用のポンプは、タイヤに高圧のエアを入れるには適していないものがよくあります。高圧の充填に適しているのは、圧力計つきのフロアポンプで、自宅で空気圧の検査に使用するタイプです。どのバルブのタイプにもアダプターがあります。アダプターを使えば、仏式バルブ付きのチューブでもガソリンスタンドで空気を入れられます。



仏式バルブでは、バルブを緩める必要があります



バルブのアダプター

⚠ 危険

常に規定の空気圧のタイヤで走行し、一定期間ごとに空気圧を確認するようにしよう。少なくとも一週間に一度は確認。

⚠ 危険

トレッドがすり減ってしまったタイヤや、側面が傷んでいるタイヤは、交換することをお奨めします。湿気やゴミが侵入することによって、タイヤ内部の構造が破壊される恐れがあります。

⚠ 危険

リムテープに問題がある場合には、すぐに交換する必要があります。例外：Mavicのホイールシステムではリムテープが不要になっています。

⚠ 危険

タイヤに損傷があると、最悪の場合には不意にチューブが破裂して事故につながる恐れがあります。

ⓘ 要注意

バルブの直径がリムの孔の大きさに合っていて、バルブが常にまっすぐになっていることを確認してください。

ⓘ 注記

仏式バルブでは空気を入れる前にサムナットを少し緩めてから、一瞬だけバルブの方向に押して空気が漏れるのを確認する必要があります。

リムの真円度・スポークテンション

スポークによってリムは車輪中央のハブに連結されています。スポークテンションが均一になっていることが、真円度を出すためには大切です。高速で段差を乗り越えたりスポーク切れによって、個々のスポークのテンションが変化すると、張力のバランスが崩れてリムに振れが生じます。走行中に自転車がふらついて異常に気がついた時には、Canyonの機能にすでに障害が生じている可能性があります。



真円度を点検しよう



振れ取り台

⚠ 危険

振れのあるホイールでの走行はやめてください。**転倒の危険があります。**ですから定期的にリムの真円度を確認しよう。確認するには、車輪を地面から持ち上げて手で回転させてみます。

ⓘ 要注意

緩んだスポークはすぐに張り直す必要があります。そのままにしておくと、その周囲にある他のコンポーネントにかかっている負荷が、急激に増大します。

ⓘ 要注意

ホイールの振れ取り（テンション修正）は高度な技術が必要な作業ですので、専門業者に依頼することをお奨めします。

スルーアクスルによるホイールの固定

現在市販されているスルーアクスル製品には、さまざまなものがあります。その中には、クイックリリースで固定するタイプのものもあります。それ以外のタイプでは、取り付けや取り外しに特殊な工具が必要となることがあります。

固定状態を一時間から二時間走行した時点で点検し、その後は走行時間20時間ごとに確認してください。



クイックリリースレバーを開く



クイックリリースレバーを閉じる



スルーアクスルによる固定

⚠ 危険

ホイールがしっかりと固定されていることを乗る前に必ず確認しよう。万が一走行中に車輪が外れたら、転倒してしまいます。

⚠ 要注意

自転車をどこかに停めておく場合には、クイックリリースで固定されたホイールも、フレームと一緒に固定物に繋いだ状態で鍵をかけよう。

i 注記

付属の説明書に記載されているフォークメーカーの注意事項も必ず守ってください。

i 注記

Canyonのマウンテンバイクにもスルーアクスルが使われています。これについては「スルーアクスルの取り扱い」の項参照。

パンクの修理

パンクは自転車にはつきものです。しかしパンクしたぐらいで、せっかくのサイクリングをあきらめることはありません。タイヤやチューブの交換に必要な工具と、予備のチューブかパンク修理キットさえ持っていれば修理できます。クイックリリース式の車輪なら、チューブ交換に必要なのはタイヤレバー2本とポンプだけです。車輪がナットで固定されている場合やロッキングスキャーを使用している場合には、この他にそれぞれ対応するレバーやレンチが必要になります。

車輪の取り外し

- 油圧式ディスクブレーキの場合は、ホイールを取り外したら、絶対にブレーキレバーを引かないように注意してください。車輪を再び取り付ける時には、キャリパー内でブレーキディスクが擦れないことを確認しよう。ブレーキをかけた直後のブレーキディスクには絶対に手を触れないでください。非常に熱くなっていますので火傷する恐れがあります。
- 外装変速機のついた後輪を取り外すには、その前にギアを一番小さなスプロケットに切り替えておいてください。そうすれば、リアディレイラーが最も外側の位置に移動しますので、車輪を取り外す時に邪魔になりません。
- 「スルーアクスルの取り扱い」の項にある解説に従ってクイックリリースを開きます。クイックリリースを開けてもまだホイールが引き出せない時には、クイックリリースのナットをもう数回転緩めます。
- 後輪が取り外しやすくなるように、リアディレイラーを手で軽く後ろに引っ張ってください。



後輪を取り外す前に一番小さなスプロケットに切り替える



後輪を取り外す時は、リアディレイラーを手で軽く後ろに引く

⚠ 危険

ブレーキディスクは熱くなることがあります。ローターが冷めるのを待ってからホイールを取り外してください。

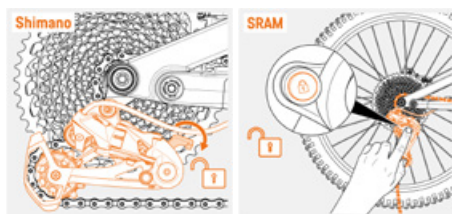
📌 要注意

ホイールを取り外したら、絶対に（ディスク）ブレーキのレバーを引かないでください。車輪を取り外したらパッドスペーサーを必ず取り付けよう。

📖 注記

ブレーキメーカーおよび変速機メーカーの取扱説明書を確認してください。

- シマノの変速機では、まずレバーでリアディレイラーのロックを解除します。そうするとリアディレイラーを後ろに引っ張ることができます。
- SRAMの変速機では、リアディレイラーを取付位置に引き込み、ボタンで固定する必要があります。
- Canyonを軽く持ち上げて、タイヤを軽く叩けば、車輪が下に抜け落ちます。



タイヤを取り外す時のシマノとSRAMのリアディレイラーの扱い方

クリンチャータイヤの取り外し

- バルブからキャップとリムナットを外し、空気を完全に抜きます。
- タイヤをリムの側壁から中央に向けて押し込みます。全周にわたって押し込んでおくと取り外しやすくなります。
- タイヤレバーをバルブの左右5cmぐらいの位置でタイヤの下に入れて、タイヤのビードがリムのビード座の外にできるように持ち上げます。レバーをこの位置で押さえておきます。
- もう1本のタイヤレバーを、最初のタイヤレバーから10cmぐらい離れたところで、リムとタイヤの間に差し込んで、やはりこちらもタイヤのビードがリムの外に出るように持ち上げます。
- タイヤのビードの一部がビード座の外側に出てしまえば、あとはタイヤレバーを全周にわたってスライドさせることで、たいいていの場合ビードを完全に外すことができます。
- これで、チューブを抜き取る状態になりました。バルブがリムに引っ掛かったり、チューブを傷つけたりしないように注意してください。
- パンク修理キットメーカーの取扱説明書に従ってチューブの穴をふさいでください。



タイヤをリムの中央に向けて押し込む



タイヤレバーを差し込んでタイヤのビードをリムの外に出す



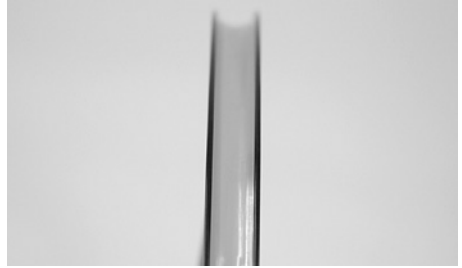
タイヤからチューブを抜き取る

- タイヤを取り外したら、リムテープの状態を確認しておくことをお奨めします。リムテープは、むらや損傷、亀裂等がなく、スポークのニップルと穴をすべて覆っていないではありません。断面が空洞になったダブルウォールリムでは、リムテープがリム底面全体を覆っている必要があります。このタイプのリムの場合は、織布製または固形樹脂製のリムテープのみを使用することをお奨めします。リムテープについて疑問がある場合には、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。
- タイヤのもう片方のビードも必要であれば簡単に外すことができます。

クリンチャータイヤの取り付け

タイヤを取り付ける時には、ゴミや砂などの異物が内部に入ったり、チューブを傷つけたりしないように注意してください。

- リムの片方のビード座をタイヤの中に入れて、こちら側のビードが完全にリムのビード座の内側に入るように親指で押し込みます。この作業はどのタイヤでも工具なしで可能はずです。チューブのバルブをリムのバルブ用の孔に挿入します。
- チューブに軽くエアーを入れて、円形に膨らませてから、タイヤの中にチューブ全体を入れます。チューブに折り目がつかないように注意してください。
- タイヤを完全にリムにはめる作業は、バルブの反対側から始めます。親指を使いタイヤをリムの内側に押し込んでゆきます。
- チューブがタイヤとリムの間に挟まって押しつぶされてしまわないように注意してください。そのため作業の途中で何度も人差し指でチューブをタイヤの中に押し込むようにします。



リムの中にはリムテープが



バルブをリムの孔に差し込む



タイヤを手でリムに押し込む

⚠ 危険

タイヤの繊維層に異物が突き刺さって破損した場合には、念のためタイヤを交換してください。

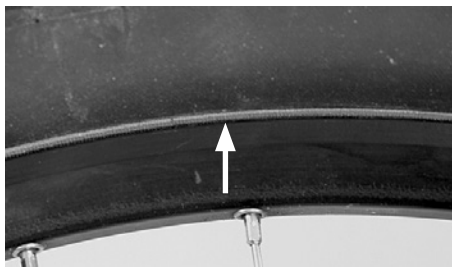
⚠ 危険

リムテープに問題がある場合には、すぐに交換する必要があります。

- タイヤの周に沿って、左右均一に作業を進めます。作業が終わりに近づいたら、タイヤを思いっきり下に引っ張って、すでに取り付けた部分がリム中央の凹みに落ちるようにします。こうしておく、最後の部分をリムにはめる作業がかなり楽になります。
- もう一度チューブの位置を確認してから、手のひらでタイヤをリムの内側に押し込みます。
- うまく押し込めない場合には、タイヤレバーを使う必要があります。タイヤレバーの丸くなっている側がチューブに向くようにして、チューブに傷をつけないように注意して下さい。
- バルブをタイヤ内部に押し込んで、バルブがタイヤのビードの下に挟まってしまわないようにします。バルブがまっすぐになっていませんか。もしバルブが曲がっていたら、タイヤの片側をもう一度外して、チューブの位置を直す必要があります。
- チューブがタイヤの下に挟まって押しつぶされるのが心配な人は、タイヤに半分空気をいれた状態で、タイヤを全周左右に（回転方向に垂直に）もんでやります。その時に、リムテープがずれていないかも確認することができます。
- ここでチューブに規定の空気圧でエアーを入れます。エアーを入れることのできる最大空気圧は、通常タイヤ側面に書いてあります。
- タイヤがしっかりと嵌まっているかどうかをリムラインとリムの縁を見て確認してください。大切なのは、リムラインのリムとの間隔がタイヤの全周にわたって一定になっていることです。



チューブが挟まっていないように、タイヤを両側から押す



リムラインがリムに沿って見える

i 注記

出先でパンクした場合には、ホイールを取り外さず、チューブを完全に取り出さない方法もあります。バルブはリムにつけたままにしておいて、まず空気が漏れている穴を探します。そのためにチューブにエアーを入れます。チューブを耳に近づけて動かし、シューという音が聞こえる箇所を探します。穴が見つかったら、タイヤの対応する箇所を探して、その部分も確認してください。まだ異物が刺さったままになっていることがよくあります。何かが刺さっていたら取り除きます。

チューブレスタイヤの取り外し (チューブレス/UST)

空気を完全にタイヤから抜いてください。タイヤの側面を両手でリムの中央に向かって押し、タイヤのビードがどちら側もリムから離れた状態にします。バルブの反対側から始めて、タイヤのビードを指でリムの側壁（ビード座）の外側に出します。片側を完全に外に出してください。次にタイヤのもう片方のビードをリムから外します。



チューブレスタイヤをリムの中央に向けて押し込む

チューブレスタイヤの修理 (チューブレス/UST)

チューブレスタイヤがパンクした時には、チューブを入れて使用することもできます。その前にタイヤに刺さっている物体を取り除いてください。バルブもリムから取り外します。軽くエアを入れたMTBチューブをタイヤの中に入れます。上記の解説に従ってタイヤを取り付け、適正な空気圧になっていることと、タイヤがリムにしっかりと嵌まっていることを確認してください。チューブレスタイヤは、市販のパンク修理キットを使って内側から穴をふさぐことができます。パンク修理キットメーカーの説明書に従ってください。

⚠ 危険

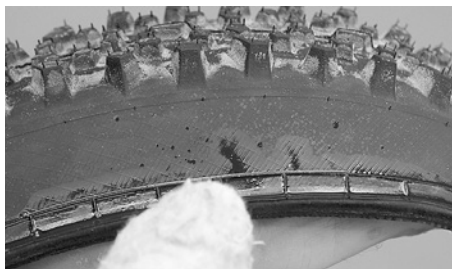
取り付けに問題があると機能に支障をきたし、場合によってはブレーキが完全に機能しなくなる恐れがあります。ですから必ず付属の説明書に記載されているメーカーの指示に従ってください。

チューブレスタイヤの取り付け (チューブレス/UST)

取り付けの前に、タイヤの内側およびビード部分に汚れや潤滑油が付着していないことを確認してください。両側のビードを組み立ての前に全周にわたって石鹸水かマウンティングペーストで濡らしておきます。タイヤレバーは使用しないでください。

手だけを使ってタイヤを押しリムに嵌めることで、タイヤのビードが傷つくことを防ぎます。まず片方のビードを全周にわたってリムのビード座の内側に押し込みます。次にもう片方のビードをリムの中に入れてください。タイヤをリムの中央に合わせます。タイヤがリムベースに入っていることと、バルブがタイヤの両側のビードの中央に位置していることを確認してください。タイヤに最大可能な空気圧までエアを入れてます。最大の空気圧は通常タイヤの側面に書いてあります。

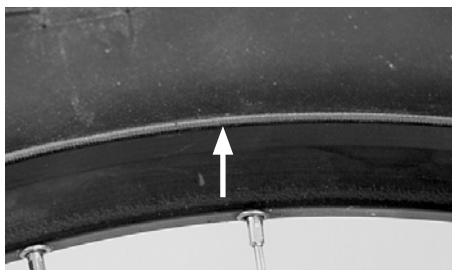
そうすると、タイヤがリムの所定の位置に落ち着きます。位置が正しいかどうか、タイヤとリムの境目の上にある細いリムラインを見て確認します。リムラインは、リムとの間隔がタイヤの全周にわたって一定になっているのが理想的です。最後にバルブを使って、最大の空気圧から次第にエアを抜くことで空気圧を調節します。適正空気圧範囲を守ってください。



組み立ての前に石鹸水でタイヤのビードを濡らしておく



タイヤの側面に表示されている空気圧



タイヤの位置をチェックするためのリムライン

① 要注意

チューブレスタイヤを取り付けられるのは、USTリム/USTホイール (Mavicなどのメーカー製) に限られます。

車輪の取り付け

ホイールの取り付けは、ホイールを取り外した時と逆の手順で行います。ホイールがドロップアウトないしフォークエンドにぴったりとはまっており、フォークのブレードおよびフレームのステイの中央にきているかどうかを確認してください。クイックリリースがしっかりと固定されていることを確認し（「スルーアクスルの取り扱い」の項参照）、Vブレーキの場合にはブレーキもすぐに元に戻しておきます。



クイックリリースがしっかりと固定されていることを確認する

⚠ 危険

走り出す前に、ディスクブレーキが擦れないことを確認してください。ホイールの固定状態を確認してください。取り付けたブレーキディスクにグリスなどの潤滑油がついていないかどうか確認してください。必ずブレーキのテストを行ってください。

⚠ 危険

取り付けに問題があると機能に支障をきたし、場合によってはブレーキが完全に機能しなくなる恐れがあります。ですから必ず付属の説明書に記載されているメーカーの指示に従ってください。

⚠ 危険

タイヤの繊維層に異物が突き刺さって破損した場合には、念のためタイヤを交換してください。

ステアリングヘッド

フォークやステム、ハンドルおよび前輪は、ヘッドセットとも呼ばれるステアリングヘッドによってフレームに回転自在に軸支されています。Canyonが安定してまっすぐ走行するためには、この操縦部の回転が非常にスムーズである必要があります。路面の凹凸による衝撃によってステアリングヘッドには大きな負荷がかかります。そのため、ヘッドセットが緩んだりずれたりする場合があります。

点検と微調整

- ステアリングヘッドの上わんの周りに指を回して、遊びがないかを確認します。
- サドルに上半身で体重をかけながら、もう片方の手で前輪のブレーキをかけた状態で、Canyonを前後に強く動かします。
- ステアリングヘッドに遊びがあると、上わんが下わんに対して動くのが感じられます。
- もうひとつの方法は、前輪を軽く地面から持ち上げて落としてみる方法です。ステアリングヘッドに遊びがあると、そこからカタカタという音がします。
- ステアリングヘッドが滑らかに回転することを確認するには、片手でフレームを持ち上げて、前輪が空中に浮いた状態にします。ハンドルを左から右まで動かしてみます。前輪が非常に滑らかに、どこかで止まることなく、左右いっぱいまで振れるようになっている必要があります。中央位置のハンドルを指で軽くたたいただけで自然に車輪が横に回転するような状態でなくてはなりません。

⚠ 危険

ステアリングヘッドが緩んだ状態で走行すると、フォークとステアリングヘッドにかかる負荷が非常に大きくなります。ステアリングヘッドが破損したり、フォークが折れたりして、重大な事故につながる恐れがあります。



ステアリングヘッドの遊びを確認するには、わんの回りに指を回し、ブレーキをかけた状態でCanyonを前後に押してみる



ステアリングヘッドが滑らかに回ることを確認するには、前輪を持ち上げてスムーズに動くかどうかを確認める

⚠ 危険

ステアリングヘッドの調整を行った後は、前輪を足ではさんでハンドルをひねってみることで、ステムが確実に固定されているかどうか確認してください。ステムが緩んでいると、転倒の原因となる可能性があります。

ⓘ 要注意

ステアリングヘッドの調整にはある程度の経験が必要ですので、この作業は専門業者に依頼することをお奨めします。自分でやりたいという人は、調整を行う前に、ステアリングヘッドメーカーの取扱説明書を最後までよく読んでください。

AHEADSET®ステアリングヘッド

このシステムの特長は、ステムをステアリングコラムに差し込む方式ではなく、ステムでスレッドタイプのステアリングコラムを挟んで固定する方式を採用していることです。ステムがステアリングヘッドを構成する重要な要素となっています。ステムのクランプによってステアリングヘッドの調整が固定されるようになっています。

- ステムの側面または後部にあるクランプボルトを緩めます。
- 上面に埋め込まれている調整ボルトを六角棒レンチで慎重に少しだけ締めます。
- ステムの方向をもう一度合わせて、直進時にハンドルが斜めにならないようにします。
- ステムの横についているクランプボルトをトルクレンチで締め直します。トルクレンチを使用し、最大締め付けトルクを超過しないようにしてください。最大締め付けトルクは、コンポーネント自体や、君のモデルのクイックスタートガイド、またはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。
- 左の解説に従って遊びを確認してください。ステアリングヘッドの調整もきつすぎないように注意してください。

最後に、Canyonの前に立って前輪を膝の間に挟みます。ハンドルをつかんで、前輪を押さえたままひねってみます。ハンドルをひねることができる場合には、ステムのクランプボルトをもう少し硬く締めてください。



横についているクランプボルトを緩めてから上面に埋め込まれている調整ボルトで遊びを調整する



ステムの横についているクランプボルトをトルクレンチで締め直す



前輪を押さえてハンドルをひねることができるか試してみる

⚠ 危険

ステアリングヘッドの調整を行った後は、ステムが確実に固定されていることを確認してください。ステムが緩んでいると、重大な転倒事故の原因となる可能性があります。

⚠ 危険

ステムのボルトをきつく絞めすぎると、ステアリングコラムが押しつぶされてしまうことがありますので注意してください。

⚠ 要注意

調整ボルトを硬く締めてしまわないでください。遊び調整専用です。

サスペンション

用語解説—サスペンション

コンプレッションダンピング

調整用のボタンやダイヤルが青の場合が多い。

ばねの縮むスピードを遅くすることです。非常に高速な衝撃が加わった時にサスペンションフォークが底つきすることを防ぎます。特にハイエンドのサスペンションでは、ハイスピード（強い衝撃＝ばねの縮む速度が速い）とロースピード（立ちこぎ時の浮き沈みなどのゆっくりしたばねの縮み）のコンプレッションダンピングに分かれています。

リアサスペンション（通称リアサス）

リアサスペンションとは、フルサスペンションタイプの自転車で後輪ステイ用のばねとダンパーが一体化したものです。

サスペンションフォーク

可動式の部品によって衝撃を和らげる緩衝機能つきの自転車のフォーク。最も一般的なのはテレスコープ型のサスペンションフォークです。インナーチューブと呼ばれるのが、テレスコピックフォークのクラウンに圧入やボルトで固定された細い方のパイプです。アウターチューブというのは、通常下側についているインナーチューブが沈み込むようになっているパイプのことです。

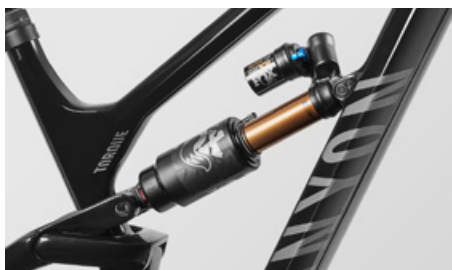
パイプの上下が逆になったアップサイドダウンフォークもあります。

ばね定数/スプリングレート

ばねを一定のストローク縮めるのに必要とされる力。単位はニュートン/ミリメートル (N/mm) またはポンド/インチ (lbs/in)。スプリングレートが大きいほど一定ストロークあたりの反発力が大きくなります。エアサスの場合には、空気圧が高いことを意味します。



コンプレッションダンピングがばねの縮むスピードを遅くする



リアサスペンション



サスペンションフォーク

プリロード

広く普及している空気ばね方式では、フォークの空気圧によってばね定数とプリロードが決まります。メーカーの推奨値に従ってください。

コイルばねには一定の範囲内でプリロードをかけることができます。そうするとサスペンションが作動し始める荷重が大きくなります。しかし、スプリングレートが変化するわけではありません。体重の重いライダーがプリロードを高くしても、スプリングレートが低すぎるのを補正することはできません。

ストローク調節ー「トラベルアジャスト」

多くの場合つまみを廻すことでサスペンションフォークのストロークを短くできるようになっています。一旦ばねを奥まで押し込まないとストロークが短くならないフォークもあります。後輪にもサスのついたフルサスペンションタイプでは、サスペンションの受けとなる部品を取り外したり、ビスを緩めて位置を変更する方式が一般的です。

ロックアウト

サスカハンドルにレバーがついている場合が多い。

フォークまたはリアサスの動作を止める装置のことです。アスファルトや平滑な路面でサスが浮き沈みするのを防ぐことができます。オフロードでのロックアウトの使用は厳禁です。

リバウンドストロークー「サグ」

静止状態でライダーが通常走行時と同じ姿勢で乗った時にリアサスまたはフォークが沈むストロークの長さ。全ストローク長に対するパーセント値で表すことが多い。ライダーごとに調整が必要です。

プラットフォームサスペンション

このタイプのサスは（ロースピード）コンプレッションダンピングが強く、浮き沈みを抑えます。ロックアウトとは違い、サスペンションの動作を完全に止めるものではありません。

リバウンドダンピング

調整用のボタンやダイヤルが赤の場合が多い。ばねの伸びるスピードを遅くすることで、自転車が浮き上がることを防ぎます。



ハンドルでロックアウト



フォークのリバウンドストロークー「サグ」



リアサスのリバウンドストロークー「サグ」



リバウンドダンピングがばねの伸びるスピードを遅くする

サスペンションフォーク

自転車業界では、乗り心地と走行の安全性を重視する傾向がますます顕著になっています。Canyonのマウンテンバイクにサスペンションフォークが装備されているのもそのためです。オフロードや路面の状態が悪い場所でのCanyonの操縦性が向上し、衝撃による自転車とライダーの負担が大きく軽減されます。さまざまな構造のものが市場には出回っていますが、サスペンションフォークで最も一般的なのは、オートバイでよく使用されるサスペンションと同じ仕組みのテレスコピックフォークと呼ばれるタイプです。

サスペンションフォークには、ばね部分の仕様とダンパーの種類によってさまざまなものがあります。ばねの素材にはスチールが使われるほか、空気を密閉した空気ばねもあり、これらを組み合わせて用いることもあります。

ダンパーには、特殊な圧力室にオイルを充填して使用するのが一般的です。希ですが摩擦力やエアアを使用してダンパーもあります。

長時間にわたって立ちこぎできつい登り坂を上るような場合は、ダンパーの動きを止める（ロックアウト）ことをお奨めします。ラフな路面の下り坂では、コンプレッションダンピングをしっかりと開いておいたほうがよいでしょう。



サスペンションフォーク



ハンドルでロックアウト

⚠ 危険

Canyonのマウンテンバイクはすべて、標準装備されているサスペンションフォークが、それと同等のサスペンションフォークの使用を前提に設計されています。ダブルクラウンフォークやフォーク長の異なるフォークを使用することは認められていません。使用した場合には保証を受ける権利を喪失します。君のCanyonの大きな破損や破断の原因となる可能性があります。**事故の危険があります。**

i 注記

フォークにはほぼ例外なくメーカーのわかりやすい説明書がついています。その説明書をよく読んでから、フォークの調整や整備作業をするようにしましょう。

i 注記

本項冒頭にあるサスペンション用語解説も読んでください。

仕組み

前輪に衝撃が加わると、フォークのアウトチューブが上に押し上げられます。アウトチューブは内側のインナーチューブの上をスライドします。インナーチューブはボルトや圧入、接着剤などでフォークのクラウンに固定されています。フォークが圧縮されると、内部にあるばねが押されて縮みます。



サスペンションフォーク

このばねの作用で、衝撃を受けた後にフォークがまたスライドして伸び、元の位置に戻ります。これが理想的なばねだったら、瞬時に伸びて元に戻るでしょう。ばねの伸びる動作を制御し、フォークの飛び上がりを防ぐため、振動を減衰するダンパーがフォークには内蔵されています。ばね部分の仕様とダンパーの種類によって、さまざまなサスペンションフォークがあります。ばねの素材にはスチールが使われるほか、空気を密閉した空気ばねもあり、これらを組み合わせて用いることもあります。

ばね定数の調節

サスペンションフォークが最善の性能を発揮するためには、ライダーの体重や姿勢、自転車 の用途に合わせた調整が必要です。

原則として、自転車のサドルに座ただけで、サスペンションフォークが軽く沈み込む必要があります。これをリバウンドストローク（「サグ」）といいます。路面に穴があってもばねが伸びることによりサスペンションフォークが凹凸を吸収します。空気圧やプリロードが強すぎると、サスペンションフォークがすでに完全に伸びきった状態になっているため、その効果がなくなります。タイヤが瞬間的に空中に浮いた状態となり、安全性および乗り心地のために重要な機能が失われます。

① 要注意

サスペンションフォークはごく希な状況を除いて底つきしないように設計および調整されていなくてはなりません。ばねが柔らかすぎる（空気圧が低すぎる）と、強い衝撃を感じるだけでなく、たいていの場合は大きな音もします。この衝撃は、フォークが急激に限界まで縮まることによって生じます。サスペンションフォークの底つきが頻繁に発生すると、フォークおよびフレームがいずれ破損・故障する恐れがあります。

クロスカントリーやマラソンのレーサーは、悪路のオフロードを走ることが多いフリーライドやダウンヒルのライダーよりもリバウンドストロークを短く設定するのが普通です。サドルに座ったときにサスペンションフォークが沈む量は、クロスカントリーおよびマラソン用の自転車では最大ストロークの10～25パーセント、オールマウンテン・エンデュロ・フリーライドでは20～40パーセントをお奨めします。

サグを測るには、サスペンションフォークの沈み込む側の細いパイプについているゴム輪を使うことができます。ゴム輪がついていない場合には、インナーチューブにケーブルタイを巻き付けてください。ケーブルタイが滑り落ちないもののまだ動かせる程度の強さで締め付けます。

エアサスペンションフォークでは、フォーク内の空気圧によってばね定数を調整します。空気圧は圧力計付きの高圧ポンプを使って、初めて乗車する前に調整し、その後もライダーの体重や携行品重量が変わった場合には修正する必要があります。

エアサスペンションフォークの多くは、参考値となる表が貼付されています。自分の体重に推奨された圧力でエアサスペンションフォークにエアを入れてください。



ケーブルタイをインナーチューブに巻く



ケーブルタイの動いた距離を見れば、使用したストロークがわかる



サスポンプを使ってスプリングレート进行调整



サスペンションフォーク・リアサスペンション用エアポンプ

i 注記

これは重要な作業ですのでひとつひとつ慎重に行い、疑問がある場合には、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

いつも着るウェアを着用し（必要に応じ携行品を入れたリュックサックをしょって）Canyonのサドルに座り、通常の走行姿勢をとってください。動かない物（手すりや壁など）につかまって倒れないようにしましょう。誰かに手伝ってもらって、ゴム輪がケーブルタイをアウターチューブの埃取りリングにぶつかるまで押し下げてもらいます。

それ以上フォークが沈み込まないように自転車から降ります。この状態でのゴム輪/ケーブルタイと埃取りリングの間の距離がリバウンドストロークになります。その距離を全ストローク長（メーカー公称値）と比較して、サスペンションをさらに硬くないし柔らかく調整する必要がありますかどうかを判定します。

エアサスペンションフォークでは空気圧を調整してください。

適正な設定値をメモしておき、その後も定期的に点検してください。メーカーの推奨値を守り、サスペンションフォークの最大空気圧を絶対に超えないようにしてください。設定を変えたら、試乗してみてください。

コイルばねを使用したフォークの多くは、狭い範囲ですがばねの調節が可能で、クラウンの上についているつまみを廻すことでプリロードを調整できます。調整ができない場合や、所望のリバウンドストロークにならない場合には、コイルばねを硬いものまたは柔らかいものに交換する必要があります。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

部品交換時には、表示のある適切な純正部品のみを使ってください。設定を変えたら必ず、できるだけさまざまな路面で試乗してみてください。



コイルばねつきフォークのプリロード

⚠ 危険

サスペンションフォークは、衝撃を吸収できるように、またそれを前提に設計されています。フォークが固定されていて動かないと、衝撃がそのままフレームに伝わってしまい、ほとんどの場合フレームはそのような負荷に耐えられるようには設計されていません。したがってロックアウト（サスペンションフォークを固定する機構）が搭載されたフォークで、ロックアウト機能を使用できるのは、平滑な路面（自動車道、未舗装道）のみに限られます。悪路のオフロードでの使用は厳禁です。

ⓘ 要注意

初回乗車後およびその後も定期的にサスペンションフォークの設定と空気圧を点検してください。サスペンションフォークが正しく調整されていないと、サスペンションフォークが十分に機能しなかったり、破損したりする恐れがあります。

i 注記

自分に合った設定が見つかったら、後から確認できるように最適な空気圧を書き留めておこう。

i 注記

サスペンションフォークメーカーの取扱説明書にある説明に従うか、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

試乗の後、ゴム輪/ケーブルタイの位置を確認してください。その時の埃取りリングとの距離が走行時に使った最大のストロークです。ゴム輪/ケーブルタイがわずかに数ミリしか動いていない場合には、フォークの設定が硬すぎます。空気圧を下げるか、コイルばねフォークではブリロードを減らします。コイルばねの場合に、それでも改善しない場合には、ばねを交換してもらってください。

ゴム輪/ケーブルタイがパイプ全長にわたって動いていたり、路面の状態が悪いところでフォークが底つきする音が何度もはっきりと聞こえるような場合にはサスペンションが柔らかすぎます。エアフォークでは空気圧を上げる必要があります。コイルばねフォークではスプリングを自転車専門店で交換してもらうか、Canyonの整備工場に依頼してください。

ダンパーの調整

ダンパーの調整は内部のバルブによって行います。このバルブを通るオイルの流れによってサスペンションフォークの伸縮するスピードが遅くなり、障害物通過後のサスペンションの「揺り戻し」を防止します。つまり障害物に対するリアクションを最適化できるわけです。

リバウンドダンピングの調整ができるサスペンションフォークでは（通常赤い）調整用ボタンでばねの伸び速度（リバウンド）を調整することができます。もうひとつの（通常青い）ボタンがついている場合には、ばねの圧縮速度（コンプレッション）を調整または/およびロックアウト機能を有効にすることができます。

調整作業はまず、ダンパーを完全に開いた状態（リバウンドおよびコンプレッションを「1」に合わせる）から始めます。ハンドルを両手で掴んで前輪のブレーキをかけます。前輪のフォークに全体重を載せて寄りかかり、すぐにまた力を抜きます。フォークは圧縮されたのとはほぼ同じ速度で伸びて元の状態に戻ります。



サスペンションフォークー ストローク調節



ロックアウトの作動



コンプレッションダンピングの調整ボタン

次に赤い調整ボタンを「+」の方向に一段廻します。再度前輪のブレーキをかけた状態でフォークを押し下げてすぐにまた手を離します。今度はばねが伸びる速度がいくらか遅くなったのがわかります。

一段ずつリバウンドダンピングを閉じてゆきながら、押しつけては手を離す動作を繰り返してください。そうすることでリバウンドダンピングの効果についての感触を掴むことができます。

通常はリバウンドがいくらか減衰するものの、伸び速度が遅くなりすぎないように調整します。減衰によってばねの伸びがのろのろとした動きになってしまうようではダンパーが明らかに強すぎます。

次に障害物（歩道と車道の段差など）の上を走ってみてください。そしてサスペンションフォークが一旦圧縮されて伸びた後の揺り戻しが最大でも二回になるようにリバウンドダンピングを少しずつ閉じて（「+」方向に廻して）ゆきます。設定を変えたときは必ずオフロードで試乗して確認してください。

サスペンションフォークにさらにコンプレッションダンピングが備えられている場合があります。一般的なコンプレッションダンピング（ハイスピードコンプレッションダンピングというサスペンションフォークもあります）は、高速で障害物を通過する場合のばねの圧縮速度を減速します。ばねの圧縮速度が速いとフォークが底つきしてしまうからです。

ダンパーが弱い方が反応は良くなりますが、場合により段差などの障害物を高速で通過したときのサスペンションフォークの圧縮や立ちこぎ時の浮き沈みが強くなりすぎることがあります。ダンパーが強すぎるとサスペンションが硬くなり、乗り心地が悪くなります。

「サグ」を前述の通り適正に調整し、通常の走行時にはフォークが支障なく作動するものの、過酷な条件下ではフォークの底つきが発生する場合には、コンプレッションダンピングをいくらか強くすることができます。



調整することができるリバウンドダンピング



前輪のブレーキをかけながらフォークを押し下げる

⚠ 危険

フォークのダンパー（リバウンド）が強すぎると立て続けにいくつもの障害物を通過したときにフォークが伸びなくなることがあります。**転倒の危険があります。**

⚠ 危険

新しい前輪のタイヤを取り付ける場合は、フォークが完全に圧縮された状態でもタイヤがクラウンに擦れないことを確認してください。必要に応じてサスペンションフォークのエアを完全に抜いてハンドルを思い切り押し下げて確認してください。前輪がロックする恐れがあります。**転倒の危険があります。**

調整は一段ずつ変えてゆくようにしよう。コンプレッションダンピングがきつすぎると、サスペンションフォークのストロークを最大限まで利用できなくなるからです。コンプレッションダンピングの調節は意識的に常に細かい段階で進めてゆく必要のある作業ですので、長い時間を要する可能性があります。

この場合にも一番下の段階、すなわち調整ボタン/調整ダイヤルを完全に「－」方向に廻した状態から始めてください。

設定を変えたときは必ずオフロードで試乗して確認してください。

ダンパーの調整をする自信が無かったり、うまくいかなかったりした場合には、サスペンションフォークメーカーの取扱説明書にある説明に従うか、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

ロックアウト

長時間にわたり立ち上がった状態（「立ちこぎ」）できつい登り坂を上ると、通常サスペンションフォークが浮き沈みます。サスペンションフォークにロックアウト機能が装備されている場合には、ダンパーの動きを止めることをお奨めします。平滑でない路面の（下り）走行時には、ロックアウトを必ず解除してください。

Canyonのハードテイルバイクにはハンドルにロックアウト用レバーがついたものが多数あります。Foxのサスペンションでは「クライムモード」がロックアウトに相当します。

整備

サスペンションフォークは複雑なコンポーネントで、定期的な整備と手入れが必要です。そのためサスペンションフォークメーカーのほとんどはサービスセンターを設置しており、フォークの修理や定期点検（用途により毎年一回など）を依頼することができます。



フォークのインナーチューブはいつもきれいにしておこう

⚠ 危険

調整用のボルトかもしれないと思って不用意にボルトを工具で廻さないでください。固定メカニズムが緩んでしまい転倒の原因となる恐れがあります。通常調整用のつまみは手で動かすことができるようになっており、どのメーカーでも目盛りや「＋」（強いダンパー/硬いサスペンション）と「－」の記号がついています。ウサギと亀が速度を表している場合もあります。

⚠ 要注意

サスペンションフォークが底つきする状態での走行はやめてください。フォーク自体およびフレームが損傷する恐れがあります。ばね定数は必ずライダーと荷物の重量および走行条件に合わせて調整しよう。

⚠ 要注意

悪路のオフロードではロックアウト機能を使用しないでください。使用できるのは平滑な路面（自動車道、未舗装道）のみです。

i 注記

サスペンションフォークメーカーの取扱説明書にある説明に従うか、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

常に心がけるようにしたい整備の基本ポイントをお教えします。

1. インナーチューブのスライド面と埃取りリングはきれいにしておこう。
2. サスペンションフォークが汚れたら、ライドから帰ってすぐに水と柔らかなスポンジで清掃する。
3. 自転車の洗車が終わったら、サスペンションフォークのインナーチューブにメーカー認定の潤滑剤スプレーを少量噴霧するか、油圧オイルをごく薄く塗る。そしてフォークを何回か伸縮させる。その次に乗る前に余分な潤滑剤をきれいな布で拭き取っておこう。
4. 清掃時にスチームジェットクリーナーや強い洗剤の使用は禁物です。サスペンションフォークメーカーの取扱説明書にある説明に従うか、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。
5. 空気ばね式のフォークでは定期的に空気圧を点検する必要があります。時間が経過すると空気圧が下がることがあるからです。
6. コイルばね式のフォークではコイルばねを定期的に清掃し、樹脂や酸を含まないグリスを塗ってもらうことをお勧めします。手入れ用の特殊グリスを販売しているメーカーもあります。必ずメーカーの推奨事項に従ってください。これはサスペンションフォークサービスセンターの仕事です。不明な点があったら、弊社のホットラインまたは弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

サスペンションの構造は複雑です。サスペンションの整備作業、特に解体作業はサスペンションフォークメーカーのサービスセンターに依頼しよう。



清掃の後は認定された潤滑剤を少量塗布する



空気ばねの空気圧を定期的に点検

ⓘ 要注意

サスペンションフォークは、前輪がまき散らす水やゴミが常にあたる位置にあります。自転車に乗った後は必ず、水をふんだんに使って布できれいにしよう。

ⓘ 注記

サスペンションフォークは最低でも一年に一度フォークメーカーのサービスセンターに出してください。

ⓘ 注記

調整および整備に関する情報は下記の各社ウェブサイトにもあります。

<https://www.sram.com/en/rockshox>
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

フルサスペンション

フルサスペンションタイプの自転車では、サスペンションフォークと同様、後部のステイも可動式になっていて、やはりばねとダンパーを備えたリアサスペンションがついています。これによりタイヤの路面との接触が増えるため、オフロードや悪路で自転車をコントロールしやすくなります。自転車およびライダーへの（衝撃）負荷が減るのがはっきりとわかります。

サスペンションには、ばね部分の仕様とダンパーの種類によってさまざまなものがあります。サスペンションは一般に空気ばね式またはコイルばね式（比較的希）です。ダンパーには通常オイルが使用されます。タイプによってついているピボットの数が異なります。

サドルの位置に関する注意事項

リアサスペンションの設定によっては、乗車時にサドルが軽く後ろに傾くことがありますので、その点をサドルの角度を調節するときに考慮する必要があります。座り位置が気になる時は、通常よりもサドルの先端を軽く下げてみるとよいかもしれません。

ダートやフリーライド、ダウンヒルなどでは、サドルをかなり低くし、後方に傾けて走行することがよくあります。



リアサスペンション



空気ばね式のリアサスペンション



コイルばね式のリアサスペンション

i 注記

これは重要な作業ですのでひとつひとつ慎重に行い、疑問がある場合には、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

i 注記

本項冒頭にあるサスペンション用語解説も読んでください。

i 注記

リアサスペンションには通常メーカーの説明書があります。その説明書をよく読んでから、リアサスペンションの調整や整備作業をするようにしよう。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

ばね定数の調節

リアサスペンションが最善の性能を発揮するためには、ライダーの体重や姿勢、自転車の用途に合わせた調整が必要です。

原則として、自転車のサドルに座ただけで、リアサスペンションが軽く沈み込む必要があります。これをリバウンドストローク（「サグ」）といいます。路面に穴があってもばねが伸びることによりリアサスペンションが凹凸を吸収します。空気圧やプリロードが強すぎると、リアサスペンションがすでに完全に伸びきった状態になっているため、その効果がなくなります。タイヤが瞬間的に空中に浮いた状態となり、安全性および乗り心地のために重要な機能が失われます。

クロスカントリーやマラソンのレーサーは、悪路のオフロードを走ることが多いフリーライドやダウンヒルのライダーよりもリバウンドストロークを短く設定するのが普通です。サドルに座ったときにリアサスペンションが沈む量は、クロスカントリーおよびマラソン用の自転車では最大ストロークの10～25パーセント、オールマウンテン・エンデュロ・フリーライドでは20～40パーセントをお奨めします。

サグを測るには、リアサスペンションの沈み込む側の細いパイプについているゴム輪を使うことができます。ゴム輪がついていない場合には、細い方のパイプにケーブルタイを巻き付けてください。ケーブルタイが滑り落ちないもののまだ動かせる程度の強さで締め付けます。

エアリアサスペンションでは、サスペンション内の空気圧によってばね定数を調整します。空気圧は圧力計付きの高圧ポンプを使って、初めて乗車する前に調整し、その後もライダーの体重や携行品重量が変わった場合には修正する必要があります。エアリアサスペンションの多くは、参考値となる表が貼付されています。自分の体重に推奨された圧力でエアリアサスペンションにエアを入れてください。



Oリングがダンパーの一番上にある



ダンパーのOリングが動いた距離が使用したストロークを示す

⚠ 危険

フルサスペンションのフレームは、リアサスペンションが衝撃を吸収できるように、またそれを前提に設計されています。サスペンションが固定されていて動かないと、衝撃がそのままフレームに伝わってしまい、ほとんどの場合フレームはそのような負荷に耐えられるようには設計されていません。したがってロックアウト（サスペンションを固定する機構）が搭載されたリアサスペンションで、ロックアウト機能を使用できるのは、平滑な路面（自動車道、未舗装道）のみに限られます。悪路のオフロードでの使用は厳禁です。

i 注記

フルサスペンションタイプの自転車はサスペンションのない自転車よりもボトムブラケットハイトがかなり高くなっています。サドルの高さを適正に合わせると、地面に足が届かなくなるのが普通です。慣れるまではサドルを低くして、乗車と降車を練習しよう。

94 フルサスペンション ばね定数

いつも着るウェアを着用し（必要に応じ携行品を入れたリュックサックをしょって）自転車のサドルに座り、通常の走行姿勢をとってください。動かない物（手すりや壁など）につかまって倒れないようにしましょう。誰かに手伝ってもらって、ゴム輪かケーブルタイをアウターチューブの埃取りリングにぶつかるまで押し下げてもらいます。

それ以上リアサスペンションが沈み込まないように自転車から降ります。この状態でのゴム輪/ケーブルタイと埃取りリングの間の距離がリバウンドストロークになります。

その距離を後輪ステイではなくリアサスペンションの全ストローク長（メーカー公称値）と比較するか、目安としてばねが沈み込む真っ直ぐな部分ないし表面がスムーズな部分の長さを測って、サスペンションをさらに硬くないし柔らかく調整する必要があるかどうかを判定します。

エアリアサスペンションでは空気圧を調整してください。

適正な設定値をメモしておき、その後も定期的に点検してください。メーカーの推奨値を守り、リアサスペンションの最大空気圧を絶対に超えないようにしてください。設定を変えたら、試乗してみてください。

コイルばねを使用したリアサスペンションの多くは、狭い範囲ですがばねの調節が可能で、調整用のリングを廻すことでプリロードを調整できます。調整ができない場合や、所望のリバウンドストロークにならない場合には、コイルばねを硬いものまたは柔らかいものに交換する必要があります。弊社のホットラインに連絡するか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

部品交換時には、表示のある適切な純正部品のみを使ってください。



圧力を調整



コイルばねは調整用のサムリングを廻してプリロードを調整

バルブには走行中常にバルブキャップをつけた状態にしておいてください。設定を変えたら必ず、できるだけさまざまな路面で試乗してみてください。試乗の後、ゴム輪/ケーブルタイの位置を確認してください。その時の埃取りリングとの距離が走行時に使った最大のストロークです。

ゴム輪がわずか数ミリしか動いていない場合には、リアサスペンションの設定が硬すぎます。空気圧を下げるか、コイルばねリアサスペンションではプリロードを減らします。コイルばねの場合に、それでも改善しない場合には、ばねを交換してもらってください。

ゴム輪がパイプ全長にわたって動いていたり、路面の状態が悪いところでリアサスペンションが底つきする音が何度もはっきりと聞こえるような場合にはサスペンションが柔らかすぎます。エアリアサスペンションでは空気圧を上げる必要があります。弊社のホットラインに連絡するか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。



バルブには走行中常にバルブキャップをつけた状態にしておく



ダンパーのOリングが動いた距離が使用したストロークを示す

❗ 要注意

初回乗車後およびその後も定期的にリアサスペンションの設定と空気圧を点検してください。リアサスペンションが正しく調整されていないと、リアサスペンションが十分に機能しなかったり、破損したりする恐れがあります。

❗ 要注意

リアサスペンションはごく希な状況を除いて底つきしないように設計および調整されていなくてはなりません。ばねが柔らかすぎる（空気圧が低すぎる）と、強い衝撃を感じるだけでなく、たいていの場合は大きな音もします。この衝撃は、リアサスペンションが急激に限界まで圧縮されることによって生じます。リアサスペンションの底つきが頻繁に発生すると、サスペンションおよびフレームがいずれ破損・故障する恐れがあります。

i 注記

サスペンションフォークメーカーの取扱説明書にある説明に従うか、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

サスペンションのストローク変更

通常はフルサスペンションのリアサスに備えられた最大限のストロークを使って走行します。そうすればライドを最大限楽しむことができ、自転車を一番良くコントロールできます。

自転車の中には路面の状態に合わせてサスペンションのストロークを変更できるものもあります。



サスペンションのストローク変更

ダンパーの調整

ダンパーの調整は内部のバルブによって行います。このバルブを通るオイルの流れによってリアサスペンションの伸縮するスピードが遅くなり、障害物通過後のサスペンションの「揺り戻し」を防止します。つまり障害物に対するリアクションを最適化できるわけです。

リバウンドダンピングの調整ができるリアサスペンションでは（通常赤い）調整用ボタンでばねの伸び速度（リバウンド）を調整することができます。



リアサスペンションのリバウンドダンピング

もうひとつの（通常青い）ボタンがついている場合には、ばねの圧縮速度（コンプレッション）を調整または/およびロックアウト機能を有効にすることができます。



サドルを押し下げる

調整作業はまず、ダンパーを完全に開いた状態（リバウンドおよびコンプレッションを「－」に合わせる）から始めます。サドルを両手で掴みます。サドルに全体重を載せて寄りかかり、すぐにまた力を抜きます。リアサスペンションは圧縮されたのと同ほぼ同じ速度で伸びて元の状態に戻ります。

次に赤い調整ボタンを「＋」の方向に一段廻します。再度サドルを押し下げてすぐにまた手を離します。今度はばねが伸びる速度がいくらか遅くなったのがわかります。

一段ずつリバウンドダンピングを閉じてゆきながら、押しつけては手を離す動作を繰り返してください。そうすることでリバウンドダンピングの効果についての感触を掴むことができます。

❶ 注記

Striveなどを買った場合は必ず補足的な取扱説明書も読んでください。

❷ 注記

サスペンションフォークメーカーの取扱説明書にある説明に従うか、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

通常はリバウンドがいくらか減衰するものの、伸び速度が遅くなりすぎないように調整します。減衰によってばねの伸びがのろのろとした動きになってしまうようではダンパーが明らかに強すぎます。

次に障害物（歩道と車道の段差など）の上を走ってみてください。そしてリアサスペンションが一旦圧縮されて伸びた後の揺り戻しが最大でも二回になるようにリバウンドダンピングを少しずつ閉じて（「+」方向に廻して）ゆきます。設定を変えたときは必ずオフロードで試乗して確認してください。

リアサスペンションにさらにコンプレッションダンピングが備えられている場合があります。一般的なコンプレッションダンピング（ハイスピードコンプレッションダンピングというリアサスペンションもあります）は、高速で障害物を通過する場合のばねの圧縮速度を減速します。ばねの圧縮速度が速いとリアサスペンションが底つきしてしまうからです。

ダンパーが弱い方が反応は良くなりますが、場合により段差などの障害物を高速で通過したときのリアサスペンションの圧縮や立ちこぎ時の浮き沈みが強くなりすぎることがあります。ダンパーが強くとサスペンションが硬くなり、乗り心地が悪くなります。

「サグ」を前述の通り適正に調整し、通常の走行時にはリアサスペンションが支障なく作動するものの、過酷な条件下ではリアサスペンションの底つきが発生する場合には、コンプレッションダンピングをいくらか強くすることができます。

調整は一段ずつ変えてゆくようにしましょう。コンプレッションダンピングがきつすぎると、リアサスペンションのストロークを最大限まで利用できなくなるからです。

コンプレッションダンピングの調節は意識的に常に細かい段階で進めてゆく必要のある作業ですので、長い時間を要する可能性があります。



リアサスペンションのコンプレッションダンピング

⚠ 危険

リアサスペンションのダンパー（リバウンド）が強すぎると立て続けにいくつもの障害物を通過したときにリアサスペンションが伸びなくなることがあります。**転倒の危険があります。**

⚠ 危険

調整用のボルトかもしれないと思って不用意にボルトを工具で廻さないでください。固定メカニズムが緩んでしまい転倒の原因となる恐れがあります。通常調整用のつまみは手で動かすことができるようになっており、どのメーカーでも目盛りや「+」（強いダンパー/硬いサスペンション）と「-」（弱いダンパー/柔らかいサスペンション）の記号がついています。

⚠ 危険

新しい後輪のタイヤを取り付ける場合は、リアサスペンションが完全に圧縮された状態でもタイヤがフレームに擦れないことを確認してください。必要に応じてリアサスペンションのエアを完全に抜いてサドルを思い切り押し下げて確認してください。後輪がロックする恐れがあります。**転倒の危険があります。**

❗ 要注意

ストロークを短くした状態で悪路のオフロードを走らないでください。特に下りは禁物です。

この場合にも一番下の段階、すなわち調整ボタン/調整ダイヤルを完全に「－」方向に廻した状態から始めてください。

設定を変えたときは必ずオフロードで試乗して確認してください。

ダンパーの調整をする自信が無かったり、うまくいかなかったりした場合には、サスペンションフォークメーカーの取扱説明書にある説明に従うか、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

ロックアウト

長時間にわたり立ち上がった状態（「立ちこぎ」）できつい登り坂を上ると、通常リアサスペンションが浮き沈みます。リアサスペンションにロックアウト機能が装備されている場合には、ダンパーの動きを止めることをお奨めします。平滑でない路面の（下り）走行時には、ロックアウトを必ず解除してください。

Canyonのバイクにはハンドルにロックアウト用レバーがついたものが多数あります。Foxのサスペンションでは「クライムモード」がロックアウトに相当します。「クライムモード」ではサスペンションが非常に硬くなりますが、完全にロックはされません。

整備

リアサスペンションは複雑なコンポーネントで、定期的な整備と手入れが必要です。そのためリアサスペンションメーカーのほとんどはサービスセンターを設置しており、リアサスペンションの修理や定期点検（用途により毎年一回など）を依頼することができます。

常に心がけるようにしたい整備の基本ポイントをお教えします。

1. ピストンロッドのスライド面はきれいにしておこう。
2. リアサスペンションや後輪ステイ、特に軸受部分が汚れたら、ライドから帰ってすぐに水と柔らかなスポンジで清掃する。



リアサスペンションを水とスポンジで清掃



清掃の後は認定された潤滑剤を少量塗布する

⚠ 危険

サスペンションの構造は複雑です。サスペンションの整備作業、特に解体作業はリアサスペンションメーカーのサービスセンターに依頼しよう。

ⓘ 要注意

リアサスペンションが底つきする状態での走行はやめてください。リアサスペンション自体およびフレームが損傷する恐れがあります。ばね定数は必ずライダーと荷物の重量および走行条件に合わせて調整しよう。

ⓘ 要注意

悪路のオフロードではロックアウト機能を使用しないでください。使用できるのは平滑な路面（自動車道、未舗装道）のみです。

3. 自転車の洗車が終わったら、リアサスペンションのピストンロッドと軸受部分にメーカー認定の潤滑剤スプレーを少量噴霧するか、油圧オイルをごく薄く塗る。そしてリアサスペンションを何回か伸縮させる。その次に乗る前に余分な潤滑剤をきれいな布で拭き取っておこう。メーカー推奨の潤滑剤を使用してください。
4. 清掃時にスチームジェットクリーナーや強い洗剤の使用は禁物です。
5. コイルばね式のリアサスペンションでは、コイルばねとその下にあるピストンロッドを定期的に清掃し、下にあるピストンロッドにはメーカー認定のスプレーで注油することをお奨めします。必ずメーカーの推奨事項に従ってください。
6. 空気ばね式のリアサスペンションでは定期的に空気圧を点検する必要があります。時間が経過すると空気圧が下がることからです。
7. リアサスペンション・後輪ステイのボルトがすべてしっかりと締まっているかどうかトルクレンチを使い記載されている所定値に従って定期的に点検してください。後輪ステイの軸受に横方向の遊びがないかどうか、またリアサスペンションの軸受に縦方向の遊びがないかどうか検査してください。

検査するにはサドルを持って自転車を持ち上げ、後輪を横方向左右に動かしてみます。誰かにフレームの前の部分を押さえておいてもらうといいかもしれません。

リアサスの遊びがないかどうかを確認するには、後輪を静かに地面に置いてからまた軽く持ち上げてみます。カタカタ異音がないか耳を澄ましてください。遊びがあったら自分ですぐに遊びをなくすか、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。



空気ばねの空気圧を定期的に点検



リアサスペンション・後輪ステイのボルトがすべてしっかりと所定のトルクで締まっているかどうか定期的に点検

❗ 要注意

リアサスペンションは、後輪がまき散らす水やゴミが常にあたる位置にあります。自転車に乗った後は必ず、水をふんだんに使って布できれいにしよう。

i 注記

リアサスペンションは最低でも一年に一度リアサスペンションメーカーのサービスセンターに出してください。

i 注記

調整および整備に関する情報は下記の各社ウェブサイトにもあります。

<https://www.sram.com/en/rockshox>
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

K.I.S. – KEEP IT STABLE

CanyonのMTBの中には、画期的なK.I.S.システム (Keep It Stableの略) を搭載したモデルもあります。

K.I.S.は、ステアリングコラムについているカムリングが、フレームのトップチューブに設けられたアンカーポイントに連結されている一体型のバネ機構です。ハンドルが中央位置から左右に振れると、バネの力が働いて、ハンドルを再び中央に戻そうとします。

このシステムは、両輪の振り切れを強制的に阻止し、前輪の急激な切れ込みをフィルタして遮断するもので、アンダーステアを減らすのにも役立ちます。その結果として、自転車をより確実にコントロールできるようになります。

K.I.S.システムは、ステアリング操作の安定と、コントロール性の改善をもたらします。K.I.S.は、君がハンドルをセンターに保てるように強制的にサポートするシステムです。

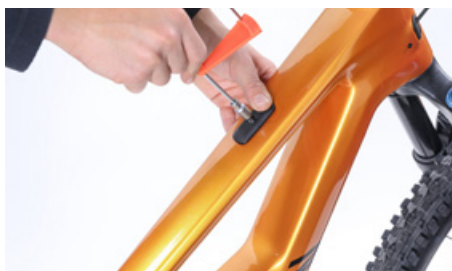
K.I.S.システムの調整

K.I.S.システムは自分のライドスタイルに合わせて調整可能です。安定性を追求するならサポートを最大に設定し、機敏な動きを重視するならサポートを減らします。

Canyonトルクレンチに4mmのヘッドを装着して、自転車のトップチューブにあるK.I.S.システムの六角穴ボルトを1~2回転緩めます。

ボルトを完全に抜き取ってしまうと、メカニズム全体がばらばらになってしまうことがありますので、絶対にやめてください。

ボルトを緩めたら、横にあるマークでK.I.S.システムの設定を行います。



設定には、K.I.S.アジャスターをスライドさせます。

Canyonでは、まず-3〜0に設定してみることをお勧めします。



設定ができれば、4mmのヘッドを装着したCanyonトルクレンチで、自転車のトップチューブにあるK.I.S.システムの六角穴ボルトを4 Nmで締めます。



K.I.S.システムが機能することを確認するために、前輪を持ち上げ、手でハンドルを中心位置から少し回します。そしてハンドルから手を放し、自転車の前輪を持ち上げたままにしておきます。K.I.S.システムが正しく設定されていれば、ハンドルは自然に中心位置に戻るはずで



❗ 要注意

K.I.S.システムの調整にはある程度の経験が必要です。ですから、トルクレンチの取り扱いに必要な知識と能力がある場合にのみ、この作業を行ってください。自分でやりたいという人は、これは重要な作業ですのでひとつひとつ慎重に行い、疑問がある場合には、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

i 注記

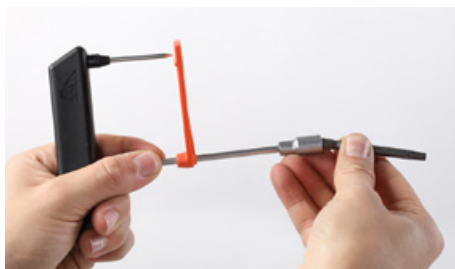
K.I.S.システムについての詳細やビデオは、<https://www.canyon.com/en-jp/customer-service/mountain/spectral/spectral-k.i.s.-2022---2023/>にあります。

センター出し、工具を使ってハンドルとステムの向きを中央に合わせる

自転車の前輪を軽く持ち上げてください。ハンドルが勝手にどちらか片方に廻ってしまう場合には、コックピットのセンター出しが必要です。



前輪を下ろします。Canyonトルクレンチと4mmのヘッドを用意します。



君のCanyonバイクのヘッドチューブ側面についているカバーを外して置いておきます。



ヘッドチューブ側面のカムボルトを緩めます。緩めるのは最大でも一回転半までにしてください。カムボルトを決して完全に緩めてはいけません。フレーム内部のメカニズムがばらばらになってしまいます。



前輪が動かないように押さえながら、ハンドルを中央位置に合わせます。つまり、ハンドルが前輪と直交するようにします。



サドルの後ろからトップチューブを見るか、ボトムブラケットシェルに向かって見て、ハンドルがねじれていないことを確認します。必要があれば、ハンドルの方向を再調整します。詳細は「ステアリングヘッド」の項にあります。疑問がある場合には、弊社のホットラインに連絡するか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。



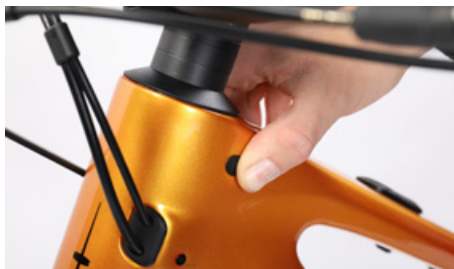
もう一度前輪を軽く持ち上げてください。今度はハンドルが中央位置から動かないはずで



問題がなければ、前輪を下ろします。CANYONトルクレンチを使って、カムボルトを1,5 Nmで締めます。



最後に、ヘッドチューブ側面のカバーを閉めます。



**工具を使わないハンドルのセンター出し／
工具を使わずにハンドルの向きを中央に合わせる**

次に、工具を使わないセンター出し、つまり工具を使わずにハンドルとステムの向きを中央に合わせる方法を説明します。

前輪を軽く持ち上げてください。ハンドルが左右のどちらかに少し動きます。



前輪を下ろします。そして、ハンドルを左右のどちらかに最大限振って、ハンドルにぐっと力を入れて下に押します。



ハンドルを中央に戻し、前輪を軽く持ち上げます。今度はハンドルが中央位置から動かないはずです。



⚠ 危険

トレイルで転倒した後など、出先でこの調整を行った場合には、その後必ず自宅で工具を使って上記の精密な調整をしよう。

CANYONバイクの搬送

自動車での搬送

自動車でCanyonを搬送する方法はいくつかあります。Canyonではトランクに積載して搬送する方法のみを推奨しています。

自転車をトランクに入れると場所を取りますが、汚れや盗難、破損などの心配がありません。

- ただし、ケーブルやライト、コードなどを始め、特にディレイラーが損傷しないように注意してください。Canyonを毛布などに包んで積載しましょう。Canyonの汚れが酷い場合には、毛布などを下に敷いて、車内が汚れないようにすることをお奨めします。
- 自転車が滑って動かないように固定してください。

ディスクブレーキのついたホイールを取り外したら、ブレーキレバーは引かないようにしてください。ブレーキパッドが押しつけられてしまっただけでなくなり、ホイールが取り付けられなくなります。パッドスペーサーをキャリパーに差し込んでおきましょう。それからブレーキレバーを引いてゴムやベルトで固定します。

自転車をトランクに積載することができない場合には、自動車用品店や自動車販売店に行けば大体どこでも、自転車を分解しないで運ぶことのできる自転車キャリアがあります。自転車をルーフに取り付けたレールに乗せて、ダウンチューブをクランプで挟んで固定するタイプが一般的です。

⚠ 危険

ディスクブレーキのついた自転車を上下逆さにして搬送しないでください。ブレーキ系統に空気が入ってしまう可能性があり、ブレーキが効かなくなります。**事故の危険があります。**



自動車での搬送

⚠ 危険

Canyonを上下逆さにして、ハンドルとサドルを下にして固定するようなキャリアを使用しないでください。運搬中にハンドルやステム、サドルおよびシートポストに非常に大きな負担がかかります。**折れる危険があります。**前輪なしのCanyonをフォークで固定するタイプのキャリアを使用しないでください。特にサスペンションフォークは、このような固定方法によって折れる恐れがあります。

ⓘ 要注意

車内に積載する場合もCanyonを固定してください。固定されていない物体があると、事故時に搭乗者にぶつかる危険があります。車内に積載する場合には、前輪または両輪を取り外さなければならないことがよくあります。ホイールの取り外しに関しては、必ず「**ホイール**」の項およびその中にある「**パンクの修理**」を読んでください。

ⓘ 要注意

Canyonのマウンテンバイクを、従来タイプのクランプを使った自転車キャリアで搬送することは許されていません。断面積の大きなフレームチューブを押しつぶしてしまう恐れがあります。特にカーボン製フレームは修復不能になる可能性があります。外観をみただけではわからない損傷が生じ、重大な事故を招く恐れがあります。

このところ人気が高まっているリアマウントタイプのキャリアの利点は、搬送のために自転車を高いところに持ち上げる必要がないことです。キャリアの固定方法がフォークやフレームを傷めないことをよく確認してください。**折れる危険があります。**

キャリア購入時には、ドイツのGS規格などに相当する、君の国の安全規格に準拠したものであることを確認してください。ドイツでは、ドイツの道路交通法第22条に定められた承認が自転車キャリアには必要です。

飛行機で搬送

Canyonを輸行して飛行機で移動する場合には、自転車をBikeGuardまたはBikeShuttleに入れて梱包してください。

ホイールは、ホイール専用のバッグに入れてから、ハードケースや段ボールに収納してください。目的地で自転車を走行可能な状態に戻すことができるように、トルクレンチと交換用ヘッドなどの組み立てに必要な工具、そしてこの説明書を持参するのをお忘れなく。



Canyon BikeGuard



Canyon BikeShuttle

⚠ 危険

自転車の固定状態を出発前だけでなく、移動中もひんぱんに点検してください。自転車がルーフキャリアから外れると、周囲を巻き込む事故につながる恐れがあります。

❗ 要注意

発送時にCanyonが適切に梱包されていない場合は、運送中の損傷に対する補償をCanyon Bicycles GmbHから受けることができなくなります。

❗ 要注意

車高が高くなっていることに注意してください。キャリアを含む車高を測って、その高さをハンドルなどよく見えるところに貼っておこう。

i 注記

自動車のライトやナンバープレートが自転車で隠れてしまわないように注意して下さい。専用のサイドミラーを取り付けることが義務づけられている場合もあります。

i 注記

キャリアの取扱説明書に記載されている許容荷重および最高速度に従ってください。最高速度が義務づけられている場合もあります。

手入れと点検についての一般的注意事項

Canyonの自転車は品質の高い製品です。しかし、他のタイプの車輛と同様、Canyonもこまめに手入れし、定期整備を専門業者に依頼する必要があります。

また、軽量構造の自転車は、主要コンポーネントを定期的に交換する必要があります。（「**点検・整備頻度**」の項参照）そうしてはじめて、確実にすべてのパーツが常に安全に機能するようになります。そうすれば、自転車での走行を末永く安全に楽しむことができます。

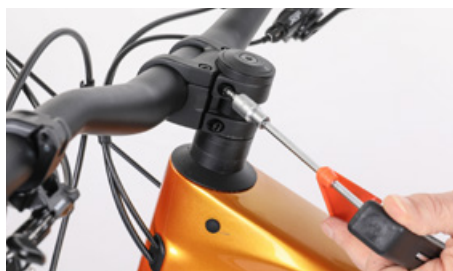
CANYONの洗車と手入れ

汗や汚れ、路面凍結防止用の塩や海風の塩分などがこびりつくとCanyonが傷みます。ですから、こまめな清掃とCanyonのあらゆるパーツを腐食から守る作業は、決して欠かすことのないいつもの習慣にしましょう。

Canyonの清掃にスチームジェットクリーナーを使用しないでください。このような高速洗浄機には重大な欠点があります。高圧で噴出される水流が強すぎるため、水がパッキンを通過して軸受の内部にまで入ってしまうことがあるのです。潤滑剤が水で希釈されてしまい、摩擦が増大して、腐食が始まります。その状態が続くと、軸受の回転面が破壊されてしまい、回転が甘くなります。スチームジェットによってシール類が剥がれてしまうことも少なくありません。



布と水でCanyonを洗車



軽量構造パーツを点検しよう

⚠ 要注意

自分で行うのは、十分な知識があり、必要な工具が揃っている作業のみにして無理をしないでください。

⚠ 要注意

近距離から高圧の水流やスチームジェットクリーナーを使ってCanyonを洗わないでください。

i 注記

チェーンステイの上側など、ケーブルが擦れそうな箇所はシールなどで保護してください。そうすれば、醜い引っ掻き傷や塗料の剥がれを防ぐことができます。

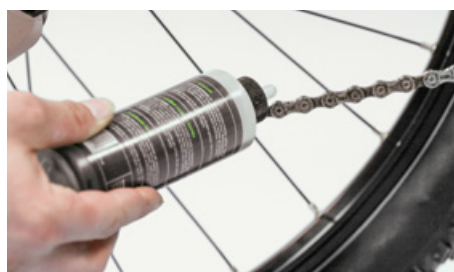
水圧の不高い水を吹きかけるか、バケツの水を使ったり、スポンジや大きなブラシなどで洗車するのが、自転車を傷めない方法です。手で自転車を洗うと、もうひとつ利点があります。塗装の傷んでいる箇所や、部品の劣化、不具合などの早期発見にもつながるのです。

Canyonが乾いたら、塗装面や金属面（ブレーキディスクを除く）にはワックスを塗ります。スポークやハブ、ボルト、ナットなどにもワックスを薄く塗りましょう。あまり平らでないパーツは、ハndsプレーで吹き付けるのが簡単です。ワックスを塗った面は柔らかい布で磨いて光沢を出し、水をはじくようにしておきましょう。

自転車の掃除が終わったらチェーンを点検して、必要なら油を差しておくのがよいでしょう。（「**変速機**」の項の「**チェーンの手入れ**」参照）



塗装面と金属面にワックスを塗る



清掃が終わったらチェーンに油を差しておく

⚠ 危険

清掃時には、ひびやひっかき傷、素材の湾曲や変色などがなくよく見てください。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。傷んでいるコンポーネントがみつかったらすぐに交換してもらい、塗装の傷は補修してください。

⚠ 危険

ワックスやチェーンオイルがブレーキパッドやディスクにつかないようにしてください。ブレーキが効かなくなる恐れがあります。（「**ブレーキ**」の項参照）ハンドルやステム、シートポスト、シートチューブなどで、締め付け部分がカーボン製の場合には、グリスやオイルを塗らないでください。

ⓘ 要注意

ワックスを君のCanyonに塗る前に、あまり目立たない場所に塗ってみて問題がないことを確認してください。

ⓘ 要注意

オイルやグリスのがんこな汚れを塗装面やカーボンから取り除くには、石油ベースの洗浄剤を使います。アセトンや塩化メチル等を含有する脱脂剤や、溶剤を含む非中性洗剤や化学洗剤などは使用しないでください。表面の腐食につながる場合があります。

CANYONの置き場所と保管

シーズン中は、手入れさえこまめにしていれば、Canyonをしばらく停めておく時にも、注意しなければいけないことは（盗難防止対策以外には）特にありません。Canyonは、乾燥した通気の良い場所に置いておくことをお奨めします。

冬の間Canyonを保管しておくには、いくつか注意が必要な点があります。

- 保管期間が長くなると、チューブから次第に空気が抜けてゆきます。空気の抜けたタイヤの上にCanyonが乗った状態が長期間続くと、自転車の構造によくありません。そのため、ホイールまたは自転車全体を吊り下げておくか、定期的にタイヤの空気圧を点検してください。
- 上記の解説に従ってCanyonを清掃し、腐食から守ってください。
- サドルを取り外して、内部に侵入した水分を乾燥させます。スプレーで細かい霧状にしたオイルを少量シートチューブ内に吹き付けます。（カーボン製のフレームを除く）
- Canyonは乾燥した場所に保管してください。
- フロントは（装備されている場合には）一番小さいチェーンリング、リアも一番小さいスプロケットにしておきます。こうすればケーブルおよびばねの負荷が最小限に抑えられます。



長期間の保管ではCanyonを吊り下げておく



チェーンが一番小さいスプロケットに掛かった状態にしておこう



定期的にタイヤの空気圧をチェック

⚠ 危険

リムがカーボン製の場合は、リムで自転車を吊り下げないでください。折れる危険があります。

整備と点検

初回点検

弊社の熟練技術者たちは、独自に作成した整備項目リストに従って点検を実施します。乗り始めてしばらくの間は、ホイールの初期振れが発生したり、シフトケーブルの初期伸びが生じて、変速がうまくできなくなることがあります。また、走行距離によっては、摩耗のため修理が必要となるパーツがでてくることがあります。パーツの交換が必要な場合には、担当者が予めご連絡します。

年次定期整備

長く厳しいシーズンが終わったら、自転車を徹底的に点検してもらうことをお勧めします。点検は、君の自転車を知り尽くしている弊社の技術者に是非お任せください。一年に一度の点検は、君の自転車のタイプに合わせて、整備頻度一覧表に従って専門の技術者が行います。

Canyon安全チェック

年間の走行距離が1000kmを大きく下回る場合には、整備の手間もそれに応じて少なくなります。そのような方にぴったりなのがCanyon安全チェックです。弊社のスペシャリストたちがそのために特別に作成した整備項目リストは、通常の年次定期整備よりも簡略化されていますが、安全に関わる項目はすべて網羅されています。このチェックを毎年シーズンが始まる前や、自転車旅行に出かける前に済ませておけば、心置きなく自転車ライドを満喫できること間違いありません。

待時間をできる限り短縮するために、事前に予約をお願いします。

⚠ 危険

特に軽量のコンポーネントは寿命が短いことがあります。ですから、自分の安全のためにも「**点検・整備頻度**」の項に記載されているコンポーネントの定期点検を行い、必要に応じて交換してもらってください。

ⓘ 要注意

Canyonでのライドを末永く楽しむためには、定期的な整備が必要不可欠です。「**点検・整備頻度**」の項に記載されている整備間隔は、年間走行距離が750～1,500 kmの場合を前提とした目安です。走行量が多かったり、悪路やオフロードの走行が多いと、自転車にかかる負荷が大きくなりますので、点検間隔は短くなります。頻繁な雨天走行や全般として雨の多い気候での使用時も同様です。

ⓘ 要注意

部品の交換が必要になった場合には、必ず純正品を使用してください。当初二年間（ないし保証期間中）についてはCanyonがすべての必要不可欠な交換部品をご用意しております。ご用意できない場合には同等ないし上級の交換部品を提供します。

i 注記

Canyonを弊社のマイスター 整備工場に送るために梱包する必要がある場合には、適切に梱包するように注意してください。Canyonを梱包する手順をひとつずつ説明したビデオが弊社公式ホームページ <https://www.canyon.com/en-jp/customer-service/repair-spares-warranty/reboxing.html> にあります。

i 注記

弊社ホームページ www.canyon.com には、簡単な修理や整備の作業を説明する動画が多数掲載されています。ただし、無理な作業はしないようにしてください。自信がなかったり、疑問がある場合には、弊社のホットラインか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

点検・整備頻度

購入してからしばらく乗った自転車は、一定の間隔で専門業者に整備してもらう必要があります。下の表に記載されている整備間隔は、年間走行距離が750～1,500km（年間走行時間

約50～100時間）の場合を前提とした目安です。走行量がもっと多かったり、悪路の走行が多いと、自転車にかかる負荷が大きくなりますので、点検間隔は短くなります。

コンポーネント	点検項目	乗車前に必ず確認	月一回	年1回	その他の間隔
ライト	点検	●			
タイヤ	空気圧の点検	●			
	溝深さ・側壁の点検		●		
ブレーキ (ディスク)	パッド厚測定		●		
ブレーキホース	目視検査		×		
リアサス	メンテ			×	
サスペンション フォーク	ボルト点検		×		
	オイル交換・サービス			×	
フォーク (アルミ製・ カーボン製)	点検				×
ボトムブラケ ット	軸受の遊び点検		×		少なくとも2 年に1回
	グリスアップ			×	
チェーン	点検および注油	●			
	点検および交換				×
クランク	点検および締め直し			×	750 キロメー トル以上
塗装	ワックス塗布				● 少なくとも 半年に1回

●の印がついた点検項目は、手先が器用で、ある程度の経験があり、トルクレンチなどの適切な工具を持っていれば、自分で実施できます。点検の結果不具合が見つかった場合には、すぐに適切な措置をとってください。質問や不明な点がある場合は、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

×の印がついた作業は、最近の自転車の技術に詳しい専門業者（自転車整備の資格を持ったスタッフがいる自転車店など）に依頼することをお奨めします。質問や不明な点がある場合は、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

コンポーネント	点検項目	乗車前に必ず確認	月一回	年1回	その他の間隔
ホイール／スポーク	真円度・張力点検	●			
	振れ取り・張り直し				× 随時
ハンドルとステム、カーボンおよびアルミ	点検				× 少なくとも2年に1回
	交換				× 転倒後または3年
ステアリングヘッド	軸受の遊び点検	●			
	グリスアップ			×	
金属面	ワックス塗布 (ブレーキディスク除く)				● 少なくとも半年に1回
ハブ	軸受の遊び点検	●			
	グリスアップ			×	
ペダル	軸受の遊び点検		×		
	固定部分の清掃	●			
後ディレイラー／前ディレイラー	清掃・注油	●			
クイックリリース	位置確認	●			
ボルト・ナット	点検および締め直し		×		
バルブ	位置確認	●			
ステム／シートポスト	取り外してグリスアップ			×	
	カーボンにはアッセンブリ ーペースト 塗り直し(要注意:グリス不可)				
ケーブル: 変速機/ブレーキ	取り外してグリスアップ			×	

●の印がついた点検項目は、手先が器用で、ある程度の経験があり、トルクレンチなどの適切な工具を持っていれば、自分で実施できます。点検の結果不具合が見つかった場合には、すぐに適切な措置をとってください。質問や不明な点がある場合は、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

×の印がついた作業は、最近の自転車の技術に詳しい専門業者（自転車整備の資格を持ったスタッフがいる自転車店など）に依頼することをお奨めます。質問や不明な点がある場合は、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

推奨締め付けトルク



Canyonのトルクレンチ

⚠ 危険

Canyonの走行の安全を確保するためには、各コンポーネントのボルト締め付け時に細心の注意が必要で、その締め付け状態を定期的に点検する必要があります。この作業に最適なのは、望ましい締め付けトルクに達した瞬間に空回りするタイプのトルクレンチです。必ず、締め付けトルクを弱い状態から徐々に最大締め付けトルクまで上げてゆくようにして、コンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認する方法は、各項の解説に従ってください。締め付けトルクの範囲がわからないパーツは、締め付けトルクを少しずつ上げてゆくようにして、こまめに各項の解説に従ってコンポーネントが確実に固定されているかどうかを確認してください。最大締め付けトルクを絶対に超えないようにしてください。

i 注記

最大締め付けトルクは、コンポーネント自体や、君のモデルのクイックスタートガイド、またはコンポーネントメーカーの取扱説明書に記載されています。不明な点があったら、弊社のホットラインまたは弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。



取り付けにはCanyonトルクレンチを使う

⚠ 要注意

ブレーキに関する作業をする時には必ずブレーキメーカーの取扱説明書を読んでください。

法律で定められた要件

君の自転車でドイツの一般道を走行するためには、国の条例で定められた規定に準拠する装備が必要です。異なる国で自転車を購入使用する場合には、その国で現行の規定を自転車専門店に教えてもらおう。

交通に参加する自転車利用者には、原則として自動車運転者と同じ規則が適用されます。その国の道路交通法規定を学ぼう。

自転車で公道を走るためには、自転車がその国の規定に準拠した仕様になっている必要があります。特にその対象となるのが、リフレクタとライトの装備です。公道を走るために守らなければいけない法律の規定にどのようなものがあるかよく調べてください。



ドイツの認証マークつきヘッドライト



ドイツの認証マークつきテールランプ

⚠ 危険

自分の安全のためにも、日が陰り始めたらライトを点灯しよう。視界が悪いのにライトやリフレクタなしで走行すると、重大な事故や身体と生命に関わる不測の事態に至る恐れがあります。

⚠ 危険

ライトに汚れがなく確実に機能することを日頃から確認しておこう。特に電池やバッテリー式ライトの場合には、出発前に電池の残量を確認してください。

i 注記

走行に関するその他の重要なアドバイスは「**本取扱説明書について**」の項にあります。

i 注記

ペダルのリフレクタは種類が多すぎるため、Canyonではご用意できません。この点に関してはペダルメーカーの国内代理店にお問い合わせください。連絡先はインターネットで調べることができます。

i 注記

弊社ホームページ www.canyon.com でも各種ライトをメールオーダーで注文できます。注文するライトが君の国で使用を許可されているかどうか確認してください。

瑕疵担保責任

君の自転車は、細心の注意を払って製造し、大部分を予め組み立てた状態で君に引き渡されたものです。弊社は法律に従って、君の自転車に、その価値や有用性を無くしたり、大きく減じたりするような瑕疵がないことなどに対しての責任を負うものです。購入後2年間は、法律に定められた保証の完全な請求権が君にはあります。瑕疵が発生した場合には、弊社記載の住所に連絡してください。

君からの苦情への対応がスムーズに行われるためには、購入証明書を手元に用意しておく必要があります。そのために購入証明書は大切に保管しておいてください。

君の自転車の寿命と耐用期間が長く持続するためには、自転車をその用途（「**意図される使用**」の項参照）に従ってのみ使用することがその条件となります。また、許容重量や荷物・子供の輸送に関する規定（「**意図される使用**」の項記載）を遵守してください。さらに、各メーカーの取り付けに関する規定（ボルトの締め付けトルクなど）および所定の整備頻度を厳密に遵守する必要があります。本説明書およびその他の付属説明書に記載されている検査および作業（「**点検・整備頻度**」の項記載）および状況に応じて必要となる、ハンドルやブレーキなどの安全に関わるコンポーネントの交換を行ってください。

君の自転車でのライドが常に良いものとなりますように。何か質問があったら、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。



常に所定の用途に合わせて自転車を使ってください

⚠ 要注意

フルサスペンションのフレームは、サスペンションが衝撃を吸収できるように、またそれを前提として設計されています。サスペンションが固定されていて動かないと、衝撃がそのままフレームに伝わってしまい、ほとんどの場合フレームはそのような設計にはなっていません。したがってロックアウトが搭載されたサスペンションでは原則として、ラフなオフロードでのロックアウト機能の使用は許されず、平滑な路面（自動車道、平滑な未舗装道）のみに限られることを意識する必要があります。

i 注記

各コンポーネントメーカーの取扱説明書が付属しています。その中に使用・整備・手入れなどに関する詳細が記載されています。本説明書では各所で、該当する詳細な説明書の参照を促しています。ビンディングペダルや変速・ブレーキ関連のコンポーネントなどの各種説明書をなくさないように、本冊子および説明書と一緒に大切に保管しておいてください。

i 注記

カーボンは、軽量化設計に使用される複合材料です。その製造工程の性格から、表面に乱れ（小さな気泡や孔）が生じるのは避けられません。これは瑕疵にはあたりません。

摩耗と劣化について

自転車の部品には、その機能に起因する摩耗や劣化が生じるものがあります。摩耗や劣化の程度は、自転車の手入れと整備、そして使い方（走行距離、雨天走行、ゴミ、塩分など）によって変わってきます。屋外に駐輪することの多い自転車も、気候の影響を受けることにより、摩耗や劣化が早く進行することがあります。

該当するパーツは定期的な整備と手入れが必要ですが、使用の頻度や条件に応じて、いつかは寿命の限界に達します。

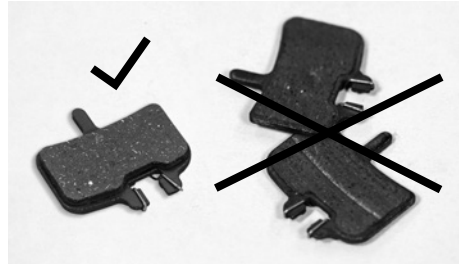
下記の項目は、劣化寿命の限界に達したら交換が必要です。

- チェーン
- ケーブル
- ハンドルグリップおよびバーテープ
- チェーンリング
- スプロケット
- リアディレーラーのプーリー
- シフトケーブル
- タイヤ
- サドルの上皮（レザー）
- ブレーキパッド

ディスクブレーキのパッドには、その機能に起因する摩耗が生じます。スポーツ性の高い使用や、山の多い地形を走行すると、パッドを頻繁に交換する必要が生じることがあります。パッドの状態をこまめに点検し、必要に応じて専門業者に交換してもらってください。

フルサスペンションフレームのピボットとリアサスペンション

リアサスペンションおよびフルサスペンションフレームには、その機能に起因するある程度の劣化が生じます。リアサスペンションのパッキンやフレーム後部のピボットなどに、特にその傾向があります。リアサスペンションの固定ボルトの締め付けが強すぎるとフレームに負担がかかり、場合によっては間接的損害が生じる可能性があります。そのため、組み立ての規定に従い、トルクレンチを使用してください。



ブレーキパッドの厚みが1ミリを下回ったら、純正品の交換パッドに取り替えてください



軸受にはある程度の劣化が生じます

保証

弊社では法律で定められた保証期間を超える全6年間の保証をマウンテンバイクフレーム（ピボットおよびリアサスペンションを除く）について自主的に行っています。

弊社の保証は、ご購入日から始まり、その自転車を最初に購入した人についてのみ有効です。塗装の損傷は保証の対象とはなりません。弊社は、不具合のあるフレームやフォークの修理または適切な後続モデルとの交換のいずれかを行う権利を留保します。これ以外の保証を請求することはできません。Canyonは、自転車の再生にかかる組立費用を顧客に請求する権利を留保します。

怠り（不十分な手入れと整備）や転倒、過負荷など、不適切な使用や意図されていない使用による損害およびフレームまたはフォークの変更または追加コンポーネントの取り付けや改造による損害は、保証の対象外となります。ジャンプやその他の過度の負荷がかかった場合も、保証を受けることはできません。



6年間保証

⚠ 危険

Canyonのマウンテンバイクは、ハイエンドのスポーツ用製品です。最高の技術力を駆使した軽量構造が採用されています。君も自転車の取扱のプロになろう。誤った使用や、不適切な組立、不十分な整備などは、レース用マシンである自転車の安全性を損なうことがあります。**事故の危険があります。**

クラッシュリプレースメント

事故に遭ったり激しく転倒してしまったりすると、フレームやフォークに大きな力がかかって破損し、機能を損なうことがあります。クラッシュリプレースメント（CR）は、破損してしまったCanyonのフレームを優待条件で交換することのできるサービスです。このサービスはご購入日から3年間ご利用いただけます。君のフレームと同じまたは同等のフレーム（シートポストやフロントディレイラー、リアサスペンション、ステムなどの取り付けパーツは含まれません）をご用意します。

CRサービスは、自転車の最初の所有者のみに限定され、機能を損なう破損のみを対象としています。弊社は、個別のケースにおいて、破損を故意に生じさせたことが判明した場合には、本サービスを停止する権利を留保します。

CRサービスの請求は、弊社のホットラインに問合せるか、弊社ホームページ www.canyon.com にある問合せフォームを利用してください。

詳しくは弊社の公式ウェブサイトにあります。
www.canyon.com



クラッシュリプレースメント — 破損したCanyonのフレームを優待条件で交換

i 注記

「意図される使用」の項に記載されている注意事項を守ってください。

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