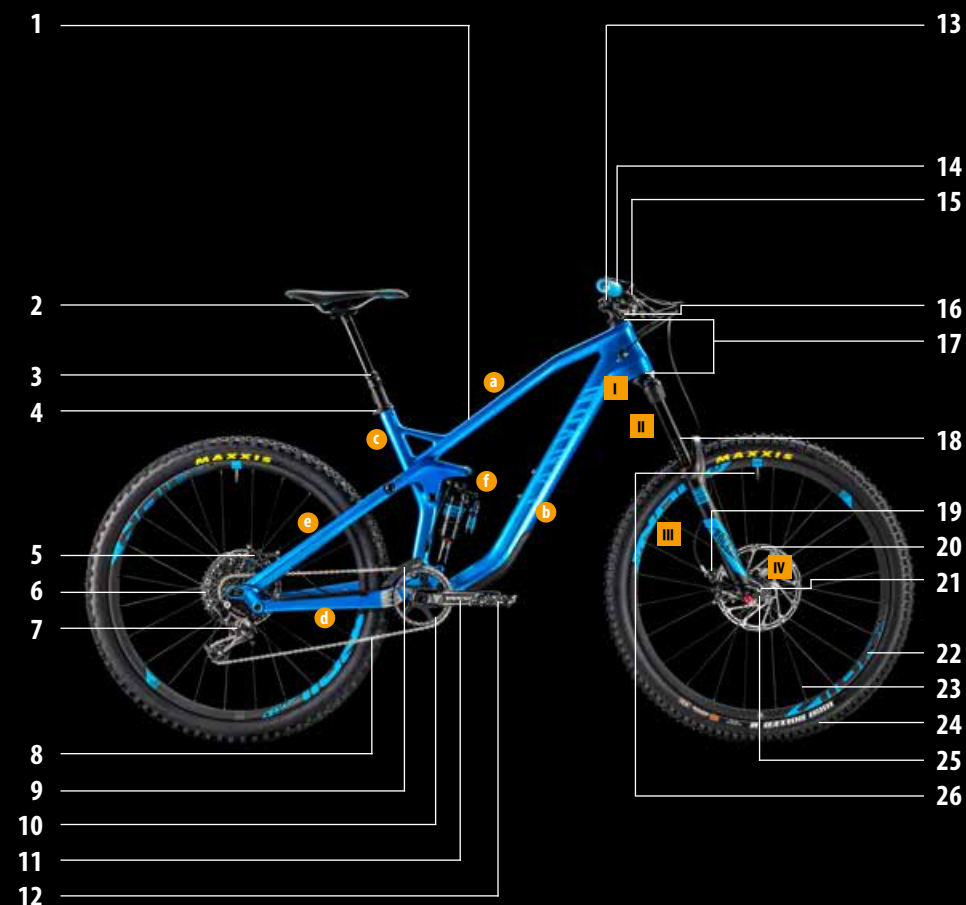


MANUAL

MOUNTAIN BIKE

CANYON



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



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

OPIS CZĘŚCI

- | | | | |
|----|-----------------------------|-----|----------------------------------|
| 1 | Rama: | 13 | wspornik kierownicy |
| a | rura górna | 14 | kierownica |
| b | rura dolna | 15 | dźwignia hamulca |
| c | rura podsiodłkowa | 16 | manetka |
| d | rura dolna tylnego widelca | 17 | łożyska sterowe |
| e | rura górna tylnego trójkąta | | |
| f | amortyzator | 18 | amortyzowany widelec: |
| | | I | głowica widelca |
| 2 | siodło | II | goleń górna |
| 3 | sztycy | III | goleń dolna |
| 4 | zacisk sztycy | IV | hak widelca |
| 5 | hamulec tylny | 19 | hamulec przedni |
| 6 | zębatka tylna | 20 | tarcza hamulcowa |
| 7 | przerzutka tylna | | |
| 8 | łańcuch | | Koło: |
| 9 | przerzutka przednia | 21 | szybkozamykacz/oś wtykana |
| 10 | zębatka | 22 | obwód koła |
| 11 | mechanizm korbowy | 23 | szprycha |
| 12 | pedał | 24 | opona |
| | | 25 | piasta |
| | | 26 | zawór |

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE NINIEJSZEJ INSTRUKCJI OBSŁUGI

POŚWIĘĆ SZCZEGÓLNĄ UWAGĘ NASTĘPUJĄCYM SYMBOŁOM:

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



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



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



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

SPIS TREŚCI

- | | | | |
|----|--|-----|--|
| 2 | Powitanie | 86 | Koła - opony, dętki oraz ciśnienie powietrza |
| 4 | Użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem | 89 | Ruch obrotowy obręczy, naprężenie szprych |
| 7 | Przed pierwszą jazdą | 90 | Mocowanie koła za pomocą szybkozamykaczy |
| 10 | Przed każdą jazdą | 90 | Mocowanie koła za pomocą systemu osi wtykanych |
| 12 | Montaż z opakowania BikeGuard | 91 | Naprawa opon |
| 40 | Pakowanie roweru Canyon | 91 | Wymontowanie koła |
| 41 | Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi | 92 | Demontaż opon drutowanych i zwijanych |
| 41 | W jaki sposób pewnie zamocować koło | 93 | Montaż opon drutowanych i zwijanych |
| 43 | Wskazówki dotyczące montażu kół za pomocą osi wtykanych | 95 | Demontaż opon bezdętkowych |
| 44 | O czym należy pamiętać przy domontowywaniu elementów i modyfikacjach? | 95 | Naprawa opon bezdętkowych |
| 45 | Specyfika materiału karbon | 96 | Montaż opon bezdętkowych |
| 46 | Wskazówki dotyczące pielęgnacji | 97 | Montowanie koła |
| 47 | Specyfika rowerów typu freeride | 98 | Łożysko sterowe |
| 49 | Po upadku | 98 | Sprawdzanie i ustawianie |
| 51 | Zestawy ramowe - wskazówki dotyczące złożenia, dane techniczne | 99 | Łożysko sterowe Aheadset® |
| 56 | Dopasowanie roweru Canyon do rowerzysty | 100 | Amortyzacja |
| 57 | Ustawianie wysokości siedzenia | 100 | Glosariusz - Amortyzacja |
| 59 | Ustawianie wysokości kierownicy | 102 | Amortyzowany widelec |
| 59 | Wsporniki kierownicy / system bezgwintowy Aheadset® | 102 | Zasady działania |
| 62 | Długość siedzenia i ustawianie siodła | 103 | Ustawianie twardości sprężyny |
| 63 | Przesuwanie siodła i ustawianie nachylenia siodła | 105 | Ustawianie tłumienia |
| 65 | Przestawianie kierownicy i dźwigni hamulca | 107 | Lockout |
| 65 | Ustawianie pozycji kierownicy poprzez przekręcanie kierownicy | 107 | Konserwacja |
| 67 | Regulacja odległości do dźwigni hamulca | 109 | Full Suspension (pełna amortyzacja) |
| 68 | Systemy pedałów | 109 | Specyfika pozycji siedzenia |
| 68 | Przegląd zasad działania różnych systemów | 109 | Ustawianie twardości sprężyny |
| 70 | Ustawianie i konserwacja | 112 | Przestawianie podwozia |
| 71 | Układ hamulcowy | 112 | Ustawianie tłumienia |
| 72 | Zasady działania i zużycie | 114 | Lockout |
| 73 | Kontrola i ustawianie hamulców tarczowych | 114 | Konserwacja |
| 73 | Sprawdzenie działania | 116 | Transport Twojego roweru Canyon |
| 74 | Hamulce tarczowe | 118 | Ogólne wskazówki pielęgnacyjne i przeglądy |
| 75 | Układ przełączania biegów | 118 | Mycie i pielęgnacja Twojego roweru Canyon |
| 76 | Zasady działania i obsługa | 120 | Przechowywanie i składowanie Twojego roweru Canyon |
| 79 | Kontrola i ustawianie układu przełączania biegów | 121 | Konserwacja i przeglądy |
| 79 | Przerzutka tylna | 122 | Interwały czasowe serwisowania i konserwacji |
| 79 | Ustawianie zderzaków krańcowych | 124 | Zalecane momenty dokręcania |
| 81 | Przerzutka przednia | 128 | Regulacje prawne dotyczące udziału w ruchu drogowym |
| 82 | Shimano Di2 | 129 | Odpowiedzialność za wady fizyczne |
| 84 | Pielęgnacja łańcucha | 131 | Gwarancja |
| 85 | Zużycie łańcucha | 132 | Serwis Crash Replacement |

SZANOWNY KLIENCIE FIRMY CANYON!

W podręczniku tym zawarliśmy wiele porad dotyczących obsługi roweru Canyon oraz liczne informacje na temat techniki rowerowej, konserwacji i pielęgnacji. Prosimy o dokładne zapoznanie się z niniejszym podręcznikiem. Warto przeczytać podręcznik – nawet, jeżeli uważasz, że jesteś rowerowym „starym wygą”, gdyż już przez całe życie jeździsz na rowerze. Technika rowerowa zrobiła duże postępy na przestrzeni ostatnich lat.

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

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

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

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

Na naszej stronie internetowej www.canyon.com znajdziesz ponadto liczne firmy serwisowe, które pomogą Ci przy mniejszych pracach w zakresie naprawy lub konserwacji. Dla własnego bezpieczeństwa nie warto przeceniać swoich umiejętności. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966!

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

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

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

Podczas jazdy rowerem, podobnie jak uprawiając wszystkie inne dyscypliny sportu, można odnieść obrażenia. Wsiadając na rower, trzeba mieć świadomość tego niebezpieczeństwa i stan ten zaakceptować. Należy zawsze pamiętać, że rower nie posiada urządzeń zabezpieczających, dostępnych w samochodzie, takich jak karoseria czy poduszki powietrzne.

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

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

Na koniec jeszcze kilka prób z naszej strony: Zawsze należy jeździć tak, aby nie narażać innych na niebezpieczeństwo. Podczas jazdy w lesie oraz po łąkach należy szanować przyrodę. Zawsze bądź odpowiednio wyposażony. Należy nosić przynajmniej dopasowany kask, okulary ochronne, stabilne obuwie oraz stosowne do jazdy na rowerze rzucające się w oczy jasne ubranie.

Zespół Canyon życzy miłych wrażeń na Twoim rowerze!

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

Wydawca:

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

Serwis pod nr: +48 914 226 966
Faks zamówień: +49 (0)261 40400-50
E-mail: poland@canyon.com

Tekst, koncepcja, zdjęcia i opracowanie graficzne:

Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Stan: Sierpień 2017, wydanie 6

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



Zawsze w kasku i okularach



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



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



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

UŻYTKOWANIE ZGODNIE Z PRZEZNACZENIEM

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

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

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

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

Kategoria 1

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

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



Kategoria 2

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

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



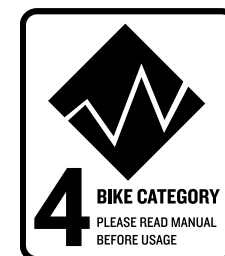
Kategoria 3

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



Kategoria 4

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



Kategoria 5

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



Foteliki dziecięce są generalnie niedozwolone.



Jazda z przyczepką dziecięcą jest generalnie niedozwolona.



Zamontowanie bagażnika w rowerach ze sztycami z karbonu jest niedozwolone. Bagaż przewozić należy wyłącznie w specjalnym plecaku rowerowym.



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



Z uwagi na swoje specjalne przeznaczenie niektóre rowery typu dirt-bike posiadają tylko jeden hamulec.

PRZED PIERWSZĄ JAZDĄ

1. **Czy jechałeś już kiedyś rowerem górskim?** Pamiętaj, że jazda w terenie wymaga szczególnej koncentracji, kondycji oraz doświadczenia. Zapoznaj się krok po kroku ze swoim nowym rowerem górskim w mało uczęszczanym miejscu oraz z terenem, po którym chcesz jeździć. Udaj się na kurs techniki. Więcej informacji na stronie www.canyon.com



Zbyt silne użycie hamulca przedniego, nie naśladować

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

Działanie nowoczesnych hamulców może być ewentualnie o wiele silniejsze niż w przypadku dotychczas używanych przez Ciebie hamulców! Z uwagi na swoje specjalne przeznaczenie niektóre rowery typu dirt-bike posiadają tylko jeden hamulec.

Wykonaj koniecznie kilka próbnych zahamowań z dala od ruchu drogowego! Zapoznaj się powoli z maksymalnym możliwym opóźnieniem. Więcej na temat hamulców znajdziesz w rozdziale „Układ hamulcowy”.



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



Przekładnia łańcuchowa

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



Jeśli trzymasz kierownicę roweru górskiego za rogi kierownicy, nie masz możliwości dostania się do dźwigni hamulców równie szybko jak w przypadku innych pozycji trzymania. Twoja droga hamowania się wydłuża. Należy jeździć szczególnie przewidując i liczyć się z dłuższymi drogami hamowania.

4. **Wysokość ramy jest odpowiednia?** Siodełko i kierownica ustawione są poprawnie? Stań nad górną rurą roweru i sprawdź, czy masz w kroku swobodę odpowiadającą szerokości dłoni. Jeśli nie, przeczytaj rozszerzone rozdziały instrukcji znajdujące się w dalszej części instrukcji lub na załączonej płycie CD lub skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.

W przypadku jazdy ze zbyt wysoko umieszczoną ramą może w razie szybkiego zejścia z roweru dojść do obrażeń. Siodełko ustawione powinno być tak, aby w przypadku rowerów terenowych i maratonowych można było jeszcze dosięgnąć piętą do znajdującego się w najniższym położeniu pedału. Sprawdź, czy, siedząc na siodełku, możesz jeszcze dotknąć podłoża czubkami palców. W przypadku rowerów typu all mountain, enduro oraz freeride siodełko umiejscowione jest z reguły niżej. W szczególności podczas zjeżdżania z góry zalecane jest ustawienie siodełka w niższej pozycji. Więcej informacji na temat ustawienia pozycji znajdziesz w rozdziale „Dopasowanie roweru Canyon do rowerzysty”.

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



Sprawdzenie wysokości



Obuwie do pedałów zatrzaskowych



Pedał zatrzaskowy



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

6. **Należy pamiętać, aby rower Canyon używać tylko zgodnie jego przeznaczeniem.** Rowery górskie przeznaczone do jazdy terenowej lub maratonowej nie nadają się do stromych zjazdów na trudnym kamiennym terenie oraz do skoków itp. Do jazdy all mountain lub enduro dostępne są specjalne modele. Na rowerach modelu Torque uprawiać można tzw. freeriding. Należy pamiętać, że co niektórym manewr profesjonalnego rowerzysty łatwo wygląda, w rzeczywistości wymaga jednak intensywnego treningu oraz doświadczenia. Nie przeceniaj swoich umiejętności dla własnego bezpieczeństwa.

Rowery Canyon zaprojektowane są z reguły z uwzględnieniem masy łącznej (licząc rowerzystę wraz z bagażem i rowerem) wynoszącej 120 kg. Granicy tej w żadnym wypadku nie wolno przekraczać. Więcej informacji na temat przeznaczonego użytkowania znaleźć można w rozdziale „Użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem”.

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

8. **Jeśli dokonałeś zakupu roweru z amortyzatorem, powinieneś sprawdzić ciśnienie widelca.** W celu ustawienia ciśnienia użyj w razie potrzeby załączonej do opakowania BikeGuard pompki. Nieprawidłowe ustawienie może prowadzić do ich wadliwego działania lub uszkodzeń przy amortyzowanym widełcu. Zawsze w takiej sytuacji pogarszają się właściwości jezdne i nie można zagwarantować maksymalnego bezpieczeństwa jazdy. Dalsze informacje na ten temat znajdziesz w rozdziałach „Amortyzowany widelec” oraz „Full-Suspension (pełna amortyzacja)”.



Jazda w terenie



Materiał karbon



Rower z amortyzatorem

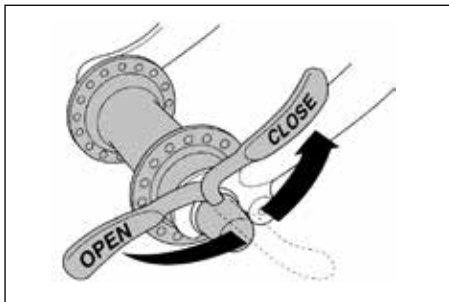


Rowery górskie Canyon to urządzenia sportowe wyższej klasy przedstawiające lekką konstrukcję dzięki najwyższej sztuce inżynierii. Również i Ty zostań profesjonalistą w obchodzeniu się z tym materiałem. Błędne użytkowanie, nieprofesjonalny montaż lub niedostateczna konserwacja mogą negatywnie wpłynąć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

PRZED KAŻDĄ JAZDĄ

PRZED KAŻDĄ JAZDĄ TRZEBA SPRAWDZIĆ NASTĘPUJĄCE PUNKTY:

1. Czy szybkozamykacze przedniego i tylnego koła, sztycy oraz pozostałych komponentów jak i osie wtykane są prawidłowo zamknięte? Bliższe informacje na ten temat w rozdziale „Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi”.
2. Czy opony są w dobrym stanie i czy ciśnienie w nich jest wystarczające? Obracaj swobodnie oba koła, aby skontrolować ruch obrotowy. W ten sposób na czas można wykryć boczne pęknięcie opony, złamanie osi i zerwane szprychy. Bliższe informacje na ten temat w rozdziale „Koła - opony, dętki oraz ciśnienie powietrza”.
3. Wykonaj próbę hamulców podczas postoju, przyciągając silnie dźwignię hamulca w kierunku kierownicy. Już po krótkim skoku dźwigni musi powstać pewien nacisk; po zaciągnięciu dźwigni nie powinna stykać się z kierownicą! W przypadku hydraulicznych hamulców (tarczowych) nie może wyciekać płyn. Dalsze wskazówki na temat hamulców znajdziesz w rozdziale „Układ hamulcowy”.



Sprawdź ciśnienie opon



Po przyciągnięciu dźwigni hamulca nie powinna stykać się z kierownicą



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



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

4. Jeśli zamierzasz jechać po drogach publicznych lub w porze nocnej, sprawdź instalację oświetleniową. Patrz rozdział „Regulacje prawne dotyczące udziału w ruchu drogowym”.
5. Spuść rower na ziemię z niewielkiej wysokości. Skontroluj miejsca, w których dochodzi do stukotania. W razie potrzeby sprawdź łożyska i połączenia śrubowe.
6. Rowery typu freeride oraz downhill jak np. Sender wystawione są ze względu na sposób ich użycia na szczególne obciążenia. Jeśli posiadasz tego typu rower, sprawdź go przed każdą jazdą pod kątem osłabienia i zmęczenia materiału w formie zarysowań, wgnieceń i zagięć.
7. Najważniejszym elementem wyposażenia potrzebnego do udanej wycieczki rowerowej jest mała torba na narzędzia, którą umieścić należy pod siodełkiem. Znajdować się w niej powinny dwie łżyki do opon z tworzywa sztucznego, ogólnie używane klucze imbusowe, zapasowa dętka, Twój telefon komórkowy oraz trochę pieniędzy. Należy zabrać ze sobą ponadto pompkę, którą przymocować należy do ramy.
8. Należy zabrać ze sobą solidny zamek do roweru w razie zamiaru odstawienia Twojego roweru Canyon. Tylko rower Canyon przypięty do nieruchomego obiektu zabezpieczony jest przed obcymi.



W ciemności nigdy nie jeźdź bez oświetlenia



Zestaw awaryjny



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



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

MONTAŻ Z OPAKOWANIA BIKEGUARD

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

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

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

Ilustracja przedstawia przykładowy rower górski Canyon – nie każdy model wygląda w ten sposób.



Najpierw należy otworzyć opakowanie BikeGuard.

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

SPRAWDZENIE ZAWARTOŚCI OPAKOWANIA BIKEGUARD



W opakowaniu BikeGuard znajduje się montowany zestaw ramowy z przymocowanym kołem tylnym i wszystkimi elementami konstrukcji. Oddzielnie znajduje się tam także koło przednie, które ewentualnie jest chronione pokrowcem, i siodełko ze sztycą, która ewentualnie jest połączona przewodem z częścią do montażu kierownicy.

BikeGuard zawiera ponadto karton z akcesoriami (np. szybkozamykacze lub oś wtykana, odbłyśniki, ew. pedały) i klucz dynamometryczny Canyon wraz z bitami, pompkę do amortyzatora, pastę montażową Canyon i podręcznik roweru górskiego wraz z dołączoną płytą CD.



U rowerów z kołami o rozmiarach 29" i 27,5" karton z akcesoriami znajduje się ew. w pozycji pionowej z boku w opakowaniu BikeGuard.



Nie należy samemu podejmować obróbkę przy rowerze za pomocą wysuwanego nożyka do dywanów. Może wtedy dojść do uszkodzenia części konstrukcji lub skałeczeń. W razie potrzeby do cięcia należy użyć nożyczek.

INFORMACJE OGÓLNE NA TEMAT MONTAŻU ROWERU GÓRSKIEGO

Twój Canyon został w całości złożony w fabryce, gdzie przeszedł jazdę próbną. Po wykonaniu wyjaśnionych poniżej etapów montażu rower ten będzie całkowicie sprawny bez konieczności regulacji. Po zakończeniu prac wykonaj jazdę próbną na pustym placu lub pustej ulicy.

Poniżej znajduje się tylko krótki opis montażu. Jeśli montaż nie jest częścią Twojego wykształcenia zawodowego i jeśli nie masz w tym zakresie wystarczającego doświadczenia, przeczytaj rozszerzone rozdziały instrukcji znajdujące się w Twoim podręczniku roweru górskiego; przestrzegaj także wskazówek producentów części na dołączonej płycie CD.

Przed pierwszą jazdą przeprowadź kontrole opisane w rozdziale „Przed każdą jazdą”.



W celu montażu najlepiej korzystać ze stojaka, w którym mocuje się ramę od wewnątrz w trzech punktach lub poprosić pomocnika o przytrzymanie Twojego roweru Canyon podczas wykonywania przez Ciebie montażu.

LISTA WYMAGANYCH NARZĘDZI



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

- klucz dynamometryczny Canyon wraz z bitami (1)
- pompka do amortyzatora (2)
- pasta montażowa Canyon (3)



W celu montażu nie należy zaciskać roweru Canyon przy rurze ramy lub sztycy z karbonu, lecz umocować za pomocą odpowiedniej aluminiowej sztycy w stojaku montażowym! W przypadku sztycy z opcją regulacji wysokości nie należy mocować przy części ruchomej, lecz wyłącznie przy dostatecznie wysuniętej dolnej części! Przy wsuwaniu i wysuwaniu takiej sztycy należy uważać, aby przewód u otworu wyjściowego przy ramie był odpowiednio dosuwany lub dociągany i się nie łamał.



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



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

UŻYWANIE KLUCZA DYNAMOMETRYCZNEGO CANYON



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

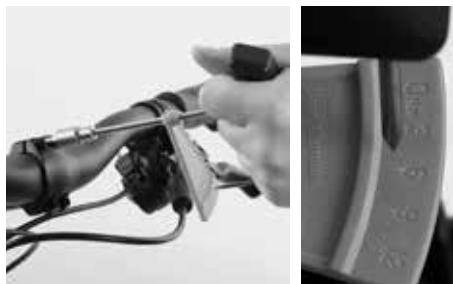


Wsuń odpowiedni bit do klucza dynamometrycznego Canyon.

Wsuń klucz imbusowy całkowicie w łeb śruby.



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



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



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

UŻYWANIE PASTY MONTAŻOWEJ CANYON



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



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



Jest to zalecane przede wszystkim w obszarach zacisku między kierownicą a wspornikiem, rurą widelca a wspornikiem oraz sztycą a rurą podsiodłkową. W tych trzech obszarach zbyt duża siła zacisku może uszkodzić części, co może doprowadzić do ich zniszczenia lub wygaśnięcia gwarancji.

Pasta montażowa Canyon chroni dzięki redukcji siły zacisku włókna karbonu przed zniszczeniem. Ponadto zapobiega często spotykanemu trzeszczeniu w miejscach zacisku.



Przy sztycach u rowerów górskich zasadniczo należy używać pasty montażowej, zapewni to stabilne siedzenie. Obniżenie sztycy prowadzi do lekkiego zarysowania powierzchni. Jest to normalne zużycie i nie stanowi powodu do reklamacji.



Jeśli masz zamiar często przestawiać sztycę, Canyon poleca Ci zamontowanie sztycy z możliwością regulacji wysokości.



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



Teraz należy zamontować części roweru według instrukcji.

Użyj do tego klucza dynamometrycznego Canyon i przestrzegaj podanych maksymalnych momentów dokręcania. Usuń nadmiar pasty montażowej Canyon i szczelnie zamknij opakowanie.

ROZPAKOWYWANIE



Wymij karton z akcesoriami i postaw go w zasięgu ręki. Usuń tylny karton ochronny.

Wymij podręcznik roweru górskiego i narzędzia z kartonu z akcesoriami.



Zdejmij osłonkę z rury podsiodłkowej ramy.

Usuń przedni karton ochronny.



U rowerów z kołami o rozmiarach 29" i 27,5" karton z akcesoriami znajduje się ew. w pozycji pionowej z boku w opakowaniu BikeGuard.

SPOSÓB POSTĘPOWANIA PRZY SZTYCACH Z OPCJĄ REGULACJI WYSOKOŚCI



Jeśli Twój Canyon jest wyposażony w sztycę z opcją regulacji wysokości, zamontuj ją przed wyjęciem roweru Canyon z opakowania BikeGuard. Sztyca z opcją regulacji wysokości jest w stanie gotowym do jazdy połączona z umocowaną na kierownicy dźwignią za pomocą przewodu przebiegającego przez rurę podsiodłkową.



W opakowaniu BikeGuard dźwignia sztycy z opcją regulacji wysokości nie jest konieczna do zamontowania na kierownicy.

Odkręć szybkozamykacz lub śrubę przy zacisku rury podsiodłkowej. Uprzednio przeczytaj rozdział „Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi” w podręczniku roweru górskiego.



Otwórz pas na rzepy mocujący siodełko i sztycę do koła przedniego.



Położ sztycę ostrożnie na tylnym kole. Wymij przednie koło wraz z kartonem ochronnym i odłóż je na bok. Ostrożnie usuń folię ochronną ze sztycy.



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



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



Trzymając sztycę w jednej ręce, chwyć za przewód sztycy tam, gdzie wychodzi on z ramy. Teraz jedną ręką ostrożnie wkładaj sztycę do rury podsiodłkowej, podciągając drugą ręką przewód.



Wsuń sztycę do rury podsiodłkowej do głębokości minimalnego osadzenia, którą poznasz po oznaczeniach MIN/MAX.



Podczas montowania należy uważać, aby przewód sztycy z opcją regulacji wysokości nie łamał się.



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

SPOSÓB POSTĘPOWANIA PRZY KONWENCJONALNYCH SZTYCACH



Wymij siodełko i sztycę wraz z przednim kołem i kartonem ochronnym i odłóż te części ostrożnie na bok. Zdejmij pas na rzepy mocujący siodełko i sztycę do koła przedniego i odłóż te części w zasięgu ręki.

Wymij podręcznik roweru górskiego i narzędzia z kartonu z akcesoriami.

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



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

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



Przednie koło może być zapakowane dodatkowo w pokrowiec.



Ustaw siodełko i zamknij szybkozamykacz lub śrubę przy zacisku rury podsiodłkowej. Nie dokręcaj za mocno śruby lub szybkozamykacza zacisku rury podsiodłkowej. W razie potrzeby usuń folię ochronną z siodełka.



Wymij ostrożnie ramę z opakowania BikeGuard i postaw ją bezpiecznie na ziemię.

W razie potrzeby poproś swojego pomocnika, abytrzymał rower.



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



Wsuń sztycę do rury podsiodłkowej do głębokości minimalnego osadzenia, którą poznasz po oznaczeniach MIN/MAX. Ustaw siodełko i zamknij szybkozamykacz lub śrubę przy zacisku rury podsiodłkowej. Nie dokręcaj za mocno śruby lub szybkozamykacza zacisku rury podsiodłkowej.

W razie potrzeby usuń folię ochronną z siodełka.



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

MONTAŻ KOŁA TYLNEGO



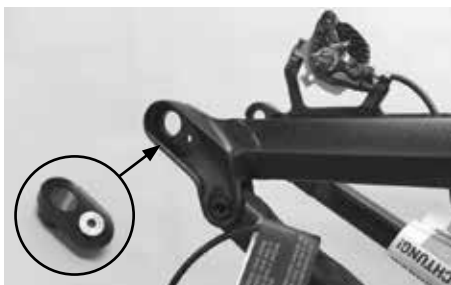
Niektóre modele rowerów z większą ramą są dostarczane z wymontowanym kołem tylnym.

Odkręć szybkozamykacz lub oś wtykaną przy tylnej osi. Postęp podobnie jak podczas zamontowania przedniego koła.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziałach „Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi” i „Montaż przedniego koła”.



Usunąć następnie zabezpieczenie transportowe przy hamulcu tylnego koła. W przypadku hamulców tarczowych przed zamontowaniem koła sprawdź, czy okładziny hamulcowe są umieszczone dokładnie w zacisku hamulca. Stwierdzić to można poprzez fakt, że szczelina pomiędzy okładzinami przebiega równoległe a wskaźniki zużycia znajdują się w przewidzianym do tego miejscu.



Umocuj wkładkę gwintu w haku widelca za pomocą klucza dynamometrycznego Canyon.



Więcej informacji na temat hamulców rowerów górskich znajdziesz w rozdziale „Układ hamulcowy”.

MONTAŻ KIEROWNICY

W stanie zapakowanym kierownica jest rozmontowana, wspornik jest jednak poprawnie zamontowany. Nie należy dokonywać żadnych zmian przy wsporniku.

Otwórz pas na rzepy u dołu widelca. Przytrzymaj kierownicę i otwórz drugi pas na rzepy u góry ramy. Trzymaj dalej kierownicę, aby się nie przekreśliła i w ten sposób nie uszkodziła.



Wsuń szybkozamykacz lub oś wtykaną, zamknij je i sprawdź czy koło jest stabilnie umocowane.



Sprawdź następnie, czy tylne koło umieszczone jest środkowo między rurami tylnego trójkąta. Zwróć uwagę na poprawne osadzenie osi wtykanej lub szybkozamykacza i zabezpieczeń widelca.



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



Przekręć wspornik wraz z widelcem do przodu, tzn. w kierunku jazdy. Należy uważać, aby nie powykręcać linek i przewodów.

Kierownica powinna ostrożnie zwiśać do dołu, lub poprosić kogoś, aby ją przytrzymał.



Weź do ręki klucz dynamometryczny Canyon i nałóż na niego bit do śrub wspornika. Wykręć śruby zaciskowe pokrywy wspornika i ściągnij pokrywę.

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



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

Sposób 1: Przykręcanie konwencjonalnych wsporników Aheadset® z przednią pokrywą



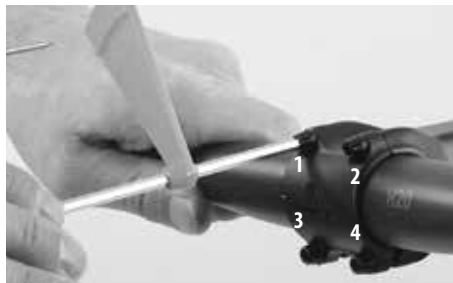
Nałóż pokrywę wspornika.

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



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

Sposób 2: Przykręcanie wsporników Aheadset® z przednią pokrywą



Nałóż pokrywę wspornika. Ustaw kierownicę mniej więcej tak, aby dźwignie hamulców były skierowane lekko w dół.

- Przykręć lekko (1 Nm) obie górne śruby (poz. 1+2). Szczelina musi zostać kompletnie zamknięta, a przednia pokrywa „zablokowana”. W tym celu trzeba ewentualnie połóżnić nieco obie dolne śruby (poz. 3+4).



Twój rower górski nie jest jeszcze gotowy do jazdy. Następnie przeprowadź montaż i regulację kierownicy zgodnie z instrukcjami w rozdziale „Regulacja i montaż końcowy kierownicy”.



- Następnie wkręć obie dolne śruby (poz. 3+4) zgodnie z informacjami na wsporniku (5 lub 8 Nm).
- Na końcu dokręć obie górne śruby (poz. 1+2) zgodnie z informacjami na wsporniku.



Uważaj, aby wspornik wraz z kierownicą był skierowany do przodu. Umieść IPU w taki sposób, aby zaokrąglona strona była skierowana do przodu a strona ukośna do tyłu, lekko w kierunku rury ramy.

MONTAŻ IMPACT PROTECTION UNIT (IPU)

Niektóre modele Canyon z ramą karbonową są wyposażone w ogranicznik Impact Protection Unit, zwany także IPU. IPU zapobiega uderzeniu kierownicy lub jej armatur o górną rurę.

Czy Twój Canyon jest wyposażony w IPU, poznasz po dwóch otworach gwintowanych, które znajdują się na górnej rurze zaraz założyskiem sterowym.

Jeśli na Twoim rowerze znajdują się te dwa otwory, to wyjmij Impact Protection Unit wraz z dwoma śrubami z gniazdem sześciokątnym z kartonu z akcesoriami.



Włóż obydwie śruby do otworów i przykręć je palcem o dwa lub trzy obroty. Śruby te powinny wkręcać się bardzo łatwo.

Po lekkim wkręceniu śrub weź do ręki klucz dynamometryczny Canyon z odpowiednim bitem. Dokręć śruby tak, aby ich łby spoczywały równomiernie w wyżłobieniach IPU. Na koniec dokręć śruby momentem dokręcania wynoszącym 3 Nm.



Jazda bez IPU może prowadzić do uderzenia kierownicy lub jej armatur o górną rurę. Może dojść wtedy do uszkodzenia ramy.

DODATKOWE KROKI W PRZYPADKU SZTYCY Z OPCJĄ REGULACJI WYSOKOŚCI



Dźwignia sztycy z opcją regulacji wysokości jest już zamontowana na kierownicy lub zwisa luźno przy przewodzie.

Jeśli jeszcze nie jest umocowana, to należy zdjąć z niej folię ochronną.



Wymij z kartonu z akcesoriami odpowiedni bit i odkręć śrubę torx na dźwigni.



OPCJA 1: Hamulce SRAM i manetka Shimano

Manetka jest zamontowana przy kierownicy, dźwignia hamulca jednak nie.

Usun folię ochronną z prawej dźwigni hamulca. Umocuj dźwignię wraz z prawą dźwignią hamulca na kierownicy.



Ustaw dźwignię hamulca w taki sposób, w jaki ustawiona jest fabrycznie zamontowana lewa dźwignia hamulca. Przykręć śrubę zgodnie z podanym przez SRAM momentem dokręcania wynoszącym 5-6 Nm.



 Użyj w tym celu klucza dynamometrycznego Canyon i nie przekraczaj maksymalnych momentów dokręcania!



 Nie używaj przesadnej siły, aby ustawić dźwignię hamulca i dźwignię sztycy w pewnej pozycji. Istnieje tylko jedna pozycja, w której śruba jest łatwo dostępna.

OPCJA 2: Hamulce SRAM i manetka SRAM



Manetka i dźwignia hamulca nie są zamontowane na kierownicy. Obejma dźwigni posiada dodatkowy element łączący, zwany „matchmaker”.

Śruba do umocowania manetki do matchmakera znajduje się bezpośrednio w matchmakerze lub jest lekko wkręcona w manetkę.



Usun folię ochronną z prawej dźwigni hamulca.

Umocuj dźwignię wraz z prawą dźwignią hamulca na kierownicy.

Ustaw prawą dźwignię hamulca tak, jak jest ustawiona lewa.



Przykręć śrubę zgodnie z podanym przez SRAM momentem dokręcania wynoszącym 5-6 Nm.

Usun' folię ochronną z prawej manetki przekładni. Zdemon-
struj śrubę mocującą przy manetce.



Przymocuj manetkę do matchmakera. Przykręć śrubę zgodnie z podanym przez SRAM momentem dokręcania wynoszącym 2,8-3,4 Nm.

OPCJA 3: Hamulce Shimano i manetka Shimano

Dźwignie hamulca i manetki są zamontowane na kierownicy. Zamontuj dźwignię na kierownicy po wewnętrznej stronie obejm dźwigni hamulca i manetki. Nie dokręcaj śruby zbyt mocno, tak aby można było swobodnie przekręcać i przesuwac dźwignię.



Ustaw dźwignię tak, aby można było ją obsługiwać.



Poluzuj śrubę sąsiedniej obejm dźwigni hamulca i przekręć dźwignię hamulca w dół.



Teraz możesz dokręcić śrubę dźwigni za pomocą klucza dynamometrycznego Canyon.

Przykręć ją zgodnie z podanym przez SRAM momentem dokręcania wynoszącym 5-6 Nm. Przekręć dźwignię hamulca ponownie do góry i ustaw ją tak, jak jest ustawiona inna. Przykręć śrubę zgodnie z podanym przez Shimano momentem dokręcania wynoszącym 6-8 Nm.

MONTAŻ PRZEDNIEGO KOŁA

Wyjmij przednie koło z kartonu i ew. z pokrowca.



Usuń ew. folię ochronną z widelca. Spróbuj zasadniczo wykonać to ręcznie. Jeśli próba ta będzie nieudana, użyj najlepiej nożyczek, jednak w żadnym wypadku nożyka do dywanu.

Usuń zabezpieczenia transportowe przy hamulcu przedniego koła. Więcej informacji na temat hamulców znajdziesz w rozdziale „Układ hamulcowy” w podręczniku swojego roweru górskiego; przestrzegaj także wskazówek producenta komponentów na dołączonej płycie CD.



W przypadku hamulców tarczowych przed zamontowaniem koła sprawdź, czy okładziny hamulcowe są umieszczone dokładnie w mocowaniach w zacisku hamulca. Jest tak, jeśli szczelina pomiędzy okładzinami przebiega równolegle.

Koło przednie z szybkozamykaczem

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



Wsun szybkozamykacz w pustą oś przedniego koła.

Po każdej stronie piasty należy umieścić po jednej sprężynie. Zwróć uwagę na to, aby sprężyna o mniejszej średnicy po obu stronach szybkozamykacza ustawiona była w kierunku osi piasty. Dźwignię szybkozamykacza zamontować należy po lewej stronie (po przeciwnej stronie napędu łańcuchowego).



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



Zamontuj przednie koło i pamiętaj o wsunięciu tarczy hamulcowej między okładziny hamulcowe. Zamknij szybkozamykacz tak, aby koło przymocowane było bezpiecznie. Uprzednio przeczytaj rozdział „Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi” w podręczniku roweru górskiego.



Sprawdź następnie, czy przednie koło umieszczone jest środkowo między widełkami. Zwróć uwagę na poprawne osadzenie szybkozamykacza i zabezpieczeń widełca.

Pociągnij kilka razy za dźwignię hamulca po zamontowaniu koła i zamknięciu szybkozamykacza. Następnie doprowadź koło do ruchu obrotowego.

Tarcza hamulcowa nie może trzeć o zacisk hamulca ani, z reguły, o okładziny hamulcowe.



Nowe okładziny hamulcowe hamulców tarczowych muszą zostać przetarte w celu osiągnięcia optymalnych wartości opóźnienia. Więcej informacji znajdziesz w rozdziale „Układ hamulcowy” w swoim podręczniku roweru górskiego.

Koło przednie z osią wtykaną



Wymij z kartonu z akcesoriami oś wtykaną do przedniego koła.

System osi wtykanych Rock Shox Maxle i Maxle-Lite 15 lub 20 mm (np. Revelation, Reba, SID, Lyrik)



W systemie osi wtykanych Maxle z dźwignią zaciskową osadź przednie koło w widełcu, jednocześnie wkładając tarczę hamulcową w zacisk hamulca.

Ustaw przednie koło w odpowiedniej pozycji między mocowaniami i wsuń od prawej oś z otwartą dźwignią samoamykacza Maxle przez zamocowanie i piastę.



Dźwignia szybkozamykacza musi być zupełnie otwarta i leżeć we wnętrzu osi. Gdy gwint osi chwyci gwint lewej goleni widełca, obróć oś w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Pierwsze obroty osi wtykaną nie powinny wymagać siły.



Teraz kręć dźwignią z siłą w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, tak aby oś była mocno dokręcona. Uważaj, aby podczas dokręcania dźwigni szybkozamykacza nie wyslizgnęła się z wnętrza osi.

Na koniec zamknij szybkozamykacz Maxle tak, jak zwyczajny szybkozamykacz. Dźwignia szybkozamykacza nie może odstawać do przodu lub na zewnątrz i powinna przylegać do goleni dolnej.

Fox E-Thru 15 mm



Osadź przednie koło w widelcu, jednocześnie wkładając tarczę hamulcową w zacisk hamulca. Ustaw przednie koło w odpowiedniej pozycji między mocowaniami i wsuń od lewej oś z otwartą dźwignią samozamykacza E-Thru przez zamocowanie i piastę.



Zamknij szybkozamykacz E-Thru tak, jak zwyczajny szybkozamykacz.

Dźwignia powinna się na początku poruszać lekko i bez siły zacisku. Podczas drugiej połowy drogi siła dźwigni musi wyraźnie wzrosnąć a pod koniec dźwignia powinna poruszać się z wyraźnym trudem.



Gdy gwint osi chwyci gwint prawej goleni widelca, zakręć oś w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Pierwsze obroty osi wtykaną nie powinny wymagać siły. Zakręć oś lekko a potem o ok. jedną trzecią obrotu z powrotem.



Jeśli dźwignia nie będzie można domknąć, otwórz ją i przekręć oś lekko w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Spróbuj teraz ponownie zamknąć dźwignię szybkozamykacza.

Posługując się powierzchnią dłoni, pociągnij pomocniczo palcami za goleń widelca, jednak w żadnym wypadku nie za szprychę lub za tarczę hamulcową.



Po zamknięciu dźwignia szybkozamykacza musi być tak domknięta, aby nie można jej było przekręcić. Dźwignia szybkozamykacza nie powinna odstawać do przodu lub na zewnątrz. Najlepiej zamykać ją przed goleńią dolną prawie że pionowo do góry.

System osi wtykanych 15 mm RockShox Maxle Lite (u różnych widelców RockShox)

Nowy system Maxle Lite różni się w obsłudze od bardziej popularnych systemów Maxle. Obsługa jest niemalże identyczna z obsługą systemu E-Thru.

Osadź przednie koło w widelcu, jednocześnie wkładając tarczę hamulcową w zacisk hamulca. Ustaw przednie koło w odpowiedniej pozycji między mocowaniami i wsuń od prawej oś z otwartą dźwignią samozamykacza Maxle Lite przez zamocowanie i piastę.

Gdy gwint osi chwyci gwint lewej goleni widelca, zakręć oś w kierunku zgodnym z ruchem zegara. Pierwsze obroty osi wtykaną nie powinny wymagać siły.

Zakręć oś lekko a potem o ok. jedną trzecią obrotu z powrotem.

Zamknij szybkozamykacz Maxle tak, jak zwyczajny szybkozamykacz.

Dźwignia powinna się na początku poruszać lekko i bez siły zacisku. Podczas drugiej połowy drogi siła dźwigni musi wyraźnie wzrosnąć a pod koniec dźwignia powinna poruszać się z wyraźnym trudem.

Jeśli dźwignia nie będzie można domknąć, otwórz ją i przekręć oś lekko w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Spróbuj teraz ponownie zamknąć dźwignię.

Posługując się powierzchnią dłoni, pociągnij pomocniczo palcami za goleń widelca, jednak w żadnym wypadku nie za szprychę lub za tarczę hamulcową.

Po zamknięciu dźwignia szybkozamykacza musi być tak domknięta, aby nie można jej było przekręcić. Dźwignia szybkozamykacza nie powinna odstawać do przodu lub na zewnątrz. Najlepiej zamykać ją przed goleńią dolną prawie że pionowo do góry.



W niektórych modelach można zastąpić za oś wtykaną za pomocą adaptera szybkozamykaczem. W razie pytań należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.

Fox 20 mm (Fox 40)



System osi wtykanych 20 mm dysponuje kilkoma urządzeniami do osadzenia przedniego koła. Przed montażem przedniego koła połuzuj 2 śruby u obydwu dolnych końców widelca o 2 do 3 obrotów. Osadź przednie koło w widelcu, jednocześnie wkładając tarczę hamulcową w zacisk hamulca.



Gdy gwint osi chwyci gwint lewej goleni widelca, zakręć oś w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. W przypadku pierwszych obrotów oś sztywna musi obracać się lekko. Następnie dokręć oś za pomocą klucza dynamometrycznego Canyon i momentem dokręcania 2,2 Nm.



Ustaw przednie koło w odpowiedniej pozycji między mocowaniami i wsuń oś od prawej strony przez zamocowanie i piastę. Przystaw do osi pasujący klucz imbusowy.



Wkręć wszystkie 4 śruby równomiernie, a następnie dokręć je za pomocą klucza dynamometrycznego Canyon i momentem dokręcania 2,2 Nm.



Po przejechaniu kilku kilometrów lub parogodzinnym używaniu roweru, najpóźniej po 80 kilometrach lub 4 godzinach, sprawdź stabilność umocowania - niezależnie od systemu mocowania kół. Luźne umocowanie kół może prowadzić do upadku z nieprzewidywalnymi konsekwencjami dla zdrowia i życia.

USTAWIENIE I MONTAŻ SIODEŁKA I SZTYCY



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

Sztycę wsuń w rurę podsiodłkową aż do wymaganej wysokości siedzenia.



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

W razie potrzeby usuń folię ochronną z siodełka.



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



Wsuń sztycę w rurę podsiodłkową, jednak nie dalej niż jest to konieczne. Przez pastę montażową sztyca zostanie lekko zarysowana. Nie stanowi to powodu do reklamacji.



Nie należy smarować smarem obszarów zaciśkowych z karbonu!



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



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

USTAWIENIE I MONTAŻ KOŃCOWY KIEROWNICY



Ustaw kierownicę z zamontowanym przednim kołem i dopasowanym ciśnieniem powietrza. W gotowym do jazdy rowerze górskim dźwignie hamulców są skierowane lekko w dół. Gdy siedzisz na siodelku, a Twoje palce spoczywają na dźwigni hamulca, wyciągnięta ręka i palce powinny tworzyć prostą linię.



Weź do ręki klucz dynamometryczny Canyon i dokręć na krzyż śruby zaciskowe. Nie przekraczaj jednak podanych zazwyczaj na wsporniku maks. momentów dokręcania!

MONTAŻ PEDAŁÓW



Końce kierownicy w rowerach górskich są najczęściej nieco zagięte. Twoje nadgarstki są wtedy automatycznie rozluźnione i nie przekrecone za mocno na zewnątrz.



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



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



Przy montażu pedałów sprawdź najpierw opis osi. Litera „R” oznacza prawy pedał, litera „L” lewy. Należy pamiętać, że w lewym pedale występuje gwint lewy, co oznacza wkręcanie w kierunku przeciwnym niż zwykle, a więc w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



W przypadku pierwszych dwóch do trzech obrotów pedały należy wkręcić ręcznie w gwinty korb. Dopiero wtedy użyj klucza do pedałów, dokręcając nim pedały.



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



W przypadku niektórych rodzajów pedałów w celu dokręcania konieczny jest zawsze klucz imbusowy.



Sprawdź stabilne zamocowanie pedałów raz jeszcze po przejechaniu 100 km. Może dojść do odłączenia pedałów, uszkodzenia gwintu oraz ewentualnie do upadku. Sprawdź również stabilne umocowanie pozostałych śrub zgodnie z informacjami na temat momentu dokręcania.

POMPOWANIE AMORTYZOWANEGO WIDELCA



W celach transportu powietrze z amortyzowanego widelca całkowicie spuszczone. Amortyzowany widelec należy napompować do odpowiedniego ciśnienia widelca.

Otwórz pokrywę przy amortyzowanym widelcu.

Więcej informacji na temat amortyzowanego widelca znajdziesz w rozdziale „Amortyzowany widelec” w podręczniku swojego roweru górskiego; przestrzegaj także wskazówek producenta komponentów na dołączonej płycie CD.



Napompuj amortyzowany widelec przy użyciu specjalnej pompki załączonej do opakowania BikeGuard zgodnie z zaleceniami producenta widelca na temat ustawień twardości amortyzacji. Instrukcję producenta amortyzowanego widelca znajdziesz na załączonej płycie CD.

POMPOWANIE KOLUMNY RESORUJĄCEJ



W pełni amortyzowanych rowerach górskich (Full Suspension) należy sprawdzać ciśnienie powietrza.

Otwórz pokrywę przy kolumnie resorującej.



Nieprawidłowe ustawienie amortyzowanego widelca może prowadzić do wadliwego działania lub uszkodzeń przy amortyzowanym widelcu.



Instrukcję producenta widelca znajdziesz na załączonej płycie CD. Przeczytaj ją dokładnie przed pompowaniem i pierwszą jazdą!



Przy niektórych modelach przed transportem zostało spuszczone powietrze w kolumnie resorującej. Kolumnę resorującą należy napompować do odpowiedniego ciśnienia powietrza.



Nieprawidłowe ustawienie kolumny resorującej może prowadzić do wadliwego działania lub uszkodzeń przy kolumnie resorującej.



Napompuj kolumnę resorującą przy użyciu specjalnej pompki załączonej do opakowania BikeGuard zgodnie z zaleceniami producenta kolumny resorującej. Instrukcję producenta kolumny resorującej znajdziesz na załączonej płycie CD.



Więcej informacji na temat ustawienia kolumny resorującej znajdziesz w rozdziale „Full Suspension (pełna amortyzacja)” w podręczniku swojego roweru górskiego; przestrzegaj także wskazówek producenta komponentów na dołączonej płycie CD.



Instrukcję producenta kolumny resorującej znajdziesz na załączonej płycie CD. Przeczytaj ją dokładnie przed pompowaniem i pierwszą jazdą!

WYPOSAŻENIE DO UCZESTNICTWA W RUCHU DROGOWYM



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



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



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

SPRAWDZENIE I USTAWIENIA



Pociągnij kilka razy za dźwignię hamulca po zamontowaniu koła i zamknięciu osi wtykanej lub szybkozamykacza. Następnie doprowadź koło do ruchu obrotowego.



Po zamontowaniu koła wypróbuj hamulce na postoju. W dźwigni wystąpić powinien nacisk; dźwignia nie powinna stykać się z kierownicą. Więcej informacji na ten temat znajdziesz w rozdziale „**Układ hamulcowy**” w podręczniku roweru górskiego i na dołączonej płycie CD.



Tarcza hamulcowa nie może trzeć o zacisk hamulca ani, z reguły, mocno o okładziny hamulcowe. Doprowadź oba koła do ruchu obrotowego i sprawdź, czy koła obracają się poprawnie.



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

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

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



Nowe okładziny hamulcowe hamulców tarczowych muszą zostać przetarte.



Sprawdź ustawienia pozycji siedzenia i pozycji trzymania oraz wykonaj kontrolę kierownicy, uchwytów i sztycy pod kątem stabilnego umocowania według wskazówek z rozdziału „**Dopasowanie roweru Canyon do rowerzysty**” w podręczniku roweru górskiego.



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

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



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



Po zakończeniu prac montażowych i kontrolnych wykonaj jazdę próbną na pustym placu lub pustej ulicy. Jeśli podczas jazdy w ruchu drogowym wystąpią błędy w zakresie montażu lub ustawień, może to spowodować utratę kontroli nad rowerem!



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



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

PAKOWANIE ROWERU CANYON

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

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

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

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

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



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



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



Walizka rowerowa Canyon BikeShuttle



Rowery górskie z dużymi kołami (27,5" i 29") mogą nie pasować do Canyon BikeShuttle. W celu zapakowania należy użyć Canyon BikeGuard.



W przypadku rowerów górskich o rozmiarach XL trzeba dodatkowo wymontować widelec, aby rower zmieścił się w BikeShuttle.



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



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

SPOSÓB OBCHODZENIA SIĘ Z SZYBKOSAMYKACZAMI I OSIAMI WTYKANymi

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

Szybkozamykacze składają się zasadniczo z dwóch elementów obsługi:

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

W JAKI SPOSÓB PEWNIENIE ZAMOCOWAĆ KOŁO

- Otwórz szybkozamykacz Teraz widoczny powinien być napis „OPEN” (otwarty).
- Przesunąć dźwignię w kierunku pozycji zaciśnięcia, tak aby na zewnątrz widoczny był napis „CLOSE” (zamknięty). Od rozpoczęcia ruchu zamykającego mniej więcej do połowy drogi dźwignia powinna się bardzo lekko poruszać, t.j. bez siły zacisku.
- Podczas drugiej połowy drogi siła dźwigni musi wyraźnie wzrosnąć. Pod koniec dźwignię poruszać można już tylko z trudem. Posługując się kłębem kciuka, przyciągnij pomocniczo palcami do widełca lub ramy, jednak nie do tarczy hamulcowej.
- W położeniu krańcowym dźwignia musi być ustawiona równoległe do roweru. Nie może więc odstawać na bok. Dźwignia musi przylegać do ramy w taki sposób, aby nie-możliwe było jej niezamierzone otwarcie.
- Sprawdź pozycję próbując przekręcić zamkniętą dźwignię.



Otwieranie szybkozamykacza



Zamykanie szybkozamykacza



Nieprawidłowo zamontowane koła mogą być przyczyną poważnych upadków i wypadków!



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



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

- ▶ Jeśli można przekręcić całkowicie dźwignię zaciskową oznacza to, że bezpieczna pozycja koła nie jest zapewniona. Należy ją ponownie otworzyć i zwiększyć napięcie wstępne. W tym celu należy dokręcić nakrętkę po przeciwnej stronie o połowę obrotu w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.
- ▶ Zamknąć ponownie szybkozamykacz i ponownie sprawdzić pozycję dźwigni. Jeśli nie można już dalej przekręcić dźwigni zaciskowej, zamykacz zaciśnięty jest poprawnie.
- ▶ Na koniec należy unieść koło kilka centymetrów nad podłoże i uderzyć z góry w oponę. Dobrze zamocowane koło pozostaje w mocowaniach osi ramy.

Aby sprawdzić szybkozamykacz siodełka, należy spróbować przekręcić siodełko względem ramy.



Zamykanie szybkozamykacza klębem kciuka



Spróbować przekręcić siodełko względem ramy



Należy pamiętać, aby dźwignie obu szybkozamykaczy znajdowały się zawsze po lewej stronie (po przeciwnej stronie napędu łańcuchowego) roweru Canyon. To pozwala uniknąć zamontowania przedniego koła niewłaściwą stroną. W przypadku systemu osi wtykanych RockShox Maxle dźwignia zaciskowa Maxle zawsze znajduje się po prawej stronie.



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



W przypadku rowerów z hamulcami tarczowymi w żadnym wypadku nie zastępować standardowych szybkozamykaczy tzw. lekkim elementem konstrukcji.



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

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE MONTAŻU KÓŁ ZA POMOCĄ OSI WTYKANYCH

Osie wtykane są stosowane wtedy, gdy rower jest narażony na silne obciążenia, np. w przypadku takich odmian kolarstwa jak freeride, downhill itp. lub skoków. Zapewniają one amortyzowanym widelcom odpowiednią sztywność.

Obecnie na rynku istnieje wiele różnych systemów osi wtykanych. Niektóre z nich są mocowane szybkozamykaczami. Inne systemy wymagają do montażu lub demontażu ewentualnie użycia specjalistycznych narzędzi.

W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.

Szczegółowe informacje na temat różnych systemów osi wtykanych

- ▶ System osi wtykanych Rock Shox Maxle i Maxle-Lite 15 lub 20 mm
- ▶ Fox E-Thru 15 mm
- ▶ System osi wtykanych Rock Shox Maxle Lite 15 mm
- ▶ Fox 20 mm

znajdziesz w rozdziale „Montaż z opakowania BikeGuard” bliżej początku tej instrukcji.



Do mocowania osi nigdy nie należy używać innych narzędzi niż te, które są zalecane przez producenta. Należy zawsze używać klucza dynamometrycznego. Małymi krokami (pół niutonometra) należy zbliżać się od dołu do zalecanego maksymalnego momentu dokręcania i sprawdzać w międzyczasie, czy komponent jest dobrze zamocowany. Nie należy przekraczać maksymalnego momentu dokręcania podanego przez producenta! Zbyt mocno dokręcona oś może się uszkodzić lub spowodować uszkodzenie goleni widelca.



System osi wtykanych Rock Shox Maxle i Maxle-Lite 15 lub 20 mm



Fox E-Thru 15 mm



Fox 20 mm



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

O CZYM NALEŻY PAMIĘTAĆ PRZY DOMONTOWYWANIU ELEMENTÓW I MODYFIKACJACH?

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

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

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

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



Canyon z błotnikami



Bagażnik

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

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

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

SPECYFIKA MATERIAŁU KARBON

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

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

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

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



Materiał karbon

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

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

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

 Dopuszczalna masa łączna rowerzysty, bagażu (plecaka) oraz roweru nie może przekraczać 100 kg. Przyczepki są generalnie niedozwolone.

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE PIELĘGNACJI

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

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



Nie należy nigdy łączyć kierownicy z karbonu z rogami, jeśli nie są one przeznaczone specjalnie do tego celu! Nie skracaj kierownicy z karbonu i nie mocuj dźwigni hamulca i manetki dalej po wewnętrznej stronie kierownicy, niż jest to zalecane lub konieczne. Niebezpieczeństwo pęknięcia!



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



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



Czyszczenie wodą oraz miękką ścierką



Specjalne naklejki chronią karbon przed uszkodzeniami



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



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



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

SPECYFIKA ROWERÓW TYPU FREERIDE

Jazdy typu fourcross, dual slalom, downhill i freeride należą do najcięższych dyscyplin sportów rowerowych. Rowerzysta wraz z materiałem narażony jest poprzez skoki, jazdę po schodach, szybkie zjazdy, ostre zakręty oraz trudny nierówny teren itp. na silne obciążenia. Oznacza to, że do tego typu sportów rower musi być bardzo wytrzymały oraz ewentualnie dobrze amortyzowany. Rowery terenowe, turystyczne oraz maratonowe nie sprostająby temu wyzwaniu, czego konsekwencją byłby ciężki wypadek.

Nawet jeśli wymienione wyżej rowery skonstruowane są do intensywnego użytku sportowego, to nie wytrzymują one jednak każdego obciążenia. Rower obciążany jest za bardzo i może przez to zawieść w szczególności w następujących sytuacjach:

- ▶ niepoprawnie wykonywane skoki, na ostrych krawędziach lub skoki z lądowaniem tylko na kole przednim, zbyt krótkie skoki lub sztuczki nie dokończane przed lądowaniem
- ▶ lądowania na przeciwnym zboczu, między dwoma zbozczami, na terenie płaskim (flat) przy skokach, z rotacją, w poprzek toru lub bez dłoni trzymających kierownicę/bądź stóp nie umieszczonych na pedalach

Ze względu na obciążenie roweru ponad miarę oraz przedwczesne zużycie lub nawet awarię należy ponadto unikać następujących punktów:

- ▶ nadmierne obciążenie łańcucha przez jazdę ze zbyt słabym napięciem łańcucha
- ▶ grindowanie (ślizganie po łańcuchu i kole łańcuchowym)
- ▶ nadmierne obciążenie kół przez jazdę ze zbyt niskim ciśnieniem powietrza
- ▶ nadmierne obciążenie ramy i części poprzez jazdę ze zbyt międko ustawionymi elementami amortyzacji oraz ślizganie na ramie i hakach widelca



Torque Playzone



Zawsze nosić specjalne ubranie ochronne



Elementy konstrukcji w rowerach typu freeride wystawione są na silne obciążenia. Sprawdzaj corocznie elementy konstrukcji Twojego roweru typu freeride i w razie konieczności wymień dane części.



Rowery do jazdy typu dirtbike, fourcross, dual slalom, downhill oraz freeride to urządzenia do sportów wyczynowych. Nie przeceniaj swoich umiejętności dla własnego bezpieczeństwa. Niektóre akcje lub pokazy profesjonalistów wyglądają łatwo, w rzeczywistości są jednak zagrożeniem dla zdrowia i życia. Zawsze nosić dostateczne i specjalne ubranie ochronne.

USTAWIANIE POPRAWNEJ WYSOKOŚCI SIODEŁKA

W rowerach typu dirt, freeride, dual slalom oraz downhill konieczne są w zależności od przeznaczenia różne ustawienia siodła. Pozycji siedzenia nie można porównać z pozycją na innych rowerach, gdyż chodzi tu o maksymalną kontrolę i zwrotność na rowerze.

Przy pokonywaniu dłuższych odcinków konieczną wysokość siedzenia ustawia się na podstawie sposobu pedałowania. Przy naciskaniu na pedały kłęby palców powinny znajdować się nad środkiem osi pedału. W najniższym położeniu korbby, t.j. największej odległości pedału od siodła, noga nie może być całkowicie wyprostowana – w przeciwnym razie pedałowanie nie będzie równomierne.

Sprawdź wysokość siodła na podstawie następującej prostej metody. Warunkiem jest noszenie obuwia na płaskiej podeszwie. Usiądź na siodle i umieść piętę na pedale znajdującym się w najniższym położeniu. W tej pozycji noga powinna być całkowicie wyprostowana. Należy pamiętać o wyprostowanej pozycji biodra.

Jeśli uprawiasz wyczynowo jazdę **typu freeride, downhill** itp., siodło ustawione jest nisko i z reguły pochylone do tyłu. W kwestii poprawnej pozycji siedzenia zapytaj Twojego trenera, Twój klub lub nasz serwis pod nr tel. +48 914 226 966.

Instrukcję opisującą ustawianie siodła znajdziesz w rozdziale „Dopasowanie roweru Canyon do rowerzysty”.



W sztycach z opcją regulowania wysokości jak np. w przypadku RockShox Reverb regulowanie wysokości następuje przez naciśnięcie przycisku przy kierownicy. Przeczytaj instrukcję obsługi na załączonej płycie CD!



Niżej ustawione siodło zalecane jest ogólnie przy stromych zjazdach rowerem górskim (MTB). Pokonywanie dłuższych tras z nisko ustawionym siodłem może być przyczyną problemów z kolanami.



Strive



W jeździe typu freeride itp. siodło z reguły pochylone jest do tyłu



Sztyca z opcją regulowania wysokości



Rowery górskie tego typu mogą już nawet po jednym sezonie być zużyte w tak silnym stopniu, że konieczna będzie wymiana elementów centralnych lub/ oraz nośnych. Rowery tego typu należy co najmniej co 3-4 miesiące oddawać do gruntownego przeglądu.

PO UPADKU

1. Sprawdź, czy koła nadal mocno zaciśnięte są w mocowaniach koła (hakach widelca). Sprawdź, czy obręcze koła znajdują się centralnie w ramie bądź w widelcu. Doprowadź koła do ruchu obrotowego. W następujący sposób można sprawdzić, czy koło obraca się poprawnie. Jeśli na kole widoczne jest uderzenie, konieczne jest centrowanie koła. Bliższe informacje na ten temat znajdziesz w rozdziałach „Układ hamulcowy” oraz „Koła”.
2. Sprawdź, czy kierownica i wspornik kierownicy nie uległy zgięciu lub częściowemu złamaniu i czy ustawione są nadal prosto. Sprawdź, czy wspornik kierownicy nadal jest pewnie umocowany w widelcu przekraczając kierownicę względem przedniego koła. Oprzyj się krótko o dźwignie hamulców i sprawdź bezpieczne osadzenie kierownicy we wsporniku kierownicy. Bliższe informacje na ten temat znajdziesz w rozdziałach „Dopasowanie roweru Canyon do rowerzysty” oraz „Łożysko sterowe”.
3. Sprawdź, czy łańcuch nadal umieszczony jest na kołach łańcuchowych i zębatkach. Jeśli rower przewrócił się na stronę, na której znajdują się przerzutki, należy sprawdzić funkcjonowanie przerutek. Poproś pomocnika o podniesienie roweru za siodło i przełączaj ostrożnie wszystkie biegi przerzutki tylnej. W szczególności przy przelicaniu w kierunku mniejszych biegów gdy łańcuch wskazuje na większe zębatki, należy zwracać uwagę na odstęp przerzutki tylnej od szprych. Wygięta przerzutka tylna lub wygięty hak widelca może być przyczyną dostania się przerzutki tylnej do szprych - **niebezpieczeństwo upadku!**



Sprawdzić, czy koła nadal są bezpiecznie zaciśnięte



Spróbować przekręcić kierownicę względem przedniego koła



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



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

Przerzutka tylna, koło tylne oraz rama mogą ulec uszkodzeniu. Sprawdź przerzutkę przednią. Jeśli jest przesunięta, może spaść łańcuch i koło straci napęd (patrz również rozdział „Układ przełączania biegów”).

4. Spójrz od siodełka wzdłuż rury górnej lub w kierunku osłony mechanizmu suportu i sprawdź czy nie jest ono przekręcone.
5. Podnieść rower o kilka centymetrów nad podłoże i opuszczać gwałtownie na ziemię. Jeśli słychać przy tym dzwinki, należy poszukać poluzowanych połączeń śrubowych.
6. Na koniec przejrzyj raz jeszcze cały rower w celu znalezienia ewentualnie powstałych zagięć, przebarwień lub pęknięć.

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

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



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



Sprawdź, czy nie istnieje możliwość styczności przerzutki tylnej ze szprychami



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



Dla własnego bezpieczeństwa po upadku wymienić części lekkie

ZESTAWY RAMOWE - WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE ZŁOŻENIA, DANE TECHNICZNE

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

Widelce do rowerów górskich Canyon wybrać należy z uwzględnieniem odpowiedniej długości ugięcia sprężyny. W razie wątpliwości skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.

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

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



Zestaw ramowy roweru Canyon



Przeprowadź montaż Twojego roweru Canyon w naszym warsztacie!



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



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

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

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

W rowerach Canyon łożysko sterowe oraz widelce są już zamontowane.

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

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



Dozwolone jest użycie tylko i wyłącznie dostarczonego wspornika kierownicy.



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



Zawsze pamiętaj o informacjach o momentach dokręcania



Należy zawsze używać klucza dynamometrycznego



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



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

ŁOŻYSKO STEROWE I STERY

Wszystkie ramy wyposażone są w zestawie we wtłoczoną panewkę oraz zintegrowane stery (integrated Headset).

AMORTYZOWANE WIDELCE

Ramy rowerów górskich Canyon mogą zostać wyposażone w amortyzowany widelec wybrany przez Ciebie.

Należy mieć na względzie wysokość montażu widelca, która musi być dostosowana do geometrii ramy. Wysokości montażu widelca Twojego roweru oraz wymiary średnic nominalnych rury widelca znajdziesz na naszej stronie internetowej www.canyon.com

Zamontowanie innego widelca powoduje pogorszenie właściwości jezdnych oraz ewentualnie inne konsekwencje. Istnieje możliwość utraty panowania nad Twoim rowerem Canyon - **niebezpieczeństwo upadku!** Należy ponadto pamiętać, że głowica widelca musi mieć możliwość swobodnego przekręcenia się pod ramą.



Głowica widelca musi mieć możliwość przekręcenia się bez styczności pod ramą



Należy pamiętać o wysokości montażu amortyzowanego widelca



Nieodpowiedni widelec ma wpływ na właściwości jezdne i może doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem.

ŁOŻYSKO WEWNĘTRZNE (SUPORT)

Wszystkie ramy: BSA/BSC 1.370x24T,
(po prawej stronie gwint lewy!)

Szerokość obudowy:	68 mm
rowery górskie (MTB)	73 mm
Model Torque i Grand Canyon AL (M44)	92 mm
system Pressfit	92 mm
(lub 89,5 mm z pierścieniem Spacer 2,5 mm)	

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

SZEROKOŚĆ TYLNEGO TRÓJKĄTA

Wszystkie ramy rowerów górskich (MTB):	135 mm
12x142 tylne trójkąty:	142 mm

WYMIENNY HAK DO PRZERZUTKI

Wymienne haki do przerzutki są do wszystkich ram zamocowane w wystarczający sposób. Przestrzegać momentu dokręcenia wynoszącego 1,5 Nm. W żadnym wypadku nie przekraczać momentu dokręcenia wynoszącego 1,5 Nm. Wyjątek: Strive 6 Nm

UCHWYT NA BIDON

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

ZACZEPY DO LINEK

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



Nie przekraczać momentów dokręcania sugerowanych przez producentów łożysk



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



Przy uchwycie na bidon przestrzegać maksymalnego momentu dokręcania wynoszącego 5 Nm

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

SZTYCA

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

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

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



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



Nie dokręcać za mocno szybkozamykacza

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

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

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

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

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

DOPASOWANIE ROWERU CANYON DO ROWERZYSTY

Nieważne, czy chciałbyś jechać w pozycji aerodynamicznej na rowerze terenowym Canyon czy też na rowerze typu Canyon do jazdy all mountain. Pozycja (siedzenia) jest decydującym kryterium dla dobrego samopoczucia oraz zdobywanych osiągnięć na Twoim rowerze Canyon. Dlatego siodełko i kierownicę ustawić należy możliwie jak najdokładniej pod kątem Twoich potrzeb.

Zasadniczo rower górski to przyrząd do uprawiania sportu. Już chociażby z tego względu rower górski ma pewne zasadnicze wymagania wobec mięśni tułowia, ramion oraz karku.

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

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

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



Rama powinna gwarantować wystarczającą swobody w kroku



Typowa pozycja ciała rowerzysty maratońskiego



Typowa pozycja ciała rowerzysty w jeździe freeride podczas zjazdu



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

USTAWIANIE WYSOKOŚCI SIEDZENIA

Odpowiednia wysokość siedzenia zależy w rowerach terenowych, maratońskich oraz turystycznych od sposobu pedałowania.

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

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

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

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



W celu ustawienia wysokości siodełka należy odkręcić szybkozamykacz zacisku siodełka



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



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



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



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

- ▶ Teraz można ustawić wysokość odkręconej sztycy. Należy pamiętać o tym, aby część sztycy znajdująca się wewnątrz rury podsiodłkowej zawsze była dobrze nasmarowana. (Wyjątek: ramy i sztyce z karbonu). Jeśli sztyca w rurze podsiodłkowej nie ślizga się swobodnie, w żadnym wypadku nie używać siły. Skorzystaj ewentualnie z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.
- ▶ Ustawić siodełko na wprost, znajdując oś przechodzącą przez nosek siodełka do mechanizmu suportu lub wzdłuż górnej rury.
- ▶ Ponownie zacisnąć mocno sztycę. W tym celu należy dokręcić śrubę sztycy w kierunku zgodnym z kierunkiem wskazówek zegara. Odpowiednią siłę zacisku trzeba osiągnąć bez specjalnego wysiłku. W przeciwnym razie sztyca ewentualnie nie pasuje odpowiednio do ramy. W razie wątpliwości skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.
- ▶ Sprawdzić mocno osadzenie sztycy. W tym celu przytrzymać rękami przód i tył siodełka i spróbować je przekręcić. Jeśli w czasie tej kontroli siodełko się nie przekręca, to jest ono osadzone mocno.
- ▶ Czy przy ponownej próbie noga jest odpowiednio wyprowadzona? Sprawdzić to, umieszczając stopę w optymalnym położeniu. Gdy kłęb dużego palca znajduje się na środku pedału, kolano powinno być lekko ugięte. Jeśli tak, to regulacja wysokości siodełka została przeprowadzona prawidłowo.
- ▶ Sprawdzić, czy rowerzysta może jeszcze pewnie dotknąć podłoża. Jeśli nie, należy ustawić siodełko nieco niżej.

Jeśli uprawiasz wyczynowo jazdę typu dirtbike, freeride, downhill itp., siodełko ustawione jest bardzo nisko i z reguły pochylone do tyłu. W kwestii poprawnej pozycji siedzenia zapytaj Twojego trenera, Twój klub lub nasz serwis pod nr tel. +48 914 226 966 lub zapoznaj się z rozdziałem „Specyfika rowerów typu freeride”!



W sztycach z opcją regulowania wysokości jak np. w przypadku RockShox Reverb regulowanie wysokości następuje przez naciśnięcie przycisku przy kierownicy. Przeczytaj instrukcję obsługi na załączonej płycie CD!



Spróżyć od siodełka wzdłuż rury górnej i sprawdzić czy nie jest ono przekręcone



Spróbować przekręcić siodełko względem ramy



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



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



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

USTAWIANIE WYSOKOŚCI KIEROWNICY

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

WSPORNIKI KIEROWNICY / SYSTEM BEZGWINTOWY AHEADSET®

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

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



Wspornik kierownicy Aheadset®



Wysokość kierownicy determinuje pochylenie pleców



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



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



Pamiętać również o dołączonych instrukcjach obsługi producentów komponentów.

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



Odkręcić śruby z boku wspornika kierownicy



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



Ustawić łożysko na nowo a następnie dokręcić ponownie wspornik kierownicy

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

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

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

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

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



Odkręcić śruby z przodu wspornika kierownicy



Ponownie dokręcić mocno śruby

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

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

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

DŁUGOŚĆ SIEDZENIA I USTAWIANIE SIODEŁKA

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

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

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



Odległość pomiędzy rączkami kierownicy a siodłem ma wpływ na nachylenie pleców



Siodło w żadnym wypadku nie powinno być pochylone do tyłu



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



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



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

PRZESUWANIE SIODEŁKA I USTAWIANIE NACHYLENIA SIODEŁKA

Zacisk opatentowany z dwoma równoległymi śrubami

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

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

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

Sprawdzić, czy dokręcone siodło nie opada, obciążając rękami na zmianę nosek i tył siodła.



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



Sprawdzić, czy dokręcone siodło nie opada



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

Zacisk zaczepowy z dwoma śrubami położonymi jedna za drugą

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

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

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



Odkręcić obie śruby maksymalnie o 2-3 obrotów



Dokręcić śruby nie jednocześnie i równomiernie zalecanym momentem dokręcania



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



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



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



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

PRZESTAWIANIE KIEROWNICY I DŹWIGNI HAMULCA

Końce kierownicy w rowerach górskich są najczęściej nieco zagięte. Kierownicę należy ustawić tak, aby nadgarstki były odprężone i nie były zbyt mocno przekręcone na zewnątrz.

USTAWIANIE POZYCJI KIEROWNICY POPRZEC PRZEKRĘCANIE KIEROWNICY

- ▶ W tym celu odkręcić śrubę(y) sześciokątną na przedniej stronie wspornika kierownicy.
- ▶ Przekręcić kierownicę tak, by znalazła się w wybranej pozycji.
- ▶ Zwrócić uwagę, by kierownica była zaciśnięta we wsporniku dokładnie na środku.
- ▶ Ponownie ostrożnie dokręcić śruby kluczem dynamometrycznym. Należy przy tym mieć na uwadze zalecane momenty dokręcania (patrz rozdział „**Ogólne wskazówki pielęgnacyjne i przeglądy**”). Po ustawieniu kierownicy należy wyregulować dźwignie hamulca i manetki przekładni.
- ▶ Odkręcić śrubę z gniazdem sześciokątnym przy owijce uchwytu.
- ▶ Przekręcić uchwyt i manetkę przekładni na kierownicy. Usiąść na siodełku i położyć palce na dźwigni hamulca. Sprawdzić, czy dłoń tworzy z przedramieniem prostą linię.
- ▶ Ponownie dokręcić uchwyt.
- ▶ Sprawdzić, czy kierownica jest mocno osadzona, ustawiając się przed rowerem Canyon i chwytając za oba uchwyty hamulca. Również przy mocniejszym nacisku kierownica nie ma prawa się przekręcić. W razie potrzeby dokręcić ostrożnie śruby zaciskowe.



Odkręcić śrubę(y) sześciokątną na przedniej stronie wspornika kierownicy



Dokręcić śruby zalecanym momentem dokręcania



Gdy palce znajdują się na dźwigniach hamulca, dłoń powinna tworzyć linię prostą z przedramieniem



Dokręcić dźwignie hamulca oraz manetki przekładni zalecanym momentem dokręcania

Rogi kierownicy stwarzają dodatkową możliwość trzymania. Z reguły rogi są ustawione tak, że dłonie wygodnie na nich spoczywają, gdy rowerzysta jedzie na stojąco. Rogi kierownicy, zwane także „bar ends” znajdują się wtedy niemalże w pozycji równoległej do podłoża, pod kątem około 25 stopni do góry.

- ▶ Odkręcić śruby znajdujące się najczęściej na spodniej lub górnej stronie rogów o jeden do dwóch obrotów.
- ▶ Ustawić rogi odpowiednio do potrzeb i pamiętać o tym, aby obie strony znajdowały się pod tym samym kątem.
- ▶ Dokręcić śruby odpowiednim momentem dokręcania.
- ▶ Sprawdzić mocne osadzenie, próbując przekręcić rogi.
- ▶ W przypadku kierownic z karbonu przy rogach kierownicy używać należy specjalnych zakończeń. W przypadku kierownic z karbonu należy koniecznie przestrzegać instrukcji obsługi, ponieważ różni producenci kierownic mocno ograniczają używanie rogów kierownicy.



Rogi kierownicy stwarzają dodatkową możliwość trzymania



Dokręcić śruby zalecanym momentem dokręcania



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



Nie należy ustawiać rogów kierownicy pionowo lub do tyłu, gdyż w razie upadku mogłyby one spowodować obrażenia.



Należy pamiętać, że droga hamowania się wydłuża, jeśli rower jest wyposażony w kierownicę z rogami. Nie we wszystkich pozycjach dźwignie hamulca znajdują się w korzystnej odległości od dłoni.

REGULACJA ODLEGŁOŚCI DO DŹWIGNI HAMULCA

W przypadku wielu dźwigni można regulować odległość dźwigni do uchwytów kierownicy. Dzięki temu rowerzyści o małych dłoniach mogą przysunąć dźwignie bliżej kierownicy, co ułatwia im obsługę hamulca. Położenie dźwigni, w którym hamulec zaczyna działać, należy również dostosować do długości palców użytkownika.

- ▶ Sprawdzić, kiedy okładziny hamulcowe stykają się z powierzchnią hamowania na obręczach. Jeśli nacisk występuje już po krótkim skoku dźwigni, należy wyregulować hamulec. W celu ustawienia odległości do dźwigni hamulca patrz rozdział „Układ hamulcowy”. W przeciwnym razie hamulec może po ustawieniu trzeć. Jeśli hamulec chwyta dopiero po połowie skoku dźwigni, oznacza to, że jest jeszcze co nieco swobody w skróceniu odległości do dźwigni.
- ▶ Z reguły w pobliżu miejsca, w którym linka hamulcowa lub przewód hamulcowy wchodzi w układ dźwigni, znajduje się mała śruba. Należy wkręcić śrubę i obserwować przy tym, jak zmienia się położenie dźwigni.
- ▶ W przypadku hamulców hydraulicznych przy dźwigni znajduje się przeważnie śruba nastawcza. Za pomocą tej śruby można zmienić pozycję.
- ▶ Po ustawieniu odległości dopasowanej do własnych potrzeb należy koniecznie sprawdzić, czy dźwignia wykonuje wystarczająco duży jałowy skok, zanim okładziny przylgną do obręczy.



Odległość do dźwigni w hamulcach



Ustawianie odległości do dźwigni hamulca



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



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



Należy również przestrzegać dodatkowych instrukcji producenta hamulców.



Należy pamiętać, że droga hamowania się wydłuża, jeśli rower jest wyposażony w kierownicę z rogami. Nie we wszystkich pozycjach dźwignie hamulca znajdują się w korzystnej odległości od dłoni.

SYSTEMY PEDAŁÓW

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

PRZEGLĄD ZASAD DZIAŁANIA RÓŻNYCH SYSTEMÓW

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



Pedał zatrzaskowy



Obuwie do pedałów zatrzaskowych



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



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

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

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

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

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



Połączenie pedałów zatrzaskowych odczepia się poprzez odchylenie pięty na zewnątrz



W podeszwach umieszczone są małe płytki (cleats)



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

USTAWIANIE I KONSERWACJA

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

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



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



Poziom intensywności wypinania buta ustawić należy pod kątem Twoich potrzeb



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



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

UKŁAD HAMULCOWY

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

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

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

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

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



Dźwignia hamulca



Hamulec tarczowy



Podczas hamowania ciężar przenosi się z tyłu do przodu



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



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

ZASADY DZIAŁANIA I ZUŻYCIE

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

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



Tylony hamulec tarczowy



Należy pamiętać o tarczach i okładzinach hamulcowych całkowicie wolnych od wosku, smaru oraz oleju. Okładzin hamulcowych, które raz miały styczność z olejem nie da się już wyczyścić. Należy je koniecznie wymienić!



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



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



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

KONTROLA I USTAWIANIE HAMULCÓW TARCZOWYCH

W przypadku jazdy po mokrej nawierzchni hamulce tarczowe reagują o wiele szybciej niż hamulce szczękowe. Ponadto nie wymagają intensywnej konserwacji i nie powodują zużycia obręczy. Negatywną cechą hamulców tarczowych są dźwięki, które wydają gdy są mokre. W celu optymalnego używania hamulców dźwignie hamulców można również w hamulcach tarczowych dopasować do wielkości dłoni. Krok ten wykonuje się z reguły za pomocą małej śruby sześciokątnej znajdującej się bezpośrednio przy dźwigni.

SPRAWDZENIE DZIAŁANIA

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

Sprawdź zużycie okładzin przy rurach lub noskach metalowych wystających spod zacisku hamulca lub znajdujących się przy okienku na zacisku hamulca. Jeśli zbliżysz się na odległość ok. 1 milimetra do tarczy, konieczne będzie zgodnie z instrukcją producenta wymontowanie okładzin, dokładne ich sprawdzenie oraz ewentualna wymiana.



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



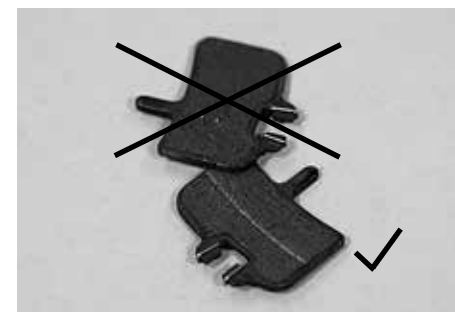
W przypadku wymiany należy stosować wyłącznie oryginalne części zamienne.



Hamulec tarczowy



Ustawianie odległości do dźwigni hamulca



Zużyte okładziny hamulców należy koniecznie wymienić



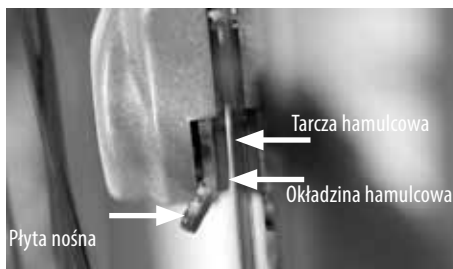
Zabrudzone okładziny hamulców oraz tarcze mogą drastycznie zmniejszyć siłę hamowania. Należy dlatego uważać, aby do hamulców nie dostał się olej lub inne płyny np. podczas czyszczenia roweru lub smarowania łańcucha. Zabrudzonych okładzin w żadnym wypadku nie da się wyczyścić, dlatego należy je koniecznie wymienić! Tarcze hamulcowe można czyścić płynem do czyszczenia hamulców lub w razie potrzeby ciepłą wodą oraz płynem do naczyń.

HAMULCE TARCZOWE

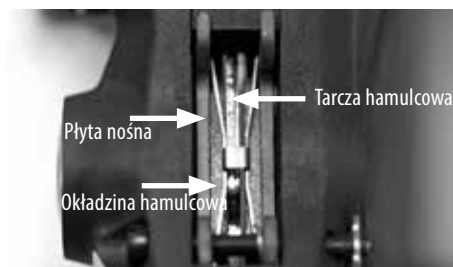
W przypadku tych modeli zużycie wyrównywane jest automatycznie. Sprawdź przed każdą jazdą, czy da się osiągnąć odpowiedni nacisk zanim dźwignia przylgnie do kierownicy. Sprawdzaj regularnie, czy grubość okładzin jest wystarczająca.

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

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



Sprawdzenie okładzin hamulcowych hamulca SRAM - płyta nośna w żadnym wypadku nie może dotykać tarczy



Sprawdzenie okładzin hamulcowych hamulca Shimano - płyta nośna w żadnym wypadku nie może dotykać tarczy

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

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

i Należy również przestrzegać wskazówek na następujących stronach internetowych:
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.shimano.com
www.sram.com

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

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

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

UKŁAD PRZEŁĄCZANIA BIEGÓW

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

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

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



Przekładnia łańcuchowa



Przerzutka tylna



Przerzutka przednia

! Podczas jazdy zawsze noś obcisłą odzież lub korzystaj z klamerek do spodni lub podobnych środków zabezpieczających. W ten sposób zapobiec można dostaniu się spodni do łańcucha lub kół zębatach oraz w konsekwencji upadkowi.

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

Dzięki specjalnym formom zębatek, elastycznym łańcuchom oraz dokładnie działającym fazom przełączania w dźwigniach zmiana biegów staje się łatwym zadaniem. W przypadku większości przekładni informacje o aktualnym biegu daje wskaźnik przy kierownicy.

ZASADY DZIAŁANIA I OBSŁUGA

W przełącznikach w formie przycisków istnieją dwa różne sposoby działania. W przypadku większości przełączników używając dużego przycisku przełącza się na większe koła zębate. Mała manetka znajdująca się z perspektywy rowerzysty przed kierownicą porusza łańcuch w kierunku mniejszych kół zębatach. Powoduje to, że przełączenie biegu wywołane prawą dłonią na prawostronny przycisk kciukowy doprowadza do niższego przełożenia. Poprzez naciskanie lewą dłonią na lewostronny przycisk kciukowy przełącza się na duże koło łańcuchowe: bieg staje się więc cięższy.



Przełącznik firmy SRAM



Przełącznik firmy Shimano



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

Przełączniki **Shimano** obsługuje się kciukiem oraz palcem wskazującym, zaś przełączniki **SRAM** wyłącznie kciukiem, co oznacza, że również tu dźwignia przełącza na większe koło łańcuchowe.

Inaczej sytuacja przedstawia się w **manetkach obrotowych**. Przekręcenie prawego przełącznika w kierunku rowerzysty powoduje wrzucenie niższego biegu, po lewej stronie przełącza się za to na wyższy bieg. Kierunek przełączania może ewentualnie się różnić.

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



Manetka przekładni Shimano



Manetka obrotowa

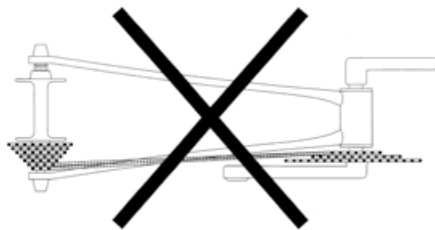


Należy przećwiczyć przełączanie biegów w miejscu wyłączonym z ruchu drogowego. Zapoznaj się przy tym z działaniem różnych dźwigni i manetek obrotowych. W ruchu drogowym ćwiczenie przełączania biegów mogłoby zbyt mocno odwracać Twoją uwagę od potencjalnych niebezpieczeństw.

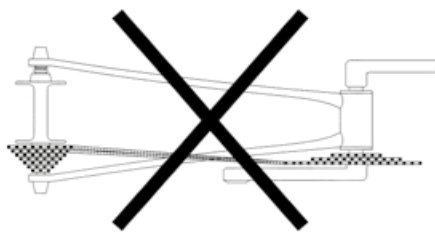
Przełączanie pod obciążeniem skraca jednak znacznie żywotność łańcucha. Należy dlatego unikać przełączania biegów w trakcie bardzo silnego naciskania na pedały, w szczególności przy przełączaniu przerzutką przednią.

Rowery górskie Canyon wyposażone są z przodu zawsze w bardzo małe koło łańcuchowe. Rowery Canyon mogą posiadać do 27 biegów. Przekładnie łańcuchowe posiadają jeden, dwa lub trzy koła łańcuchowe przy przedniej korbie i do dwunastu zębatek przy piaście koła tylnego. Spośród nich nie powinno się jednakże wybierać niektórych stopni. Biegi, przy których łańcuch obraca się za bardzo na ukos, powodują wyższe tarcie wewnętrzne. Skuteczność przekładni zmniejsza się, a zużycie materiału jest większe.

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



Niekorzystny obrót łańcucha - z przodu na najmniejszym kole zębatym a z tyłu na najmniejszej zębatce



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



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



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



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



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

KONTROLA I USTAWIANIE UKŁADU PRZEŁĄCZANIA BIEGÓW

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

PRZERZUTKA TYLNA

- ▶ Naciągnąć linkę przy śrubie nastawczej, przez którą przebiega linka Bowdena w drodze do manetki lub przerzutki tylnej.
- ▶ Po każdym naciąganiu sprawdzić, czy łańcuch sprawnie wspina się na następną zębatkę. W tym celu należy przekreślić ręcznie korby lub przejechać kawałek rowerem Canyon.
- ▶ Jeśli łańcuch łatwo wspina się wyżej, należy sprawdzić, czy przy przełączaniu w odwrotnym kierunku łańcuch nadal sprawnie przechodzi na mniejsze zębatki. W celu dokładnego ustawienia koniecznych może być kilka prób.



Dociąganie linki przerzutki przy śrubie nastawczej na przerzutce tylnej



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

USTAWIANIE ZDERZAKÓW KRAŃCOWYCH

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

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



Śruby zderzaka krańcowego

- ▶ Przy użyciu manetki przełączyć na najwyższy bieg (najmniejsza zębatka). Linka jest wtedy całkowicie luźna, łańcuch obraca się automatycznie na najmniejszej zębatce. Spójrz od tyłu na kasetę rowerową i sprawdź, czy kółka prowadzące przerzutki tylnej znajdują się dokładnie pod szpicami tej zębatki.



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

- ▶ Jeśli nie, należy pozycję ustawić odpowiednio przy użyciu śruby zderzaka krańcowego. Przy przerzutkach tylnych śruby te często oznaczone są literą „H” („high gear”) oraz literą „L” („low gear”). Wysoki bieg oznacza w tym przypadku wysokie przełożenie, a więc małą zębatkę.
- ▶ W przypadku nieoznaczonych śrub pomoc może jedynie podjęcie próby. Przekręć śrubę licząc obroty i obserwując przerzutkę tylną. Jeśli przerzutka się nie rusza, oznacza to, że przekręcasz nieodpowiednią śrubę. Dokręć śrubę z powrotem uwzględniając poprzednią liczbę obrotów.
- ▶ Przekręć śrubę na prawo, jeśli kółka mają obracać się bardziej wewnątrz. Przekręcenie w odwrotnym kierunku powoduje obracanie kółek bardziej wewnątrz.
- ▶ Przełącz na największą tylną zębatkę. Należy przy tym zachować ostrożność, aby przerzutka tylna nie dostała się do szprych. Jeśli łańcuch leży na największym kole zębatym, należy świadomie przełączyć a następnie ręcznie nacisnąć przerzutkę tylną w kierunku szprych. Doprowadź w tym celu koło do ruchu obrotowego.
- ▶ Jeśli kółko prowadzące dotyka szprych lub jeśli łańcuch wspina się poza zębatkę, należy ograniczyć zakres obrotu. Przekręć śrubę oznaczoną literą „L” aż do pewnego wykluczenia kolizji.
- ▶ Spójrz następnie na pozycję kółka względem wieńca. Między kółkiem prowadzącym a największą zębatką powinno być miejsce na 1-2 ogniwa.
- ▶ W celu ustawienia tego odstępu przerzutka tylna posiada śrubę znajdującą się na przedniej stronie haka widelca. Wkręcać tę śrubę aż do momentu osiągnięcia pożądanego odstępu. W celu sprawdzenia korby kręć do tyłu; kółko prowadzące również w trakcie tego ruchu nie powinno dotykać zębatki.



Ograniczyć zakres obrotu przerzutki tylnej poprzez śruby zderzaka krańcowego



Sprawdź, czy przerzutka może dostać się do szprych



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



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



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

- ▶ Jeśli odstęp nadal jest niewystarczający a wąskość ta zakłóca przełączanie biegu, pomoc już może tylko skrócenie łańcucha o jedno ogniwo. Przerzutka tylna zostaje w ten sposób nieznacznie bardziej naciągnięta. Gwarantowana musi być jednak możliwość położenia łańcucha zarówno z przodu jak i z tyłu na dużym kole zębatym. Na tym biegu nie należy jednak jeździć ze względu na bardzo ukośny przebieg łańcucha.

PRZERZUTKA PRZEDNIA

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

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

- ▶ Naciągnąć linkę przy śrubie, przez którą przebiega linka Bowdena w drodze do manetki. Działa to podobnie jak w opisie w rozdziale „Kontrola i ustawianie układu przełączania biegów”.
- ▶ Ograniczyć zakres obrotu przerzutki przedniej śrubami zderzaka krańcowego.



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



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



Naciągnąć linkę przerzutek śrubą nastawczą



Ustawienie przerzutki przedniej



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



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



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

SHIMANO Di2

Di2 to wersja elektroniczna wysokiej jakości napędu firmy Shimano. Sygnały są przekazywane nie za pomocą linek lecz za pomocą kabli. Przerzutka tylna i przednia są wprawiane w ruch małymi silnikami elektrycznymi. W przypadku ukończenia przebiegającego łańcucha przerzutka Di2 regulowana jest automatycznie w celu unikania odgłosów tarcia oraz niepotrzebnego zużycia.

W czasie jazdy kolarz ma do dyspozycji trzy tryby pracy. Dwa tryby są półautomatyczne „synchro shift”. Znaczą to, że używa się tylko jednej jednostki do zmieniania biegów tylnej przerzutki, a przednia przerzutka przeskakuje automatycznie zgodnie z daną kombinacją między dwoma względnie trzema przednimi kołami łańcuchowymi. W trybie trzecim można zwyczajnie zmieniać biegi jednostkami obsługi tylnej i przedniej przerzutki.

Nowością stanowi również fakt, że system przerzutek można przeprogramować za pomocą narzędzia serwisowego. Można zaprogramować zarówno liczbę biegów, które są zmieniane, jak i szybkość ich przeliczania.

Na życzenie klienta Canyon może także przeprogramować funkcję przycisków w systemie, zamieniając je np. miejscami. W tym celu potrzebne jest urządzenie testowe Shimano, które stosowane jest również do wyszukiwania błędów.

Zaopatrzenie w energię przejmują ładowalny akumulator umieszczony przy ramie lub w sztycy.

OBSŁUGA

Zamiast konwencjonalnych manetek Shimano modele XT i XTR Di2 są wyposażone w elektroniczne jednostki do zmieniania biegów.

W trybie ręcznym działają one w zasadzie identycznie jak w modelach mechanicznych. Zamiast dociskania całej dolnej lub górnej manetki w modelu Di2 wystarczy lekko dotknąć odpowiedni przycisk. Przełączanie na większe koła zębate następuje za pomocą dolnego, większego przycisku.



Przerzutka tylna Di2



Jednostka przełączająca



Ustawień można dokonać także za pomocą aplikacji lub połączenia Bluetooth: <http://e-tubeproject.shimano.com/>



Przed użyciem układu przełączania biegów Di2 koniecznie wykonaj jazdę próbną z dala od ruchu drogowego. Zmieniaj tryby przeliczania i przetestuj unikatową wydajność zmieniania biegów.



Więcej informacji i klipy wideo na temat funkcji systemu XTR Di2 Synchro Shift firmy Shimano znajdziesz w rubryce XTR Di2 na stronie www.shimano.com



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

W celu przełączenia na mniejsze koła zębate należy nacisnąć górny, mniejszy przycisk. W tylnej przerzutce można zmienić kilka biegów na raz. Ich liczba zależy od danego zaprogramowania.

Na systemowym wyświetlaczu można przejść za pomocą przycisku do dwóch trybów Synchro Shift. Różnią się one od siebie stopniowaniem biegów.

W trybie Synchro Shift naciśnij na prawej jednostce duży przycisk, aby przełączyć na lżejszy lub mniejszy przycisk powyżej, aby przełączyć na cięższy bieg. Przerzutka tylna oraz przednia są ze sobą połączone i przeskoczą z tyłu i ew. z przodu na odpowiednie koło łańcuchowe. Aby przełączyć bieg, wystarczy zatem jedynie nacisnąć przycisk i połuźnić nieco nacisk na pedały, aby łańcuch mógł bezproblemowo przeskoczyć.

BATERIA

Z nowym całkowicie naładowanym akumulatorem przejechać można ok. 800 do 1000 km. Jeśli akumulator naładowany jest w 25 %, wystarczy to do przejechania ok. 200 do 250 km.

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

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

Stan naładowania akumulatora w każdej chwili można sprawdzić. W tym celu należy nacisnąć jeden z przycisków i trzymać go co najmniej przez 0,5 sekundy.

Dioda LED przy kontrolce wskazuje stan akumulatora:

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



Wyświetlacz systemowy



Akumulator układu Di2



W celu ładowania akumulatora należy używać wyłącznie załączonej ładowarki!



Jeśli akumulatora nie używa się przez dłuższy czas, należy przechowywać go w stanie doładowanym (50 % lub więcej) w suchym, chłodnym i niedostępnym dla dzieci miejscu.



Po upływie maksymalnie trzech miesięcy należy sprawdzić stan akumulatora. W celu przechowywania zawsze należy zamontować pokrycie ochronne na obszar kontaktu akumulatora.



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

PIELĘGNACJA ŁAŃCUCHA

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

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



Oczyszczanie łańcucha ścierką z osadzającego się brudu oraz oleju



Na możliwie jak najczystsze ogniwa łańcucha nanieść należy olej do łańcucha



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



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

ZUŻYCIE ŁAŃCUCHA

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

Granica zużycia łańcuchów w przekładniach łańcuchowych rowerów górskich osiągana jest nierzadko już po przejechaniu 800 km. Bardzo silnie wydłużone łańcuchy pogarszają przełączanie biegów. Ponadto dochodzi wtedy do silnego zużycia zębatek oraz kół łańcuchowych. Wymiana tych części jest w porównaniu do wymiany łańcucha dość kosztowna. Należy dlatego regularnie sprawdzać stan zużycia łańcucha.

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

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



Sprawdzanie stanu łańcucha



Profesjonalny pomiar zużycia



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

KOŁA - OPONY, DĘTKI ORAZ CIŚNIENIE POWIETRZA

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

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

W razie zamiaru zamontowania nowej opony należy mieć na względzie jej rozmiar. Podana jest ona na ścianie bocznej opony. Istnieją dwa rodzaje oznakowań, przy czym dokładniejszym jest oznakowanie milimetrowe. Kombinacja liczb 57-622 oznacza: opona w stanie napompowanym ma szerokość 57 mm oraz średnicę (wewnętrzną) wynoszącą 622 milimetrów. Inne oznakowanie rozmiaru tej samej opony podawane jest w calach i brzmii: 29 x 2.25. Większa opona spowodować może muskanie opony o widelec lub tylny trójkąt. Dlatego przestrzegać należy zamontowanego rozmiaru.



Koło



Rozmiar oraz zakresy ciśnienia powietrza opony



Taśma na obręcz w obręczy



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

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

Zalecane przez producenta ciśnienie powietrza z reguły podane jest na ścianie bocznej opony lub na etykietce informującej o typie opony. Podane tam niższe ciśnienie powietrza gwarantuje lepszy komfort amortyzacji, który jest optymalny do jazdy w terenie. Im większe ciśnienie, tym mniejsze tarcie toczne, przez co zmniejsza się komfort jazdy. Twardo napompowane opony nadają się jednak najlepiej do jazdy po ulicach oraz dobrych trasach polnych. W terenie niskie ciśnienie powietrza zapewnia zasadniczo lepsze tarcie toczne i lepszą trakcję.

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

Sama opona i sama obręcz nie są hermetyczne. **Wyjątek:** opony bezdętkowe w rowerach górskich (Tubeless). W celu utrzymania ciśnienia wewnątrz, dętkę wkłada się w oponę. Napęlnia się ją poprzez zawór. Canyon stosuje zawory Sc-laverand zwane również zaworami Presta, których używa się obecnie w niemalże wszystkich rodzajach rowerów. Zawór ten zabezpieczony jest poprzez nakładkę z tworzywa sztucznego przed zanieczyszczeniami.



Zawór Sc-laverand lub zawór Presta



Odkręcania nakładki z tworzywa sztucznego

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

Ciśnienie powietrza w jednostkach psi, bar i kPa



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



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



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



Przy użyciu szerszej opony niż seryjnie montowana możliwe jest, że podczas całkowitego uginania amortyzowanego widelca opona dotykać będzie korony widelca.

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

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

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



Zawory Presta lub Sclaverand należy odkręcić



Adapter do zaworów



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



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



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



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



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



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

RUCH OBROTOWY OBRĘCZY, NAPRĘŻENIE SZPRYCH

Szprychy łączą obręcz ze znajdującą się w środku koła piastą. Równomierne naprężenie szprych odpowiedzialne jest za ruch obrotowy. Jeśli zmienia się naprężenie pojedynczych szprych poprzez np. szybkie przejechanie po stopniu lub złamanie szprychy, dochodzi do zakłócenia równowagi sił rozciągających, co powoduje, że obręcz nie obraca się już poprawnie. Zanim zauważysz tę nieprawidłowość poprzez kołysanie, sprawność twojego roweru Canyon może być już ograniczona.



Sprawdź ruch obrotowy



Stojak do centrowania



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



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



Nie należy jeździć na kółach, które nie obracają się poprawnie. Niebezpieczeństwo upadku! Należy dlatego od czasu do czasu sprawdzać ruch obrotowy kół. Podnieść koło nad podłoże i ręcznie doprowadzić je do rotacji.

MOCOWANIE KOŁA ZA POMOCĄ SZYBKOSAMYKACZY

Koła mocowane są do ramy za pomocą osi piasty i zaciskane szybkozamykaczami w tzw. hakach widelca.

Wykonać to można bez narzędzi. W tym celu należy jedynie przełożyć dźwignię, ewentualnie odkręcić o kilka obrotów a następnie wyjąć koło (patrz rozdział "Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi").

Poprzez szybkozamykacze elementy roweru są jednak łatwym łupem złodziejów. W celu zabezpieczenia roweru można szybkozamykacze zastąpić zabezpieczeniami antywłamaniowymi, które otwierać i zamykać można przy pomocy zakodowanych kluczy lub klucza imbusowego.

MOCOWANIE KOŁA ZA POMOCĄ SYSTEMU OSI WTYKANYCH

Obecnie na rynku istnieje wiele różnych systemów osi wtykanych. Niektóre z nich są mocowane szybkozamykaczami. Inne systemy wymagają do montażu lub demontażu ewentualnie użycia specjalistycznych narzędzi.

Sprawdzać zamocowanie po 1-2 godzinach użytkowania, a następnie co 20 godzin.



Otwieranie szybkozamykacza



Zamykanie szybkozamykacza



Mocowanie koła za pomocą osi wtykanych



Zwróć również uwagę na wskazówki producenta widelca w załączonej instrukcji.



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



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



Rowery górskie (MTB) firmy Canyon również wyposażone są w systemy osi wtykanych. Przeczytać w tym celu rozdział „Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi”.

NAPRAWA OPON

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

WYMONTOWANIE KOŁA

- ▶ W hydraulicznych hamulcach tarczowych po wymontowaniu koła pamiętać należy o tym, aby nigdy nie poruszać dźwignią hamulcową. W trakcie ponownego montowania koła sprawdzić, czy tarcza hamulcowa działa w zacisku hamulca bez tarcia. Nigdy nie dotykać tarcz hamulcowych bezpośrednio po hamowaniu, ponieważ mocno się nagrzewają i można się nimi poparzyć.
- ▶ Przy kołach tylnych ustawić przekładnię łańcuchową przed demontażem na najmniejszą zębatkę. W ten sposób przerzutka tylna znajduje się całkiem na zewnątrz i nie przeszkadza w wymontowaniu.
- ▶ Otworzyć szybkozamykacz zgodnie z opisem w rozdziale "Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi". Jeśli po otwarciu koła nie da się wyjąć, powodem tego jest prawdopodobnie zabezpieczenie widelca. Chodzi tu o nosek trzymający przy haku widelca. W tej sytuacji należy przekręcić nakrętkę napięcia wstępnego o kilka obrotów i wyjąć koło z zabezpieczeń.



Przed demontażem koła tylnego przełączyć na najmniejszą zębatkę



Zabezpieczenie widelca



Po wymontowaniu koła pamiętać należy o tym, aby w żadnym wypadku nie poruszać dźwignią hamulca (tarczowego). Przy demontażu koła pamiętać o zamontowaniu zabezpieczenia transportowego!



Tarcze hamulcowe mogą się nagrząć. Niech tarcze ostudzą się przed demontażem koła.



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

- ▶ W celu ułatwienia wymontowania koła należy ręcznie przetrzasknąć tylną pociągnąć nieznacznie do tyłu.
- ▶ Unieść koło nieznacznie nad podłogę i uderzyć lekko z góry w koło, które w ten sposób wypadnie.

DEMONTAŻ OPON DRUTOWANYCH I ZWIJANYCH

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



W celu wymontowania koła należy przetrzasknąć tylną pociągnąć nieznacznie do tyłu



Przecisnij oponę na środek obręczy



Przykładanie łyżki do opon i ściąganie brzegu opony z krawędzi obręczy



Ściąganie dętki z opony

- ▶ Dętkę załatać zgodnie z instrukcją obsługi producenta zestawu do łatania.
- ▶ Po demontażu opony należy sprawdzić taśmę na obręczy. Taśma powinna leżeć równomiernie na obręczy, nie powinna być uszkodzona lub popękana oraz powinna pokrywać wszystkie nypły rowerowe oraz otwory. W przypadku obręczy z podwójnym spodem - tzw. obręczy wielokomorowych - taśma musi pokrywać całą powierzchnię spodu. Do tego rodzaju obręczy stosować należy wyłącznie taśmy na obręcz z tkaniny tekstylnej lub ze stałego tworzywa sztucznego. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości w kwestii taśm na obręcz należy skontaktować się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.
- ▶ Drugi brzeg opony można w razie potrzeby łatwo ściągnąć z opony.

MONTAŻ OPON DRUTOWANYCH I ZWIJANYCH

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

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



Taśma na obręcz w obręczy



Zawór włożyć w dziurkę na zawór



Oponę ręcznie wciskać w obręcz



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



Wadliwe taśmy na obręcz należy natychmiast wymienić!

- ▶ Równomiernie przejść po obu stronach opony na całym jej obwodzie. Pod koniec oponę należy mocno pociągnąć w dół, aby zamontowana już część wślizgnęła się w spód obręczy. Wyraźnie ułatwia to montaż na ostatnich centymetrach opony.
- ▶ Raz jeszcze sprawdzić osadzenie dętki a następnie kłębem palca przecisnąć oponę ponad krawędzią obręczy.
- ▶ Jeśli wykonanie tego okaże się niemożliwe, użyć należy łyżek montażowych. Zwrócić uwagę na to, aby tępą stronę łyżki skierować w kierunku dętki i nie uszkodzić dętki.
- ▶ Zawór wcisnąć w wewnętrzną część opony, aby nie doszło do zaciśnięcia dętki pod środkiem opony. Czy zawór znajduje się w pozycji prostej? Jeśli nie, należy raz jeszcze zdemontować brzeg opony i na nowo wyregulować dętkę.
- ▶ W celu uzyskanie pewności, że dętka nie zostanie zmiażdżona pod brzegiem opony, należy tam i z powrotem przejść cały obwód do połowy napompowanej opony poruszając oponę w poprzek do kierunku obrotu. W ten sposób sprawdzić można ponadto, czy przesunęła się taśma na obręcz.
- ▶ Następnie napompować dętkę aż do pożądanego ciśnienia opony. Ciśnienie maksymalne podane jest przeważnie na ścianie bocznej opony.
- ▶ Sprawdź osadzenie opony przy pomocy pierścienia kontrolnego na ścianie bocznej opony. Ważne jest, aby pierścienie na całej oponie miał równomierny odstęp do krawędzi obręczy.



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



Pierścień kontrolny na ścianie bocznej opony



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

DEMONTAŻ OPON BEZDĘTKOWYCH (OPONY TUBELESS /UST)

Całkowicie spuścić powietrze z opony. Brzegi opony dłońmi ścisnąć do środka obręczy do momentu, aż wewnętrzna część opony po obu stronach luźno leżeć będzie na obręczy. Zacząć na przeciwległej do zaworu stronie i ściągnąć palcami brzeg opony z krawędzi obręczy. Ściągnąć w ten sposób cały brzeg opony. Następnie ściągnąć drugi brzeg opony z obręczy.



Przeciskanie opony bezdętkowej na środek obręczy

NAPRAWA OPON BEZDĘTKOWYCH (OPONY TUBELESS /UST)

W razie awarii opon Tubeless można również używać z dętką. Najpierw usunąć przedmiot, który wbił się w oponę. Zdemontować również zawór obręczy. Włożyć lekko napompowaną dętkę do rowerów górskich w oponę. Oponę zamontować zgodnie z powyższym opisem uwzględniając poprawne ciśnienie powietrza oraz odpowiednie osadzenie opony na obręczy. Opony bezdętkowe można po wewnętrznej stronie załatać przy użyciu dostępnych w handlu zestawów do łatania. Należy przy tym kierować się instrukcją producenta zestawu do łatania.



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

MONTAŻ OPON BEZDĘTKOWYCH (OPONY TUBELESS / UST)

Należy pamiętać o tym, aby opona po wewnętrznej stronie oraz w obszarze stopki była wolna od zanieczyszczeń oraz smaru. Stopkę opony po obu stronach przed montażem zwilżyć dookoła wodą z mydłem lub pastą do montażu opon. Nie używać łyżek do opon!

Oponę naciskać na obręcz wyłącznie dłońmi w celu uniknięcia uszkodzeń stopki opony. Najpierw na całym obwodzie stopkę opony przeciśnij ponad krawędzią obręczy. Następnie przeciśnij drugą stopkę opony ponad krawędzią obręczy. Wycentrum oponę na obręcz. Należy pamiętać, by opona znajdowała się w kanale obręczy a zawór położony był środkowo między oboma brzegami opony. Oponę napompować do dopuszczalnego maksymalnego ciśnienia. Ciśnienie podane jest zazwyczaj na ścianie bocznej opony.

Opona osiada przy tym w osadzeniu obręczy. Sprawdź poprawne osadzenie przy pomocy drobnej linii znaczeniowej ponad połączeniem opony z obręczą. Linia ta przebiegać powinna po całym obwodzie opony w równomiernym odstępie do obręczy. Reguluj ciśnienie powietrza poprzez zawór orientując się ciśnieniem maksymalnym. Pamiętaj o zalecanym zakresie ciśnienia powietrza.



Stopkę opony przed montażem zwilżyć wodą z mydłem



Informacja o ciśnieniu powietrza na brzegu opony



Pierścień kontrolny do osadzenia opony



Opon Tubeless używać można tylko w połączeniu z obręczą UST / kołem UST (producenta Mavic lub innych).

MONTOWANIE KOŁA

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



Hak tylnego widelca



Zwróć uwagę na poprawne osadzenie szybkozamykacza



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



Przed dalszą jazdą sprawdź, czy hamulec tarczowy działa bez tarcia. Sprawdź osadzenie mocowania kół. Sprawdź, czy tarcza hamulca po montażu wolna jest od smaru lub innych środków do smarowania. Koniecznie przeprowadzić próbę hamulca!



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

ŁOŻYSKO STEROWE

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

SPRAWDZANIE I USTAWIANIE

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



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



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



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



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



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

ŁOŻYSKO STEROWE AHEADSET™

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

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

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



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



Ponownie dokręć boczne śruby zaciskowe wspornika kierownicy kluczem dynamometrycznym



Spróbować przekręcić kierownicę względem przedniego koła



Nie dokręcać tej śruby lecz ustawić nią luz!



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



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

AMORTYZACJA

GLOSARIUSZ - AMORTYZACJA

Tłumienie przy ugięciu amortyzatora – „compression damping”

Przeważnie niebieski przycisk nastawczy/niebieskie pokrętko nastawcze.

Opóźnia lub hamuje uginanie. Zapobiega dobijaniu amortyzowanego widelca przy bardzo szybkich uderzeniach. Przy elementach amortyzacyjnych wyjątkowo wysokiej jakości dzieli na tłumienie przy ugięciu amortyzatora High Speed (mocne uderzenia = szybkie reakcje amortyzacyjne) i Low Speed (wolne reakcje amortyzacyjne, np. kołysanie podczas jazdy na stojąco).

Kolumna resorująca (potocznie: amortyzator)

Kolumna resorująca to element łączący w sobie zarówno sprężynę jak i tłumienie w tylnym trójkącie pełno amortyzowanego roweru (Full Suspension).

Amortyzowany widelec

Widelec roweru amortyzujący i tłumiący uderzenia poprzez ruchome komponenty. Najczęściej spotykane są widelce teleskopowe. Golenie górne to cieńsze rury zamocowane lub przykręcone na stałe do korony widelca teleskopowego. Golenie dolne to rury dolne wsuwające się w golenie górne. Alternatywę stanowią widelce upside-down.

Stała sprężyny lub twardość amortyzacji

Siła konieczna do ściśnięcia sprężyny o określone ugięcie sprężyny - określana w niutonach na milimetr (N/mm) lub w brytyjski sposób w funtach na cal (lbs/in). Wyższa twardość sprężyny oznacza więcej siły na daną odległość. W przypadku pneumatycznych elementów sprężynowych oznacza to wyższe ciśnienie.



Tłumienie przy ugięciu amortyzatora opóźnia ugięcie



Amortyzowany tylny trójkąt



Amortyzowany widelec

Napięcie wstępne sprężyny

W rozpowszechnionych systemach sprężyn pneumatycznych ciśnienie powietrza w widelcu determinuje twardość sprężyny oraz napięcie wstępne. Przestrzegaj podanych przez producenta wytycznych.

Sprężyny stalowe można napiąć wstępnie w określonym obrębie. Wtedy amortyzacja reaguje dopiero przy większym obciążeniu. Stała sprężyny przez to jednak nie ulega zmianie. Ciężcy rowerzyści nie mogą kompensować zbyt niskiej stałej sprężyny wyższym napięciem wstępnym.

Modyfikacja ugięcia sprężyny - „travel adjust”

Ugięcie sprężyny widelca redukuje się zazwyczaj za pomocą pokrętki. Przy niektórych widelcach redukcja aktywuje się dopiero po głębokim ugięciu. W przypadku amortyzowanego trójkąta tylnego („full suspension”) trzeba zazwyczaj odkręcić lub poluzować śruby przy segmentach podtrzymujących kolumnę resorującą.

Lockout

Przeważnie dźwignia przy elemencie sprężynowym lub przy kierownicy.

Mechanizm blokujący widelec lub kolumnę resorującą, aby rower nie kołysał się na asfalcie lub gładkich odcinkach. Nie można go używać w terenie.

Wstępne ugięcie – „sag”

Ugięcie sprężyny, o które uginą się tylny trójkąt lub widelec, gdy rowerzysta na postoju zajmuje swoją zwykłą pozycję jazdy. Podawane jest przeważnie jako procent łącznego ugięcia sprężyny. Wymaga indywidualnej konfiguracji.

Tłumienie platformowe

Podwyższa tłumienie przy ugięciu amortyzatora (low speed) i zapobiega kołysaniu. W przeciwieństwie do systemu lockout amortyzacja nie jest blokowana w pełni.

Tłumienie przy rozciąganiu amortyzatora – „rebound damping”

Przeważnie czerwony przycisk nastawczy/czerwone pokrętko nastawcze. Opóźnia lub hamuje rozprężanie. Zapobiega huśtaniu roweru.



Lockout przy kierownicy



Wstępne ugięcie – „sag” przy widelcu amortyzowanym widelcu



Wstępne ugięcie – „sag” przy amortyzacji tylnego trójkąta



Tłumienie przy rozciąganiu amortyzatora opóźnia rozprężanie

AMORTYZOWANY WIDELEC

W konstrukcji rowerów bardzo wyraźny jest trend idący w kierunku większego komfortu jazdy oraz sprawniejszej obsługi. Z tego względu rowery Canyon wyposażone są w amortyzowane widełce. Twój rower Canyon można w terenie i podczas jazdy na nierównych odcinkach lepiej kontrolować a obciążenia dla roweru i rowerzysty wyraźnie się zmniejszają. Choć na rynku dostępne jest wiele rodzajów widełców, to jednak większość z nich zalicza się do grupy tzw. widełców teleskopowych, których sposób działania odpowiada elementom sprężynującym stosowanym w motorach.

Amortyzowane widełce różnią się między sobą materiałem, z którego wykonane są elementy sprężynujące, i rodzajem amortyzatorów. Materiałem sprężynującym mogą być sprężyny stalowe lub powietrze w zamkniętej komorze lub ich kombinacje. Amortyzacja odbywa się zwykle przy użyciu oleju.

Amortyzacja odbywa się zwykle przy użyciu oleju znajdującego się w specjalnych komorach. Miejscami stosowane są amortyzatory tarcia lub amortyzatory powietrzne.

Podczas długiej i kosztującej dużo siły jazdy na stojąco pod górkę zalecane jest zablokowanie tłumienia (lockout). Przy zjazdach z góry po nierównym terenie zaleca się, aby tłumienie przy ugięciu amortyzatora pozostało otwarte.

ZASADY DZIAŁANIA

Jeśli na koło przednie oddziałuje uderzenie, dolna część widełca, tzw. golenie dolne, wyciskana jest do góry. Golenie dolne ślizgają się po cieńszych goleniach górnych, które przykręcone, włożone lub przyklejone są na stałe do korony widełca. Widelec ściąga się do siebie, sprężyna wewnątrz zostaje ściśnięta.

Sprężyna ta gwarantuje, że widelec po uderzeniu znów się rozciągnie i powróci do pierwotnej pozycji. Idealna sprężyna rozprężałaby się natychmiast. W celu kontrolowanego przebiegu rozprężenia i uniknięcia wzbicia się widełca, w widelec wbudowany jest amortyzator drgań. Widełce teleskopowe różnią się między sobą elementami sprężającymi oraz rodzajem amortyzatorów.



Amortyzowany widelec



Lockout przy kierownicy



Wszystkie rowery górskie firmy Canyon przeznaczone są do eksploatacji przy użyciu seryjnie wbudowanego lub porównywalnego amortyzowanego widełca. Używanie podwójnie amortyzowanych widełców lub widełców z odbiegającymi długościami montażu jest niedozwolone, uzasadnia utratę gwarancji i może być przyczyną poważnego uszkodzenia lub połamania Twojego roweru Canyon. **Niebezpieczeństwo wypadku!**



Niemalże wszyscy producenci widełców dołączają do swoich produktów dobre instrukcje. Przed przystąpieniem do zmian ustawienia widełca lub prac konserwacyjnych należy je dokładnie przeczytać.



Zwróć również uwagę na glosariusz na temat amortyzacji na początku rozdziału.

Materiałem sprężynującym mogą być sprężyny stalowe lub tytanowe, powietrze w zamkniętej komorze lub ich kombinacje.

USTAWIANIE TWARDOŚCI SPRĘŻYNY

Aby amortyzowany widelec optymalnie działał, należy dobrać go do wagi rowerzysty, pozycji siedzenia i przeznaczenia.

Ogólnie należy mieć na uwadze, że już przy wsiadaniu na rower amortyzowany widelec musi się lekko obniżyć - jest to wstępne ugięcie („sag”). Podczas przejeżdżania po dziurze sprężyna się rozpręża, a amortyzowany widelec kompensuje nierówność. Jeśli ciśnienie powietrza lub napięcie wstępne sprężyny jest zbyt wysokie, efekt ten się redukuje, gdyż amortyzowany widelec jest już całkowicie rozprężony. W ten sposób traci się istotny aspekt bezpieczeństwa i komfortu jazdy, gdy opona na krótko traci styczność z podłożem.

Rowerzyści uprawiający jazdę cross-country i biorący udział w maratonach ustawiają wstępne ugięcie z reguły na krótsze niż sportowcy uprawiający free-ride lub downhill, którzy częściej mają do czynienia z nierównym terenem. U rowerów maratonowych i typu cross-country amortyzowany widelec powinien ugiąć się przy wsiadaniu o 10-25 % maksymalnego ugięcia sprężyny, w przypadku rowerów all mountain, enduro i freeride - o 20-40 %.

W celu pomiaru użyć można gumowego pierścienia, umieszczonego z reguły na węższej wsuwającej się rurze amortyzowanego widełca. Jeśli gumowy pierścień nie jest elementem wyposażenia, przeciągnij opaskę zaciskową przez jedną z goleni górnych. Zaciśnij ją w taki sposób, aby można było ją jeszcze przesunąć lecz aby nie przesunęła się sama.

W pneumatycznych amortyzowanych widełcach ustawianie twardości sprężyny odbywa się poprzez ciśnienie powietrza w widełcu. Ciśnienie należy ustawić za pomocą specjalnej pompki wysokociśnieniowej ze wskaźnikiem ciśnienia przed pierwszą jazdą i później ew. dostosować do zmian w kwestii masy rowerzysty lub ładunku.

Przy wielu widełcach amortyzowanych powietrzem można znaleźć naklejkę z tabelą oferującą pierwsze wskazówki. Napompuj amortyzowany widelec do ciśnienia powietrza zgodnego z Twoją wagą ciała.



Przeciągnij opaskę zaciskową przez goleni górną



Na podstawie przesunięcia opaski zaciskowej określić można ugięcie sprężyny



Ustawianie twardości amortyzacji za pomocą pompki do widełców amortyzowanych



Pompka do amortyzowanego widełca i kolumny resorującej



Przeprowadź te ważne prace krok po kroku, a w razie pytań skontaktuj się z naszym serwisem pod numerem +48 914 226 966.

W zwyczajnie przez Ciebie używanym ubraniu rowerowym (ew. z zapakowanym plecakiem) usiądź na rowerze Canyon i zajmij zwyczajną pozycję jazdy. Oprzyj się przy tym o stały element (balustradę, ścianę itp.) aby się nie przewrócić. Poproś pomocnika o przesunięcie gumowego pierścienia lub opaski zaciskowej na dół wobec usuwacza kurzu przy goleni dolnej.

Zejdź ze swojego roweru Canyon tak, aby widelec nie ugiął się bardziej. Odstęp powstały między gumowym pierścieniem/opaską zaciskową a usuwaczem kurzu to wstępne ugięcie. Porównaj go z łącznym ugięciem sprężyny (informacją producenta) aby stwierdzić, czy amortyzację ustawić należy w twardszy czy bardziej miękki sposób.

W przypadku widelca amortyzowanego powietrzem dopasuj ciśnienie.

Parametry ustawień należy zanotować i kontrolować je w przyszłości regularnie. Zawsze miej na uwadze informacje producenta i w żadnym wypadku nie przekraczaj maksymalnego ciśnienia amortyzowanego widelca. Po każdej zmianie ustawień przeprowadź jazdę próbną.

W większości amortyzowanych widelców ze sprężynami stalowymi sprężynę można w ograniczonym obrębie napiąć wstępnie poprzez gałkę znajdującą się u góry przy koronie widelca. Jeśli napięcie to oraz ustawienie preferowanego wstępnego ugięcia nie jest możliwe, to stalowe sprężyny trzeba wymienić na twardsze bądź bardziej miękkie egzemplarze. Skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.

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

Po każdej zmianie ustawień przeprowadź jazdę próbną po miarę możliwości różnorodnym terenie.

 Po pierwszej jeździe i w następnym czasie sprawdzaj regularnie ustawienia oraz ciśnienie powietrza amortyzowanego widelca. Nieprawidłowe ustawienie amortyzowanego widelca może prowadzić do wadliwego działania lub uszkodzeń przy amortyzowanym widelcu.



Napięcie wstępne widelec ze stalową sprężyną

 Amortyzowane widelce są tak skonstruowane, że mogą i muszą kompensować uderzenia. Jeśli widelec jest sztywny lub zablokowany, uderzenia nie tłumione oddziałują na ramę, która w tym miejscu najczęściej nie jest do tego przystosowana. Dlatego w przypadku widelców z systemem lockout funkcję tę można aktywować tylko na gładkiej nawierzchni (ulice, drogi polne), a nie podczas jazdy po nierównym terenie.

 Amortyzowany widelec musi być tak zaprojektowany i dostrójony, aby dobijał wyłącznie w skrajnych przypadkach. Zbyt miękką sprężynę (zbyt małe ciśnienie powietrza) można poczuć, i najczęściej także wyraźnie usłyszeć po twardych uderzeniach. Dochodzi do nich, kiedy widelec gwałtownie całkowicie się ściska. Jeśli amortyzowany widelec często dobija, może spowodować trwałe uszkodzenia samego amortyzowanego widelca oraz ramy.

 Uwzględnij odpowiednie wskazówki w instrukcji obsługi producenta amortyzowanego widelca na dołączonej CD lub skontaktuj się w razie dalszych pytań z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.

 Gdy już znajdziesz optymalne dla siebie ustawienia, zanotuj wartość ciśnienia powietrza dla późniejszych kontrol.

Następnie sprawdź pozycję gumowego pierścienia/opaski zaciskowej. Odstęp od tego elementu do usuwacza kurzu to maksymalne użyte przez Ciebie ugięcie sprężyny. Jeśli doszło do osunięcia gumowego pierścienia/opaski zaciskowej o kilka milimetrów, to widelec ustawiony jest za twardo. Zmniejsz ciśnienie lub w stalowych amortyzowanych widelcach ugięcie wstępne sprężyny. Jeśli w stalowych sprężynach nie przyniesie to poprawy, należy zlecić wymianę sprężyn.

Jeśli doszło do przesunięcia się gumowego pierścienia/opaski zaciskowej na całej długości goleni lub jeśli widelec dobija na złej nawierzchni ze słyszalnym odgłosem, amortyzacja ustawiona jest za miękko. W widelcach pneumatycznych należy podwyższyć ciśnienie. W przypadku stalowych sprężyn zleć wymianę mechanikowi lub ustal termin wizyty w warsztacie Canyon.

USTAWIANIE TŁUMIENIA

Tłumienie regulowane jest poprzez znajdujące się wewnątrz zawory. Przepływ oleju przez te zawory hamuje prędkość, z jaką następuje uginanie i rozprężanie amortyzowanego widelca i zapobiega powtórnemu zakotyśnięciu amortyzacji po przeszkodzie. W ten sposób udoskonalić można reakcję na przeszkody.

W amortyzowanych widelcach z regulowanym tłumieniem przy rozciąganiu amortyzatora („rebound”) za pomocą (przeważnie czerwonego) przycisku regulacyjnego można przyspieszyć lub zwolnić prędkość rozprężania (tłumienie przy rozciąganiu). Jeśli dostępny jest również drugi (z reguły niebieski) przycisk, to można za jego pomocą ustawiać prędkość uginania (tłumienie przy ugięciu) oraz/lub zaktywować funkcję lockout.

Proces ustawiania należy rozpoczynać z całkiem otwartym tłumieniem (tłumienie przy rozciąganiu i tłumienie przy ugięciu na „-“). Chwyć kierownicę obiema dłońmi i zaciągnij hamulce koła przedniego. Oprzyj się całym ciężarem ciała na widelcu koła przedniego, po czym od razu popuść. Widelec rozpręży się niemalże tą samą prędkością, przy której doznałeś ugięcia.



Amortyzujący widelec – ustawienie ugięcia sprężyny



Aktywacja systemu lockout



Możliwości przestawiania tłumienia przy ugięciu amortyzatora

Przekręć o jedno kliknięcie prawy przycisk regulujący w kierunku „+”. Naciśnij widelec przy zaciągniętym hamulcu koła przedniego w dół i od razu popuść widelec ponownie. Zauważysz, że proces rozprężania przebiega tym razem nieco wolniej.

Powtarzaj ten proces naciskania i popuszczania z coraz bardziej zamkniętym tłumieniem przy rozciąganiu amortyzatora. W ten sposób wyczujesz sposób działania tłumienia przy rozciąganiu amortyzatora.

Tłumienie przy rozciąganiu ustawione jest z reguły tak, że rozpręża ono lekko hamując lecz nie nazbyt powolnie. Opóźnione rozprężanie następujące bardzo wolno jest ewidentną oznaką zbyt wysokiej tłumienia.

Następnie przejeżdż przez przeszkodę (zjedź np. z krawężnika) i dokręć tłumienie przy rozciąganiu małymi krokami (w kierunku „+”) na tyle, by amortyzowany widelec przy uginaniu i rozprężaniu nie kołysał się częściej niż raz do maks. dwóch razy. Zmianę ustawień zawsze kontroluj podczas jazdy próbnej w terenie.

W niektórych przypadkach amortyzujące widelce posiadają ponadto funkcję tłumienia przy ugięciu amortyzatora („compression”). Typowe tłumienie przy ugięciu amortyzatora - lub przy niektórych widelcach tłumienie high speed - hamuje proces uginania w przypadku zbyt wysokiej prędkości podczas pokonywania przeszkody. Zbyt wysoka prędkość ugięcia mogłaby doprowadzić widelec do dobitcia.

Słabsze tłumienie polepsza możliwość reakcji, powoduje jednak, że amortyzujący widelec może zbyt mocno się ugiąć np. podczas pokonywania przeszkód lub jazdy na stojąco. Zbyt mocne tłumienie powoduje twardą amortyzację i uszczupla w ten sposób komfort jazdy.

Jeśli ustawisz „sag” prawidłowo według powyższych wskazówek, tak że widelec podczas jazdy próbnej poprawnie pracuje, ale w ekstremalnych sytuacjach nadal dobita, możesz podwyższyć nieco tłumienie przy ugięciu amortyzatora.



Konfigurowalne tłumienie przy rozciąganiu amortyzatora



Naciśnij widelec przy zaciągniętym hamulcu koła przedniego w dół



Jeśli widelec jest zbyt mocno amortyzowany (tłumienie przy rozciąganiu), to przy następujących krótko po sobie przeszkodach nie będzie mógł się ew. rozprężyć. Niebezpieczeństwo upadku!



W przypadku montażu nowego koła przedniego miej na uwadze, aby nie ocierało ono o koronę widelca podczas całkowitego ugięcia widelca. W razie potrzeby spuść całkowicie powietrze z amortyzowanego widelca i silnie naciśnij kierownicę w dół, aby to sprawdzić. Koło przednie może się zablokować. Niebezpieczeństwo upadku!

Tutaj także ustawiaj kliknięcie po kliknięciu, gdyż zbyt mocne tłumienie przy ugięciu amortyzatora skraca drogę amortyzującą widelca. Dostosowywanie tłumienia przy ugięciu amortyzatora może być dłuższym procesem, który trzeba wykonywać świadomie i w małymi krokami.

Tutaj także zacznij od najniższego stopnia, tzn. przycisk nastawczy/pokrętko nastawcze powinno być przekręcone maksymalnie w stronę „-”.

Zmianę ustawień zawsze kontroluj podczas jazdy próbnej w terenie.

Jeśli masz wątpliwości co do ustawiania tłumienia lub napotkasz podczas tej czynności problemy, dostosuj się do wskazówek w instrukcji obsługi producenta amortyzującego widelca na dołączonej CD lub skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.

LOCKOUT

Podczas długiej i kosztującej dużo siły jazdy na stojąco pod górkę amortyzowany widelec z reguły się kołysze. Zalecane jest zablokowanie tłumienia, gdy amortyzowany widelec wyposażony jest w mechanizm lockout. Podczas zjazdu z górki po nierównym terenie system lockout musi koniecznie być otwarty.

Wiele rowerów Canyon typu hardtail posiadają dźwignię lockout przy kierownicy. W przypadku elementów amortyzujących Fox funkcji lockout odpowiada tzw. „Climb mode”.

KONSERWACJA

Amortyzowane widelce to złożone komponenty wymagające regularnej konserwacji i pielęgnacji. Z tego powodu dani dystrybutorzy amortyzowanych widelców często oferują punkty serwisowe, gdzie widelce oddać można do naprawy bądź regularnych, np. corocznych przeglądów (w zależności od użytkowania).



Golenie górne widelca utrzymywać zawsze w czystości



Nie należy, używając narzędzi, kręcić nierozważnie śrubami w nadziei, że służą one do regulacji. W taki sposób można rozkręcić mechanizm mocujący i doprowadzić do upadku. Z reguły urządzenia nastawcze obsługiwać można palcami, a u wszystkich producentów posiadają one podziałki lub oznaczenia „+” (mocniejsze tłumienie/twardsza amortyzacja) oraz „-”. Od czasu do czasu szybkość sygnalizują zając i żółt.



Nie należy jeździć rowerem, gdy amortyzowany widelec dobita. Zarówno sam widelec jak i rama mogą się uszkodzić. Twardość amortyzacji należy zawsze dostosowywać do wagi rowerzysty i bagażu oraz do warunków jazdy.



Funkcję lockout uruchamiać należy wyłącznie na płaskiej nawierzchni (szosy, drogi polne) lecz nie podczas jazdy po nierównym terenie.



Uwzględnij odpowiednie wskazówki w instrukcji obsługi producenta amortyzowanego widelca na dołączonej CD lub skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.

Niektóre zasadnicze wskazówki dotyczące konserwacji należy jednak koniecznie zapamiętać:

1. Zwracaj uwagę na czyste powierzchnie poślizgu goleni górnych i czyste pierścienie.
2. Bezpośrednio po każdej jeździe widelec (jeśli jest zabrudzony) wyczyścić dużą ilością wody i miękką gąbką.
3. Po umyciu roweru golenie górne widelca spryskać niezbyt mocno zalecanym przez producenta sprayem do smarowania lub nałożyć bardzo cienką warstwę oleju hydraulicznego. Następnie widelec należy kilkakrotnie ugiąć, a pozostałości środka do smarowania zetrzeć należy przed kolejną jazdą suchą ścierką.
4. Unikać czyszczenia strumieniem pary oraz ostrych środków czyszczących! Uwzględnij odpowiednie wskazówki w instrukcji obsługi producenta amortyzowanego widelca na dołączonej CD lub skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.
5. W widelcach z amortyzacją pneumatyczną trzeba regularnie kontrolować ciśnienie, gdyż z biegiem czasu może się ono obniżyć.
6. W przypadku widelców ze sprężynami stalowymi sprężyny należy regularnie czyścić oraz przesmarowywać smarem niezawierającym kwasu lub żywicy. Niektórzy producenci widelców załączają specjalny smar pielęgnacyjny. Koniecznie przestrzegaj podanych przez producenta wytycznych. Jest to zadanie dla punktu serwisowego amortyzowanych widelców. W razie potrzeby skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.

Elementy amortyzujące skonstruowane są w skomplikowany sposób. Prace konserwacyjne i przede wszystkim rozmontowywanie elementów sprężynowych zlecić należy punktowi serwisowemu producenta amortyzowanego widelca.



Po czyszczeniu nałoż trochę zalecanego smaru



W przypadku amortyzacji pneumatycznej regularnie sprawdzaj ciśnienie powietrza



Amortyzowane widelce wystawione są stale na oddziaływanie wody oraz brudu wydostających się spod koła przedniego. Po każdej jeździe należy wyczyścić je wodą i ścierką.



Co najmniej raz w roku amortyzowane widelce oddawaj do przeglądu w punkcie serwisowym producenta widelca.



Wskazówki w kwestii ustawiania i konserwacji znajdziesz ponadto w internecie pod:

www.manitoumtb.com
www.rockshox.com
www.sportimport.de
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

FULL SUSPENSION (PEŁNA AMORTYZACJA)

Rowery w pełni amortyzowane posiadają oprócz amortyzowanego widelca dodatkowo ruchomy tylny trójkąt, który jest resorowany i amortyzowany za pomocą kolumny resorującej. Umożliwia to lepszą kontrolę Twojego roweru podczas jazdy w terenie oraz po nierównych odcinkach, gdyż koło ma większą styczność z podłożem. Obciążenia (udary) roweru i rowerzysty wyraźnie się zmniejszają.

Kolumny resorujące różnią się między sobą materiałem, z którego wykonane są elementy sprężynujące, i rodzajem amortyzowania. Kolumna resorująca funkcjonuje zazwyczaj za pomocą pneumatycznego elementu sprężynowego lub – rzadziej – sprężyn stalowych. Amortyzacja odbywa się zwykle z wykorzystaniem oleju. W zależności od systemu wbudowana jest jedna lub kilka osi łożyskowych.

SPECYFIKA POZYCJI SIEDZENIA

W zależności od ustawienia amortyzacji tylnego trójkąta przy wsiadaniu siodło może przesunąć się nieco do tyłu, co trzeba uwzględnić podczas ustawiania nachylenia siodła. W razie problemów z siedzeniem nosek siodła należy w porównaniu do normalnego ustawienia pochylić lekko w dół.

W zakresie dirt, freeride i downhill siodło jest często ustawiane dosyć nisko i z mocnym nachyleniem do tyłu.

USTAWIANIE TWARDOŚCI SPRĘŻYNY

Aby tylny trójkąt optymalnie działał, należy dobrać go do wagi rowerzysty, pozycji siedzenia i przeznaczenia.



Przeprowadź te ważne prace krok po kroku, a w razie pytań skontaktuj się z naszym serwisem pod numerem +48 914 226 966.



Amortyzowany tylny trójkąt



Kolumna resorująca z pneumatycznym elementem sprężynowym



Kolumna resorująca ze stalowym elementem sprężynowym



Producenci kolumn resorujących dysponują z reguły instrukcjami. Przed przystąpieniem do zmiany ustawienia kolumny resorującej lub prac konserwacyjnych należy je dokładnie przeczytać. Wskazówki te znajdziesz w instrukcji obsługi producenta kolumny resorującej na dołączonej CD lub skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.



Zwróć również uwagę na glosariusz na temat amortyzacji na początku rozdziału.

Ogólnie należy mieć na uwadze, że już przy wsiadaniu na rower tylny trójkąt musi się lekko obniżyć – jest to wstępne ugięcie („sag”). Podczas przejeżdżania po dziurze sprężyna się rozpręża, a tylny trójkąt kompensuje nierówność. Jeśli ciśnienie powietrza lub napięcie wstępne sprężyny jest zbyt wysokie, efekt ten się redukuje, gdyż tylny trójkąt jest już całkowicie rozprężony. W ten sposób traci się istotny aspekt bezpieczeństwa i komfortu jazdy, gdy opona na krótko traci styczność z podłożem.

Rowerzyści uprawiający jazdę cross-country i biorący udział w maratonach ustawiają wstępne ugięcie z reguły na krótsze niż sportowcy uprawiający free-ride lub downhill, którzy częściej mają do czynienia z nierównym terenem. U rowerów maratonowych i typu cross-country tylny trójkąt powinien ugiąć się przy wsiadaniu o 10-25 % maksymalnego ugięcia sprężyny, w przypadku rowerów all mountain, enduro i freeride - o 20-40 %.

W celu pomiaru użyć można gumowego pierścienia, umieszczonego z reguły na węższej wsuwającej się rurze kolumny resorującej. Jeśli gumowy pierścień nie jest elementem wyposażenia, przeciągnij opaskę zaciskową przez cieńszą gołęń. Zaciśnij ją w taki sposób, aby można było ją jeszcze przesunąć, ale nie przesunąć się sama.

W pneumatycznych kolumnach resorujących ustawianie twardości sprężyny odbywa się poprzez ciśnienie powietrza w kolumnie. Ciśnienie należy ustawić za pomocą specjalnej pompki wysokociśnieniowej ze wskaźnikiem ciśnienia przed pierwszą jazdą i później ew. dostosować do zmian w kwestii masy rowerzysty lub ładunku. Przy wielu pneumatycznych kolumnach resorujących można znaleźć naklejkę z tabelą oferującą pierwsze wskazówki. Napompuj pneumatyczną kolumnę resorującą do ciśnienia powietrza zgodnego z Twoją wagą ciała.

W zwyczajnie przez Ciebie używanym ubraniu rowerowym (ew. z zapakowanym plecakiem) usiądź na rowerze i zajmij zwyczajną pozycję jazdy. Oprzyj się przy tym o stały element (balustradę, ścianę itp.) aby się nie przewrócić. Poproś pomocnika o przesunięcie gumowego pierścienia lub opaski zaciskowej na dół wobec usuwacza kurzu przy goleni dolnej.

Jeżdż z roweru tak, aby tylny trójkąt nie ugiął się bardziej. Odstęp powstały między gumowym pierścieniem/opaską zaciskową a usuwaczem kurzu to wstępne ugięcie.



O-ring przy samej górze amortyzatora



Przesunięty O-ring na górę amortyzatora pokazuje zużyte ugięcie sprężyny



Rowery w pełni amortyzowane charakteryzują się znacznie większym prześwitem niż rowery bez amortyzacji. Gdy siodełko jest prawidłowo ustawione, rowerzysta z reguły nie sięga stopami podłoża. Na początku należy ustawić siodełko niżej i przećwiczyć wsiadanie i zsiadanie z siodełka.



W przypadku w pełni amortyzowanej ramy tylny trójkąt jest tak zaprojektowany, by kompensować uderzenia. Jeśli kolumna resorująca jest sztywna lub zablokowana, uderzenia nietłumione oddziałują na ramę, która w tym miejscu najczęściej nie jest do tego przystosowana. Dlatego w przypadku kolumn resorujących z systemem lockout funkcję tę można aktywować tylko na gładkiej nawierzchni (ulice, gładkie drogi polne), a nie podczas jazdy po nierównym terenie.

Porównaj go z łącznym ugięciem sprężyny (informacja producenta) kolumny resorującej lub zmierz jako punkt odniesienia prosty i gładki zakres ugięcia, aby sprawdzić, czy amortyzacja jest zbyt twarda lub zbyt miękka.

W przypadku pneumatycznej kolumny resorującej dopasuj ciśnienie.

Parametry ustawień należy zanotować i kontrolować je w przyszłości regularnie. Zawsze miej na uwadze informacje producenta i w żadnym wypadku nie przekraczaj maksymalnego ciśnienia kolumny resorującej. Po każdej zmianie ustawień przeprowadź jazdę próbną.

W większości kolumn resorujących ze sprężynami stalowymi sprężynę można w ograniczonym obrębie napiąć wstępnie poprzez pierścień nastawczy. Jeśli napięcie to oraz ustawienie preferowanego wstępnego ugięcia nie jest możliwe, to stalową sprężynę trzeba wymienić na twardszy bądź bardziej miękki egzemplarz. Skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.

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

Podczas używania zawór powinien być zawsze zakryty nakrętką. Po każdej zmianie ustawień przeprowadź jazdę próbną po w miarę możliwości różnorodnym terenie. Następnie sprawdź pozycję gumowego pierścienia/opaski zaciskowej. Odstęp od tego elementu do usuwacza kurzu to maksymalny użyty przez Ciebie skok kolumny resorującej.

Jeśli doszło do osunięcia gumowego pierścienia/opaski zaciskowej o kilka milimetrów, to kolumna resorująca ustawiona jest za twardo. Zmniejsz ciśnienie lub w kolumnach resorujących ze stalową sprężyną ugięcie wstępne sprężyny. Jeśli w stalowych sprężynach nie przyniesie to poprawy, należy zlecić wymianę sprężyn.

Jeśli doszło do przesunięcia się gumowego pierścienia/opaski zaciskowej na całą długość goleni lub jeśli kolumna resorująca dobiega w terenie lub na złej nawierzchni ze słyszalnym odgłosem, amortyzacja ustawiona jest za miękko. W pneumatycznych kolumnach resorujących należy podwyższyć ciśnienie. Skorzystaj z pomocy naszego serwisu pod nr +48 914 226 966.



W amortyzatorach powietrznych przy dostosowywaniu zmienia się ciśnienie



W sprężynach stalowych przekręcasz radełkowy pierścień nastawczy, aby zmienić napięcie sprężyny



Po pierwszej jeździe i w następnym czasie sprawdzaj regularnie ustawienia oraz ciśnienie powietrza kolumny resorującej. Nieprawidłowe ustawienie kolumny resorującej może prowadzić do wadliwego działania lub uszkodzeń przy kolumnie resorującej.



Kolumna resorująca musi być tak zaprojektowana i dostrójona, aby dobiegała wyłącznie w skrajnych przypadkach. Zbyt miękką sprężynę (zbyt małe ciśnienie powietrza) można poczuć, i najczęściej także wyraźnie usłyszeć po twardych uderzeniach. Dochodzi do nich, kiedy kolumna resorująca gwałtownie całkowicie się ściska. Jeśli kolumna resorująca często dobiega, może spowodować uszkodzenia samej kolumny oraz ramy.



Uwzględnij odpowiednie wskazówki w instrukcji obsługi producenta kolumny resorującej na dołączonej CD lub skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.

PRZESTAWIANIE PODWOZIA

Z reguły jeździ się z maks. ugięciem sprężyny, na jakie zezwala tylny trójkąt full suspension. Ustawienie to oferuje najwyższy komfort jazdy i pełną kontrolę nad rowerem.

Niektóre rowery posiadają opcję dopasowania podwozia do terenu.

USTAWIANIE TŁUMIENIA

Tłumienie regulowane jest poprzez znajdujące się wewnątrz zawory. Przepływ oleju przez te zawory hamuje prędkość, z jaką następuje uginanie i rozprężanie kolumny resorującej i zapobiega powtórnemu zakotyśnięciu amortyzacji po przeszkodzie. W ten sposób udoskonalić można reakcję na przeszkodzie.

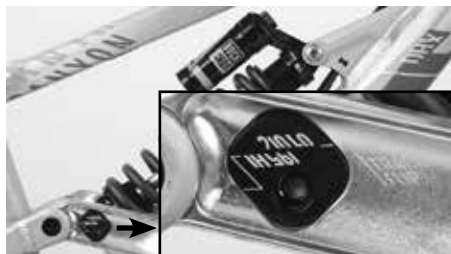
W kolumnach resorujących z regulowanym tłumieniem przy rozciąganiu amortyzatora („rebound”) za pomocą (przeważnie czerwonego) przycisku regulacyjnego można przyspieszyć lub zwolnić prędkość rozprężania (tłumienie przy rozciąganiu).

Jeśli dostępny jest również drugi (z reguły niebieski) przycisk, to można za jego pomocą ustawiać prędkość uginania (tłumienie przy ugięciu) oraz/lub zaktywować funkcję lockout.

Proces ustawiania należy rozpocząć z całkiem otwartym tłumieniem (tłumienie przy rozciąganiu i tłumienie przy ugięciu na „+”). Uchwyć siodło oboma rękoma. Oprzyj się całym ciężarem ciała na siodelku, po czym od razu popuść. Kolumna resorująca rozpręży się niemalże tą samą prędkością, przy której dokonałeś ugięcia.

Przekręć o jedno kliknięcie prawy przycisk regulujący w kierunku „+”. Naciśnij siodło w dół i od razu popuść je ponownie. Zauważysz, że proces rozprężania przebiega tym razem nieco wolniej.

Powtarzaj ten proces naciskania i popuszczania z coraz bardziej zamkniętym tłumieniem przy rozciąganiu amortyzatora. W ten sposób wyczujesz sposób działania tłumienia przy rozciąganiu amortyzatora.



Przestawianie podwozia



Tłumienie przy rozciąganiu amortyzatora u kolumny resorującej



Naciśnij siodło w dół



Nie jedź z redukowanym ugięciem sprężyny po nierównym terenie, a tym bardziej nie z górki!



Jeśli zakupiłeś np. Strive, koniecznie zapoznaj się z dodatkowymi instrukcjami.



Uwzględnij odpowiednie wskazówki w instrukcji obsługi producenta kolumny resorującej na dołączonej CD lub skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.

Tłumienie przy rozciąganiu ustawione jest z reguły tak, że rozpręży ono lekko hamując lecz nie nadzbyt powolnie. Opóźnione rozprężanie następujące bardzo wolno jest ewidentną oznaką zbyt wysokiej tłumienia.

Następnie przejeżdż przez przeszkodę (zjedź np. z krawężnika) i dokręć tłumienie przy rozciąganiu małymi krokami (w kierunku „+”) na tyle, by tylny trójkąt przy uginaniu i rozprężaniu nie kołysał się częściej niż raz do maks. dwóch razy. Zmianę ustawień zawsze kontroluj podczas jazdy próbnej w terenie.

W niektórych przypadkach resorujące kolumny posiadają ponadto funkcję tłumienia przy ugięciu amortyzatora („compression”). Typowe tłumienie przy ugięciu amortyzatora – lub przy niektórych kolumnach amortyzujących high speed – hamuje proces uginania w przypadku zbyt wysokiej prędkości podczas pokonywania przeszkody. Zbyt wysoka prędkość ugięcia mogłaby doprowadzić kolumnę amortyzującą do dobiecia.

Słabsze tłumienie polepsza możliwość reakcji, powoduje jednak, że tylny trójkąt może zbyt mocno się uginać np. podczas pokonywania przeszkód lub jazdy na stojąco. Mocniejsze tłumienie powoduje twardą amortyzację i uszczupla w ten sposób komfort jazdy.

Jeśli ustawileś „sag” prawidłowo według powyższych wskazówek, tak że kolumna resorująca podczas jazdy próbnej poprawnie pracuje, ale w ekstremalnych sytuacjach nadal dobija, możesz podwyższyć nieco tłumienie przy ugięciu amortyzatora.

Tutaj także ustawiaj kliknięcie po kliknięciu, gdyż zbyt mocne tłumienie przy ugięciu amortyzatora skraca drogę amortyzującą kolumny.

Dostosowywanie tłumienia przy ugięciu amortyzatora może być dłuższym procesem, który trzeba wykonywać świadomie i w małymi krokami.

Tutaj także zacznij od najniższego stopnia, tzn. przycisk nastawczy/pokrętko nastawcze powinno być przekręcone maksymalnie w stronę „-”.



Tłumienie przy ugięciu amortyzatora u kolumny resorującej



Jeśli kolumna resorująca jest zbyt mocno amortyzowana (tłumienie przy rozciąganiu), tylny trójkąt przy następujących krótko po sobie przeszkodach nie będzie mógł się rozprężyć. Niebezpieczeństwo upadku!



Nie należy, używając narzędzi, kręcić nierozważnie śrubami w nadziei, że służą one do regulacji. W taki sposób można rozkręcić mechanizm mocujący i doprowadzić do upadku. Z reguły urządzenia nastawcze obsługiwać można palcami, a u wszystkich producentów posiadają one podziałki lub oznaczenia „+” (mocniejsze tłumienie/twardsza amortyzacja) oraz „-”.



W przypadku montażu nowego koła tylnego miej na uwadze, aby nie ocierało ono o ramę podczas całkowitego ugięcia tylnego trójkąta. W razie potrzeby spuść całkowicie powietrze z kolumny resorującej i silnie naciśnij siodło w dół, aby to sprawdzić. Koło tylne może się zablokować. Niebezpieczeństwo upadku!



Nie należy jeździć rowerem, gdy kolumna resorująca dobija. Kolumna resorująca i rama mogą się uszkodzić. Twardość amortyzacji należy zawsze dostosowywać do wagi rowerzysty i bagażu oraz do warunków jazdy.

Zmianę ustawień zawsze kontroluj podczas jazdy próbnej w terenie.

Jeśli masz wątpliwości co do ustawiania tłumienia lub napotkasz podczas tej czynności problemy, dostosuj się do wskazówek w instrukcji obsługi producenta kolumny resorującej na dołączonej CD lub skontaktuj się z naszym serwisem pod nr +48 914 226 966.

LOCKOUT

Podczas długiej i kosztującej dużo siły jazdy na stojąco pod górkę amortyzowany tylny trójkąt z reguły się kołysze. Zalecane jest zablokowanie tłumienia, o ile kolumna resorująca wyposażona jest w mechanizm lockout. Podczas zjazdu z górki po nierównym terenie system lockout musi koniecznie być otwarty.

Wiele rowerów Canyon posiada przy kierownicy dźwignię z funkcją lockout. W przypadku elementów amortyzujących Fox funkcji lockout odpowiada tzw. „Climb mode”. W trybie „Climb mode” amortyzator jest bardzo napięty, jednak nie do końca zablokowany.

KONSERWACJA

Kolumny resorujące i tylne trójkąty to złożone komponenty wymagające regularnej konserwacji i pielęgnacji. Z tego powodu dani dystrybutorzy kolumn resorujących często oferują punkty serwisowe, gdzie kolumny te oddać można do naprawy bądź regularnych, np. corocznych przeglądów (w zależności od użytkowania).

Niektóre zasadnicze wskazówki dotyczące konserwacji należy jednak koniecznie zapamiętać:

1. Zadbaj o to, by powierzchnia poślizgu trzonu tłokowego była czysta.
2. Bezpośrednio po każdej jeździe kolumnę resorującą i tylny trójkąt, w szczególności łożyska, wyczyść dużą ilością wody i miękką gąbką, jeśli są zabrudzone.



Czyszczenie kolumny resorującej wodą i gąbką



Po czyszczeniu nałóż trochę zalecanego smaru



Funkcję lockout uruchamiać należy wyłącznie na płaskiej nawierzchni (szosy, drogi polne) lecz nie podczas jazdy po nierównym terenie.



Elementy amortyzujące skonstruowane są w skomplikowany sposób. Prace konserwacyjne i przede wszystkim rozmontowywanie elementów sprężynowych zlecić należy punktowemu serwisowemu producenta kolumny resorującej.



Kolumny resorujące wystawione są stale na oddziaływanie wody oraz brudu wydostających się spod koła przedniego. Po każdej jeździe należy wyczyścić je wodą i ścierką.

3. Po umyciu roweru trzon tłokowy u kolumny resorującej oraz łożyska spryskać nieznacznie zalecanym przez producenta sprayem do smarowania lub nałożyć bardzo cienką warstwę oleju hydraulicznego. Następnie tylny trójkąt należy kilkakrotnie ugiać, a pozostałości środka do smarowania zetrzeć należy przed kolejną jazdą suchą ścierką. Używaj smaru zalecanego przez producenta.

4. Unikać czyszczenia strumieniem pary oraz ostrych środków czyszczących!

5. W przypadku kolumn resorujących ze stalową sprężyną zaleca się regularne czyszczenie sprężyn i znajdującego się poniżej trzonu tłokowego oraz spryskiwanie ich zalecanym przez producenta sprayem. Koniecznie przestrzegaj podanych przez producenta wytycznych.

6. W kolumnach resorujących z amortyzacją pneumatyczną trzeba regularnie sprawdzać ciśnienie, gdyż z biegiem czasu może się ono obniżyć.

7. Sprawdzaj regularnie mocne osadzenie wszystkich połączeń śrubowych tylnego trójkąta za pomocą klucza dynamometrycznego według wytycznych na tylnym trójkącie. Sprawdzaj także, czy łożyska tylnego trójkąta mają boczny luz, a łożysko kolumny resorującej ma luz pionowy.

W celu kontroli podnieś rower za siodełko i spróbuj poruszać tylne koło na boki. W razie potrzeby poproś kogoś o przytrzymanie z przodu ramy.

Aby sprawdzić luz przy kolumnie resorującej, postaw tylnie koło delikatnie na ziemi, a następnie lekko je unieś. Nasłuchuj, czy nie występuje stukotanie. Usuń natychmiast ewentualnie występujący luz lub skontaktuj się z naszym serwisem rowerowym pod nr +48 914 226 966.



W przypadku amortyzacji pneumatycznej regularnie sprawdzaj ciśnienie powietrza



Sprawdzaj regularnie mocne osadzenie wszystkich połączeń śrubowych tylnego trójkąta według wytycznych



Przynajmniej raz w roku kolumnę resorującą amortyzacji tylnego trójkąta poddawaj przeglądowi w centrum serwisowym producenta kolumny resorującej.



Wskazówki w kwestii ustawiania i konserwacji znajdziesz ponadto w internecie pod:

www.rockshox.com
www.sportimport.de
www.dtswiss.com
www.manitoumtb.com
www.ridefox.com

TRANSPORT TWOJEGO ROWERU CANYON

TRANSPORT SAMOCHODEM

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

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

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

Po wymontowaniu koła z hamulcami tarczowymi nie wolno naciskać dźwigni hamulca. Okładziny mogłyby za bardzo zbliżyć się do siebie, co utrudniłoby późniejszy montaż. Zabezpieczenie transportowe wsunąć w zaciski hamulca. Następnie pociągnąć dźwignie hamulca i zabezpieczyć je gumką lub paskiem.

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



Rowerów z hamulcami tarczowymi nie transportować w pozycji do góry nogami. Do systemu mogłoby dostać się powietrze, hamulec przestałby działać. **Niebezpieczeństwo wypadku!**



Transport samochodem



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



Nie stosować systemów transportowych wymagających transportu roweru Canyon do góry nogami, t.j. kierownicą i siodełkiem na dół. Ten sposób transportowania bardzo mocno obciąża kierownicę, wspornik, siodełko oraz sztycę. **Niebezpieczeństwo pęknięcia!** Nie stosować systemów transportowych wymagających transportu roweru Canyon bez koła przedniego z zamocowaniem przy widelcu. Niebezpieczeństwo pęknięcia grozi w tym sposobie mocowania w szczególności amortyzowanym widelcem.



Transport rowerów górskich Canyon na tradycyjnych bagażnikach rowerowych z zaciskami jest niedozwolony. W rowerach z ramami wykonanymi z grubych rur w przypadku większości zacisków zachodzi niebezpieczeństwo zmiażdżenia! W szczególności ramy z karbonu mogą ulec nieodwracalnemu uszkodzeniu. Mogą przy tym powstać nierozpoznawalne szkody, które doprowadzić mogą do poważnych wypadków.

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

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

TRANSPORT SAMOLETEM

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

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



Opakowanie BikeGuard



Walizka rowerowa Canyon BikeShuttle



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



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



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



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



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

OGÓLNE WSKAZÓWKI PIELĘGNACYJNE I PRZEGLĄDY

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

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

MYCIE I PIELĘGNACJA TWOJEGO ROWERU CANYON

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

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



Czyszczenie roweru Canyon wodą i ścierką



Sprawdzić wszystkie części lekkie



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



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



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

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

Po wyschnięciu roweru, lakier oraz powierzchnie metalowe należy zakonserwować twardym woskiem (wyjątek: tarcze hamulcowe). Woskiem chronić również sprychy, piasty, śruby oraz nakrętki itp. Mniej płaskie elementy można spryskać ręcznym rozpylaczem. Woskowane powierzchnie wypolerować miękką ścierką, aby miały ładny połysk i absorbowwały wodę.

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



Konserwacja lakieru i powierzchni metalowych twardym woskiem



Po zakończeniu czyszczenia nasmarować łańcuch



Należy unikać kontaktu środków pielęgnacyjnych lub oleju łańcuchowego z okładzinami i tarczami hamulcowymi. Hamulec mógłby przestać działać (patrz rozdział "**Układ hamulcowy**")! Nie należy smarować smarem lub olejem obszarów zaciskowych z karbonu, np. na kierownicy, wsporniku kierownicy, sztycy i rurze podsiodełkowej.



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



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



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

PRZECHOWYWANIE I SKŁADOWANIE TWOJEGO ROWERU CANYON

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

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

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



Podczas dłuższego przechowywania rower Canyon zawiesić



Rower odstawić z łańcuchem na najmniejszej zębatce i małym kole zębatym



Regularnie sprawdzaj ciśnienie opon



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

KONSERWACJA I PRZEGLĄDY

Pierwszy przegląd:

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

Regularna konserwacja roczna:

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

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

Kontrola bezpieczeństwa Canyon:

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

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



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



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



Aby jazda Twoim rowerem na dłuższą metę sprawiała Ci przyjemność, konieczna jest regularna konserwacja. Informacje czasowe podane w tabeli rozdziału „Interwały czasowe serwisowania i konserwacji” rozumieć należy jako punkty orientacyjne dla rowerzystów pokonujących rocznie 750 do 1500 km. Jeśli użytkownik częściej lub bardzo często porusza się po drogach w złym stanie lub w terenie, interwały czasowe przeglądów odpowiednio się skracają. Reguła ta obowiązuje też w przypadku częstej jazdy w deszczu lub ogólnie w przypadku wilgotnego klimatu.



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



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

INTERWAŁY CZASOWE SERWISOWANIA I KONSERWACJI

Po dotarciu rower powinien być regularnie konserwowany przez specjalistę. Podane poniżej informacje czasowe rozumieć należy jako punkty orientacyjne dla rowerzystów pokonujących rocznie 750 do 1500 km (ok. 50-100 godzin).

Jeśli użytkownik częściej lub bardzo często porusza się po drogach w złym stanie, interwały czasowe przeglądów skracają się odpowiednio z intensywniejszym użytkowaniem.

Element	Czynność	Przed każdą jazdą	Miesięcz- nie	Rocznie	Pozostałe interwały czasowe
Instalacja świetlna	sprawdzić	•			
Opony	sprawdzić ciśnienie powietrza	•			
Opony	sprawdzić wysokość bieżnika i ścianek bocznych		•		
Hamulce (tarcza)	zmierzyć grubość okładzin		•		
Linki hamulców/przewody	kontrola wzrokowa		x		
Amortyzator	serwis			x	
Amortyzowany widelec	sprawdzić śruby		x		
Amortyzowany widelec	wymiana oleju, serwis			x	
Widelec (aluminium i karbon)	sprawdzać				x co najmniej co 2 lata
	wymiana				x po upadku lub po 3 latach
Łożysko wewnętrzne	sprawdzić luz łożyska		x		
Łożysko wewnętrzne	przesmarować			x	
Łańcuch	sprawdzić i ew. przesmarować	•			
Łańcuch	sprawdzić i ew. wymienić			x	po 750 km
Korba	sprawdzić i ew. dokręcić			x	

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

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

Element	Czynność	Przed każdą jazdą	Miesięcz- nie	Rocznie	Pozostałe interwały czasowe
Lakier	zakonserwować				• co najmniej co pół roku
Koła/szprychy	sprawdzić ruch obrotowy i naprężenie			•	
Koła/szprychy	wycentrować i ew. naprężyć				x w razie potrzeby
Kierownica i wspornik kierownicy, karbon i aluminium	sprawdzić				x co najmniej co 2 lata
	wymiana				x po upadku lub po 3 latach
Łożysko sterowe	sprawdzić luz łożyska		•		
Łożysko sterowe	przesmarować			x	
Powierzchnie metaliczne	zakonserwować (wyjątek: tarcze hamulcowe)				• co najmniej co pół roku
Piasty	sprawdzić luz łożyska		•		
Piasty	przesmarować			x	
Pedały	sprawdzić luz łożyska		x		
Pedały	oczyścić mechanizm zatraskowy		•		
Przerzutka tylna/Przerzutka przednia	oczyścić, przesmarować		•		
Szybkozamykacze	sprawdzić osadzenie	•			
Śruby i nakrętki	sprawdzić i ew. dokręcić		x		
Zawory	sprawdzić osadzenie	•			
Wspornik kierownicy/sztyca	zdemontować i przesmarować, do karbonu nowa pasta montażowa (uwaga: nie smarować smarem części z karbonu)			x	
Linki: Układ przełączania biegów/ hamulce	zdemontować i przesmarować			x	

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

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

ZALECANE MOMENTY DOKRĘCANIA

Element	Połączenie śrubowe	Shimano*	SRAM**
Przerzutka tylna	sworzeń mocujący	8-10 Nm	8-10 Nm
	śruba zaciskowa linek	5-7 Nm	4-5 Nm
	sworzeń kółka prowadzącego	3-4 Nm	
Przerzutka przednia	śruba mocująca	5-7 Nm	5-7 Nm
	śruba zaciskowa linek	5-7 Nm	5 Nm
Manetka	śruba mocująca i jednostka manetki	5 Nm	2,5-4 Nm
	pokrycie dziurek	0,3-0,5 Nm	
	śruba mocująca zacisku (sześciokątna)	5 Nm	
	gniazda zaczepów przy ramie	1,5-2 Nm	
Piasta	dźwignia szybkozamykacza	5-7,5 Nm	
	przeciwnakrętka ustawienia łożyska przy piastach szybkozamykających	10-25 Nm	
Piasta wolnobiegowa	pierścień zabezpieczający kasetę	30-50 Nm	40 Nm
Mechanizm korbowy	śruba korbowia (bezsmarowa czworokątna)	35-50 Nm	
	śruba korbowia (Shimano Octalink)	35-50 Nm	
	śruba korbowia (Shimano Hollowtech II)	12-15 Nm	
	śruba korbowia Isis		31-34 Nm
	śruba korbowia Gigapipe		48-54 Nm
	śruba koła łańcuchowego	8-11 Nm	12-14 Nm (ze stali) 8-9 Nm (z aluminium)
Uszczelnione łożysko wewnętrzne	osłona Shimano Hollowtech II	35-50 Nm	34-41 Nm
	SRAM Gigapipe		
Cartridge	Octalink	50-70 Nm	
Pedał	oś pedału	35 Nm	31-34 Nm
Obuwie	śruby z blokami buta	5-6 Nm	
	Spike	4 Nm	
Sztycy	śruba mocująca z zaciskiem siodełka przy głowicy sztycy	20-29 Nm***	

* www.shimano.com

** www.sram.com

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

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



Klucz dynamometryczny Canyon



Montaż kierownicy przy pomocy klucza dynamometrycznego Canyon

Rama Canyon:

śruby uchwytu na bidon	5 Nm
wymienny hak do przerzutki	1,5 Nm

Zacisk sztycy Canyon:

3-5 Nm

Jeśli Twój rower górski wyposażony jest w szybkozamykacze do mocowania, przeczytaj rozdział "Sposób obchodzenia się z szybkozamykaczami i osiami wtykanymi".

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

Wspornik kierownicy:

śruby M5	4,5-5,5 Nm
śruby M6	8-9,6 Nm
śruba nastawcza (w pokrywce)	0,5-2 Nm
we wspornikach kierownicy Ahead	

Sztzyca:

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



Momenty dokręcania



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



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



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



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

HAMULCE TARCZOWE

	Shimano	Magura	SRAM	Formula
Śruba zacisku hamulca przy ramie/widelcu	6-8 Nm	6 Nm	5-7 Nm (koło tylne) 9-10 Nm (koło przednie)	9 Nm
Sworznie zacisku dźwigni hamulca	6-8 Nm	4 Nm		
Zacisk jednośrubowy			4-5 Nm (Juicy 5) 2,8-3,4 Nm (Juicy 7/karbon)	2,5 Nm
Zacisk dwuśrubowy				
Śruby konusowe przewodu przy uchwycie i normalny przewód przy zacisku hamulca	5-7 Nm	4 Nm	5 Nm zacisk aluminiowy 7,8 Nm zacisk stalowy	5 Nm
Śruby sztycowe przewodów przy zacisku hamulca (przewód Dic tube)	5-7 Nm	6 Nm		
Śruba pokrywki	0,3-0,5 Nm	0,6 Nm		
Trzpień gwintowany otwór odpowietrzający	4-6 Nm	2,5 Nm		
Śruby tarczy hamulcowej na piaście	4 Nm	4 Nm	6,2 Nm	5,75 Nm
Przylącze uchwytu przy dźwigni hamulca				8 Nm



Hamulec tarczowy



Przy wszystkich pracach przy układzie hamulcowym zawsze przestrzegać instrukcji obsługi producenta komponentów.

REGULACJE PRAWNE DOTYCZĄCE UDZIAŁU W RUCHU DROGOWYM

W Polsce (stan: lipiec 2017 r.)

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

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

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

Transport dzieci

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

Zachowanie w ruchu

Dzieci mogą jeździć obok swoich rodziców po chodnikach.

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

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



Reflektor z oznaczeniem kontrolnym



Tylny reflektor z oznaczeniem kontrolnym

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA WADY FIZYCZNE

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

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

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

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



Roweru zawsze używać należy zgodnie z jego przeznaczeniem



W pełni amortyzowane ramy są od strony zawieszenia kolumn resorujących tak zaprojektowane, by przyjmować uderzenia. Jeśli amortyzator jest sztywny lub zablokowany, uderzenia nietłumione oddziałują na ramę, która w tym miejscu najczęściej nie jest do tego przystosowana. W przypadku amortyzatorów z systemem lockout należy ogólnie mieć na uwadze, że funkcję lockout uruchamiać można wyłącznie na gładkim terenie (ulice, gładkie drogi polne) a nie na nierównej nawierzchni.



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



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

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE ZUŻYCIA

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

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

Po osiągnięciu granicy zużycia wymianie podlegają następujące części:

- ▶ łańcuch,
- ▶ linki,
- ▶ rączki na kierownicę lub owijka kierownicy,
- ▶ koła łańcuchowe,
- ▶ zębatki,
- ▶ kółka przerzutki,
- ▶ linki przerzutek,
- ▶ opony,
- ▶ (skórzane) obicie siodełka i
- ▶ okładziny hamulcowe.

Zużycie okładzin hamulców tarczowych zależy od stopnia ich używania. W przypadku jazdy wyczynowej lub w terenie górzystym wymiana okładzin hamulcowych może być konieczna w krótkich odstępach czasu. Należy regularnie sprawdzać stan okładzin hamulcowych i w razie potrzeby zlecić ich wymianę specjalście.

ŁOŻYSKOWANIA I KOLUMNY RESORUJĄCE W RAMACH W PEŁNI AMORTYZOWANYCH

Kolumny resorujące oraz w pełni amortyzowane ramy ulegają określonej zużyciu ze względu na swoje funkcje. Dotyczy to w szczególności uszczelek kolumn resorujących oraz łożyskowań tylnego trójkąta. Zbyt mocno dokręcone śruby mocujące kolumn resorujących obciążają ramę i mogą ewentualnie spowodować szkody pośrednie. Z tego względu zawsze należy przestrzegać przepisów montażowych i używać klucza dynamometrycznego.



Okładziny hamulcowe o grubości poniżej jednego milimetra trzeba wymienić na oryginalne części zamienne



Łożyska ulegają określonemu zużyciu

GWARANCJA

Poza prawnie obowiązującą gwarancją z własnej inicjatywy dajemy sześcioletnią gwarancję na ramę roweru górskiego (za wyjątkiem łożyskowań oraz kolumn resorujących).

Nasza gwarancja obowiązuje od dnia sprzedaży oraz wyłącznie w przypadku pierwszego właściciela roweru. Nie dotyczy to wad związanych z lakierem. Zastrzegamy sobie naprawę uszkodzonych ram lub widelców bądź wymianę ich na odpowiedni kolejny model. Jest to jedyne roszczenie gwarancyjne. Nie przejmujemy związanych z tym dalej idących kosztów typu montaż, transport itp.

Gwarancja nie obejmuje szkód powstałych ze względu na niefachowe lub niezgodne z przeznaczeniem używanie roweru, jak np. zaniedbywanie (niedostateczna pielęgnacja i konserwacja), upadek, nadmierne obciążenie oraz szkód powstałych przez zmiany przy ramie lub widelcu lub poprzez domontowanie elementów bądź modyfikacje. Skoki oraz innego rodzaju przeciążanie roweru również nie są objęte gwarancją.



6 lat gwarancji



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

SERWIS CRASH REPLACEMENT

Przy wypadkach lub poważnych upadkach na ramę lub widelec Twojego roweru Canyon mogą oddziaływać znaczące siły, ograniczające zdolność działania roweru. W ramach Crash Replacement (CR) oferujemy serwis wymiany uszkodzonej ramy Twojego roweru Canyon na korzystniejszych warunkach. Oferta niniejszego serwisu obowiązuje przez 3 lata od momentu zakupu. W ramach tej oferty otrzymasz tę samą lub porównywalną ramę (bez dodatkowych komponentów takich jak sztyca, przerzutka przednia, amortyzator lub wspornik kierownicy).

Serwis CR ogranicza się do pierwszego właściciela roweru oraz do uszkodzeń ograniczających zdolność działania roweru. Zastrzegamy sobie prawo wstrzymania tego serwisu, jeśli stwierdzimy, że szkoda spowodowany została umyślnie.

W celu skorzystania z serwisu Crash Replacement należy skontaktować się z naszym działem serwisowym pod nr +48 914 226 966.

Dalsze informacje znajdziesz na naszej stronie internetowej www.canyon.com



Crash Replacement - wymiana uszkodzonych ram rowerów Canyon na korzystniejszych warunkach



Przestrzegaj wskazówek zawartych w rozdziale „Użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem”.

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