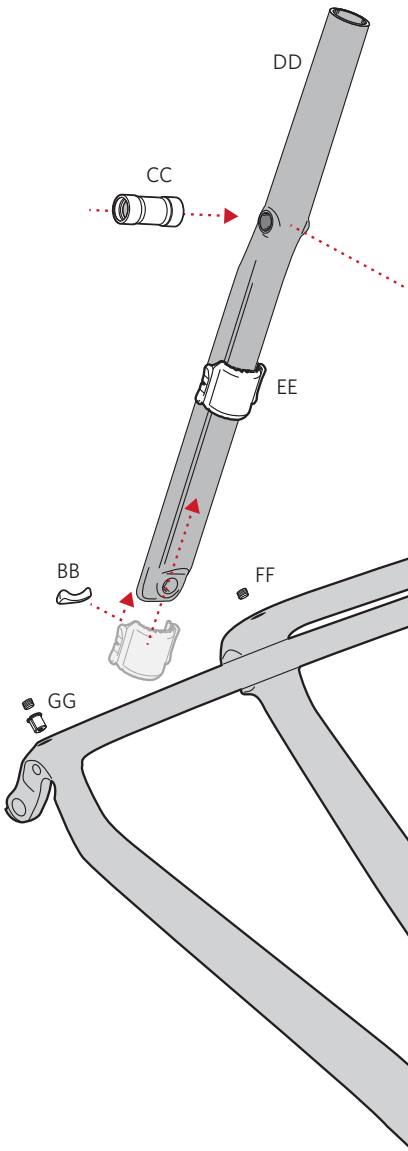
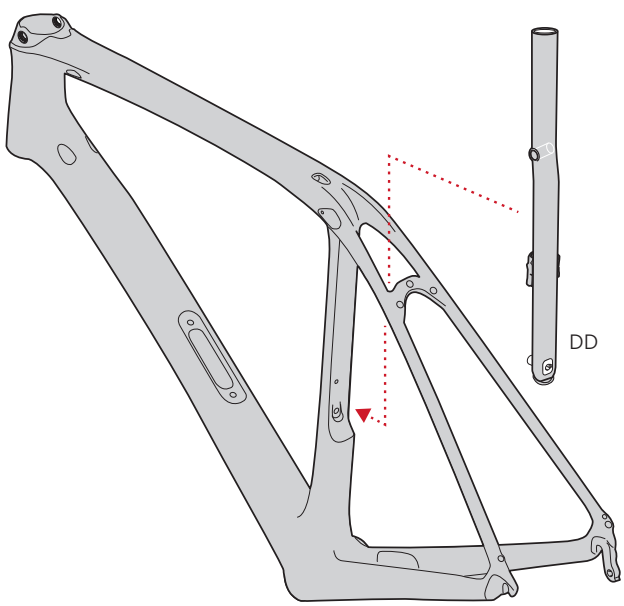
WARTUNGSHANDBUCH FÜR
DAS 2017 DOMANE SLR

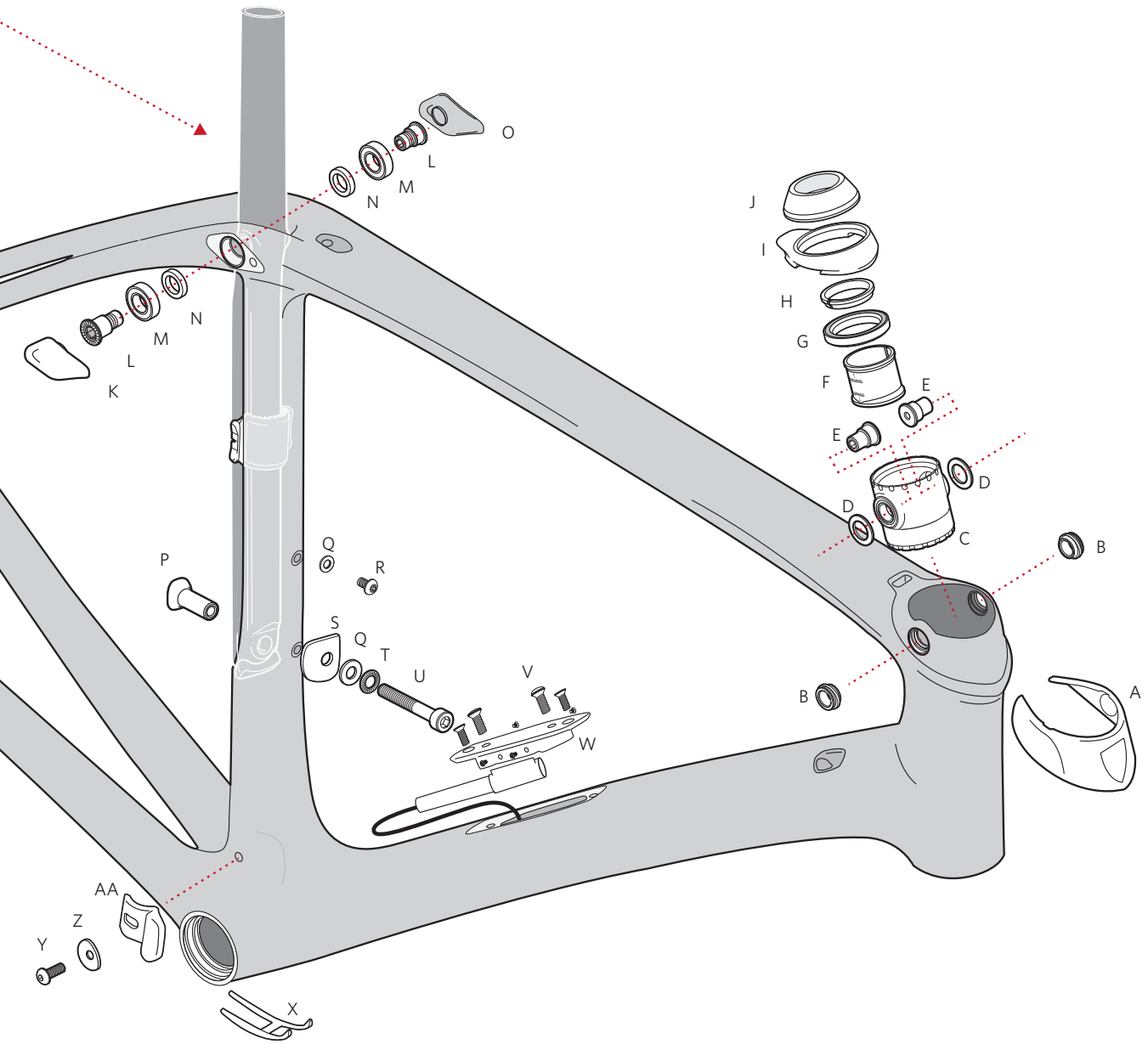
BONTRAGER
BONTRAGER
BONTRAGER
BONTRAGER
BONTRAGER
R3
700x28
BONTRAGER
R3
700x28
ULTEGRA

K	Abdeckung des hinteren IsoSpeed (Antriebsseite)	
L	Drehgelenkbolzen	
M	Lager	19 x 10 x 5 mm
N	Drehgelenkscheibe	
O	Abdeckung des hinteren IsoSpeed (Nichtantriebsseite)	
P	Mutter	M5 x 0,8 mm x 24 mm
Q	Flache Unterlegscheibe	M5 x 10 mm x 1 mm
R	Halbrundschraube	M5 x 10 mm
S	Spannscheibe	M5 x 18 (AD) x 1,5 (Höhe) x 11 mm (ID)
T	Federring	
U	Zylinderschraube	M5 x 0,8 mm x 35 mm
V	Schraube	M5 x 12 mm
W	Unterrohrabdeckung	
X	Tretlagerzugführung	
Y	Halbrundschraube	M5 x 10 mm
Z	Unterlegscheibe für Kettenführung	
AA	Kettenführung	
BB	Verstellbarer Sitzturmdämpfer	
CC	IsoSpeed-Sitzturmschwenkachse	
DD	Sitzturm	
EE	Verstellbarer Sitzturmschieber	
FF	Einstellschraube	M5 x 5 mm
GG	Di2-Ausfallendendichtung	





A	Untere Abdeckung des vorderen IsoSpeed
B	Ellipsenförmige Mutter, M8 x 1 mm x 6 mm
C	Vorderes IsoSpeed-System
D	Unterlegscheibe, 16 (AD) x 10,1 (ID) 1,125 (L)
E	Schraube, M8 x 1 mm x 14 mm (4 mm Innensechskant)
F	Vorgespanntes Distanzstück
G	Steuersatzlager
H	Steuersatzkompressionsring
I	Steuerrohrabdeckung des vorderen IsoSpeed
J	Ahead-Kappe



INHALTSVERZEICHNIS

Einführung

1. Verstellbares hinteres IsoSpeed **3**
Funktionsweise 3
Sitzturm montieren 4
Verstellbaren Sitzturmschieber montieren und Sitzturm befestigen 6
Hinteres IsoSpeed anpassen 7

2. Vorderes IsoSpeed **8**
Vorderes IsoSpeed-System montieren 8

3. Gabel einbauen **11**

4. Di2 einbauen **12**

5. Schaltzüge verlegen **13**
Schaltwerkzug befestigen 15
Umwerferzug befestigen 16

6. Schutzbleche montieren **17**
Hinteres Schutzblech befestigen 17
Vorderes Schutzblech befestigen 19

7. Kettenführung montieren **21**
Kettenführung befestigen 21

Mitteilung vom Entwicklungsteam

Unser simples Ziel als Fahrradentwickler ist es, das Erlebnis des Fahrradfahrens zu verbessern. Dies zu erreichen, ist allerdings etwas komplizierter.

Treks IsoSpeed-Entkoppler etwa, der ursprünglich für die erste Generation des Domane entwickelt wurde, ist das Ergebnis einer umfangreichen 18-monatigen Studie zum Fahrverhalten von Rennrädern auf unebenen, holprigen Straßen.

Die Einführung von IsoSpeed hat die Welt der rennorientierten Komforttechnologien grundlegend umgekrempelt und für die Rennräder, Cyclocross-Fahrräder und Mountainbikes in Treks Sortiment einen neuen Standard in Sachen Nachgiebigkeit und Handling definiert.

Wir wären aber nicht Trek, wenn wir uns auf unseren Lorbeeren ausruhen würden. Bei der Entwicklung des komplett neuen Domane SLR lag unser Schwerpunkt auf einer Lösung für den Vorderbau, die eine individuell anpassbare Nachgiebigkeit ermöglicht und Effizienz und Komfort steigert.

Um an der Entwicklung des verstellbaren hinteren IsoSpeed-Entkopplers und des vorderen IsoSpeed-Entkopplers zu arbeiten, begaben wir uns zusammen mit Fabian Cancellara und dem Trek-Segafredo-Team in den berüchtigten Wald von Arenberg – dem wohl legendärsten Abschnitt des Klassikers Paris-Roubaix. Damit weitere intensive Tests in unserem Hauptsitz in Waterloo durchgeführt werden konnten, fertigten wir in unserer Performance Factory kurzerhand eine 100 Meter lange Kopie dieses anspruchsvollen Terrains an.

Hunderte von Menschen legten bei der Realisierung des neuen Domane Hand an, von Ingenieuren über Produktentwickler bis hin zu unseren Carbon-Technikern in unserem Werk in Waterloo. Ohne den Beitrag eines jeden Einzelnen wäre dieses Radnicht das, was es heute ist. Am Ende war uns allen klar, dass wir etwas Besonderes geschaffen hatten. Wir hoffen, dass du mit deinem Radgenauso viel Spaß haben wirst, wie wir bei seiner Entwicklung hatten.

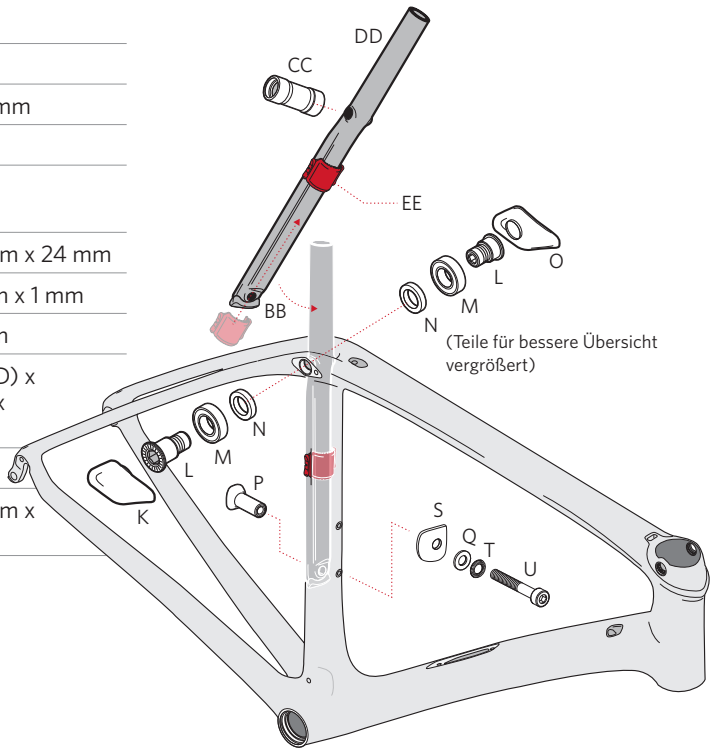
Herzlichst,
Das Entwicklungsteam des Domane SLR

1 VERSTELLBARER HINTER ISOSPEED-ENTKOPPLER UND SITZTURM

BENÖTIGTE WERKZEUGE UND MATERIALIEN

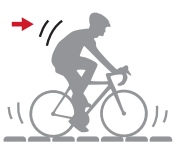
- 4-mm-Inbusschlüssel
- 5-mm-Inbusschlüssel
- 6-mm-Inbusschlüssel
- Drehmomentschlüssel
- Schmierfett
- Schraubensicherung Loctite 242

K	Abdeckung des hinteren IsoSpeed (Antriebsseite)	
L	Drehgelenkbolzen	
M	Lager	19 x 10 x 5 mm
N	Drehgelenkscheibe	
O	Abdeckung des hinteren IsoSpeed (Nichtantriebsseite)	
P	Mutter	M5 x 0,8 mm x 24 mm
Q	Flache Unterlegscheibe	M5 x 10 mm x 1 mm
R	Halbrundschraube	M5 x 10 mm
S	Spannscheibe	M5 x 18 (AD) x 1,5 (Höhe) x 11 mm (ID)
T	Federring	
U	Zylinderschraube	M5 x 0,8 mm x 35 mm
BB	Verstellbarer Sitzturmdämpfer	
CC	IsoSpeed-Achse	
DD	Sitzturm	
EE	Verstellbarer Sitzturmschieber	



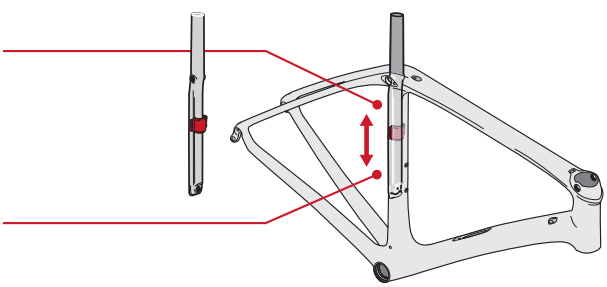
Funktionsweise

Der verstellbare hintere IsoSpeed-Entkoppler ermöglicht, dass sich der Sitzturm unabhängig von Sitzrohr und Oberrohr „beugen" kann. Der Entkoppler sorgt für höheren Sattelkomfort auf holprigem Untergrund, während der Rahmen für eine schnelle Beschleunigung und erhöhte Antriebseffizienz nichts von seiner Steifigkeit einbüßt. Der neue verstellbare Sitzturmschieber verändert die vom Entkoppler bereitgestellte Nachgiebigkeit und sorgt so für ein optimal abgestimmtes Fahrverhalten.



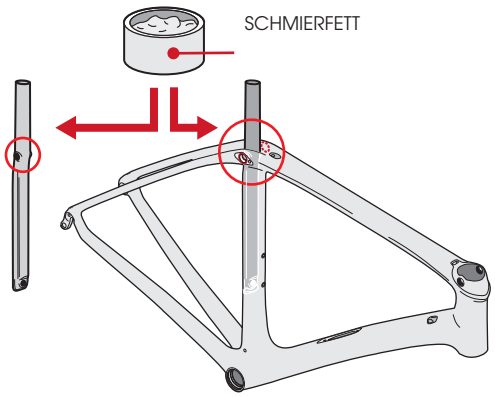
Hohe Position
Je weiter der verstellbare Sitzturmschieber nach oben geschoben wird, desto spürbarer wird die Fahrbahnoberfläche und desto mehr Vibrationen bist du ausgesetzt.

Untere Position
Je weiter der verstellbare Sitzturmschieber nach unten geschoben wird, desto komfortabler fühlt sich das Fahrrad an. In dieser Position wirst du von den Vibrationen, die von der Fahrbahnoberfläche verursacht werden, weitgehend isoliert.

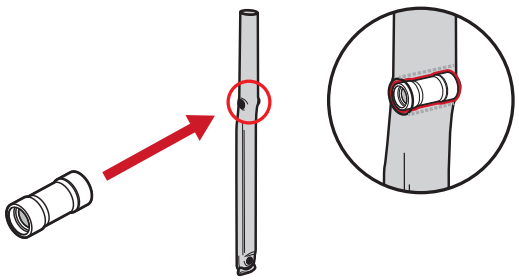


Sitzturm montieren

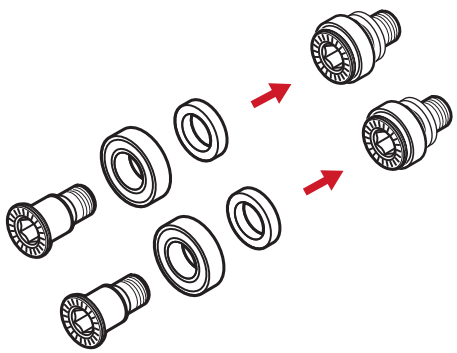
1. Trage auf die Bohrungen des Sitzturms und die Bohrungen im Rahmen etwas Schmierfett auf.



2. Schiebe die IsoSpeed-Achse wie unten abgebildet in den Sitzturm.



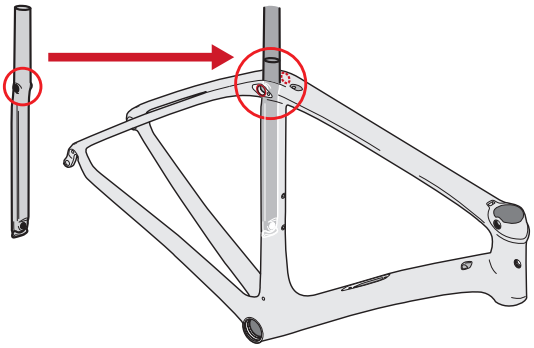
3. Schiebe erst ein Lager und dann eine Drehgelenkscheibe auf den Drehgelenkbolzen. Wiederhole diesen Schritt, um zwei Bolzeneinheiten vorzubereiten. Wenn du einen Bolzen wiederverwendest, reinige die Gewinde und trage etwas Loctite 242 auf.



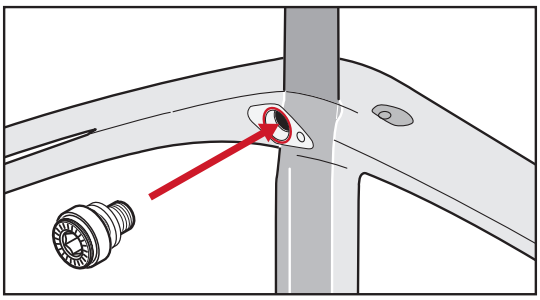
HINWEIS:

Die Drehgelenkscheibe wird zwischen dem IsoSpeed-Sitzturm und dem IsoSpeed-Lager installiert.

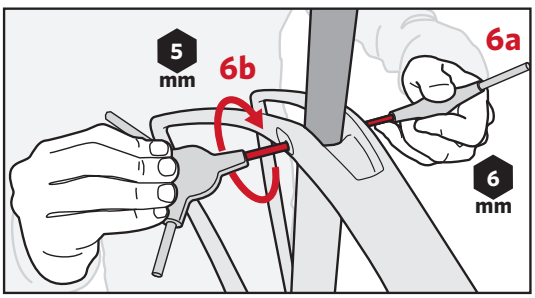
4. Richte die Bohrungen im Sitzturm mit der Öffnung im Rahmen aus.



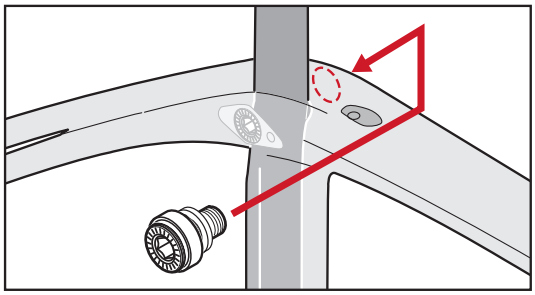
5. Schiebe eine der Bolzeneinheiten aus Schritt 3 durch die Bohrung auf der Antriebsseite und drehe sie in die IsoSpeed-Achse.



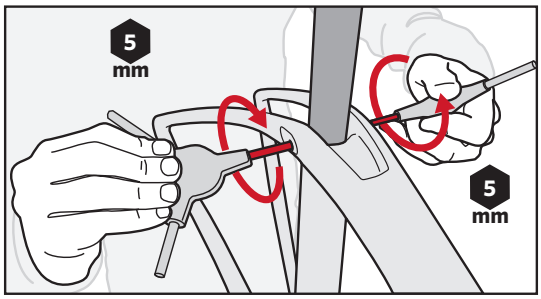
6. Stecke einen 6-mm-Inbusschlüssel in die Nichtantriebsseite der IsoSpeed-Achse und halte ihn fest (6a). Stecke einen 5-mm-Inbusschlüssel in den Drehgelenkbolzen und drehe ihn soweit, bis die Gewinde ineinandergreifen (6b). **Ziehe den Bolzen nicht vollständig fest.**



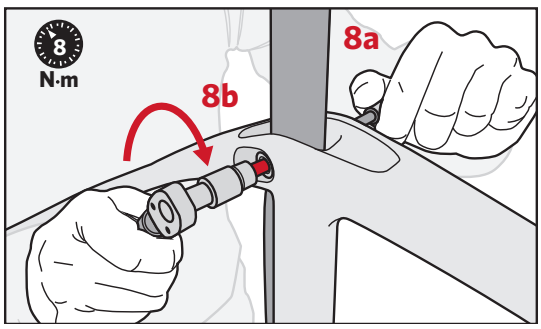
7. Schiebe die andere Bolzeneinheit aus Schritt 3 durch die Bohrung auf der Nichtantriebsseite und drehe sie in die IsoSpeed-Achse.



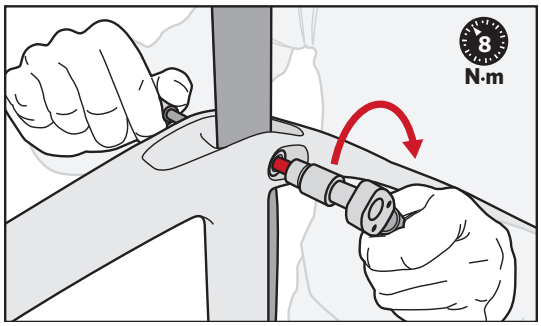
8. Stecke zwei 5-mm-Inbusschlüssel in beide Drehgelenkbolzen und drehe beide Schlüssel langsam im Uhrzeigersinn. Ziehe sie nur handfest an. **Ziehe die Bolzen nicht zu fest an.**

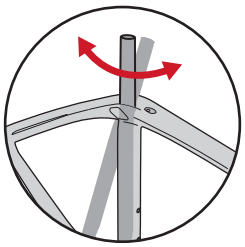


9. Halte den Drehgelenkbolzen auf der Nichtantriebsseite mit dem Inbusschlüssel in Position (8a). Ziehe den Drehgelenkbolzen auf der Antriebsseite mithilfe eines Drehmomentschlüssels in Fahrtrichtung mit maximal 8 Nm an (8b). Drehe soweit, bis der Schlüssel „klickt“, um einen korrekten und festen Sitz zu gewährleisten.



10. Wiederhole den Anziehvorgang mit dem Drehmomentschlüssel auf der Nichtantriebsseite.

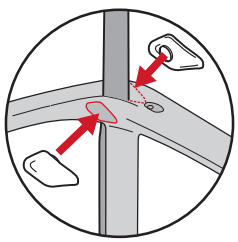




HINWEIS:

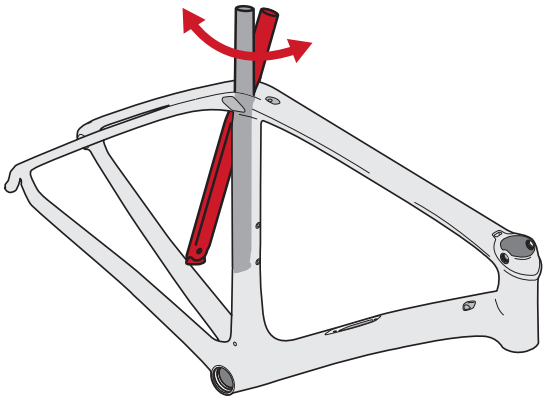
Ein korrekt installierter Sitzturm ist frei beweglich. Ist er das nicht, montiere ihn erneut und stelle sicher, dass alle Teile korrekt eingesetzt sind.

11. Beseitige überschüssiges Schmierfett mit einem Tuch. Richte die Abdeckung des hinteren IsoSpeed (Antriebsseite) aus und drücke leicht, bis sie einrastet. Wiederhole den Schritt für die Abdeckung auf der Nichtantriebsseite.

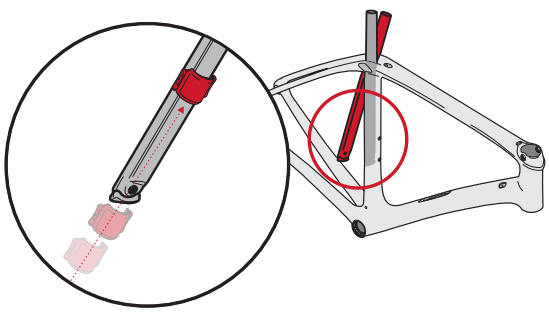


Verstellbaren Sitzturmschieber montieren und Sitzturm befestigen

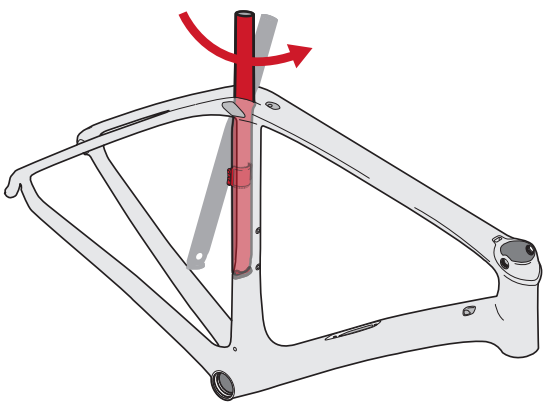
1. Drehe den Sitzturm so, dass er das Sitzrohr im unteren Bereich nicht berührt.



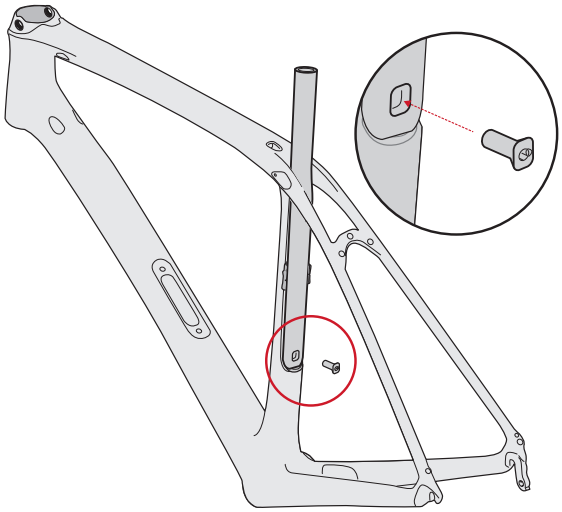
2. Installiere den verstellbaren Sitzturmschieber, indem du ihn in die entsprechende Rille im Sitzturm schiebst. Positioniere den Schieber über dem Loch an der Sitzturmunterseite. Seine gewünschte Position wird später angepasst.



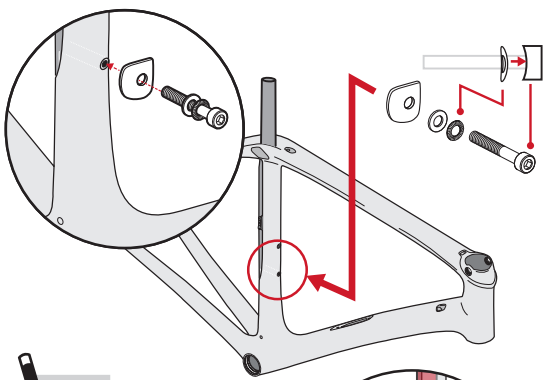
3. Drehe den Sitzturm in seine Ausgangsstellung, sodass der verstellbare Sitzturmschieber Kontakt mit dem Sitzrohr hat.



4. Stecke die M5-Mutter in das Loch im Sitzturm. Stelle dabei sicher, dass die vertikale Ausrichtung der Mutter mit der vertikalen Ausrichtung des Lochs im Sitzturm übereinstimmt. Stimmen sie nicht überein, kann der Sitzturm beschädigt werden.

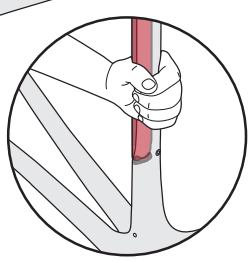


5. Platziere den Federring, die flache Unterlegscheibe und die Spannscheibe auf der Zylinderschraube. Die Oberseite des Federrings ist gewölbt und passt genau unter den Kopf der Zylinderschraube.

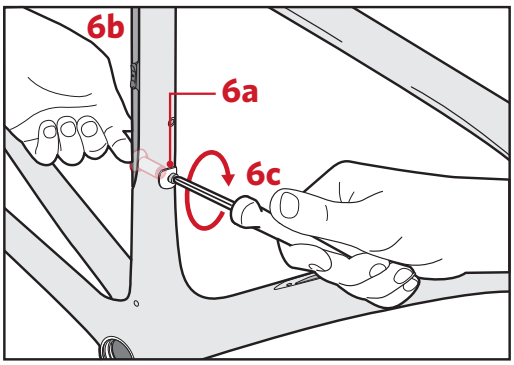


TIPP

Drücke den Sitzturm und das Sitzrohr während dieser Schritte zusammen.



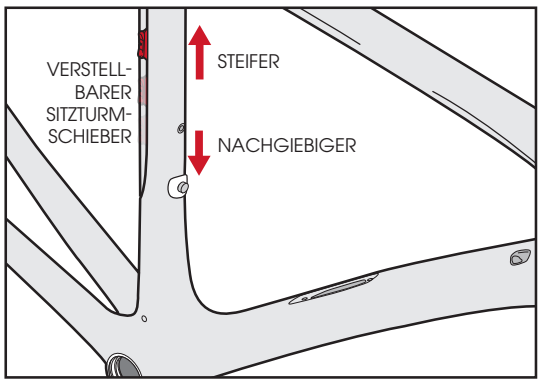
6. Platziere die Spannscheibe auf dem Sitzrohr (6a), und, während du die Mutter mit einem Finger festhältst (6b), schiebe die Zylinderschraube von vorne durch das Loch im Sitzrohr.



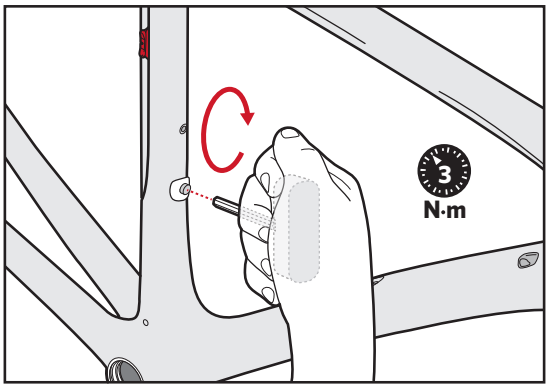
WICHTIG

Ein zu festes Anziehen kann zu Beschädigungen führen.

7. Platziere den Sitzturmschieber. Je näher sich der Schieber in Richtung Sattel befindet, desto steifer ist das Fahrgefühl. Je näher sich der Schieber in Richtung Tretlager befindet, desto höher ist die Nachgiebigkeit des Sitzturms und desto geschmeidiger ist das Fahrgefühl.

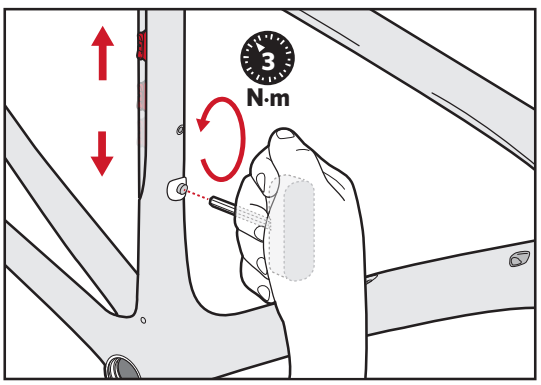


8. Nachdem du den verstellbaren Sitzturmschieber in die gewünschte Position geschoben hast, ziehe die Zylinderschraube mithilfe eines Drehmomentschlüssels mit maximal 3 Nm an. Um die Position des Schiebers zu verändern, löse die Zylinderschraube und wiederhole die Schritte 7 und 8.



Hinteres IsoSpeed anpassen

1. Um die Position des verstellbaren Sitzturmschiebers zu verändern, löse die Zylinderschraube und schiebe den Schieber in die gewünschte Position.



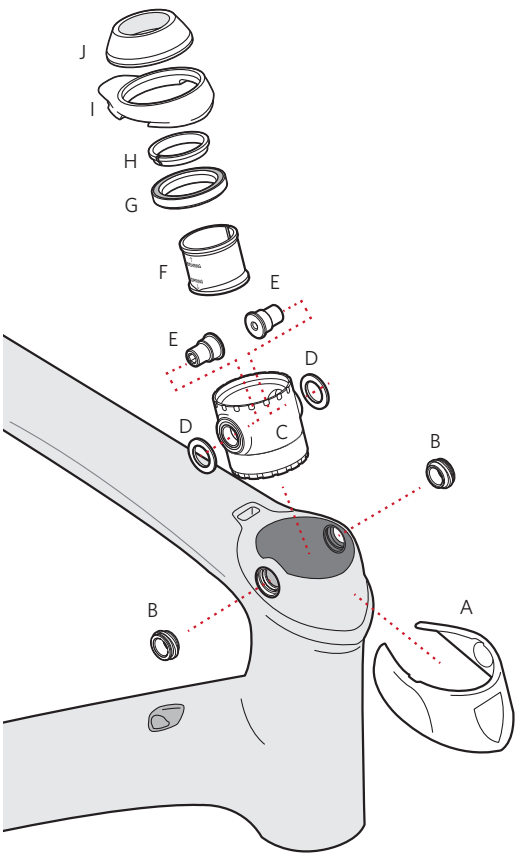
2. Ziehe die Zylinderschraube mithilfe eines Drehmomentschlüssels mit maximal 3 Nm an.

2 VORDERES ISOSPEED

BENÖTIGTE WERKZEUGE UND MATERIALIEN

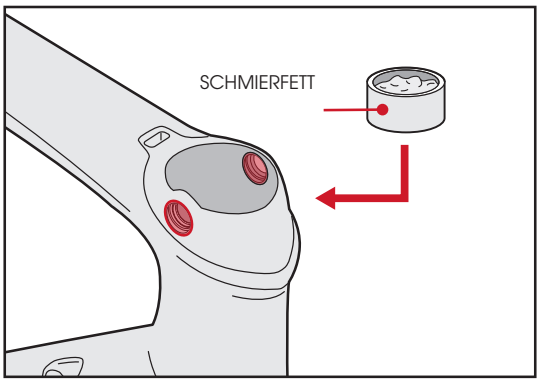
- 5-mm-Inbusschlüssel
- Schmierfett
- Drehmomentschlüssel

A	Untere Abdeckung des vorderen IsoSpeed	
B	Ellipsenförmige Mutter	M8 x 1 x 6 mm
C	Vorderer IsoSpeed-Entkoppler	
D	Unterlegscheibe	16 (AD) x 10,1 (ID) 1,125 (L) mm
E	Schraube	M8 x 1 x 14 mm (4 mm Innensechskant)
F	Vorgespanntes Distanzstück	
G	Steuersatzlager	
H	Steuersatzkompressionsring	
I	Steuerrohrabdeckung des vorderen IsoSpeed	
J	IsoSpeed-Endkappe	

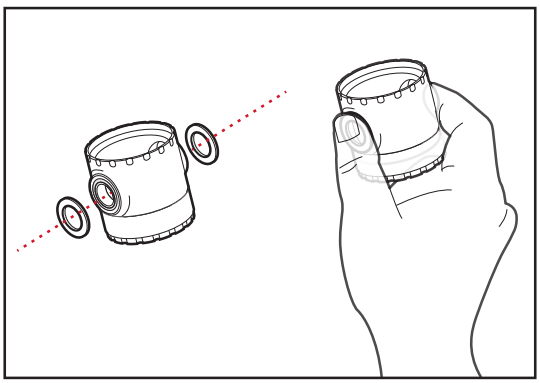


Vorderes IsoSpeed-System montieren

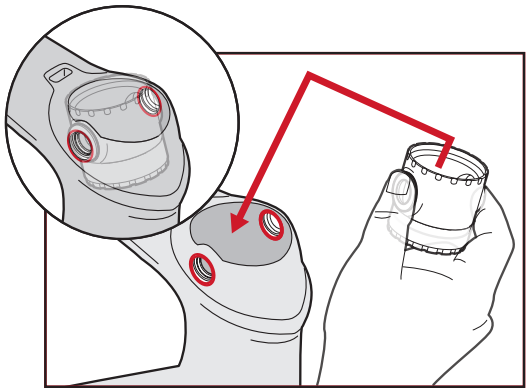
1. Trage auf die Bohrungen und im Inneren des Steuerrohrs auf beide Seiten etwas Schmierfett auf.



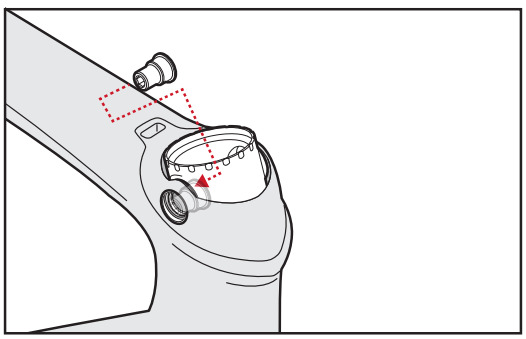
2. Platziere auf jeder Seite des vorderen IsoSpeed-Entkopplers eine Unterlegscheibe.



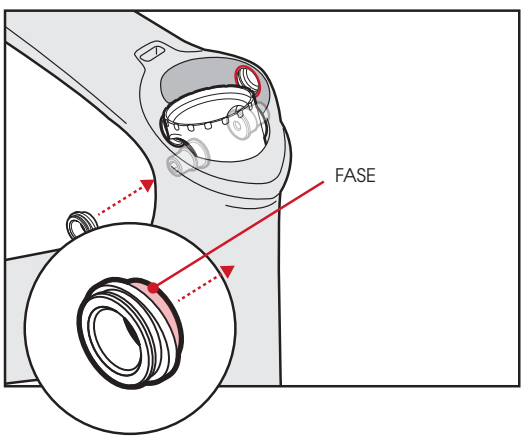
3. Drücke den vorderen IsoSpeed-Entkoppler mit zwei Fingern an den Unterlegscheiben zusammen und führe den IsoSpeed-Entkoppler vorsichtig in die Öffnung im Steuerrohr, bis die Löcher im Entkoppler mit den Bohrungen im Rahmen ausgerichtet sind.



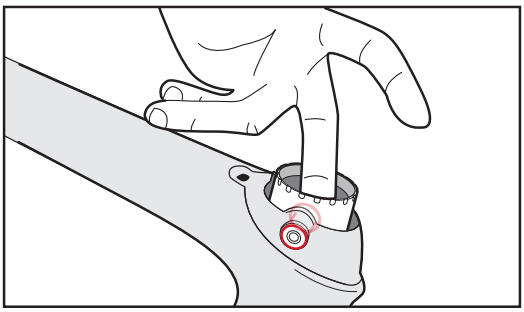
4. Stecke eine Schraube von innen in die Bohrung auf der Antriebsseite, sodass die Schraube nach außen zeigt.



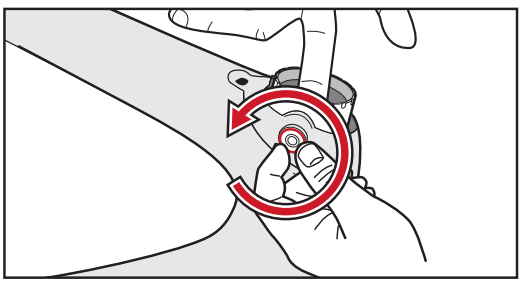
5. Richte das Ende der ellipsenförmigen Mutter mit der Fase in Richtung der Bohrung aus.



6. Drücke die Schraube im Steuerrohr mit einem Finger nach außen.



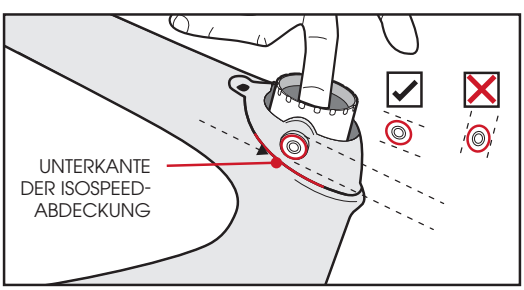
7. Drehe die ellipsenförmige Mutter von Hand einige Umdrehungen nach LINKS (entgegen dem Uhrzeigersinn), um sie für den nächsten Schritt zu sichern.



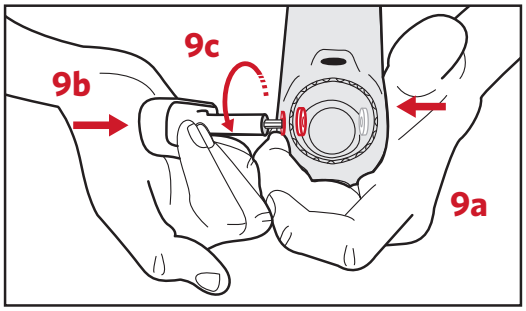
WICHTIG

Ein zu festes Anziehen kann zu Beschädigungen führen.

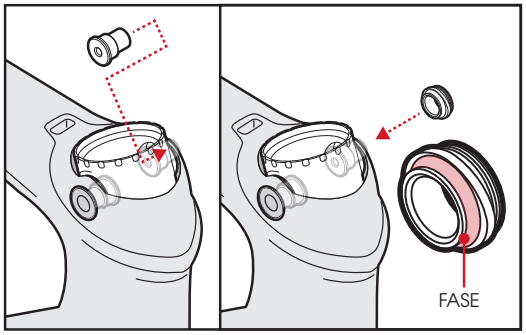
8. Die Form der ellipsenförmigen Mutter entspricht der ovalen Form der Bohrung im Steuerrohr. Nachdem du die ellipsenförmige Mutter handfest angezogen hast, richte die längere Seite der Mutter mit der Unterkante der IsoSpeed-Abdeckung aus.



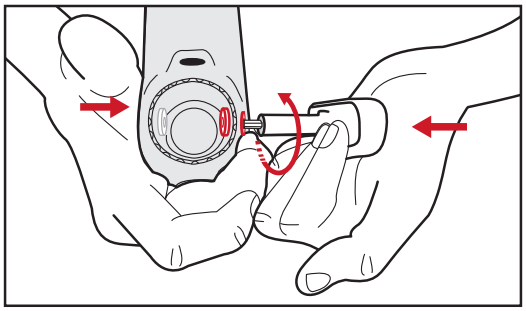
9. Platziere eine Hand auf der Nichtantriebsseite des Steuerrohrs (9a), stecke mit der anderen Hand den Drehmomentschlüssel auf die Mutter. Drücke beide Hände fest zusammen, bis die Mutter im Steuerrohr sitzt (9b). Ziehe die Mutter dann im Uhrzeigersinn unter hohem Druck an (9c). Dadurch wird die Schraube, die sich im Steuerrohr befindet, nach außen in Richtung der Mutter gezogen. **Ziehe die Mutter nur handfest und nicht vollständig an.**



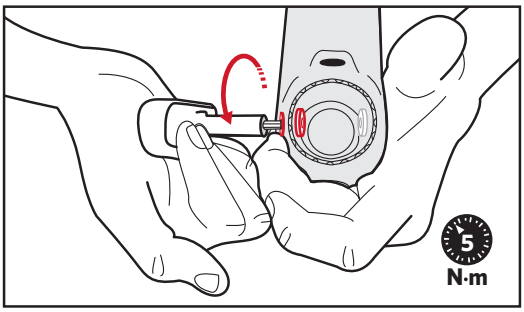
10. Wiederhole die Installation der Schraube und der ellipsenförmigen Mutter auf der Nichtantriebsseite.



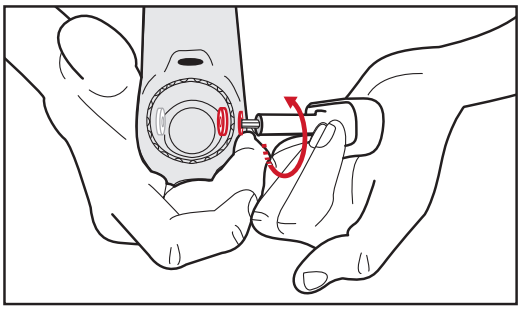
11. Wiederhole den Anziehvorgang der Mutter auf der anderen Seite.

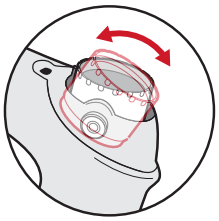


12. Ziehe die Mutter unter hohem Druck mit dem Drehmomentschlüssel an. Dadurch wird ein Drehen der Schraube im Entkoppler verhindert und die Schraube in Richtung der Mutter gezogen. Ziehe die Mutter mit maximal 5 Nm an.



13. Wiederhole den Vorgang auf der anderen Seite.

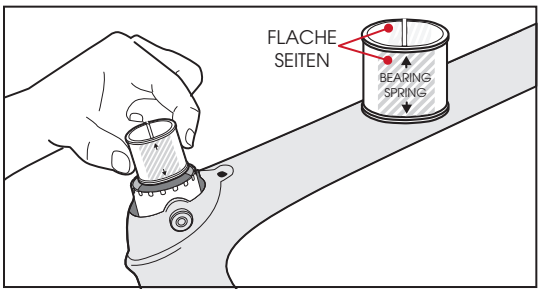




HINWEIS:

Der Entkoppler sollte nach der Montage frei beweglich sein. Ist er das nicht, demontiere den Entkoppler, reinige alle beweglichen Teile, trage Schmierfett auf und montiere den Entkoppler erneut.

14. Führe das vorgespannte Distanzstück so in den Entkoppler ein, dass „BEARING" nach oben und „SPRING" nach unten zeigt und die flachen Seiten des Distanzstücks im Entkoppler rechts und links sitzen.

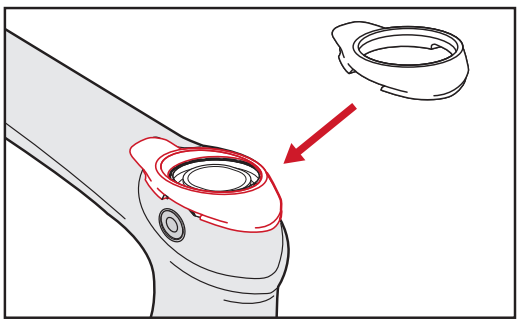


3 GABEL EINBAUEN

BENÖTIGTE WERKZEUGE UND MATERIALIEN

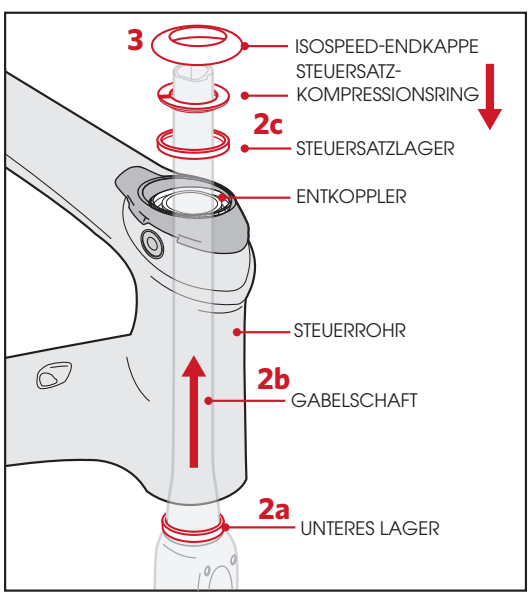
- Gabel
- Kompressionsring
- Unteres Lager
- Steuersatzlager
- Kompressionsstopfen
- IsoSpeed-Endkappe
- IsoSpeed-Steuerrohrabdeckung

1. Installiere die Steuerrohrabdeckung für das vordere IsoSpeed. Stelle sicher, dass die Abdeckung korrekt mit dem vorderen IsoSpeed-Entkoppler abschließt.

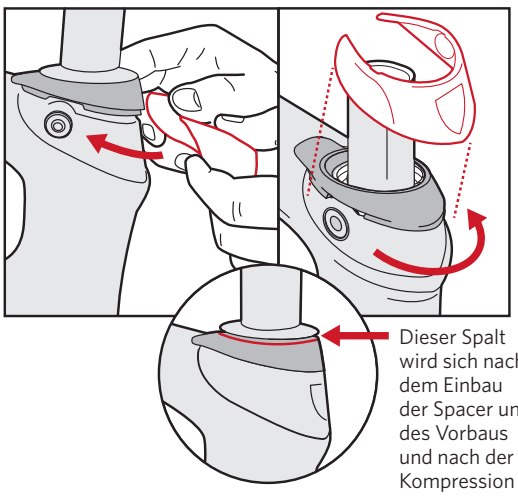


2. Schiebe erst das untere Lager auf den Gabelschaft (2a) und führe dann den Gabelschaft von unten durch das Steuerrohr (2b). Schiebe zuerst das Steuersatzlager und dann den Kompressionsring auf den Gabelschaft und in den Entkoppler (2c).

3. Schiebe die IsoSpeed-Endkappe auf den Gabelschaft.



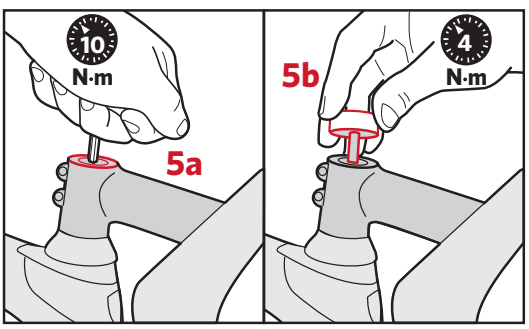
4. Installiere die untere IsoSpeed-Abdeckung, indem du sie von der linken Seite um das Steuerrohr klemmst. Drücke die Abdeckung anschließend mit dem Daumen fest.



Dieser Spalt wird sich nach dem Einbau der Spacer und des Vorbaus und nach der Kompression der Einheit schließen.

5. Installiere die Spacer, den Vorbau und die Ahead-Kappe. Stelle sicher, dass der Kompressionsstopfen korrekt im Gabelschaft installiert und mit einem Drehmoment von 10 Nm angezogen ist (5a). Ziehe die Endkappenschraube mit einem Drehmoment von 4 Nm an (5b).

Ziehe zum Abschluss die Schrauben der Gabelschaftklemmung am Vorbau mit dem vom Vorbauhersteller angegebenen Drehmoment an.

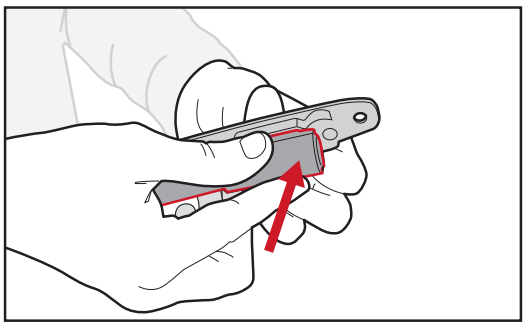


4 DI2 EINBAUEN

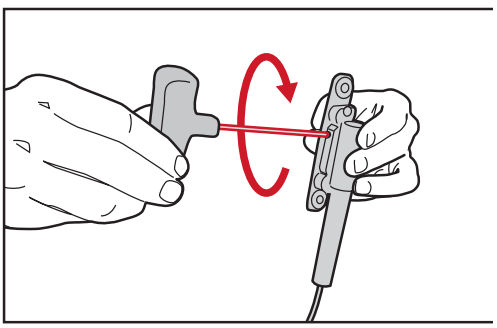
BENÖTIGTE WERKZEUGE UND MATERIALIEN

- Torx-Schrauben (5)
- T8-Torx-Schlüssel
- M5-Schrauben (2)
- Unterrohrabdeckung

1. Platziere die Di2-Batterie in die dafür vorgesehene Halterung.



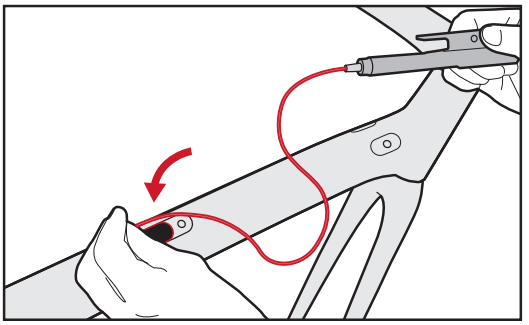
2. Drehe vier Torx-Schrauben mithilfe eines T8-Torx-Schlüssels in die Halterung. Ziehe die Schrauben nur handfest an, um die Halterung nicht zu beschädigen.



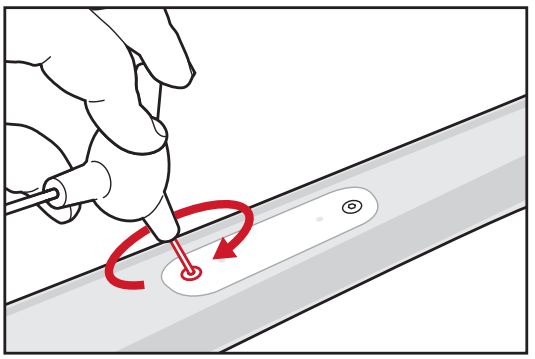
WICHTIG

Ein zu festes Anziehen kann zu Beschädigungen führen.

3. Schiebe das Verbindungsstück in die Öffnung im Unterrohr. Führe dann den Draht nach.



4. Lege die Unterrohrabdeckung auf die Öffnung. Ziehe zwei M5-Flachkopfschrauben handfest an.

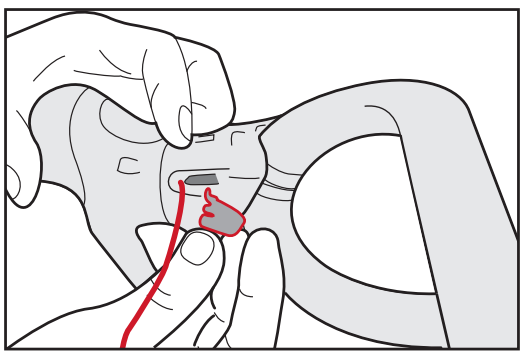


5 SCHALTZÜGE VERLEGEN

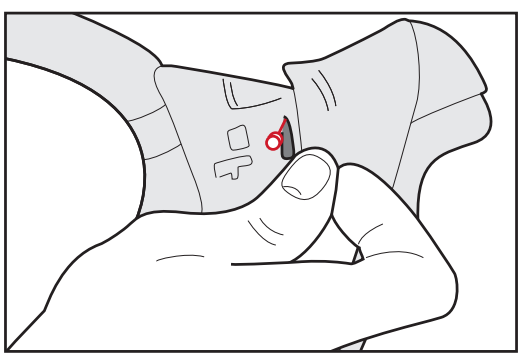
BENÖTIGTE WERKZEUGE UND MATERIALIEN

- Schaltzüge
- Zughülle
- Zughüllenendkappen
- Zughülle für Ausfallende
- Zugeinsteller
- Kabelschneider/ Ablängzange
- 4-mm-Innensechskantschlüssel
- Kabelschneider

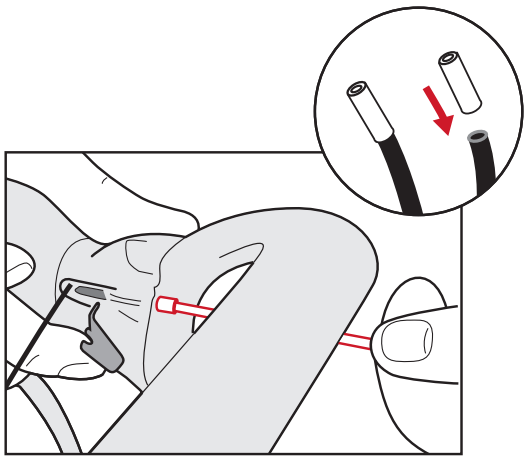
1. Ziehe die Abdeckung des antriebsseitigen Bremsgriffs zurück, um die Öffnung für den Schaltzug freizulegen. Öffne die graue Zugangskappe.



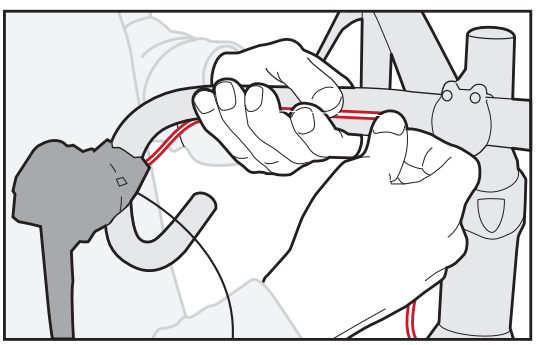
2. Ziehe den Schaltwerkzug durch die Öffnung im Schalthebel und fixiere den Zugkopf in dem Schlitz.



3. Stecke eine Zughüllenendkappe auf die Zughülle. Schiebe die Zughülle in den Zughüllenanschlag des Schalthebels.

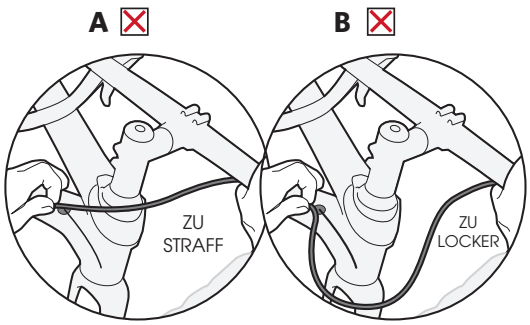


4. Führe die Zughülle am Lenker bis einige wenige Zentimeter vor dem Vorbau entlang.

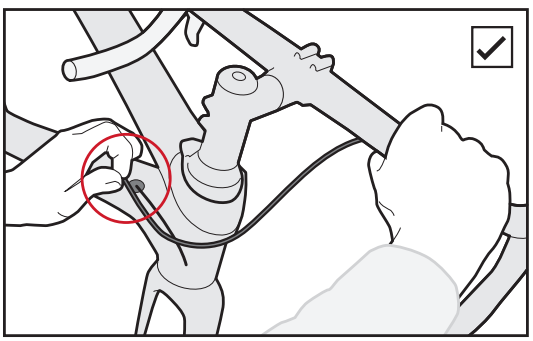


5. Drehe den Lenker bis zum Anschlag zur Nichtantriebsseite und führe die Zughülle am Vorbau vorbei.

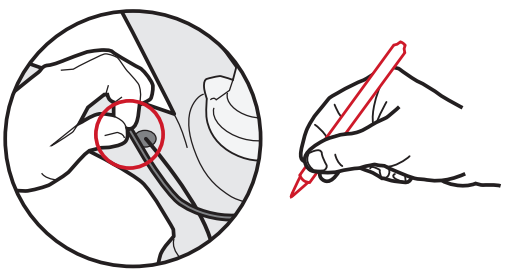
6. Stelle sicher, dass die Zughülle die korrekte Länge hat und weder zu locker durchhängt (A) noch zu straff ist (B).



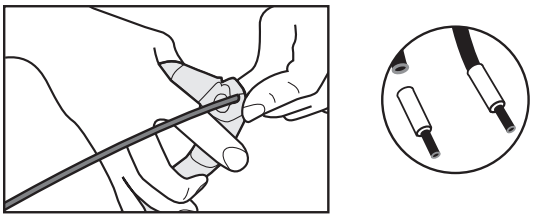
7. Die Zughülle sollte lang genug sein, um eine vollständige Drehung des Lenkers zu ermöglichen, ohne das die Zughülle aus dem Zughüllenanschlag im Unterrohr gezogen wird.



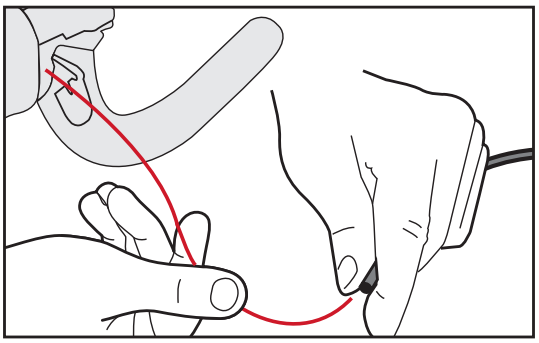
8. Markiere auf der Zughülle mit einem Stift die Stelle, an der die Zughülle in das Unterrohr eintritt.



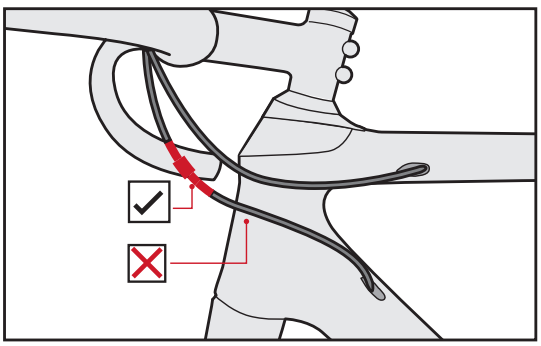
9. Kürze die Zughülle an der Markierung. Reinige das Zughüllenende und stecke einen Zuganschlag auf.



10. Führe einen Schaltzug durch die Zughülle. Befolge dabei die spezifischen Anweisungen für deine Schaltung.

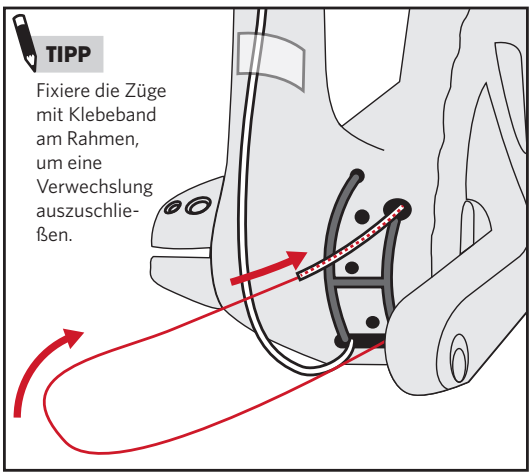


11. Wiederhole die Schritte 1 bis 10 für die Installation des Umwerferzugs. Installiere dabei einen Zugeinsteller auf der Zughülle. Stelle dabei sicher, dass der Zugeinsteller den Rahmen nicht berührt.

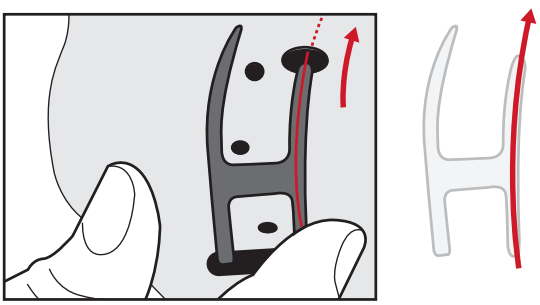


Schaltwerkzug befestigen

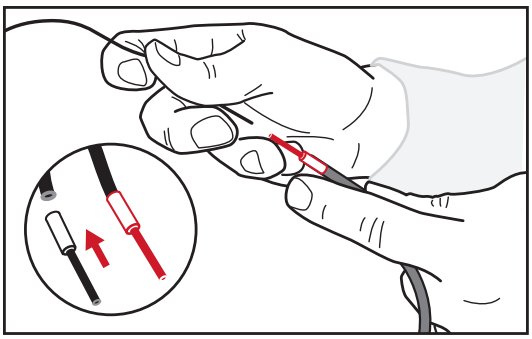
1. Führe die Schaltzüge durch die transparenten Kunststoffhülsen im Unterrohr zur Austrittsöffnung auf der Unterseite des Tretlagers.



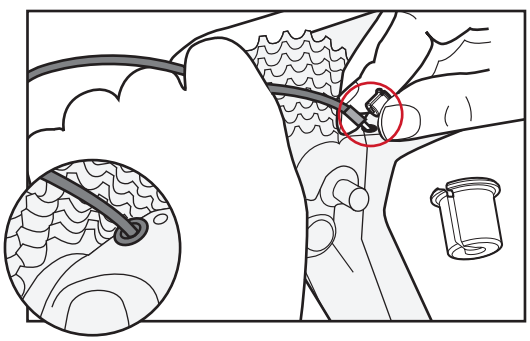
2. Montiere die Zugführung, indem du das kurze Ende mit dem Schaltwerkzug ausrichtest. Stelle sicher, dass die Kunststoffschienen der Zugführung mit den Rillen des Rahmens übereinstimmen.



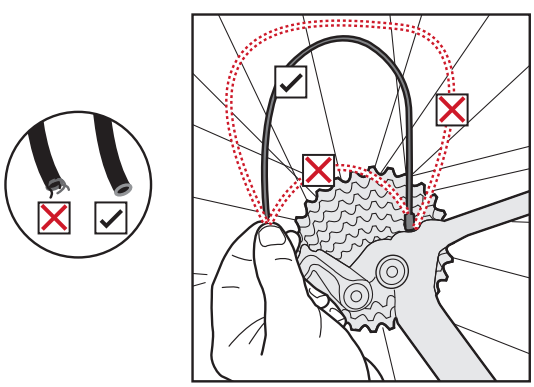
3. Stecke eine Zughüllenendkappe auf und führe den Schaltzug durch die Zughülle.



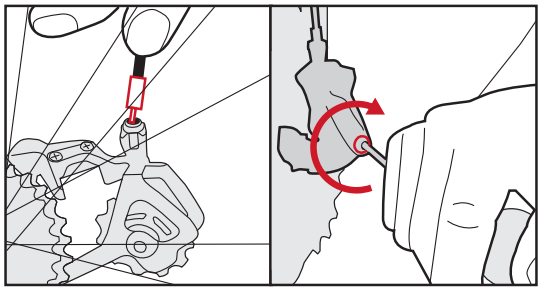
4. Drücke den Zughüllenanschlag in den Rahmen. Stelle sicher, dass die Zugtülle am Ausfallende im Rahmen sitzt.



5. Reinige die Enden der Zughülle. Forme mit der Zughülle einen Bogen, durch den sich der Schaltzug ungehindert hin- und her bewegen kann (siehe unten stehende Abbildung zur Veranschaulichung).

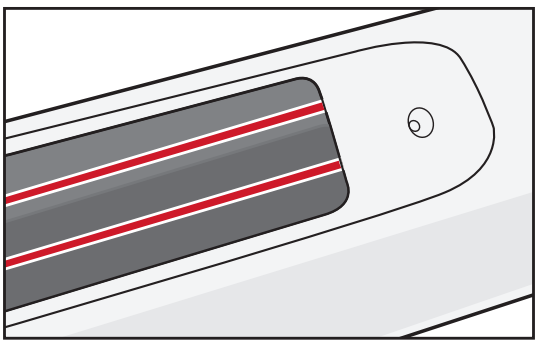


6. Führe den Zug durch den Einsteller und fahre gemäß den Spezifikationen des Schaltwerkherstellers mit der Installation fort.

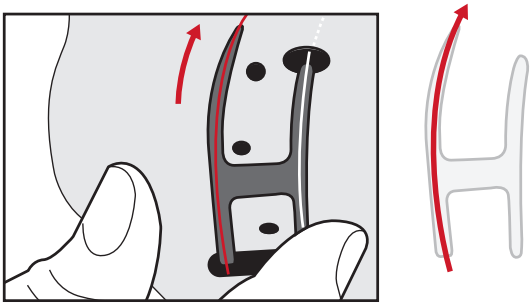


Umwerferzug befestigen

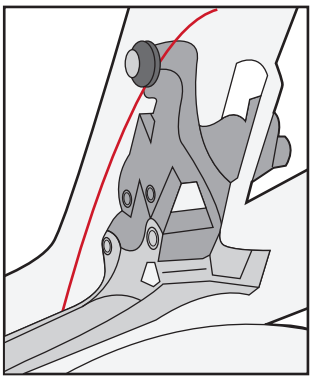
1. Prüfe in der Öffnung im Unterrohr, dass sich die Schaltzüge nicht gegenseitig beeinträchtigen. Ziehe am Umwerferzug und beobachte dabei die Schaltzüge in der Öffnung im Unterrohr. Nur der Umwerferzug darf sich bewegen.



2. Führe den Umwerferzug über das lange Ende der Zugführung unter dem Tretlager. Stelle sicher, dass die Zugführung mit den Rillen des Rahmens übereinstimmen.



3. Installiere den Umwerferzug gemäß den Spezifikationen des Umwerferherstellers.



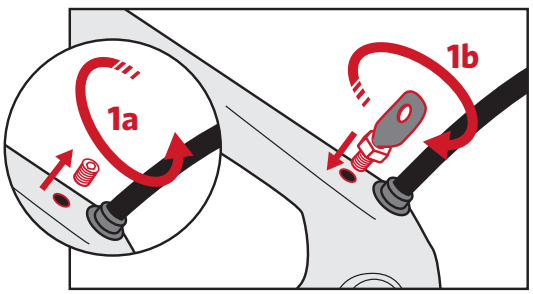
6 SCHUTZBLECHE MONTIEREN

BENÖTIGTE WERKZEUGE UND MATERIALIEN

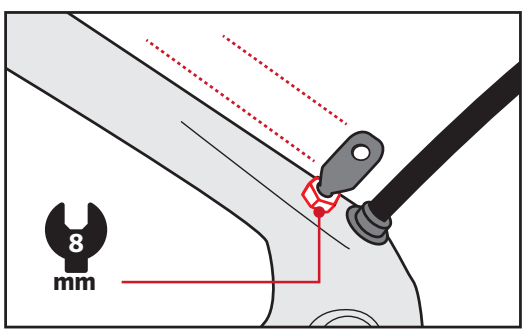
- 4-mm-Inbusschlüssel
- 3-mm-Inbusschlüssel
- 8-mm-Maulschlüssel
- Augenschraube
- Mit Schutzblechen mitgelieferte Schrauben

Hinteres Schutzblech befestigen

1. Baue das Hinterrad aus. Drehe die eingelassenen Gewindestifte an der Verbindungsstelle von Sitzstrebe und Kettenstrebe heraus (1a). Drehe die Augenschrauben mit den Kontermuttern handfest ein (1b).



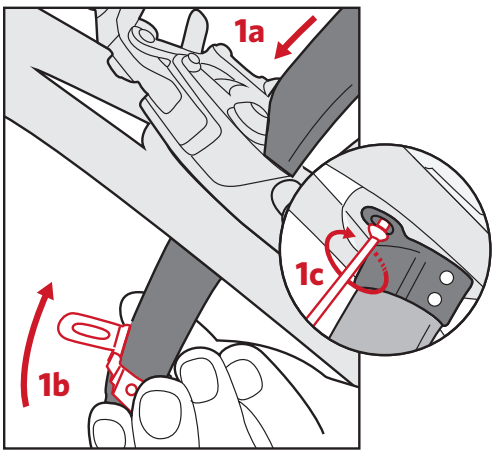
2. Richte die Augenschrauben parallel zum Rahmen aus. Ziehe die Kontermuttern an den Augenschrauben mit einem 8-mm-Maulschlüssel fest.



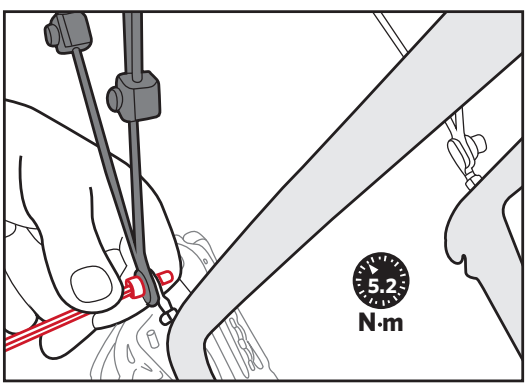
TIPP

Für Fahrräder, die mit Scheibenbremsen ausgestattet sind, ist ein Bremsbrückenadapter erforderlich. Stehen zwei Adapter zur Auswahl, den größeren Adapter mit den längeren Schrauben verwenden.

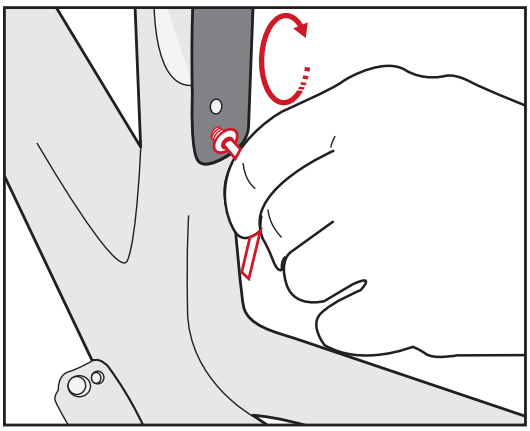
3. Schiebe das Schutzblech unter der Bremse hindurch (1a) und schiebe die Halterung bis zur Bremsbrücke bzw. bis zum Bremsbrückenadapter auf das Schutzblech (1b). Sichere die Halterung mit einer Schraube (1c). **Ziehe die Schraube nicht vollständig fest.**



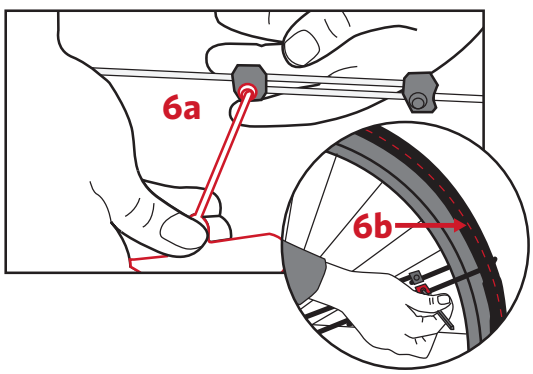
4. Montiere die unteren Schutzblechstreben an die Augenschrauben. Ziehe die Schraube mit maximal 5,2 Nm an.



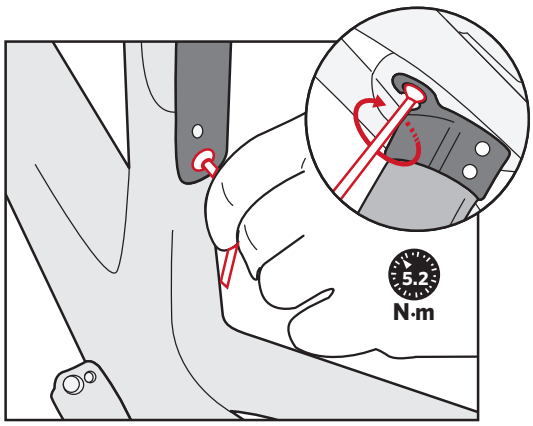
5. Montiere das vordere Ende des Schutzbleches mit der im Lieferumfang enthaltenen Schraube unten am Sitzrohr. **Ziehe die Schraube nicht vollständig fest.**



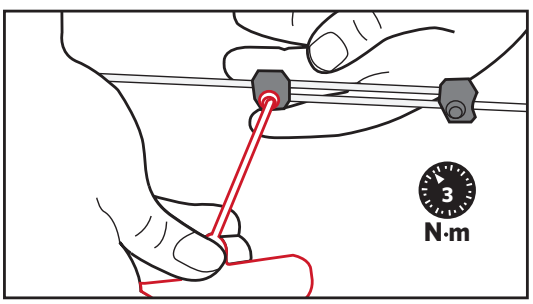
6. Baue das Hinterrad ein. Stelle die Streben auf die korrekte Länge ein (6a). Stelle dabei sicher, dass das Schutzblech mittig sitzt und ausreichend Abstand zum Reifen aufweist (6b).



7. Nachdem du die Position des Schutzbleches festgelegt hast, baue das Hinterrad aus und ziehe die Schraube an der Bremsbrücke bzw. am Bremsbrückenadapter mit maximal 5,2 Nm an.



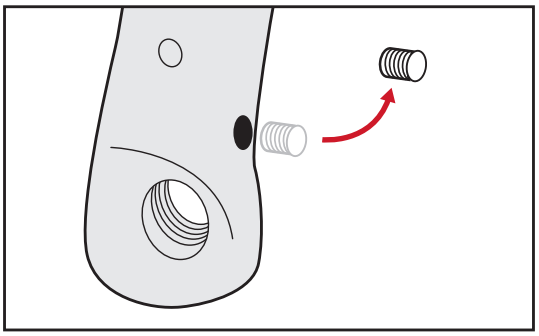
8. Ziehe die Schrauben an den Streben mit maximal 3 Nm an.



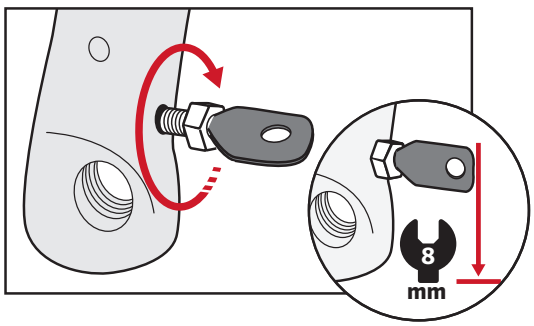
9. Teste das Fahrrad abschließend auf dem Boden. Öffne und schließe den Schnellspanner bzw. löse und ziehe die Steckachse an. Stelle sicher, dass zwischen dem Schutzblech und dem Rad und den anderen Teilen des Fahrrads keine Beeinträchtigungen vorhanden sind.

Vorderes Schutzblech befestigen

1. Baue das Vorderrad aus. Drehe die eingelassenen Gewindestifte an den Gabelbeinen heraus. (An einer Gabel mit Scheibenbremse befindet sich nur ein Gewindestift, an dem Gabelbein auf der Antriebsseite.)



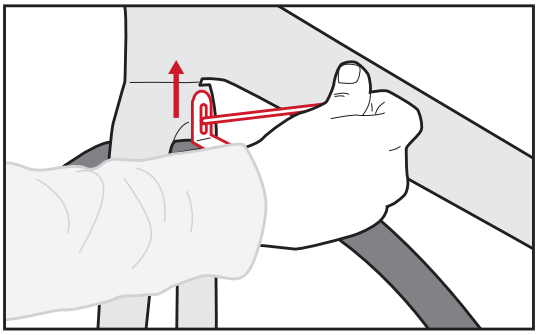
2. Drehe die Augenschrauben mit den Kontermuttern an beiden Gabelbeinen handfest ein. Richte die Augenschrauben so aus, dass sie senkrecht zum Boden stehen. Ziehe die Kontermuttern an den Augenschrauben mit einem 8-mm-Maulschlüssel an.



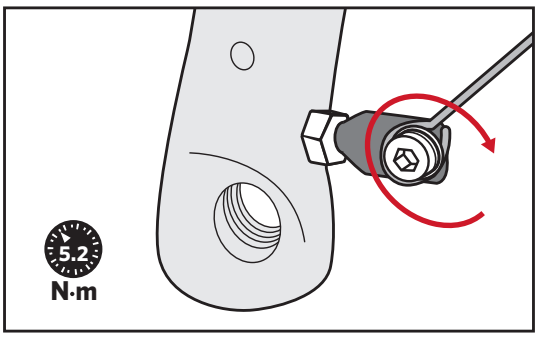
HINWEIS:

Für Fahrräder, die mit Scheibenbremsen ausgestattet sind, ist ein Adapterwinkel erforderlich, der zwischen Bremssattelschraubenkopf und Bremssattel montiert wird. Richte die Augenschraube so aus, dass sie senkrecht zum Boden steht.

3. Befestige das Schutzblech oben an der Rückseite der Gabelkrone. Montiere das Schutzblech in seiner höchstmöglichen Stellung. Diese wird später nach Einbau des Vorderrads angepasst.

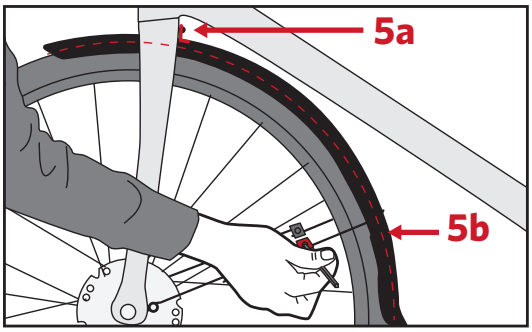


4. Montiere die unteren Schutzblechstreben an die Augenschrauben an den Gabelbeinen. Ziehe die Befestigungsschrauben an den Augenschrauben mit max. 5,2 Nm an.

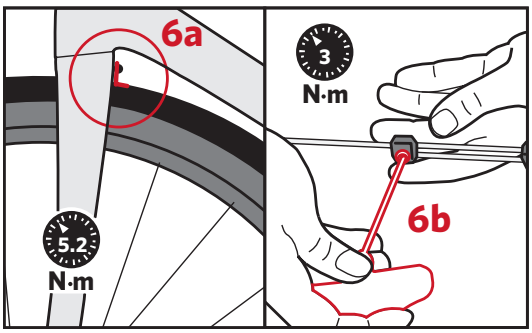


5. Baue das Vorderrad ein. Richte das Schutzblech an der Gabelkrone mittig aus und achte darauf, dass das Schutzblech ausreichend Abstand zum Reifen aufweist (5a).

Stelle die Schutzblechstreben auf die korrekte Länge ein, sodass das Schutzblech über dem Reifen zentriert ist und ausreichend Abstand aufweist, um ein Schleifen des Reifens am Schutzblech zu verhindern (5b).



6. Nachdem das Schutzblech montiert ist, ziehe die Schraube an der Gabelkrone mit 5,2 Nm (6a) und die Schrauben an den Streben mit 3 Nm an (6b).



7. Teste das Fahrrad auf dem Boden. Öffne und schließe den Schnellspanner bzw. löse und ziehe die Steckachse an. Stelle sicher, dass zwischen dem Schutzblech und dem Rad und den anderen Teilen des Fahrrads keine Beeinträchtigungen vorhanden sind. Stelle sicher, dass deine Füße das Schutzblech beim Einschlagen des Lenkers nicht berühren.

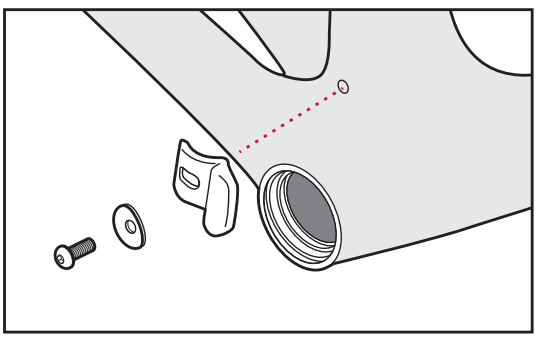
7 KETTENFÜHRUNG MONTIEREN

BENÖTIGTE WERKZEUGE UND MATERIALIEN

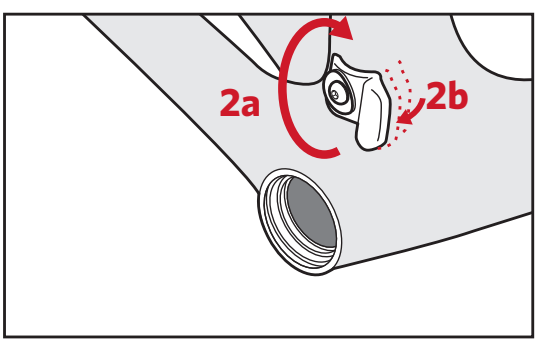
- Kettenführung
- Unterlegscheibe für Kettenführung
- 4-mm-Inbusschlüssel
- M5-Halbrundschraube

Kettenführung befestigen

1. Schiebe die Unterlegscheibe der Kettenführung und die Kettenführung auf die M5-Halbrundschraube.



2. Führe die Halbrundschraube in die Rahmenbohrung. Stelle sicher, dass die Kettenführung mit der gekrümmten Oberfläche des Rahmens übereinstimmt. Ziehe die Schraube an (2a). Drehe die Kettenführung vom Rahmen weg, bis die Kette aufgezogen ist. Nachdem die Kette montiert ist, nimm abschließende Einstellungen vor (2b).



WARTUNGSNOTIZEN

Datum	Kilometer	

TREK
TREK
TREK