DOUBLE BARREL

TUNING FIELD GUIDE

DEFINE YOUR GREAT



TUNING FIELD GUIDE

DEFINE YOUR GREAT

DEFINE YOUR GREAT

Mit dem Cane Creek Double Barrel besitzt Du den Dämpfer mit dem größten Einstellbereich, der derzeit erhältlich ist. Der DBcoil bzw. DBair repräsentiert das Nonplusultra moderner High-Performance Federungssysteme. Beide Modelle besitzen eine einzigartige Bauweise, bei der das Öl durch extern einstellbare Ventile fließt. Dadurch kannst Du Deinen Dämpfer exakt auf Deine persönlichen Vorlieben abstimmen. Mit diesem Guide möchten wir das Thema der individuellen Dämpfungsabstimmung entmystifizieren und Dich Schritt für Schritt zu der perfekten Einstellung für Dich und Deinen Fahrstil führen.

Keiner kennt Deinen Fahrstil besser als Du, daher möchten wir Dir helfen, die für Dich beste Einstellung zu finden. Finde heraus, wie sich jede Einstellung auswirkt, um das Beste aus Deinem Fahrwerk herauszuholen. Hab keine Angst vor dem Experimentieren - Du kannst jederzeit wieder zum Basis-Setup zurückkehren.

Wenn Du mehr über das Double Barrel Tuning erfahren und Deine Tuning-Empfehlung mit anderen teilen möchtest, hole Dir Deine Zugangsdaten für die „Lounge“ auf www.canecreek.com.

CANE CREEK

High-Speed Compression (HSC)

Die High-Speed Compression (HSC) Druckstufe dient dazu, die Energie von schweren Schlägen, wie z.B. großen Kanten oder heftigen Landungen zu absorbieren.

High-Speed Rebound (HSR)

Ein bei dem Double Barrel einzigartiger Einstellungsparameter ist die High-Speed Rebound (HSR) Zugstufe, welche die Ausfedergeschwindigkeit bei voll eingefederten Zustand regelt und kontrollierte Absprünge von Sprungkanten ermöglicht.

Low-Speed Compression (LSC)

Die Low-Speed Compression (LSC) Druckstufe regelt die Traktion und Fahrwerksstabilisierung. Die LSC-Einstellung unterdrückt ungewünschtes Wippen beim Pedalieren, beeinflusst das Ansprechverhalten bei Bodenwellen und kleinen Senken und hat einen Einfluss darauf, wie das Bike auf Gewichtsveränderungen reagiert.

Low-Speed Rebound (LSR)

Wie die LSC trägt die Low-Speed Rebound (LSR) Zugstufe zur Traktion und Fahrwerksstabilisierung bei. LSR sorgt für ein Maximum an Traktion bei technischen Anstiegen, Rüttelpisten, Anliegern und Bremswellen.

*** Diese Begriffe beziehen sich auf die Geschwindigkeit des Dämpferkolbens und nicht auf die Geschwindigkeit des Bikes.**

Sag

Sag (Negativfederweg) ist die Federwegsdifferenz, die entsteht, wenn das Bike im unbelasteten Zustand ist und wenn der Fahrer inklusive Bekleidung auf dem Bike sitzt.

Der DBcoil und DBair kommt ab Werk mit den unten aufgeführten Einstellungen. Bevor Du anfängst zu experimentieren, kontrolliere nochmals, dass dies Dein Ausgangspunkt ist. Um die Dämpfereinstellungen auf die Werkseinstellung zu bringen, drehe jede Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn zurück. **ACHTUNG: NICHT DIE LOW SPEED EINSTELLLSCHRAUBEN ÜBERDREHEN UND SOFORT BEIM KLEINSTEN WIDERSTAND AUFHÖREN!** Drehe nun jede Einstellschraube im Uhrzeigersinn in der Anzahl der Klicks wie unten angegeben.

HSC [HIGH SPEED COMPRESSION]



LSC [LOW SPEED COMPRESSION]



HSR [HIGH SPEED REBOUND]



LSR [LOW SPEED REBOUND]



Richtiges Fahrwerks-Tuning sollte in einer bekannten Umgebung erfolgen. Wähle eine Trailsektion, in der Du Dich wohlfühlst und in der Du die gleiche Linie mehrfach hintereinander fahren kannst. Die Trailsektion sollte alle typischen Elemente Deines bevorzugten Terrains enthalten, d.h. große Kicker, Drops in die Ebene, Anlieger, etc.

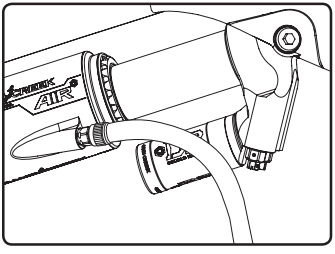
Vor der ersten Fahrt – Sag einstellen

Um die beste Performance aus dem Double Barrel Dämpfer herauszuholen, ist die korrekte Einstellung des Sag von elementarer Bedeutung. Der Sag bestimmt die Fahrhöhe des Bikes und den nötigen Hub. Zu Beginn empfehlen wir einen Sag, der 28-33% des verfügbaren Federwegs entspricht. Die einzelnen Schritte zur Sag-Einstellung des DBAIR findest Du auf Seite 6, die zur Sag-Einstellung des DBCOIL auf Seite 9.

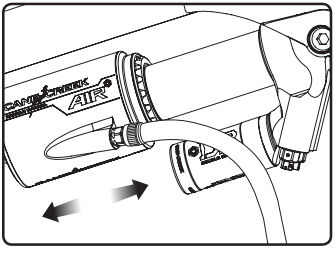
[DBAIR – SAG EINSTELLEN]

Sag messen

1. Schließe eine Dämpferpumpe an das Luftventil und pumpe den Dämpfer auf 50-75psi auf.

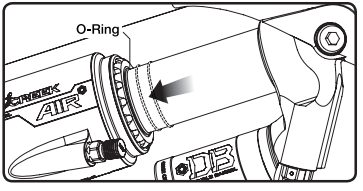


2. Federe den Dämpfer langsam ein und aus, um die Negativluftkammer mit Luft zu befüllen.

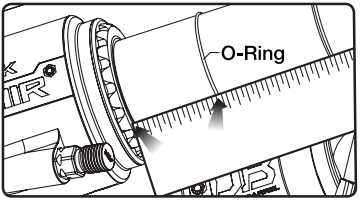


[DBAIR – SAG EINSTELLEN]

3. Pumpe den Dämpfer wieder auf den Ausgangsluftdruck auf und nimm die Dämpferpumpe ab. Schiebe den O-Ring, der den genutzen Federweg anzeigt, gegen das Luftkammergehäuse.



4. Ziehe Deine Fahrradbekleidung an (inklusive gefülltem Trinkrucksack, sofern Du einen verwendest) und stelle Dein Rad neben eine Wand oder einen Tisch, um Dich abzustützen. Steige auf Dein Rad und nimm Deine normale Fahrposition ein. Steige wieder ab und miss den Abstand, wie weit sich der O-Ring bewegt hat. Dieser Abstand ist Dein Sag.



[DBAIR – SAG EINSTELLEN]

5. **Sag =** Abstand der Gehäuseluftkammer zum O-Ring
   Hub = Wenn Du den Hub Deines Dämpfers nicht kennst, gehe auf die Website von Cane Creek www.canecreek.com oder kontaktiere das Cane Creek Customer Service Team.

%Sag = [Sag ÷ Dämpferhub] x 100.

Achte darauf, dass die Dämpferpumpe nicht am Dämpfer angeschlossen ist, wenn Du den Sag misst. Wenn der empfohlene Sag erreicht ist, notiere Dir den dazu nötigen Luftdruck (damit Du beim nächsten Set-Up schneller bist).

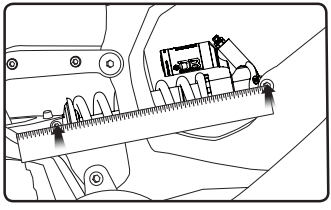
Meine Sag-Einstellung:

[DBCOIL – SAG EINSTELLEN]

Sag messen

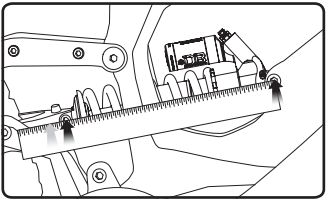
1. Hebe auf einer ebenen Fläche das Hinterrad an und messe die Länge Deines Dämpfers von Mitte Dämpferauge zu Mitte Dämpferauge. Notiere diesen Wert.

2. Ziehe Deine Fahrradbekleidung an (inklusive gefülltem Trinkrucksack, sofern Du einen verwendest) und stelle Dein Rad neben eine Wand oder einen Tisch, um Dich abzustützen. Steige auf Dein Rad und nimm Deine normale Fahrposition ein. Messe nun nochmals die Länge Deines Dämpfers von Mitte Dämpferauge zu Mitte Dämpfer auge (hierzu musst Du Dir ggf. helfen lassen). Notiere ebenfalls diesen Wert.



[DBCOIL – SAG EINSTELLEN]

3. Die Differenz zwischen diesen beiden Werten ist der Sag.



%Sag = [(Unbelastete Dämpferlänge – belastete Dämpferlänge) ÷ Dämpferhub] x 100

Unbelastete Dämpferlänge = wie gemessen in Schritt 1

Belastete Dämpferlänge = wie gemessen in Schritt 2.

Hub = Der Hub ist auf der Feder angegeben, die zusammen mit Deinem DBcoil gekommen ist. Wenn Du den Hub Deines Dämpfers nicht kennst, gehe auf die Website von Cane Creek www.canecreek.com oder kontaktiere das Cane Creek Customer Service Team.

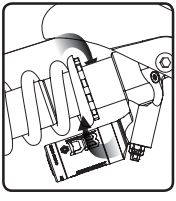
[DBCOIL – SAG EINSTELLEN]

Die Federvorspannung beeinflusst die Energie in der Feder. Optimal ist eine Federvorspannung von 1-2 vollen Umdrehungen.

ACHTUNG: Falls weniger als eine volle Umdrehung nötig ist, um den optimalen Sag zu erhalten, sollte die Feder gegen eine mit niedrigerer Federrate getauscht werden. Falls mehr als sechs volle Umdrehungen nötig sind, um den optimalen Sag zu erhalten, sollte die Feder gegen eine mit höherer Federrate getauscht werden.

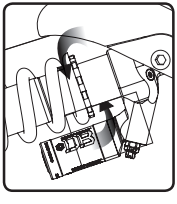
Federvorspannung erhöhen

Wenn die Vorspannung erhöht wird, erhöht dies die Fahrhöhe und reduziert den Sag. Erhöhe die Federvorspannung, indem Du mit dem Double Barrel Einstellwerkzeug den Gewindefederteller im Uhrzeigersinn drehst (nicht mehr als sechs Mal).



Federvorspannung reduzieren

Wenn die Vorspannung reduziert wird, senkt dies die Fahrhöhe ab und erhöht den Sag. Reduziere die Federvorspannung, indem Du mit dem Double Barrel Einstellwerkzeug den Gewindefederteller gegen den Uhrzeigersinn drehst (nicht weniger als ein Mal).



[DBCOIL – SAG EINSTELLEN]

Weitere Informationen zur Federvorspannung erhältst Du online in unseren Videos auf www.canecreek.com

Meine Sag-Einstellung:

PHASE 1

Konzentriere Dich auf den Gesamteindruck des Bikes und des Dämpfers. In der ersten Runde nimmst Du noch keine Änderungen vor. Achte darauf, mit was Du zufrieden bist und wann sich das Bike komisch anfühlt, d.h. flowige Abschnitte, Kurven, Schotter, kleine und große Schläge. Falls möglich, fahre auch bergauf und kehre zum Ausgangspunkt zurück. Notiere Dir hier Deine Eindrücke.

Was mir gefällt:

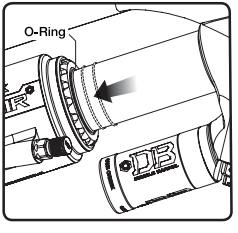
Das könnte besser sein:

PHASE 2

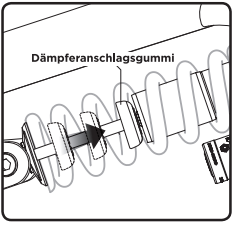
Konzentriere Dich nun auf wesentliche Merkmale (große Sprünge, Anlieger, Landungen, Kompressionen) und auf Sektionen, in denen die Traktion begrenzt ist (Drifts, flache Kurven). Die Fahrqualität ist hierbei wichtiger als schnelles und aggressives Fahren. Achte auf das Ein- und Ausfedern beim Überfahren von Hindernissen. Auf den folgenden Seiten findest Du eine Vielzahl an Antworten auf mögliche Fragen der Phase 2.

Bevor Du loslegst, schiebe beim DBAIR den O-Ring an den Anschlag der Gehäuseluftkammer. Beim DBCOIL musst Du den Dämpferanschlagsgummi auf der Kolbenstange ganz an das Dämpfergehäuse schieben (siehe unten).

DBAIR



DBCOIL



PHASE 2

1. Schritt | HSC

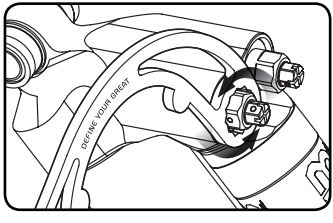
Hast Du das Gefühl, dass Du Deinen Federweg ausnutzt? Überprüfe den Federwegsindikator (O-Ring beim DBAIR, Dämpferanschlagsgummi beim DBCOIL).

Antworten

a. Ja – Perfekt Gehe zu Schritt 2

b. Nein - Der Dämpfer nutzt nicht den kompletten Federweg aus
Reduziere die HSC Druckstufe, indem Du die Einstellschraube eine halbe Umdrehung gegen den Uhrzeigersinn drehst. Nachdem Du die Änderung vorgenommen hast, mache eine neue Testfahrt. Wiederhole das so lange, bis Du mit dem Ergebnis zufrieden bist.

c. Zu viel Federweg
Gehe zu Schritt 2



PHASE 2

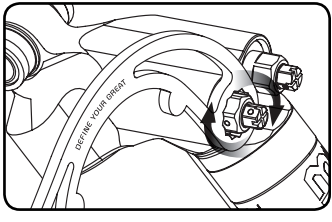
2. Schritt | HSC

Hast Du das Gefühl, dass der Dämpfer oft durchgeschlagen ist?

Antworten

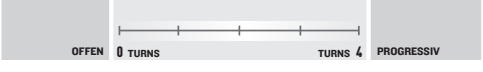
a. Nein – Perfekt Gehe zu Schritt 3

b. Ja – Der Dämpfer schlägt durch
Erhöhe die HSC Druckstufe, indem Du die Einstellschraube eine halbe Umdrehung im Uhrzeigersinn drehst. Nachdem Du die Änderung vorgenommen hast, mache eine neue Testfahrt. Wiederhole das so lange, bis Du mit dem Ergebnis zufrieden bist. Gehe dann zu Schritt 3.



Meine Einstellung:

HSC [HIGH SPEED COMPRESSION]



PHASE 2

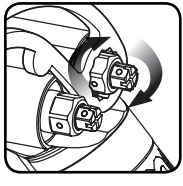
3. Schritt | HSR einstellen

High Speed Rebound Zugstufe:
Die empfohlene Werkseinstellung ist ein guter Ausgangspunkt. Aber mit diesem beim Double Barrel einzigartigen Einstellungsparameter hast Du noch weitere Optimierungsmöglichkeiten.

Einstellung:

a. Nimm die High Speed Rebound Zugstufe heraus, indem Du die Einstellschraube eine halbe Umdrehung gegen den Uhrzeigersinn drehst (siehe Grafik). Nachdem Du die Änderung vorgenommen hast, mache eine Testfahrt. Wiederhole das so lange, bis sich der Pop zu lebendig anfühlt.

b. Drehe die Einstellschraube anschließend wieder eine halbe Umdrehung im Uhrzeigersinn zurück. Gehe dann zu Phase 3.



Meine Einstellung:

HSR [HIGH SPEED REBOUND]



PHASE 3

Wiederhole die Testfahrt auf der gleichen Trailsektion, wie in den vorherigen Phasen auch. In dieser Phase stellst Du die Low Speed Compression Druckstufe (LSC) und Low Speed Rebound Zugstufe (LSR) ein. Konzentriere Dich hier auf Pedaliereffizienz, Traktion und Ansprechverhalten bei Bodenwellen.

Notizen

PHASE 3

1. Schritt | LSC einstellen

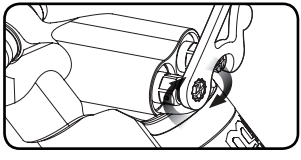
Speed Compression Druckstufe:
Mit dieser Einstellung findest Du eine Balance zwischen Pedaliereffizienz und Ansprechverhalten bei Bodenwellen.

Einstellung des Dämpfers:

a. Um das Ansprechverhalten bei Bodenwellen zu verbessern, drehe die Einstellschraube 2-4 Klicks gegen den Uhrzeigersinn.

b. Für bessere Pedaliereffizienz (weniger Wippen), erhöhe die LSC Druckstufe, indem Du die Einstellschraube 2-4 Klicks im Uhrzeigersinn drehst. Wiederhole die Testfahrten so lange, bis Du Deine optimale Einstellung gefunden hast. Gehe dann zu Schritt 2.

Tipp: Die LSC Druckstufe wird meistens verändert, um das Fahrwerk auf die jeweiligen, sich ändernden Trailbedingungen wie lange Anstiege oder Downhills anzupassen.



Meine Einstellung:

LSC [LOW SPEED COMPRESSION]



PHASE 3

2. Schritt | LSR einstellen

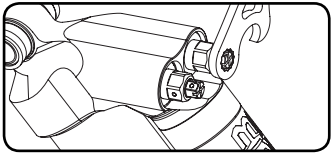
Low Speed Rebound Zugstufe: Mit dieser Einstellung findest Du eine Balance zwischen Traktion und Fahrwerkskontrolle.

Einstellung des Dämpfers:

a. Um die Bodenhaftung des Hinterrades zu verbessern, nimm die LSR Zugstufe heraus, indem Du die Einstellschraube 2-4 Klicks gegen den Uhrzeigersinn drehst.

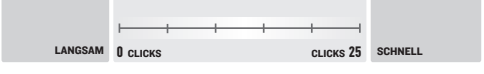
b. Um das Fahrwerk zu stabilisieren und Nachwippen zu unterdrücken, erhöhe die LSR Zugstufe, indem Du die Einstellschraube 2-4 Klicks im Uhrzeigersinn drehst. Wiederhole die Testfahrten so lange, bis Du Deine optimale Balance gefunden hast.

Fertig? Ab auf die Trails!



Meine Einstellung:

LSR [LOW SPEED REBOUND]



DATUM/TRAIL/STRECKENBESCHAFFENHEIT

Fahrergewicht

Dämpferlänge und Hub

SAG

Federrate/Luftdruck

HSC [HIGH SPEED COMPRESSION]



LSC [LOW SPEED COMPRESSION]



HSR [HIGH SPEED REBOUND]



LSR [LOW SPEED REBOUND]



DATUM/TRAIL/STRECKENBESCHAFFENHEIT

Fahrergewicht

Dämpferlänge und Hub

SAG

Federrate/Luftdruck

HSC [HIGH SPEED COMPRESSION]



LSC [LOW SPEED COMPRESSION]

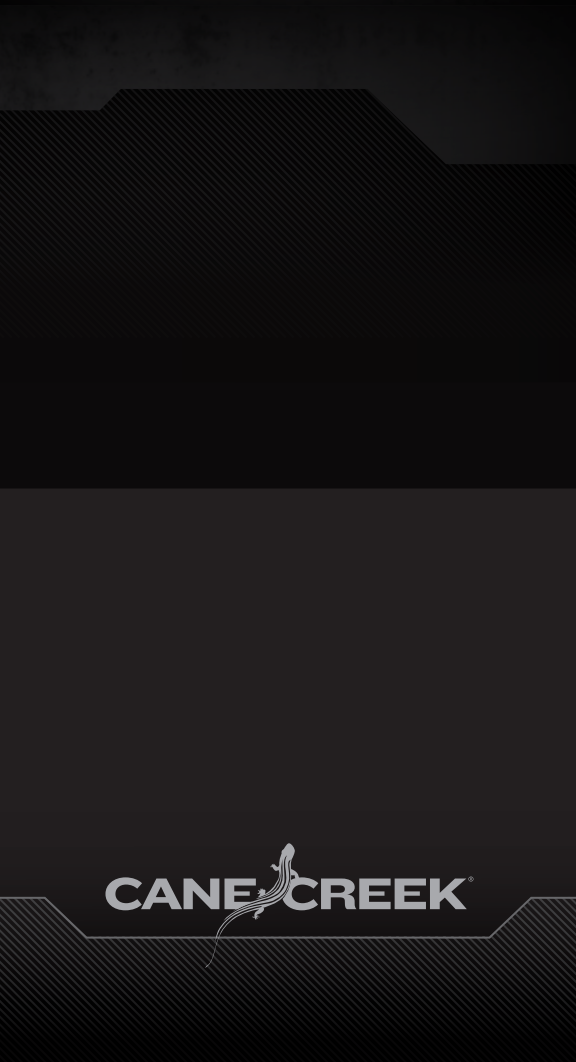


HSR [HIGH SPEED REBOUND]



LSR [LOW SPEED REBOUND]




CANE CREEK