MANUAL

MOUNTAINBIKE

CANYON

INHALTSVERZEICHNIS

2 Bauteilbeschreibung

3 Hinweise zu dieser Bedienungsanleitung

6 Die bestimmungsgemäße Nutzung

10 Vor der ersten Fahrt

13 Vor jeder Fahrt

15 Hinweise zur Montage aus dem BikeGuard

19 Verpacken deines Canyon Bikes

20 Umgang mit Steckachsen

20 Vorgehensweise zur sicheren Befestigung des Laufrades

22 Hinweise zur Montage von Laufrädern mit Steckachsen

23 Was muss ich bei An- und Umbauten beachten?

24 Besonderheiten des Werkstoffes Carbon

25 Pflegehinweise

26 Besonderheiten von Freeride-Bikes

28 Nach einem Sturz

30 Rahmensets – Aufbauhinweise Technische Daten

35 Anpassen des Canyon Bikes an den Fahrer

36 Einstellen der richtigen Sitzhöhe

39 Einstellung der Lenkerhöhe

39 Aheadset®-Vorbauten bzw. gewindeloses System

42 Sitzlänge und Satteleinstellung

44 Verschieben des Sattels und Einstellen der Sattelneigung

46 Verstellung von Lenker und Bremsgriffen

46 Einstellen der Lenkerposition durch Verdrehen des Lenkers

48 Regulierung der Griffweite zu den Bremshebeln

49 Die Pedalsysteme

49 Funktionsweise verschiedener Systeme im Überblick

51 Einstellung und Wartung

52 Die Bremsanlage

53 Funktionsweise und Verschleiß

54 Kontrolle und Nachstellen von Scheibenbremsen

54 Funktionskontrolle

55 Scheibenbremsen

HINWEIS

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Handbuch die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

56 Die Schaltung
57 Funktionsweise und Bedienung
58 Kontrolle und Nachstellen der Schaltung
58 Hinteres Schaltwerk
59 Endanschläge einstellen
62 Shimano Di2
66 Kettenpflege
67 Kettenverschleiss

68 Die Laufräder – Reifen, Schläuche und Luftdruck

71 Felgenrundlauf, Speichenspannung
72 Laufradbefestigung mit Steckachsensystemen

73 Beheben einer Reifenpanne
73 Radausbau
74 Demontage von Draht- und Faltreifen
75 Montage von Draht- und Faltreifen
77 Demontage von Schlauchlos-Reifen
77 Reparatur von Schlauchlos-Reifen
78 Montage von Schlauchlos-Reifen
79 Radeinbau

80 Das Lenkungslager
80 Kontrolle und Nachstellen
81 Aheadset®-Lenkungslager

82 Federung
82 Glossar – Federung (alphabetisch)

84 Die Federgabel
85 Funktionsweise
85 Einstellen der Federhärte
88 Einstellen der Dämpfung
90 Lockout
90 Wartung

92 Full Suspension
92 Besonderheiten der Sitzposition
93 Einstellen der Federhärte
96 Verstellen des Fahrwerks
96 Einstellen der Dämpfung
98 Lockout
98 Wartung

100 K.I.S. – Keep It Stable

106 Transport deines Canyon Bikes

108 Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen
108 Waschen und Pflegen deines Canyon
110 Aufbewahrung und Lagerung deines Canyon
111 Wartung und Inspektion

112 Service- und Wartungsintervalle

114 Empfohlene Schraubendrehmomente

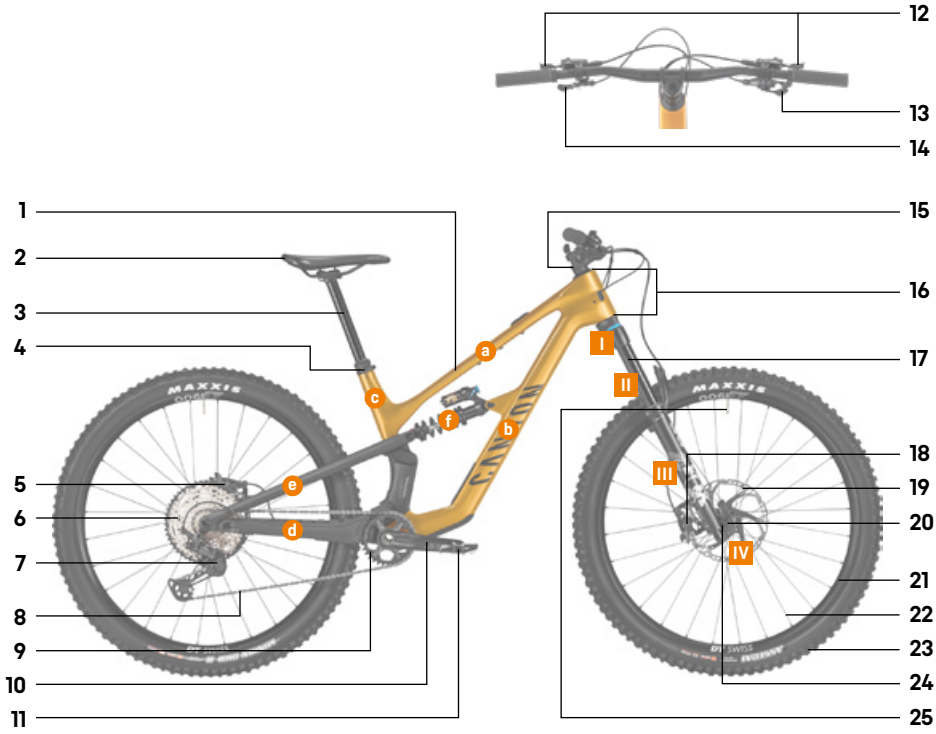
115 Gesetzliche Anforderungen

122 Sachmängelhaftung

124 Garantie

125 Crash Replacement

2 BAUTEILBESCHREIBUNG



1 Rahmen:
- a Oberrohr
- b Unterrohr
- c Sitzrohr
- d Kettenstrebe
- e Sitzstrebe
- f Federbein

2 Sattel
3 Höhenverstellbare Sattelstütze
4 Sattelstützenklemme
5 Bremse hinten
6 Zahnkranz
7 Schaltwerk
8 Kette
9 Kettenblatt
10 Kurbelsatz
11 Pedal

Lenker:
12 Bremshebel vorne/hinten
13 Schalthebel
14 Bedienhebel höhenverstellbare Sattelstütze

15 Vorbau
16 Lenkungslager

17 Federgabel:
- I Gabelkopf
- II Standrohr
- III Tauchrohr
- IV Ausfallende

18 Bremse vorne
19 Bremsscheibe

Laufrad:
20 Schnellspanner/ Steckachse
21 Felge
22 Speiche
23 Reifen
24 Nabe
25 Ventil

HINWEISE ZU DIESER BEDIENUNGSANLEITUNG

SCHENKE FOLGENDEN SYMBOLEN BESONDERE BEDEUTUNG:

Die beschriebenen möglichen Konsequenzen werden in der Anleitung nicht immer wieder geschildert, wenn diese Symbole auftauchen!

⚠ GEFAHR

Dieses Symbol weist dich auf eine gefährliche Situation hin, die schwere Verletzungen bis zum Tod nach sich ziehen kann – wenn entsprechenden Handlungsaufforderungen nicht nachgekommen wird bzw. wenn entsprechende Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.

VORSICHT

Dieses Symbol warnt dich vor Fehlverhalten, das nicht im Zusammenhang mit körperlichen Verletzungen steht – aber Sach- und Umweltschäden zur Folge hat.

HINWEIS

Dieses Symbol gibt spezifische sicherheitsrelevante Anweisungen und Informationen über die Handhabung des Produkts oder den jeweiligen Teil der Betriebsanleitung, auf die besonders aufmerksam gemacht werden soll.

HINWEIS

Dein Fahrrad und diese Bedienungsanleitung entsprechen den Sicherheitsanforderungen des EN ISO Standards 4210-2.

HINWEIS

Wichtig! Montageanleitung im **Quick Start Guide, der dem Mountainbike beiliegt**. Außerdem findest du den Quick Start Guide auf unserer Website www.canyon.com

HINWEIS

Lies vor der ersten Fahrt die Seiten 4 bis 12 in diesem Handbuch. Führe vor jeder Fahrt die Funktionsprüfung auf den Seiten 13 und 14 in diesem Handbuch durch!

LIEBE CANYON KUNDIN,
LIEBER CANYON KUNDE,

in diesem Handbuch haben wir für dich viele Tipps zur Bedienung deines Canyon Bikes und eine Menge Wissenswertes rund um die Fahrradtechnik, die Wartung und Pflege zusammengefasst. Lies dieses Handbuch gründlich durch. Es lohnt sich, selbst wenn du dich auf dem Fahrrad schon als „alter Hase" fühlst, da du schon dein ganzes Leben lang Fahrrad fährst. Die Fahrradtechnik hat sich in den letzten Jahren sehr stark weiterentwickelt.

Damit du beim Fahren mit deinem Canyon stets Spaß hast und zu deiner eigenen Sicherheit, solltest du **dieses Handbuch** sowie den **Quick Start Guide** deines Modells sorgfältig lesen und

- die Montageanweisung im Kapitel **„Montage aus dem BikeGuard"** exakt ausführen,
- die Hinweise im Kapitel **„Vor der ersten Fahrt"** beachten und befolgen
- im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung"** nachlesen, für welchen Einsatzzweck dein neues Bike vorgesehen ist und wie hoch das zulässige Gesamtgewicht (Fahrer, Bekleidung und Gepäck) ist
- sowie die Mindest-Funktionsprüfung vor jeder Fahrt durchführen. Wie diese auszuführen ist, findest du im Kapitel **„Vor jeder Fahrt"** in diesem Handbuch. Fahre nicht, wenn die Prüfung nicht hundertprozentig bestanden wurde!

Auf dem digitalen Datenträger, der diesem Handbuch beiliegt, sind eine Reihe Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten ausführlich beschrieben. Wenn du diese durchführst, musst du stets berücksichtigen, dass die Anleitungen und Hinweise ausschließlich für dieses Canyon Bike gelten und nicht auf andere Räder übertragbar sind. Durch eine Vielzahl von Ausführungen und Modellwechsel kann es dazu kommen, dass die beschriebenen Arbeiten nicht ganz vollständig sind. Beachte deshalb unbedingt die Anleitungen unserer Komponentenzulieferer, die im BikeGuard beiliegen.

Beachte, dass die Erläuterungen und Tipps aufgrund verschiedener Einflüsse, wie z.B. Erfahrungsschatz und handwerkliches Geschick des Durchführenden oder das zum Einsatz kommende Werkzeug, ergänzungsbedürftig sein können und somit zusätzliches (Spezial-)Werkzeug oder nicht beschriebene Maßnahmen erfordern.

Auf unserer Website www.canyon.com findest du außerdem zahlreiche Servicefilme, die dich bei kleineren Reparatur- und Wartungsarbeiten unterstützen. Mute dir im Interesse deiner eigenen Sicherheit nicht zu viel zu. Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Beachte: Dieses Handbuch kann dir nicht die Fähigkeiten eines Fahrradmechanikers vermitteln. Selbst ein Handbuch, dick wie ein Lexikon, könnte nicht jede Kombinationsmöglichkeit von verfügbaren Rädern und Bauteilen abdecken. Deshalb konzentriert sich dieses Handbuch auf dein neu erworbenes Fahrrad und übliche Bauteile und zeigt die wichtigsten Hinweise und Warnungen auf. Es ist auch nicht dazu geeignet, den Aufbau eines kompletten Fahrrades aus dem Canyon Rahmenset zu ermöglichen!

Dieses Handbuch kann dir nicht das Fahrradfahren beibringen. Deshalb konzentriert sich dieses Handbuch auf dein neu erworbenes Fahrrad und die wichtigsten Hinweise und Warnungen. Es kann dich jedoch nicht das Fahrradfahren und die Verkehrsregeln lehren.

Wenn du Fahrrad fährst, musst du dir bewusst sein, dass es sich dabei um eine potenziell gefährliche Aktivität handelt und dass der Fahrer sein Fahrrad immer unter Kontrolle halten muss.

Wie in jeder Sportart kann man sich auch beim Fahrradfahren verletzen. Wenn du auf ein Fahrrad steigst, musst du dir dieser Gefahr bewusst sein und diese akzeptieren. Beachte immer, dass du auf einem Fahrrad nicht über die Sicherheitseinrichtungen eines Kraftfahrzeugs, wie z.B. einer Karosserie oder eines Airbags, verfügst.

Fahre deshalb immer vorsichtig und respektiere die anderen Verkehrsteilnehmer.

Fahre niemals unter der Einwirkung von Medikamenten, Drogen, Alkohol oder wenn du müde bist. Fahre niemals mit einer zweiten Person auf deinem Fahrrad und halte immer die Hände am Lenker.

Zum Schluss noch ein paar Bitten von uns: Fahre stets so, dass du dich und andere nicht gefährdest und respektiere die Natur, wenn du durch Wald und Wiesen tourst. Trage stets adäquate Fahrradausrüstung, zumindest einen passenden Fahrradhelm, eine Schutzbrille, festes Schuhwerk und radgerechte, auffällig helle Bekleidung.

Das Canyon Team wünscht dir viel Spaß mit deinem Rad!

Bei Lieferung des Fahrrades müssen vom Hersteller ergänzende Anleitungen beigefügt werden. Schaue wegen ergänzender Anleitungen auch unter www.canyon.com nach.

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

Service-Hotline: (+49) 261 9490 3000
Online-Kontakt: www.canyon.com/contact

Text, Konzeption, Fotografie und grafische Umsetzung:
Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Stand: Januar 2024, Auflage 17

© Veröffentlichung, Nachdruck, Übersetzung und Vervielfältigung, auch auszugsweise und auf elektronischen Medien, sowie anderweitige Nutzung ist ohne schriftliche Genehmigung des Autors nicht erlaubt.

Immer mit Helm und Brille

⚠ GEFAHR

Beachte § 23 StVO: Wer ein Fahrrad fährt, darf sich nicht an Fahrzeuge anhängen. Es darf nicht freihändig gefahren werden. Die Füße dürfen nur dann von den Pedalen genommen werden, wenn der Straßenzustand das erfordert.

ⓘ HINWEIS

Dies ist keine Anleitung, um ein Fahrrad aus Einzelteilen aufzubauen oder zu reparieren! Änderungen von technischen Details gegenüber den Angaben und Abbildungen des Handbuches sind vorbehalten. Dieses Handbuch entspricht den Anforderungen des EN ISO-Standards 4210-2. Diese Anleitung unterliegt der europäischen Gesetzgebung.

ⓘ HINWEIS

Besuche uns gelegentlich auf unserer Website unter www.canyon.com. Dort findest du Neuigkeiten, Hinweise und nützliche Tipps sowie die Adressen unserer Vertriebspartner.

ⓘ HINWEIS

Mute dir im Interesse deiner eigenen Sicherheit bei Montage- und Justagearbeiten nicht zuviel zu. Nutze im Zweifelsfall unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

DIE BESTIMMUNGS-GEMÄSSE NUTZUNG

Um die Einsatzzwecke der verschiedenen Fahrradtypen zu definieren, haben wir unsere Räder in verschiedene Kategorien unterteilt. Dies hat den Zweck, dass wir bereits in der Entwicklung unserer Bikes verschiedene auf die jeweilige Beanspruchung abgestimmte Testanforderungen definieren, um so später höchstmögliche Sicherheit bei der Nutzung unserer Bikes zu gewährleisten.

Es ist daher von großer Wichtigkeit, dass die Bikes auch nicht über die bestimmungsgemäße Nutzung hinaus bewegt werden, da die Belastungsgrenze der Bikes ansonsten womöglich überschritten wird und der Rahmen oder andere Komponenten Schaden nehmen können. Dies kann zu schweren Stürzen führen.

Das maximal zulässige Gesamtgewicht sollte **120 kg** nicht überschreiten. Ein modellspezifisch davon abweichendes maximal zulässiges Gesamtgewicht ist auf dem Aufkleber am Rahmen gekennzeichnet.

Das **maximal zulässige Gesamtgewicht** berechnet sich wie folgt:

Gewicht Mountainbike (kg)
+ Gewicht Fahrer (kg)
+ Gewicht Gepäck (z.B. Rucksack bzw. Gepäcktaschen, falls freigegeben)
= maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)

Beachte unbedingt, zu welcher Kategorie dein Mountainbike gehört. Die Kategorie deines Mountainbikes kannst du anhand der Rahmenkennzeichnung gemäß den folgenden Symbolen erkennen. Aus der Kategorie geht hervor, auf welchen Untergründen du fahren darfst und für welche Fahraktionen dein Mountainbike geeignet ist.

Wenn dir nicht klar ist, zu welcher Kategorie dein Mountainbike gehört, wende dich gerne an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

⚠ GEFAHR

Kindersitze sind generell nicht erlaubt.

⚠ GEFAHR

Kinderanhänger zu ziehen ist generell nicht erlaubt.

ⓘ HINWEIS

Lies auch unbedingt alle ergänzenden Zusatzanleitungen sowie die Anleitungen der Komponentenhersteller, die deinem neuen Canyon beiliegen.

ⓘ HINWEIS

Die Beschreibungen der Kategorien für alle E-Modelle findest du im Canyon Pedelec-Handbuch und unter www.canyon.com

Kondition 1
Bikes der **Kategorie 1** sind für Fahrten auf befestigten Wegen ausgelegt, wobei die Räder im ständigen Kontakt mit dem Untergrund bleiben. Dies sind in der Regel **Rennräder** mit Rennlenker oder geradem Lenker, **Triathlon- oder Zeitfahrräder**.

Das **maximal zulässige Gesamtgewicht**, bestehend aus Fahrer, Gepäck und Fahrrad, sollte **120 kg** nicht überschreiten. Dieses maximal zulässige Gesamtgewicht kann unter Umständen durch die Nutzungsempfehlung der Komponentenhersteller weiter eingeschränkt werden.

Einen Sonderfall in dieser Kategorie stellen ausgewiesene **Cyclocross- und Gravel-Bikes** mit Rennlenker und Cantilever- oder Scheibenbremsen dar. Diese Bikes sind zusätzlich auch für Schotterwege und Offroadpisten geeignet, auf denen die Reifen kurzzeitig aufgrund von kleineren Stufen oder Absätzen mit einer Höhe von 15 bis 20 cm die Bodenhaftung verlieren.

Kondition 2
Räder der **Kategorie 2** sind für gut befestigte Wege ausgelegt, wobei die Räder im ständigen Kontakt mit dem Untergrund bleiben. Diese Räder sind für die urbane Mobilität und somit hauptsächlich für die Teilnahme am Straßenverkehr und auf öffentlichen und freigegebenen Wegen ausgelegt. Beinhaltet sind **Urban-, City- und Trekkingräder**.

Das **maximal zulässige Gesamtgewicht**, bestehend aus Fahrer, Gepäck und Fahrrad, sollte **120 kg** nicht überschreiten. Dieses maximal zulässige Gesamtgewicht kann unter Umständen durch die Nutzungsempfehlung der Komponentenhersteller weiter eingeschränkt werden.

Kondition 3
Bikes der **Kategorie 3** beinhalten den Einsatzzweck der Räder aus den Kategorien 1 und 2 und sind darüber hinaus für rauhere und unbefestigte Terrains geeignet. Auch sporadische Sprünge mit einer max. Höhe von ca. 60 cm sind im Nutzungsbereich dieser Fahrräder. Aber auch Sprünge dieser Höhe können bei ungeübten Fahrern unsaubere Landungen mit sich bringen, wodurch sich die einwirkenden Kräfte signifikant erhöhen und zu Beschädigungen und Verletzungen führen können. **MTB Hardtails und vollgefederte Räder mit kurzem Federweg** stehen für diese Kategorie.

Kondition 4
Bikes der **Kategorie 4** beinhalten den Einsatzzweck der Räder aus den Kategorien 1 bis 3. Weiter eignen sie sich für sehr rauhes und teilweise verblocktes Gelände mit stärkeren Gefällen und damit einhergehenden höheren Geschwindigkeiten. Regelmäßige, moderate Sprünge durch geübte Fahrer stellen kein Problem für diese Bikes dar. Ausschließen sollte man jedoch die regelmäßige und dauerhafte Nutzung der Räder auf North-Shore Strecken und in Bike Parks. Diese Räder sollten aufgrund der stärkeren Belastungen nach jeder Fahrt auf mögliche Beschädigungen kontrolliert werden. **Vollgefederte Bikes mit mittlerem Federweg** sind typisch für diese Kategorie.

Kondition 5
Diese Nutzungsart steht für sehr anspruchvolles, stark verblocktes und extrem steiles Gelände, welches nur von technisch geübten und sehr gut trainierten Fahrern bewältigt werden kann. Größere Sprünge bei sehr hohen Geschwindigkeiten sowie die intensive Nutzung von ausgewiesenen Bikeparks oder Downhillstrecken sind typisch für diese Kategorie. Bei diesen Bikes ist unbedingt darauf zu achten, dass nach jeder Fahrt eine intensive Prüfung auf mögliche Beschädigungen stattfindet. Vorschädigungen können bei deutlich geringeren weiteren Beanspruchungen zu einem Versagen führen. Auch sollte ein regelmäßiger Austausch von sicherheitsrelevanten Bauteilen berücksichtigt werden. Das Tragen von speziellen Protektoren wird unbedingt empfohlen. **Vollgefederte Bikes mit langen Federwegen**, aber auch Dirtbikes zeichnen diese Kategorie aus.

⚠ GEFAHR

Aufgrund des speziellen Einsatzzweckes besitzen einige Dirtbikes nur eine Bremse.

⚠ GEFAHR

Bei großvolumigen Rahmenrohren besteht bei den meisten Klemmen von Radträgern **Quetschgefahr!** Carbonrahmen können dadurch im weiteren Gebrauch plötzlich versagen, Rahmen aus Aluminium bekommen sehr leicht Dellen. Es gibt aber spezielle, passende Modelle im Kfz-Zubehörhandel.

⚠ GEFAHR

Die Montage eines Gepäckträgers ist nicht erlaubt. Wenn du Gepäck mitführen willst, mache dies ausschließlich in einem speziellen Fahrrad-Rucksack.

ⓘ HINWEIS

Beachte auch unsere stets aktuell gehaltene Website www.canyon.com. Dort sind unseren Modellen die Einsatzbereiche auch grafisch aufbereitet zugeordnet.

VOR DER ERSTEN FAHRT

1. **Bist du schon einmal mit einem Mountainbike gefahren?** Beachte, dass Fahren im Gelände besondere Konzentration, Fitness und Übung erfordert. Mache dich allmählich auf einem unbelebten Platz mit deinem neuen MTB vertraut und taste dich langsam an das Gelände heran, das du befahren möchtest. Besuche einen Technikkurs. Mehr Infos unter www.canyon.com

2. **Bist du mit der Bremsanlage vertraut?** Üblicherweise werden Canyon Bikes so ausgeliefert, dass die vordere Bremse mit dem linken Bremshebel betätigt wird. Prüfe, ob du die Vorderradbremse mit demselben Handbremshebel bedienen kannst, wie du es gewohnt bist. Wenn dies nicht der Fall ist, musst du die neue Anordnung regelrecht trainieren, da unbedachtes Betätigen der Vorderradbremse zum Sturz führen kann. Lass gegebenenfalls die Bremshebelzuordnung von einem Fachmann umbauen.

   Moderne Bremsen haben unter Umständen eine sehr viel stärkere Bremswirkung als die Bremse deines bisherigen Rades! Aufgrund ihres speziellen Einsatzzwecks besitzen manche Dirtbikes nur eine Bremse.

   Mache auf jeden Fall zuerst einige Probebremsungen abseits des Straßenverkehrs! Taste dich langsam an die maximal mögliche Verzögerung heran. Mehr zu Bremsen findest du im Kapitel **„Die Bremsanlage"**.

3. **Bist du mit der Schaltungsart und der Funktionsweise vertraut?** Mache dich auf einem unbelebten Platz mit der Schaltung vertraut. Beachte, dass du nicht vorne und hinten gleichzeitig schaltest und dass du während des Schaltvorgangs nicht stark in die Pedale trittst. Mehr zur Schaltung findest du im Kapitel **„Die Schaltung"**.

Zu hoher Einsatz der vorderen Bremse, nicht zur Nachahmung

Die Kettenschaltung

⚠ GEFAHR

Wenn du bei MTB-Lenkern mit den Händen an den Lenkerhörnchen fährst, kannst du die Bremsgriffe nicht so schnell erreichen wie in den anderen Griffpositionen. Dein Anhalteweg wird länger. Fahre besonders vorausschauend und plane längere Anhaltewege ein.

! VORSICHT

Beachte, dass die Bremshebelzuordnung je nach Land variieren kann! Kontrolliere, welche Bremse mit welchem Hebel betätigt wird. Stimmt dies nicht mit deinen Gewohnheiten überein, lass dies gegebenenfalls umbauen!

4. **Passt die Rahmenhöhe und sind Sattel und Lenker richtig eingestellt?** Stelle dich über das Oberrohr deines Bikes und prüfe, ob du mindestens eine Handbreit Freiheit im Schritt hast. Sollte dies nicht der Fall sein, kontaktiere unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

   Beim Fahren mit einem zu großen Rahmen kann es beim schnellen Absteigen zu Verletzungen kommen! Der Sattel sollte so eingestellt sein, dass du bei Cross Country- und Marathon-Bikes das Pedal in dessen unterster Stellung mit der Ferse gerade noch erreichen kannst. Prüfe, ob du den Boden noch mit den Fußspitzen erreichen kannst, wenn du im Sattel sitzt. Bei All Mountain-, Enduro- und Freeride-Bikes wird der Sattel in der Regel tiefer positioniert. Insbesondere beim Bergabfahren empfiehlt es sich, den Sattel tiefer einzustellen. Mehr zur Position findest du im Kapitel **„Anpassen des Canyon Bikes an den Fahrer"**.

5. **Bist du bereits einmal mit Klick- bzw. Systempedalen und dazugehörigen Schuhen gefahren?** Vor der ersten Fahrt mit diesen Pedalen musst du dich im Stillstand sorgfältig mit dem Einrast- und Lösevorgang vertraut machen. Am besten lehnst du dich beim Üben an eine Wand, damit du nicht umkippst. Reguliere gegebenenfalls die Einrast- und Auslösehärte. Lies auf jeden Fall zuerst die Bedienungsanleitung, welche du im BikeGuard beiliegend findest. Mehr zum Thema Pedale findest du im Kapitel **„Die Pedalsysteme"**.

Prüfen der Überstandshöhe

Schuhe für Systempedale

Systempedal

⚠ GEFAHR

Bei mangelnder Übung und/oder zu straffer Einstellung von Systempedalen kannst du dich eventuell nicht mehr vom Pedal lösen! **Sturzgefahr!**

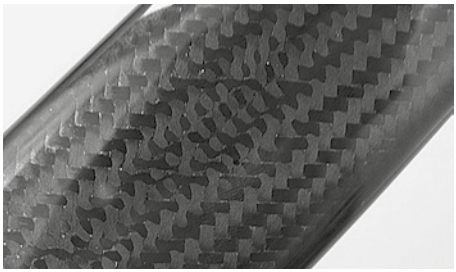
6. **Beachte, dass du dein Canyon nur gemäß dem vorgesehenen Einsatzzweck verwendest!** Mountainbikes für den Cross Country- und Marathoneinsatz sind nicht für harte Abfahrten auf verblocktem Terrain oder für Sprünge etc. geeignet. Für den All Mountain- oder Enduro-Einsatz stehen dir spezielle Modelle zur Verfügung. Mit den Torque-Modellen kannst du auch sogenanntes Freeriding betreiben. Beachte, dass manch ein Fahrmanöver eines Profis einfach aussieht, aber tatsächlich eine Menge Training und Erfahrung benötigt. Überschätze deine Fähigkeiten zu deiner eigenen Sicherheit nicht.

   In der Regel sind Canyon Bikes für ein zulässiges Gesamtgewicht (Fahrer, Gepäck und Fahrrad zusammengerechnet) von 120 kg ausgelegt. Diese Grenze solltest du keinesfalls überschreiten. Lies Näheres zum Einsatzzweck im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung"**.

7. **Besteht dein Bike zum Teil aus Carbon?** Beachte, dass dieser Werkstoff besondere Sorgfalt und vorsichtigen Gebrauch erfordert. Lies auf jeden Fall das Kapitel **„Besonderheiten des Werkstoffes Carbon"**.

8. **Wenn du ein Fahrrad mit Federung erworben hast, solltest du den Gabelluftdruck überprüfen.** Benutze ggf. für die Einstellung die dem BikeGuard beiliegende Pumpe. Eine unkorrekte Einstellung kann zu mangelhafter Funktion oder Schäden an der Federgabel führen. Auf jeden Fall verschlechtert sich das Fahrverhalten und du erreichst nicht die maximale Fahrsicherheit. Weitere Informationen findest du in den Kapiteln **„Die Federgabel"** und **„Full-Suspension"**.

Fahren im Gelände



Der Werkstoff Carbon

Fahrrad mit Federung

⚠ GEFAHR

Canyon Mountainbikes sind High End Sportgeräte, die Leichtbau in höchster Ingenieurskunst darstellen. Sei auch du ein Profi im Umgang mit dem Material. Fehlgebrauch, unfachmännische Montage oder mangelhafte Wartung können die Rennmaschine unsicher machen. **Unfallgefahr!**

VOR JEDER FAHRT

VOR JEDER FAHRT MUSST DU FOLGENDE PUNKTE ÜBERPRÜFEN:

1. Sind die Steckachsen und Schnellspanner korrekt geschlossen? Näheres im Kapitel **„Umgang mit Steckachsen“**.

2. Sind die Reifen in gutem Zustand und haben diese genügend Druck? Lass beide Räder drehen, um den Rundlauf zu prüfen. Dabei lassen sich auch seitlich aufgeplatzte Reifen, gebrochene Achsen und gerissene Speichen rechtzeitig feststellen. Näheres im Kapitel **„Die Laufräder – Reifen Schläuche und Luftdruck“**.

3. Mache eine Bremsprobe im Stand, indem du die Bremshebel mit Kraft zum Lenker ziehst. Es muss sich nach kurzem Hebelweg ein Druckpunkt aufbauen; der Hebel darf sich jedoch nicht zum Lenker durchziehen lassen! Bei hydraulischen (Scheiben-)Bremsen darf keine Flüssigkeit austreten. Weitere Hinweise zum Thema **„Bremsen“** im Kapitel **„Die Bremsanlage“**.

Prüfe den Reifendruck

Die Bremse darf sich nicht bis zum Lenker durchziehen lassen

⚠ GEFAHR

Sind die Schnellspanner nicht ordnungsgemäß geschlossen, können sich Teile des Fahrrades lösen. **Sturzgefahr!**

⚠ GEFAHR

Fahre nicht, wenn dein Canyon in einem dieser Punkte fehlerhaft ist!

4. Überprüfe, wenn du auf öffentlichen Strassen oder bei Nacht fahren willst, die Lichtanlage siehe Kapitel **„Gesetzliche Anforderungen"**.

5. Lass dein Canyon aus geringer Höhe auf den Boden springen. Gehe auftretenden Klappergeräuschen nach. Prüfe gegebenenfalls Lager- und Schraubverbindungen.

6. Freeride- oder Downhill-Bikes, wie das Sender, sind aufgrund ihres Einsatzes besonderen Beanspruchungen ausgesetzt. Wenn du ein solches Bike besitzt, kontrolliere es vor jeder Fahrt auf Materialschwächungen und -ermüdungen, wie Risse, Dellen und Knicke.

7. Das wichtigste Zubehör für eine gelungene Radtour ist eine kleine Werkzeugtasche, die du unter dem Sattel mitführst. Darin sollten zwei Kunststoff-Montierhebel, die gängigen Innensechskant-Schlüssel, ein Ersatz-Schlauch, Flickzeug, dein Mobiltelefon und etwas Geld sein. Nimm auch eine Luftpumpe mit, die du am Rahmen befestigst.

8. Nimm ein solides Schloss mit, falls du dein Canyon abstellen willst. Nur ein an einen unbeweglichen Gegenstand gekettetes Canyon ist vor dem Zugriff durch Fremde geschützt.

Fahre bei Dunkelheit nie ohne Beleuchtung

Notfallset

VORSICHT

Um Schäden an deinem Canyon zu vermeiden, beachte das maximale Gesamtgewicht und die Vorschriften zum Transport von Gepäck und Kindern im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung"**. Darüber hinaus solltest du vor dem Transport des Bikes mit dem PKW oder im Flugzeug die Kapitel **„Transport deines Canyon Bikes"** lesen.

GEFAHR

Dein Canyon wird durch die Einflüsse des Untergrunds und durch die Kräfte, die du ins Bike einleitest, stark beansprucht. Auf diese dynamischen Belastungen reagieren die unterschiedlichen Bauteile mit Verschleiß und Ermüdung. Untersuche dein Canyon regelmäßig auf Verschleißerscheinungen, aber auch auf Kratzer, Verbiegungen, Verfärbungen oder beginnende Risse. Bauteile, deren Lebensdauer überschritten ist, können plötzlich versagen. Bringe dein Canyon regelmäßig zur Inspektion, damit die fraglichen Teile gegebenenfalls ersetzt werden können. Näheres zur Instandhaltung und Betriebssicherheit kannst du in den Kapiteln **„Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen"**, **„Empfohlene Schraubendrehmomente"** und **„Service- und Wartungsintervalle"** nachlesen.

HINWEISE ZUR MONTAGE AUS DEM BIKEGUARD

Die Montage aus dem BikeGuard ist kein Hexenwerk, doch solltest du mit Bedacht und Sorgfalt vorgehen. Unfachmännische Montage kann dazu führen, dass das Fahrrad unsicher wird.

Zunächst möchten wir dich mit den Bauteilen deines Canyon vertraut machen.

Beachte die vordere Umschlagseite deines Fahrradhandbuches Mountainbike. Hier findest du ein Canyon Mountainbike, an dem alle wichtigen Bauteile abgebildet sind. So kannst du die im Text erwähnten Bauteile schnell finden.

Die Abbildung zeigt ein beliebiges Canyon Mountainbike – nicht jedes sieht so aus.

Ausführliche Informationen zur Montage deines Canyon Mountainbikes findest du im **Quick Start Guide** deines Modells.

⚠ GEFAHR

Arbeite am Bike selbst nicht mit einem Teppichschneidemesser. Du könntest das Bauteil beschädigen oder dich selbst verletzen. Schneide, wo nötig, mit einer Schere.

⚠ GEFAHR

Klemme Carbonrahmen oder -sattelstützen nicht in Montageständer! Das kann den Rahmen bzw. die Sattelstütze beschädigen. Montiere entweder eine solide (Alu-)Sattelstütze und klemme diese oder verwende einen Montageständer, der den Rahmen innen an drei Punkten aufspannt oder Gabel und Tretlagergehäuse aufnimmt.

ALLGEMEINES ZUR MONTAGE DES MOUNTAINBIKES

Dein Canyon wurde im Werk komplett montiert und eingestellt. Das Fahrrad ist nach den im Folgenden erläuterten Montageschritten ohne Justagearbeiten voll funktionstüchtig. Führe nach Abschluss der Arbeiten eine Probefahrt auf einem unbelebten Platz oder auf einer einsamen Straße durch.

Im **Quick Start Guide** wird die Montage nur knapp beschrieben. Wenn du darin nicht ausgebildet bist oder keine ausreichende Erfahrung hast, lies die erweiterten Kapitel in diesem Fahrradhandbuch; beachte auch die Anleitungen der Komponentenhersteller auf deren Webseite oder auf www.canyon.com

Führe vor der ersten Fahrt die im Kapitel **„Vor jeder Fahrt"** beschriebenen Kontrollarbeiten aus.

ⓘ HINWEIS

Ausführliche Informationen zum Unboxing, zum Aufbau und zur Einstellung deines Modells findest du in unserem Service-Center unter https://www.canyon.com/de-de/kundenservice/mountain/

ⓘ HINWEIS

Teile deine Freude über dein neues Canyon und bitte einen Helfer, dir beim Auspacken aus dem BikeGuard und der Montage zu helfen.

LISTE DER BENÖTIGTEN WERKZEUGE

Für die Montage deines neuen Canyon Bikes benötigest du folgende Werkzeuge, die du im Karton mit Kleinteilen findest:

- Canyon Drehmomentschlüssel inkl. Bits **(1)**
- Federgabelpumpe **(2)**
- optional: Canyon Montagepaste **(3)**

HINWEIS

Am einfachsten und sichersten gelingt die Montage, wenn du einen Montageständer oder einen Helfer hast.

VERWENDUNG DES CANYON DREHMOMENT-SCHLÜSSELS

Um die Fixierung zweier Bauteile möglichst sicher zu gestalten, erachten wir von Canyon die Verwendung eines Drehmomentschlüssels als unerlässlich.

Ein Überschreiten des maximalen Drehmomentes an den Klemmschrauben (z.B. am Vorbau, an der Sattelstütze oder an der Sattelstützenklemmung) führt zu einer zu hohen Klemmkraft. Diese kann das Versagen des Bauteils mit sich bringen und birgt daher ein hohes Unfallrisiko. Darüber hinaus wird in diesem Fall die Produktgarantie unwirksam. Zu lockere oder übermäßig festgedrehte Schrauben können zu einem Versagen und deshalb zu einem Unfall führen. Halte dich genau an die Drehmomentangaben von Canyon.

HINWEIS

Verwende für die Montage den Canyon Drehmomentschlüssel, der dem BikeGuard beigefügt ist.

Stecke den passenden Bit in die Aufnahme des Canyon Drehmomentschlüssels. Führe den Innensechskantschlüssel komplett in den Schraubenkopf.

Drehe langsam am Griff des Canyon Drehmomentschlüssels. Wird die Schraube fest, wandert der Zeiger über die Skala. Beende die Drehbewegung, sobald der Zeiger auf der Zahl des vorgegebenen Drehmomentes steht.

VERWENDUNG DER CANYON MONTAGEPASTE

Bauteile aus Carbon sind vor allem anfällig für Schäden, die durch übermäßige Klemmkraft verursacht wurden. Canyon Montagepaste schafft zusätzliche Haftung zwischen zwei Oberflächen und erlaubt damit, die notwendige Klemmkraft um bis zu 30 % zu verringern.

Das ist besonders in den Klemmbereichen von Lenker und Vorbau, Gabelschaftrohr und Vorbau, Sattelstütze und Sitzrohr sinnvoll – drei Klemmbereichen, bei denen zu hohe Klemmkraft die Bauteile zerstören kann, wodurch diese versagen können oder die Garantie erlischt. Mit Canyon Montagepaste wird durch die Verringerung der Klemmkraft der eventuellen Zerstörung der Carbonfasern vorgebeugt. Außerdem wird häufig vorkommendes Knacken an den Klemmstellen verhindert.

Weiterhin garantiert es maximalen Schutz vor Korrosion und verhindert diese wirkungsvoll auch unter nassen Bedingungen. Canyon Montagepaste kann für alle Carbon- und Aluminiumverbindungen verwendet werden. Sie ist für diesen Zweck ideal, da sie nicht aushärtet.

Bevor du Canyon Montagepaste aufbringst, entferne Schmutzpartikel und Schmierstoffrückstände von der zu behandelnden Oberfläche. Als nächstes streiche mit einem Pinsel oder einem Ledertuch eine dünne und gleichmäßige Schicht Canyon Montagepaste auf die sauberen Oberflächen.

Montiere dann die Bauteile, wie vorgeschrieben. Benutze den Canyon Drehmomentschlüssel und überschreite niemals das vorgeschriebene maximale Schraubendrehmoment. Entferne die überschüssige Canyon Montagepaste und verschließe die Tüte sorgfältig.

HINWEIS

Verwende bei Sattelstützen Montagepaste. Dies führt zu sicherem Sitz. Wenn die Sattelstütze im Rahmen häufig in der Höhe verstellt wird, zerkratzt die Oberfläche etwas. Dies ist normaler Verschleiß und kein Reklamationsgrund. Bei absenkbaren Sattelstützen ist Zerkratzen kein Thema.

VERPACKEN DEINES CANYON BIKES

Wenn du dein Canyon verpackst, z.B. um es zu einer Inspektion an unsere Meisterwerkstatt zu schicken oder wenn du verreist, musst du einige Dinge beachten, damit dein Rad wohlbehalten am Zielort ankommt.

Videos, die Schritt für Schritt erklären, wie dein Bike verpackt wird, findest du unter: https://www.canyon.com/de-de/kundenservice/reparatur-ersatzteile-garantie/reboxing.html

Solltest du mit dem Flugzeug verreisen, verpacke dein Bike entweder in den Canyon BikeGuard oder verwende einen geeigneten Radkoffer, z.B. den Canyon BikeShuttle.

Beim Transport mit dem Kfz achte auf eine sichere und rutschfreie Unterbringung. Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

⚠ GEFAHR

Achte beim Transport mit dem Kfz darauf, dass sich keine Teile (Werkzeug, Gepäcktaschen, Kindersitze usw.) am Fahrrad befinden, die sich lösen können. **Unfallgefahr!**

⚠ GEFAHR

Lege das Fahrrad oder Teile davon nicht lose in den Innenraum deines Fahrzeuges. Herumrutschende Teile können deine Sicherheit gefährden.

! VORSICHT

Mountainbikes mit großen Laufrädern (27,5" und 29") passen ggf. nicht in den Canyon BikeShuttle. Nutze zum Verpacken den Canyon BikeGuard.

Der Canyon BikeShuttle

! VORSICHT

Es kann sein, dass bei Rahmengröße L und größer das Hinterrad ausgebaut werden muss, damit es in den BikeGuard passt.

! VORSICHT

Bei großvolumigen Rahmenrohren besteht bei den meisten Klemmen von Radträgern Quetschgefahr! Carbonrahmen können dadurch im weiteren Gebrauch plötzlich versagen, Rahmen aus Aluminium bekommen sehr leicht Dellen. Es gibt aber spezielle, passende Modelle im Kfz-Zubehörhandel.

! VORSICHT

Wurde dein Canyon für den Versand nicht sachgemäß verpackt, hast du keinen Anspruch auf Erstattung von eventuell entstehenden Transportschäden durch die Canyon Bicycles GmbH. Die Videos findest du unter: https://www.canyon.com/de-de/kundenservice/reparatur-ersatzteile-garantie/reboxing.html

i HINWEIS

Für eine Inspektion kannst du dein Bike auch zu einem unserer Servicpartner bringen. Eine Übersicht über die Servicepartner findest du unter: https://www.canyon.com/de-de/kundenservice/reparatur-ersatzteile-garantie/bike-service-finder.html

UMGANG MIT STECKACHSEN

Trotz der einfachen Bedienungsweise von Schnellspannern geschehen immer wieder Unfälle durch falsche Handhabung.

Zur Bedienung der Steckachse beachte folgende Bauteile:

- Der Schnellspannhebel auf einer Seite der Nabe: Er wandelt die Schließbewegung über einen Exzenter in eine Klemmkraft um.
- Das Gewinde der Steckachse, das im Gewinde des Gabelholms greift.

VORGEHENSWEISE ZUR SICHEREN BEFESTIGUNG DES LAUFRADES

- Öffne den Schnellspannhebel. Jetzt sollte der Schriftzug „OPEN" lesbar sein.
- Bewege den Schnellspannhebel wieder in Richtung der Klemmposition; erkennbar daran, dass auf dem Hebel von außen „CLOSE" zu lesen ist. Zu Beginn der Schließbewegung bis ungefähr zur Hälfte des Hebelweges muss sich der Hebel sehr leicht, d.h. ohne Klemmwirkung, bewegen lassen.
- Während der zweiten Hälfte des Weges muss die Hebelkraft deutlich zunehmen. Zum Schluss lässt sich der Schnellspannhebel nur schwer bewegen. Benutze den Daumenballen und ziehe zur Unterstützung mit den Fingern an der Gabel oder am Rahmen, nicht jedoch an der Bremsscheibe.
- In der Endstellung muss der Schnellspannhebel parallel zum Rad liegen. Er darf also nicht seitlich abstehen. Der Schnellspannhebel muss so am Rahmen anliegen, dass er nicht unbeabsichtigt geöffnet werden kann.

Öffnen des Schnellspannhebels

Schließen des Schnellspannhebels

⚠ GEFAHR

Fehlerhaft montierte Laufräder können zu schweren Stürzen und Unfällen führen!

⚠ GEFAHR

Fahre nie mit einem Fahrrad, dessen Laufradbefestigung du nicht vor Fahrtbeginn kontrolliert hast! Falls sich das Rad während der Fahrt löst, stürzt du!

ⓘ HINWEIS

Schließe Laufräder, die mit Schnellspannhebeln befestigt sind, zusammen mit dem Rahmen an einen festen Gegenstand an, wenn du das Rad abstellst.

- Überprüfe den Sitz, indem du versuchst, den geschlossenen Schnellspannhebel zu verdrehen.
- Wenn sich der Schnellspannhebel im Kreis drehen lässt, ist der sichere Sitz des Laufrades nicht gewährleistet. Du musst ihn wieder öffnen und die Vorspannung erhöhen.
- Wiederhole den Schließvorgang und überprüfe den Sitz erneut. Lässt sich der Schnellspannhebel nicht mehr drehen, klemmt der Spanner richtig.
- Hebe abschließend das Laufrad einige Zentimeter vom Boden und gebe ihm einen Klaps von oben auf den Reifen. Ein sicher befestigtes Rad bleibt in den Achsaufnahmen des Rahmens.

Zur Kontrolle des Schnellspanners am Sattel versuche, den Sattel gegenüber dem Rahmen zu verdrehen.

Schließen des Schnellspannhebels mit dem Daumenballen

Versuche den Sattel gegenüber dem Rahmen zu verdrehen

⚠ GEFAHR

Achte darauf, dass die Bedienungshebel beider Schnellspanner immer auf der linken Seite (der Gegenseite des Kettenantriebs) deines Canyon sind. So vermeidest du, das Vorderrad seitenverkehrt einzubauen.
Beim RockShox Maxle-Steckachsensystem liegt der Maxle-Spannhebel immer rechts.

⚠ GEFAHR

Bei ungenügend geschlossenem Schnellspannhebel und Steckachsen können sich die Laufräder lösen. Akute **Unfallgefahr!**

⚠ GEFAHR

Ersetze bei Fahrrädern mit Scheibenbremsen den serienmäßigen Schnellspanner keinesfalls durch ein sogenanntes Leichtbauteil.

ⓘ HINWEIS

Schnellspanner kannst du durch eine Diebstahlsicherung ersetzen. Für diese benötigst du einen speziell kodierten Schlüssel oder einen Innensechskantschlüssel. Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

HINWEISE ZUR MONTAGE VON LAUFRÄDERN MIT STECKACHSEN

Steckachsen kommen dann zum Einsatz, wenn das Bike hohen Belastungen ausgesetzt ist, also z.B. bei Freeride, Downhill etc. oder Sprüngen. Sie geben den Federgabeln eine entsprechende Steifigkeit.

Derzeit gibt es sehr viele unterschiedliche Steckachsensysteme auf dem Markt. Einige Systeme werden mit Schnellspannern befestigt. Für andere Systeme benötigest du zur Montage bzw. Demontage eventuell spezielles Werkzeug.

Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Ausführliche Informationen zu den verschiedenen Steckachsensystemen findest du im **Quick Start Guide** deines Modells.

VORSICHT

Verwende für die Befestigung der Achse niemals andere Werkzeuge als die vom Hersteller empfohlenen. Arbeite immer mit einem Drehmomentschlüssel. Taste dich von unten in kleinen Schritten (halbe Newtonmeter) an das vorgeschriebene maximale Drehmoment heran und prüfe dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils. Überschreite das vom Hersteller angegebene maximale Drehmoment nicht! Wenn die Achse zu fest angezogen wird, können die Achse oder der Gabelholm beschädigt werden.

HINWEIS

Die Hersteller von Steckachsensystemen liefern für gewöhnlich ausführliche Anleitungen mit. Lies sie aufmerksam durch, bevor du das Laufrad ausbaust oder Wartungsarbeiten durchführst.

WAS MUSS ICH BEI AN- UND UMBAUTEN BEACHTEN?

Canyon Fahrräder sind Sportgeräte, die für den jeweiligen Einsatzzweck ausgestattet sind. Beachte, dass die Montage von Schutzblechen oder ähnlichem die Funktion und damit die Fahrsicherheit beeinträchtigen kann. Vor dem Kauf und der Montage von Zubehör musst du prüfen, ob dieses Zubehör zu deinem Canyon kompatibel ist. Bei zusätzlichen Klingeln sowie Beleuchtungseinrichtungen musst du genau prüfen, ob dieses Zubehör erlaubt und geprüft und damit für den Straßenverkehr zugelassen ist. Batterie-/Akkuleuchten müssen mit der Schlangenlinie und dem Buchstaben „K" gekennzeichnet sein (vgl. Kapitel **„Gesetzliche Anforderungen"**).

Die Nutzung von Kindersitzen und (Kinder-)Anhängern an deinem Canyon ist generell nicht erlaubt.

Die Montage eines Gepäckträgers ist bei Bikes mit Carbonsattelstützen nicht erlaubt.

Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Führe nur Arbeiten durch, die du zu hundert Prozent beherrschst.

Lenker, Lenkervorbauten und Gabeln sollten immer durch fachkundige Mechaniker gewechselt werden. Beachte in jedem Fall die Bedienungsanleitung des Zubehörherstellers. Bei der Montage von anderen Komponenten und von Zubehör bist du immer selbst für die fachgerechte Montage der Bauteile verantwortlich. Gib dein Canyon beim geringsten Zweifel in unsere Meisterwerkstatt.

Beleuchtungsset: Frontscheinwerfer und Rücklicht

Rückstrahler mit Prüfzeichen

⚠ GEFAHR

Nachträglich angebrachtes Zubehör, z.B. Schutzbleche, Gepäckträger etc., kann die Funktion deines Canyon beeinträchtigen: benutze daher vorzugsweise Zubehör aus unserem Sortiment. So ist sichergestellt, passende Bauteile verwendet zu haben.

⚠ GEFAHR

Im Falle einer fehlerhaften Montage können sich lösende oder abbrechende Bauteile zu schweren Stürzen führen. Ziehe sicherheitsrelevante Verschraubungen mit vorgeschriebenen Drehmomenten an.

ⓘ HINWEIS

Bei allen Fragen zur Montage von Zubehör, zur Kompatibilität von Bauteilen oder bei Umbauten lies die erweiterten Kapitel der Anleitung weiter hinten. Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

BESONDERHEITEN DES WERKSTOFFES CARBON

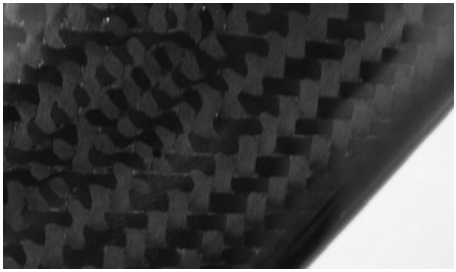
Der Werkstoff Carbon, richtig: kohlefaserverstärkter Kunststoff oder kurz CFK genannt, weist gegenüber anderen, üblichen Leichtbaumaterialien einige Besonderheiten auf. Die Kenntnis dieser Eigenschaften ist äußerst wichtig, damit du lange Freude an deinem hochwertigen Canyon hast und du dich jederzeit auf dein Material verlassen kannst.

Kohlefaserverstärkter Kunststoff hat im Radrennsport seine Eignung mit zahllosen Siegen bewiesen. Dieses Material ermöglicht bei materialgerechter Konstruktion, Verarbeitung und Behandlung extrem feste und hoch belastbare Bauteile mit sehr geringem Gewicht.

Eine sehr besondere Eigenschaft ist jedoch die Sprödigkeit des Materials. Durch diesen Nachteil verformt sich Carbon bei einer Belastung nicht bleibend, obwohl die innere Struktur schon beschädigt sein kann. Die Fasern können sich im Extremfall voneinander lösen, die sogenannte Delamination tritt ein, wodurch die Festigkeit des Bauteils stark nachlässt. Die eventuell eingetretene Überbeanspruchung, welche die inneren Fasern bereits beschädigt hat, sind nicht durch Verbiegungen wie bei Stahl oder Aluminium erkennbar.

Aus diesem Grund kann ein Carbonteil nach einer Überlastung im weiteren Gebrauch versagen, was zum Sturz mit nicht vorhersehbaren Folgen führen kann. Wir legen es dir nahe, dass du das Bauteil oder besser noch dein ganzes Canyon nach einem Zwischenfall durch unsere Meisterwerkstatt oder einen unserer Servicepartner untersuchen lässt.

Eine Übersicht über die Servicepartner findest du unter: https://www.canyon.com/de-de/kundenservice/reparatur-ersatzteile-garantie/bike-service-finder.html



Der Werkstoff Carbon

⚠ GEFAHR

Sei beim Fahren aufmerksam. Wenn dein CFK-Bauteil Knackgeräusche von sich gibt, kann dies der Hinweis auf einen drohenden Materialdefekt sein. Benutze dein Rad nicht weiter, sondern rufe unsere Werkstatt-Hotline an, um das weitere Vorgehen zu besprechen. Lass Bauteile aus CFK im Interesse deiner Sicherheit niemals reparieren! Tausche ein beschädigtes Bauteil umgehend aus und verhindere unbedingt eine Weiterbenutzung durch Dritte.

⚠ GEFAHR

Bauteile aus Carbon dürfen niemals mit hohen Temperaturen in Berührung kommen, wie sie zum Beispiel bei einer Pulverbeschichtung oder auch Einbrenn-Lackierung nötig sind. Die dabei nötige Hitze könnte das Bauteil zerstören. Vermeide auch die Aufbewahrung im Kraftfahrzeug bei starker Sonneneinstrahlung sowie die Lagerung in der Nähe von Wärmequellen.

⚠ GEFAHR

Kombiniere Carbonlenker auf keinen Fall mit Lenkerhörnchen, außer sie sind speziell dafür freigegeben. Kürze Carbonlenker nicht und befestige die Brems- und Schalthebel nicht weiter innen auf dem Lenker als angegeben oder notwendig. **Bruchgefahr!**

Stelle dein Canyon stets sorgsam und kippsicher ab. Carbonrahmen und -teile können schon durch bloßes Umfallen beschädigt werden.

PFLEGEHINWEISE

Reinige Bauteile aus kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einem weichen Lappen und klarem Wasser, gegebenenfalls mit etwas zugegebenem Spülmittel. Hartnäckig anhaftendes Öl oder Fett kannst du mit einem Reinigungsmittel auf Petroleumbasis entfernen. Verwende niemals Entfetter, die Aceton, Trichlorethylen, Methylchlorid etc. enthalten, oder Lösungsmittel bzw. lösungsmittelhaltige, nicht neutrale oder chemische Reinigungsmittel, die die Oberfläche angreifen!

Um die Oberfläche zu schützen und zum Glänzen zu bringen, kannst du Autowachs benutzen. Poliermittel oder Lackreiniger enthalten feste Bestandteile, die die Oberfläche angreifen können.

GEFAHR

In Abhängigkeit der jeweiligen Nutzung können Leichtbauteile aus CFK einem schnelleren Verschleiß unterliegen. Wir raten daher dringend, den Inspektionsintervallen zu folgen und somit Leichtbauteile regelmäßig durch unsere Servicewerkstatt und/oder andere Fachwerkstätten überprüfen und ggf. austauschen zu lassen.

GEFAHR

Kontrolliere regelmäßig, z.B. beim Reinigen deines Rades, ob dein CFK Bauteil äußerliche Schäden wie Kerben, Risse, Beulen, Verfärbungen etc. aufweist. Bleibt der Lappen irgendwo hängen, muss diese Stelle untersucht werden. Benutze das Canyon nicht mehr. Kontaktiere umgehend unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

HINWEIS

Das maximale Gesamtgewicht von Fahrer, Gepäck (Rucksack) und Fahrrad darf **120 kg** nicht überschreiten. Anhänger sind grundsätzlich nicht erlaubt!

Spezielle Aufkleber schützen Carbon vor Beschädigungen

VORSICHT

Bei großvolumigen Rahmenrohren besteht bei den meisten Klemmen von Radträgern Quetschgefahr! Carbonrahmen können dadurch im weiteren Gebrauch plötzlich versagen. Es gibt spezielle, passende Modelle im Kfz-Zubehörhandel.

VORSICHT

Klemme CFK-Rahmen oder -Sattelstützen nicht in Montageständer! Das kann sie beschädigen. Montiere eine solide (Alu-)Sattelstütze und klemme diese oder verwende einen Ständer, der den Rahmen innen an drei Punkten aufspannt oder Gabel und Tretlagergehäuse aufnimmt.

VORSICHT

Schütze die gefährdeten Stellen deines Carbonrahmens, z.B. die Unterseite des Unterrohrs, mit speziellen Aufklebern gegen Beschädigungen durch scheuernde Züge oder Steinschlag.

VORSICHT

Vermeide es grundsätzlich, Carbon-Bauteile zu fetten. Das Fett lagert sich in der Oberfläche ein und verhindert durch verringerte Reibbeiwerte eine sichere Klemmung innerhalb der erlaubten Schraubendrehmomente. Einmal gefettete Carbon-Komponenten können unter Umständen nie mehr sicher geklemmt werden!

BESONDERHEITEN VON FREERIDE-BIKES

Fourcross, Dual Slalom, Downhill und Freeriden gehören zu den härtesten Sportarten, die du mit dem Fahrrad ausüben kannst. Mensch und Material sind durch Springen, Stufen fahren, schnelle Abfahrten und scharfe Kurven in verblocktem oder stark unebenem Gelände etc. hohen Belastungen ausgesetzt. Das heißt, für solche Sportarten muss das Rad sehr haltbar und ggf. gut gefedert sein. Ein Cross Country-, Touren- oder Marathon-Mountainbike würde versagen, ein schwerer Unfall wäre die Folge.

Selbst wenn Bikes für die oben genannten Bereiche für sportlichen und harten Einsatz gebaut sind, halten sie nicht jede Belastung aus. Vor allem unter folgenden Umständen wird das Material über die Maßen beansprucht und könnte versagen:

- Inkorrekt ausgeführte Sprünge, auf scharfe Kanten oder Sprünge, bei denen nur das Vorderrad aufkommt, zu kurz gesprungen wird oder Tricks, die vor der Landung nicht beendet werden
- Landungen im Gegenhang, zwischen zwei Hängen, im flachen Bereich (Flat) bei Sprüngen, mit Rotation, quer zur Fahrbahn oder mit den Händen nicht am Lenker/den Füßen nicht auf den Pedalen

Folgendes solltest du zudem vermeiden, da es das Material über Gebühr beansprucht und zu einem vorzeitigen Verschleiß oder gar Versagen führen kann:

- Übermäßige Beanspruchung der Kette durch Fahren mit zu geringer Kettenspannung
- Grinden (Rutschen auf Kette oder Kettenblatt)
- Übermäßige Beanspruchung der Laufräder durch Fahren mit zu geringem Luftdruck
- Übermäßige Beanspruchung des Rahmens und der Teile durch Fahren mit zu weich eingestellten Federelementen oder Rutschen auf Rahmen und Ausfallenden

Sender

Trage immer spezielle Schutzkleidung

⚠ GEFAHR

Bikes für Dirtbiken, Fourcross, Dual Slalom, Downhill und Freeriden sind reinrassige Sportgeräte. Überschätze dich zu deiner eigenen Sicherheit nicht. Manche Aktion oder Show eines Profis sieht einfach aus, birgt aber Gefahren für Leib und Leben. Trage stets ausreichende und spezielle Schutzkleidung.

⚠ VORSICHT

Bauteile an Freeride-Bikes sind hohen Belastungen ausgesetzt. Überprüfe die Bauteile deines Freeride-Bikes jährlich und tausche Bauteile ggf. aus.

EINSTELLEN DER RICHTIGEN SATTELHÖHE

Bei Dirt-, Freeride-, Dual-Slalom-, Downhill-Bikes etc. sind, je nach Einsatz, unterschiedliche Sattel-Einstellungen notwendig. Die Sitzposition ist nicht vergleichbar mit der auf anderen Rädern, es geht um maximale Kontrolle und Beweglichkeit auf dem Rad.

Wenn du **längere Strecken** zurücklegst, wird die erforderliche Sitzhöhe durch den Tretvorgang festgelegt. Beim Treten sollten die Ballen über der Mitte der Pedalachse stehen. Das Bein darf in der untersten Stellung der Tretkurbel, der weitesten Entfernung des Pedals vom Sattel, nicht maximal durchgestreckt sein, sonst wird das Pedalieren unrund.

Überprüfe die Sitzhöhe anhand der folgenden, einfach durchzuführenden Methode. Voraussetzung ist, dass du Schuhwerk mit flacher Sohle trägst. Setze dich auf den Sattel und stelle die Ferse auf das Pedal, das sich in der untersten Position befindet. In dieser Stellung sollte das Bein ganz durchgestreckt sein. Achte darauf, dass die Hüfte gerade bleibt.

Wenn du sportlich **freeridest, downhill** fährst etc., ist der Sattel sehr tief eingestellt und in der Regel nach hinten gekippt. Frag deinen Trainer, in deinem Verein oder unsere Service-Hotline nach der richtigen Sitzposition. Oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Eine Anleitung zum Verstellen des Sattels findest du im Kapitel **„Anpassen des Canyon Bikes an den Fahrer"**.

⚠ GEFAHR

Mountainbikes dieser Typen können bereits nach einer Saison soweit verschlissen sein, dass wesentliche und/oder tragende Teile ausgewechselt werden müssen. Bringe Fahrräder dieser Typen mindestens alle 3 bis 4 Monate zu einem gründlichen Check.

Beim Freeriden etc. ist der Sattel in der Regel nach hinten gekippt

Höhenverstellbare Sattelstütze

ⓘ HINWEIS

Bei höhenverstellbaren Sattelstützen, wie z.B. die Reverb von RockShox, gelingt die Höhenverstellung mittels Knopfdruck vom Lenker aus. Lies die Anleitungen der Komponentenhersteller.

ⓘ HINWEIS

Ein tiefer gestellter Sattel empfiehlt sich generell bei steilen Abfahrten mit dem MTB. Bei längeren Fahrten mit tiefem Sattel können Knieprobleme auftreten.

NACH EINEM STURZ

1. Prüfe, ob die Laufräder noch fest in den Radaufnahmen (Ausfallenden) geklemmt sind und ob die Felgen mittig im Rahmen bzw. der Gabel stehen. Versetze die Räder in Drehung. So kannst du kontrollieren, ob das Rad rund läuft. Wenn das Laufrad einen sichtbaren Schlag hat, muss das Laufrad zentriert werden. Näheres in den Kapiteln **„Die Bremsanlage"** sowie **„Die Laufräder"**.

2. Kontrolliere, ob Lenker und Vorbau nicht verbogen oder angebrochen sind und ob diese noch gerade stehen. Prüfe, ob der Vorbau fest in der Gabel sitzt, indem du versuchest, den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen. Stütze dich auch kurz auf die Bremsgriffe, um den sicheren Halt des Lenkers im Vorbau zu checken. Näheres in den Kapiteln **„Anpassen des Canyon Bikes an den Fahrer"** und **„Das Lenkungslager"**.

3. Schau, ob die Kette noch auf den Kettenblättern und den Ritzeln liegt. Ist das Rad auf die Schaltungsseite gestürzt, solltest du die Schaltungsfunktion überprüfen. Bitte einen Helfer, das Rad am Sattel hochzuheben, und schalte mit dem Schaltwerk vorsichtig die Gänge durch. Besonders zu den kleinen Gängen hin, wenn die Kette auf die größeren Ritzel klettert, musst du darauf achten, wie weit sich das Schaltwerk den Speichen nähert. Ein verbogenes Schaltwerk oder ein verbogenes Ausfallende können dazu führen, dass das Schaltwerk in die Speichen gerät – **Sturzgefahr!**

Prüfe, ob die Laufräder noch sicher geklemmt sind

Versuche den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen

Schau von hinten auf das Zahnkranzpaket und prüfe, ob die Leitrollen des Schaltwerkes genau unter den Zahnspitzen des passenden Ritzels liegen

HINWEIS

Beachte auch die Hinweise im Kapitel **„Besonderheiten des Werkstoffes Carbon".**

Schaltwerk, Hinterrad und Rahmen können beschädigt werden. Überprüfe den Umwerfer. Ist er verschoben, kann die Kette herunterfallen, das Rad verliert den Antrieb (siehe auch Kapitel **„Die Schaltung“**).

4. Peile über den Sattel entlang des Oberrohres oder zum Tretlagergehäuse, um sicherzustellen, dass er nicht verdreht ist.

5. Hebe das Rad wenige Zentimeter an und lass es auf den Boden springen. Entstehen dabei Geräusche, solltest du nach losen Schraubverbindungen suchen.

6. Schau zum Abschluss noch einmal über das ganze Fahrrad, um eventuell entstandene Verbiegungen, Verfärbungen oder Risse zu erkennen.

Fahre mit dem Rad sehr vorsichtig zurück und nur, wenn es die Prüfung untadelig bestanden hat. Vermeide starkes Beschleunigen und Bremsen und gehe nicht in den Wiegetritt.

Wenn du Zweifel an der Tauglichkeit deines Rades hast, lass dich mit dem Kraftfahrzeug abholen, statt ein Sicherheitsrisiko einzugehen. Zuhause angekommen, muss das Rad noch einmal gründlich untersucht werden. Beschädigte Teile müssen repariert oder ersetzt werden. Lies die erweiterten Kapitel der Anleitung weiter hinten. Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

⚠ GEFAHR

Bauteile aus Carbon, die eine stoßartige Kraft erlitten haben sowie verbogene Teile aus Aluminium können unvermittelt brechen. Sie dürfen auch nicht gerichtet, d.h. nicht gerade gebogen werden, denn auch danach besteht akute Bruchgefahr. Dies gilt insbesondere für die Gabel, den Lenker, den Vorbau, die Kurbeln, die Sattelstützen und die Pedale. Im Zweifel ist ein Tausch dieser Teile immer die bessere Wahl, denn deine Sicherheit geht vor.

Prüfe, dass das Schaltwerk nicht mit den Speichen in Kontakt kommen kann

Peile über den Sattel entlang des Oberrohres, um sicherzustellen, dass er nicht verdreht ist

Tausche Leichtbauteile zu deiner eigenen Sicherheit nach einem Sturz aus

RAHMENSETS – AUFBAUHINWEISE TECHNISCHE DATEN

Canyon bietet die hochwertigen Carbon- und Aluminium-Rahmen auch einzeln zur individuellen Bestückung mit Teilen an.

Die Gabeln für Canyon Mountainbike-Rahmen müssen unter Beachtung der passenden Federwegslänge gewählt werden. Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Derjenige, der den Rahmen komplettiert und die Anbauteile montiert, muss deshalb die Kompatibilität der Teile und die Montagequalität sicherstellen. Aufgrund einer unüberschaubaren Anzahl von Anbauteilen ist es nicht möglich, dass Canyon in dieser Anleitung die gesamte Bandbreite der Möglichkeiten abdeckt. Canyon kann nicht für jede mögliche Zusammenstellung von Bauteilen verantwortlich gemacht werden.

Wir empfehlen dir auch eindringlich, die Anleitungen der Teilehersteller sorgfältig durchzulesen. Grundsätzlich können Fehler in der Zusammenstellung dazu führen, dass dein Canyon unsicher ist. Wir empfehlen dir deshalb, die Montage von einem Fachmann oder in unserer Meisterwerkstatt durchführen zu lassen. Mute dir im Interesse deiner eigenen Sicherheit nicht zuviel zu.

Rahmenset

VORSICHT

Klemme die Rahmen nicht an den Rohren in einen Montageständer! Die dünnwandigen Rohre können beschädigt werden. Montiere zuerst eine solide (Aluminium-) Sattelstütze und klemme diese in den Ständer, oder verwende einen Montageständer, der den Rahmen entweder innen an drei Punkten aufspannt oder aber die Gabel und das Tretlagergehäuse aufnimmt.

HINWEIS

Lass dein Canyon in unserer Meisterwerkstatt montieren!

HINWEIS

Je nach Erfahrung und/oder handwerklichem Geschick des Durchführenden kann diese Anleitung ergänzungsbedürftig sein. Manche Arbeiten können zusätzliches (Spezial-) Werkzeug, z.B. spezielle Abzieher oder zusätzliche Anleitungen, erfordern.

Die Rahmen sind montagefertig vorbereitet, d.h. die Gewinde sind geschnitten, die Lagersitze und das Sitzrohr sind ausgerieben. Ein Nacharbeiten des Rahmens ist nicht erforderlich. Verändere den Rahmen und dessen Funktionsteile, z.B. die verstellbare Zugführung etc., nicht durch Auffeilen, Bohren oder ähnliches.

Montiere alle Anbauteile (Ausnahme: Carbon-Sattelstützen, Vorbauten auf Gabeln mit Carbonschaft und alle Stützen in Carbon-Rahmen) mit hochwertigem Montagefett an den Rahmen. So vermeidest du Korrosion. Andernfalls kannst du möglicherweise dein Canyon nach einiger Zeit nicht mehr demontieren.

Bei Canyon Bikes sind das Lenkungslager und die Gabel bereits montiert.

Taste dich stets von unten an die maximalen Drehmomente heran und kontrolliere den sicheren Sitz der Bauteile, wie dies in den entsprechenden Kapiteln beschrieben wird.

Für Teile, bei denen keine Drehmomentspannen vorliegen, ziehe die Schrauben schrittweise bis zum maximalen Drehmoment an und kontrolliere dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils.

Beachte stets die Drehmomentangaben

Arbeite nie ohne einen Drehmomentschlüssel

⚠ GEFAHR

Derjenige, der den Canyon Rahmen zum vollständigen Fahrrad komplettiert, muss selbst dafür Sorge tragen, dass die Zusammenstellung der Teile gemäß den Richtlinien der Hersteller, den allgemeinen Normen und dem Stand von Wissenschaft und Technik durchgeführt wird. Wenn du Fragen hinsichtlich der Kompatibilität einzelner Teile zum Rahmen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

VORSICHT

Es ist nur die Verwendung des mitgelieferten Vorbaus erlaubt.

HINWEIS

Du findest die Schraubendrehmomente auf den Bauteilen selbst, im Quick Start Guide deines Modells und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

LENKUNGSLAGER BZW. STEUERSATZ

Alle Rahmen werden mit eingepressten Schalen und integriertem Steuersatz (integrated headset) ausgeliefert.

FEDERGABELN

Canyon Mountainbike-Rahmen können mit einer Federgabel deiner Wahl bestückt werden.

Beachte die Einbauhöhe der Gabel, die zur Geometrie des Rahmens passen muss. Die Einbauhöhen für deine Federgabel sowie die Maße des Nenndurchmessers des Gabelschaftes findest du auf unserer Website www.canyon.com

Die Montage einer anderen Gabel führt zumindest zu einem verschlechterten Fahrverhalten. Unter Umständen kann dein Canyon Bike unkontrollierbar werden – **Sturzgefahr!** Beachte auch, dass sich der Gabelkopf frei unter dem Rahmen durchdrehen können muss.

Der Gabelkopf muss sich berührungsfrei unter dem Rahmen drehen lassen

Beachte die Einbauhöhe der Federgabel

⚠ GEFAHR

Eine nicht passende Gabel verändert das Fahrverhalten mitunter bis hin zur Unkontrollierbarkeit des Rades.

ZUGANSCHLÄGE

Belaste die entsprechend dem Kraftverlauf genieteten Zuganschläge am Canyon Carbon MTB-Rahmen nur in Richtung des Verlaufs der Schaltzüge. Schräg oder entgegen der Verlaufsrichtung liegende Belastung kann zu einer Beschädigung des Rahmens führen.

Überschreite die Drehmomente der Lagerhersteller nicht

Beim Austausch des wechselbaren Schaltauges darfst du keinesfalls das maximale Drehmoment überschreiten

Halte dich beim Flaschenhalter an das angegebene Drehmoment

HINWEIS

Du findest die Schraubendrehmomente auf den Bauteilen selbst, im Quick Start Guide deines Modells und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

HINWEIS

Achte beim Tausch des Schaltauges darauf, dass du zwischen Schaltauge und Rahmen etwas Fett aufträgst!

SATTELSTÜTZE

Deine neue Sattelstütze muss in jedem Fall denselben Nenn-Durchmesser wie das Sitzrohr deines Rahmens haben. Die Stütze muss ohne Drücken oder Drehen leicht in den Rahmen gleiten. Verschiedene Maße von Rahmen und Stütze können zu einem Versagen der Sattelstütze führen.

Bevor du die Stütze in den Rahmen montierst, stell sicher, dass das Sitzrohr absolut frei von scharfen Kanten oder Graten ist. Bei der Verwendung einer Carbon-Sattelstütze oder bei einem Carbon-Sitzrohr müssen beide Teile auch fett- bzw. ölfrei sein. Säubere und entgrate das Sitzrohr, wenn notwendig.

Drehe die Schraube der Sattelrohrklemmung nicht zu fest an. Beachte die Hinweise im Kapitel **„Einstellen der richtigen Sitzhöhe"** sowie die zulässigen Schraubendrehmomente im Kapitel **„Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen"** und berücksichtige ebenso die Vorgaben des Komponentenherstellers. Ein Überdrehen kann eine Beschädigung der Sattelstütze zur Folge haben und damit für einen Unfall und/oder Verletzungen des Fahrers verantwortlich sein.

Achte darauf, dass die Sattelstütze einwandfrei zum Rahmen passt

Halte dich bei der Sattelstützenklemmung an das angegebenen Drehmoment

⚠ GEFAHR

Nicht exakt übereinstimmende Durchmesser von Sitzrohr und Sattelstütze können zu einem Bruch des Rahmens oder einer CFK-Sattelstütze führen. Ein Unfall oder eine Verletzung des Fahrers kann die Folge sein.

⚠ GEFAHR

Deine Sattelstütze muss mindestens bis unterhalb des Oberrohres bzw. bis zur Minimum-Markierung der Stütze im Rahmen stecken. Fahre niemals mit deinem Canyon, wenn die Minimum-Markierung auf deiner Stütze sichtbar ist.

⚠ GEFAHR

Carbon-Sattelstützen oder Sitzrohre von Carbon-Rahmen dürfen niemals gefettet werden.

ⓘ HINWEIS

Verwende die spezielle Carbon-Montagepaste von Canyon, um einen sicheren Sitz der Sattelstütze zu erzielen.

ⓘ HINWEIS

Beachte die Hinweise zu den Sattelstützendurchmessern unter www.canyon.com/de-de/support-articles/seat_post_diameters.html

ANPASSEN DES CANYON BIKES AN DEN FAHRER

Es ist einerlei, ob du windschnittig auf einem Canyon Cross-Country-Racer oder entspannt auf einem Canyon All-Mountain-Bike unterwegs sein möchtest. Die (Sitz-)Position ist wesentlich für dein Wohlbefinden und deine Leistungsentfaltung auf deinem Canyon. Stelle deshalb Sattel und Lenker deines Canyon möglichst genau auf deine Bedürfnisse ein.

Grundsätzlich ist ein Mountainbike ein Sportgerät. Allein schon daher stellt ein Mountainbike gewisse Grundvoraussetzungen an die Rumpf-, Schulter- und Nackenmuskulatur.

Die Körpergröße des Fahrers ist entscheidend für die Wahl der Rahmenhöhe deines Canyon. Mit der Wahl eines Fahrradtyps wird die Körperhaltung schon grob festgelegt. Verschiedene Bauteile an deinem Canyon sind jedoch so konzipiert, dass sie in einem gewissen Maß auf deine Körperproportionen eingestellt werden können. Dazu gehören die Sattelstütze, der Lenkervorbau und die Bremsgriffe.

Beachte bei der Wahl der Rahmengröße, dass dir die Überstandhöhe genügend Schrittfreiheit bietet, so dass du nicht schmerzhaft auf dem Oberrohr aufsetzen kannst.

Mit dem Canyon Perfect Position System (PPS) steht dir ein Werkzeug zur Verfügung, mit dem du dein Canyon auch ohne Probefahrt in der exakt passenden Größe auswählen kannst. Du findest das PPS auf unserer Website www.canyon.com

Der Rahmen muss genügend Schrittfreiheit bieten

Typische Haltung eines Freeriders beim Abfahren

⚠ GEFAHR

Zu allen im Folgenden beschriebenen Arbeiten gehört etwas Erfahrung, geeignetes Werkzeug und handwerkliches Geschick. Mache nach der Montage unbedingt den Kurzcheck (Kapitel **„Vor jeder Fahrt"**) und führe eine Probefahrt auf einem unbelebten Platz oder auf einer einsamen Straße durch. So kannst du gefahrlos alles noch einmal überprüfen. Solltest du Bedenken haben, ist es besser, ausschließlich die Positionskontrolle durchzuführen. Gib dein Canyon gegebenenfalls in fachkundige Hände.

EINSTELLEN DER RICHTIGEN SITZHÖHE

Die erforderliche Sitzhöhe richtet sich bei Cross Country-, Marathon- und Tourenfahrern nach dem Tretvorgang.

Wichtig: Beim Treten sollen die Ballen der großen Zehen über der Mitte der Pedalachse stehen. Das Bein darf dann in der untersten Stellung der Tretkurbel nicht maximal durchgestreckt sein. Ist der Sattel zu hoch, überwindet man diesen tiefsten Punkt relativ schwer; das Pedalieren wird unrund. Ist der Sattel zu tief, werden Knieschmerzen die Folge sein. Überprüfe daher die Sitzhöhe anhand der folgenden, einfach durchzuführenden Methode. Benutze dafür Schuhwerk mit einer flachen Sohle.

- Setz dich auf den Sattel und stelle die Ferse auf das Pedal, welches sich in der untersten Position befindet. In dieser Stellung muss das Bein ganz durchgestreckt sein. Achte darauf, dass die Hüfte gerade bleibt.

Um die Sitzhöhe einzustellen, musst du die Sattelklemmbolzen oder den Schnellspanner lösen (lies vorher das Kapitel **„Umgang mit Steckachsen“**). Löse die Sattelstützenschraube mit einem geeigneten Werkzeug durch Drehen entgegen dem Uhrzeigersinn.

Ziehe die Sattelstütze nicht über die am Schaft vorhandene Markierung hinaus. Bei Rahmen mit längerem, über das Oberrohr hinausragendem Sitzrohr muss die Sattelstütze mindestens bis unterhalb des Oberrohres hinein geschoben werden! Das kann zu einer Mindesteinstecktiefe von 10 Zentimetern und mehr führen.

Um die Sitzhöhe einzustellen, musst du die Sattelklemmung lösen

Wenn die Ferse auf dem Pedal steht, welches sich in der untersten Position befindet, muss das Bein ganz durchgestreckt sein

⚠ GEFAHR

Fette in keinem Fall das Sitzrohr eines Rahmens aus Carbon, wenn keine Aluminiumhülse vorhanden ist. Wenn du eine Carbonsattelstütze verwendest, darfst du selbst Rahmen aus Metall nicht fetten. Einmal gefettete Carbonkomponenten können unter Umständen nie mehr sicher geklemmt werden!

⚠ VORSICHT

Sattelstützen und Rahmen können unterschiedliche Mindesteinstecktiefen vorschreiben. Wähle die jeweils größere vorgeschriebene Einstecktiefe.

- Die gelöste Sattelstütze kann jetzt in der Höhe verschoben werden. Achte darauf, dass der Teil der Sattelstütze, der sich im Inneren des Sitzrohres befindet, immer gut gefettet ist. (Ausnahme: Rahmen und Sattelstützen aus Carbon). Sollte deine Stütze im Sitzrohr nicht leicht gleiten, wende auf keinen Fall Gewalt an. Nutze ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com
- Richte den Sattel wieder gerade aus, indem du über die Sattelspitze auf das Tretlager oder entlang des Oberrohres peilst.
- Klemme die Stütze wieder fest. Drehe dazu die Sattelstützenschraube im Uhrzeigersinn. Eine ausreichende Klemmwirkung muss schon ohne große Handkraft erreicht werden. Andernfalls passt die Sattelstütze eventuell nicht gut in den Rahmen. Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com
- Prüfe den festen Sitz der Stütze. Halte dazu den Sattel mit den Händen vorn und hinten fest und versuche, ihn zu verdrehen. Dreht er sich bei der Prüfung nicht, ist die Stütze fest.

Peile über den Sattel entlang des Oberrohres, um sicherzustellen, dass er nicht verdreht ist

Versuche den Sattel gegenüber dem Rahmen zu verdrehen

⚠ GEFAHR

Achte darauf, die Schraube der Sitzrohrklemmung nicht zu fest anzuziehen. Ein Überdrehen kann die Sattelstütze oder den Rahmen beschädigen. **Unfallgefahr!**

HINWEIS

Bei höhenverstellbaren Sattelstützen, wie z.B. die Reverb von RockShox, gelingt die Höhenverstellung mittels Knopfdruck vom Lenker aus. Lies die Bedienungsanleitung des Herstellers, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

- Stimmt die Beinstreckung bei einer erneuten Überprüfung? Mache die Kontrolle, indem du den Fuß in die ideale Tretposition bringst. Wenn der Großzehenballen in der Mitte des Pedals steht, muss das Knie leicht angewinkelt sein. Ist dies der Fall, hast du die Sattelhöhe korrekt eingestellt.
- Überprüfe, ob du noch einen sicheren Stand auf dem Boden erreichen kannst. Ist dies nicht der Fall, musst du den Sattel wieder etwas tiefer stellen.

Wenn du sportlich dirtbike, freeride, downhill fährst etc., ist der Sattel sehr tief eingestellt und in der Regel nach hinten gekippt. Weitere Infos findest du auch im Kapitel **„Besonderheiten von Freeride-Bikes"**. Frage deinen Trainer, deinen Verein oder wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Die ideale Tretposition: wenn der Großzehenballen in der Mitte des Pedals steht, muss das Knie leicht angewinkelt sein

GEFAHR

Fahre nie, wenn die Stütze über die Ende-, Minimum-, Maximum-, Limit- oder Stoppmarkierung hinausgezogen ist! Sie könnte brechen oder der Rahmen Schaden nehmen. Bei Rahmen mit längerem, über das Oberrohr hinausragendem Sitzrohr sollte die Sattelstütze mindestens bis unterhalb des Oberrohres bzw. der Sitzstrebe hineingeschoben werden!

VORSICHT

Taste dich von unten in kleinen Schritten (halbe Newtonmeter) an das vorgeschriebene maximale Drehmoment heran und prüfe dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils. Überschreite das vom Hersteller angegebene maximale Drehmoment nicht!

HINWEIS

Überprüfen die Sitzposition bei Heranwachsenden regelmäßig alle 2–3 Monate.

EINSTELLUNG DER LENKERHÖHE

Die Lenkerhöhe bestimmt die Neigung des Rückens. Je tiefer der Lenker angebracht ist, desto stärker wird der Oberkörper geneigt. Der Fahrer sitzt dann zwar windschnittiger und bringt mehr Gewicht auf das Vorderrad, aber die stark gebeugte Haltung ist anstrengender und unbequemer, denn die Belastung der Handgelenke, der Arme, des Oberkörpers und des Nackens nimmt zu.

AHEADSET®-VORBAUTEN BZW. GEWINDELOSES SYSTEM
(Aheadset® ist ein eingetragener Markenname der Firma Dia-Compe)

Bei Rädern mit Aheadset®-Lenkungslagersystem wird mit Hilfe des Vorbaus auch das Lenkungslager eingestellt. Wird der Vorbau verändert, muss das Lager neu justiert werden (siehe hierzu das Kapitel **„Das Lenkungslager"**). Eine Höhenregulierung ist nur durch Veränderung der Zwischenringe, den sogenannten Spacern, oder durch Umdrehen des Vorbaus, bei sogenannten Flip-Flop-Modellen möglich.

Aheadset®-Vorbau

Die Lenkerhöhe bestimmt die Neigung des Rückens

⚠ GEFAHR

Vorbauten gehören zu den tragenden Teilen am Fahrrad. Veränderungen können deine Sicherheit gefährden. Beachte, dass du die Verschraubungen von Vorbau und Lenker korrekt festdrehst. Du findest die Schraubendrehmomente auf den Bauteilen selbst, im Quick Start Guide deines Modells und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller. Nutze bei geplanten Veränderungen ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

VORSICHT

Beachte, dass die Lenker-Vorbau-Kombination vom Lenker- bzw. Vorbauhersteller freigegeben ist.

HINWEIS

Beachte auch die beigelegten Bedienungsanleitungen der Komponentenhersteller.

- Demontiere die Schraube für die Lagervorspannung oben am Gabelschaft und entferne den Deckel.
- Löse die Schrauben seitlich am Vorbau. Ziehe den Vorbau von der Gabel.
- Jetzt kannst du die Zwischenringe herausnehmen.
- Verteile eine geringe Menge Carbon-Montagepaste von Canyon auf den Bereich, an dem der Vorbau geklemmt wird.
- Schieben den Vorbau ganz auf den Gabelschaft und stecke alle entfernten Spacer wieder oberhalb des Vorbaus auf.

⚠ GEFAHR

Vorbauten haben unterschiedliche Maße in der Länge, im Schaftdurchmesser und in der Lenkerbohrung. Eine falsche Auswahl kann zur Gefahrenquelle werden: Lenker und Vorbauten können brechen und zu einem Unfall führen. Verwende beim Austausch nur gekennzeichnete und passende Original-Ersatzteile.

HINWEIS

Das Entfernen von Zwischenringen ist nur möglich, wenn der Gabelschaft gekürzt wird. Dieser Vorgang ist nicht mehr umkehrbar. Er sollte daher erst dann durchgeführt werden, wenn du dir mit der Sitzposition absolut sicher sind. Lass diese Arbeit von einem Fachmann erledigen. Die falsche Handhabung oder die Verwendung eines falschen Werkzeugs beim Kürzen des Gabelschafts führen zu irreparablen und unter Umständen gefährlichen Materialbeschädigungen. Canyon übernimmt keine Haftung für Schäden am Gabelschaft, die durch unsachgemäße Handhabung entstanden sind. Die Garantie erlischt in diesem Fall. Am besten wendest du dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Löse die Schrauben seitlich am Vorbau

Nimm die Zwischenringe heraus und stecke diese dann oberhalb des Vorbaus wieder auf

Stell das Lager neu ein und drehe dann den Vorbau wieder fest

HINWEIS

Achte darauf, dass der Lenkerklemmbereich nicht scharfkantig ist. Nutze ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Wenn du den Vorbau umdrehen willst, musst du zusätzlich den Lenker entfernen.

- Öffne dazu die Schrauben vorne am Vorbau, mit denen der Lenker geklemmt wird, und nimm ihn vorsichtig heraus.
- Trage auch in diesem Klemmbereich Carbon-Montagepaste von Canyon auf und befestige den Lenker neu, nachdem du den Vorbau gedreht hast.
- Richte den Lenker außerdem im Vorbauauge aus.
- Drehe alle Vorbauklemmschrauben mit einem Drehmomentschlüssel gemäß den Angaben fest. Beachte, dass das maximale Drehmoment in aller Regel nicht ausgeschöpft werden muss, wenn du Carbon-Montagepaste verwendst. Es reicht, wenn man die Schrauben mit Momenten, die 20 bis 25 % niedriger liegen, andreht, z.B. mit 6 Nm anstelle von 8 Nm. Das schont das Material.
- Stell das Lager neu ein.
- Richte den Vorbau aus, so dass er in der Flucht mit dem Vorderrad ist und der Lenker exakt rechtwinklig zur Fahrtrichtung steht. Ziehe den Vorbau fest, nachdem du ihn ausgerichtet hast und mach eine Verdrehkontrolle (siehe Kapitel **„Das Lenkungslager“**).

Öffne die Schrauben vorne am Vorbau

Drehe die Schrauben wieder fest

⚠ GEFAHR

Beachte, dass die Verschraubungen von Vorbau und Lenker mit vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Andernfalls wäre es möglich, dass Lenker oder Vorbau sich löst oder bricht. Dies kann zu einem schwerwiegenden Unfall führen. Du findest die Schraubendrehmomente auf den Bauteilen selbst, im Quick Start Guide deines Modells und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller. Nutze ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

⚠ GEFAHR

Wenn dein Canyon Mountainbike einen Gabelschaft aus Carbon aufweist (erkennbar an der schwarzen oder schwarzglänzenden Farbe im Schlitz des Vorbaus), musst du bei der Klemmung des Vorbaus sehr große Vorsicht walten lassen. Eine Arbeit für Fachleute!

ⓘ HINWEIS

Achte darauf, dass der Lenkerklemmbereich nicht scharfkantig ist. Nutze ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

SITZLÄNGE UND SATTEL-EINSTELLUNG

Die Position des Sattels ist essenziell für dein Fahrgefühl und schmerzfreies Fahren.

Der Abstand zwischen den Lenkergriffen und dem Sattel hat Einfluss auf die Rückenneigung und damit auf den Fahrkomfort und die Fahrdynamik. Über den Sattelstützenschlitten lässt sich diese Entfernung in geringem Umfang verändern. Wird das Sattelgestell in der Sattelstütze verschoben, beeinflusst das jedoch auch den Tretvorgang. Der Fahrer tritt mehr oder weniger weit von hinten in die Pedale.

Wenn der Sattel nicht waagerecht eingestellt ist, kann der Fahrer nicht entspannt pedalieren. Er muss sich ständig am Lenker abstützen oder festhalten, um nicht vom Sattel zu gleiten.

Achte darauf, dass die Oberkante des Sattels waagerecht bleibt, während du die Schraube(n) wieder zudrehst. Das Fahrrad sollte bei diesen Einstellarbeiten waagerecht stehen.

Bei vollgefederten Mountainbikes kann es von Vorteil sein, den Sattel vorne etwas tiefer, d.h. leicht gekippt, einzustellen.

Der Abstand zwischen den Handgriffen des Lenkers und dem Sattel beeinflusst die Rücken-Neigung

Die Oberkante des Sattels sollte möglichst waagerecht bleiben

⚠ GEFAHR

Beachte, dass die Verschraubungen an der Sattelstütze mit vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Benutze einen Drehmomentschlüssel und überschreite die maximalen Schraubendrehmomente nicht! Du findest die Schraubendrehmomente auf den Bauteilen selbst, im Quick Start Guide deines Modells und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

Der Verstellbereich des Sattels ist sehr gering. Einen wesentlich größeren Längenbereich decken verstellbare Vorbauten oder die verschiedenen Vorbaulängen ab. Teilweise lassen sich mehr als 10 cm Differenz realisieren. Meist muss hierbei die Länge der Schalt- und Bremszüge angepasst werden. Nutze ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Prüfe nach der Montage, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt oder sich verdrehen lässt, indem du mit den Händen abwechselnd die Spitze und das Ende belastest.

⚠ GEFAHR

Klemme den Sattel nie in den Bögen des Sattelgestells, sondern immer im geraden Bereich.

ⓘ HINWEIS

Der Verstellbereich des Sattels ist sehr gering. Mit verschiedenen Vorbaulängen dagegen lassen sich Längenveränderungen von teilweise mehr als zehn Zentimetern realisieren. Meist muss hierbei die Länge der Züge entsprechend angepasst werden. Besuche für diese Umbaumaßnahme auf jeden Fall eine Fachwerkstatt. Für Fragen oder Terminvereinbarungen wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

VERSCHIEBEN DES SATTELS UND EINSTELLEN DER SATTELNEIGUNG

Patent-Klemmung mit einer oder zwei parallelen Schrauben

Bei Patentsattelstützen halten eine oder zwei zentrale Innensechskant-Schrauben den Kopf, der sowohl die Neigung als auch die horizontale Position des Sattels fixiert. Die meisten Sattelstützen weisen zwei nebeneinander angeordnete Schrauben auf.

Um die Sattelstellung einzustellen, öffne die Schraube bzw. Schrauben am Kopf der Sattelstütze. Löse die Schraube(n) dazu zwei bis maximal drei Umdrehungen, sonst kann der gesamte Mechanismus auseinanderfallen. Verschiebe den Sattel horizontal, um die Sitzlänge einzustellen. Oft ist hierzu ein kleiner Klaps auf den Sattel notwendig. Achte auf die Markierungen am Gestell und überschreite diese nicht.

Nachdem du die gewünschte Position gefunden hast, überprüfe, ob die beiden Hälften des Klemmmechanismus am Sattelgestell anliegen.

Achte darauf, dass der Sattel bzw. der Klemmmechanismus in einer der Rasterungen auf dem Kopf der Sattelstütze „einrastet", während du andrehst. Drehe die Schraube(n) schrittweise an.

Passt alles, drehe die Schraube bzw. Schrauben mit dem Drehmomentschlüssel gemäß den Angaben fest.

Drehe beide Schrauben abwechselnd und gleichmäßig an, überschreite niemals das maximal zulässige Drehmoment

Prüfe, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt

VORSICHT

Kontrolliere die Verschraubungen monatlich mit dem Drehmomentschlüssel gemäß den Werten, die du auf den Bauteilen selbst, im Quick Start Guide deines Modells und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller findest.

Joch-Klemmung mit zwei hintereinander liegenden Schrauben

Bei Sattelstützen mit Jochklemmung halten zwei vertikale Innensechskant-Schrauben den Kopf, der sowohl die Neigung als auch die horizontale Position des Sattels fixiert. Eine Schraube liegt hinter der Stütze, eine weitere vor oder zentral in der Stütze.

Um die Sattelstellung einzustellen, löse die beiden Schrauben zwei bis maximal drei Umdrehungen, sonst kann der gesamte Mechanismus auseinanderfallen. Verschiebe den Sattel horizontal, um die Sitzlänge einzustellen. Oft ist hierzu ein kleiner Klaps auf den Sattel notwendig. Achte auf die Markierungen am Gestell und überschreite diese nicht. Nachdem du die gewünschte Position gefunden hast, überprüfe, ob die beiden Hälften des Klemmmechanismus am Sattelgestell passgenau anliegen.

Beachte dabei die empfohlenen Schraubendrehmomente. Prüfe, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt, indem du mit den Händen abwechselnd die Spitze und das Ende belastest.

Löse die beiden Schrauben zwei bis maximal 3 Umdrehungen

Ziehe die Schrauben abwechselnd und gleichmäßig mit dem vorgeschriebenen Drehmoment wieder fest

Richte den Sattel so aus, dass das Gestell innerhalb der Markierungen geklemmt wird

⚠ GEFAHR

Positioniere das Sattelgestell so, dass die Klemmung der Sattelstütze innerhalb des vorgegebenen Bereiches liegt. Ist kein Bereich markiert, darf die Klemmung nur auf dem geraden Stück und keinesfalls in den vorderen oder hinteren Bogen erfolgen – **Bruchgefahr!**

⚠ GEFAHR

Beachte beim Austausch eines Sattels, dass die Sattelstützen in der Regel für einen Sattelgestell-Durchmesser von sieben Millimetern ausgelegt sind. Gestelle, die anders beschaffen sind, können zum Versagen der Stütze und dadurch zum Sturz des Fahrers führen.

VERSTELLUNG VON LENKER UND BREMSGRIFFEN

Die Lenkerenden bei Mountainbikes sind meist etwas abgewinkelt. Stell den Lenker so ein, dass deine Handgelenke entspannt sind und nicht zu stark nach außen verdreht werden.

EINSTELLEN DER LENKERPOSITION DURCH VERDREHEN DES LENKERS

- Öffne die Innensechskantschraube(n) an der Vorderseite des Vorbaus.
- Verdrehe den Lenker, bis er die von dir gewünschte Stellung erreicht hat.
- Achte darauf, dass der Lenker vom Vorbau genau in der Mitte geklemmt wird.
- Ziehe jetzt die Schrauben wieder vorsichtig mit einem Drehmomentschlüssel fest. Beachte den vorgeschriebenen Schraubendrehmoment. Du findest die Schraubendrehmomente auf den Bauteilen selbst, im Quick Start Guide deines Modells und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller. Nachdem du den Lenker eingestellt hast, musst du die Brems- und Schaltgriffe justieren.
- Löse die Innensechskantschraube an den Griffbandagen.
- Verdrehe den Brems- und den Schaltgriff auf dem Lenker. Setze dich auf den Sattel und lege deine Finger auf den Bremshebel. Kontrolliere, ob deine Hand mit dem Unterarm eine gerade Linie bildet.
- Schraube die Griffe wieder fest.
- Kontrolliere den festen Sitz des Lenkers, indem du dich vor dein Canyon stellst und den Lenker an beiden Bremsgriffen packst. Der Lenker darf sich auch bei einem kräftigen Ruck nach unten nicht verdrehen. Ziehe die Klemmschraube(n) ggf. vorsichtig nach.

Öffne die Innensechskantschraube(n) an der Vorderseite des Vorbaus

Ziehe die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Drehmoment wieder fest

Wenn deine Finger auf den Bremshebeln liegen, sollte deine Hand eine gerade Linie mit dem Unterarm bilden

Schraube die Brems- und Schaltgriffe mit dem vorgeschriebenen Drehmoment fest

Lenkerhörnchen bieten zusätzliche Griffmöglichkeiten. Sie werden in der Regel so eingestellt, dass die Hände angenehm darauf liegen, wenn der Fahrer im Stehen, im sogenannten Wiegetritt, fährt. Die „Bar Ends", wie die Lenkerhörnchen auch genannt werden, stehen dann nahezu parallel zum Boden bzw. in einem Winkel von ungefähr 25 Grad nach oben.

- Öffne die Schrauben, die sich meist an der Unter- oder Oberseite der Lenkerhörnchen befinden, ein bis zwei Umdrehungen.
- Verdrehe die Hörnchen nach deinen Wünschen und achte darauf, dass beide Seiten im gleichen Winkel stehen.
- Ziehe die Schrauben mit dem benötigten Schraubendrehmoment wieder fest.
- Kontrolliere den sicheren Halt, indem du die Hörnchen zu verdrehen versuchst.
- Bei Carbonlenkern sind spezielle Lenkerendstopfen zur verwenden, wenn Lenkerhörnchen verbaut werden. Beachte bei Carbonlenkern unbedingt die Bedienungsanleitung, da verschiedene Lenkerhersteller starke Einschränkungen bei der Benutzung von Lenkerhörnchen machen.

Lenkerhörnchen bieten zusätzliche Griffmöglichkeiten

Drehe die Schrauben mit dem benötigten Drehmoment wieder fest

⚠ GEFAHR

Beachte, dass die Verschraubungen von Vorbau, Lenker, Hörnchen und Bremsen mit den vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Andernfalls wäre es möglich, dass die Bauteile sich lösen oder brechen. Dies kann zu einem schwerwiegenden Unfall führen. Du findest die Schraubendrehmomente auf den Bauteilen selbst, im Quick Start Guide deines Modells und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

⚠ GEFAHR

Stell die Lenkerhörnchen nicht senkrecht oder nach hinten, dies könnte bei einem Sturz zu Verletzungen führen.

⚠ GEFAHR

Beachte, dass sich der Anhalteweg verlängert, wenn du mit einem Hörnchenlenker fährst. Die Bremshebel sind nicht in allen Griffpositionen in günstiger Griffweite.

REGULIERUNG DER GRIFFWEITE ZU DEN BREMSHEBELN

Bei vielen Bremsgriffen ist der Abstand des Hebels zu den Lenkergriffen einstellbar. Für Fahrer mit kleinen Händen kann damit der Bremshebel in griffgünstige Nähe zum Lenker gebracht werden. Die Hebelstellung, in der die Bremse zu wirken beginnt, muss ebenfalls auf die Fingerlänge eingestellt werden.

- Prüfe, wann die Bremsbeläge die Bremsflächen berühren. Kommt dieser Druckpunkt schon nach kurzem Hebelweg, muss die Bremse verstellt werden. Wenn du die Griffweite einstellen möchtest siehe hierzu das Kapitel **„Die Bremsanlage"**. Andernfalls würde die Bremse nach dem Einstellen möglicherweise schleifen. Greift die Bremse jedoch erst nach dem halben Handhebelweg, habst du etwas Spielraum, um die Griffweite der Hebel zu verringern.
- In der Regel befindet sich nahe der Stelle, an der die Bremsleitung in die Hebelarmatur hineinläuft, eine kleine Schraube. Drehe die Schraube hinein und beobachte, wie der Hebel dabei wandert.
- Bei hydraulischen Bremsen ist in der Regel eine Stellschraube am Hebel vorhanden. Damit kannst du die Position ändern.
- Wenn die Wunsch-Griffweite erreicht ist, überprüfe unbedingt, ob noch genügend Leerweg am Hebel vorhanden ist, ehe die Beläge an den Bremsflächen anliegen.

⚠ GEFAHR

Beachte, dass sich der Anhalteweg verlängert, wenn du mit einem Hörnchenlenker fährst. Die Bremshebel sind nicht in allen Griffpositionen in günstiger Griffweite.

Griffweite der Bremse

Einstellen der Griffweite des Bremshebels

⚠ GEFAHR

Beachte, dass die Verschraubungen von Vorbau, Lenker und Bremsen mit den vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Andernfalls wäre es möglich, dass die Bauteile sich lösen oder brechen. Dies kann zu einem schwerwiegenden Unfall führen. Du findest die Schraubendrehmomente auf den Bauteilen selbst, im Quick Start Guide deines Modells und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

⚠ GEFAHR

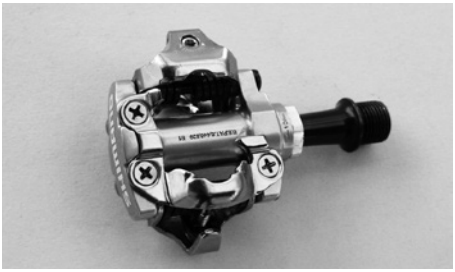
Der Bremshebel darf sich nicht bis zum Lenker durchziehen lassen. Die volle Bremskraft muss vorher erreicht werden!

ⓘ HINWEIS

Beachte auch die zusätzlichen Anleitungen des Bremsenherstellers.

DIE PEDALSYSTEME

Nicht alle Schuhe eignen sich zum Radfahren. Schuhe, die beim Radfahren getragen werden, sollten eine steife Sohle haben und genügend Halt bieten. Ist die Sohle zu weich, besteht die Gefahr, dass sich das Pedal durchdrückt und der Fuß zu schmerzen beginnt. Im Bereich der Ferse sollten die Schuhe keine zu breite Sohle haben, sonst kann die natürliche Fußstellung nicht eingenommen werden, da man beim Treten an den Streben des Hinterbaus anstößt. Knieschmerzen können die Folge sein.



Systempedal

Schuhe für Systempedal

FUNKTIONSWEISE VERSCHIEDENER SYSTEME IM ÜBERBLICK

Empfehlenswert sind Pedale, bei denen der Fuß mit einer lösbaren Verbindung ans Pedal gekoppelt ist, sogenannte System- oder Klickpedale. Die Verbindung sorgt dafür, dass der Fuß beim schnellen Treten oder bei Fahrten in holprigem Terrain nicht abrutschen kann. Das Pedal kann durch den festen Halt des Fußes auch geschoben bzw. gezogen werden, dies erleichtert das flüssige Pedalieren. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass der Ballen der großen Zehe günstig über der Pedalachse steht und dass man mit der Fußspitze das Vorderrad beim Lenken nicht versehentlich blockiert.

HINWEIS

System- bzw. Klick-Pedale bedingen immer spezielle Radschuhe.

HINWEIS

Lies die Bedienungsanleitung des Pedalherstellers, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Bei den System- oder Klickpedalen bildet ein spezieller Radschuh eine einrastende Verbindung mit dem Pedal, ähnlich wie bei einer Skibindung. Man dreht das Pedal zuerst mit der Plattenspitze und tritt dann auf den waagerecht stehenden Pedalkörper. Bei den meisten Mountainbikepedalen ist der Rastmechanismus beidseitig ausgeführt, das Umdrehen des Pedals entfällt. Mit einem deutlich hör- und spürbaren „Klick" rastet der Schuh ein. Deshalb werden die Systempedale oft auch als Klickpedale bezeichnet.

Die Verbindung der Klickpedale wird durch Drehen der Ferse nach außen gelöst

Die Verbindung wird bei allen gängigen Systemen durch Drehen der Ferse nach außen gelöst. Lehne dich bei den ersten Versuchen, in das Pedal einzurasten und auszuklinken, an eine Wand an oder lass dir von einer Person Stützhilfe leisten.

In den Sohlen sind kleine Halteplatten („Cleats") integriert

Die funktionellen Unterschiede zwischen den verschiedenen Pedalsystemen liegen in der Plattenform, im Auslösewinkel und der Auslösehärte. Radfahrer, die zu Knieproblemen neigen, sollten ein Pedalsystem mit „Fußfreiheit" wählen, bei dem die Ferse des Schuhs im eingerasteten Zustand etwas hin und her bewegt werden kann.

Der Vorteil einiger Systempedale liegt darin, dass die Platte in der Sohle versenkt ist und man auch zu Fuß ohne Beeinträchtigung gehen kann.

⚠ GEFAHR

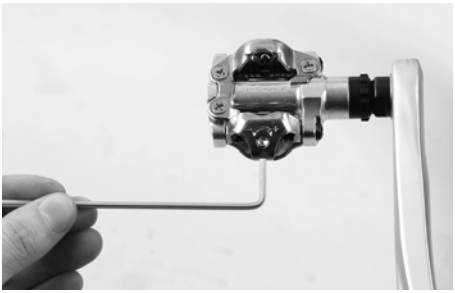
Übe das Aufnehmen der Pedale, das Einrasten in das Pedal und das Auflösen der Verbindung durch den Dreh des Fußes nach außen zuerst im Stillstand, bevor du die Technik auf einer unbelebten Straße verfeinerst. Lies die Bedienungsanleitung des Pedal- und des Schuhherstellers sorgfältig durch. Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

EINSTELLUNG UND WARTUNG

Die verschiedenen Pedalsysteme unterscheiden sich in der technischen Ausführung teils sehr deutlich. Einige grundsätzliche Einstellregeln haben alle Ausführungen gemeinsam:

- Befestige die Pedalplatte so auf dem Schuh, dass der Ballen des Großzehs über der Pedalachse steht.
- Der Fuß muss beim Tretvorgang seine natürliche Stellung einnehmen. Bei den meisten Menschen zeigt dann die Ferse etwas nach innen.
- Achte darauf, dass die Befestigungsschrauben stets festgedreht sind, denn bei einer losen Platte wird das Aussteigen nahezu unmöglich! **Sturzgefahr!**
- Stell die Auslösehärte des Pedals auf deine Bedürfnisse ein. Anfangs ist eine geringe Vorspannung empfehlenswert. Drehe an der kleinen Innensechskantschraube und prüfe die Vorspannung durch Ein- und Ausrasten.
- Offen liegende Federn und Mechanismen müssen regelmäßig von Schmutz gereinigt und nachgefettet werden.
- Knarren oder Quietschen von Pedalplatten kann oft durch etwas Fett an den Kontaktpunkten zwischen der Schuhplatte und dem Pedal behoben werden.
- Prüfe regelmäßig den Verschleiß der Pedalplatten. Kippeliger Stand auf dem Pedal deutet auf den Verschleiß der Platte oder der Schuhsohle hin.

Der Fuss muss beim Tretvorgang seine natürliche Stellung einnehmen


Stelle die Auslösehärte des Pedals auf deine Bedürfnisse ein

⚠ GEFAHR

Achte darauf, dass Pedal und Schuhsohle stets frei von Schmutz und sonstigen Fremdkörpern sind und schmiere den Rastmechanismus regelmäßig mit Öl.

⚠ GEFAHR

Sollte das Pedal nicht reibungslos ein- und ausrasten oder die Platte stark verschlissen sein, besteht Sturzgefahr, da der Schuh sich selbsttätig oder erschwert aus dem Pedal lösen kann.

DIE BREMSANLAGE

In der Regel werden die Bremsen an deinem Canyon benötigt, um die Fahrtgeschwindigkeit an die Verkehrsgegebenheiten anzupassen. Bei Bedarf müssen die Bremsen jedoch stark zupacken, um dein Canyon so schnell wie möglich zum Stillstand zu bringen. Bei solchen Vollbremsungen kommt die Physik ins Spiel. Beim Bremsen verlagert sich das Gewicht von hinten nach vorn, das Hinterrad wird entlastet. Die Stärke der Verzögerung wird auf trockenem und griffigem Untergrund in erster Linie durch den drohenden Überschlag des Fahrrades und nur in zweiter Linie von der Haftung der Reifen begrenzt. Speziell beim Bergabfahren verschärft sich diese Problematik. Bei einer Vollbremsung musst du versuchen, dein Gewicht so weit wie möglich nach hinten zu verlagern.

Betätige beide Bremsen gleichzeitig und beachte, dass die vordere Bremse auf griffigem Untergrund und durch die Gewichtsverlagerung die weit größeren Kräfte übertragen kann.

Die Bremshebelzuordnung zu den Bremskörpern, z.B. linker Hebel wirkt auf die Vorderbremse, kann variieren. Lass die Bremsen vor der ersten Fahrt nach deinen Wünschen umbauen.

Bei **Scheibenbremsen** führt lang anhaltendes Bremsen oder dauerhaftes Schleifenlassen zu einer Überhitzung des Bremssystems. Die Folge kann ein Nachlassen der Bremskraft bis hin zum Totalausfall sein und in einem schweren Unfall resultieren.

Überprüfe deine Fahrweise dahingehend und eigne dir an, kurz aber kräftig zu bremsen und die Bremse zwischendurch immer wieder zu lösen. Halte im Zweifel einen Moment an und lass die Bremsscheibe oder die Felge bei gelöstem Bremshebel abkühlen.

Bremshebel

Scheibenbremse

Beim Bremsen verlagert sich das Gewicht von hinten nach vorn

GEFAHR

Mach dich vorsichtig mit deinen Bremsen vertraut. Übe Notbremsungen auf einer verkehrsfreien Fläche, bis du dein Canyon sicher unter Kontrolle hast. Dies kann im Straßenverkehr Unfälle verhindern.

VORSICHT

Nässe setzt die Bremswirkung herab. Kalkuliere bei Regen längere Anhaltewege ein!

FUNKTIONSWEISE UND VERSCHLEISS

Über einen Handhebel wird ein feststehender Bremsbelag auf eine rotierende Bremsfläche gedrückt und reibt dort. Durch die Reibung wird das Rad verzögert. Neben der Kraft, mit der der Belag auf die Bremsfläche drückt, ist der sogenannte Reibbeiwert zwischen den aufeinander gleitenden Reibpartnern entscheidend.

Wenn Wasser, Schmutz oder Öl an die Reibfläche gelangen, ändert sich dieser Reibbeiwert. Dies ist der Grund, warum eine Scheibenbremse bei Regen leicht verzögert anspricht und schlechter abbremst. Durch die Reibung kommt es zum Verschleiß der Bremsbeläge und auch der Bremsscheibe! Begünstigt wird der Verschleiß der Reibpartner durch viele Regenfahrten.

Scheibenbremse hinten

⚠ GEFAHR

Undichtigkeiten in den Leitungen hydraulischer Bremsen können diese wirkungslos machen. Undichtigkeiten sofort beseitigen, sonst besteht **Unfallgefahr!**

VORSICHT

Achte auf absolut wachs-, fett- und ölfreie Bremsscheiben und -beläge. Einmal mit Öl in Kontakt gekommene Bremsbeläge können nicht mehr gereinigt werden. Sie müssen ersetzt werden!

HINWEIS

Bei starker Verschmutzung und/oder bei Nässe können Quietschgeräusche auftreten.

HINWEIS

Verwende beim Austausch nur gekennzeichnete und zur Bremse passende Original-Ersatzteile.

KONTROLLE UND NACHSTELLEN VON SCHEIBENBREMSEN

Bei Nässe sprechen Scheibenbremsen deutlich schneller an als Felgenbremsen. Weiterhin sind sie verhältnismäßig wartungsarm und sie verschleißen die Felgen nicht. Nachteilig ist, dass Scheibenbremsen zu Geräuschen neigen, wenn sie feucht sind. Um die Bremsen optimal bedienen zu können, lassen sich die Bremshebel auch bei Scheibenbremsen auf die Handgröße einstellen. In der Regel geschieht dies über eine kleine Innensechskantschraube direkt am Handhebel.

FUNKTIONSKONTROLLE

Kontrolliere die Leitungen und Anschlüsse regelmäßig bei gezogenem Hebel auf Undichtigkeiten. Tritt Hydrauliköl oder Bremsflüssigkeit aus, solltest du sofort geeignete Maßnahmen ergreifen, denn eine undichte Stelle kann die Bremse wirkungslos machen. Nutze ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Kontrolliere den Verschleiß der Beläge an den Metallohren oder -nasen, die unten aus dem Bremssattel herausschauen oder am Sichtfenster oben auf dem Bremssattel. Nähern sie sich bis auf etwa einen Millimeter der Scheibe, musst du die Beläge gemäß der Anleitung des Herstellers ausbauen, genau kontrollieren und ggf. austauschen.

HINWEIS

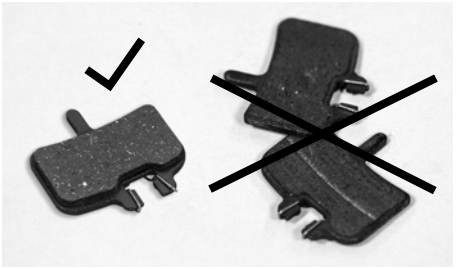
Die Hersteller von Scheibenbremsen liefern ausführliche Anleitungen mit. Lies diese aufmerksam durch, bevor du ein Laufrad ausbaust oder Wartungsarbeiten durchführst.

HINWEIS

Verwende beim Austausch nur Original-Ersatzteile!

Scheibenbremse

Einstellen der Griffweite des Bremshebels



Verschlissene Bremsbeläge müssen ausgetauscht werden

GEFAHR

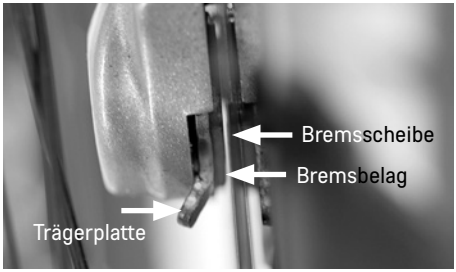
Verschmutzte Bremsbeläge und -scheiben können die Bremskraft drastisch vermindern. Achte daher darauf, dass weder Öl noch andere Flüssigkeiten an die Bremse geraten, z.B. wenn du dein Rad putzt oder die Kette schmierst. Verschmutzte Beläge lassen sich in keinem Fall reinigen und müssen ersetzt werden! Bremsscheiben kannst du mit Bremsreiniger und notfalls mit warmem Wasser und Spülmittel reinigen.

SCHEIBENBREMSEN

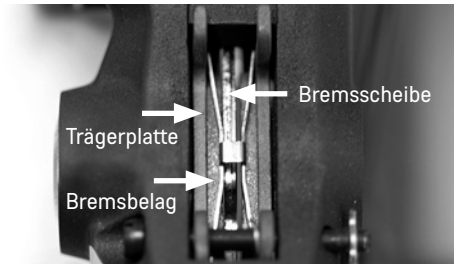
Der Verschleiß der Bremsbeläge wird bei diesen Modellen automatisch ausgeglichen. Überprüfe vor jeder Fahrt, ob du einen definierten Druckpunkt erzielst, bevor der Hebel am Lenker anliegt. Kontrolliere regelmäßig, ob die Beläge noch genug Belagstärke aufweisen.

Bei manchen Bremsenherstellern sind in den beigelegten Transportsicherungen Aussparungen vorhanden. Wenn die Beläge in diese hineingeschoben werden können, ist es Zeit für den Austausch.

Verwende ausschließlich Original-Ersatz-Beläge und halte dich an die Hinweise im Handbuch des Bremsenherstellers. Überlasse diese Arbeit einem Fachmann, wenn dz nur die geringsten Zweifel hast.



Bremsbelagkontrolle einer SRAM Bremse – die Trägerplatte darf die Scheibe niemals berühren



Bremsbelagkontrolle einer Shimano Bremse – die Trägerplatte darf die Scheibe niemals berühren

HINWEIS

Neue Bremsbeläge müssen eingebremst werden, damit sie die optimalen Verzögerungswerte erzielen. Beschleunige dein Canyon dazu ca. 30 bis 50 mal auf etwa 30 km/h und bremse bis zum Stillstand ab.

HINWEIS

Beachte auch die Hinweise auf den Websites:
https://www.rideformula.com
https://www.magura.com/de/EUR/
https://si.shimano.com
www.sram.com

HINWEIS

Wenn du die Laufräder ausgebaut hast, darfst du nicht an den Bremshebeln ziehen. Die Beläge werden sonst zusammen geschoben, das Laufrad lässt sich nicht mehr problemfrei montieren. Montiere nach der Demontage der Laufräder die mitgelieferten Transportsicherungen.

GEFAHR

Scheibenbremsen erhitzen sich beim Bremsen sehr stark. Fasse deshalb die Scheibe und den Bremssattel nicht sofort an, wenn du häufig gebremst hast, z.B. nach oder an einem längeren Gefälle.

GEFAHR

Geöffnete Anschlüsse oder undichte Leitungen führen dazu, dass die Bremswirkung stark abfällt. **Unfallgefahr!** Suche bei Undichtigkeiten des Systems oder Knicken in den Leitungen einen Fachmann auf, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

GEFAHR

Transportiere dein Canyon nicht mit Sattel und Lenker nach unten, die Bremsen könnten wirkungslos werden.

DIE SCHALTUNG

Die Schaltung an deinem Canyon dient der Anpassung der eigenen Leistungsfähigkeit an die Geländeform und die gewünschte Fahrgeschwindigkeit. Die zu leistende physikalische Arbeit wird durch die Schaltung nicht verringert, denn diese bleibt bei gleicher Wegstrecke und demselben Tempo immer gleich. Verändert wird jedoch der Krafteinsatz pro Kurbelumdrehung. Einfach gesagt bedeutet dies: In einem kleinen Gang kannst du steile Berge mit mäßigem Krafteinsatz hochfahren. Du musst dafür aber häufiger treten.

Bergab wird eine große Übersetzung aufgelegt. Du kannst mit einer Kurbelumdrehung viele Meter zurücklegen, die Geschwindigkeit ist dann entsprechend hoch. Um kraftsparend zu fahren, musst du häufig schalten. Wie bei einem Kraftfahrzeug musst du deinen „Motor" auf Touren halten, um die optimale Leistung zu entfalten.

Auf der Ebene liegt eine vernünftige Umdrehungszahl der Kurbeln, kurz Trittfrequenz genannt, höher als 60 Umdrehungen pro Minute. Radrennfahrer kurbeln im flachen Gelände zwischen 90 und 110 Umdrehungen je Minute. Bergauf fällt die Frequenz naturgemäß etwas ab. Du solltest aber trotzdem flüssig treten. Die feinen Abstufungen und die leichte Bedienbarkeit moderner Fahrradgetriebe bieten dir die besten Voraussetzungen zu einer effizienten Fahrweise. Außerdem werden der Verschleiß an Kette und Ritzeln sowie die Beanspruchung deiner Kniegelenke wesentlich geringer.

Die Kettenschaltung ist am Fahrrad die effektivste Kraftübertragung. Rund 97 bis 98 Prozent ihrer geleisteten Arbeit kommen bei einem gepflegten und geschmierten Kettengetriebe am Hinterrad an. Sowohl die Bedienung der Schaltung als auch die Wirkung der Bremsen lassen kaum noch Wünsche offen.

Die Kettenschaltung

Schaltwerk

GEFAHR

Schalte nicht unter Last, das verkürzt das Kettenleben erheblich. Außerdem kann sich die Kette zwischen Kettenstrebe und Kettenblättern verklemmen („Chain-suck"). Vermeide es zu schalten, während du stark auf die Pedale trittst.

VORSICHT

Achte darauf, dass du stets enge Beinkleider trägst oder verwende Hosenklammern oder ähnliches. So gehst du sicher, dass deine Hose nicht in die Kette oder die Zahnräder gelangt und zum Sturz führt.

HINWEIS

Trete während des Schaltvorgangs nur locker mit. Dies sorgt für exakte Schaltmanöver, verhindert Geräusche und mindert den Verschleiß.

Durch spezielle Zahnformen der Ritzel, flexible Ketten und genau rastende Schaltschritte in den Hebeln werden die Gangwechsel zur leichten Übung. Bei den meisten Schaltungen informiert eine Anzeige am Lenker über den Gang, in dem gerade gefahren wird.

FUNKTIONSWEISE UND BEDIENUNG

Bei Schaltern in Form von Drucktasten gibt es zwei unterschiedliche Funktionsweisen. Bei den meisten wird mit der großen Taste auf die größeren Zahnräder geschaltet. Der kleine Hebel, der aus Sicht des Fahrers vor dem Lenker liegt, bewegt die Kette zu den kleineren Zahnrädern hin. Dies führt dazu, dass ein Schaltvorgang, der mit der rechten Hand auf die rechtsseitige große Daumentaste eingeleitet wird, zu einer leichteren Übersetzung führt. Drückst du dagegen mit der linken Hand auf die linksseitige Daumentaste, schaltest du auf das große Kettenrad: der Gang wird schwerer!

Das Schalten unter Last verkürzt jedoch das Kettenleben erheblich. Vermeide deshalb Schaltvorgänge, während du sehr stark auf die Pedale trittst.

Die Schalter von **Shimano** werden mit Daumen und Zeigefinger bedient, die **SRAM** Schalter ausschließlich mit dem Daumen, d.h. auch hier schaltet der große Hebel auf ein größeres Kettenrad.

Der Schalthebel übermittelt über den Bowdenzug den Schaltbefehl zum Schaltwerk. Das Schaltwerk schwenkt, die Kette klettert auf das nächste Ritzel. Wichtig für den ganzen Schaltvorgang ist, dass gleichmäßig und ohne großen Krafteinsatz weiter getreten wird, solange sich die Kette zwischen den Ritzeln bewegt! Durch spezielle Weichen in den Kettenrädern funktioniert der Schaltvorgang auch unter Belastung.

Drucktastenschalter von SRAM

Drucktastenschalter von Shimano

Schaltgriffe von Shimano

⚠ GEFAHR

Übe das Schalten auf einem verkehrsfreien Gelände. Mache dich dabei mit der Funktionsweise der verschiedenen Hebel vertraut. Im Straßenverkehr könnte das Einüben der Schaltvorgänge deine Aufmerksamkeit zu sehr von möglichen Gefahren ablenken.

KONTROLLE UND NACHSTELLEN DER SCHALTUNG

Deine Kettenschaltung wurde vom Canyon Team vor dem Versand deines Canyon sorgfältig justiert. Auf den ersten Kilometern können sich jedoch die Bowdenzüge längen, wodurch die Schaltvorgänge unpräzise werden. Die Kette klettert dann unwillig auf das nächst größere Ritzel.

HINTERES SCHALTWERK

- Spanne den Zug an der Stellschraube, durch die der Bowdenzug in den Schalthebel oder das Schaltwerk läuft, nach.
- Überprüfe nach jedem Spannen, ob die Kette willig aufs nächst größere Ritzel klettert. Dazu musst du die Kurbeln von Hand drehen oder mit deinem Canyon fahren.
- Klettert die Kette leicht hoch, musst du checken, ob die Kette beim Herunterschalten noch leicht auf die kleinen Ritzel läuft. Zur genauen Einstellung können mehrere Versuche notwendig sein.

Nachspannen des Schaltzuges am Schaltwerk: dazu löse zunächst die Schraube, die den Bowdenzug auf Spannung hält

Anschließend kannst du den Bowdenzug mit der Hand auf Spannung ziehen

HINWEIS

Wenn ein Helfer das Hinterrad hochhält, kannst du die Funktion leicht testen, indem du die Kurbeln drehst und schaltest.

ENDANSCHLÄGE EINSTELLEN

Um das Hineinlaufen des Schaltwerkes oder der Kette in die Speichen oder das Herabfallen der Kette vom kleinsten Ritzel zu vermeiden, wird der Schwenkbereich des Schaltwerkes durch sogenannte Endanschlagschrauben begrenzt. Bei normalem Gebrauch verändern diese sich nicht:

Kippt dein Canyon um, besteht jedoch die Gefahr, dass das Schaltwerk oder dessen Befestigung verbogen wird. Nach Zwischenfällen oder wenn andere Laufräder in dein Canyon montiert werden, solltest du den Schwenkbereich kontrollieren.

- Schalte mit dem Schalthebel auf den größten Gang (kleinstes Ritzel). Der Schaltzug ist dann völlig entspannt, die Kette läuft automatisch auf dem kleinsten Ritzel. Schaue von hinten auf das Zahnkranzpaket und prüfe, ob die Leitrollen des Schaltwerks genau unter den Zahnspitzen dieses Ritzels liegen.
- Ist dies nicht der Fall, musst du die Position mit der Endanschlagschraube einrichten. Bei Schaltwerken sind die Schrauben oft mit „H" für „high gear" und „L" für „low gear" gekennzeichnet. Der hohe Gang bedeutet in diesem Fall die große Übersetzung, also das kleine Ritzel.
- Bei nicht markierten Schrauben hilft nur der Versuch. Drehe an einer Schraube, zähle die Umdrehungen mit und beobachte das Schaltwerk. Bewegt es sich nicht, drehst du gerade an der falschen Schraube. Drehe die Anzahl der Umdrehungen zurück.
- Drehe die Schraube rechts herum, wenn die Rollen weiter innen, oder in der Gegenrichtung, wenn die Rollen weiter außen laufen sollen.

Schaue von hinten auf das Zahnkranzpaket und prüfe, ob die Leitrollen des Schaltwerkes genau unter den Zahnspitzen des passenden Ritzels liegen

Endanschlagschrauben

Begrenze den Schwenkbereich des Schaltwerkes durch die Endanschlagschrauben

- Schalte auf das größte hintere Ritzel. Dabei ist Vorsicht geboten, damit das Schaltwerk nicht sofort in die Speichen gerät. Liegt die Kette auf dem größten Zahnrad, solltest du bewusst überschalten und danach das Schaltwerk von Hand in Richtung der Speichen drücken. Versetze dazu das Laufrad in Drehbewegung.
- Berührt der Leitrollenkäfig die Speichen oder klettert die Kette über das Ritzel, solltest du den Schwenkbereich begrenzen. Drehe an der mit „L" markierten Schraube, bis die Kollision zuverlässig ausgeschlossen ist.
- Betrachte nun die Stellung des Rollenkäfigs zum Kranz. Zwischen der Leitrolle und dem größten Ritzel sollte mindestens ein bis zwei Glieder Platz sein.

Prüfe, ob das Schaltwerk in die Speichen geraten kann

⚠ GEFAHR

Nicht korrekt eingestellte Endanschläge oder eine verbogene Schaltwerksbefestigung können dazu führen, dass das Fahrrad stark beschädigt wird und das Hinterrad blockiert. **Unfallgefahr!**

VORSICHT

Die Einstellung des Schaltwerks ist eine Arbeit nur für den geübten Monteur. Wenn du es selbst versuchen willst, beachte hierzu zusätzlich die Bedienungsanleitung des Schaltungsherstellers. Wenn du mit der Schaltung Probleme hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

- Zur Einstellung dieses Abstandes hat das Schaltwerk eine Schraube, die sich auf der Stirnseite des Ausfallendes abstützt. Drehe diese Schraube hinein, bis der gewünschte Abstand hergestellt ist. Drehe zur Kontrolle die Kurbeln rückwärts; die Leitrolle sollte das Ritzel auch bei dieser Bewegung nicht berühren.
- Genügt der Abstand noch nicht und behindert die Enge den Schaltvorgang, hilft nur noch das Kürzen der Kette um ein Glied. Das Schaltwerk wird dann etwas mehr gespannt. Allerdings muss gewährleistet sein, dass die Kette vorne und hinten auf dem großen Zahnrad liegen kann. Dieser Gang sollte jedoch aufgrund des großen Kettenschräglaufs nicht gefahren werden.

Zum Einstellen des Abstandes zwischen Rollenkäfig und Kranz drehe die Schraube, die sich auf der Stirnseite des Ausfallendes abstützt

⚠ GEFAHR

Wenn das Fahrrad umgekippt ist oder das Schaltwerk einen Schlag bekommen hat, besteht die Gefahr, dass das Schaltwerk oder dessen Befestigung, das sogenannte Schaltauge, verbogen ist und in die Speichen ragt. Kontrolliere die Ausrichtung des Schaltauges nach solchen Zwischenfällen oder wenn ein anderes Hinterrad eingebaut wird, solltest du den Schwenkbereich kontrollieren und die Endanschlagschrauben ggf. nachjustieren.

VORSICHT

Nach Arbeiten an Schaltung und Kette, fahre dein Canyon unbedingt auf einem flachen, nicht befahrenen Gelände (zum Beispiel auf einem Parkplatz) zur Probe! Treten Fehler in der Einstellung während des Fahrens im Straßenverkehr auf, kann das den Verlust der Fahrkontrolle zur Folge haben!

VORSICHT

Mache unbedingt eine Probefahrt abseits des Straßenverkehrs, wenn du die Schaltung eingestellt hast.

VORSICHT

Die vollständige Neueinstellung des Schaltwerks ist eine Arbeit für den geübten Mechaniker. Fehleinstellungen könnten zu schweren mechanischen Schäden führen. Beachte hierzu die Bedienungsanleitung des Schaltungsherstellers. Wenn du mit der Schaltung Probleme hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

SHIMANO DI2

Die Di2 ist die Elektronik-Version der hochwertigen Antriebsgruppen von Shimano. Anstelle von Seilzügen erfolgt die Signalübertragung mittels Kabeln.Schaltwerk und Umwerfer werden von kleinen Elektromotoren bewegt. Bei schräg laufender Kette wird der Di2-Umwerfer sogar automatisch nachjustiert, um Schleifgeräusche und unnötigen Verschleiß zu vermeiden.

Als Fahrer stehen dir drei Betriebsmodi zur Verfügung. Zwei Modi sind halbautomatisch „synchro shift". Das bedeutet, dass lediglich mit der rechten Schalteinheit für das Schaltwerk geschaltet wird und der Umwerfer automatisch bei den vorgegebenen Kombinationen zwischen den zwei respektive drei vorderen Kettenblättern wechselt. Im dritten Modus kann wie gewohnt mit den Bedieneinheiten für Umwerfer und Schaltwerk geschaltet werden.

Neu ist weiterhin, dass die Schaltanlage über ein Servicetool umprogrammiert werden kann. So kann die Anzahl der Gänge, die geschaltet wird, ebenso programmiert werden wie die Schaltgeschwindigkeit. Auf Wunsch kann dir Canyon die Bedientasten-Funktion auch im System umprogrammieren und z.B. vertauschen. Dazu wird ein spezieller Testapparat von Shimano benötigt, der auch zur Fehlersuche eingesetzt wird.

Die Energieversorgung übernimmt ein am Rahmen oder in der Sattelstütze befestigter, wiederaufladbarer Akku.

Di2 Schaltwerk

Schalteinheit

⚠ GEFAHR

Bevor du eine neue Di2-Schaltung benutzt, mach unbedingt eine Probefahrt abseits des Straßenverkehrs. Wechsel zwischen den Schaltmodi und probiere die einzigartige Schaltleistungsfähigkeit aus.

ⓘ HINWEIS

Lies die beiliegenden Bedienungsanleitungen des Schaltungsherstellers.

BEDIENUNG

Anstatt wie bei klassischen Schalthebeln von Shimano haben die XT und die XTR Di2 elektronische Schalteinheiten.

Im manuellen Modus schalten sie im Prinzip wie in der mechanischen Version. Anstatt den gesamten unteren oder oberen Schalthebel weit durchzudrücken, musst du bei der Di2 lediglich Bedientasten antippen. Auf die größeren Zahnräder schaltest du mit der unteren, größeren Bedientaste.

Drückst du die obere kleinere Bedientaste, wandert die Kette auf die kleineren Zahnräder. Beim hinteren Schaltwerk kannst du mehrere Gänge auf einmal durchschalten. Wie viele das sind, hängt von der Programmierung ab.

Am Systemdisplay kannst du per Tastendruck zu den beiden Synchro Shift Modi wechseln. Diese unterscheiden sich in der Abstufung der Gänge zueinander.

Im Synchro Shift Modus tippst du an der rechten Schalteinheit die große Taste für einen leichteren Gang, die darüber liegende kleine für einen schwereren. Schaltwerk und Umwerfer sind miteinander gekoppelt und schalten dann hinten und ggf. vorne auf das richtige Kettenrad. Alles was du außer dem Tastendruck für die richtige Schaltrichtung tun musst, ist etwas Kraft vom Pedal zu nehmen, damit die Kette wechseln kann und nicht durchrutscht.

Systemdisplay

HINWEIS

Mehr Informationen und Funktionsvideos zum XTR Di2 Synchro Shift Schaltsystem von Shimano unter XTR Di2 auf www.shimano.com

HINWEIS

Du kannst die Einstellungen auch per App oder Bluetooth-Verbindung vornehmen: http://e-tubeproject.shimano.com/

BATTERIE

Mit einer neuen, voll aufgeladenen Batterie kannst du ca. 800 bis 1.000 Kilometer zurücklegen. Ist die Batterie ungefähr 25 % aufgeladen, reicht dies noch für etwa 200 bis 250 km.

Bei schwacher Batterie hört zuerst der Umwerfer auf zu arbeiten, dann das Schaltwerk. In diesem Zustand kannst du noch einige Kilometer fahren und mit dem Schaltwerk Gänge wechseln. Du solltest allerdings schnellstmöglich laden. Ist die Batterie ganz leer, bleibt das Schaltwerk im zuletzt gewählten Gang. Das Schalten in einen anderen Gang ist dann nicht mehr möglich!

Im Laufe der Zeit nimmt die Kapazität der Batterie und somit die mögliche Fahrstrecke allmählich ab. Dies ist unvermeidlich. Wenn die erzielbare Fahrstrecke nicht mehr deinen Anforderungen genügt, musst du die Batterie ersetzen.

Du kannst den Ladezustand der Batterie jederzeit prüfen. Drücke dazu eine der Bedientasten und halte diese mindestens 0,5 Sekunden gedrückt.

Die LED an der Kontrolleinheit zeigt dir den Ladezustand an:

- grünes Licht leuchtet ca. 2 Sekunden:
  Ladezustand Batterie 100 %
- grünes Licht blinkt 5 Mal:
  Ladezustand Batterie ca. 50 %
- rotes Licht leuchtet ca. 2 Sekunden:
  Ladezustand Batterie ca. 25 %
- rotes Licht blinkt 5 Mal:
  Ladezustand Batterie leer

Di2 Schaltwerk

⚠ GEFAHR

Benutze zum Aufladen der Batterie ausschließlich das beiliegende Ladegerät!

⚠ GEFAHR

Wird die Batterie längere Zeit nicht verwendet, muss sie weitgehend geladen (50 % oder mehr) an einem trockenen, kühlen Ort und für Kinder unzugänglich aufbewahrt werden.

⚠ VORSICHT

Nach spätestens drei Monaten solltest du den Ladezustand überprüfen. Montiere zum Lagern stets die mitgelieferte Schutzabdeckung auf den Kontaktbereich der Batterie.

HINWEIS

Das Aufladen der (leeren) Batterie dauert etwa 1,5 Stunden.

SRAM Eagle AXS

Bei SRAM Eagle AXS schaltest du die Gänge am Schaltwerk durch Drücken der Schaltwippe am Lenker.

Um in einen kleineren Gang (größeres Ritzel hinten) zu schalten, drückst du die Schaltwippe des Controllers nach unten. Um in einen größeren Gang (kleineres Ritzel hinten) zu schalten, drückst du die Schaltwippe des Controllers nach oben.

Wenn du die Schaltwippe gedrückt hältst, kannst du mehrere Gänge schalten. Mittels der SRAM AXS App können vielfältige, individuelle Einstellungen an der Schaltung vorgenommen werden.

Um deinen SRAM-Akku aufzuladen, entnimm diesen aus dem Schaltwerk. Lade den Akku dann mit dem mitgelieferten Ladegerät.

Weitere Informationen findest du unter www.sram.com

Schaltwippe SRAM Eagle AXS

SRAM-Akku

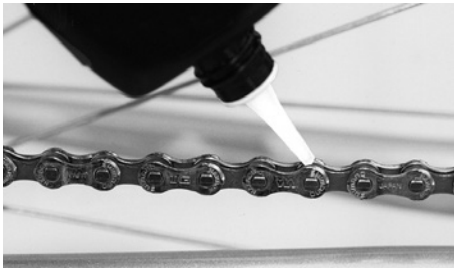
SRAM-Akku zum Laden entnehmen

KETTENPFLEGE

Nach wie vor gilt hier: „Wer gut schmiert, der gut fährt." Die Menge des Schmiermittels ist jedoch nicht ausschlaggebend, sondern dessen Verteilung und die Regelmäßigkeit der Anwendung.

- Reinige deine Kette von Zeit zu Zeit mit einem öligen Lappen von abgelagertem Schmutz und Öl. Eine Notwendigkeit zur Verwendung von speziellen Kettenentfettern besteht nicht.
- Trage auf die möglichst blanken Kettenglieder Kettenöl, -fett oder -wachs auf.
- Drehe dabei an der Kurbel und beträufel die Rollen.
- Drehe anschließend die Kette mehrere Umdrehungen durch. Lass dein Canyon danach einige Minuten stehen, damit der Schmierstoff in die Kette eindringen kann.
- Zum Schluss kannst du das überflüssige Schmiermittel mit einem Lappen abreiben, damit es beim Fahren nicht wegspritzt oder Schmutz anzieht.

Reinige die Kette mit einem Lappen von Schmutz und Öl


Trage auf die möglichst blanken Kettenglieder Kettenöl auf

⚠ GEFAHR

Achte unbedingt darauf, dass kein Schmierstoff auf die Bremsscheiben oder die Bremsbeläge gelangt. Die Bremse würde wirkungslos!

ⓘ HINWEIS

Verwende zum Schutz der Umwelt nur biologisch abbaubare Schmierstoffe, denn im Betrieb gelangt immer etwas Kettenschmierstoff auf den Boden.

KETTENVERSCHLEISS

Ketten gehören zu den Verschleißteilen an deinem Canyon, doch die Lebensdauer kann der Fahrer mit beeinflussen. Achte deshalb darauf, dass die Kette regelmäßig geschmiert wird, vor allem nach Regenfahrten. Versuche, Gänge mit geringem Kettenschräglauf zu benutzen. Fahre mit hoher Trittfrequenz (mehr als 60-70 Umdrehungen/ Minute).

Die Verschleißgrenze haben Ketten von Kettenschaltungen bei MTBs häufig schon nach ca. 800 km erreicht. Sehr stark gelängte Ketten verschlechtern das Schaltverhalten. Zudem nutzen sich dann die Ritzel und die Kettenblätter sehr stark ab. Ein Austausch dieser Bauteile ist im Vergleich zum Kettenwechsel relativ teuer. Überprüfe deshalb regelmäßig den Verschleißzustand der Kette.

Schalte dazu vorne aufs große Kettenblatt (falls vorhanden). Ziehe die Kette mit Daumen und Zeigefinger vom Blatt ab. Lässt sich die Kette deutlich abheben, ist der Gliederstrang stark gelängt. Er muss erneuert werden.

Zur genauen Kettenkontrolle gibt es präzise Messgeräte. Der Austausch der Kette gehört in fachkundige Hände, denn die meisten modernen Ketten besitzen kein Kettenschloss. Sie sind endlos ausgeführt, wodurch spezielles Werkzeug benötigt wird. Ein Händler kann dir bei Bedarf die zu deiner Schaltung passende Kette auswählen und montieren.

Überprüfen des Kettenzustandes

Professionelle Verschleißmessung

⚠ GEFAHR

Eine schlecht vernietete Kette kann reißen und zum Sturz führen. Lass den Kettenwechsel von einem Fachmann durchführen.

DIE LAUFRÄDER – REIFEN, SCHLÄUCHE UND LUFTDRUCK

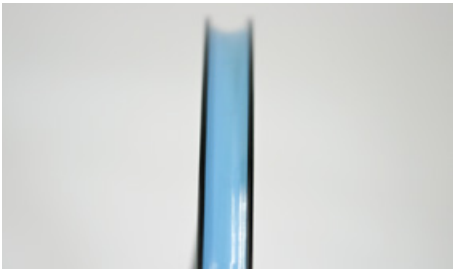
Die Laufräder an deinem Canyon stellen den Kontakt zur Straße her. Sie werden durch die Gewichte von Fahrer und Gepäck sowie durch Fahrbahnunebenheiten stark belastet. Obwohl die Laufräder sorgfältig hergestellt und zentriert ausgeliefert werden, „setzen" sich die Speichen auf den ersten Kilometern. Schon nach einer kurzen Einfahrzeit von etwa 100 bis 300 Kilometern kann es deshalb notwendig sein, dass die Laufräder nachzentriert werden müssen. Nach dieser Einfahrzeit musst du die Laufräder regelmäßig kontrollieren, wobei ein Nachspannen in der Regel selten nötig ist.

Das Laufrad ist aus der Nabe, den Speichen und der Felge aufgebaut. Auf die Felge wird der Reifen montiert, in den der Schlauch eingelegt ist. Zum Schutz des empfindlichen Schlauches wird ein Felgenband auf die Speichennippel und den oft scharfkantigen Felgenboden gelegt.

Wenn du einen neuen Reifen montieren willst, musst du die Dimension des montierten Pneus beachten. Diese steht auf der Reifenflanke geschrieben. Es gibt zwei Bezeichnungen: die genauere ist die Millimeter Bezeichnung. Die Zahlenkombination 57-622 bedeutet: der Reifen ist im aufgepumpten Zustand 57 mm breit und hat einen (Innen-) Durchmesser von 622 Millimetern. Eine andere Größenbezeichnung für denselben Reifen wird in Zoll angegeben und lautet 29 x 2.25. Ein größerer Reifen kann dazu führen, dass der Reifen an der Gabel oder dem Hinterbau streift. Halte dich deshalb an die montierte Größe.

Laufrad

Dimension und Luftdruckbereiche des Reifens



Felgenband in der Felge

⚠ GEFAHR

Wenn du einen anderen, breiteren oder höheren Reifen als den serienmäßig montierten aufziehst, kann es dazu kommen, dass du mit dem Fuß bei langsamer Fahrt an das Vorderrad stößt. Beim Einfedern des Federelements kann auch ein Laufrad blockieren. **Unfallgefahr!**

Gut funktionieren kann ein Reifen nur, wenn er mit dem richtigen Luftdruck befüllt wird. Der korrekte Fülldruck sorgt auch für einen besseren Widerstand gegen Pannen. Vor allem das Zerquetschen des Schlauches beim Überfahren einer Kante, der sogenannte „Snake Bite" (zu deutsch: Schlangenbiss), hat zu geringen Druck als Ursache.

Der vom Hersteller empfohlene Luftdruck steht in der Regel auf der Reifenflanke oder dem Typenetikett. Die niedrigere der beiden Druckangaben bringt besseren Federungskomfort, optimal für Fahrten im Gelände. Mit zunehmendem Druck wird der Rollwiderstand verringert, der Komfort dagegen nimmt ab. Hart aufgepumpte Reifen eignen sich allerdings am besten für die Fahrt über Straßen und gute Feldwege. Im Gelände sorgt geringerer Luftdruck tendenziell für besseren Rollwiderstand und Traktion.

Oft wird der Druck in der englischen Einheit psi (pounds per square inch) angegeben. In der Tabelle sind die gängigsten Werte umgerechnet.

Der Reifen und die Felge allein sind nicht luftdicht. **Ausnahme:** Schlauchlos-Reifen bei Mountainbikes (Tubeless). Um den Druck im Inneren zu halten, wird der Schlauch in den Reifen eingelegt. Er wird durch ein Ventil befüllt. Canyon verwendet das Sclaverand- oder Rennventil, welches inzwischen bei nahezu allen Fahrradgattungen verwendet wird. Das Ventil ist durch eine Kunststoff-Abdeckkappe vor Schmutz geschützt.

Renn- oder Sclaverandventil

Abschrauben der Kunststoff-Abdeckkappe

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

Luftdruck in psi,bar und kPa

⚠ GEFAHR

Fahren mit zu geringem Luftdruck kann dazu führen, dass der Reifen von der Felge springen kann.

⚠ GEFAHR

Pumpe deinen Reifen nie über den maximal zulässigen Druck auf! Der Pneu könnte während der Fahrt von der Felge springen oder platzen. **Sturzgefahr!**

⚠ GEFAHR

Reifen, die einen Druck von fünf bar und mehr zulassen, müssen auf Hakenfelgen montiert werden.

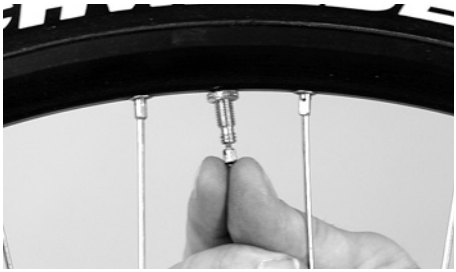
⚠ GEFAHR

Bei Verwendung eines breiteren Reifens als dem serienmäßigen, kann es vorkommen, dass der Reifen beim vollständigen Einfedern der Federgabel die Gabelkrone berührt.

Beachte die unterschiedlichen Durchmesser der Ventile. Verwende nur Schläuche mit zur Felge passendem Ventil. Die Verwendung eines falschen Ventils kann zu plötzlichem Luftverlust und damit zu einem Unfall führen.

Wenn die Ventilkörper bei Rennventilen nicht ganz festgedreht sind, führt dies zu schleichendem Luftverlust. Kontrolliere den Sitz des Ventilkörpers im länglichen Schaft.

Handpumpen sind oft nicht geeignet, einen höheren Druck im Reifen aufzubauen. Besser geeignet sind dafür Standpumpen mit Manometer, mit denen man Zuhause die Druckkontrolle durchführt. Für alle Ventilarten gibt es Adapter. Mit dem entsprechenden Zusatzstück lässt sich ein Schlauch mit Sclaverandventil an der Tankstelle aufpumpen.



Beim Renn- oder Sclaverandventil muss das Ventil aufgeschraubt werden

Ventiladapter

⚠ GEFAHR

Fahre immer mit dem vorgeschriebenen Reifendruck und kontrolliere diesen in regelmäßigen Intervallen zumindest ein Mal pro Woche.

⚠ GEFAHR

Reifen, bei denen das Profil abgefahren ist, oder deren Flanken brüchig sind, solltest du auswechseln. Der Aufbau des Reifens im Inneren kann Schaden nehmen, wenn Feuchtigkeit oder Schmutz hineingelangen.

⚠ GEFAHR

Mangelhafte Felgenbänder müssen sofort ausgetauscht werden. Ausnahme: Bei Mavic Systemlaufrädern sind keine Felgenbänder notwendig.

⚠ GEFAHR

Schäden an der Bereifung können im Extremfall zu plötzlichem Platzen des Schlauches mit Unfallfolge führen!

! VORSICHT

Achte darauf, dass das Ventil im Durchmesser zum Loch in der Felge passt und dass es immer gerade steht!

i HINWEIS

Beim Renn- bzw. Sclaverandventil muss vor dem Pumpen die kleine, gerändelte Mutter etwas aufgeschraubt und kurzzeitig soweit zum Ventil hingedrückt werden, bis etwas Luft austritt.

FELGENRUNDLAUF, SPEICHEN-SPANNUNG

Die Speichen verbinden die Felge mit der Nabe in der Radmitte. Die gleichmäßige Speichenspannung ist für den Rundlauf verantwortlich. Verändert sich die Spannung einzelner Speichen, z.B. durch zu schnelles Überfahren einer Stufe oder einen Speichenbruch, geraten die Zugkräfte aus dem Gleichgewicht, die Felge läuft nicht mehr rund. Schon bevor du diese Unregelmäßigkeit durch Schlingern bemerkst, kann die Funktion deines Canyon beeinträchtigt sein.

Überprüfe den Rundlauf

Zentrierständer

GEFAHR

Fahre nicht mit Laufrädern, die unrund laufen. **Sturzgefahr!** Überprüfe deshalb von Zeit zu Zeit den Rundlauf. Hebe dazu das Laufrad vom Boden und versetzen es per Hand in Rotation.

VORSICHT

Lose Speichen müssen sofort gespannt werden. Die Belastung steigt sonst an dieser Stelle für alle übrigen Bauteile stark an.

VORSICHT

Zentrieren (Nachspannen) von Laufrädern ist eine schwierige Arbeit, die du einem Fachmann überlassen solltest!

LAUFRADBEFESTIGUNG MIT STECKACHSENSYSTEMEN

Derzeit gibt es sehr viele unterschiedliche Steckachsensysteme auf dem Markt. Einige Systeme werden mit Schnellspannern befestigt. Für andere Systeme benötigst du zur Montage bzw. Demontage eventuell spezielles Werkzeug.

Kontrolliere die Befestigung nach ein bis zwei Betriebsstunden und danach alle 20 Betriebsstunden.

Öffnen des Schnellspannhebels

Schließen des Schnellspannhebels

Befestigung mit Steckachsen

GEFAHR

Fahre nie mit einem Fahrrad, dessen Laufradbefestigung du nicht vor Fahrtbeginn kontrolliert hast! Falls sich das Rad während der Fahrt löst, stürzt du!

VORSICHT

Schließe Laufräder, die mit Schnellspannern befestigt sind, zusammen mit dem Rahmen an einen festen Gegenstand an, wenn du das Rad abstellst.

HINWEIS

Beachte immer die Hinweise des Gabelherstellers in der beigelegten Anleitung.

HINWEIS

Auch Canyon Mountainbikes weisen Steckachsensysteme auf. Lies hierzu das Kapitel **„Umgang mit Steckachsen“**.

BEHEBEN EINER REIFENPANNE

Eine Reifenpanne kann jeden Radfahrer ereilen. Der „Plattfuß" muss allerdings nicht das Ende der Radtour bedeuten, wenn das notwendige Werkzeug zum Reifen- und Schlauchwechseln und ein Ersatzschlauch oder Flickzeug an Bord sind. Bei Rädern mit Schnellspanner werden zum Schlauchwechsel lediglich zwei Montierhebel und eine Pumpe benötigt, bei Rädern mit Mutternbefestigung oder Diebstahlsicherung kommt noch der entsprechende Schlüssel hinzu.

RADAUSBAU

- Bei hydraulischen Scheibenbremsen achte bei ausgebautem Laufrad darauf, niemals den Bremshebel zu betätigen. Überprüfe beim Wiedereinbau den schleiffreien Lauf der Bremsscheibe im Bremssattel. Berühre niemals direkt nach dem Bremsen die Bremsscheiben, da diese sehr heiß werden und zu Verbrennungen führen können.
- Bei Hinterrädern mit Kettenschaltung solltest du vor der Demontage auf das kleinste Ritzel schalten. So steht das Schaltwerk ganz außen und behindert den Ausbau nicht.
- Öffne den Schnellspanner, wie im Kapitel **„Umgang mit Steckachsen"** beschrieben. Wenn das Laufrad nach dem Lösen noch nicht herausgezogen werden kann, musst du die Vorspannmutter des Schnellspanners noch einige Umdrehungen öffnen.
- Um den Ausbau des Hinterrades zu erleichtern, musst du das Schaltwerk mit der Hand etwas nach hinten ziehen.

Vor der Demontage des Hinterrades auf das kleinste Ritzel schalten

Zum Ausbau des Hinterrades ziehe das Schaltwerk etwas nach hinten

⚠ GEFAHR

Bremsscheiben können heiß werden. Lass sie vor der Demontage des Laufrades abkühlen.

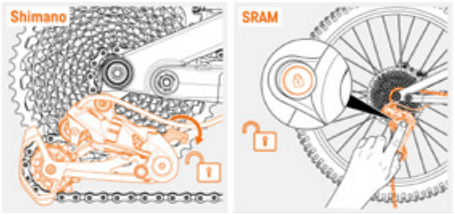
VORSICHT

Ziehe bei ausgebautem Laufrad keinesfalls am (Scheiben-) Bremshebel und achte darauf, die Transportsicherung zu montieren, wenn du das Rad ausbaust!

HINWEIS

Beachte die Bedienungsanleitungen der Bremsen- und Schaltungshersteller.

- Bei einer Shimano-Schaltung muss das Schaltwerk zuerst mit einem Hebel „entriegelt" werden. Anschließend kann dann das Schaltwerk nach hinten gezogen werden.
- Bei einer SRAM-Schaltung muss das Schaltwerk in Montageposition gezogen werden und dann mit einem Knopf arretiert werden.
- Hebe dein Canyon etwas hoch und gib dem Laufrad einen Klaps, dann fällt es nach unten heraus.



Handhabung des Schaltwerks zum Reifenausbau bei Shimano und SRAM

DEMONTAGE VON DRAHT- UND FALTREIFEN

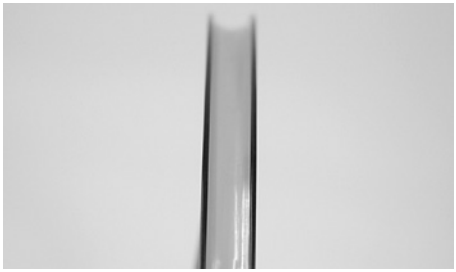
- Schraube den Ventildeckel und die Befestigungsmuttern vom Ventil und lass die Luft vollständig ab.
- Drücke den Reifen von der Felgenflanke in die Mitte der Felge. Es erleichtert die Demontage, wenn du dies über den ganzen Umfang tust.
- Setze den Montierhebel ca. 5 cm rechts und links neben dem Ventil an der Unterkante des Reifens an, und hebel die Reifenflanke über das Felgenhorn. Halte den Hebel in dieser Stellung fest.
- Schiebe den zweiten Hebel in etwa 10 Zentimetern Entfernung vom ersten zwischen Felge und Reifen und hebel die Flanke erneut über den Felgenrand.
- Nachdem ein Teil der Reifenflanke über das Horn gehebelt wurde, kann die Flanke meist durch Verschieben der Montierhilfe über den Umfang vollständig gelöst werden.
- Nun kannst du den Schlauch herausziehen. Achte darauf, dass das Ventil nicht in der Felge hängen bleibt und der Schlauch keinen Schaden nimmt.
- Flicke den Schlauch gemäß der Bedienungsanleitung des Flickenherstellers.

Drücken des Reifens in die Felgenmitte

Ansetzen des Montierhebels und Hebeln der Reifenflanke über den Felgenrand

Schlauch aus dem Reifen ziehen

- Wenn du den Reifen demontiert hast, solltest du das Felgenband kontrollieren. Das Band sollte gleichmäßig sitzen, darf nicht beschädigt oder rissig sein und muss alle Speichen-Nippel und Bohrungen bedecken. Bei Felgen mit doppeltem Boden – sogenannten Hohlkammerfelgen – muss das Band den ganzen Boden bedecken. Bei diesen Felgen sollten ausschließlich Felgenbänder aus Textilgewebe oder aus festem Kunststoff verwendet werden. Wenn du Zweifel hinsichtlich deines Felgenbandes hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com
- Die zweite Reifenflanke kann bei Bedarf einfach von der Felge heruntergezogen werden.



Felgenband in der Felge

MONTAGE VON DRAHT- UND FALTREIFEN

Achten bei der Montage des Reifens darauf, dass keine Fremdkörper wie Schmutz oder Sand ins Innere gelangen und dass du den Schlauch nicht beschädigst.

Ventil in das Felgenloch stecken

- Stelle die Felge mit einem Horn in den Reifen. Drücke diese Flanke mit den Daumen komplett über das Horn der Felge. Dieser Vorgang sollte bei jedem Reifen ohne Werkzeug möglich sein. Stecke das Ventil des Schlauchs ins Ventilloch der Felge.
- Pumpe den Schlauch nur leicht auf, so dass er die runde Form annimmt, und lege ihn vollständig ins Innere des Reifens. Achte darauf, dass er dabei keine Falten wirft.
- Beginne die Endmontage auf der gegenüberliegenden Seite des Ventils. Drücke den Reifen soweit es geht mit den Daumen über die Felgenflanke.
- Achte dabei darauf, dass der Schlauch nicht zwischen Reifen und Felge eingeklemmt und gequetscht wird. Schiebe den Schlauch deshalb mit dem Zeigefinger immer wieder ins Reifeninnere.

Reifen per Hand in die Felge drücken

⚠ GEFAHR

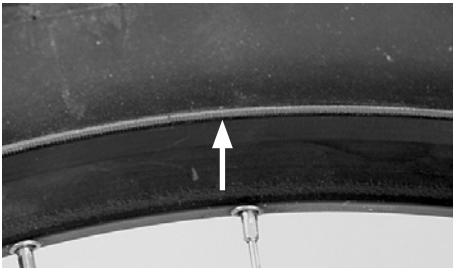
Ist das Gewebe des Reifens durch einen eingedrungenen Gegenstand zerstört, tausche den Reifen sicherheitshalber aus.

⚠ GEFAHR

Mangelhafte Felgenbänder müssen sofort ausgetauscht werden.

- Arbeite dich gleichmäßig nach beiden Seiten am Reifenumfang entlang. Zum Ende hin musst du den Reifen kräftig nach unten ziehen, damit der schon montierte Bereich in den tiefen Felgenboden rutscht. Dies erleichtert die Montage auf den letzten Zentimetern spürbar.
- Kontrolliere nochmals den Sitz des Schlauches und drücke den Reifen mit dem Handballen über das Horn.
- Gelingt dies nicht, musst du Montierhebel verwenden. Achte darauf, dass die stumpfe Seite zum Schlauch zeigt und dass du den Schlauch nicht beschädigst.
- Drücke das Ventil ins Reifeninnere, damit der Schlauch nicht unter dem Reifenkern eingeklemmt wird. Steht das Ventil gerade? Wenn nicht, musst du nochmals eine Flanke des Reifens demontieren und den Schlauch neu ausrichten.
- Wenn du sichergehen willst, dass der Schlauch nicht unter der Flanke zerquetscht wird, solltest du den Reifen halb aufgepumpt über den gesamten Radumfang hin- und herwalken, d.h. quer zur Rollrichtung bewegen. Dabei lässt sich auch kontrollieren, ob sich das Felgenband verschoben hat.
- Pumpe den Schlauch nun bis zum gewünschten Reifendruck auf. Der maximale Druck steht meist an der Reifenflanke.
- Kontrolliere den Sitz des Reifens anhand des Kontrollringes an der Felgenflanke. Wichtig dabei ist, dass der Ring am ganzen Reifen einen gleichmäßigen Abstand zum Felgenhorn hat.

Drücke den Reifen nach beiden Seiten um sicher zu gehen, dass der Schlauch nicht eingeklemmt ist



Kontrollring an der Reifenflanke

HINWEIS

Wenn du unterwegs eine Panne hast, kannst du versuchen, das Laufrad nicht auszubauen und den Schlauch nicht komplett herauszunehmen. Lass das Ventil in der Felge stecken und suche zuerst das Loch, durch das die Luft entweicht. Pumpe den Schlauch dazu auf. Führe den Schlauch dicht am Ohr vorbei und achte auf Zischgeräusche. Hast du das Loch entdeckt, suche die entsprechende Stelle am Reifen und untersuche diese ebenfalls. Oft steckt der Fremdkörper noch im Reifen. Entferne diesen gegebenenfalls.

DEMONTAGE VON SCHLAUCHLOS-REIFEN (TUBELESS-/UST-REIFEN)

Lass die Luft vollständig aus dem Reifen. Drücke die Reifenflanken mit den Händen zur Felgenmitte, bis der Reifenkern auf beiden Seiten locker auf der Felge liegt. Beginne auf der dem Ventil gegenüberliegenden Seite und hebe eine Reifenflanke mit den Fingern über die Seitenflanke (Horn) der Felge. Lege die gesamte Reifenseitenwand frei. Ziehe danach auch die zweite Reifenflanke von der Felge.

Drücken des Schlauchlos-Reifens in die Felgenmitte

REPARATUR VON SCHLAUCHLOS-REIFEN (TUBELESS-/UST-REIFEN)

Tubeless Reifen können im Fall einer Panne auch mit einem Schlauch betrieben werden. Entferne zuvor den eingedrungenen Gegenstand aus dem Reifen. Demontiere auch das Ventil der Felge. Lege einen leicht aufgepumpten MTB-Schlauch in den Reifen. Montiere den Reifen wie vorstehend beschrieben und achte auf korrekten Luftdruck und einen guten Sitz auf der Felge. Schlauchlos-Reifen kannst du auf der Innenseite mit einem handelsüblichen Reparatur-Flicken abdichten. Befolge dabei die Anleitung des Flickzeugherstellers.

⚠ GEFAHR

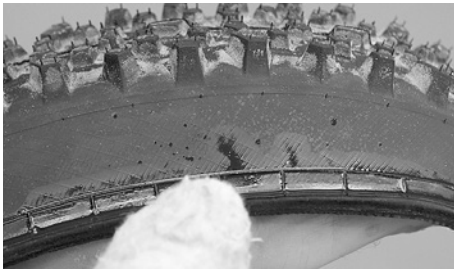
Fehlerhafte Montage kann zu Funktionsstörungen oder sogar zum Versagen der Bremse führen. Handele deshalb unbedingt nach den Anweisungen des Herstellers in beiliegender Anleitung.

MONTAGE VON SCHLAUCHLOS-REIFEN (TUBELESS-/UST-REIFEN)

Achte vor der Montage darauf, dass der Reifen auf der Innenseite und im Bereich des Reifenfußes frei von Schmutz und Schmiermittel ist. Benetze den Reifenfuß beider Seiten vor der Montage rundherum mit Seifenwasser oder Reifenmontagepaste. Benutze keine Montagehebel!

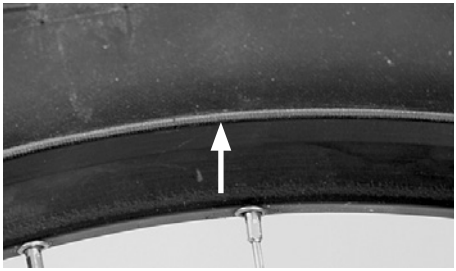
Drücke den Reifen ausschließlich mit den Händen auf die Felge, um Beschädigungen des Reifenfußes vorzubeugen. Drücke zuerst einen Reifenfuß über seinen gesamten Umfang über ein Horn der Felge. Drücke anschließend den zweiten Reifenfuß über das Felgenhorn. Zentriere den Reifen auf der Felge. Achte darauf, dass der Reifen im Felgenbett liegt und das Ventil mittig zwischen den beiden Flanken des Reifens liegt. Pumpe den Reifen bis zu seinem maximal möglichen Luftdruck auf. Der Druck steht üblicherweise auf der Seitenwand des Reifens.

Der Reifen setzt sich dabei in den Sitz der Felge. Kontrolliere den korrekten Sitz anhand der feinen Kennlinie oberhalb der Reifen-Felge-Verbindung. Diese Kennlinie sollte über den gesamten Reifenumfang im gleichmäßigen Abstand zur Felge verlaufen. Regulieren den Luftdruck nun über das Ventil vom maximalen Druck ausgehend. Beachte dabei den empfohlenen Luftdruckbereich.



Benetze den Reifenfuß vor der Montage mit Seifenwasser

Luftdruckangabe auf der Reifenflanke



Der Kontrollring für den Reifensitz

VORSICHT

Tubeless Reifen dürfen nur in Verbindung mit einer UST-Felge / einem UST-Laufrad (Mavic und andere Hersteller) verbaut werden.

RADEINBAU

Der Laufradeinbau verläuft in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Vergewissere dich, dass das Laufrad passgenau in den Ausfallenden sitzt und mittig zwischen den Gabelholmen oder den Hinterbaustreben läuft. Achte auf einen korrekten Sitz des Schnellspanners (siehe Kapitel **„Umgang mit Steckachsen"**) und hänge ggf. die Bremse sofort wieder ein!

Achte auf den korrekten Sitz des Schnellspanners

⚠ GEFAHR

Kontrolliere vor dem Weiterfahren, ob die Scheibenbremse schleiffrei läuft. Kontrolliere den Sitz der Laufradbefestigung. Kontrolliere, ob die Bremsscheibe nach der Montage frei von Fett oder anderen Schmiermitteln sind. Mach unbedingt eine Bremsprobe!

⚠ GEFAHR

Fehlerhafte Montage kann zu Funktionsstörungen oder sogar zum Versagen der Bremse führen. Handele deshalb unbedingt nach den Anweisungen des Herstellers in beiliegender Anleitung.

⚠ GEFAHR

Ist das Gewebe des Reifens jedoch durch einen eingedrungenen Gegenstand zerstört, tausche den Reifen sicherheitshalber aus.

DAS LENKUNGS-LAGER

Die Gabel, der Vorbau, der Lenker und das Vorderrad sind mit dem Lenkungslager, auch Steuersatz genannt, im Rahmen drehbar gelagert. Damit sich dein Canyon selbst stabilisieren kann und geradeaus fährt, muss sich dieser Lenkbereich sehr leicht drehen können. Die stoßartigen Schläge durch wellige Fahrbahnen belasten das Lenkungslager sehr stark. Dadurch kann es vorkommen, dass es sich lockert und verstellt.

KONTROLLE UND NACHSTELLEN

- Überprüfe das Spiel, indem du die Finger um die obere Lenkungslagerschale legst.
- Belaste den Sattel mit dem Oberkörper, ziehe mit der anderen Hand die Vorderradbremse und schiebe dein Canyon kräftig vor und zurück.
- Wenn das Lager Spiel hat, verschiebt sich die obere Schale spürbar gegenüber der unteren.
- Eine weitere Möglichkeit besteht darin, das Vorderrad etwas vom Boden zu heben und fallen zu lassen. Wenn das Lager Spiel hat, ist in diesem Bereich ein Klappern zu hören.
- Um die Leichtgängigkeit des Lagers zu prüfen, musst du mit einer Hand den Rahmen hochheben, bis das Vorderrad keinen Bodenkontakt mehr hat. Bewege den Lenker von links nach rechts. Das Vorderrad muss sich sehr leichtgängig und ohne Einrasten von ganz links nach ganz rechts schwenken lassen. Wenn der Lenker leicht angetippt wird, muss sich das Rad selbsttätig aus der Mittelstellung herausdrehen.

⚠ GEFAHR

Wenn mit lockerem Lenkungslager gefahren wird, werden die Belastungen auf die Gabel und das Lager sehr hoch. Ein Lagerschaden oder ein Gabelbruch mit schwerwiegenden Konsequenzen können die Folge sein!

Überprüfe das Spiel im Lenkungslager indem du die Finger um die Lagerschale legst und das Canyon mit gezogener Bremse vor- und zurückschiebst

Überprüfe die Leichtgängigkeit des Lagers indem du das Vorderrad anhebst und prüfst, ob es sich sehr leichtgängig bewegen lässt

⚠ GEFAHR

Kontrolliere den sicheren Sitz des Vorbaus nach dem Einstellen des Lagers, indem du das Vorderrad zwischen die Beine nimmst und versuche, den Lenker dagegen zu verdrehen. Ein loser Vorbau kann sonst zum Sturz führen.

VORSICHT

Das Einstellen der Lenkungslager benötigt eine gewisse Erfahrung, deshalb sollte diese Arbeit von einem Fachmann ausgeführt werden. Falls du es selbst versuchen möchtest, lies vor dem Einstellen die Anleitung des Lagerherstellers genau durch.

AHEADSET®-LENKUNGSLAGER

Dieses System zeichnet sich dadurch aus, dass der Vorbau nicht innen im Gabelschaft steckt, sondern außen um den hier gewindelosen Gabelschaft geklemmt wird. Der Vorbau ist wichtiger Bestandteil des Lenkkopflagers. Seine Klemmung fixiert die Einstellung des Lagers.

- Öffne die Klemmschrauben am Vorbau, die sich seitlich oder hinten am Vorbau befinden.
- Ziehe mit Gefühl die oben versenkt liegende Einstellschraube mit einem Innensechskantschlüssel etwas nach.
- Richte den Vorbau wieder aus, damit der Lenker bei Geradeausfahrt nicht schräg steht.
- Ziehe die seitlichen Vorbau-Klemmschrauben mit dem Drehmomentschlüssel wieder an. Benutze einen Drehmomentschlüssel und überschreite die maximalen Schraubendrehmomente nicht! Du findest die Schraubendrehmomente auf den Bauteilen selbst, im Quick Start Guide deines Modells und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.
- Führe die nebenstehend beschriebene Spielkontrolle durch. Auch hier darf das Lager nicht zu stramm justiert werden.

Stell dich zur Kontrolle vor dein Canyon und klemme das Vorderrad zwischen deine Knie. Fasse den Lenker und versuche, ihn gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen. Ziehe die Vorbau-Klemmschraube(n) etwas nach, wenn sich der Lenker verdrehen lässt.

⚠ GEFAHR

Kontrolliere den verdrehsicheren Sitz des Vorbaus nach dem Einstellen des Lagers! Ein loser Vorbau könnte zu einem schweren Sturz führen!

⚠ GEFAHR

Beachte, dass der Vorbau den Gabelschaft zerdrücken kann, wenn du die Schrauben zu fest andrehst.

Stelle nach dem Lösen der seitlichen Klemmschrauben, mit der oben versenkt liegenden Einstellschraube das Lagerspiel ein

Ziehe die seitlichen Vorbau-Klemmschrauben mit dem Drehmomentschlüssel wieder an

Versuche den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen

ⓘ VORSICHT

Drehe diese Schraube nicht fest, sondern stelle mit dieser das Spiel ein!

FEDERUNG

GLOSSAR – FEDERUNG (ALPHABETISCH)

Druckstufendämpfung – „compression damping"
Meist blauer/s Einstellknopf/-rad.
Verzögert bzw. bremst den Einfedervorgang. Verhindert, dass die Federgabel bei sehr schnellen Stößen durchschlägt. Bei besonders hochwertigen Federelementen unterteilt in High Speed- (für harte Schläge = schnelle Einfedervorgänge) und Low Speed-Druckstufendämpfung (für langsame Einfedervorgänge, z.B. Wippen im Wiegetritt).

Federbein (umgangssprachlich Stoßdämpfer, Dämpfer)
Das Federbein ist das Element, das sowohl die Feder, als auch die Dämpfung im Hinterbau eines voll gefederten Fahrrades (Full-Suspension) in sich vereint.

Federgabel
Fahrradgabel, die über bewegliche Bauteile die Stöße abfedert und dämpft. Am häufigsten sind Teleskop-Federgabeln. Als Standrohre bezeichnet man die fest mit dem Gabelkopf einer Teleskopgabel verpressten oder verschraubten dünneren Rohre. Als Tauchrohre werden die typischerweise unteren Rohre bezeichnet, in die die Standrohre eintauchen.
Abweichend hiervon gibt es Upside-Down-Gabeln.

Federhärte oder -rate
Kraft, die benötigt wird, um die Feder um einen bestimmten Federweg zusammenzudrücken – gemessen in Newton pro Millimeter (N/mm) oder Pound/Inch (lbs/in). Eine höhere Federrate bedeutet mehr Kraft pro Weg. Bei Luftfederelementen entspricht dies einem höheren Druck.

Druckstufendämpfung verzögert das Einfedern

Der gefederte Hinterbau

Die Federgabel

Federvorspannung
Bei den weit verbreiteten Luftfedersystemen bestimmt der Luftdruck in der Gabel die Federhärte und Vorspannung. Halte dich an die Herstellerempfehlungen.

Stahlfedern können innerhalb eines bestimmten Bereiches vorgespannt werden. Dann spricht die Federung erst bei einer höheren Last an. Die Federrate wird dadurch jedoch nicht verändert. Schwere Fahrer können durch eine höhere Vorspannung eine zu geringe Federhärte nicht ausgleichen.

Federwegsverstellung – „travel adjust"
Meist wird mit einem Drehknopf der Federweg der Federgabel verringert. Bei manchen Gabeln wird die Reduktion erst nach einem tiefen Einfedervorgang aktiv. Bei gefederten Hinterbauten („full suspension") werden typischerweise Segmente, die das Federbein aufnehmen, abgeschraubt oder Schrauben gelöst und verstellt.

Lockout
Meist Hebel am Federelement oder am Lenker. Vorrichtung, die die Gabel oder das Federbein blockiert, damit das Federelement auf Asphalt oder glatten Strecken nicht wippt. Darf nicht im Gelände eingesetzt werden.

Negativfederweg – „sag"
Der Federweg, um den der Hinterbau oder die Gabel einfedert, wenn der Fahrer im Stillstand seine übliche Fahrposition einnimmt. Wird meist als Prozentwert vom Gesamtfederweg angegeben. Muss individuell eingestellt werden.

Plattformdämpfung
Erhöht die (Low Speed-)Druckstufendämpfung und unterdrückt das Wippen. Im Gegensatz zum Lockout wird die Federung nicht komplett blockiert.

Zugstufendämpfung – „rebound damping"
Meist roter/s Einstellknopf/rad. Verzögert bzw. bremst das Ausfedern. Verhindert das Aufschaukeln des Fahrrades.

Lockout am Lenker

Negativfederweg – „sag" an der Federgabel

Negativfederweg – „sag" an der Hinterbaufederung

Zugstufendämpfung verzögert das Ausfedern

DIE FEDERGABEL

Der Trend im Fahrradbau zu mehr Fahrkomfort und sicherem Handling ist unübersehbar. Deshalb sind die Canyon Mountainbikes mit Federgabeln ausgestattet. Dein Canyon kann im Gelände oder auf schlechten Fahrbahnstücken besser kontrolliert werden, die Belastungen von Fahrrad und Fahrer durch Stöße nehmen spürbar ab. Obwohl verschiedene Bauarten auf dem Markt sind, gehören die Mehrzahl der Federgabeln zur Gruppe der sogenannten Teleskopgabeln, deren Wirkungsweise der bei Motorrädern oft verwendeten Federelementen gleicht.

Federgabeln unterscheiden sich in der Ausführung der Federelemente und der Dämpferart. Die Federwerkstoffe sind entweder Stahlfedern oder Luft in einer abgeschlossenen Kammer oder Kombinationen daraus.

Gedämpft wird in der Regel mit Öl, das sich in speziellen Kammern befindet. Vereinzelt werden Reibungs- und Luftdämpfer eingesetzt.

Wenn du lange im Stehen mit hohem Krafteinsatz bergauf fährst, ist es ratsam, die Dämpfung zu blockieren (Lockout). Beim Bergabfahren auf schlechtem Untergrund ist es von Vorteil, wenn die Druckstufendämpfung weitgehend geöffnet ist.

Die Federgabel

Lockout am Lenker

⚠ GEFAHR

Alle unsere Canyon Mountainbikes sind nur für die Verwendung mit der serienmäßig verbauten oder einer vergleichbaren Federgabel ausgelegt. Der Einsatz von Doppelbrückengabeln oder Gabeln differierender Einbaulängen ist nicht gestattet, begründet einen Garantieverlust und kann zu schwerer Beschädigung oder Bruch deines Canyons führen. **Unfallgefahr!**

HINWEIS

Nahezu sämtliche Gabelhersteller legen ihren Gabeln gut gemachte Anleitungen bei. Leies diese sorgfältig durch, bevor du Veränderungen an der Einstellung der Gabel oder Wartungsarbeiten vornimmst.

HINWEIS

Beachte auch das Glossar – Federung am Anfang dieses Kapitels.

FUNKTIONSWEISE

Wirkt ein Stoß auf das Vorderrad, wird der untere Teil der Gabel, die sogenannten Tauchrohre, nach oben gedrückt. Diese gleiten auf den dünneren Standrohren, die mit der Gabelkrone fest verschraubt, eingepresst oder verklebt sind. Die Gabel schiebt sich zusammen, eine Feder im Inneren wird zusammengedrückt.

Die Feder sorgt dafür, dass die Gabel nach dem Stoß wieder auseinander gleitet und die ursprüngliche Stellung einnimmt. Eine ideale Feder würde sich schlagartig entspannen. Damit der Ausfedervorgang kontrolliert abläuft und sich die Gabel nicht aufschwingt, wird ein Schwingungsdämpfer in die Gabel eingebaut. In der Ausführung der Federelemente und der Dämpferart unterscheiden sich die Telegabeln. Als Federwerkstoffe kommen Stahl- oder Titanfedern oder Luft in einer abgeschlossenen Kammer oder Kombinationen von diesen zum Einsatz.

EINSTELLEN DER FEDERHÄRTE

Damit die Federgabel optimal funktioniert, muss diese auf Fahrergewicht, Sitzhaltung und Einsatzzweck abgestimmt werden.

Zu beachten ist generell, dass schon beim Aufsitzen auf das Fahrrad die Federgabel leicht einfedern muss – das ist der sogenannte Negativfederweg („sag"). Beim Fahren durch ein Loch entspannt sich die Feder, die Federgabel gleicht die Unebenheit aus. Ist der Luftdruck oder die Federvorspannung zu hoch, schwindet dieser Effekt, da die Federgabel bereits vollständig ausgefedert ist. So geht ein wesentlicher Sicherheits- und Komfortaspekt verloren, wenn der Reifen kurz den Bodenkontakt verliert.

Die Federgabel

VORSICHT

Die Federgabel muss so ausgelegt sein bzw. abgestimmt werden, dass sie höchstens in Extremfällen durchschlägt. Fühlbar und meist auch deutlich hörbar ist eine zu weiche Feder (zu wenig Luftdruck) an harten Schlägen. Diese entstehen, wenn sich die Gabel ruckartig vollständig zusammenschiebt. Schlägt eine Federgabel häufig durch, können diese und der Rahmen auf Dauer versagen.

Cross-Country- und Marathon-Rennfahrer stimmen den Negativfederweg in der Regel kürzer ab als Freerider oder Downhiller, die häufiger in grobem Gelände fahren. Beim Aufsitzen sollte die Federgabel bei Cross-Country- und Marathon-Bikes um 10–25 % des maximalen Federweges einsinken, bei All Mountain-, Enduro- und Freeride-Bikes um 20–40 %.

Zur Messung kannst du den Gummiring nutzen, der meist auf dem dünneren, eintauchenden Rohr der Federgabel sitzt. Sollte kein Gummiring vorhanden sein, schlinge einen Kabelbinder um eines der Standrohre. Ziehe ihn gerade so fest, dass er sich noch verschieben lässt, aber nicht von allein rutscht.

Bei Luftfedergabeln erfolgt die Einstellung der Federhärte über den Luftdruck in der Gabel. Der Druck muss mit einer speziellen Hochdruckpumpe mit Druckanzeige vor der ersten Fahrt eingestellt und später ggf. an Änderungen bei Fahrergewicht und/oder Zuladung angepasst werden.
Viele Luftfedergabeln weisen einen Aufkleber mit einer Tabelle auf, die einen ersten Anhaltspunkt bietet. Pumpe eine Luftfedergabel mit dem für dein Gewicht empfohlenen Druck auf.

Ziehe einen Kabelbinder über das Standrohr

Anhand des verschobenen Kabelbinders kannst du den genutzten Federweg erkennen

Einstellung der Federhärte mit einer Dämpferpumpe

Luftpumpe für Federgabel und Federbein

HINWEIS

Führe diese wichtige Arbeit Schritt für Schritt durch und wende dich bei Fragen an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Setze dich in deiner typischen Fahrbekleidung (ggf. mit gepacktem Rucksack) auf dein Canyon und nimm die übliche Fahrposition ein. Lehne dich so an einen festen Gegenstand (Geländer, Wand o.ä.), dass du nicht umfällst. Bitte einen Helfer, den Gummiring oder Kabelbinder nach unten gegen den Staubabstreifer am Tauchrohr zu schieben.

Steige von deinem Canyon Bike ab, ohne dass die Gabel weiter einfedert. Der Abstand, der sich nun zwischen Gummiring/Kabelbinder und Abstreifer ergibt, ist der Negativfederweg. Vergleiche ihn mit dem Gesamtfederweg (Herstellerangabe), um zu ermitteln, ob die Federung härter oder weicher abgestimmt werden muss.

Passe bei einer Luftfedergabel den Druck an.

Notiere dir passende Einstellwerte und überprüfe diese in der Folgezeit regelmäßig. Beachte stets die Empfehlungen des Herstellers und überschreite keinesfalls den maximalen Federgabel-Luftdruck. Führe nach jeder Änderung der Einstellung eine Probefahrt durch.

Bei den meisten Federgabeln mit Stahlfedern lässt sich die Feder in engen Grenzen über einen Drehknopf oben am Gabelkopf vorspannen. Sollte dies nicht möglich sein und der gewünschte Negativfederweg lässt sich nicht einstellen, müssen die Stahlfedern durch härtere oder weichere Exemplare ersetzt werden. Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Verwende beim Austausch nur gekennzeichnete und passende Original-Ersatzteile. Führe nach jeder Änderung der Einstellung eine Probefahrt durch möglichst vielseitige Geländeverhältnisse durch.

Vorspannung Gabel mit Stahlfeder

⚠ GEFAHR

Federgabeln sind so konstruiert, dass sie Stöße ausgleichen können bzw. müssen. Ist die Gabel starr und blockiert, gehen Stöße ungemindert in den Rahmen, der an diesen Stellen meist nicht dafür ausgelegt ist. Deshalb darfst du bei Gabeln mit Lockout-Mechanismus diese Funktion generell nur auf glattem Terrain (Straßen, Feldwege) betätigen und nicht im groben Gelände.

VORSICHT

Überprüfe die Einstellung und den Luftdruck deiner Federgabel nach der ersten Fahrt und in der Folgezeit regelmäßig. Eine unkorrekte Einstellung der Federgabel kann zu mangelhafter Funktion oder Schäden an der Federgabel führen.

HINWEIS

Hast du deine Wunsch-Einstellung gefunden, notiere dir den optimalen Luftdruck für spätere Kontrollen.

HINWEIS

Befolge die entsprechenden Hinweise in der Bedienungsanleitung des Federgabelherstellers, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Überprüfe danach die Position des Gummirings/Kabelbinders. Sein Abstand zum Abstreifer ist der maximale Federweg, den du genutzt hast. Ist der Gummiring/Kabelbinder nur um ein paar Millimeter verrutscht, ist die Gabeleinstellung zu hart. Verringere den Druck oder bei Stahlfedergabeln die Federvorspannung. Bringt dies bei Stahlfedern keine Verbesserung, lass die Feder austauschen.

Federgabel – Federwegeinstellung

Hat sich der Gummiring/Kabelbinder über die gesamte Länge des Rohres verschoben oder schlägt die Gabel auf schlechten Fahrbahnstücken mehrfach deutlich hörbar durch, ist die Federung zu weich eingestellt. Bei Luftgabeln muss der Druck erhöht werden. Bei Stahlfedern lass die Feder von einem Fahrrad-Fachhändler austauschen oder vereinbare einen Termin in der Canyon-Werkstatt.

EINSTELLEN DER DÄMPFUNG

Die Dämpfung wird durch Ventile im Inneren geregelt. Der Durchfluss des Öls durch diese Ventile bremst die Geschwindigkeit, mit der die Federgabel aus- bzw. einfedert, und verhindert ein „Nachwippen" der Federung nach einem Hindernis. So kann die Reaktion auf Hindernisse optimiert werden.

Aktivieren des Lockout

Bei Federgabeln mit einstellbarer Zugstufendämpfung („rebound") kann mit einem (meist roten) Einstellknopf die Ausfedergeschwindigkeit (Zugstufe) langsamer oder schneller eingestellt werden. Ist ein zweiter (meist blauer) Knopf vorhanden, kann damit die Einfedergeschwindigkeit (Druckstufe) eingestellt und/oder die Lockout-Funktion aktiviert werden.

Verstellmöglichkeiten der Druckstufendämpfung

Beginne den Einstellvorgang mit ganz geöffneter Dämpfung (Zug- und Druckstufe auf „-"). Greife den Lenker mit beiden Händen und ziehe die Vorderradbremse. Stütze dich jetzt mit deinem kompletten Gewicht auf die Vorderradgabel und gib sofort wieder nach. Die Gabel wird mit nahezu der gleichen Geschwindigkeit wieder ausfedern, mit der du eingefedert hast.

Drehe nun einen Klick am roten Einstellknopf in Richtung „+". Drücke die Gabel wieder bei gezogener Vorderradbremse nach unten und gib diese ebenso plötzlich wieder frei. Du wirst bemerken, dass der Ausfedervorgang etwas langsamer abläuft.

Wiederhole dieses Drücken und Loslassen mit immer weiter zugedrehter Zugstufendämpfung. So erhälst du ein Gefühl dafür, wie die Zugstufendämpfung arbeitet.

Typischerweise wird die Zugstufe so eingestellt, dass diese leicht gebremst wieder ausfedert, jedoch nicht kriechend langsam. Ein verzögertes Ausfedern, das im Kriechvorgang endet, ist definitiv eine zu hohe Dämpfung.

Fahre anschließend über ein Hindernis (z.B. eine Bordsteinkante herunter) und drehe die Zugstufendämpfung in kleinen Schritten gerade so weit zu (in Richtung „+"), bis die Federgabel nach dem Ein- und Ausfedern nicht mehr als ein bis maximal zwei Mal nachwippt. Überprüfe eine veränderte Einstellung stets bei einer Probefahrt im Gelände.

In einigen Fällen weisen Federgabeln zudem eine Druckstufendämpfung („compression") auf. Die typische Druckstufendämpfung – oder bei manchen Federgabeln die High Speed-Druckstufendämpfung – bremst den Einfedervorgang, wenn mit hoher Geschwindigkeit über ein Hindernis gefahren wird. Eine hohe Einfedergeschwindigkeit würde die Gabel möglicherweise sonst zum Durchschlagen bringen.

Eine schwächere Dämpfung sorgt für gutes Ansprechverhalten, lässt aber unter Umständen die Federgabel beim schnellen Überfahren von Hindernissen, z.B. Absätzen, zu stark einfedern oder im Wiegetritt wippen. Eine zu starke Dämpfung lässt die Federung verhärten, vermindert also den Fahrkomfort.

Wenn du den „sag" korrekt wie oben beschrieben eingestellt hast und die Gabel bei einer normalen Probefahrt ordentlich arbeitet, aber dann in Extremsituationen die Gabel dennoch durchschlägt, kannst du die Druckstufendämpfung etwas erhöhen.

Einstellbare Zugstufendämpfung

Drücke die Gabel bei gezogener Vorderradbremse nach unten

⚠ GEFAHR

Ist die Gabel zu stark gedämpft (Zugstufe), kann sie bei schnell aufeinander folgenden Hindernissen eventuell nicht mehr ausfedern. **Sturzgefahr!**

⚠ GEFAHR

Wenn du einen neuen Vorderreifen einbaust, achte darauf, dass er nicht am Gabelkopf streift, wenn die Gabel ganz einfedert. Lass ggf. die Luft aus der Federgabel komplett ab und drücke den Lenker mit Kraft nach unten, um dies zu prüfen. Das Vorderrad kann blockieren. **Sturzgefahr!**

Arbeite auch hier Klick für Klick, denn eine zu straffe Druckstufendämpfung verhindert, dass die Federgabel ihren Federweg komplett ausnützen kann. Die Abstimmung der Druckstufendämpfung kann ein länger währender Prozess sein, der bewusst und immer in kleinen Schritten durchgeführt werden muss.

Beginne auch hier mit der geringsten Stufe, d.h. der Einstellknopf/das Einstellrad muss ganz Richtung „-" gedreht sein.

Überprüfe eine veränderte Einstellung stets bei einer Probefahrt im Gelände.

Wenn du dir das Einstellen der Dämpfung nicht zutraust oder dabei Probleme auftreten, befolge die entsprechenden Hinweise in der Bedienungsanleitung des Federgabelherstellers, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

LOCKOUT

Wenn du lange im Stehen mit hohem Krafteinsatz bergauf fährst („Wiegetritt"), wippt eine Federgabel typischerweise. Es ist ratsam, die Dämpfung zu blockieren, wenn die Federgabel hierfür einen Lockout-Mechanismus aufweist. Beim (Bergab-)Fahren auf unebenem Untergrund muss der Lockout zwingend geöffnet sein.

Viele Canyon Hardtail Bikes besitzen einen Lockout-Hebel am Lenker. Bei Fox Federelementen entspricht der „Climb mode" einem Lockout.

WARTUNG

Federgabeln sind komplexe Bauteile, die regelmäßige Wartung und Pflege benötigen. Meist haben die jeweiligen Anbieter der Federgabeln deshalb Servicecenter eingerichtet, in denen du die Gabel reparieren lassen und zur turnusgemäßen Kontrolle, je nach Einsatz z.B. jährlich, bringen kannst.

Halte die Standrohre der Gabel immer sauber

⚠ GEFAHR

Drehe nicht unbedacht mit Werkzeug an Schrauben, in der Hoffnung, es handele sich um eine Einstellvorrichtung. Du könntest den Befestigungsmechanismus lösen und einen Sturz verursachen. In der Regel sind die Verstelleinrichtungen mit den Fingern zu bedienen und bei allen Herstellern mit Skalen oder mit „+" (für stärkere Dämpfung/härtere Federung) und „-" gekennzeichnet. Gelegentlich signalisieren Hase und Schildkröte die Geschwindigkeit.

VORSICHT

Fahre nicht, wenn die Federgabel durchschlägt. Die Gabel selbst und der Rahmen können Schaden nehmen. Passe die Federhärte stets an das Fahrer- und Gepäckgewicht sowie die Fahrbedingungen an.

VORSICHT

Betätige die Lockout-Funktion nicht in grobem Gelände, sondern nur auf glattem Terrain (Straßen, Feldwege).

HINWEIS

Befolge die entsprechenden Hinweise in der Bedienungsanleitung des Federgabelherstellers, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Einige grundsätzliche Wartungstipps solltest du aber auf jeden Fall beherzigen:

1. Achte auf saubere Gleitflächen der Standrohre und saubere Abstreifringe.

2. Reinige die Federgabel, wenn sie verschmutzt ist, direkt nach der Ausfahrt mit reichlich Wasser und einem weichen Schwamm.

3. Besprühe die Standrohre der Federgabel, nachdem du dein Fahrrad gewaschen hast, mit etwas vom Hersteller freigegebenem Schmierspray oder trage eine sehr dünne Schicht Hydrauliköl auf. Federe die Gabel dann mehrfach ein und wische die Schmiermittelreste vor der nächsten Fahrt mit einem sauberen Lappen ab.

4. Verwende bei der Reinigung weder einen Dampfstrahler noch scharfe Reinigungsmittel! Befolge die entsprechenden Hinweise in der Bedienungsanleitung des Federgabelherstellers, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

5. Bei Gabeln mit Luftfederung musst du regelmäßig den Druck kontrollieren, da er mit der Zeit nachlassen kann.

6. Bei Gabeln mit Stahlfederung solltest du die Federn regelmäßig reinigen und mit harz- und säurefreiem Fett schmieren lassen. Einige Gabelhersteller liefern Spezialfett zur Pflege. Halte dich unbedingt an die Herstellerempfehlungen. Dies ist eine Arbeit für das Federgabel-Servicecenter. Nutze ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Federelemente sind kompliziert aufgebaut. Überlasse die Wartungsarbeiten und vor allem das Zerlegen der Federelemente dem Servicecenter des Federgabelherstellers.

Nach der Reinigung etwas freigegebenes Schmiermittel auftragen

Bei Luftfederungen regelmäßig den Luftdruck überprüfen

VORSICHT

Federgabeln sind ständig dem Bewurf mit Wasser und Schmutz vom Vorderrad ausgesetzt. Reinigen sie nach jeder Fahrt mit reichlich Wasser und einem Lappen.

HINWEIS

Bringe deine Federgabel mindestens einmal pro Jahr zu einem Servicecenter des Gabelherstellers.

HINWEIS

Tipps zur Einstellung und Wartung findest du auch im Internet unter
https://www.sram.com/de/rockshox
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

FULL SUSPENSION

Vollgefederte Räder haben neben einer Federgabel zusätzlich einen beweglichen Hinterbau, der über ein Federbein gefedert und gedämpft wird. So ist dein Bike im Gelände oder auf schlechten Fahrbahnstücken besser zu kontrollieren, weil der Reifen mehr Bodenkontakt hält. Die (Stoß-) Belastungen auf Fahrrad und Fahrer nehmen spürbar ab.

Der gefederte Hinterbau

Federbeine unterscheiden sich in der Ausführung der Federelemente und der Dämpfungsart. Das Federbein arbeitet normalerweise mit einem Luftfederelement oder – seltener – mit Stahlfedern. Gedämpft wird üblicherweise mit Öl. Je nach System sind eine oder mehrere Lagerachsen verbaut.

Federbein mit Luftfederelement

BESONDERHEITEN DER SITZPOSITION

Je nach Einstellung der Hinterbaufederung kann der Sattel beim Aufsitzen etwas nach hinten kippen, was du beim Einstellen der Sattelneigung berücksichtigen musst. Bei Sitzproblemen solltest du die Sattelnase im Vergleich zur normalen Einstellung leicht absenken.

Im Dirt-, Freeride- und Downhillbereich wird der Sattel oft recht weit unten und nach hinten gekippt gefahren.

Federbein mit Stahlfederelement

HINWEIS

Führe diese wichtige Arbeit Schritt für Schritt durch und wende dich bei Fragen an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

HINWEIS

Beachte auch das Glossar – Federung am Anfang dieses Kapitels.

HINWEIS

Federbeinhersteller haben in der Regel Anleitungen. Lies diese sorgfältig durch, bevor du Veränderungen an der Federbein-Einstellung oder Wartungsarbeiten vornimmst. Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

EINSTELLEN DER FEDERHÄRTE

Damit der Hinterbau optimal funktioniert, muss das Federbein auf Fahrergewicht, Sitzhaltung und Einsatzzweck abgestimmt werden.

Zu beachten ist generell, dass schon beim Aufsitzen auf dein Bike der Hinterbau leicht einfedern muss – das ist der sogenannte Negativfederweg („sag"). Beim Fahren durch ein Loch entspannt sich die Feder, der Hinterbau gleicht die Unebenheit aus. Ist der Luftdruck oder die Federvorspannung zu hoch, schwindet dieser Effekt, da der Hinterbau bereits vollständig ausgefedert ist. So geht ein wesentlicher Sicherheits- und Komfortaspekt verloren, wenn der Reifen kurz den Bodenkontakt verliert.

Cross-Country- und Marathon-Rennfahrer stimmen den Negativfederweg in der Regel kürzer ab als Freerider oder Downhiller, die häufiger in grobem Gelände fahren. Beim Aufsitzen sollte der Hinterbau bei Cross-Country- und Marathon-Bikes um 10–25 % des maximalen Federweges einsinken, bei All Mountain-, Enduro- und Freeride-Bikes um 20–40 %.

Zur Messung kannst du den Gummiring nutzen, der meist auf dem dünneren, eintauchenden Rohr des Federbeins sitzt. Sollte kein Gummiring vorhanden sein, schlinge einen Kabelbinder um das dünnere Rohr. Ziehe ihn gerade so fest, dass er sich noch verschieben lässt, aber nicht von allein rutscht.

Bei Luftfederbeinen erfolgt die Einstellung der Federhärte über den Luftdruck im Federbein. Der Druck muss mit einer speziellen Hochdruckpumpe mit Druckanzeige vor der ersten Fahrt eingestellt und später ggf. an Änderungen bei Fahrergewicht und/oder Zuladung angepasst werden. Viele Luftfederbeine weisen einen Aufkleber mit einer Tabelle auf, die einen ersten Anhaltspunkt bietet. Pumpe ein Luftfederbein mit dem für dein Gewicht empfohlenen Druck auf.

Der O-Ring auf dem Dämpfer ganz oben

Der verschobene O-Ring auf dem Dämpfer zeigt den ausgenutzten Federweg an

⚠ GEFAHR

Bei vollgefederten Rahmen ist der Hinterbau so konstruiert, dass er Stöße ausgleichen kann bzw. muss. Ist das Federbein starr und blockiert, gehen Stöße ungemindert in den Rahmen, der an diesen Stellen meist nicht dafür ausgelegt ist. Deshalb darfst du bei Federbeinen mit Lockout-Mechanismus diese Funktion generell nur auf glattem Terrain (Straßen, Feldwege) betätigen und nicht in grobem Gelände.

ⓘ HINWEIS

Vollgefederte Räder haben eine deutlich größere Bodenfreiheit als ungefederte Räder. Bei korrekt eingestellter Sattelhöhe erreichst du den Boden mit den Füßen in der Regel nicht. Stelle den Sattel am Anfang niedriger ein und übe das Auf- und Absitzen.

Setze dich in deiner typischen Fahrbekleidung (ggf. mit gepacktem Rucksack) auf dein Bike und nimm die übliche Fahrposition ein. Lehne dich so an einen festen Gegenstand (Geländer, Wand o.ä.), dass du nicht umfällst. Bitte einen Helfer, den Gummiring oder Kabelbinder nach unten gegen den Staubabstreifer am Tauchrohr zu schieben.

Steige von deinem Bike ab, ohne dass der Hinterbau weiter einfedert. Der Abstand, der sich nun zwischen Gummiring/Kabelbinder und Abstreifer ergibt, ist der Negativfederweg.

Vergleiche ihn mit dem Gesamtfederweg (Herstellerangabe) des Federbeins, nicht des Hinterbaus, oder miss als Anhaltspunkt den geraden und glatten Bereich, der einfedert, um zu ermitteln, ob die Federung härter oder weicher abgestimmt werden muss.

Passe bei einem Luftfederbein den Druck an.

Notiere dir passende Einstellwerte und überprüfe diese in der Folgezeit regelmäßig. Beachte stets die Empfehlungen des Herstellers und überschreite keinesfalls den maximalen Federbein-Luftdruck. Führe nach jeder Änderung der Einstellung eine Probefahrt durch.

Bei den meisten **Federbeinen mit Stahlfeder** lässt sich die Feder in engen Grenzen über einen Stellring vorspannen. Sollte dies nicht möglich sein und der gewünschte Negativfederweg lässt sich nicht einstellen, muss die Stahlfeder durch ein härteres oder weicheres Exemplar ersetzt werden. Wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Verwende beim Austausch nur gekennzeichnete und passende Original-Ersatzteile.

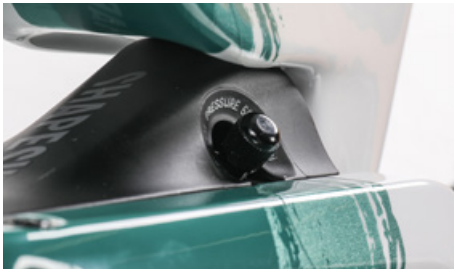
Anpassen des Drucks

Bei Stahlfedern drehe den gerändelten Einstellring um die Federspannung zu ändern

Halte das Ventil während des Betriebes stets mit der Ventilkappe bedeckt. Führe nach jeder Änderung der Einstellung eine Probefahrt durch möglichst vielseitiges Gelände durch. Überprüfe danach die Position des Gummirings/Kabelbinders. Sein Abstand zum Abstreifer ist der maximale Federbeinhub, den du genutzt hast.

Ist der Gummiring nur um ein paar Millimeter verrutscht, ist die Einstellung des Federbeins zu hart. Verringere den Druck oder bei Federbeinen mit Stahlfeder die Federvorspannung. Bringt dies bei Stahlfedern keine Verbesserung, lasse die Feder austauschen.

Hat sich der Gummiring über die gesamte Länge des Rohres verschoben oder schlägt das Federbein im Gelände oder auf schlechten Fahrbahnstücken mehrfach deutlich hörbar durch, ist die Federung zu weich eingestellt. Bei Luftfederbeinen muss der Druck erhöht werden. Wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com



Halte das Ventil beim Fahren immer mit der Ventillkappe bedeckt

Der verschobene O-Ring auf dem Dämpfer zeigt den ausgenutzten Federweg an

VORSICHT

Überprüfe die Einstellung und den Luftdruck deines Federbeins nach der ersten Fahrt und in der Folgezeit regelmäßig. Eine unkorrekte Einstellung des Federbeins kann zu mangelhafter Funktion oder Schäden am Federbein führen.

VORSICHT

Das Federbein muss so ausgelegt sein bzw. abgestimmt werden, dass es höchstens in Extremfällen durchschlägt. Fühlbar und meist auch deutlich hörbar ist eine zu weiche Feder (zu wenig Luftdruck) an harten Schlägen. Diese entstehen, wenn sich das Federbein ruckartig vollständig zusammenschiebt. Schlägt ein Federbein häufig durch, können dieses und der Rahmen auf Dauer versagen.

HINWEIS

Befolge die entsprechenden Hinweise in der Bedienungsanleitung des Federgabelherstellers, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

VERSTELLEN DES FAHRWERKS

In der Regel fährst du mit dem maximalen Federweg, den dein Full-Suspension-Hinterbau erlaubt. Dies bietet den maximalen Fahrspaß und die beste Kontrolle über dein Bike.

Einige Bikes bieten die Möglichkeit, das Fahrwerk je nach Gelände zu verstellen.

EINSTELLEN DER DÄMPFUNG

Die Dämpfung wird durch Ventile im Inneren geregelt. Der Durchfluss des Öls durch diese Ventile bremst die Geschwindigkeit, mit der das Federbein aus- bzw. einfedert, und verhindert ein „Nachwippen" der Federung nach einem Hindernis. So kann die Reaktion auf Hindernisse optimiert werden.

Bei Federbeinen mit einstellbarer Zugstufendämpfung („rebound") kann mit einem (meist roten) Einstellknopf die Ausfedergeschwindigkeit (Zugstufe) langsamer oder schneller eingestellt werden.

Ist ein zweiter (meist blauer) Knopf vorhanden, kann damit die Einfedergeschwindigkeit (Druckstufe) eingestellt und/oder die Lockout-Funktion aktiviert werden.

Beginne den Einstellvorgang mit ganz geöffneter Dämpfung (Zug- und Druckstufe auf „-"). Greife den Sattel mit beiden Händen. Stütze dich jetzt mit deinem kompletten Gewicht auf den Sattel und gib sofort wieder nach. Das Federbein wird mit nahezu der gleichen Geschwindigkeit wieder ausfedern, mit der du eingefedert hast.

Drehe nun einen Klick am roten Einstellknopf in Richtung „+". Drücke den Sattel wieder nach unten und gib diesen ebenso plötzlich wieder frei. Du wirst bemerken, dass der Ausfedervorgang etwas langsamer abläuft.

Wiederhole dieses Drücken und Loslassen mit immer weiter zugedrehter Zugstufendämpfung. So bekommst du ein Gefühl dafür, wie die Zugstufendämpfung arbeitet.

Verstellung des Fahrwerkes

Zugstufendämpfung am Federbein

Drücke den Sattel nach unten

HINWEIS

Lies auf jeden Fall auch die ergänzenden Anleitungen, wenn du z.B. ein Strive erworben haben.

HINWEIS

Befolge die entsprechenden Hinweise in der Bedienungsanleitung des Federgabelherstellers, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Typischerweise wird die Zugstufe so eingestellt, dass diese leicht gebremst wieder ausfedert, jedoch nicht kriechend langsam. Ein verzögertes Ausfedern, das im Kriechvorgang endet, ist definitiv eine zu hohe Dämpfung.

Fahre anschließend über ein Hindernis (z.B. eine Bordsteinkante herunter) und drehe die Zugstufendämpfung in kleinen Schritten gerade so weit zu (in Richtung „+"), bis der Hinterbau nach dem Ein- und Ausfedern nicht mehr als ein bis maximal zwei Mal nachwippt. Überprüfe eine veränderte Einstellung stets bei einer Probefahrt im Gelände.

In einigen Fällen weisen Federbeine zudem eine Druckstufendämpfung („compression") auf. Die typische Druckstufendämpfung – oder bei manchen Federbeinen die High Speed-Druckstufendämpfung – bremst den Einfedervorgang, wenn mit hoher Geschwindigkeit über ein Hindernis gefahren wird. Eine hohe Einfedergeschwindigkeit würde das Federbein möglicherweise sonst zum Durchschlagen bringen.

Eine schwächere Dämpfung sorgt für gutes Ansprechverhalten, lässt aber unter Umständen den Hinterbau beim schnellen Überfahren von Hindernissen, z.B. Absätzen, zu stark einfedern oder im Wiegetritt wippen. Eine stärkere Dämpfung lässt die Federung verhärten, vermindert also den Fahrkomfort.

Wenn du den „sag" korrekt wie oben beschrieben eingestellt hast und das Federbein bei einer normalen Probefahrt ordentlich arbeitet, aber dann in Extremsituationen das Federbein dennoch durchschlägt, kannst du die Druckstufendämpfung etwas erhöhen.

Arbeite auch hier Klick für Klick, denn eine zu straffe Druckstufendämpfung verhindert, dass das Federbein seinen Federweg komplett ausnützen kann.

Die Abstimmung der Druckstufendämpfung kann ein länger währender Prozess sein, der bewusst und immer in kleinen Schritten durchgeführt werden muss.

Druckstufendämpfung am Federbein

⚠ GEFAHR

Ist das Federbein zu stark gedämpft (Zugstufe), kann der Hinterbau bei schnell aufeinanderfolgenden Hindernissen eventuell nicht mehr ausfedern. **Sturzgefahr!**

⚠ GEFAHR

Drehe nicht unbedacht mit Werkzeug an Schrauben, in der Hoffnung, es handele sich um eine Einstellvorrichtung. Du könntest den Befestigungsmechanismus lösen und einen Sturz verursachen. In der Regel sind die Verstelleinrichtungen mit den Fingern zu bedienen und bei allen Herstellern mit Skalen oder mit „+" (für stärkere Dämpfung/härtere Federung) und „-" gekennzeichnet.

⚠ GEFAHR

Wenn du einen neuen Hinterreifen einbaust, achte darauf, dass er nicht am Rahmen streift, wenn der Hinterbau ganz einfedert. Lasse ggf. die Luft aus dem Federbein komplett ab und drücke den Sattel mit Kraft nach unten, um dies zu prüfen. Das Hinterrad kann blockieren. **Sturzgefahr!**

⚠ VORSICHT

Fahre mit reduziertem Federweg nicht in grobem Gelände, vor allem nicht bergab!

Beginne auch hier mit der geringsten Stufe, d.h. der Einstellknopf/das Einstellrad muss ganz Richtung „-" gedreht sein.

Überprüfe eine veränderte Einstellung stets bei einer Probefahrt im Gelände.

Wenn du dir das Einstellen der Dämpfung nicht zutraust oder dabei Probleme auftreten, befolge die entsprechenden Hinweise in der Bedienungsanleitung des Federgabelherstellers, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Reinigung des Federbeins mit einem Schwamm und Wasser

Nach Reinigung etwas freigegebenes Schmiermittel auftragen

LOCKOUT

Wenn du lange im Stehen mit hohem Krafteinsatz bergauf fährst („Wiegetritt"), wippt ein Hinterbau typischerweise. Es ist ratsam, die Dämpfung zu blockieren, wenn das Federbein hierfür einen Lockout-Mechanismus aufweist. Beim (Bergab-)Fahren auf unebenem Untergrund muss der Lockout zwingend geöffnet sein.

Viele Canyon Bikes besitzen einen Lockout-Hebel am Lenker. Bei Fox Federelementen entspricht der „Climb mode" einem Lockout. Im „Climb mode" ist der Dämpfer sehr straff, aber nicht komplett blockiert.

WARTUNG

Federbeine und Hinterbauten sind komplexe Bauteile, die regelmäßige Wartung und Pflege benötigen. Meist haben die jeweiligen Anbieter der Federbeine deshalb Servicecenter eingerichtet, in denen du die Federbeine reparieren lassen und zur turnusgemäßen Kontrolle, je nach Einsatz z.B. jährlich, bringen kannst.

Einige grundsätzliche Wartungstipps solltest du aber auf jeden Fall beherzigen:

1. Achte auf saubere Gleitflächen der Kolbenstange.
2. Reinige das Federbein und den Hinterbau, insbesondere die Lagerbereiche, wenn diese verschmutzt sind direkt nach der Ausfahrt mit reichlich Wasser und einem weichen Schwamm.

⚠ GEFAHR

Federelemente sind kompliziert aufgebaut. Überlasse die Wartungsarbeiten und vor allem das Zerlegen der Federelemente dem Servicecenter des Federbeinherstellers.

VORSICHT

Fahre nicht, wenn das Federbein durchschlägt. Das Federbein selbst und der Rahmen können Schaden nehmen. Passe die Federhärte stets an das Fahrer- und Gepäckgewicht sowie die Fahrbedingungen an.

VORSICHT

Betätige die Lockout-Funktion nicht in grobem Gelände, sondern nur auf glattem Terrain (Straßen, Feldwege).

3. Besprühe die Kolbenstange am Federbein und die Lagerbereiche, nachdem du dein Bike gewaschen hast, mit etwas vom Hersteller freigegeben Schmierspray oder trage eine sehr dünne Schicht Hydrauliköl auf. Federe den Hinterbau dann mehrfach ein und wische die Schmiermittelreste vor der nächsten Fahrt mit einem sauberen Lappen ab. Verwende das vom Hersteller empfohlene Schmiermittel.
4. Verwende bei der Reinigung weder einen Dampfstrahler noch scharfe Reinigungsmittel!
5. Bei Federbeinen mit Stahlfederung solltest du die Federn und deren darunter liegende Kolbenstange regelmäßig reinigen und die darunter liegende Kolbenstange mit einem vom Hersteller freigegebenem Spray schmieren. Halte dich unbedingt an die Herstellerempfehlungen.
6. Bei Federbeinen mit Luftfederung musst du regelmäßig den Druck überprüfen, da er mit der Zeit nachlassen kann.
7. Überprüfe regelmäßig den festen Sitz aller Hinterbau-Verschraubungen mit einem Drehmomentschlüssel gemäß den Vorgaben auf dem Hinterbau. Überprüfe auch, ob die Lagerstellen des Hinterbaus seitliches oder die Lagerung des Federbeins vertikales Spiel aufweisen.

Hebe zur Kontrolle dein Bike am Sattel hoch und versuche, das Hinterrad seitwärts hin- und herzubewegen. Bitte eventuell einen Helfer, den Rahmen vorne festzuhalten.

Um das Spiel am Federbein zu überprüfen, setze das Hinterrad sanft auf den Boden und hebe es danach wieder leicht hoch. Achte auf Klappergeräusche. Beseitige ggf. auftretendes Spiel sofort, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Bei Luftfederungen regelmäßig den Luftdruck überprüfen

Überprüfe regelmäßig den festen Sitz aller Hinterbau-Verschraubungen gemäß den vorgegebenen Drehmomenten

VORSICHT

Federbeine sind ständig dem Bewurf mit Wasser und Schmutz vom Hinterrad ausgesetzt. Reinige sie nach jeder Fahrt mit reichlich Wasser und einem Lappen.

HINWEIS

Bringe dein Federbein der Hinterbaufederung mindestens einmal pro Jahr zu einem Servicecenter des Federbeinherstellers.

HINWEIS

Tipps zur Einstellung und Wartung findest du auch im Internet unter
https://www.sram.com/de/rockshox
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

K.I.S. – KEEP IT STABLE

Einige Canyon MTBs sind mit dem revolutionären K.I.S.-System (steht für „Keep It Stable") ausgestattet.

K.I.S. ist ein integrierter Federmechanismus, der einen Nockenring am Gabelschaft mit einem Ankerpunkt im Oberrohr des Rahmens verbindet. Wenn sich der Lenker aus der Mitte herausdreht, gewinnen die Federn an Spannung und arbeiten aktiv daran, die Lenkung wieder zu zentrieren.

Das System bekämpft aktiv das Durchschlagen der Räder, filtert das Ausschlagen des Vorderrads und hilft sogar, das Untersteuern zu reduzieren. Im Ergebnis behältst Du die Kontrolle über dein Bike besser.

Das K.I.S.-System stabilisiert deine Lenkbewegungen und erhöht die Kontrolle. K.I.S. unterstützt dich aktiv dabei, deinen Lenker zu zentrieren.

EINSTELLEN DES K.I.S.-SYSTEMS

Du kannst das K.I.S.-System auf deinen individuellen Fahrstil einstellen. Wähle zwischen maximalem Support für maximale Stabilität oder reduziertem Support für erhöhte Agilität.

Löse die Innensechskantschraube des K.I.S.-Systems am Oberrohr deines Bikes mit dem Canyon Drehmomentschlüssel und 4-mm-Bit ein bis zwei Umdrehungen.

Die Schraube darf keinesfalls ganz herausgedreht werden, denn dann könnte der gesamte Mechanismus auseinanderfallen.

Jetzt kannst du anhand der Markierung den Wert des K.I.S.-Systems einstellen.

Hierfür kannst du den K.I.S.-Adjuster verschieben.

Wir von Canyon empfehlen, mit einem Wert zwischen -3 und 0 zu beginnen.

Nachdem du die Einstellung vorgenommen hast, drehe die Innensechskantschraube des K.I.S.-Systems am Oberrohr deines Bikes mit dem Canyon Drehmomentschlüssel und 4-mm-Bit mit 4 Nm fest.

Überprüfe die Funktion des K.I.S.-Systems, indem du das Vorderrad anhebst und den Lenker von Hand leicht aus der Mitte herausdrehst. Lasse dann den Lenker los und halte das Bike weiterhin vorne hoch. Das K.I.S.-System ist richtig eingestellt, wenn sich der Lenker selbsttätig in die Mitte ausrichtet.

VORSICHT

Die Einstellung des K.I.S.-Systems benötigt eine gewisse Erfahrung. Deshalb solltest du diese Arbeit nur ausführen, wenn Du über die notwenige Fähigkeiten im Umgang mit einem Drehmomentschlüssel verfügst. Wenn du es selbst versuchen möchtest, führe diese wichtige Arbeit Schritt für Schritt durch und wende dich bei Fragen an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

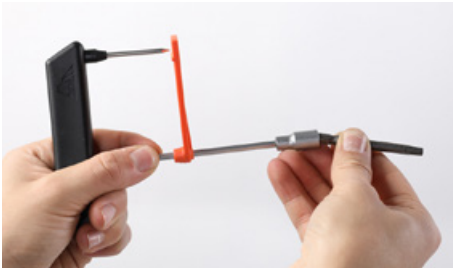
HINWEIS

Weitere Informationen und Videos zum K.I.S.-System findest du unter:
https://www.canyon.com/de-de/kundenservice/mountain/spectral/spectral-k.i.s.-2022---2023/

ZENTRIERUNG, DAS HEISST MITTIGE AUSRICHTUNG DES LENKERS SAMT VORBAU MIT WERKZEUG

Hebe das Vorderrad deines Canyon Bikes leicht an. Wenn sich der Lenker selbsttätig auf eine Seite dreht, musst du das Cockpit ausrichten.

Setze das Vorderrad wieder ab. Nimm deinen Canyon Drehmomentschlüssel und die Verlängerung des 4-mm-Bit zur Hand.



Entferne die Abdeckung seitlich an Steuerrohr deinen Canyon Bikes und lege sie beiseite.

Löse die Nockenschraube seitlich am Steuerrohr eine, maximal eineinhalb Umdrehungen. Schraube die Nockenschraube auf keinen Fall lose, sonst fällt der Mechanismus innen im Rahmen auseinander.

Halte das Vorderrad fest und bringe den Lenker in die mittige Position, d.h. der Lenker steht rechtwinklig zum Vorderrad.

Peile über den Sattel entlang des Oberrohres oder zum Tretlagergehäuse, um sicherzustellen, dass der Lenker nicht verdreht ist. Richte den Lenker ggf. wieder aus. Weiter Informationen findest du im Kapitel **„Das Lenkungslager"**. Wende dich bei Fragen an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Hebe das Vorderrad wieder leicht an. Der Lenker darf sich jetzt nicht mehr aus der mittigen Stellung bewegen.

Passt alles, setze das Vorderrad wieder ab. Drehe die Nockenschraube mit dem Canyon Drehmomentschlüssel mit 1,5 Nm fest.

Schließe zum Abschluss die Abdeckung seitlich am Steuerrohr.

ZENTRIERUNG DES LENKERS OHNE WERKZEUG / MITTIGE AUSRICHTUNG DES LENKERS OHNE WERKZEUG

Im Folgenden wird die werkzeuglose Alternative zur Zentrierung, das heißt zur mittigen Ausrichtung des Lenkers samt Vorbau ohne Werkzeug beschrieben.

Hebe das Vorderrad leicht an. Der Lenker bewegt sich leicht nach rechts oder nach links.

Setze das Vorderrad wieder ab. Drehe dann den Lenker so weit es geht nach rechts oder links und drücke den Lenker mit einem leichten Ruck nach unten.

Drehe den Lenker zurück in die Mitte und hebe das Vorderrad wieder leicht an. Der Lenker darf sich jetzt nicht mehr aus der mittigen Stellung bewegen.

⚠ GEFAHR

Falls du diese Einstellung unterwegs, z.B. nach einem Sturz auf dem Trail durchgeführt hast, solltest du unbedingt anschließend zu Hause die oben beschriebene, präzise Einstellung mit Werkzeug durchführen.

TRANSPORT DEINES CANYON BIKES

TRANSPORT MIT DEM KRAFTFAHRZEUG

Es gibt mehrere Möglichkeiten, dein Canyon mit dem Auto zu transportieren. Canyon empfiehlt ausschließlich den Transport im Kofferraum.

Im Kofferraum des Autos nehmen Fahrräder zwar viel Platz ein, sind aber vor Schmutz, Diebstahl und Beschädigung besser geschützt.

- Achte jedoch darauf, dass Züge, Lichtanlage und -kabel und besonders das Schaltwerk nicht beschädigt werden. Polstere dein Canyon mit Decken o.ä. Ist dein Canyon stark verschmutzt, solltest du eine Decke o.ä. unterlegen, damit die Autopolster nicht beschmutzt werden.
- Sichere dein Rad gegen Verrutschen.

Wenn du ein Laufrad mit Scheibenbremsen demontierst, solltest du danach nicht mehr am Bremshebel ziehen. Die Beläge könnten zusammengeschoben werden, was später die Montage erschwert. Schiebe die Transportsicherungen in die Bremssättel. Danach ziehe die Bremshebel und sichere diese mit einem Gummiband oder einem Riemen.

Sollte das Rad nicht im Kofferraum zu transportieren sein, bietet nahezu jedes Autozubehörgeschäft und fast alle Autofirmen Trägersysteme zum Radtransport an, damit das Rad nicht zerlegt werden muss. Üblicherweise werden die Räder auf dem Dach in eine Schiene gestellt und mit einer Klammer, die ans Unterrohr greift, befestigt.

⚠ GEFAHR

Transportiere deine Fahrräder mit Scheibenbremsen nicht über Kopf. Luft könnte ins System gelangen, die Bremse würde wirkungslos. **Unfallgefahr!**

Transport mit dem Auto

⚠ GEFAHR

Verwende keine Trägersysteme, bei denen dein Canyon umgekehrt, d.h. mit Lenker und Sattel nach unten, auf dem Träger befestigt wird. Bei dieser Befestigungsart werden der Lenker, der Vorbau, der Sattel und die Sattelstütze während der Fahrt sehr stark beansprucht. **Bruchgefahr!** Verwende keine Trägersysteme, bei denen dein Canyon ohne Vorderrad an der Gabel geklemmt wird. Besonders Federgabeln sind bei dieser Befestigungsart bruchgefährdet.

! VORSICHT

Sichere dein Canyon im Innenraum. Lose Ladung kann bei einem Unfall die Autoinsassen zusätzlich gefährden. Häufig müssen beim Transport im Fahrzeuginneren das Vorderrad oder sogar beide Laufräder demontiert werden. Lies zur Laufrad-Demontage unbedingt das Kapitel **„Die Laufräder"** und dort den Absatz **„Beheben einer Reifenpanne"**!

! VORSICHT

Der Transport von Canyon Mountainbikes auf herkömmlichen Fahrradträgern mit Klemmen ist nicht erlaubt. Bei großvolumigen Rahmenrohren besteht bei den meisten Klemmen Quetschgefahr! Besonders Rahmen aus Carbon können irreparabel beschädigt werden. Dabei kann es zu nicht erkennbaren Schäden kommen, die zu schweren Unfällen führen.

Die immer mehr in Mode kommenden Heckträger bieten gegenüber den Dachträgern vor allem den Vorteil, dass das Rad zum Transport nicht so weit hochgehoben werden muss. Achte darauf, dass bei der verwendeten Befestigung keine Beschädigung an Gabel und Rahmen stattfindet. **Bruchgefahr!**

Achte beim Kauf auf die Einhaltung der Sicherheitsnormen in deinem Land, z.B. GS-Zeichen oder ähnlichem. In Deutschland muss der Träger mit einer Zulassung nach §22 StVZO versehen sein.

TRANSPORT MIT DEM FLUGZEUG

Wenn du mit deinem Canyon im Flugzeug verreisen möchtest, verpacke dieses in den BikeGuard oder den BikeShuttle.

Verpacke die Laufräder in spezielle Laufradtaschen, damit sie im Koffer oder Karton geschützt sind. Nimm das zur Montage benötigte Werkzeug, einen Drehmomentschlüssel und Bits und diese Anleitung mit, damit du das Rad am Zielort wieder fachgerecht betriebsbereit machen kannst.

Der Canyon BikeGuard

Der Canyon BikeShuttle

GEFAHR

Kontrolliere die Befestigung des Fahrrades vor und auch regelmäßig während der Fahrt. Sollte sich das Fahrrad vom Dachträger lösen, besteht die Gefahr, dass andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden.

VORSICHT

Wurde dein Canyon für den Versand nicht sachgemäß verpackt hast, hast du keinen Anspruch auf Erstattung von eventuell entstehenden Transportschäden durch die Canyon Bicycles GmbH.

VORSICHT

Beachte die größere Höhe deines Fahrzeugs. Miss die Gesamthöhe deines Fahrzeugs und bringe diese gut sichtbar im Cockpit oder auf dem Lenkrad an.

HINWEIS

Achte darauf, dass die Beleuchtungseinrichtungen und das Kennzeichen deines Autos nicht verdeckt werden. Unter Umständen ist ein zweiter Außenspiegel Pflicht.

HINWEIS

Lies die Bedienungsanleitung des Trägers und halte dich an die zulässige Nutzlast und die empfohlene oder gar vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit.

ALLGEMEINE PFLEGEHINWEISE UND INSPEKTIONEN

Bei deinem Canyon handelt es sich um ein Qualitätsprodukt. Dennoch musst du, wie bei anderen Fahrzeugen auch, dein Canyon regelmäßig pflegen und die turnusmäßigen Wartungsarbeiten vom Fachmann durchführen lassen.

Bei leichten Rädern müssen zudem wichtige Bauteile regelmäßig ersetzt werden (siehe Kapitel **„Service- und Wartungsintervalle"**). Nur dann kann die dauerhafte und sichere Funktion aller Teile gewährleistet werden. So bleiben deine Fahrfreude und deine Fahrsicherheit über viele Jahre erhalten.

WASCHEN UND PFLEGEN DEINES CANYON

Antrocknender Schweiß, Schmutz und Salz vom Winterbetrieb oder aus der Meeresluft schaden deinem Canyon. Deshalb sollte regelmäßiges Reinigen und der Schutz vor Korrosion aller Bauteile deines Canyons zu deinen Pflichtübungen gehören.

Reinige dein Canyon nicht mit einem Dampfstrahler. Diese Express-Reinigung hat gravierende Nachteile: Der unter hohem Druck austretende und sehr scharfe Wasserstrahl kann an den Dichtungen vorbei drücken und ins Innere der Lager vordringen. Das Schmiermittel wird verdünnt, die Reibung wird erhöht, Korrosion beginnt. Auf Dauer führt dies zur Zerstörung der Lagerlaufflächen und dem weichen Lauf der Lager. Nicht selten lösen Dampfstrahler auch Aufkleber ab.

Waschen des Canyon mit Lappen und Wasser

Kontrolliere alle Leichtbauteile

VORSICHT

Mute dir nur Arbeiten zu, bei denen du über das nötige Fachwissen und das passende Werkzeug verfügst.

VORSICHT

Reinige dein Canyon nicht auf kurze Distanz mit einem sehr starken Wasserstrahl oder dem Dampfstrahler.

HINWEIS

Schütze die Oberseite der Kettenstrebe und die Stellen, an denen Züge scheuern könnten, mit Folie oder Ähnlichem. So vermeidest du unschöne Kratzspuren und Farbabrieb.

Wesentlich schonender ist die Radwäsche mit einem weichen Wasserstrahl und/oder einem Eimer Wasser, unter Zuhilfenahme eines Schwamms oder eines großen Pinsels. Die Reinigung von Hand hat einen weiteren positiven Nebeneffekt: So kannst du schadhafte Lackstellen, verschlissene Teile oder Defekte frühzeitig erkennen.

Nachdem dein Canyon wieder abgetrocknet ist, solltest du den Lack und die metallischen Oberflächen mit Hartwachs konservieren (Ausnahme: Bremsscheiben). Schütze auch die Speichen, Naben, Schrauben und Muttern etc. mit einem Wachsfilm. Weniger flächige Teile können einfach mit einem Handzerstäuber eingesprüht werden. Poliere die eingewachsten Flächen mit einem weichen Tuch nach, damit diese schön glänzen und auftreffendes Wasser abperlt.

Nach Abschluss der Reinigungsarbeiten solltest du die Kette prüfen und gegebenenfalls schmieren (s. Kapitel **„Die Schaltung“**; dort Abschnitt **„Kettenpflege“**).

Konservieren von Lack und metallischen Oberflächen mit Hartwachs

Schmiere die Kette nach Abschluss der Reinigungsarbeiten

⚠ GEFAHR

Achte beim Putzen auf Risse, Kratzspuren, Materialverbiegungen oder -verfärbungen. Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com. Lasse beschädigte Bauteile umgehend ersetzen und bessere schadhafte Lackstellen aus.

⚠ GEFAHR

Bringe keine Pflegemittel und Kettenöl auf die Bremsbeläge und die Bremsscheibe! Die Bremse könnte wirkungslos werden (siehe Kapitel **„Die Bremsanlage“**)! Bringe kein Fett oder Öl auf Klemmbereiche aus Carbon, z.B. an Lenker, Vorbau, Sattelstütze und Sitzrohr.

⚠ VORSICHT

Bevor du Hartwachs auf den Rahmen deines Canyon aufträgst, teste das Hartwachs an einer wenig sichtbaren Stelle!

⚠ VORSICHT

Entferne hartnäckiges Öl oder Fett von Lackoberflächen und Carbon mit einem Reinigungsmittel auf Petroleumbasis. Vermeide Entfetter, die Aceton, Methylchlorid etc. enthalten, oder lösungsmittelhaltige, nicht neutrale oder chemische Reinigungsmittel. Sie können die Oberfläche angreifen!

AUFBEWAHRUNG UND LAGERUNG DEINES CANYON

Wenn du dein Canyon während der Saison regelmäßig pflegst, musst du beim kurzzeitigen Abstellen, abgesehen vom Diebstahlschutz, keine gesonderten Vorkehrungsmaßnahmen treffen. Es empfiehlt sich, dein Canyon an einem trockenen, gut durchlüfteten Raum abzustellen.

Steht die Überwinterung deines Canyon an, sind einige Dinge zu beachten:

- Während der langen Standzeit verlieren die Schläuche allmählich Luft. Steht dein Canyon längere Zeit auf den platten Reifen, kann der Aufbau Schaden nehmen. Hänge deshalb die Laufräder oder das gesamte Fahrrad auf oder kontrolliere regelmäßig den Reifendruck.
- Säubere dein Canyon und schütze es gegen Korrosion, wie oben beschrieben.
- Demontiere den Sattel und lasse eventuell eingedrungene Feuchtigkeit austrocknen. Sprühe etwas fein zerstäubtes Öl in das Sattelrohr. (Ausnahme: Rahmen aus Carbon)
- Lagere dein Canyon in einem trockenen Raum.
- Schalte vorne auf das kleine Kettenblatt (falls vorhanden) und hinten auf das kleinste Ritzel. So sind die Züge und Federn soweit wie möglich entspannt.

Hänge dein Canyon bei längerer Lagerung auf

Rad mit Kette auf kleinstem Ritzel abstellen

Kontrolliere regelmäßig den Reifendruck

⚠ GEFAHR

Hänge Fahrräder mit Carbonfelgen nicht an den Felgen auf! **Bruchgefahr!**

WARTUNG UND INSPEKTION

Erste Inspektion:
Unsere erfahrenen Techniker haben einen speziellen Wartungsplan entwickelt. Während der ersten Kilometer kann es beispielsweise zu einem gewissen Setzverhalten bei den Laufrädern kommen oder Schaltungszüge längen sich, so dass die Schaltung nicht einwandfrei arbeiten kann. Auch können je nach Laufleistung schon erste Verschleißreparaturen fällig sein. In diesem Fall wird sich ein Servicemitarbeiter vorab mit dir in Verbindung setzen.

Regelmäßige Jahreswartung:
Nach einer langen, anspruchsvollen Saison empfehlen wir, dein Bike komplett durchchecken zu lassen. Wer könnte dies besser als diejenigen, die dein Bike gebaut haben? Die Jahresinspektion wird nach einem auf deinen Radtyp abgestimmten Wartungsplan von unserem Fachpersonal durchgeführt.

Canyon Sicherheits-Check:
Solltest du dein Bike deutlich unter 1000 km im Jahr nutzen, fällt der Wartungsaufwand entsprechend geringer aus. Hier ist der Canyon Sicherheits-Check genau das Richtige. Unsere Spezialisten haben hierfür extra einen bedarfsorientierten Wartungsplan entwickelt, der entsprechend weniger umfangreich ist als eine Jahresinspektion, aber dennoch alle sicherheitsrelevanten Punkte abdeckt. Es empfiehlt sich, diesen Check zu Beginn einer neuen Bike-Saison oder vor einem geplanten Bike-Urlaub durchzuführen, damit du sorgenfrei durchstarten kannst.
Um die Durchlaufzeit deines Bikes möglichst gering zu halten, bitten wir dich um eine vorherige Terminabsprache.

⚠ GEFAHR

Besonders leichtgewichtige Bauteile können eine verkürzte Lebensdauer aufweisen. Lasse deshalb zu deiner eigenen Sicherheit die im Kapitel **„Service- und Wartungsintervalle"** aufgelisteten Bauteile turnusgemäß prüfen und gegebenenfalls austauschen.

VORSICHT

Damit du dauerhaft Spaß mit deinem Canyon hast, braucht es regelmäßige Wartung. Die in der Tabelle im Kapitel **„Service- und Wartungsintervalle"** angegebenen Zeitangaben sind als Anhaltspunkte für Radler gedacht, die zwischen 750 und 1.500 km pro Jahr fahren. Wenn du regelmäßig mehr oder sehr viel auf schlechten Straßen oder im Gelände fährst, verkürzen sich die Inspektionsintervalle dem härteren Einsatz entsprechend. Dies gilt auch bei häufigen Fahrten bei Regen und allgemein bei feuchtem Klima.

VORSICHT

Verwende grundsätzlich nur Original-Ersatzteile, wenn ein Austausch gegeben ist. Für die ersten 2 Jahre (bzw. den Gewährleistungszeitraum) stellt Canyon alle unverzichtbaren Ersatzteile bereit. Bei Nichtverfügbarkeit bietet Canyon gleich- oder höherwertige Ersatzteile an.

HINWEIS

Wenn du dein Canyon verpacken musst, um es an unsere Meisterwerkstatt zu schicken, achte auf eine sachgemäße Verpackung. Videos, die Schritt für Schritt erklären, wie dein Bike verpackt werden kann findest du unter: https://www.canyon.com/de-de/kunde-service/reparation-reservedele-garanti/reboxing.html

HINWEIS

Auf unserer Website www.canyon.com findest du zahlreiche Servicehinweise, die dich bei kleineren Reparatur- und Wartungsarbeiten unterstützen. Mute dir bei diesen Arbeiten aber nicht zu viel zu! Wenn du dir nicht absolut sicher bist oder Fragen hast, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

SERVICE- UND WARTUNGSINTERVALLE

Nach der Einlaufphase musst du dein Fahrrad in regelmäßigen Abständen von einem Fachmann warten lassen. Die in der nachfolgenden Tabelle angegebenen Zeitangaben sind als Anhaltspunkte für Radfahrer gedacht, die zwischen 750 und 1.500 km (ca. 50 bis 100 Stunden) pro Jahr fahren. Wenn du regelmäßig mehr oder sehr viel auf schlechten Straßen radelst, verkürzen sich die Inspektionsintervalle dem härteren Einsatz entsprechend.

Bauteil	Tätigkeit	Vor jeder Fahrt	Monatlich	Jährlich	Sonstige Intervalle
Beleuchtung	Kontrollieren	●			
Bereifung	Luftdruck kontrollieren	●			
	Profilhöhe und Seitenwände kontrollieren		●		
Bremsen (Scheibe)	Belagstärke messen		●		
Bremsleitungen	Sichtkontrolle		✕		
Dämpfer	Service			✕	
Federgabel	Schrauben kontrollieren		✕		
	Öl wechseln, Service			✕	
Gabel (Aluminium und Carbon)	Prüfen				✕ Mindestens alle 2 Jahre
Innenlager	Lagerspiel kontrollieren		✕		
	Neu fetten			✕	
Kette	Kontrollieren bzw. schmieren	●			
	Kontrollieren bzw. wechseln				✕ ab 750 km
Kurbel	Kontrollieren bzw. nachziehen			✕	
Lack	Konservieren				● Mindestens halbjährlich

Die mit „●" gekennzeichneten Kontrollen kannst du selbst durchführen, wenn du über handwerkliches Geschick, etwas Erfahrung und geeignetes Werkzeug, z.B. einen Drehmomentschlüssel verfügst. Sollten bei den Überprüfungen Mängel erkennbar sein, leite umgehend geeignete Maßnahmen ein. Bei Fragen oder Unklarheiten wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Die mit „✕" gekennzeichneten Arbeiten solltest du von einem mit moderner Fahrradtechnik erfahrenen Fachmann (z. B. im Zweiradmechaniker-Meisterbetrieb) durchführen lassen. Bei Fragen oder Unklarheiten wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Bauteil	Tätigkeit	Vor jeder Fahrt	Monatlich	Jährlich	Sonstige Intervalle
Laufräder/Speichen	Rundlauf und Spannung prüfen		●		
	Zentrieren bzw. nachspannen				✕ bei Bedarf
Lenker und Vorbau, Carbon und Aluminium	Prüfen				✕ Mindestens alle 2 Jahre
	Austauschen				✕ Nach Sturz bzw. 3 Jahren
Lenkungslager	Lagerspiel kontrollieren		●		
	Neu fetten			✕	
Metallische Oberflächen	Konservieren (Ausnahme: Bremsscheiben)				● Mindestens halbjährlich
Naben	Lagerspiel kontrollieren		●		
	Neu fetten			✕	
Pedale	Lagerspiel kontrollieren		✕		
	Rast-Mechanismus reinigen		●		
Schaltwerk/ Umwerfer	Reinigen, schmieren		●		
Schnellspanner	Sitz kontrollieren	●			
Schrauben und Muttern	Kontrollieren bzw. nachziehen		✕		
Ventile	Sitz kontrollieren	●			
Vorbau/Sattelstütze	Ausbauen und neu fetten bzw. bei Carbon neue Montagepaste (**Achtung:** kein Fett an Carbon)			✕	
Züge: Schaltung/ Bremsen	Ausbauen und fetten			✕	

Die mit „●“ gekennzeichneten Kontrollen kannst du selbst durchführen, wenn du über handwerkliches Geschick, etwas Erfahrung und geeignetes Werkzeug, z.B. einen Drehmomentschlüssel verfügst. Sollten bei den Überprüfungen Mängel erkennbar sein, leite umgehend geeignete Maßnahmen ein. Bei Fragen oder Unklarheiten wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Die mit „✕“ gekennzeichneten Arbeiten solltest du von einem mit moderner Fahrradtechnik erfahrenen Fachmann (z. B. im Zweiradmechaniker-Meisterbetrieb) durchführen lassen. Bei Fragen oder Unklarheiten wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

EMPFOHLENE SCHRAUBENDREH-MOMENTE

Der Canyon Drehmomentschlüssel

Montage mit dem Canyon Drehmomentschlüssel

⚠ GEFAHR

Um die Betriebssicherheit deines Canyons zu gewährleisten, müssen die Verschraubungen der Bauteile sorgfältig angezogen und regelmäßig kontrolliert werden. Am besten eignet sich hierzu ein Drehmomentschlüssel, der abschaltet, wenn das gewünschte Schraubendrehmoment erreicht ist. Taste dich stets vom unteren Wert an die maximalen Drehmomente heran und kontrolliere den sicheren Sitz der Bauteile, wie dies in den entsprechenden Kapiteln beschrieben wird. Für Teile, bei denen keine Drehmomentspannen vorliegen, drehe die Schrauben schrittweise an und kontrolliere dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils, wie es in den jeweiligen Kapiteln beschrieben ist. Überschreite keinesfalls das maximale Drehmoment.

ⓘ HINWEIS

Du findest die Schraubendrehmomente auf den Bauteilen selbst, im Quick Start Guide deines Modells und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller. Nutze ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

⚠ VORSICHT

Beachte bei allen Arbeiten immer die Bedienungsanleitung des Komponentenherstellers.

GESETZLICHE ANFORDERUNGEN

Wenn du mit deinem Fahrrad am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmst, muss dein Fahrrad gemäß den Landesverordnungen ausgestattet sein! Wenn du das Fahrrad in anderen als den drei genannten Ländern erwerben oder benutzen willst, frage deinen Fahrrad-Fachhändler nach den jeweils gültigen Bestimmungen des Landes.

Für Radfahrer gelten bei der Teilnahme am Verkehr grundsätzlich dieselben Regeln wie für Kraftfahrzeuglenker. Mache dich mit der landesspezifischen Straßen-Verkehrs-Ordnung (StVO) vertraut.

IN DEUTSCHLAND
(Stand: Januar 2024)

Die Straßen-Verkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) legt die Brems- und Beleuchtungsanlage fest und schreibt eine hell tönende Glocke vor. Darüber hinaus ist jeder Fahrradfahrer verpflichtet, sein Fahrrad in einem verkehrssicheren und fahrtüchtigen Zustand zu halten. Das heißt im Einzelnen:

Bremsanlage

Ein Fahrrad muss mindestens zwei unabhängig voneinander funktionierende Bremsen aufweisen, eine am Vorder- und eine am Hinterrad. Die Art ist nicht verbindlich geregelt, es gibt Felgen-, Trommel- und Scheibenbremsen.

Lichtanlage

Alle lichttechnischen Einrichtungen am Fahrrad müssen ein amtliches Prüfzeichen haben. Erkennbar ist dies an einer Schlangenlinie mit dem Buchstaben „K" und einer Prüfnummer. Nur amtlich geprüfte Beleuchtungseinrichtungen dürfen im Straßenverkehr eingesetzt werden.

Scheinwerfer mit Prüfzeichen

Rückstrahler mit Prüfzeichen

Der § 67 StVZO schreibt folgende aktive Beleuchtung als Grundausstattung vor:

- 1 weißer Frontscheinwerfer
- 1 rote Schlussleuchte
- Scheinwerfer und Schlussleuchte müssen mit einer Lichtmaschine oder einer Batterie oder einem wiederaufladbaren Energiespender als Energiequelle oder einer Kombination daraus ausgerüstet sein.
- Scheinwerfer und Schlussleuchte müssen nicht zusammen einschaltbar sein.
- Die Montagehöhe für den Scheinwerfer liegt zwischen 40 und 120 cm.
- Die Montagehöhe für die Schlussleuchte liegt zwischen 25 und 120 cm.

Hinweis: Ist das Fahrrad breiter als 1 Meter (z.B. Lastenrad), muss das Fahrrad mit zwei weißen Frontscheinwerfern und zwei roten Schlussleuchten ausgestattet sein.

Eine Akku-/Batteriebeleuchtung kann mitgeführt werden und muss eingeschaltet werden, wenn es die Lichtverhältnisse erfordern, also bei Dämmerung, Dunkelheit oder generell bei schlechter Sicht.

Grundsätzlich müssen an jedem Fahrrad folgende Reflektoren bzw. Rückstrahler fest montiert sein:

- Ein nach vorne wirkender weißer Rückstrahler, der mit dem Scheinwerfer kombiniert sein kann.
- Hinten ein roter, nicht dreieckiger Großrückstrahler mit Z-Markierung. Die Schlussleuchte darf mit dem Rückstrahler kombiniert sein.
- Je zwei seitliche gelbe Reflektoren pro Laufrad, die gesichert angebracht sein müssen. Wahlweise dürfen auch weiße reflektierende Ringe über den gesamten Laufradumfang in den Speichen, an den Seitenwänden der Bereifung oder an den Felgen verwendet werden. Eine Alternative zu den gelben Reflektoren oder den weißen reflektierenden Ringen sind weiße Sticks an allen Speichen von Vorder- und Hinterrad.
- Je zwei gelbe Rückstrahler pro Pedal, die nach vorne und hinten gerichtet sind.

Tagfahr-, Fern- und Bremslicht sind erlaubt. Der Scheinwerfer darf mit Tagfahr- und Fernlicht ausgestattet sein. Das Bremslicht darf in die Schlussleuchte integriert sein.

Batteriebeleuchtung

Strahler und Reflektoren

⚠ GEFAHR

Achte immer auf Sauberkeit und Funktion der Lichtanlage. Prüfe insbesondere bei Batterie- und Akkuleuchten den Ladezustand vor der Fahrt.

ⓘ HINWEIS

In Deutschland dürfen Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr auf dem Gehweg fahren. Eine Aufsichtsperson, die mindestens 16 Jahre alt ist, darf ebenfalls den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen, wenn sie Kinder unter acht Jahren begleitet. Kinder dürfen auch Radwege benutzen, wenn diese baulich von der Fahrbahn getrennt sind.

⚠ GEFAHR

Schalte zu deiner eigenen Sicherheit das Licht schon bei beginnender Dämmerung ein. Fahren ohne Beleuchtungsanlage und Reflektoren bei schlechten Sichtverhältnissen kann zu schweren Unfällen mit nicht vorhersehbaren Folgen für Leib oder Leben führen.

Beleuchtungsvorschriften für Fahrradanhänger

In Deutschland gelten die folgenden Beleuchtungsvorschriften für Fahrradanhänger:
Wenn der Anhänger breiter als 60 cm ist oder das Rücklicht des Fahrrads verdeckt, muss er mit einer roten Schlussleuchte hinten auf der linken Seite ausgestattet sein.

- Grundsätzlich müssen zwei weiße Reflektoren nach vorne und zwei rote Reflektoren nach hinten montiert sein.
- Bei einer Breite des Anhängers von mehr als 1 m muss eine weiße Frontleuchte montiert sein.
- Fahrtrichtungsanzeiger an Anhängern sind generell erlaubt.

Nutzung von Smartphones

Gemäß § 23 StVO ist die Nutzung eines elektronischen Gerätes der Kommunikation, Information oder Organisation (Smartphone) während der Fahrt nicht erlaubt, wenn das Gerät aufgenommen oder gehalten werden muss. Die Verwendung von Geräten, die am Fahrrad oder am Körper angebracht sind und die mit Sprachsteuerung oder Vorlesefunktion verwendet werden können, sind erlaubt. Das heißt, Tacho, Navi, Smartphone am Lenker dürfen abgelesen werden, ein neues Fahrtziel darf jedoch nicht während der Fahrt eingegeben werden.

HINWEIS

Weitere wichtige Tipps zum Fahren findest du im Kapitel **„Hinweise zu dieser Bedienungsanleitung"**.

HINWEIS

Pedalstrahler können seitens Canyon nicht geliefert werden, da es zu viele unterschiedliche Pedalsysteme gibt. Befrage hierzu die Landesvertretung deines Pedalherstellers, dessen Adresse du im Internet findest.

HINWEIS

Auf unserer Website www.canyon.com findest du eine Auswahl an Beleuchtungseinrichtungen, die du per Mailorder bestellen kannst. Prüfe, ob diese Lichtanlagen auch für dein Land zugelassen sind.

IN ÖSTERREICH
(Stand: Januar 2024)

Gemäß Fahrradverordnung § 1 der Republik Österreich muss jedes Fahrrad, das in Verkehr gebracht wird folgendermaßen ausgerüstet sein:

- Mit zwei voneinander unabhängig wirkenden Bremsvorrichtungen
- Mit einer Vorrichtung zur Abgabe von akustischen Warnzeichen (Klingel oder Hupe)
- Mit einem hellleuchtenden Scheinwerfer, der mit dem Fahrrad fest verbundenen ist und, der die Fahrbahn nach vorne mit weißem oder hellgelbem, ruhendem Licht (d.h. Dauerlicht) mit einer Lichtstärke von mindestens 100 cd beleuchtet. Der Scheinwerfer darf auch abnehmbar und/oder batteriebetrieben sein.
- Mit einem roten Rücklicht, das eine Lichtstärke von mindestens 1 cd hat. Das Rücklicht darf auch abnehmbar und/oder batteriebetrieben sein.
- Mit einem weißen, nach vorne wirkenden Rückstrahler oder Rückstrahlmaterialien, die den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. R104 entsprechen, mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2; die Rückstrahler dürfen mit dem Scheinwerfer verbunden sein
- Mit einem roten, nach hinten wirkenden Rückstrahler oder Rückstrahlmaterialien, die den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. R104 entsprechen, mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2; die Rückstrahler dürfen mit dem Scheinwerfer verbunden sein
- Mit gelben Rückstrahlern an den Pedalen
- Mit Reifen, deren Seitenwände ringförmig zusammenhängend weiß oder gelb rückstrahlend sind oder Rückstrahlern oder Rückstrahlmaterialien, die den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. R104 entsprechen, mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2
- Wenn das Fahrrad für den Transport mehrerer Personen bestimmt ist, muss das Fahrrad für jede Person mit einem eigenen Sitz, mit einer eigenen Haltevorrichtung und eigenen Pedalen oder Abstützvorrichtungen ausgestattet sein.

Scheinwerfer

⚠ GEFAHR

Achte immer auf Sauberkeit und Funktion der Lichtanlage. Prüfe insbesondere bei Batterie- und Akkuleuchten den Ladezustand vor der Fahrt.

⚠ GEFAHR

Schalte zu deiner eigenen Sicherheit das Licht schon bei beginnender Dämmerung ein. Fahren ohne Beleuchtungsanlage und Reflektoren bei schlechten Sichtverhältnissen kann zu schweren Unfällen mit nicht vorhersehbaren Folgen für Leib oder Leben führen.

ⓘ HINWEIS

Pedalstrahler können seitens Canyon nicht geliefert werden, da es zu viele unterschiedliche Pedalsysteme gibt. Befrage hierzu die Landesvertretung deines Pedalherstellers, dessen Adresse du im Internet findest.

ⓘ HINWEIS

Auf unserer Website www.canyon.com findest du eine Auswahl an Beleuchtungseinrichtungen, die du per Mailorder bestellen kannst. Prüfe, ob diese Lichtanlagen auch für dein Land zugelassen sind.

Bremsanlage

Ein Fahrrad muss mindestens zwei unabhängig voneinander funktionierende Bremsen aufweisen, eine am Vorder- und eine am Hinterrad. Die Art ist nicht verbindlich geregelt, es gibt Felgen-, Trommel- und Scheibenbremsen.

Bestimmungen für Rennfahrräder

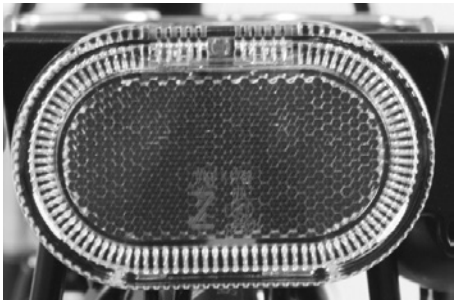
Gemäß Fahrradverordnung § 4 (1) und (2) gelten als Rennfahrräder Fahrräder mit einem Eigengewicht von höchstens 12 kg, die mit einem Rennlenker ausgestattet sind und die einen äußeren Felgendurchmesser von min. 630 mm und eine äußeren Felgenbreite von höchstens 23 mm aufweisen. Bei Tageslicht und guter Sicht dürfen Rennfahrräder ohne Rückstrahler und Glocke in Verkehr gebracht werden.

Beleuchtungsvorschriften für Fahrradanhänger

Gemäß Fahrradverordnung § 5 müssen Fahrradanhänger mit einer vom Fahrrad unabhängigen Lichtanlage, einem roten Rücklicht, vorne mit einem weißen und hinten mit einem roten Rückstrahler ausgestattet sein. Jeweils ein gelber Rückstrahler muss an den seitlichen Flächen angebracht sein. Bei Anhängern, die breiter als 60 cm sind, müssen zwei rote Rücklichter sowie zwei weiße und zwei rote Rückstrahler angebracht werden. Alle Rückstrahler müssen eine rückstrahlende Fläche von mindestens 20 cm2 aufweisen.

Telefonieren

Das Telefonieren während des Radfahrens ohne Benützung einer Freisprecheinrichtung ist verboten.



Rücklicht

Strahler und Reflektoren

⚠ GEFAHR

Für Kinder bis 12 Jahre gilt in Österreich Radhelmpflicht. Kinder müssen immer einen Helm tragen, wenn sie selbst Rad fahren, auf einem Fahrrad mitgenommen werden (z.B. im Kindersitz) oder in einem Fahrradanhänger gezogen werden.

ⓘ HINWEIS

Der Scheinwerfer vorne darf kein Blinklicht sein! Beim Rücklicht hingegen ist Blinklicht erlaubt.

ⓘ HINWEIS

Bei Tageslicht und guter Sicht dürfen Fahrräder ohne Vorder- und Rücklicht verwendet werden. Die anderen Ausrüstungsgegenstände müssen jedoch angebracht sein.

IN DER SCHWEIZ
(Stand: Januar 2024)

Auszüge aus den Artikeln 24 und 213 bis 218 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Straßenfahrzeuge (VTS).

Ein Fahrrad darf höchstens 1 m breit sein. Dieses Limit gilt auch für Lenker und mitgeführte Lasten.

Bremsen

Die Räder müssen geeignete Luftreifen oder andere, etwa gleich elastische Reifen haben; das Gewebe darf nicht sichtbar sein. Fahrräder müssen mit zwei kräftigen Bremsen versehen sein, von denen die eine auf das Vorder- und die andere auf das Hinterrad wirkt.

Beleuchtung, Rückstrahler

Velos müssen vom Beginn der Abenddämmerung bis zur Tageshelle sowie bei schlechten Sichtverhältnissen mit einer Beleuchtung ausgestattet sein. Diese muss am Fahrrad befestigt sein und nach vorne weiß und ruhend (nicht blinkend) und nach hinten rot und ruhend leuchten. Beide Lichter dürfen nicht blenden und müssen nachts bei guter Witterung auf 100 m sichtbar sein. Tagsüber darf die Beleuchtung abgenommen werden. Zusätzliche blinkende Lichter sind erlaubt, außer wenn das Fahrrad mit optional zulässigen Richtungsblinkern ausgestattet ist.

Seit April 2022 gilt für sämtliche E-Bikes (einschließlich E-Mountainbikes) auch am Tag die Pflicht zum Fahren mit Licht (Tagfahrlichtpflicht), um die Sichtbarkeit im Verkehr zu erhöhen und Unfälle zu vermeiden. Die Lichter an den langsamen E-Bikes müssen nicht fix installiert sein.

Jedes Velo muss mit fest angebrachten Rückstrahler ausgestattet sein. Diese müssen eine Leuchtfläche von mindestens 10 cm^2 aufweisen und nach vorne gerichtet weiß und nach hinten gerichtet rot einfallendes Licht reflektieren. Rückstrahler müssen nachts bei guter Witterung auf 100 m das Licht eines Motorfahrzeug-Lichts reflektieren.

Beleuchtungsset: Frontscheinwerfer und Rücklicht

⚠ GEFAHR

Achte immer auf Sauberkeit und Funktion der Lichtanlage. Prüfe insbesondere bei Batterie- und Akkuleuchten den Ladezustand vor der Fahrt.

⚠ GEFAHR

Schalte zu deiner eigenen Sicherheit das Licht schon bei beginnender Dämmerung ein. Fahren ohne Beleuchtungsanlage und Reflektoren bei schlechten Sichtverhältnissen kann zu schweren Unfällen mit nicht vorhersehbaren Folgen für Leib oder Leben führen.

ⓘ HINWEIS

Pedalstrahler können seitens Canyon nicht geliefert werden, da es zu viele unterschiedliche Pedalsysteme gibt. Befrage hierzu die Landesvertretung deines Pedalherstellers, dessen Adresse du im Internet findest.

ⓘ HINWEIS

Auf unserer Website www.canyon.com findest du eine Auswahl an Beleuchtungseinrichtungen, die du per Mailorder bestellen kannst. Prüfe, ob diese Lichtanlagen auch für dein Land zugelassen sind.

Wenn sie diese Anforderungen erfüllen, sind reflektierende Klebefolien erlaubt. Gelbe und weiße Speichenreflektoren sowie reflektierende Seitenwände an Reifen sind zusätzlich erlaubt, aber nicht vorgeschrieben.

Pedale müssen nach vorne und hinten gelbe Rückstrahler tragen. Die Größe ist seit Januar 2017 nicht mehr vorgeschrieben. Von dieser Pflicht ausgenommen sind Rennpedale, Sicherheitspedale und dergleichen.

Warnvorrichtungen

Seit Januar 2017 ist eine Veloglocke nicht mehr vorgeschrieben. Neu ist, dass andere Warnvorrichtungen (z.B. Hupen, Drucklufthörner) nicht mehr ausdrücklich verboten sind.

Versicherung, Diebstahlschutz

2012 wurde die bis dahin obligatorische Fahrrad-Haftpflichtversicherung abgeschafft. Die Velovignette, die als Versicherungskennzeichen vorgeschrieben war, gibt es seither nicht mehr. Schadensfälle, die mit dem Velo verursacht werden, müssen seither über die Privathaftpflichtversicherung (nicht obligatorisch) abgewickelt werden.

Die Pflicht, ein Schloss mitzuführen, wurde ebenfalls 2012 abgeschafft. Seither gibt es keinen gesetzlich vorgeschriebenen Diebstahlschutz mehr.

HINWEIS

In der Schweiz dürfen Kinder bis zum zwölften Geburtstag dort, wo Velostreifen und -wege fehlen, auf dem Trottoir fahren. Dies gilt auch für Strassen mit Tempo 30 und Begegnungszonen.

SACHMÄNGEL-HAFTUNG

Dein Fahrrad wurde sorgfältig gefertigt und wurde dir weitgehend vormontiert übergeben. Wir stehen nach dem Gesetz unter anderem dafür gerade, dass dein Fahrrad nicht mit Fehlern behaftet ist, die den Wert oder die Tauglichkeit aufheben oder erheblich mindern. Während der ersten 2 Jahre nach dem Kauf hast du vollen Anspruch auf die gesetzliche Gewährleistung. Sollte ein Mangel auftreten, sind wir unter der angegebenen Adresse dein Ansprechpartner.

Um die Bearbeitung deiner Reklamation möglichst reibungslos zu gestalten, ist es notwendig, dass du den Kaufbeleg bereit hältst. Bewahre diesen deshalb sorgfältig auf.

Im Interesse einer langen Lebensdauer und Haltbarkeit deines Fahrrades darfst du das Fahrrad nur gemäß seines Einsatzzweckes (siehe Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung“**) benutzen. Beachte auch die zulässigen Gewichte und die Vorschriften zum Gepäck- und Kindertransport (im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung“**). Weiterhin müssen die Montagevorschriften der Hersteller (v.a. Drehmomente bei Schrauben) und die vorgeschriebenen Wartungsintervalle genau eingehalten werden. Beachte die in diesem Handbuch und in den gegebenenfalls beigelegten weiteren Anleitungen aufgelisteten Prüfungen und Arbeiten (im Kapitel **„Service- und Wartungsintervalle“**) bzw. den unter Umständen nötigen Tausch sicherheitsrelevanter Bauteile wie Lenker, Bremsen usw.

Wir wünschen dir mit deinem Fahrrad stets gute Fahrt. Sollten irgendwelche Fragen auftreten, wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Benutze dein Rad immer gemäss dem vorgesehenen Einsatzzweck

VORSICHT

Vollgefederte Rahmen sind von der Aufhängung der Federbeine so ausgelegt, dass das Federbein Schläge aufnehmen kann bzw. muss. Ist der Dämpfer starr und blockiert, dann gehen Schläge ungemindert in den Rahmen, wofür der an diesen Stellen meist nicht ausgelegt ist. Deshalb ist bei Dämpfern mit Lockout generell zu bedenken, dass die Lockout Funktion nicht im groben Gelände betätigt werden darf, sondern nur auf glattem Terrain (Straßen, glatte Feldwege).

HINWEIS

Beiliegend findest du die Bedienungsanleitungen der Komponenten-Hersteller. Dort findest du alle Details zu Gebrauch, Wartung und Pflege. In diesem Handbuch wird mehrmals auf diese speziellen und ausführlichen Anleitungen hingewiesen. Achte darauf, dass die jeweiligen Anleitungen von Systempedalen, Schaltungs- und Bremskomponenten in deinem Besitz sind und zusammen mit diesem Heft und dem Handbuch sorgfältig aufbewahrt werden.

HINWEIS

Bei Carbon handelt es sich um einen Verbundwerkstoff, der für gewichtsoptimierte Konstruktionen verwendet wird. Durch die Art des Fertigungsprozesses sind Unregelmäßigkeiten in der Oberfläche (kleine Blasen und Poren) nicht zu vermeiden. Diese stellen keinen Mangel dar.

HINWEISE ZUM VERSCHLEISS

Einige Bauteile deines Fahrrades unterliegen funktionsbedingt einem Verschleiß. Die Höhe des Verschleißes ist von der Pflege und Wartung und der Art der Nutzung des Fahrrades (Fahrleistung, Regenfahrt, Schmutz, Salz etc.) abhängig. Fahrräder, die oft im Freien abgestellt werden, können durch Witterungseinflüsse ebenfalls erhöhtem Verschleiß unterliegen.

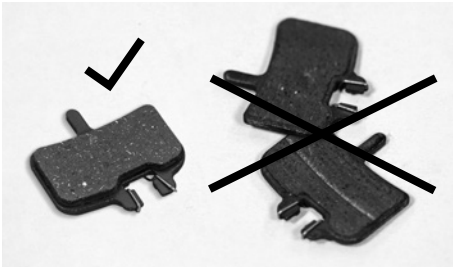
Diese Teile bedürfen regelmäßiger Wartung und Pflege, dennoch erreichen sie in Abhängigkeit der Nutzungsintensität und -bedingungen früher oder später das Ende ihrer Lebensdauer.

Folgende Teile müssen bei Erreichen ihrer Verschleißgrenze getauscht werden:
- die Kette,
- die Züge,
- die Griffbezüge bzw. das Lenkerband,
- die Kettenräder,
- die Ritzel,
- die Schaltwerksrollen,
- die Schaltungszüge,
- die Reifen,
- der Sattelbezug (Leder) und
- die Bremsbeläge.

Die **Beläge von Scheibenbremsen** verschleißen funktionsbedingt. Bei sportlicher Nutzung oder Fahrten in bergigem Terrain kann der Wechsel der Beläge in kurzen Abständen erforderlich werden. Kontrolliere den Belagszustand regelmäßig und lasse diese gegebenenfalls von einem Fachhändler austauschen.

DIE LAGERUNGEN UND DIE FEDERBEINE BEI VOLLGEFEDERTEN RAHMEN

Federbeine und vollgefederte Rahmen unterliegen funktionsbedingt einem gewissen Verschleiß. Dies betrifft insbesondere die Dichtungen der Federbeine und die Lagerungen des Hinterbaus. Zu stark angezogene Federbein-Befestigungsschrauben belasten den Rahmen und bewirken ggf. Folgeschäden. Halte dich deshalb an die Montagevorschriften und benutze einen Drehmomentschlüssel.



Bremsbeläge, deren Belagsstärke unter einem Millimeter liegt, müssen gegen Original-Ersatzteile ausgetauscht werden

Lager unterliegen einem gewissen Verschleiß

GARANTIE

Über den gesetzlichen Zeitraum hinaus geben wir freiwillig eine Garantie von insgesamt 6 Jahren auf Mountainbike-Rahmen (ausgenommen Lagerungen und Federbeine).

Unsere Garantie gilt ab Verkaufsdatum und nur für den Ersterwerber des Fahrrades. Schäden an der Lackierung sind davon ausgenommen. Wir behalten uns vor, defekte Rahmen oder Gabeln zu reparieren oder durch das entsprechende Nachfolgermodell zu ersetzen. Dies ist der einzige Garantieanspruch. Canyon behält sich das Recht vor, dem Kunden die Montagekosten für den Wiederaufbau des Rades in Rechnung zu stellen.

Ausgeschlossen von der Garantie sind Schäden durch unsachgemäßen bzw. nicht bestimmungsgemäßen Gebrauch, z.B. Vernachlässigung (mangelnde Pflege und Wartung), Sturz, Überbelastung, sowie durch Veränderung am Rahmen oder der Gabel oder durch An- und Umbau zusätzlicher Komponenten. Bei Sprüngen oder Überbeanspruchungen anderer Art besteht ebenfalls kein Garantieanspruch.

6 Jahre Garantie

⚠ GEFAHR

Canyon Mountainbikes sind High End Sportgeräte, die Leichtbau in höchster Ingenieurskunst darstellen. Sei auch du ein Profi im Umgang mit dem Material. Fehlgebrauch, unfachmännische Montage oder mangelhafte Wartung können die Rennmaschine unsicher machen. **Unfallgefahr!**

CRASH REPLACEMENT

Bei Unfällen oder schweren Stürzen können hohe Kräfte auf deinen Rahmen und die Gabel einwirken und zu Schäden führen, die die Funktionstauglichkeit beeinträchtigen. Mit Crash Replacement (CR) bieten wir dir einen Service an, bei dem dein beschädigter Canyon Rahmen zu vergünstigten Bedingungen ersetzt werden kann. Das Angebot ist gültig innerhalb von drei Jahren nach Kaufdatum. Du erhältst deinen oder einen vergleichbaren Rahmen (ohne Anbauteile, wie beispielsweise Sattelstütze, Umwerfer, Dämpfer oder Vorbau).

CR-Service beschränkt sich auf den Erstbesitz sowie auf Beschädigungen, welche die Funktionstauglichkeit beeinträchtigen. Wir behalten uns das Recht vor, diesen Service im Einzelfall auszusetzen, wenn wir feststellen, dass ein Schaden mutwillig herbeigeführt wurde.

Zur Inanspruchnahme des CR-Services wende dich an unsere Service-Hotline oder nutze das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Weitere Informationen findest du auf unserer Website **www.canyon.com**

Crash Replacement – Beschädigte Canyon Rahmen werden zu vergünstigten Bedingungen ersetzt

HINWEIS

Halte dich an die Hinweise im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung“**.

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