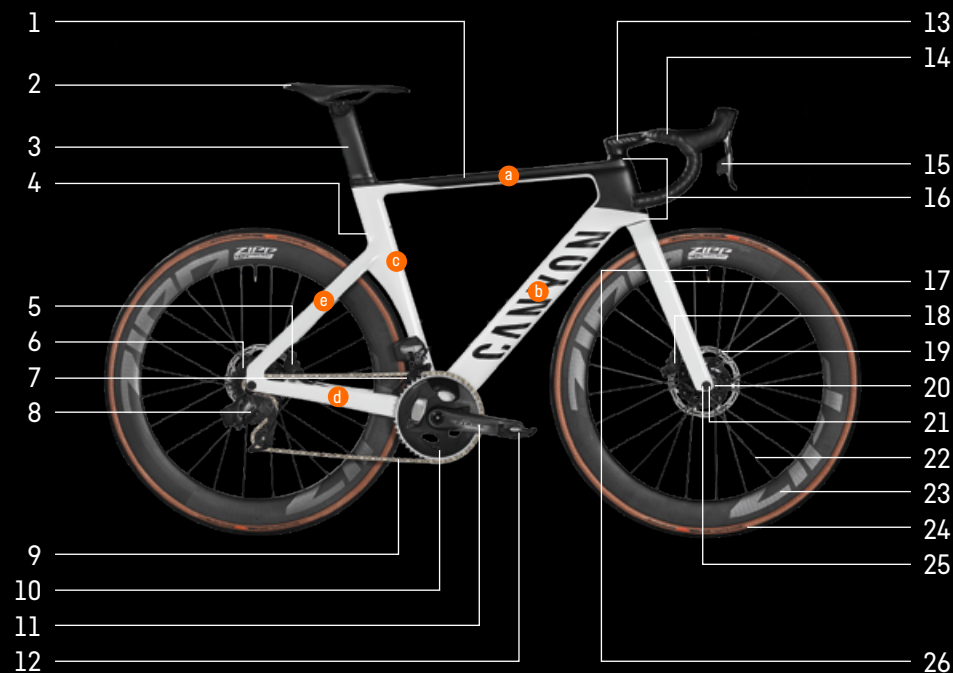




MANUAL

ROAD BIKE



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

 **Wichtig!** Montageanleitung im **Quick Start Guide, der dem Rennrad beiliegt**. Außerdem finden Sie den Quick Start Guide auf unserer Website www.canyon.com

 Lesen Sie vor der ersten Fahrt die Seiten 2 bis 10 in diesem Handbuch. Führen Sie vor jeder Fahrt die Funktionsprüfung auf den Seiten 11 und 12 in diesem Handbuch durch!

INHALTSVERZEICHNIS


BAUTEILBESCHREIBUNG


- | | |
|------------------------------|-------------------------------------|
| 1 Rahmen: | 13 Vorbau |
| a Oberrohr | 14 Lenker |
| b Unterrohr | 15 Brems-/Schalthebel |
| c Sitzrohr | 16 Lenkungslager |
| d Kettenstrebe | 17 Gabel |
| e Sitzstrebe | 18 Bremse vorne |
| 2 Sattel | 19 Bremsscheibe |
| 3 Sattelstütze | 20 Ausfallende |
| 4 Sattelstützenklemme | Laufrad: |
| 5 Bremse hinten | 21 Schnellspanner/Steckachse |
| 6 Zahnkranz | 22 Speiche |
| 7 Umwerfer | 23 Felge |
| 8 Schaltwerk | 24 Reifen |
| 9 Kette | 25 Nabe |
| 10 Kettenblatt | 26 Ventil |
| 11 Kurbelsatz | |
| 12 Pedal | |


HINWEISE ZU DIESER BEDIENUNGSANLEITUNG

SCHENKEN SIE FOLGENDEN SYMBOLEN BESONDERE BEDEUTUNG:

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

 Dieses Symbol bedeutet eine mögliche Gefahr für Ihr Leben und Ihre Gesundheit, wenn entsprechenden Handlungsaufforderungen nicht nachgekommen wird bzw. wenn entsprechende Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.

 Dieses Symbol warnt Sie vor Fehlverhalten, welches Sach- und Umweltschäden zur Folge hat.

 Dieses Symbol gibt Informationen über die Handhabung des Produkts oder den jeweiligen Teil der Bedienungsanleitung, auf den besonders aufmerksam gemacht werden soll.

- | | |
|--|---|
| 2 Hinweise zu dieser Bedienungsanleitung | 65 Die Bremsanlage |
| 4 Die bestimmungsgemäße Nutzung | 66 Rennrad-Felgenbremsen |
| 8 Vor der ersten Fahrt | 66 Funktionsweise und Verschleiß |
| 11 Vor jeder Fahrt | 67 Kontrolle und Nachstellen |
| 13 Hinweise zur Montage aus dem BikeGuard | 67 Überprüfung der Bremsanlage |
| 16 Verpacken Ihres Canyon Rennrades | 67 Höhenverstellung der Beläge |
| 17 Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen | 68 Nachstellen und Synchronisation |
| 17 Vorgehensweise zur sicheren Befestigung des Laufrades mit Schnellspannern | 69 Hydraulische Scheibenbremsen |
| 19 Vorgehensweise zur sicheren Befestigung des Laufrades mit Steckachsen | 69 Funktionsweise und Verschleiß |
| 20 Was muss ich bei An- und Umbauten beachten? | 70 Einstellung der Griffweite |
| 21 Besonderheiten des Werkstoffes Carbon | 71 Kontrolle und Nachstellen |
| 22 Besonderheiten von Carbon-Laufrädern | 73 Die Schaltung |
| 23 Pflegehinweise | 74 Funktionsweise und Bedienung |
| 24 Besonderheiten von Triathlon-, Zeitfahrmaschinen und Bahnradern | 76 Kontrolle und Nachstellen der Schaltung |
| 26 Nach einem Sturz | 76 Hinteres Schaltwerk |
| | 77 Endanschläge einstellen |
| | 79 Vorderer Umwerfer |
| 28 Rahmensets – Aufbauhinweise Technische Daten | 80 Shimano Di2 |
| 33 Anpassen des Canyon Rennrades an den Fahrer | 82 SRAM eTap/AXS Road |
| 34 Einstellen der richtigen Sitzhöhe | 83 CAMPAGNOLO EPS |
| 36 Einstellung der Lenkerhöhe | 84 Kettenpflege |
| 37 Aheadset®-Vorbauten bzw. gewindeloses System | 85 Kettenverschleiß |
| 39 I-Lock-System | 86 Die Laufräder – Reifen, Schläuche und Luftdruck |
| 41 Sitzlänge und Sattelleinstellung | 89 Felgenrundlauf, Speichenspannung |
| 42 Verschieben des Sattels und Einstellen der Sattelneigung | 90 Beheben einer Reifenpanne |
| 44 Sitzlänge und Sattelleinstellung Speedmax | 90 Radausbau |
| 48 Sattelstütze mit integrierter Klemmung | 91 Demontage von Draht- und Faltreifen |
| 52 Verstellung von Lenker und Bremsgriffen | 92 Montage von Draht- und Faltreifen |
| 52 Einstellen der Lenkerposition durch Verdrehen des Lenkers | 94 Demontage von Schlauchreifen |
| 54 Cockpit | 94 Montage von Schlauchreifen |
| 54 Anpassung der Lenkerbreite | 98 Radeinbau |
| 56 Anpassung der Lenkerhöhe Modell Aeroad | 99 Das Lenkungslager |
| 60 Aluminiumhülse und Klemmkeil bei Cockpits mit Keilklemmung | 99 Kontrolle und Nachstellen |
| 60 Regulierung der Griffweite zu den Bremshebeln | 100 Aheadset®-Lenkungslager |
| 62 Die Pedalsysteme | 101 I-Lock-System-Lenkungslager |
| 62 Funktionsweise verschiedener Systeme | 103 Lenkungslager beim Modell Aeroad |
| 64 Einstellung und Wartung | 104 Impact Protection Unit (IPU) |
| | 105 Transport Ihres Canyon Bikes |
| | 107 Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen |
| | 107 Waschen und Pflegen Ihres Canyon |
| | 109 Aufbewahrung und Lagerung Ihres Canyon |
| | 110 Wartung und Inspektion |
| | 112 Service- und Wartungsintervalle |
| | 114 Empfohlene Schraubendrehmomente |
| | 117 Gesetzliche Anforderungen |
| | 121 Sachmängelhaftung |
| | 123 Garantie |
| | 124 Crash Replacement |

**SEHR GEEHRTE CANYON KUNDIN,
SEHR GEEHRTER CANYON KUNDE,**

in diesem Handbuch haben wir für Sie viele Tipps zur Bedienung Ihres Canyon Rennrades und eine Menge Wissenswertes rund um die Fahrradtechnik, die Wartung und Pflege zusammengefasst. Lesen Sie dieses Handbuch bitte gründlich durch.

Es lohnt sich, selbst wenn Sie sich auf dem Fahrrad schon als „alter Hase“ fühlen, da Sie schon Ihr ganzes Leben lang Fahrrad fahren. Die Fahrradtechnik hat sich in den letzten Jahren sehr stark weiterentwickelt.

Damit Sie beim Fahren mit Ihrem Canyon stets Spaß haben und zu Ihrer eigenen Sicherheit, sollten Sie **dieses Handbuch** sowie den **Quick Start Guide** Ihres Modells sorgfältig lesen und

- ▶ die Montageanweisungen und die Checkliste **„Vor jeder Fahrt“** exakt ausführen,
- ▶ die Hinweise im Kapitel **„Vor der ersten Fahrt“** beachten und befolgen
- ▶ im Kapitel **„Die bestimmungsgemäße Nutzung“** nachlesen, für welchen Einsatzzweck Ihr neues Rennrad vorgesehen ist und wie hoch das **maximal zulässige Gesamtgewicht** (Rennrad, Fahrer, Bekleidung und Gepäck) ist.
- ▶ sowie die **Mindest-Funktionsprüfung** vor jeder Fahrt durchführen. Wie diese auszuführen ist, finden Sie im Kapitel **„Vor jeder Fahrt“** in diesem Handbuch. Fahren Sie nicht, wenn die Prüfung nicht hundertprozentig bestanden wurde!

In diesem Handbuch sind eine Reihe Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten ausführlich beschrieben. Wenn Sie diese durchführen, müssen Sie stets berücksichtigen, dass die Anleitungen und Hinweise ausschließlich für dieses Canyon Rennrad 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. Beachten Sie deshalb bitte unbedingt die Anleitungen unserer Komponentenzulieferer, die im BikeGuard beiliegen.

Beachten Sie, 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 finden Sie außerdem zahlreiche Servicefilme, die Sie bei kleineren Reparatur- und Wartungsarbeiten unterstützen. Muten Sie sich im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit nicht zu viel zu. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Beachten Sie: Dieses Handbuch kann Ihnen 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 Ihr 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 Ihnen nicht das Fahrradfahren beibringen. Deshalb konzentriert sich dieses Handbuch auf Ihr neu erworbenes Fahrrad und die wichtigsten Hinweise und Warnungen. Es kann Sie jedoch nicht das Fahrradfahren und die Verkehrsregeln lehren.

Wenn Sie Fahrradfahren, müssen Sie sich 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 Fahrrad fahren verletzen. Wenn Sie auf ein Fahrrad steigen, müssen Sie sich dieser Gefahr bewusst sein und diese akzeptieren.

Beachten Sie immer, dass Sie auf einem Fahrrad nicht über die Sicherheitseinrichtungen eines Kraftfahrzeugs, wie z.B. einer Karosserie oder eines Airbags, verfügen.

Fahren Sie deshalb immer vorsichtig und respektieren Sie die anderen Verkehrsteilnehmer. Fahren Sie niemals unter der Einwirkung von Medikamenten, Drogen oder Alkohol oder wenn Sie müde sind. Fahren Sie niemals mit einer zweiten Person auf Ihrem Fahrrad und halten Sie immer die Hände am Lenker.

Zum Schluss noch ein paar Bitten von uns. Fahren Sie stets so, dass Sie sich und andere nicht gefährden. Tragen Sie stets eine adäquate Fahrradausrüstung, zumindest einen passenden Fahrradhelm, eine Schutzbrille, festes Schuhwerk und radgerechte, auffällig helle Bekleidung.

Das Canyon Team wünscht Ihnen viel Spaß mit Ihrem Canyon!

Bei Lieferung des Fahrrades müssen vom Hersteller ergänzende Anleitungen beigelegt werden. Ergänzende Anleitungen finden Sie unter www.canyon.com/downloads (Stand November 2020).

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: Juli 2021, Auflage 19


© 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

 Beachten Sie § 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.

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

 Bitte besuchen Sie uns gelegentlich auf unserer Website unter www.canyon.com. Dort finden Sie Neuigkeiten, Hinweise und nützliche Tipps sowie die Adressen unserer Vertriebspartner.

 Muten Sie sich im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit bei Montage- und Justagearbeiten nicht zuviel zu. Nutzen Sie im Zweifelsfall unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

DIE BESTIMMUNGSGEMÄSSE 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 Rennrad (kg)**
- + Gewicht Fahrer (kg)**
- + Gewicht Gepäck** (z.B. Rucksack bzw. Gepäcktaschen, falls freigegeben)
- = maximal zulässiges Gesamtgewicht (kg)**

Beachten Sie unbedingt, zu welcher Kategorie Ihr Rennrad gehört. Die Kategorie Ihres Rennrads können Sie anhand der Rahmenkennzeichnung gemäß den folgenden Symbolen erkennen. Aus der Kategorie geht hervor, auf welchen Untergründen Sie fahren dürfen und für welche Fahraktionen Ihr Rennrad geeignet ist.

Wenn es Ihnen nicht klar ist, zu welcher Kategorie Ihr Rennrad gehört, wenden Sie sich jederzeit gerne an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com



Kindersitze sind generell nicht erlaubt.



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



Kinderanhänger zu ziehen ist generell nicht erlaubt.



Lesen Sie auch unbedingt alle ergänzenden Zusatzanleitungen sowie die Anleitungen der Komponentenhersteller, die Ihrem neuen Canyon beiliegen.

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.



An den Modellen GRAIL CF und GRAIL AL können Sie Ihr Gepäck auch in speziellen Packtaschen für Renn- und Fitnessfahrräder mitführen. Beachten Sie dabei, dass Sie das **zulässige Gesamtgewicht** (Fahrer, Gepäck und Fahrrad zusammengerechnet) von **120 kg** nicht überschreiten. Im Falle des Einsatzes von Packtaschensystemen müssen Sie alle Kontaktstellen zwischen Packtasche und Rahmen mit den mitgelieferten Schutzfolien abkleben.



Ihr Canyon Rennrad dürfen Sie auf freien Rollen (Rollentrainer ohne Bremse) nutzen. Außerdem auf Rolltrainern, sofern das Bike an der Hinterradachse geklemmt wird und das vom Hersteller des Rolltrainers mitgelieferte Zubehör (z.B. spezielle Achsen) verwendet wird. Wenn Sie unsicher sind, ob Ihr Rollentrainer für Ihr Canyon Rennrad geeignet ist, wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Kondition 5

Diese Nutzungsart steht für sehr anspruchsvolles, 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 Bike-parks 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.



Die Montage eines Gepäckträgers ist nicht erlaubt. Wenn Sie Gepäck mitführen wollen, machen Sie dies ausschließlich in einem speziellen Fahrrad-Rucksack. **Ausnahme:** Am Modell GRAIL AL darf ein Gepäckträger montiert werden.



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.



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

VOR DER ERSTEN FAHRT

1. **Sind Sie schon einmal mit einem Renn-, Zeitfahr-, Triathlon- oder Bahnrad gefahren?** Beachten Sie, dass es sich um Sportgeräte handelt, die Eingewöhnung und Übung erfordern. Machen Sie sich allmählich auf einem unbelebten Platz mit Ihrem neuen Fahrrad vertraut und tasten Sie sich langsam an die Fahreigenschaften heran. Besuchen Sie einen Technikkurs. Mehr Infos unter www.canyon.com

2. **Sind Sie mit der Bremsanlage vertraut?** Üblicherweise werden Canyon Fahrräder so ausgeliefert, dass die vordere Bremse mit dem linken Bremshebel betätigt wird. Prüfen Sie, ob Sie die Vorderradbremse mit demselben Handbremshebel bedienen können, wie Sie es gewohnt sind. Wenn dies nicht der Fall ist, müssen Sie die neue Anordnung regelrecht trainieren, da unbedachtes Betätigen der Vorderradbremse zum Sturz führen kann. Lassen Sie gegebenenfalls die Bremshebelzuordnung von einem Fachmann umbauen. Achten Sie darauf, dass die Zuordnung der Bremshebel zur Bremse an allen Ihren Fahrrädern gleich ist.

Moderne Bremsen haben unter Umständen eine sehr viel stärkere Bremswirkung als die Bremse Ihres bisherigen Rades! Machen Sie auf jeden Fall zuerst einige Probepremungen abseits des Straßenverkehrs! Tasten Sie sich langsam an die maximal mögliche Verzögerung heran. Mehr zu Bremsen finden Sie im Kapitel „**Die Bremsanlage**“.


3. **Sind Sie mit der Schaltungsart und der Funktionsweise vertraut?** Machen Sie sich auf einem unbelebten Platz mit der Schaltung vertraut. Beachten Sie, dass Sie nicht vorne und hinten gleichzeitig schalten und dass Sie während des Schaltvorgangs nicht stark in die Pedale treten. Mehr zur Schaltung finden Sie im Kapitel „**Die Schaltung**“.




Voller Einsatz der Bremse, nicht zur Nachahmung



Die Kettenschaltung


 Beachten Sie, dass die Bremshebelzuordnung je nach Land variieren kann! Kontrollieren Sie, welche Bremse mit welchem Hebel betätigt wird. Stimmt dies nicht mit Ihren Gewohnheiten überein, lassen Sie dies gegebenenfalls umbauen!

 Wenn Sie mit den Händen auf einem Aero-Lenkeraufsatz (Triathlon-Lenker) oder in der tiefen Unterlenkerposition beim Modell GRAIL fahren, können Sie die Bremsgriffe nicht so schnell erreichen wie in den anderen Griffpositionen. Ihr Anhalteweg wird länger. Fahren Sie besonders vorausschauend und planen Sie längere Anhaltewege ein.

4. **Passt die Rahmenhöhe und sind Sattel und Lenker richtig eingestellt?** Stellen Sie sich über das Oberrohr Ihres Bikes und prüfen Sie, ob Sie mindestens 2–3 Finger breit Freiheit im Schritt haben. Sollte dies nicht der Fall sein, kontaktieren Sie unsere Service-Hotline oder nutzen Sie 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 Sie das Pedal in dessen unterster Stellung mit der Ferse gerade noch erreichen können. Prüfen Sie, ob Sie den Boden noch mit den Fußspitzen erreichen können, wenn Sie im Sattel sitzen. Mehr zur Position finden Sie im Kapitel „**Anpassen des Canyon Rennrades an den Fahrer**“.

5. **Sind Sie bereits einmal mit Klick- bzw. Systempedalen und dazugehörigen Schuhen gefahren?** Vor der ersten Fahrt mit diesen Pedalen müssen Sie sich im Stillstand sorgfältig mit dem Einrast- und Lösevorgang vertraut machen. Am besten lehnen Sie sich beim Üben an eine Wand, damit Sie nicht umkippen. Regulieren Sie gegebenenfalls die Einrast- und Auslösehärtigkeit. Lesen Sie auf jeden Fall zuerst die Bedienungsanleitung, welche Sie beiliegend finden. Mehr zum Thema Pedale finden Sie im Kapitel „**Die Pedalsysteme**“.

 Bei Rennrädern und Gravelbikes dürfen ausschließlich Klick- bzw. Systempedale verwendet werden. Plattformpedale und Duo-Pedale (auf der einen Seite ein Klickpedal, auf der anderen Seite ein Plattformpedal) dürfen nicht benutzt werden.

 Speziell bei kleinen Rahmenhöhen besteht die Gefahr, dass der Fuß mit dem Vorderrad kollidiert. Fahren Sie deshalb möglichst nur mit System- oder Klickpedalen. Achten Sie außerdem auf eine korrekte Einstellung der Schuhplatten.




Prüfen der Überstandshöhe



Schuhe für Systempedale



Systempedal

 Bei mangelnder Übung und/oder zu straffer Einstellung von Systempedalen können Sie sich eventuell nicht mehr vom Pedal lösen! **Sturzgefahr!**

6. **Beachten Sie, dass Sie Ihr Canyon nur gemäß dem vorgesehenen Einsatzzweck verwenden!** Renn- und Triathlonräder sind ausschließlich für den Einsatz auf Straßen und Wegen mit glatter Oberfläche, z.B. geteert oder gepflastert, vorgesehen.

Cyclocross und **Gravel Bikes** sind 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.

Bahnfahräder sind reine Sportgeräte und nur für den Einsatz auf geschlossenen Radrennbahnen vorgesehen. Die Benutzung von Bahnfahrädern auf öffentlichen Straßen oder Wegen ist nicht erlaubt.

In der Regel sind Canyon Rennräder für ein **maximal zulässiges Gesamtgewicht**, bestehend aus Fahrer, Gepäck und Fahrrad, von **120 kg** ausgelegt. Bei Rennrädern mit Mavic Systemlauf-rädern beträgt das zulässige Gesamtgewicht 100 kg. Diese Grenzen sollten Sie keinesfalls überschreiten. Lesen Sie Näheres zum Einsatzzweck im Kapitel „**Die bestimmungsgemäße Nutzung**“.

7. **Besteht Ihr Bike zum Teil aus Carbon?** Beachten Sie, dass dieser Werkstoff besondere Sorgfalt und vorsichtigen Gebrauch erfordert. Lesen Sie auf jeden Fall das Kapitel „**Besonderheiten des Werkstoffes Carbon**“.




Canyon Rennmaschinen sind für Fahrten auf Asphalt gebaut



Gravelbike GRAIL CF SL



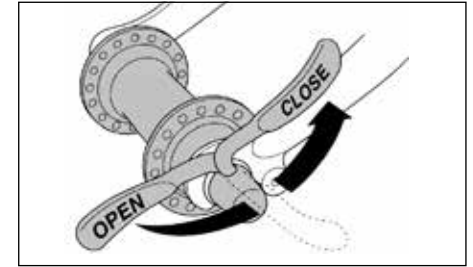
Der Werkstoff Carbon

 Canyon Renn-, Zeitfahr-, Triathlon- oder Bahnfahräder sind High End Sportgeräte, die Leichtbau in höchster Ingenieurskunst darstellen. Seien auch Sie 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 MÜSSEN SIE FOLGENDE PUNKTE ÜBERPRÜFEN:


1. Sind die Schnellspanner bzw. Steckachsen an Vorder- und Hinterrad, Sattelstütze und sonstigen Bauteilen korrekt geschlossen? Näheres im Kapitel „**Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen**“.
2. Sind die Reifen in gutem Zustand und haben diese genügend Druck? Lassen Sie 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. Machen Sie eine Bremsprobe im Stand, indem Sie die Bremshebel mit Kraft zum Lenker ziehen. Es muss sich nach kurzem Hebelweg ein Druckpunkt aufbauen; der Hebel darf sich jedoch nicht zum Lenker durchziehen lassen! Die Bremsbeläge von Felgenbremsen müssen die Felgenflanken ganzflächig treffen. Sie dürfen nicht die Reifen berühren. Weitere Hinweise zum Thema „**Bremsen**“ im Kapitel „**Die Bremsanlage**“.




Prüfen Sie den Reifendruck



Die Bremse darf sich nicht bis zum Lenker durchziehen lassen

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

 Fahren Sie nicht, wenn Ihr Canyon in einem dieser Punkte fehlerhaft ist!

4. Überprüfen Sie, wenn Sie auf öffentlichen Strassen oder bei Nacht fahren wollen, die Lichtanlage, siehe Kapitel „**Gesetzliche Anforderungen**“.
5. Lassen Sie Ihr Canyon aus geringer Höhe auf den Boden springen. Gehen Sie auftretenden Klappergeräuschen nach. Prüfen Sie gegebenenfalls Lager- und Schraubverbindungen.
6. Das wichtigste Zubehör für eine gelungene Radtour ist eine kleine Werkzeugtasche, die Sie unter dem Sattel mitführen. Darin sollten zwei Kunststoff-Montierhebel, die gängigen Innensechskant-Schlüssel, ein Ersatz-Schlauch, Flickzeug, Ihr Mobiltelefon und etwas Geld sein. Nehmen Sie auch eine Luftpumpe mit, die Sie am Rahmen befestigen.
7. Nehmen Sie ein solides Schloss mit, falls Sie Ihr Canyon abstellen wollen. Nur ein an einen unbeweglichen Gegenstand gekettetes Canyon ist vor dem Zugriff durch Fremde geschützt!



Fahren Sie bei Dunkelheit nie ohne Beleuchtung



Notfallset

! Um Schäden an Ihrem Canyon zu vermeiden, beachten Sie das maximale Gesamtgewicht und die Vorschriften zum Transport von Gepäck und Kindern im Kapitel „**Die bestimmungsgemäße Nutzung**“. Darüber hinaus sollten Sie vor dem Transport des Bikes mit dem PKW oder im Flugzeug die Kapitel „**Transport Ihres Canyon Bikes**“ lesen.

! Ihr Canyon wird durch die Einflüsse der Fahrbahn und durch die Kräfte, die Sie ins Fahrrad einleiten stark beansprucht. Auf diese dynamischen Belastungen reagieren die unterschiedlichen Bauteile mit Verschleiß und Ermüdung. Untersuchen Sie Ihr Canyon regelmäßig auf Verschleißerscheinungen, aber auch auf Kratzer, Verbiegungen, Verfärbungen oder beginnende Risse. Bauteile, deren Lebensdauer überschritten ist, können plötzlich versagen. Bringen Sie Ihr Canyon regelmäßig zur Inspektion, damit die fraglichen Teile ggf. ersetzt werden können. Näheres zur Instandhaltung und Betriebssicherheit können Sie 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 sollten Sie mit Bedacht und Sorgfalt vorgehen. Unfachmännische Montage kann dazu führen, dass das Fahrrad unsicher wird.

Zunächst möchten wir Sie mit den Bauteilen Ihres Canyon vertraut machen.

Klappen Sie die vordere Umschlagseite Ihres Fahrradhandbuches Rennrad aus. Hier finden Sie ein Canyon Rennrad, an dem alle wichtigen Bauteile abgebildet sind. Lassen Sie diese Seite während des Lesens ausgeklappt. So können Sie die im Text erwähnten Bauteile schnell finden.

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

Ausführliche Informationen zur Montage Ihres Canyon Rennrades finden Sie im **Quick Start Guide** Ihres Modells.

! Arbeiten Sie am Bike selbst nicht mit einem Teppichschneidemesser. Sie könnten das Bauteil beschädigen oder sich selbst verletzen. Schneiden Sie, wo nötig mit einer Schere.

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

i Teilen Sie Ihre Freude über Ihr neues Canyon und bitten Sie einen Helfer, Ihnen beim Auspacken aus dem BikeGuard und der Montage zu helfen.

ALLGEMEINES ZUR MONTAGE DES RENNRADES

Ihr Canyon wurde im Werk komplett montiert und eingestellt. Das Fahrrad ist nach den im Folgenden erläuterten Montageschritten ohne Justagearbeiten voll funktionstüchtig. Führen Sie 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 Sie darin nicht ausgebildet sind oder keine ausreichende Erfahrung haben, lesen Sie die erweiterten Kapitel in diesem Fahrradhandbuch; beachten Sie auch die Anleitungen der Komponentenhersteller auf deren Webseite oder auf www.canyon.com

Führen Sie vor der ersten Fahrt die im Kapitel „**Vor jeder Fahrt**“ beschriebenen Kontrollarbeiten aus.

LISTE DER BENÖTIGTEN WERKZEUGE



Für die Montage Ihres neuen Canyon Bikes benötigen Sie folgende Werkzeuge, die Sie im Karton mit Kleinteilen finden:

- Canyon Drehmomentschlüssel inkl. Bits **(1)**
- optional: Spezifischer Canyon Drehmomentschlüssel für die Sattelstützenbefestigung **(2)**
- optional: Canyon Montagepaste **(3)**

i Am einfachsten und sichersten gelingt die Montage, wenn Sie einen Montageständer oder einen Helfer haben.

VERWENDUNG DES CANYON DREHMOMENTSCHLÜSSELS



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, Gabelschaft, Lenker oder Sattelstütze) 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. Halten Sie sich genau an die Drehmomentangaben von Canyon.



Verwenden Sie für die Montage den Canyon Drehmomentschlüssel, der dem BikeGuard beigelegt ist.



Stecken Sie den passenden Bit in die Aufnahme des Canyon Drehmomentschlüssels. Führen Sie den Innensechskantschlüssel komplett in den Schraubenkopf.



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



Für Sattelstützenbefestigungen mit einem angegebenen Drehmoment von 5 Nm kann der mitgelieferte spezifische Canyon Drehmomentschlüssel genutzt werden, sofern der zur Verfügung stehende Platz die Verwendung des Canyon Standard-Drehmomentschlüssels nicht zulässt.

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.



Verwenden Sie 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 absenkbareren Sattelstützen ist Zerkratzen kein Thema.



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 Sie Canyon Montagepaste aufbringen, entfernen Sie Schmutzpartikel und Schmierstoffrückstände von der zu behandelnden Oberfläche. Als nächstes streichen Sie mit einem Pinsel oder einem Ledertuch eine dünne und gleichmäßige Schicht Canyon Montagepaste auf die sauberen Oberflächen.

Montieren Sie dann die Bauteile, wie vorgeschrieben. Benutzen Sie den Canyon Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie niemals das vorgeschriebene maximale Schraubendrehmoment. Entfernen Sie die überschüssige Canyon Montagepaste und verschließen Sie die Tüte sorgfältig.



Beachten Sie bei den Modellen Aeroad (ab MY20) die spezielle Handhabung der Sattelstütze und der Sattelstützenklemmung. Ausführliche Informationen finden Sie im beiliegenden Quick Start Guide Aeroad oder auf unserer Homepage www.canyon.com

VERPACKEN IHRES CANYON RENNRADES

Wenn Sie Ihr Canyon verpacken müssen, z.B. um es zu einer Inspektion an unsere Meisterwerkstatt zu schicken oder, wenn Sie verreisen, müssen Sie einige Dinge beachten, damit Ihr Rad wohlbehalten am Zielort ankommt.

Ihrem BikeGuard liegt die Verpackungsanleitung „So verpacken Sie Ihr Rennrad“ bei. Halten Sie sich beim Verpacken Ihres Rennrades immer genau an diese Anleitung.

Die Verpackungsanleitung, die Ihnen Schritt für Schritt erklärt, wie Sie Ihr Canyon verpacken, finden Sie auch auf unserer Website www.canyon.com

Sollten Sie mit dem Flugzeug verreisen, verpacken Sie Ihr Rennrad entweder in den Canyon BikeGuard oder verwenden Sie einen geeigneten Radkoffer, z.B. den Canyon BikeShuttle II oder die Canyon Signature Pro Bike Bag.

Beim Transport mit dem Kfz achten Sie auf eine sichere und rutschfreie Unterbringung. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, lesen Sie die erweiterten Kapitel der Anleitung weiter hinten oder nutzen Sie unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com



Legen Sie das Fahrrad oder Teile davon nicht lose in den Innenraum Ihres Fahrzeuges. Herumrutschende Teile können Ihre Sicherheit gefährden.



Wurde Ihr Canyon für den Versand nicht gemäß der beiliegenden Verpackungsanleitung verpackt, haben Sie keinen Anspruch auf Erstattung von eventuell entstehenden Transportschäden durch die Canyon Bicycles GmbH.



Canyon Signature Pro Bike Bag



Der Canyon BikeGuard



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.



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

UMGANG MIT SCHNELLSPANNERN UND STECKACHSEN

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

Der Schnellspanner besteht im Wesentlichen aus zwei Bedienelementen:

- Der Handhebel auf einer Seite der Nabe: Er wandelt die Schließbewegung über einen Exzenter in eine Klemmkraft um.
- Die Klemmmutter auf der gegenüberliegenden Seite der Nabe: Mit ihr wird auf einer Gewindestange die Vorspannung eingestellt.

VORGEHENSWEISE ZUR SICHEREN BEFESTIGUNG DES LAUFRADES MIT SCHNELLSPANNERN

- Öffnen Sie den Schnellspanner. Jetzt sollte der Schriftzug „OPEN“ lesbar sein.
- Bewegen Sie den Hebel 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 Hebel nur schwer bewegen. Benutzen Sie den Daumenballen und ziehen Sie zur Unterstützung mit den Fingern an der Gabel oder am Rahmen.
- Schließen Sie Laufräder, die mit Schnellspannern befestigt sind, zusammen mit dem Rahmen an einen festen Gegenstand an, wenn Sie das Rad abstellen.



Handhebel und Klemmmutter



Öffnen des Schnellspanners



Schließen des Schnellspanners



Fehlerhaft montierte Laufräder können zu schweren Stürzen und Unfällen führen!



Fahren Sie nie mit einem Fahrrad, dessen Laufradbefestigung Sie nicht vor Fahrtbeginn kontrolliert haben! Falls sich das Rad während der Fahrt löst, stürzen Sie!

- ▶ In der Endstellung muss der Hebel parallel zum Rad liegen. Er darf also nicht seitlich abstehen. Der Hebel muss so am Rahmen anliegen, dass er nicht unbeabsichtigt geöffnet werden kann.
- ▶ Überprüfen Sie den Sitz, indem Sie versuchen, den geschlossenen Hebel zu verdrehen.
- ▶ Wenn sich der Spannhebel im Kreis drehen lässt, ist der sichere Sitz des Laufrades nicht gewährleistet. Sie müssen ihn wieder öffnen und die Vorspannung erhöhen. Drehen Sie dazu die Mutter auf der Gegenseite im Uhrzeigersinn um eine halbe Umdrehung.
- ▶ Wiederholen Sie den Schließvorgang und überprüfen Sie den Sitz erneut. Lässt sich der Spannhebel nicht mehr drehen, klemmt der Spanner richtig.
- ▶ Heben Sie abschließend das Laufrad einige Zentimeter vom Boden und geben Sie ihm einen Klaps von oben auf den Reifen. Ein sicher befestigtes Rad bleibt in den Achsaufnahmen des Rahmens.




Überprüfen Sie den Sitz, indem Sie versuchen, den geschlossenen Hebel zu verdrehen





Der Hebel des Schnellspanners muss annähernd parallel zum Rad liegen und darf nicht seitlich abstehen



In der Endstellung muss der Hebel rechtwinklig zur Schnellspann-achse liegen

 Achten Sie darauf, dass die Bedienungshebel beider Schnellspanner immer auf der linken Seite (der Gegenseite des Kettenantriebs) Ihres Canyon sind. So vermeiden Sie, das Vorderrad seitenverkehrt einzubauen.

 Bei ungenügend geschlossenem Schnellspanner können sich die Laufräder lösen.
Akute Unfallgefahr!

 Schnellspanner können Sie durch eine Diebstahlsicherung ersetzen. Für diese benötigen Sie einen speziell kodierten Schlüssel oder einen Innensechskantschlüssel. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich bitte an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

VORGEHENSWEISE ZUR SICHEREN BEFESTIGUNG DES LAUFRADES MIT STECKACHSEN

Beim RWS-System von DT Swiss für Rennräder handelt es sich um Steckachsen, die den Gabeln und Hinterbauten eine höhere Steifigkeit geben. Wird Ihr Rennrad Belastungen ausgesetzt, bleibt die Fahrt spurstabil.

Ausführliche Informationen zum Einbau eines Vorderrades mit RWS-System von DT Swiss finden Sie im Kapitel „Montage aus dem BikeGuard“ weiter vorne in dieser Anleitung.

Der Einbau des Hinterrades erfolgt in gleicher Weise.

Zum Ausbau des Laufrades setzen Sie den Spannhebel in die Achse. Achten Sie darauf, dass der Spannhebel (5-eckig) richtig in der Achse sitzt.

Drehen Sie dann den Schnellspannhebel gegen den Uhrzeigersinn. Wenn Sie die Steckachse mit etwa zweieinhalb Umdrehungen komplett aufgedreht haben, halten Sie das Laufrad in Position und ziehen Sie die Achse aus der Nabe.




RWS-System von DT Swiss für Rennräder





Steckachse am Hinterrad




Abnehmbarer Spannhebel

 Vergewissern Sie sich, dass der RWS-Spannhebel mit mindestens 15 Nm bzw. „so fest wie möglich von Hand“ festgedreht ist.

 Fehlerhaft montierte Laufräder können zu schweren Stürzen und Unfällen führen! Wenden Sie sich bei geringsten Zweifeln oder wenn Sie Fragen haben an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

 Machen Sie nach der Laufradmontage eine Bremsprobe im Stillstand. Der Druckpunkt der Bremse muss sich einstellen, bevor der Bremshebel am Lenker anliegt. Pumpen Sie bei hydraulischen Bremsen ggf. mehrmals, bis sich ein solider Druckpunkt einstellt.

 Die Hersteller von Steckachsensystemen liefern für gewöhnlich ausführliche Anleitungen mit. Lesen Sie sie aufmerksam durch, bevor Sie das Laufrad ausbauen oder Wartungsarbeiten durchführen.

WAS MUSS ICH BEI AN- UND UMBAUTEN BEACHTEN?

Canyon Fahrräder sind Sportgeräte, die für den jeweiligen Einsatzzweck ausgestattet sind. Beachten Sie, dass die Montage von Schutzblechen oder ähnlichem die Funktion und damit die Fahrsicherheit beeinträchtigen kann. Vor dem Kauf und der Montage von Zubehör müssen Sie prüfen, ob dieses Zubehör zu Ihrem Canyon kompatibel ist.

Bei zusätzlichen Klingeln oder Hupen sowie Beleuchtungseinrichtungen müssen Sie 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**“).

Wenn Sie einen Gepäckträger oder Kindersitz montieren oder einen Kinderanhänger ziehen wollen, schauen Sie zuerst im Kapitel „**Die bestimmungsgemäße Nutzung**“ nach, ob dies möglich ist. Wenn dies grundsätzlich der Fall ist, erkundigen Sie sich bei unserer Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Führen Sie nur Arbeiten durch, die Sie hundertprozentig beherrschen.


Lenker, Lenkervorbauten und Gabeln sollten immer durch fachkundige Mechaniker gewechselt werden. Beachten Sie in jedem Fall die Bedienungsanleitung des Zubehöherstellers. Bei der Montage von anderen Komponenten und Zubehör sind Sie immer selbst für die fachgerechte Montage der Bauteile verantwortlich. Geben Sie Ihr Canyon beim geringsten Zweifel in unsere Meisterwerkstatt.




Schutzbleche/Radschützer



Gepäckträger

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

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

 Bei allen Fragen zur Montage von Zubehör, zur Kompatibilität von Bauteilen oder bei Umbauten lesen Sie bitte die erweiterten Kapitel der Anleitung weiter hinten oder nutzen Sie unsere Service-Hotline oder 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 Sie lange Freude an Ihrem hochwertigen Canyon haben und Sie sich jederzeit auf Ihr Material verlassen können.

Kohlefaserverstärkter Kunststoff hat im Radsport 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 Ihnen nahe, dass Sie das Bauteil oder besser noch Ihr ganzes Canyon nach einem Zwischenfall durch unsere Meisterwerkstatt untersuchen lassen!


Stellen Sie Ihr Canyon stets sorgsam und kippsicher ab. Carbonrahmen und -teile können schon durch bloßes Umfallen beschädigt werden.




Der Werkstoff Carbon

 Seien Sie beim Fahren aufmerksam. Wenn Ihr CFK-Bauteil Knackgeräusche von sich gibt, kann dies der Hinweis auf einen drohenden Materialdefekt sein. Benutzen Sie Ihr Rad nicht weiter, sondern rufen Sie unsere Werkstatt-Hotline an um das weitere Vorgehen zu besprechen. Lassen Sie Bauteile aus CFK im Interesse Ihrer Sicherheit niemals reparieren! Tauschen Sie ein beschädigtes Bauteil umgehend aus und verhindern Sie unbedingt eine Weiterbenutzung durch Dritte.

 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. Vermeiden Sie auch die Aufbewahrung im Kraftfahrzeug bei starker Sonneneinstrahlung und die Lagerung in der Nähe von Wärmequellen.

 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.

 Das maximal **zulässige Gesamtgewicht**, bestehend aus Fahrer, Gepäck und Fahrrad, **darf 120 kg nicht überschreiten.** Anhänger sind grundsätzlich nicht erlaubt!

BESONDERHEITEN VON CARBON-LAUFRÄDERN

Carbon Laufräder zeichnen sich aufgrund der Verwendung von kohlefaserverstärktem Kunststoff durch besondere aerodynamische Qualitäten und ein geringes Gewicht aus.

BESONDERHEITEN BEIM BREMSEN MIT CARBON-LAUFRÄDERN


Da die Bremsflächen aus Carbon sind, ergeben sich einige Besonderheiten. Verwenden Sie nur für Carbonräder geeignete Bremsgummis. Unsere Empfehlung ist es immer, jene des Laufradherstellers zu verwenden!


Auch Shimano und Campagnolo liefern Carbon-Beläge, doch diese sind auf die Belange der Shimano bzw. Campagnolo Felgen abgestimmt. Carbon-Bremsbeläge verschleifen üblicherweise schneller als herkömmliche Bremsbeläge. Beachten Sie, dass die Felgen ein gewöhnungsbedürftiges Bremsverhalten, besonders bei nassen Bedingungen, aufweisen. Üben Sie deshalb das Bremsen auf einer verkehrsfreien Fläche, bis Sie das Rad sicher unter Kontrolle haben.


Die Bremsflächen der Felgen aus Carbon sind empfindlich gegen große Hitze. Wenn Sie im Gebirge unterwegs sind, dürfen Sie deshalb keine Dauerbremsungen machen. Wenn Sie z.B. mit konstant angezogener Hinterradbremse zu Tal rollen, kann es dazu kommen, dass sich das Material soweit erwärmt, bis es sich verformt. Die Felge kann zerstört werden, ein möglicher Schlauchplatzer kann zum Unfall führen. Verzögern Sie grundsätzlich mit beiden Bremsen und lassen Sie die Bremsen dann immer wieder einige Zeit los, damit sich das Material abkühlen kann.




Laufräder mit Carbonfelgen weisen Besonderheiten im Bremsverhalten auf

 Klemmen Sie CFK-Rahmen oder -Sattelstützen nicht in Montageständer! Das kann sie beschädigen. Montieren Sie eine solide (Alu-)Sattelstütze und klemmen Sie diese oder verwenden Sie einen Ständer, der den Rahmen innen an drei Punkten aufspannt oder Gabel und Tretlagergehäuse aufnimmt.

 Kontrollieren Sie den Zustand der Bremsen und achten Sie darauf, dass Sie nur mit für Carbonfelgen geeigneten Bremsbelägen fahren!

 Kontrollieren Sie den Zustand der Beläge in kurzen Abständen, da der Verschleiß ggf. höher ist, als bei Aluminium-Felgen.


 Beachten Sie, dass die Bremswirkung bei Nässe stark nachlässt. Vermeiden Sie es nach Möglichkeit, bei drohendem Regen oder bei Feuchtigkeit zu fahren. Sollten Sie dennoch auf nasser oder feuchter Fahrbahn fahren, agieren Sie besonders vorausschauend und fahren Sie deutlich langsamer als bei Trockenheit.


PFLEGEHINWEISE


Reinigen Sie Bauteile aus kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einem weichen Lappen und klarem Wasser, gegebenenfalls mit etwas zugegebenem Spülmittel. Hartnäckig anhaftendes Öl oder Fett können Sie mit einem Reinigungsmittel auf Petroleumbasis entfernen. Verwenden Sie 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, können Sie Autowachs benutzen. Poliermittel oder Lackreiniger enthalten feste Bestandteile, die die Oberfläche angreifen können.

Halten Sie die Bremsflächen von Carbonlaufräder frei von Pflegemitteln und Schmierstoffen!

 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.

 Kontrollieren Sie regelmäßig, z.B. beim Reinigen Ihres Rades, ob Ihr CFK Bauteil äußerliche Schäden, wie Kerben, Risse, Beulen, Verfärbungen etc. aufweist. Bleibt der Lappen irgendwo hängen, muss diese Stelle untersucht werden. Benutzen Sie das Canyon nicht mehr. Kontaktieren Sie umgehend unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com


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





Benutzen Sie Autowachs um die Oberfläche zu schützen



Spezielle Aufkleber schützen Carbon vor Beschädigungen

 Im Falle des Einsatzes von Packtaschensystemen (nur bei den Modellen GRAIL CF und AL erlaubt), müssen Sie alle Kontaktstellen zwischen Packtasche und Rahmen mit den mitgelieferten Schutzfolien abkleben.

 Vermeiden Sie 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!

 Klemmen Sie CFK-Rahmen oder -Sattelstützen nicht in Montageständer! Das kann sie beschädigen. Montieren Sie eine solide (Alu-)Sattelstütze und klemmen Sie diese oder verwenden Sie einen Ständer, der den Rahmen innen an drei Punkten aufspannt oder Gabel und Tretlagergehäuse aufnimmt.

BESONDERHEITEN VON TRIATHLON-, ZEITFAHRMASCHINEN UND BAHNRÄDERN

ZEITFAHRENLENKER

Im Triathlonsport und beim Zeitfahren, wo es auf eine besonders aerodynamische Sitzposition ankommt, werden üblicherweise sogenannte Aero-Lenker verwendet. Die Schalthebel liegen bei diesen Aero-Modellen oft am Lenkerende, die Bremshebel am Ende des Basislenkers (Hornlenker). Wenn Sie in der liegenden Position fahren, sind die Bremshebel weit weg, die Reaktionszeit verlängert sich, der Bremsweg wird größer. Fahren sie daher besonders vorausschauend.

Die Position des Lenkers kann innerhalb gewisser Grenzen nach den persönlichen Vorlieben eingestellt werden. Dies bedeutet, dass der gerade Bereich des Lenkers höchstens etwas nach unten und maximal 30 Grad nach oben zeigen sollte.

Achten Sie darauf, dass sich die Unterarme immer bequem abstützen können, d.h. die Ellenbogen sollten nach hinten etwas über die Schalen überstehen.



Zeitfahrmaschinen weisen ein gewöhnungsbedürftiges Fahrverhalten auf



Die Ellenbogen sollten etwas nach hinten über die Schalen überstehen

! Triathlon-, Zeitfahrmaschinen und Bahnräder besitzen besondere Fahreigenschaften. Probieren Sie das Fahrrad auf einem unbelebten Platz aus und tasten Sie sich langsam an die Fahreigenschaften heran.

ZEITFAHR-LENKEREND-SCHALTHEBEL

Bei den Shimano, SRAM und Campagnolo Lenkerend-Schalthebeln für den Triathlon- und Zeithahrsinsatz wird der Schalthebel nach unten gedrückt, um hinten zu den kleineren Ritzeln, d.h. zur großen Übersetzung und vorne zu den kleineren Kettenrädern, d.h. zu einer kleineren Übersetzung, zu schalten. Durch nach oben ziehen des Schalthebels schaltet man hinten und vorne zu den größeren Kettenrädern.

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 bei heutigen Rädern auch unter Belastung. Das Schalten unter Last verkürzt jedoch das Kettenleben erheblich.

Außerdem kann es dadurch zu einem Verklemmen der Kette zwischen Kettenstrebe und Kettenblätter kommen (der sogenannte "Chain-suck"). Vermeiden Sie deshalb Schaltvorgänge, während Sie sehr stark auf die Pedale treten, vor allem beim Schalten mit dem vorderen Umwerfer.

BAHNFAHRRÄDER

Bahnfahräder weisen keine Bremsen auf. Die Hinterradnabe weist keinen Freilauf auf. Die Kurbeln drehen sich immer mit, solange sich die Laufräder drehen. Üben Sie deshalb das Fahren mit einem Bahnfahrrad unter der Anleitung eines erfahrenen Trainers.



Lenkerendschalthebel steuern Schaltwerk und Umwerfer an



Schaltwerk



Bahnrad

! Beachten Sie, dass sich der Anhalteweg verlängert, wenn Sie mit einem Aero-lenker fahren. Die Bremshebel sind nicht in günstiger Griffweite.

! Bahnfahräder unterscheiden sich vollständig von üblichen Rennrädern. Tasten Sie sich vorsichtig an das Fahren ohne Freilauf und ohne Bremsen heran.

NACH EINEM STURZ

1. Prüfen Sie, ob die Laufräder noch fest in den Radaufnahmen (Ausfallenden) geklemmt sind und ob die Felgen mittig im Rahmen bzw. der Gabel stehen. Versetzen Sie die Räder in Drehung und beobachten Sie den Spalt zwischen den Bremsbelägen und den Felgenflanken oder zwischen Rahmen und Reifen. Verändert sich der Spalt stark und können Sie vor Ort nicht zentrieren, müssen Sie ggf. die Bremsen etwas öffnen, damit die Felge ohne zu streifen zwischen den Belägen durchlaufen kann. Beachten Sie, dass die volle Bremswirkung nicht mehr zur Verfügung steht. Näheres in den Kapiteln „**Die Bremsanlage**“ sowie „**Die Laufräder**“.



Kontrollieren Sie, ob beide Laufräder noch fest in den Ausfallenden geklemmt sind

2. Kontrollieren Sie, ob Lenker und Vorbau nicht verbogen oder angebrochen sind und ob diese noch gerade stehen. Prüfen Sie, ob der Vorbau fest in der Gabel sitzt, indem Sie versuchen, den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen. Stützen Sie sich auch kurz auf die Bremsgriffe, um den sicheren Halt des Lenkers im Vorbau zu checken. Näheres in den Kapiteln „**Anpassen des Canyon Rennrades an den Fahrer**“ und „**Das Lenkungslager**“.



Versuchen Sie den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen

3. Schauen Sie, ob die Kette noch auf den Kettenblättern und den Ritzeln liegt. Ist das Rad auf die Schaltungsseite gestürzt, sollten Sie die Schaltungsfunktion überprüfen. Bitten Sie einen Helfer, das Rad am Sattel hochzuheben und schalten Sie die Gänge durch. Besonders zu den kleinen Gängen hin, wenn die Kette auf die größeren Ritzel klettert, müssen Sie 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!** Schaltwerk, Hinterrad und Rahmen können beschädigt werden. Überprüfen Sie den Umwerfer. Ist er verschoben, kann die Kette herunterfallen, das Rad verliert den Antrieb (siehe auch Kapitel „**Die Schaltung**“).



Prüfen Sie, ob die Kette noch auf den Kettenblättern und den Ritzeln liegt



Beachten Sie auch die Hinweise im Kapitel „**Besonderheiten des Werkstoffes Carbon**“.

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

5. Heben Sie das Rad wenige Zentimeter an und lassen Sie es auf den Boden springen. Entstehen dabei Geräusche, sollten Sie nach losen Schraubverbindungen suchen.

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

Fahren Sie mit dem Rad sehr vorsichtig zurück und nur, wenn es die Prüfung untadelig bestanden hat. Vermeiden Sie starkes Beschleunigen und Bremsen und gehen Sie nicht in den Wiegetritt.

Wenn Sie Zweifel an der Tauglichkeit Ihres Rades haben, lassen Sie sich mit dem Kraftfahrzeug abholen, statt ein Sicherheitsrisiko einzugehen. Zuhause angekommen, muss das Rad noch einmal gründlich untersucht werden. Lesen Sie bitte die erweiterten Kapitel der Anleitung weiter hinten oder nutzen Sie unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com



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 Sattelstütze und die Pedale. Im Zweifel ist ein Tausch dieser Teile immer die bessere Wahl, denn Ihre Sicherheit geht vor.



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



Kontrollieren Sie Bauteile aus Carbon besonders sorgfältig und tauschen Sie diese im Zweifel zu Ihrer Sicherheit aus



Tauschen Sie Leichtbauteile zu Ihrer 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.

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



Rahmen-set des Canyon Ultimate CF



Lassen Sie Ihr Canyon in unserer Meisterwerkstatt montieren!



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.



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

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. Verändern Sie den Rahmen und dessen Funktionsteile, z.B. die verstellbare Zugführung etc., nicht durch Auffeilen, Bohren oder ähnliches.

Montieren Sie alle Anbauteile (Ausnahme: Carbon-Sattelstützen, Vorbauten auf Gabeln mit Carbon-schaft und alle Stützen in Carbon-Rahmen) mit hochwertigem Montagefett an den Rahmen. So vermeiden Sie Korrosion. Andernfalls können Sie möglicherweise Ihr Canyon nach einiger Zeit nicht mehr demontieren.

Bei Canyon Rennradrahmen sind das Lenkungs-lager und die Gabel bereits montiert.

Tasten Sie sich stets von unten an die maximalen Drehmomente heran und kontrollieren Sie den sicheren Sitz der Bauteile, wie dies in den entsprechenden Kapiteln beschrieben wird.

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



Es ist nur die Verwendung des mitgelieferten Vorbaus erlaubt.



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 Fragen hinsichtlich der Kompatibilität einzelner Teile zum Rahmen bestehen, nutzen Sie unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com



Beachten Sie stets die Drehmomentangaben



Arbeiten Sie nie ohne einen Drehmomentschlüssel



Am Canyon F10 Rahmen wurden alle Carbonfasern für den Einsatz im Fahrbetrieb belastungsgerecht verarbeitet. Die genieteten Zuganschlüsse dürfen deshalb nur in Richtung des Schalt- oder Bremszugverlaufs belastet werden. Ziehen Sie nicht schräg von oder entgegen der Verlaufsrichtung an den Zügen, d.h. vom Rahmen weg, z.B. um diese vorzudehnen. Eine Beschädigung des Rahmens kann dabei nicht ausgeschlossen werden.



Auf einigen Bauteilen sind die Schraubendrehmomente aufgedruckt oder aufgeklebt. Halten Sie sich an diese Werte. Beachten Sie unbedingt die beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller!

LENKUNGLAGER BZW. STEUERSATZ

Je nach Modell kommen verschiedene Steuersätze/Lenkungslager zum Einsatz.

Canyon Rennräder und Rahmensets werden immer mit fertig eingebauter Gabel und eingestelltem Steuersatz ausgeliefert.

TRET-INNENLAGER

Je nach Modell kommen verschiedene Tretlager-systeme zum Einsatz, vorrangig wird Press-Fit PF-86 mm verwendet.

Übliche Cartridge-Lagerungen können direkt mit hochwertigem Montagefett montiert werden. Halten Sie sich an die Drehmomente des Lagerherstellers.

HINTERBAUBREITE

Rennrad-Rahmen mit Felgenbremse: 130 mm

Rennrad-Rahmen mit Scheibenbremse: 142 mm

Rennrad-Rahmen mit Schnellspanner und Scheibenbremse: 135 mm



Fertig montierter und eingestellter Steuersatz mit Vorbau und Gabel



Tretinnenlager

WECHSELBARES SCHALTAUGE

Die wechselbaren Schaltaugen sind an allen Rahmen ausreichend befestigt. Halten Sie sich an das angegebene Schraubendrehmoment, das Sie auf dem Schaltauge selbst finden. Überschreiten Sie die maximalen Schraubendrehmomente nicht!

FLASCHENHALTER

Halten Sie sich an ein maximales Drehmoment von 2 Nm. Überschreiten Sie keinesfalls das maximale Drehmoment von 2 Nm.

ZUGANSCHLÄGE

Belasten Sie die entsprechend dem Kraftverlauf genieteten Zuganschlüsse am Canyon Ultimate CF Rahmen nur in Richtung des Schalt- oder Bremszugverlaufs. Schräg oder entgegen der Verlaufsrichtung liegende Belastung kann zu einer Beschädigung des Rahmens führen.



Beim Austausch des wechselbaren Schaltauges dürfen sie keinesfalls das maximale Drehmoment von 1,5 Nm überschreiten



Halten Sie sich beim Flaschenhalter an ein maximales Drehmoment von 2 Nm



Achten Sie beim Tausch des Schaltauges darauf, dass Sie zwischen Schaltauge und Rahmen etwas Fett auftragen!


SATTELSTÜTZE


Ihre neue Sattelstütze muss in jedem Fall den selben Nenn-Durchmesser wie das Sitzrohr Ihres 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 Carbon-Sattelstütze und/oder des Rahmens führen.

Bevor Sie die Stütze in den Rahmen montieren, stellen Sie 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. Säubern und entgraten Sie das Sitzrohr, wenn notwendig.

Sonderfall Sattelstütze bei den Modellen Aeroad ab MY20: Hier wird auf den oberen Rand des Sitzrohres eine dünne Schicht Fett aufgetragen. Lesen Sie hierzu unbedingt den beiliegenden Quick Start Guide Aeroad. Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite www.canyon.com

Drehen Sie die Schraube bzw. den Schnellspanner der Sattelrohrklemmung nicht zu fest an. Beachten Sie die Hinweise im Kapitel „**Einstellen der richtigen Sitzhöhe**“ sowie die zulässigen Schraubendrehmomente im Kapitel „**Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen**“ und berücksichtigen Sie 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.

 Beachten Sie bei den Modellen Aeroad (ab MY20) die spezielle Handhabung der Sattelstütze und der Sattelstützenklemmung. Ausführliche Informationen finden Sie im beiliegenden Quick Start Guide Aeroad oder auf unserer Homepage www.canyon.com


 Beachten Sie die Hinweise zu den Sattelstützendurchmessern unter www.canyon.com/service





Achten Sie darauf, dass die Sattelstütze einwandfrei zum Rahmen passt




Überschreiten Sie das angegebene maximale Drehmoment nicht

 Verwenden Sie die spezielle Carbonmontagepaste von Canyon, um einen sicheren Sitz der Sattelstütze zu erzielen.

 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.

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

 Ihre Sattelstütze muss mindestens bis unterhalb des Oberrohres bzw. bis zur Minimum-Markierung der Stütze im Rahmen stecken. Fahren Sie niemals mit Ihrem Canyon, wenn die Minimum-Markierung auf Ihrer Stütze sichtbar ist.

ANPASSEN DES CANYON RENNRADES AN DEN FAHRER

Es ist einerlei, ob Sie windschnittig oder entspannt auf einer Canyon Rennmaschine unterwegs sein möchten. Die (Sitz-)Position ist wesentlich für Ihr Wohlbefinden und Ihre Leistungsentfaltung auf Ihrem Canyon. Stellen Sie deshalb Sattel und Lenker Ihres Canyons möglichst genau auf Ihre Bedürfnisse ein.

Grundsätzlich ist ein Rennrad ein Sportgerät, das auf Geschwindigkeit ausgelegt ist. Allein schon daher stellt ein Rennrad gewisse Grundvoraussetzungen an die Rumpf-, Schulter- und Nackenmuskulatur.

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

Beachten Sie bei der Wahl der Rahmengröße, dass Ihnen die Überstandhöhe genügend Schrittfreiheit bietet, so dass Sie nicht schmerzhaft auf dem Oberrohr aufsetzen können.


Mit dem Canyon Perfect Position System (PPS) steht Ihnen ein Werkzeug zur Verfügung, mit dem Sie Ihr Canyon auch ohne Probefahrt in der exakt passenden Größe auswählen können. Sie finden das PPS auf unserer Website www.canyon.com.



Die Überstandhöhe muss genügend Schrittfreiheit bieten



Typische Haltung eines Rennradfahrers

 Zu allen im Folgenden beschriebenen Arbeiten gehört etwas Erfahrung, geeignetes Werkzeug und handwerkliches Geschick. Machen Sie nach der Montage unbedingt den Kurzcheck (Kapitel „**Vor jeder Fahrt**“) und führen Sie eine Probefahrt auf einem unbelebten Platz oder auf einer einsamen Straße durch. So können Sie gefahrlos alles noch einmal überprüfen. Sollten Sie Bedenken haben, ist es besser, ausschließlich die Positionskontrolle durchzuführen. Geben Sie Ihr Canyon gegebenenfalls in fachkundige Hände.

EINSTELLEN DER RICHTIGEN SITZHÖHE

Die erforderliche Sitzhöhe richtet sich 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 unruhig. Ist der Sattel zu tief, werden Knieschmerzen die Folge sein. Überprüfen Sie daher die Sitzhöhe anhand der folgenden, einfach durchzuführenden Methode. Benutzen Sie dafür Schuhwerk mit einer flachen Sohle.

- ▶ Setzen Sie sich auf den Sattel und stellen Sie die Ferse auf das Pedal, welches sich in der untersten Position befindet. In dieser Stellung muss das Bein ganz durchgestreckt sein. Achten Sie darauf, dass die Hüfte gerade bleibt.

Um die Sitzhöhe einzustellen, müssen Sie die Sattelklemmbolzen oder den Schnellspanner lösen (lesen Sie vorher das Kapitel „Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“). Lösen Sie die Sattelstützenschraube mit einem geeigneten Werkzeug durch Drehen entgegen dem Uhrzeigersinn.

Ziehen Sie 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.

Faustformel zur Ermittlung der passenden Sitzhöhe:

SH = Schritthöhe (Innenbeinlänge, barfuss) x 0,885



Um die Sitzhöhe einzustellen, müssen Sie die Sattelstützenschraube der Sattelklemmung lösen



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

⚠ Sattelstützen und Rahmen können unterschiedliche Mindesteinstecktiefen vorschreiben. Wählen Sie die jeweils größere vorgeschriebene Einstecktiefe.

i Überprüfen Sie die Sitzposition bei Heranwachsenden regelmäßig alle zwei bis drei Monate.

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

- ▶ Die gelöste Sattelstütze kann jetzt in der Höhe verschoben werden. Achten Sie darauf, dass der Teil der Sattelstütze, der sich im Inneren des Sitzrohres befindet, immer gut gefettet ist. (Ausnahme: Rahmen und Sattelstützen aus Carbon). Sollte Ihre Stütze im Sitzrohr nicht leicht gleiten, wenden Sie auf keinen Fall Gewalt an. Nutzen Sie unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

- ▶ Richten Sie den Sattel wieder gerade aus, indem Sie über die Sattelspitze auf das Tretlager oder entlang des Oberrohres peilen.

- ▶ Klemmen Sie die Stütze wieder fest. Drehen Sie 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. Wenden Sie sich im Zweifelsfall an unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

- ▶ Prüfen Sie den festen Sitz der Stütze. Halten Sie dazu den Sattel mit den Händen vorn und hinten fest und versuchen Sie, ihn zu verdrehen. Dreht er sich bei der Prüfung nicht, ist die Stütze fest.

- ▶ Stimmt die Beinstreckung bei einer erneuten Überprüfung? Machen Sie die Kontrolle, indem Sie den Fuß in die ideale Tretposition bringen. Wenn der Großzehballen in der Mitte des Pedals steht, muss das Knie leicht angewinkelt sein. Ist dies der Fall, haben Sie die Sattelhöhe korrekt eingestellt.

- ▶ Überprüfen Sie, ob Sie noch einen sicheren Stand auf dem Boden erreichen können. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie den Sattel wieder etwas tiefer stellen.

i Tasten Sie sich von unten in kleinen Schritten (halbe Newtonmeter) an das vorgeschriebene maximale Drehmoment heran und prüfen Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils. Überschreiten Sie das vom Hersteller angegebene maximale Drehmoment nicht!



Peilen Sie über den Sattel entlang des Oberrohres um sicher zu stellen, dass er nicht verdreht ist



Versuchen Sie den Sattel gegenüber dem Rahmen zu verdrehen

⚠ Sollte Ihr Canyon mit einer Sattelstütze mit integrierter Klemmung ausgestattet sein, beachten Sie das Kapitel „Sattelstütze mit integrierter Klemmung“.

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

⚡ Fahren Sie 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!

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.



Die Lenkerhöhe bestimmt die Neigung des Rückens



Zeitfahrmaschinen weisen ein gewöhnungsbedürftiges Fahrverhalten auf



Bahnräder sind puristisch und kompromisslose Sportgeräte

⚡ 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. Verwenden Sie beim Austausch nur gekennzeichnete und passende Original-Ersatzteile.

i Beim Modell GRAIL CF können Sie die unteren Spacer gegen Sonderspacer austauschen, die im Lieferumfang enthalten sind. Weitere Informationen zum Modell GRAIL CF finden Sie unter: www.canyon.com/road/grail/

⚡ Beachten Sie, dass die Lenker-Vorbau-Kombination vom Lenker- bzw. Vorbauhersteller freigegeben ist.

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.

- ▶ Demontieren Sie die Schraube für die Lagervorspannung oben am Gabelschaft und entfernen Sie den Deckel.
- ▶ Lösen Sie die Schrauben seitlich oder hinten am Vorbau. Ziehen Sie den Vorbau von der Gabel.
- ▶ Jetzt können Sie die Zwischenringe herausnehmen.
- ▶ Verteilen Sie eine geringe Menge Carbon-Montagepaste von Canyon auf den Bereich, an dem der Vorbau geklemmt wird.
- ▶ Schieben Sie den Vorbau ganz auf den Gabelschaft und stecken Sie alle entfernten Spacer wieder oberhalb des Vorbaus auf.

i 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 Sie sich mit der Sitzposition absolut sicher sind. Lassen Sie diese Arbeit von einem Fachmann erledigen. Die falsche Handhabung und Verwendung eines falschen Werkzeugs beim Kürzen des Gabelschafts führt 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 wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com



Lösen Sie die Schrauben seitlich am Vorbau



Nehmen Sie die Zwischenringe heraus und stecken Sie diese dann oberhalb des Vorbaus wieder auf



Benetzen Sie den Gabelschaft mit Carbon-Montagepaste

i Beachten Sie auch die beigelegte Bedienungsanleitung der Komponentenhersteller.

⚡ Vorbauten gehören zu den tragenden Teilen am Fahrrad. Veränderungen können Ihre Sicherheit gefährden. Beachten Sie, dass Sie die Verschraubungen von Vorbau und Lenker korrekt anziehen. Die vorgeschriebenen Werte finden Sie im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“. Nutzen Sie bei geplanten Veränderungen ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

Wenn Sie den Vorbau umdrehen wollen, müssen Sie zusätzlich den Lenker entfernen.


- ▶ Öffnen Sie dazu die Schrauben vorne am Vorbau, mit denen der Lenker geklemmt wird, und nehmen Sie ihn vorsichtig heraus.
- ▶ Tragen Sie auch in diesem Klemmbereich Carbon-Montagepaste von Canyon auf und befestigen Sie den Lenker neu, nachdem Sie den Vorbau gedreht haben.
- ▶ Richten Sie den Lenker außerdem im Vorbauge aus, d.h. der Unterlenker sollte waagrecht stehen oder allenfalls leicht nach unten weisen.
- ▶ Drehen Sie alle Vorbauklemmschrauben mit einem Drehmomentschlüssel gemäß den Angaben fest. Beachten Sie, dass das maximale Drehmoment in aller Regel nicht ausgeschöpft werden muss, wenn Sie Carbon-Montagepaste verwenden. 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.
- ▶ Stellen Sie das Lager neu ein.
- ▶ Richten Sie den Vorbau aus, so dass er in der Flucht mit dem Vorderrad ist und der Lenker exakt rechtwinklig zur Fahrtrichtung steht. Ziehen Sie den Vorbau fest, nachdem Sie ihn ausgerichtet haben und machen Sie eine Verdrehkontrolle (siehe Kapitel „Das Lenkungslager“).





Stellen Sie das Lager neu ein



Ziehen Sie dann den Vorbau mit dem vorgeschriebenen Drehmoment wieder fest

 Achten Sie darauf, dass der Lenkerklemmbereich nicht scharfkantig ist. Nutzen Sie bei geplanten Veränderungen unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

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

 Beachten Sie, dass die Verschraubungen von Vorbau und Lenker mit vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Die entsprechenden Werte finden Sie im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“ oder in den beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller. Nutzen Sie ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com. Andernfalls wäre es möglich, dass Lenker oder Vorbau sich lösen oder brechen. Dies kann zu einem schwerwiegenden Unfall führen.

I-LOCK-SYSTEM

Bei Rädern mit I-Lock-Lenkungslagersystem fixiert der Vorbau auch das Lenkungslager. Verändert man die Position des Vorbaus, muss man auch das Lager neu justieren (siehe hierzu auch das Kapitel „Das Lenkungslager“). Einige Modelle sind mit einer Transitionplate ausgestattet, die dazu dient, das eingestellte Lagerspiel auch bei demontiertem Vorbau oder Cockpit zu halten. Um das Lenkungslager neu zu justieren, muss diese Transitionplate genauso gelöst werden wie die Gabelschaftklemmung. Die Transitionplate ist also lediglich eine Montagehilfe. Halten Sie sich an das angegebene Schraubendrehmoment. Die Höhe zu verstellen ist nur möglich, indem man die Zwischenringe, die sogenannten Spacer, von unterhalb des Vorbaus nach oben wechselt oder, bei so genannten Flip-Flop-Modellen, den Vorbau umdreht.

- ▶ Lösen Sie die Schrauben seitlich am Vorbau zwei bis drei Umdrehungen. Drehen Sie die Schraube der Lenkungslagereinstellung zurück, d.h. entgegen dem Uhrzeigersinn.
- ▶ Demontieren Sie den Abschlussdeckel oben am Vorbau.
- ▶ Halten Sie die Gabel fest und ziehen Sie den Vorbau von der Gabel.
- ▶ Jetzt können Sie die Zwischenringe herausnehmen.
- ▶ Verteilen Sie eine geringe Menge Carbon-Montagepaste, z.B. von Canyon, auf den Bereich, an dem der Vorbau geklemmt wird.
- ▶ Schieben Sie den Vorbau ganz auf den Gabelschaft und stecken Sie alle entfernten Spacer wieder oberhalb des Vorbaus auf.



Ihr Canyon-Rennrad hat einen Gabelschaft aus Carbon, was an der schwarzen oder schwarz glänzenden Farbe im Schlitz des Vorbaus erkennbar ist. Arbeiten im Cockpitbereich Ihres Canyon müssen Sie stets mit großer Vorsicht erledigen. Dies ist eine Aufgabe für Fachleute! Die falsche Handhabung und Verwendung eines falschen Werkzeugs beim Kürzen des Gabelschafts führt 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. Im Zweifel lassen Sie die Anpassungen in unserer Canyon-Fachwerkstatt durchführen. Nutzen Sie ggf. unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com



Lösen Sie die Schrauben seitlich am Vorbau



Drehen Sie die Schraube der Transitionplate an



Ziehen Sie die Abschlusskappe ab



Diese Einstellung ist provisorisch zum Test der Position, da die Spacer ggf. klappern, wenn Sie fahren. Wenn Sie die passende Lenkerhöhe ermittelt haben, lassen Sie den Gabelschaft von einem Fachmann kürzen.



Verwenden Sie beim Ausbau des Vorbaus nur gekennzeichnete und passende Original-Ersatzteile. Durch die Art der Klemmung, könnte es bei der Verwendung anderer Modelle speziell bei Carbongabeln zu Schäden kommen. **Sturzgefahr!** Canyon übernimmt keine Haftung für Kombinationen mit anderen Vorbau-Modellen. Die Garantie erlischt in diesem Fall.

Wenn Sie den Vorbau umdrehen wollen, müssen Sie zusätzlich den Lenker entfernen.

- ▶ Öffnen Sie dazu die Schrauben vorne am Vorbau, mit denen der Lenker geklemmt wird, und nehmen Sie ihn vorsichtig heraus.
- ▶ Tragen Sie auch in diesem Klemmbereich Carbon-Montagepaste auf und befestigen Sie den Lenker neu, nachdem Sie den Vorbau gedreht haben.
- ▶ Schieben Sie den Abschlussdeckel oben auf den Gabelschaft, halten Sie die Gabel fest und drücken Sie Vorbau und Deckel nach unten, so dass kein merkliches Spiel mehr vorhanden ist.
- ▶ Richten Sie den Vorbau aus, so dass er in der Flucht mit dem Vorderrad ist und der Lenker exakt rechtwinklig zur Fahrtrichtung steht.
- ▶ Richten Sie den Lenker außerdem im Vorbauge aus, das heißt, der Unterlenker sollte waagrecht stehen oder allenfalls leicht nach unten weisen.
- ▶ Drehen Sie alle Vorbauklemmschrauben mit einem Drehmomentschlüssel gemäß den Angaben fest.
- ▶ Stellen Sie das Lagerspiel, wie unten stehend beschrieben, ein und führen Sie die dort ebenfalls beschriebene Festigkeitskontrolle durch.



Nehmen Sie die Zwischenringe heraus



Benetzen Sie den Gabelschaft mit Carbon-Montagepaste



Setzen Sie die Abschlusskappe auf, drücken Sie diese zur festgehaltenen Gabel hin und ziehen Sie dann den ausgerichteten Vorbau mit dem vorgeschriebenen Drehmoment wieder fest



Drehen Sie alle Vorbauklemmschrauben mit einem Drehmomentschlüssel gemäß den Angaben fest



Beachten Sie, dass die Verschraubungen von Vorbau und Lenker mit vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Die entsprechenden Werte finden Sie auf dem Bauteil selbst oder in den beigelegten Anleitungen der Komponentenhersteller. Andernfalls wäre es möglich, dass Lenker oder Vorbau sich lösen oder brechen. Dies kann zu einem schweren Unfall führen.

SITZLÄNGE UND SATTELEINSTELLUNG

Der Abstand zwischen den Handgriffen des Lenkers und dem Sattel sowie die Neigung des Sattels haben ebenfalls Einfluss auf die Rückenneigung und damit auf den Fahrkomfort und die Fahrodynamik.

Über den Sattelstützenschlitten lässt sich diese Entfernung in geringem Umfang verändern. Durch Verschieben des Sattelgestells in der Sattelstütze wird jedoch auch der Tretvorgang beeinflusst. Je nachdem, ob der Sattel weiter vorn oder hinten positioniert ist, tritt der Fahrer mehr oder weniger weit von hinten in die Pedale.

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

Bei der **VCLS 2.0 Sattelstütze** ist eine leicht nach vorne abfallende Satteloberkante am besten geeignet. Daher sollten Sie mit dieser Position starten.



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



Der Sattel sollte keinesfalls nach hinten gekippt sein



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



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. Besuchen Sie für diese Umbaumaßnahme auf jeden Fall eine Fachwerkstatt. Für Fragen nutzen Sie unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com



Beachten Sie, dass die Verschraubungen an der Sattelstütze mit vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie die maximalen Schraubendrehmomente nicht! Sie finden diese im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“, auf den Bauteilen selbst und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

VERSCHIEBEN DES SATTELS UND EINSTELLEN DER SATTELNEIGUNG

Patent-Klemmung mit zwei parallelen Schrauben

Bei Patentsattelstützen wird der Kopf, der die Neigung und die horizontale Position des Sattels fixiert, von zwei parallelen Innensechskantschrauben gehalten. Öffnen Sie beide Schrauben am Kopf der Sattelstütze. Drehen Sie die Schrauben dazu höchstens zwei bis drei Umdrehungen auf, sonst kann der gesamte Mechanismus auseinanderfallen.

Verschieben Sie den Sattel wunschgemäß vor oder zurück. Oft ist hierzu ein kleiner Klaps auf den Sattel notwendig. Achten Sie auf die Markierungen am Gestell und überschreiten Sie diese nicht.

Achten Sie darauf, dass die Oberkante des Sattels waagrecht bleibt, während Sie die Schrauben gleichmäßig und abwechselnd wieder zudrehen. Das Rad sollte bei diesen Einstellarbeiten waagrecht stehen.

Prüfen Sie, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt, indem Sie mit den Händen abwechselnd die Spitze und das Ende belasten.




Drehen Sie beide Schrauben abwechselnd und gleichmäßig an, überschreiten Sie niemals das maximal zulässige Drehmoment





Prüfen Sie, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt



VCLS Post 2.0

 Sattelstützen haben sehr unterschiedliche Maße in der Länge und im Durchmesser des Sattelstützenrohres. Eine falsche Auswahl kann zu einer großen Gefahrenquelle werden: Sattelstützen können brechen oder sich unvermittelt lösen und so zu einem Unfall führen.

 Kontrollieren Sie die Verschraubungen monatlich mit dem Drehmomentschlüssel gemäß den Werten, die Sie im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“, in den beiliegenden Anleitungen und/oder auf den Bauteilen selbst finden.

 Lesen Sie auf jeden Fall auch das ergänzende Manual VCLS Post 2.0, wenn Sie eine VCLS Post 2.0 erworben haben.

Joch-Klemmung mit zwei hintereinander liegenden Schrauben

Lösen Sie die beiden Schrauben zwei bis maximal drei Umdrehungen, sonst kann der gesamte Mechanismus auseinanderfallen. Verschieben Sie den Sattel horizontal, um die Sitzlänge einzustellen. Drehen Sie beide Schrauben gleichmäßig an, damit der Sattel seinen Winkel beibehält.

Wünschen Sie, dass die Sattelspitze tiefer kommt, drehen Sie an der vorderen Schraube. Gegebenenfalls müssen Sie die hintere Schraube sogar etwas lockern. Um hinten tiefer zu kommen, muss der hintere Bolzen gedreht werden. Nachdem Sie die perfekte Position gefunden haben, kontrollieren Sie, ob die Halteklammern am Sattelgestell anliegen, bevor Sie das Schraubendrehmoment auf das vom Sattelstützen-Hersteller angegebene erhöhen.

Beachten Sie dabei die empfohlenen Schraubendrehmomente im Kapitel „Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“. Prüfen Sie, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt, indem Sie mit den Händen abwechselnd die Spitze und das Ende belasten.




Lösen Sie die beiden Schrauben zwei bis maximal drei Umdrehungen




Ziehen Sie die Schrauben abwechselnd und gleichmäßig mit dem vorgeschriebenen Drehmoment wieder fest



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

 Positionieren Sie 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!**

 Beachten Sie 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.

SITZLÄNGE UND SATTELEINSTELLUNG SPEEDMAX



Die Längsposition des Sattels kann in einem weiten Bereich individuell eingestellt werden. Dazu stehen Ihnen vier Verstellmöglichkeiten zur Verfügung:

- ▶ Verschieben des Sattelgestells im Sattelklemmkopf
- ▶ Klemmen des Sattelgestells in der vorderen oder hinteren Klemmschlitten-Bohrung
- ▶ Horizontales Verschieben des Sattelschlittens im Langloch der Sattelstütze
- ▶ Umdrehen des Sattelschlittens auf der Sattelstütze um 180°

Durch Verändern der Längsposition des Sattels auf der Sattelstütze wird jedoch auch der Tretvorgang beeinflusst.

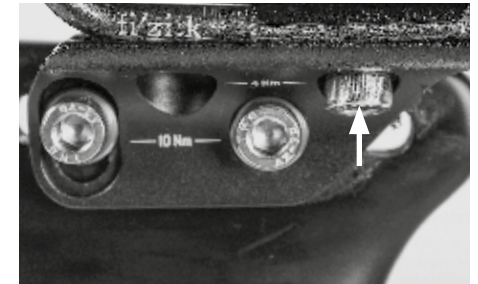
Je nachdem, ob der Sattel weiter vorn oder hinten positioniert ist, tritt der Fahrer mehr oder weniger weit von hinten in die Pedale.



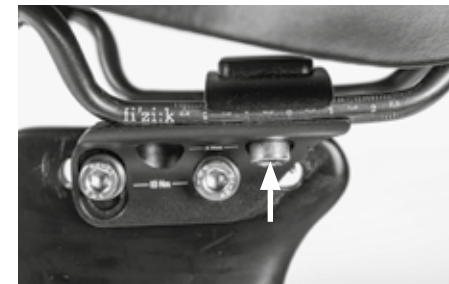
Mit den Verstellmöglichkeiten, insbesondere durch das Umdrehen des Sattelschlittens, wird ein weiterer Verstellbereich von 0 mm bis 85 mm Abstand zur Mitte des Tretlagers erreicht.



Lösen Sie zunächst die zwei horizontal positionierten Innensechskantschrauben der Sattelschlittenklemmung um zwei bis drei Umdrehungen. Halten Sie gegebenenfalls auf der Gegenseite mit einem weiteren Innensechskantschlüssel gegen.



Reicht der Bereich nicht aus, können Sie die beiden nahezu senkrechten Schrauben noch weiter lösen. Verschieben Sie das Sattelgestell im Sattelklemmkopf.





Falls sich der Sattelschlitten noch nicht verschieben lässt, lösen Sie auch die beiden nahezu senkrechten Schrauben ein wenig, ohne den Sattel im Sattelklemmkopf zu verschieben.



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

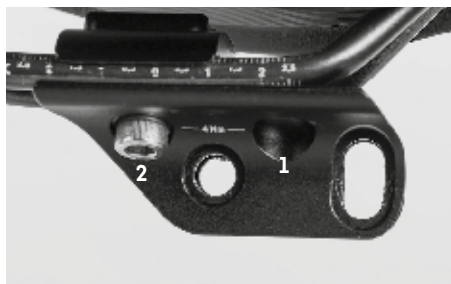
Nun können Sie den Sattel zusammen mit dem Sattelschlitten auf der Sattelstütze horizontal verschieben und die Neigung nach Ihren Wünschen einstellen.

 **Fahren Sie nie, wenn die Sattelstütze über die MAX-Markierung hinausgezogen oder der Sattel außerhalb des Klemmbereichs geklemmt ist! Die Sattelstütze bzw. das Sattelgestell könnte brechen oder Schaden nehmen. **Sturzgefahr!****

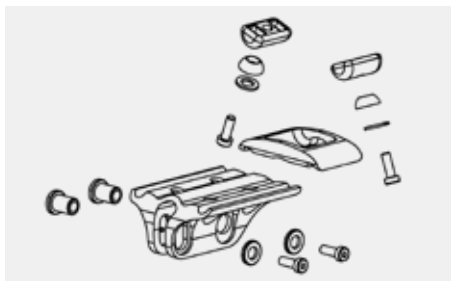
 Lesen Sie auch die ergänzenden Anleitungen unter www.canyon.com/downloads (Stand November 2020).



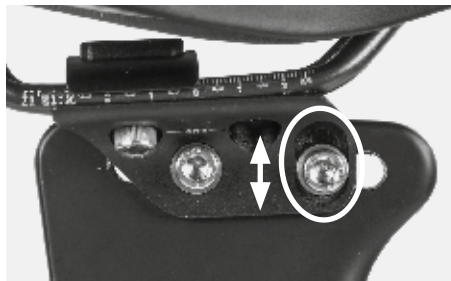
Wenn der Verstellbereich immer noch nicht ausreicht, drehen Sie die zwei horizontal positionierten Innensechskantschrauben ganz heraus. Nehmen Sie den Sattelklemmschlitten von der Sattelstütze und setzen ihn um 180° verdreht wieder auf. Anschließend müssen Sie den Sattel ebenfalls drehen.




Die Sattelklemmschrauben können als weitere Option wahlweise in die vorderen (1) oder hinteren (2) Gewindebohrungen am Sattelklemmkopf gedreht werden. Achten Sie bei der Befestigung des Sattels darauf, dass die obere Halterung am Sattelgestell anliegt und drehen Sie dann die beiden Innensechskantschrauben mit dem angegebenen Drehmoment von 4 Nm fest.



Montieren Sie Sattel, Klemmkopf und Schlitten in den neuen Positionen wieder zusammen. Achten Sie bei der Montage der Innensechskantschrauben auf die Einbaureihenfolge von Muttern, Distanzscheiben und Schrauben und drehen Sie diese nur so weit fest, dass sich der Sattelklemmkopf noch verschieben lässt.




Stellen Sie nun noch die gewünschte Sattelneigung ein. Drehen Sie die unteren, d.h. horizontal liegenden Innensechskantschrauben dann gleichmäßig fest, damit der Sattel seinen Winkel beibehält. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel. Falls Ihre Sattelstütze bei 8 Nm noch nicht fest klemmt, tasten Sie sich in kleinen Schritten (halbe Newtonmeter) an das maximale Drehmoment von 10 Nm heran. Überschreiten Sie dieses nicht!


 Positionieren Sie 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!**



Stellen Sie den Sattel waagrecht bzw. leicht nach vorne geneigt ein. Wenn der Sattel zu weit nach vorne geneigt eingestellt ist, können Sie nicht entspannt pedalieren. Sie müssen sich ständig am Lenker abstützen, um nicht vom Sattel zu gleiten.

Prüfen Sie, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt, indem Sie mit den Händen abwechselnd die Spitze und das Ende belasten.

 Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel mit Bits und überschreiten Sie die maximalen Anzugsmomente nicht!

 Kontrollieren Sie die Verschraubungen monatlich mit dem Drehmomentschlüssel gemäß den Werten, die Sie entweder direkt an der Verschraubung aufgedruckt oder im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“ finden.

SATTELSTÜTZE MIT INTEGRIERTER KLEMMUNG


EINBAU EINER RUNDEN SATTELSTÜTZE MIT IM RAHMEN INTEGRIERTER KLEMMUNG

Einige Canyon Rennräder und Gravelbikes sind mit einer herkömmlichen integrierten Klemmung versehen, z.B. die Modelle Infitte und Grail.



Nehmen Sie die Schutzkappe bzw. den Gummistopfen hinten vom Sattelrohr im Bereich, in dem die Streben auf das Rohr treffen. Öffnen Sie die Schraube an der Sattelrohrklemmung zwei bis maximal drei Umdrehungen. Sie müssen die Schraube nicht ganz herausdrehen, zudem zerfällt sonst der Mechanismus in seine Einzelteile.

Die Sattelstütze muss ohne Drücken oder Drehen leicht in den Rahmen gleiten. Sollte dies nicht gelingen, öffnen Sie die Sattelrohrklemmung etwas mehr.

 Bringen Sie kein Fett oder Öl auf Klemmbereiche aus Carbon!




Ziehen Sie die Sattelstütze nochmals heraus. Verteilen Sie nun etwas Canyon Montagepaste auf dem unteren Teil der Sattelstütze und innen am Sitzrohr des Rahmens bzw. auf dem Klemmbereich der Sattelstütze.



Schieben Sie die Sattelstütze bis zur benötigten Sitzhöhe in das Sattelrohr ein. Ihre Sattelstütze muss mindestens bis unterhalb des Oberrohres bzw. bis zur MAX-Markierung der Stütze im Rahmen stecken.

Die Klemmung darf nur im auf der Sattelstütze markierten Bereich erfolgen.

Richten Sie den Sattel samt Sattelstütze aus und drehen Sie die Schraube der Sattelrohrklemmung mit dem Canyon Drehmomentschlüssel leicht an.

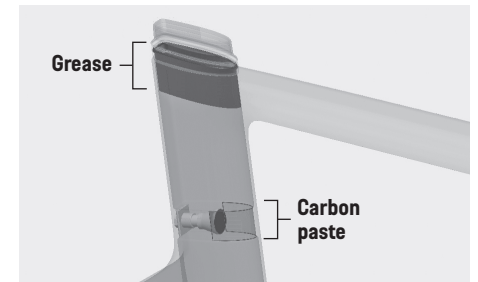
 Messen Sie die Sitzhöhe an Ihrem bisherigen Fahrrad von der Mitte des Tretlagers bis zur Satteloberkante in der Mitte des Sattels. Übernehmen Sie dann die Sitzhöhe für Ihr neues Canyon.

EINBAU EINER AERO-SATTELSTÜTZE MIT IM RAHMEN INTEGRIERTER KLEMMUNG





Einige Canyon Rennräder sind mit einer Aero-Sattelstütze (aerodynamische Form) mit integrierter Klemmung ausgestattet z.B. das Modell Aeroad.

Beachten Sie, dass beim Aeroad bereits alles für den Einbau und die Inbetriebnahme vorbereitet ist: Das Sitzrohr ist im Bereich der Dichtung vorgefettet, der Klemmstempel mit Canyon Montagepaste versehen.



Sie können die trockene Sattelstütze direkt einbauen.

 Im Originalzustand ist das Aeroad bereits vorbehandelt. Sie müssen keine Canyon Montagepaste oder Fett mehr aufbringen.

 Bringen Sie auf keinen Fall Canyon Montagepaste auf die Sattelstütze selbst und auch nicht auf den oberen Rand des Sitzrohres.

Verwenden Sie den beiliegenden Drehmomentschlüssel und drehen Sie bis zum erforderlichen Drehmoment fest. Überschreiten Sie das maximal zulässige Drehmoment von 5 Nm nicht.




Kontrollieren Sie den festen Sitz der Sattelstütze im Rahmen indem Sie den Sattel vorne und hinten packen und versuchen diesen zu verdrehen. Drücken Sie den Gummistopfen wieder in den Kopf der Innensechskantschraube im Sitzrohr.

AUSBAU EINER RUNDEN SATTELSTÜTZE MIT IM RAHMEN INTEGRIERTER KLEMMUNG

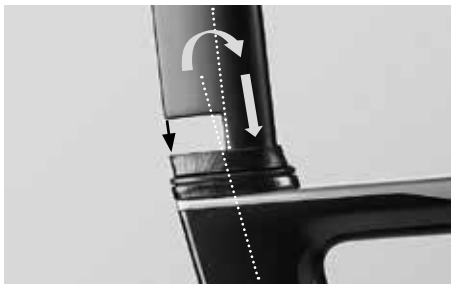
Lösen Sie die Innensechskantschraube am integrierten Klemmstempel (rückseitig am Sitzrohr), der die Sattelstütze im Sitzrohr klemmt gegen den Uhrzeigersinn ca. zwei bis maximal drei Umdrehungen.

Nun können Sie die Sattelstütze aus dem Sitzrohr ziehen. Sollte sich die Sattelstütze nicht leicht herausziehen lassen, müssen Sie die Schraube noch etwas weiter lösen. Eventuell ist auch ein kleiner Klapps auf den Sattel, nach vorne oder hinten in Längsrichtung, erforderlich, damit sich die Sattelstütze und der Klemmmechanismus voneinander lösen.

 Achten Sie beim Verstellen der Sitzhöhe darauf, dass der Bereich zwischen Sattelstütze und Dichtung stets frei von Schmutz ist.




Öffnen Sie die Schraube an der Sattelrohrklemmung zwei bis maximal drei Umdrehungen. Sie müssen die Schraube nicht ganz herausdrehen, zudem zerfällt sonst der Mechanismus in seine Einzelteile.



Winkeln Sie die Sattelstütze beim Einführen etwas nach vorne, um eine Kollision zwischen der Sattelstütze und der Dichtung zu vermeiden.

Schieben Sie die Sattelstütze bis zur benötigten Sitzhöhe in das Sattelrohr ein. Ihre Sattelstütze muss mindestens bis unterhalb des Oberrohres bzw. bis zur MAX-Markierung der Stütze im Rahmen stecken. Die Klemmung darf nur im auf der Sattelstütze markierten Bereich erfolgen.

Verwenden Sie den beiliegenden Drehmomentschlüssel und drehen Sie bis zum erforderlichen Drehmoment fest. Überschreiten Sie das maximal zulässige Drehmoment von 5 Nm nicht.

 Hinweise zur Wartung und Pflege Ihrer Aero-Sattelstütze finden Sie im Kapitel „Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“.


SATTELKLEMMUNG AN DER SATTELSTÜTZE MIT IM RAHMEN INTEGRIERTER KLEMMUNG



Bei dieser Sattelstütze wird der Kopf, der die Neigung und die horizontale Position des Sattels fixiert, von einer horizontalen und quer zur Fahrtrichtung angebrachten Innensechskantschraube gehalten.



Die Klemmschraube ist zweiteilig, d.h. auf der rechten Seite ist eine herkömmliche Schraube, auf der linken Seite ein Gewindebolzen.


 Messen Sie die Sitzhöhe an Ihrem bisherigen Fahrrad von der Mitte des Tretlagers bis zur Satteloberkante in der Mitte des Sattels. Übernehmen Sie dann die Sitzhöhe für Ihr neues Canyon.



Lösen Sie die Schraube rechtsseitig am Kopf der Sattelstütze. Drehen Sie die Schraube dazu höchstens ein bis zwei, maximal drei Umdrehungen auf. Drehen Sie die Schraube nicht ganz heraus, da die Schraube ein essenzieller Bestandteil des Klemmsystems ist.




Verschieben Sie den Sattel wunschgemäß vor oder zurück. Oft ist hierzu ein kleiner Klapps auf den Sattel notwendig. Achten Sie auf die Markierungen am Gestell und überschreiten Sie diese nicht.

 Positionieren Sie 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 dem vorderen oder hinteren Bogen erfolgen. **Bruchgefahr!**



Um die Sattelneigung zu verändern, muss der Klemmmechanismus am Sattelstützenkopf gelöst sein.

Drücken Sie auf die Sattelspitze bzw. auf das Sattelende oder ziehen Sie am Sattelende, um den Sattel in die gewünschte Neigung zu bringen. Oft ist hierzu ein kleiner Klapps auf den Sattel notwendig.

 Führen Sie zum Abschluss die Kontrollen der Kapitel „Vor der ersten Fahrt“ und „Vor jeder Fahrt“ durch.

VERSTELLUNG VON LENKER UND BREMSGRIFFEN

Beim Rennrad sollte das gerade Stück des Unterlenkers parallel zum Boden oder hinten leicht nach unten weisen. Die Enden der Bremsgriffe liegen etwa in einer gedachten Verlängerung der Unterkante des Unterlenkerbogens. Verststellungen der Bremsgriffe sind ein Job für den Fachmann, da das Lenkerband hinterher neu gewickelt werden muss.

EINSTELLEN DER LENKERPOSITION DURCH VERDREHEN DES LENKERS

- Öffnen Sie die Innensechskantschraube(n) an der Vorderseite des Vorbaus.
- Verdrehen Sie den Lenker, bis er die von Ihnen gewünschte Stellung erreicht hat.
- Achten Sie darauf, dass der Lenker vom Vorbau genau in der Mitte geklemmt wird.

Beachten Sie, dass es zwei unterschiedliche Abläufe gibt, wie der Lenker sicher befestigt wird.

Alternative 1

Festschrauben Canyon Aheadset®-Vorbauten mit Frontdeckel.

- Drehen Sie die beiden oberen Schrauben (Pos. 1+2) leicht fest (1 Nm). Der Schlitz muss dabei komplett geschlossen werden, der vordere Deckel „auf Block“ gehen. Hierzu müssen Sie ggf. die beiden unteren Schrauben (Pos. 3+4) wieder etwas lösen.
- Drehen Sie dann die beiden unteren Schrauben (Pos. 3+4) gemäß den Angaben auf dem Vorbau (5 oder 8 Nm) fest.
- Anschließend drehen Sie die beiden oberen Schrauben (Pos. 1+2) nochmals gemäß den Angaben auf dem Vorbau (5 oder 8 Nm) nach. Beachten Sie, dass dieses Drehmoment nur für die Kombination des Canyon Vorbaus mit dem Canyon Lenker richtig ist.



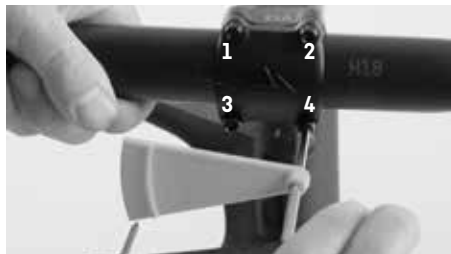
Das gerade Stück des Unterlenkers sollte parallel zum Boden oder leicht nach unten weisen



Öffnen Sie die Innensechskantschraube(n) an der Vorderseite des Vorbaus



Der obere Schlitz muss komplett geschlossen werden



Drehen Sie die Schrauben gemäß dem aufgedruckten Drehmoment fest

Alternative 2

Festschrauben konventionelle Aheadset®-Vorbauten mit Frontdeckel.

- Drehen Sie jetzt die Schrauben wieder vorsichtig und gleichmäßig an. Achten Sie darauf, dass die Schlitz zwischen Vorbaudeckel und Vorbaukorpus in sich parallel und oben und unten gleich breit sind.
- Passt alles, drehen Sie die Schrauben mit dem Canyon Drehmomentschlüssel gleichmäßig und über Kreuz gemäß den aufgedruckten Angaben fest. Beachten Sie dabei die empfohlenen Schraubendrehmomente (siehe Kapitel „Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“).

Kontrollieren Sie den festen Sitz des Lenkers, indem Sie sich vor Ihr Canyon stellen und den Lenker an beiden Bremsgriffen packen. Der Lenker darf sich auch bei einem kräftigen Ruck nicht nach unten verdrehen. Ziehen Sie die Klemmschraube(n) ggf. vorsichtig nach.



Beachten Sie, dass sich der Anhalteweg verlängert, wenn Sie mit den Händen am Oberlenker oder liegend in aerodynamischer Position fahren. Die Bremshebel sind nicht in günstiger Griffweite.



Beachten Sie, dass die Verschraubungen von Vorbau, Lenker und Bremsen mit den vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Die entsprechenden Werte finden Sie im Kapitel „Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen“ oder in den beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller. Andernfalls wäre es möglich, dass die Bauteile sich lösen oder brechen. Dies kann zu einem schwerwiegenden Unfall führen.



Wenn Sie einen geraden Lenker (Flatbar) an Ihrem Rennrad haben, stellen Sie den Lenker so ein, dass Ihre Handgelenke entspannt und nicht zu stark nach außen verdreht sind.



Die Schlitz zwischen Vorbaudeckel und Vorbaukorpus müssen in sich parallel und oben und unten gleich breit sein



Ziehen Sie die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Drehmoment wieder fest



Der Lenker darf sich bei einem kräftigen Ruck nicht verdrehen lassen



Bremshebel für gerade Lenker

COCKPIT


Einige Canyon Rennräder, wie das Aeroad, sind mit einem 3-teiligen Cockpit ausgestattet.





Das Cockpit besteht aus einem Vorbaukörper mit Oberlenker und zwei Lenkerenden.

In den Oberlenker werden das rechte und das linke Lenkerende gesteckt und mit zwei Schrauben pro Seite von unten befestigt.

Dieses Cockpit bietet die Möglichkeit, sowohl die Lenkerbreite als auch die Lenkerhöhe anzupassen.

 Der Vorbaukörper ist nicht abnehmbar und darf ausschließlich vom Canyon Service demontiert werden. Wenden Sie sich an unsere Service-Hotline, an unsere offiziellen Servicepartner oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

 Bei Einstellarbeiten am Cockpit, z.B. beim Verstellen der Lenkerhöhe und Lenkerbreite, bei der Montage bzw. Demontage der Lenkerenden usw. muss darauf geachtet werden, dass die Leitungen keinen hohen Zugkräften ausgesetzt sind. Gehen Sie daher bei diesen Arbeiten behutsam vor.

 Die beiden Lenkerenden können für den Transport, beispielsweise zur Mitnahme im Auto, abgeschraubt und abgeklappt werden.

ANPASSUNG DER LENKERBREITE




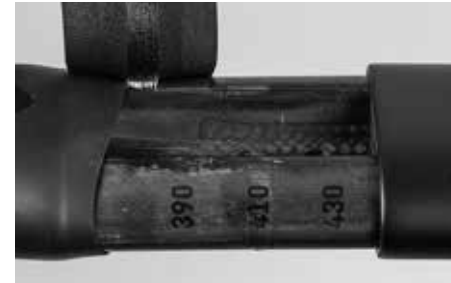
Lösen Sie ggf. das Lenkerband im Bereich des Vorbaukörpers des Oberlenkers und wickeln Sie es einige Umdrehungen ab.



Drehen Sie pro Lenkerseite die zwei untenliegenden Torx-Schrauben am Vorbaukörper vollständig heraus.

Nun können Sie die beiden Lenkerseiten vorsichtig verschieben, ohne die innen verlaufenden Schaltzüge/-kabel und Bremsleitungen zu beschädigen.


 Sollte ein Herausziehen nicht möglich sein, können sich die Leitungen an den Schrauben eines bereits montierten Fahrradcomputers oder GPS-Gerätes verfangen haben. In diesem Fall drehen Sie die Schrauben des Fahrradcomputers oder GPS-Gerätes vorsichtig heraus.




Sie können die Lenkerbreite in 3 Stufen (390, 410 und 430 mm) verstellen. Die entsprechenden Markierungen sind auf den Lenkerseiten aufgedruckt.

Die Verstellung ist nicht stufenlos möglich.

Achten Sie darauf, die rechte und linke Lenkerseite auf die gleiche Markierung zu verschieben.

 Ziehen Sie die Lenkerenden keinesfalls weiter als bis zu den 430 mm-Markierungen heraus! **Bruch- und Unfallgefahr!**

 Führen Sie zum Abschluss die Kontrollen der Kapitel „Vor der ersten Fahrt“ und „Vor jeder Fahrt“ durch.



Nachdem Sie den Lenker auf die gewünschte Breite eingestellt haben, setzen Sie pro Lenkerseite die zwei untenliegenden Torx-Schrauben am Vorbaukörper ein. Drehen Sie diese mit den Fingern einige Umdrehungen gefühlvoll ein.

Drehen Sie dann jeweils zuerst die innenliegenden Schrauben mit einem Drehmoment von 3 Nm fest, dann die außenliegenden Schrauben ebenfalls mit 3 Nm.

Anschließend drehen Sie die innenliegenden Schrauben mit einem Drehmoment von 6 Nm fest, dann die außenliegenden Schrauben ebenfalls mit 6 Nm.



Passen Sie ggf. das Lenkerband an die veränderte Lenkerbreite an.

ANPASSUNG DER LENKERHÖHE MODELL AEROAD



Entfernen Sie die oberseitige, zentrale Gummiabdeckung des Vorbaukörpers und legen Sie die Einsatzöffnung für das Spezialwerkzeug frei.



Heben Sie ggf. den Vorbaukörper und damit auch den Lenker nach oben an. Falls dies nicht sofort leichtgängig machbar ist, rütteln Sie vorsichtig an Lenker und Vorbaukörper.

Ziehen Sie den Vorbaukörper vom Schaft der Vorderradgabel nicht ganz herunter.



Schlagen Sie den Lenker vollständig nach rechts oder links ein.

Nun können Sie die Schraube an der Rückseite der Kappe des Steuerlagers mit einem 4 mm-Innen-sechskantschlüssel lösen.

Drehen Sie die Schraube nur ein bis zwei Umdrehungen lose, jedoch keinesfalls ganz heraus.



Für eine tiefere Positionierung des Lenkers entnehmen Sie einen oder mehrere der zweiteiligen Spacer.



Nun können Sie den Vorbaukörper und damit auch den Lenker nach unten schieben, bis der Vorbaukörper auf den verbliebenen Spacern oder dem nicht entnehmbaren Abdeckring des Lagers bündig aufliegt. Damit dies leichter gelingt, halten Sie mit der anderen Hand die Gabel fest.



Stecken Sie dann das Spezialwerkzeug in die Öffnung an der Oberseite des Vorbaukörpers. Das Spezialwerkzeug finden Sie im Karton mit den Kleinteilen.

Drehen Sie die innere Einstellung mit dem Spezialwerkzeug leicht, d.h. mit 2 Nm fest.

Mit diesem Spezialwerkzeug wird auch das Lagerpiel des Lenklagers eingestellt. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Das Lenklager**“ und in Ihrem Quick Start Guide.



Für diese Tätigkeit muss zwingend das Spezialwerkzeug verwendet werden, das dem Karton mit den Kleinteilen beiliegt. Benutzen Sie keine anderen Werkzeuge.



Die Einstellung des Lagerspiels des Steuerlagers wird durch die Transitionplate gesichert.

Drehen Sie dann die Schraube an der Rückseite der Kappe des Steuerlagers mit dem angegebenen Drehmoment von 9 Nm fest. Benutzen Sie dafür den Canyon Drehmomentschlüssel.



Tasten Sie sich von unten in kleinen Schritten (halbe Newtonmeter) an das vorgeschriebene maximale Drehmoment heran und prüfen Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Lenkers. Überschreiten Sie das angegebene maximale Drehmoment nicht!

Schrauben Sie anschließend das Spezialwerkzeug wieder heraus. Setzen Sie die oberseitige, zentrale Gummiabdeckung des Vorbaukörpers wieder ein. Führen Sie dann die Kontrolle des Lagerspiels durch, wie im Kapitel „**Das Lenklager**“ beschrieben.



Kontrollieren Sie den verdrehsicheren Sitz des Vorbaus und des Lenkers, nachdem Sie das Lager eingestellt haben! Ein loser Lenker-Vorbau könnte zu einem schweren Sturz führen!

SONDERFALL GRAIL CF LENKER-VORBAU-KOMBINATION

Halten Sie die Lenker-Vorbaukombination fest und lösen Sie oben am Vorbau das Band mit Klettverschluss, das den Lenker fixiert.

Halten Sie die Lenker-Vorbaukombination weiterhin fest, damit sie sich nicht verdreht oder herunterkippt und diese oder das restliche Fahrrad beschädigt werden. Lösen Sie unten an der Gabel das Band mit Klettverschluss, das den Lenker fixiert.

Entfernen Sie die Schutzfolie und die Schutzhüllen an der Lenker-Vorbaukombination. Versuchen Sie dies grundsätzlich von Hand. Wenn dies nicht gelingt, verwenden Sie bevorzugt eine Schere, nur zur Not ein Teppichschneidmesser.

Lassen Sie die Lenker-Vorbaukombination vorsichtig herunterhängen.



Schieben Sie dann die Lenker-Vorbaukombination auf den Gabelschaft. Achten Sie dabei darauf, dass die Hydraulikleitungen und Bremszüge oberhalb der Vorbaueinheit verlaufen, nicht verdreht oder abgknickt sind und in gleichmäßigen Radien zu den Anschlägen oder der Bremse verlaufen.



Für die Höhenverstellung sind verschiedene Spacer im Lieferumfang enthalten.



Beim Modell GRAIL CF können Sie die unteren Spacer gegen Sonderspacer austauschen, die im Lieferumfang enthalten sind. Weitere Informationen zum Modell GRAIL CF finden Sie unter: www.canyon.com/road/grail/



Stecken Sie dann die Zwischenringe (Spacer) je nach gewünschter Sitzposition oberhalb oder unterhalb des Vorbaus auf. Achten Sie darauf, dass immer alle Spacer verbaut werden. Sie können die Spacer zu einem späteren Zeitpunkt wieder von oben nach unten tauschen; nur weglassen können Sie keinen der Spacer.



Legen Sie den Deckel oben auf und drehen Sie die Schraube mit dem Canyon Drehmomentschlüssel mit **maximal 2 Nm** fest.

Positionieren Sie die Lenker-Vorbaukombination mittig. Peilen Sie über die Lenker-Vorbaukombination zum Vorderrad, um die Ausrichtung des Lenkers quer dazu bzw. die des Vorbaus parallel dazu auszurichten.

Lenkungslager/Steuersatz justieren

Kontrollieren Sie das Spiel des Lenkungslagers.



Drehen Sie die Schrauben des ausgerichteten GRAIL-Cockpits mit dem Canyon Drehmomentschlüssel mit 7,5 Nm fest.

Einige Modelle sind mit einer Transitionplate ausgestattet, die dazu dient, das eingestellte Lagerpiel auch bei demontiertem Vorbau oder Cockpit zu halten.



Um das Lenkungslager zu justieren, muss diese Transitionplate genauso gelöst werden wie die Gabelschaftklemmung am GRAIL-Cockpit.



Die Transitionplate ist also lediglich eine Montagehilfe. Tipps zum Einstellen, zur Kontrolle des Lagerspiels und zu den Sicherheitschecks danach, finden Sie im Kapitel „**Das Lenkungslager**“. Halten Sie sich an das angegebene Schraubendrehmoment von 1 Nm.

ALUMINIUMHÜLSE UND KLEMMKEIL BEI COCKPITS MIT KEILKLEMMUNG



GRAIL CF Lenker-Vorbaukombinationen und einige weitere Modelle sind mit einer Keilklemmung am Vorbau ausgestattet.

Daher müssen bei Arbeiten an diesem speziellen Klemmsystem die folgenden Punkte zwingend beachtet werden.

Die Montage des Cockpits darf unter keinen Umständen ohne den zugehörigen Klemmkeil und die schwarze Aluminiumhülse im Gabelschaft erfolgen, da es sonst zu Beschädigungen am Gabelschaft kommen kann. Weitere Infos finden Sie in Ihrem Quick Start Guide.

Auch bei einem zu hohen Drehmoment der beiden Befestigungsschrauben des Cockpits besteht die Gefahr, dass der Carbon-Gabelschaft beschädigt wird. Daher benutzen Sie bei Arbeiten am Cockpit immer einen Drehmomentschlüssel. Überschreiten Sie das angegebene maximale Drehmoment nicht!

⚠ Drehen Sie die beiden Befestigungsschrauben des Cockpits abwechselnd und schrittweise mit dem angegebenen Drehmoment fest.

⚠ Benetzen Sie gegebenenfalls den Gabelschaft mit Carbon-Montagepaste.

⚠ Nachdem Sie Wartungs- oder Montagearbeiten am Cockpit vorgenommen haben (z.B. um den Gabelschaft zu kürzen), müssen Sie bei dessen Zusammenbau die oben beschriebenen Hinweise beachten.

REGULIERUNG DER GRIFFWEITE ZU DEN BREMSHEBELN

Der Abstand des Schalt-/Bremshebels zum Lenker ist beim Rennrad in sehr geringem Maße einstellbar. Fahrer mit kleinen Händen können so die Bremshebel in griffgünstige Nähe zum Lenker bringen. Das jeweils erste Glied von Zeige- und Mittelfinger muss den Bremshebel umfassen können. Aus der Griffhockerposition von oben zu bremsen, ist dauerhaft und in brenzlichen Situationen keine Alternative, Sie benötigen mehr Handkraft und können sich nicht so gut abstützen.

An **Shimanos** Dura-Ace schrauben Sie den Chromdeckel ab und drehen die vorne liegende Schraube hinein. Bei der Ultegra brauchen Sie spezielle Einlegestücke. Bei beiden Di2-Varianten erreichen Sie die Schrauben von hinten, nachdem Sie die Griffgummis zurückgeklappt haben.

Bei **SRAM** verstellen Sie zuerst die Kurvenscheiben an den leicht zurückgezogenen und eingeschwenkten Schalthebeln. Danach drehen Sie die versteckt unter dem Griffgummi im Körper liegende Schraube mit einem Innensechskantschlüssel hinein.

Campagnolo Brems-Schalthebel sind mit einer Achse ausgestattet, die nach Betätigung des Bremshebels seitlich in den Lenker oder aus dem Lenker geschoben werden kann. Um die Bremshebel für Fahrer mit kleinen Händen in eine günstige Nähe zum Lenker zu bringen, drücken Sie die Achse ganz nach innen.

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

Bei den **geraden Lenkern** befindet sich dort, wo der Bremszug einer Seilzugbremse in die Hebelarmatur hineinfließt oder am Hebel selbst, eine kleine Einstellschraube.

Überprüfen Sie anschließend die korrekte Einstellung und Funktion der Bremsanlage, wie im Kapitel „**Die Bremsanlage**“ und/oder in der Anleitung des Bremsenherstellers beschrieben.

Wenn Sie Probleme haben, die Griffe zu erreichen, wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com. Weitere Informationen zu Zeitfahrenkern bei Triathlon- und Zeitfahrmaschinen finden Sie im Kapitel „**Besonderheiten von Triathlon-, Zeitfahrmaschinen und Bahnradern**“.



Bremshebelabstand



Shimano Dura-Ace

SRAM



Mit der Rändelmutter stellen Sie den Leerweg der Bremse ein

⚡ Beachten Sie, dass die Verschraubungen von Vorbau, Lenker und Bremsen mit den vorgeschriebenen Drehmomenten angezogen werden müssen. Die entsprechenden Werte finden Sie im Kapitel „**Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen**“ oder in den beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller. Andernfalls wäre es möglich, dass die Bauteile sich lösen oder brechen. Dies kann zu einem schwerwiegenden Unfall führen.

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.

FUNKTIONSWEISE VERSCHIEDENER SYSTEME


Empfehlenswert sind Pedale, bei denen der Fuß mit einer lösbaren Verbindung ans Pedal gekoppelt ist, sogenannte System- oder Klick-Pedale. 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.




Systempedal



Schuhe für Systempedale

 Speziell bei kleinen Rahmenhöhen besteht die Gefahr, dass der Fuß mit dem Vorderrad kollidiert. Fahren Sie deshalb möglichst nur mit System- oder Klickpedalen. Achten Sie außerdem auf eine korrekte Einstellung der Schuhplatten.

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

 Lesen Sie die Bedienungsanleitung des Pedalherstellers oder wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie 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 waagrecht stehenden Pedalkörper. Bei den meisten Pedalen 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 wird durch Drehen der Ferse nach außen gelöst


Die Verbindung wird bei allen gängigen Systemen durch Drehen der Ferse nach außen gelöst. Lehnen Sie sich bei den ersten Versuchen, in das Pedal einzurasten und auszuklinken, an eine Wand an oder lassen Sie sich 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 Auslöswinkel und der Auslösehärt. 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.

 Üben Sie 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 Sie die Technik auf einer unbelebten Straße verfeinern. Lesen Sie die Bedienungsanleitung des Pedal- und des Schuhherstellers sorgfältig durch. Bei Fragen nutzen Sie unsere Service-Hotline oder 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:


- ▶ Befestigen Sie 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.
- ▶ Achten Sie darauf, dass die Befestigungsschrauben stets festgedreht sind, denn bei einer losen Platte wird das Aussteigen nahezu unmöglich! **Sturzgefahr!**
- ▶ Stellen Sie die Auslösehärte des Pedals auf Ihre Bedürfnisse ein. Anfangs ist eine geringe Vorspannung empfehlenswert. Drehen Sie an der kleinen Innensechskantschraube und prüfen Sie 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.
- ▶ Prüfen Sie 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



Einstellen der Auslösehärte des Pedals

 Achten Sie darauf, dass Pedal und Schuhsohle stets frei von Schmutz und sonstigen Fremdkörpern sind und schmieren Sie den Rastmechanismus regelmäßig mit Öl.

 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 Ihrem Canyon benötigt, um die Fahrtgeschwindigkeit an die Verkehrsgegebenheiten anzupassen. Bei Bedarf müssen die Bremsen jedoch stark zupacken, um Ihr 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 müssen Sie versuchen, Ihr Gewicht so weit wie möglich nach hinten zu verlagern.

Betätigen Sie beide Bremsen gleichzeitig und beachten Sie, 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. Lassen Sie die Bremsen vor der ersten Fahrt nach Ihren Wünschen umbauen.

Bei **Felgenbremsen** kann lang anhaltendes Bremsen oder dauerhaftes Schleifenlassen zu einer Überhitzung der Felge führen, wodurch der Schlauch beschädigt werden kann oder der Reifen auf der Felge wandert. Schlagartiger Luftverlust während der Fahrt kann zu einem schweren Unfall führen.

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.

Überprüfen Sie Ihre Fahrweise dahingehend und eignen Sie sich an, kurz aber kräftig zu bremsen und die Bremse zwischendurch immer wieder zu lösen. Halten Sie im Zweifel einen Moment an und lassen Sie die Felge bei gelöstem Bremshebel abkühlen.




Bremshebel




Bremszange



Beim Bremsen verlagert sich das Gewicht von hinten nach vorn

 Machen Sie sich vorsichtig mit Ihren Bremsen vertraut. Üben Sie Notbremsungen auf einer verkehrsfreien Fläche, bis Sie Ihr Canyon sicher unter Kontrolle haben. Dies kann im Straßenverkehr Unfälle verhindern.

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


RENNRAD-FELGENBREMSEN**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.

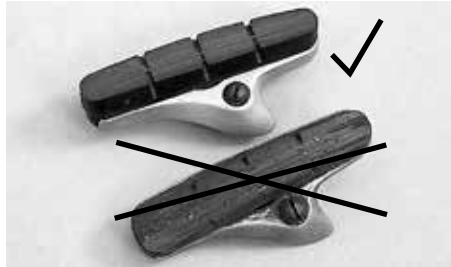
Wenn Wasser, Schmutz oder Öl an die Reibfläche gelangen, ändert sich der Reibbeiwert. Dies ist der Grund, warum eine Felgenbremse bei Regen verzögert anspricht und schlechter abbremst. Durch die Reibung kommt es zum Verschleiß der Bremsbeläge und auch der Felgen! Begünstigt wird der Verschleiß der Reibpartner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

Felgen sind mit sogenannten Verschleißindikatoren versehen (z.B. Rillen oder Punkte). Wenn die Rillen bzw. Punkte nicht mehr zu erkennen sind, müssen Sie die Felge austauschen. Unterschreitet die Flanke einer Felge ein kritisches Maß, kann der Reifendruck die Felge zum Bersten bringen. Das Laufrad kann blockieren oder der Schlauch kann platzen. **Sturzgefahr!**

Spätestens wenn Sie den zweiten Satz Bremsbeläge heruntergebremst haben, sollte die Wandstärke der Felge überprüft werden.

 Verwenden Sie beim Austausch nur gekennzeichnete und zur Felge passende Original-Bremsbeläge.

 Achten Sie auf absolut wachs-, fett- und ölfreie Bremsflächen. Lassen Sie die Felge spätestens nach dem zweiten Satz Bremsbeläge vom Fachmann überprüfen. Abgenutzte Felgen können zum Platzen des Schlauches und zu Stürzen führen! Um wirkungsvoll verzögern zu können, müssen die Bremsen gelegentlich überprüft und eventuell nachgestellt werden.




Bremsbeläge, bei denen die Rillen (Verschleiß-Indikatoren) abgeschliffen sind (unten), müssen ersetzt werden



Lassen Sie die Felgen regelmäßig überprüfen und vermessen



Carbonfelgen brauchen spezielle Bremsbeläge gemäß der Anleitung des Laufradherstellers

 Beschädigte Bremszüge, bei denen z.B. einzelne Drähte abstehen, müssen sofort ausgetauscht werden. Bremsversagen und ein Sturz können sonst die Folgen sein.

Kontrolle und Nachstellen

Bei Seitenzugbremsen sind die Bremsarme gemeinsam aufgehängt, dadurch bilden sie ein geschlossenes System. Wird der Bremshebel betätigt, werden die Arme über einen Seilzug zusammgezogen, die Beläge reiben auf den Felgenflanken.


Überprüfung der Bremsanlage

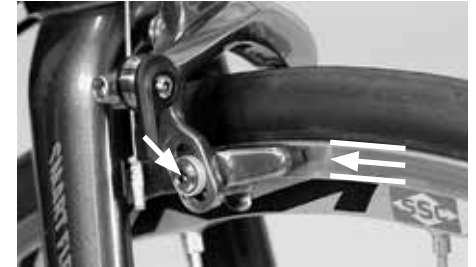
- ▶ Überprüfen Sie, ob die Bremsbeläge genau auf die Felgen ausgerichtet sind und genug Belagstärke aufweisen (siehe Kapitel „Die Bremsanlage“).
- ▶ Treffen beide Bremsarme beim Ziehen des Handhebels gleichzeitig auf die Felge? Bietet der Hebel der Bremse bei einer Vollbremsung einen genauen Druckpunkt und lässt er sich nicht bis zum Lenker durchziehen?

Wenn die Bremse in allen Punkten ordnungsgemäß funktioniert, ist die Bremse korrekt justiert.

Höhenverstellung der Beläge

- ▶ Lösen Sie die Befestigungsschraube des Belags mit ein bis maximal zwei Umdrehungen.
- ▶ Schieben Sie den Belag in die richtige Höhe, richten Sie ihn entlang der Felgenflanke aus und ziehen Sie die Befestigungsschraube mit dem erforderlichen Drehmoment wieder fest.


 Die Hersteller von Bremsen liefern ausführliche Anleitungen mit. Lesen Sie diese aufmerksam durch, bevor Sie ein Laufrad ausbauen oder Wartungsarbeiten durchführen.




Der Bremsbelag muss genau auf die Felge treffen



Drehen Sie zur Höhenverstellung die Belagsbefestigungsschraube mit dem vorgeschriebenen Drehmoment fest

 Verwenden Sie beim Austausch nur Original-Ersatzteile!

 Machen Sie nach dem Nachstellen eine Bremsprobe im Stehen. Vergewissern Sie sich, dass die Beläge bei starkem Zug mit ihrer gesamten Fläche die Felgenflanke treffen, nicht aber den Reifen berühren und sich der Hebel nicht bis zum Lenker ziehen lässt. Bremsversagen oder Reifendefekte könnten sonst einen Unfall verursachen.

Nachstellen und Synchronisation


- Drehen Sie bei Zweigelenk-Bremsen an der kleinen, seitlich oder schräg oben angebrachten Schraube, bis die Beläge links und rechts den gleichen Abstand zur Felge haben.
- Kontrollieren Sie außerdem, ob die Schraube, mit der die Bremse am Rahmen festgeschraubt ist, noch richtig, d.h. gemäß dem Drehmoment im Kapitel „**Empfohlene Schraubendrehmomente**“, angezogen ist.
- Drehen Sie so lange an der Rändelmutter, durch die der Zug am Bremskörper hindurch läuft, bis der Hebelweg Ihren Ansprüchen genügt. Zur Synchronisation verdrehen Sie die kleine seitlich oder schräg oben angebrachte Schraube.




Drehen Sie an der kleinen Schraube, bis die Beläge links und rechts den gleichen Abstand zur Felge haben



Stellen Sie mit der Rändelmutter den notwendigen Bremshebelweg am Lenker ein

 Beschädigte Bremszüge, bei denen z.B. einzelne Drähte abstehen, müssen sofort ausgetauscht werden. Sonst drohen Bremsversagen oder Sturz.

 Die Einstellung der Beläge auf die Felgen erfordert viel handwerkliches Geschick. Überlassen Sie den Austausch der Beläge oder die Justiarbeit einem Fachmann.

HYDRAULISCHE SCHEIBENBREMSEN**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.

Bei Nässe sprechen Scheibenbremsen deutlich schneller an als Felgenbremsen. Weiterhin sind sie verhältnismäßig wartungsarm und sie verschleifen die Felgen nicht. Nachteilig ist, dass Scheibenbremsen zu Geräuschen neigen, wenn sie feucht sind.


Wenn Wasser, Schmutz oder Öl an die Reibfläche gelangen, ändert sich der 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 Brems Scheibe! Begünstigt wird der Verschleiß der Reibpartner durch viele Regenfahrten.





Scheibenbremse





Scheibenbremse


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

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

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

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

 Beschädigte Züge sollten Sie sofort austauschen lassen, da sie reißen können. **Unfallgefahr!**

 Scheibenbremsen erhitzen sich beim Bremsen sehr stark. Fassen Sie deshalb die Scheibe und den Bremsattel nicht sofort an, wenn Sie häufig gebremst haben, z.B. nach oder an einem längeren Gefälle.

Einstellung der Griffweite

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.


Überprüfen Sie nach dem Einstellen die Funktion und ob die Beläge schleiffrei sind, wenn Sie den Bremshebel loslassen und das Laufrad drehen.





Griffweite der Bremse





Bremshebel gerader Lenker

 Mehrfaches Nachstellen nur am Bremsgriff oder am Bremssattel kann die maximal erzielbare Bremswirkung stark reduzieren.

 Beschädigte Bremszüge, bei denen z.B. einzelne Drähte abstehen, müssen sofort ausgetauscht werden. Bremsversagen und ein Sturz können sonst die Folgen sein.

 Lesen Sie auf jeden Fall die Originalanleitung des Bremsenherstellers, bevor Sie die Bremse einstellen.

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

 Bei einigen Systemen muss der Verschleiß direkt am Bremssattel nachgestellt werden. Lesen Sie hierzu die Anleitung des Bremsenherstellers.


Kontrolle und Nachstellen

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

Eine undichte Stelle kann die Bremse wirkungslos machen. **Unfallgefahr!**


Der Verschleiß der Bremsbeläge wird bei den meisten Modellen automatisch ausgeglichen. Überprüfen Sie vor jeder Fahrt, ob Sie einen definierten Druckpunkt erzielen, bevor der Hebel am Lenker anliegt.


Kontrollieren Sie regelmäßig, ob die Beläge noch genug Belagstärke aufweisen. Den Verschleißzustand der Beläge erkennen Sie an den Metallohren oder -nasen, die unten aus dem Bremssattel herauschauen oder am Sichtfenster oben auf dem Bremssattel. Nähern diese sich bis auf etwa einen Millimeter der Scheibe, müssen Sie die Beläge gemäß der Anleitung des Herstellers ausbauen, genau kontrollieren und ggf. austauschen.

 Sollte Ihr Bremssystem mit DOT-Bremsflüssigkeit betrieben werden, muss diese regelmäßig gemäß der vom Hersteller vorgeschriebenen Intervalle ausgetauscht werden.



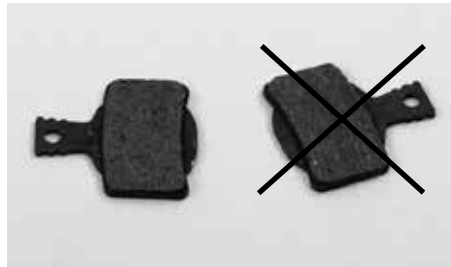
Verschleißkontrolle der Beläge

 Öffnen Sie die Bremsleitungen nicht. Es könnte Bremsflüssigkeit austreten, die gesundheitsschädlich ist und den Lack angreift.


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


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


Verwenden Sie ausschließlich Original-Ersatzbeläge und halten Sie sich an die Hinweise im Handbuch des Bremsenherstellers. Überlassen Sie diese Arbeit einem Fachmann, wenn Sie nur die geringsten Zweifel haben.





Bremsbeläge

 Wenn Sie die Laufräder ausgebaut haben, dürfen Sie nicht an den Bremshebeln ziehen. Die Beläge werden sonst zusammengeschoben, das Laufrad lässt sich nicht mehr problemfrei montieren. Montieren Sie nach der Demontage der Laufräder die mitgelieferten Transportsicherungen.

 Transportieren Sie Ihr Canyon nicht mit Sattel und Lenker nach unten, die Bremsen könnten wirkungslos werden.

 Lesen Sie auf jeden Fall die Originalanleitung des Bremsenherstellers, bevor Sie die Bremse einstellen.

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

 Beachten Sie auch die Hinweise auf der Website Ihres Bremsenherstellers.

DIE SCHALTUNG

Die Schaltung an Ihrem 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 können Sie steile Berge mit mäßigem Krafteinsatz hochfahren. Sie müssen dafür aber häufiger treten.

Bergab wird eine große Übersetzung aufgelegt. Sie können mit einer Kurbelumdrehung viele Meter zurücklegen, die Geschwindigkeit ist dann entsprechend hoch. Um kraftsparend zu fahren, müssen Sie häufig schalten. Wie bei einem Kraftfahrzeug müssen Sie Ihren „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. Sie sollten aber trotzdem flüssig treten. Die feinen Abstufungen und die leichte Bedienbarkeit moderner Fahrradgetriebe bieten Ihnen die besten Voraussetzungen zu einer effizienten Fahrweise. Außerdem werden der Verschleiß an Kette und Ritzeln sowie die Beanspruchung Ihrer 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.

Durch spezielle Zahnformen der Ritzel, flexible Ketten und genau rastende Schaltschritte in den Hebeln werden die Gangwechsel zur leichten Übung.




Die Kettenschaltung



Schaltwerk



Umwerfer

 Achten Sie darauf, dass Sie stets enge Beinkleider tragen oder verwenden Sie Hosensklammern oder ähnliches. So gehen Sie sicher, dass Ihre Hose nicht in die Kette oder die Zahnräder gelangt und zum Sturz führt.

FUNKTIONSWEISE UND BEDIENUNG

Bei Rennrädern sind die Schalter in den Bremsgriff integriert. Bei **Campagnolo** wird mit dem hinter dem Bremshebel liegenden Hebel zu den größeren Zahnradern geschaltet, indem der kleine Hebel mit dem Zeige- oder Mittelfinger nach innen geschwenkt wird. Durch Druck mit dem Daumen auf die auf der Innenseite des Griffkörpers liegende Taste, wird die Kette zu den kleineren Zahnradern befördert.



Schalt-/Bremshebel Campagnolo

Bei **Shimano** wird durch einen Schwenk des gesamten Bremshebels nach innen zu den größeren Zahnradern geschaltet. Wird nur der kleine Hebel nach innen bewegt, wandert die Kette zu den kleineren Zahnradern.



Schalt-/Bremshebel von Shimano

Bei **SRAM** Schalt-Bremsgriffen gibt es nur einen Schalthebel, der hinter dem Bremshebel liegt. Durch einen kurzen Schwenk wechselt die Kette zum nächst kleineren Zahnrad. Schwenkt man den Hebel weiter, schaltet das Schaltwerk ein bis drei Zahnradern größer.



Schalt-/Bremshebel von SRAM

Bei den Shimano, SRAM und Campagnolo Lenkerend-Schalthebeln für den Triathlon- und Zeitfahreinsatz müssen Sie den Schalthebel nach unten drücken, um hinten auf die kleineren Ritzeln, d.h. zur großen Übersetzung, und vorne auf die kleineren Kettenrädern, d.h. zu einer kleineren Übersetzung, zu schalten. Ziehen Sie den Schalthebel nach oben, können Sie hinten und vorne auf die größeren Kettenräder schalten.



Lenkerend-Schalthebel

Bei **Schalthebeln für gerade Lenker**, sogenannten Flatbars, liegen die Bedienhebel unterhalb des Lenkers. Der rechte große Hebel wird mit dem Daumen geschaltet. Die Kette wandert auf größere Ritzel, d.h. in kleinere Gänge. Der kleinere Hebel wird entweder mit dem Zeigefinger oder dem Daumen bewegt und schaltet in die andere Richtung. Auf der linken Seite wird mit dem Daumen und dem großen Hebel auf das größere Kettenblatt, also zur größeren Übersetzung, geschaltet.



Schalthebel gerader Lenker

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.

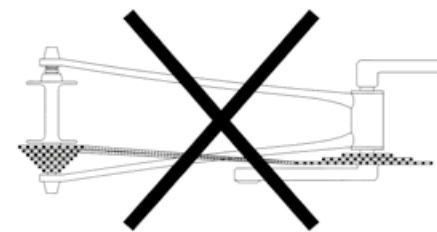
Das Schalten unter Last verkürzt jedoch das Kettenleben erheblich. Vermeiden Sie deshalb Schaltvorgänge, während Sie sehr stark auf die Pedale treten, vor allem beim Schalten mit dem vorderen Umwerfer.

Canyon Rennräder können bis zu 24 Gänge haben. Kettenschaltungen haben ein oder zwei Kettenblätter an der vorderen Kurbel und maximal zwölf Ritzel an der Hinterradnabe. Von dieser Anzahl sollten einige Stufen nicht aufgelegt werden. Gänge, bei denen die Kette extrem schräg läuft, haben eine höhere innere Reibung zur Folge. Der Wirkungsgrad sinkt, der Verschleiß schreitet schnell voran.


Ein schlechter Kettenlauf ergibt sich, wenn die Kette vorne auf dem kleinsten Zahnrad und gleichzeitig auf den äußeren (kleinen) zwei oder drei Ritzeln hinten liegt oder wenn sie auf dem größten Kettenblatt vorne und auf den inneren (großen) Ritzeln des Hinterrades gefahren wird.





Schlechter Kettenlauf – Kette vorne auf dem kleinsten Kettenblatt hinten auf dem kleinsten Ritzel





Schlechter Kettenlauf – Kette vorne auf dem größten Kettenblatt und hinten auf dem größten Ritzel

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

 Wenn Ihr Rennrad mit einer Elektrik-Schaltgruppe Di2 von Shimano ausgestattet ist, lesen Sie auch das Kapitel „**Shimano Di2**“.

 Üben Sie das Schalten auf einem verkehrsfreien Gelände. Machen Sie sich dabei mit der Funktionsweise der verschiedenen Hebel oder der Drehgriffe vertraut. Im Straßenverkehr könnte das Einüben der Schaltvorgänge Ihre Aufmerksamkeit zu sehr von möglichen Gefahren ablenken.

 Vermeiden Sie Gänge, in denen die Kette sehr schräg läuft.

 Schalten Sie nicht unter Last, das verkürzt das Kettenleben erheblich. Außerdem kann sich die Kette zwischen Kettenstrebe und Kettenblättern verklemmen („Chain-suck“). Vermeiden Sie es zu schalten, während Sie stark auf die Pedale treten, vor allem beim Schalten mit dem vorderen Umwerfer.

KONTROLLE UND NACHSTELLEN DER SCHALTUNG

Ihre Kettenschaltung wurde vom Canyon-Team vor dem Versand Ihres 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

- ▶ Bei Rennrädern justieren Sie an den Stellschrauben am rechten Zuganschlag am Unterrohr nach. Eine weitere Einstellschraube befindet sich direkt am Schaltwerk.
- ▶ Spannen Sie den Zug an der Stellschraube, durch die der Bowdenzug in den Schalthebel oder das Schaltwerk läuft, nach.
- ▶ Überprüfen Sie nach jedem Spannen, ob die Kette willig aufs nächst größere Ritzel klettert. Dazu müssen Sie die Kurbeln von Hand drehen oder mit Ihrem Canyon fahren.
- ▶ Klettert die Kette leicht hoch, müssen Sie checken, ob die Kette beim Herunterschalten noch leicht auf die kleinen Ritzel läuft. Zur genauen Einstellung können mehrere Versuche notwendig sein.
- ▶ Bei Rennrädern sind am Schalthebel selbst meist keine Justiermöglichkeiten. Dafür befinden sich einstellbare Anschläge am Unterrohr oder direkt am Schaltwerk/Umwerfer. Drehen Sie die leicht einrastenden Schrauben in halben Umdrehungen heraus.



Nachspannen des Schaltzuges an der Stellschraube am Schaltwerk



Schauen Sie von hinten auf das Zahnkranzpaket und prüfen Sie ob die Leitrollen des Schaltwerkes genau unter den Zahnspitzen des passenden Ritzels liegen



Wenn Sie es selbst versuchen wollen, beachten Sie hierzu zusätzlich die Bedienungsanleitung des Schaltungsherstellers. Wenn Sie mit der Schaltung Probleme haben, nutzen Sie unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com



Die Einstellung des Schaltwerks und des Umwerfers ist eine Arbeit nur für den geübten Monteur.



Wenn ein Helfer das Hinterrad hochhält, können Sie die Funktion leicht testen, indem Sie die Kurbeln drehen und schalten.

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 Ihr Canyon um, besteht jedoch die Gefahr, dass das Schaltwerk oder dessen Befestigung verbogen wird. Nach Zwischenfällen oder wenn andere Laufräder in Ihr Canyon montiert werden, sollten Sie den Schwenkbereich kontrollieren.

- ▶ Schalten Sie mit dem Schalthebel auf den größten Gang (kleinstes Ritzel). Der Schaltzug ist dann völlig entspannt, die Kette läuft automatisch auf dem kleinsten Ritzel. Schauen Sie von hinten auf das Zahnkranzpaket und prüfen Sie, ob die Leitrollen des Schaltwerks genau unter den Zahnspitzen dieses Ritzels liegen.

- ▶ Ist dies nicht der Fall, müssen Sie 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. Drehen Sie an einer Schraube, zählen Sie die Umdrehungen mit und beobachten Sie das Schaltwerk. Bewegt es sich nicht, drehen Sie gerade an der falschen Schraube. Drehen Sie die Anzahl der Umdrehungen zurück.

- ▶ Drehen Sie die Schraube rechts herum, wenn die Rollen weiter innen, oder in der Gegenrichtung, wenn die Rollen weiter außen laufen sollen.

- ▶ Schalten Sie 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, sollten Sie bewusst überschalten und danach das Schaltwerk von Hand in Richtung der Speichen drücken. Versetzen Sie dazu das Laufrad in Drehbewegung.



Begrenzen Sie den Schwenkbereich des Schaltwerkes durch die Endanschlagschrauben



Prüfen Sie, ob das Schaltwerk in die Speichen geraten kann



Endanschlagschrauben





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


- ▶ Berührt der Leitrollenkäfig die Speichen oder klettert die Kette über das Ritzel, sollten Sie den Schwenkbereich begrenzen. Drehen Sie an der mit „L“ markierten Schraube, bis die Kollision zuverlässig ausgeschlossen ist.
- ▶ Betrachten Sie nun die Stellung des Rollenkäfigs zum Kranz. Zwischen der Leitrolle und dem größten Ritzel sollte mindestens ein bis zwei Glieder Platz sein.
- ▶ Zur Einstellung dieses Abstandes hat das Schaltwerk eine Schraube, die sich auf der Stirnseite des Ausfallendes abstützt. Drehen Sie diese Schraube hinein, bis der gewünschte Abstand hergestellt ist. Drehen Sie 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 drehen Sie die Schraube, die sich auf der Stirnseite des Ausfallendes abstützt

 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. Kontrollieren Sie die Ausrichtung des Schaltauges nach solchen Zwischenfällen oder, wenn ein anderes Hinterrad eingebaut wird, sollten Sie den Schwenkbereich kontrollieren und die Endanschlagschrauben ggf. nachjustieren.

 Wenn ein Helfer das Hinterrad hochhält, können Sie die Funktion leicht testen, indem Sie die Kurbeln drehen und schalten.

 Machen Sie unbedingt eine Probefahrt abseits des Straßenverkehrs, wenn Sie die Schaltung eingestellt haben.

VORDERER UMWERFER

Die Einstellung des vorderen Umwerfers erfordert viel Erfahrung. Der Bereich ist extrem gering, in dem der Umwerfer die Kette gerade noch auf dem Kettenblatt hält, aber gerade noch nicht streift.

Oft ist es sinnvoller, ein ganz leichtes Schleifen der Kette am Umwerfer in Kauf zu nehmen, als zu riskieren, dass die Kette vom Blatt fällt und Ihr Canyon antriebslos wird.

Beim vorderen Umwerfer kann es genau wie beim Schaltwerk zur Längung des Zuges und deshalb zu verschlechtertem Schaltverhalten kommen.


- ▶ Spannen Sie den Zug an der Schraube am Unterrohr des Rahmens nach. Dies funktioniert ähnlich, wie unter „**Kontrolle und Nachstellen der Schaltung**“ beschrieben.
- ▶ Begrenzen Sie den Schwenkbereich des Umwerfers mit den Endanschlagschrauben.





Nachspannen des Schaltzuges an der Stellschraube am Rahmen




Einstellen des Schwenkbereiches des Umwerfers

 Die Einstellung des vorderen Umwerfers ist sehr sensibel. Bei falscher Einstellung kann die Kette abspringen und zum Verlust des Antriebs führen. **Sturzgefahr!** Die Einstellung ist eine Sache für den Fachmann.

 Nach Arbeiten an Schaltung und Kette, fahren Sie Ihr 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!

 Überprüfen Sie nach einem Sturz, ob die Leitbleche des Umwerfers noch exakt parallel zu den Kettenblättern verlaufen!

 Die vollständige Neueinstellung des Schaltwerks und des Umwerfers ist eine Arbeit für den geübten Monteur. Fehleinstellungen könnten zu schweren mechanischen Schäden führen. Beachten Sie hierzu die Bedienungsanleitung des Schaltungsherstellers. Wenn Sie mit der Schaltung Probleme haben, wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie 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.

Die Energieversorgung übernimmt eine im Rahmen befestigte, wieder aufladbare Batterie.

Bedienung

Anstatt wie bei herkömmlichen Dual Control-Schalthebeln von Shimano den gesamten Bremshebel oder den dahinter liegenden Hebel nach innen zu schwenken, müssen Sie bei der Di2 lediglich Bedientasten antippen. Auf die größeren Zahnräder schalten Sie mit der länglichen Bedientaste seitlich am Bremshebel. Drücken Sie die dreieckige, hinter dem Bremshebel liegende Bedientaste, wandert die Kette auf die kleineren Zahnräder.


Die Bedientasten-Funktion kann auch vertauscht werden. Dazu benötigen Sie einen speziellen Testapparat von Shimano, der auch zur Fehlersuche eingesetzt wird. Wenden Sie sich ggf. an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com




Di2-Umwerfer



Schaltwerk

 Bevor Sie Ihre neue Di2-Schaltung benutzen, machen Sie unbedingt eine Probefahrt abseits des Straßenverkehrs.

 Lesen Sie die beiliegenden Bedienungsanleitungen des Schaltungsherstellers.

Batterie

Mit einer neuen, voll aufgeladenen Batterie können Sie ca. 1.000 Kilometer zurücklegen. Ist die Batterie ungefähr 25 % aufgeladen, reicht dies noch für etwa 250 km.

Bei schwacher Batterie hört zuerst der Umwerfer auf zu arbeiten, dann das Schaltwerk. In diesem Zustand können Sie noch einige Kilometer fahren und mit dem Schaltwerk Gänge wechseln. Sie sollten 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!

Sie können den Ladezustand der Batterie jederzeit prüfen. Drücken Sie dazu eine der Bedientasten und halten Sie diese mindestens 0,5 Sekunden gedrückt. Die LED an der Kontrolleinheit zeigt Ihnen 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


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 Ihren Anforderungen genügt, müssen Sie die Batterie ersetzen.





Batterie der Di2




Die Di2-Batterie kann auch im Unterrohr verborgen montiert sein

 Hinweise zu den Schaltungssystemen SRAM RED e-tap und Campagnolo EPS finden Sie auf den Webseiten der Hersteller und/oder in den beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller.

 Benutzen Sie zum Aufladen der Batterie ausschließlich das beiliegende Ladegerät!

 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. Nach spätestens sechs Monaten sollten Sie den Ladezustand überprüfen. Montieren Sie zum Lagern stets die mitgelieferte Schutzabdeckung auf den Kontaktbereich der Batterie.

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

SRAM ETAP/AXS ROAD

Bei SRAM eTAP/AXS Road schalten Sie die Gänge am Schaltwerk durch Betätigung je einer der Schalttasten an den Schalt-/Bremsgriffen. Ob die linke oder die rechte Taste einen leichteren bzw. einen schwereren Gang schaltet, ist bei AXS Road frei konfigurierbar. Wird eine der Tasten gedrückt gehalten, wechseln die Gänge am Schaltwerk so lange weiter, bis man die Taste wieder loslässt. Werden beide Tasten gleichzeitig betätigt, wechselt der gegebenenfalls vorhandene Umwerfer auf das jeweils andere Kettenblatt.



SRAM eTap/AXS Road

Mittels der SRAM AXS App können vielfältige, individuelle Einstellungen an der Schaltung vorgenommen werden.

Weitere Informationen finden Sie unter www.sram.com

CAMPAGNOLO EPS**Bedienung**

Die Bremsschalthebel der Campagnolo EPS-Schaltgruppe kann mit jedem Hebel an den Griffen jeweils nur eine Aktion ausgeführt werden.

Bei Campagnolo EPS schalten Sie mit dem hinter dem Bremshebel liegenden Hebel auf die größeren Kettenblätter bzw. Ritzel, indem Sie ihn mit dem Zeige- oder Mittelfinger nach innen schwenken.

Drücken Sie mit dem Daumen auf die Taste innen am Griffkörper, wird die Kette auf die kleineren Kettenblätter bzw. Ritzel befördert. Pro Betätigung können Sie maximal zwei Kettenblätter bzw. drei Ritzel schalten.

Akku

Der Akku (PowerUnit) kann im Sitz-, Ober- und Unterrohr sowie an der linken Kettenstrebe montiert werden.

Mit einem neuen, voll aufgeladenen Akku können Sie ca. 1.500 bis 2.500 Kilometer zurücklegen.

Der Akku kennt keinen Memory-Effekt. Daher können Sie den Akku immer wieder laden und müssen diesen davor nicht ganz leer fahren. Durch Drücken der Mode-Taste an Ihrem Ergopower-Hebel wird die Batterieanzeige am Interface aktiv. So können Sie den Ladezustand des Akkus jederzeit überprüfen. Die Kontrollleuchte zeigt die Restkapazität an:


- ▶ konstant grün: 100–60 % Restkapazität
- ▶ blinkend grün: 60–40 % Restkapazität
- ▶ gelb: 40–20 % Restkapazität
- ▶ konstant rot: 20–6 % Restkapazität
- ▶ blinkend rot: 6–0 % Restkapazität





CAMPAGNOLO EPS



CAMPAGNOLO EPS

 Benutzen Sie zum Aufladen des Akkus ausschließlich das beiliegende Ladegerät!

 Stecken Sie den Magnetstift in den Akku, wenn Sie an Ihrem Canyon Rennrad mit Campa EPS schrauben oder Ihr Canyon Rennrad lange abstellen, um die gesamte Elektrik abzuschalten.

 Überwintern Sie den Akku bei etwa 60 % Ladezustand, dann hält er am längsten. Lassen Sie den Zustand keinesfalls unter 6 % fallen, sonst droht schädliche Tiefentladung. Kontrollieren Sie daher nach spätestens drei Monaten den Ladezustand.

KETTENPFLEGE

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

- ▶ Reinigen Sie Ihre Kette von Zeit zu Zeit mit einem öligen Lappen von abgelagertem Schmutz und Öl. Eine Notwendigkeit zur Verwendung von speziellen Kettenentfettern besteht nicht.
- ▶ Tragen Sie auf die möglichst blanken Kettenglieder Kettenöl, -fett oder -wachs auf.
- ▶ Drehen Sie dabei an der Kurbel und beträufeln Sie die Rollen.
- ▶ Drehen Sie anschließend die Kette mehrere Umdrehungen durch. Lassen Sie Ihr Canyon danach einige Minuten stehen, damit der Schmierstoff in die Kette eindringen kann.
- ▶ Zum Schluss können Sie das überflüssige Schmiermittel mit einem Lappen abreiben, damit es beim Fahren nicht wegspritzt oder Schmutz anzieht.



Reinigen Sie die Kette mit einem Lappen von Schmutz und Öl



Tragen Sie auf die möglichst blanken Kettenglieder Kettenöl auf



Verwenden Sie zum Schutz der Umwelt nur biologisch abbaubare Schmierstoffe, denn im Betrieb gelangt immer etwas Ketten-schmierstoff auf den Boden.



Achten Sie unbedingt darauf, dass kein Schmierstoff auf die Bremsscheiben, die Bremsflächen der Felgen oder die Bremsbeläge gelangt. Die Bremse würde wirkungslos!

KETTENVERSCHLEISS

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

Die Verschleißgrenze haben Ketten von Kettenschaltungen bei Rennrädern nach ca. 1.200-4.000 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. Überprüfen Sie deshalb regelmäßig den Verschleißzustand der Kette.

Schalten Sie dazu vorne aufs große Kettenblatt. Ziehen Sie 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. Sie sind endlos ausgeführt, wodurch spezielles Werkzeug benötigt wird. Wenn Sie Fragen haben, wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com



Überprüfen des Kettenzustandes



Professionelle Verschleißmessung



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

DIE LAUFRÄDER – REIFEN, SCHLÄUCHE UND LUFTDRUCK

Die Laufräder an Ihrem Canyon stellen den Kontakt zur Straße her. Sie werden durch die Gewichte von Fahrer und Gepäck sowie durch Fahrbahnebenenheiten 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 müssen Sie die Laufräder regelmäßig kontrollieren, wobei ein Nachspannen in der Regel selten nötig ist.

Ein Laufrad besteht aus einer Nabe, der Felge und den Speichen. 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 Sie einen neuen Reifen montieren wollen, müssen Sie die Dimension des montierten Pneus beachten. Diese steht auf der Reifenflanke geschrieben. Es gibt zwei Bezeichnungen: die genauere ist die Millimeter Bezeichnung. Die Zahlenkombination 23-622 bedeutet: der Reifen ist im aufgepumpten Zustand 23 mm breit und hat einen (Innen-) Durchmesser von 622 Millimetern. Ein größerer Reifen kann dazu führen, dass der Reifen an der Gabel oder dem Hinterbau streift. Halten Sie sich deshalb an die montierte Größe.




Laufrad



Dimension des Reifens



Felgenband in der Felge

 Wenn Sie einen anderen, breiteren oder höheren Reifen als den serienmäßig montierten aufziehen, kann es dazu kommen, dass Sie mit dem Fuß bei langsamer Fahrt an das Vorderrad stoßen. **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: Schlangengebiss), 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 auf rauem Untergrund. Mit zunehmendem Druck wird der Rollwiderstand verringert, der Komfort dagegen nimmt ab. Hart aufgepumpte Reifen eignen sich deshalb am besten für die Fahrt über glatten Asphalt.

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

Der Reifen und die Felge allein sind nicht luftdicht. **Ausnahme:** Schlauchreifen bei Rennrädern. Um den Druck im Inneren zu halten, wird der Schlauch in den Reifen eingelegt. Er wird durch ein Ventil befüllt. Canyon verwendet das Schloverand- oder Rennventil. Das Ventil ist für höchste Drücke ausgelegt, ist aber gewöhnungsbedürftig im Umgang. Das Ventil ist durch eine Kunststoff-Abdeckkappe vor Schmutz geschützt.




Renn- oder Schloverandventil





Luftdruckbereich des Reifens


psi	bar	psi	bar
80	5,5	115	7,9
85	5,9	120	8,3
90	6,2	125	8,6
95	6,6	130	9,0
100	6,9	135	9,3
105	7,2	140	9,7
110	7,6	145	10,0

Luftdruck in psi und bar

 Wenn an Ihrem Rennrad Tubeless-Reifen montiert sind verwenden Sie zur Montage ausschließlich die Hilfsmittel des jeweiligen Herstellers. Ausführliche Hinweise finden Sie in den Anleitungen des Reifenherstellers oder auf deren Webseiten.

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

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

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

Beachten Sie die unterschiedlichen Durchmesser und Längen der Ventile. Verwenden Sie 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. Kontrollieren Sie 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 Slave-ventil an der Tankstelle aufpumpen.




Abschrauben der Kunststoff-Abdeckkappe





Beim Renn- oder Slaverandventil muss das Ventil aufgeschraubt werden





Ventiladapter


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

 Fahren Sie immer mit dem vorgeschriebenen Reifendruck und kontrollieren Sie diesen in regelmäßigen Intervallen, zumindest ein Mal pro Woche.

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

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

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

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

FELGENRUNDLAUF, SPEICHENSPIANNUNG


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 Sie diese Unregelmäßigkeit durch Schlingern bemerken, kann die Funktion Ihres Canyon beeinträchtigt sein. Die Seitenbereiche der Felgen stellen meist gleichzeitig die Bremsfläche dar. Ist der Rundlauf nicht mehr gewährleistet, kann es zur Beeinträchtigung der Bremswirkung kommen.





Überprüfen des Rundlaufs anhand der Bremsbeläge



Zentrierständer

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

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

 Fahren Sie nicht mit Laufrädern, die un- rund laufen. Bei extremen Seitenschlägen können die Bremsbacken von Rennrad- bremsen die Felgenfläche verfehlen und in die Speichen geraten! Dies führt in der Regel zum sofortigen Stillstand der Räder. **Sturzgefahr!** Überprüfen Sie deshalb von Zeit zu Zeit den Rundlauf. Heben Sie dazu das Laufrad vom Boden und versetzen Sie es per Hand in Rotation. Beobachten Sie den Spalt zwischen der Felge und den Bremsbelägen oder zwischen Rahmen und Reifen. Verändert sich dieser Spalt um mehr als einen Millimeter, sollte das Laufrad vom Fachmann nachgespannt werden.

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 Schlauchwechsellern und ein Ersatzschlauch oder Flickzeug an Bord sind. Bei Rädern mit Schnellspanner bzw. Steckachse werden zum Schlauchwechsel lediglich zwei Montierhebel und eine Pumpe benötigt, bei Rädern mit Mutterbefestigung oder Diebstahlsicherung kommt noch der entsprechende Schlüssel hinzu.

RADAUSBAU

- ▶ Bei Rennrad-Felgenbremsen öffnen Sie den Schnellentspannhebel an der Bremse (Shimano und SRAM)
- ▶ oder verschieben den Stift in der Schalt-/Bremsgriffhebeleinheit am Lenker (Campagnolo).
- ▶ Bei Hinterrädern mit Kettenschaltung sollten Sie vor der Demontage auf das kleinste Ritzel schalten. So steht das Schaltwerk ganz außen und behindert den Ausbau nicht.
- ▶ Öffnen Sie den Schnellspanner bzw. die Steckachse wie im Kapitel „Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“ beschrieben. Wenn das Laufrad nach dem Lösen noch nicht herausgezogen werden kann, liegt dies sehr wahrscheinlich an einer Ausfallsicherung. Dabei handelt es sich um Haltenasen am Ausfallende. In diesen Fällen müssen Sie die Vorspannmutter des Schnellspanners einige Umdrehungen öffnen und das Laufrad aus den Sicherungen fädeln.
- ▶ Um den Ausbau des Hinterrades zu erleichtern, müssen Sie das Schaltwerk mit der Hand etwas nach hinten ziehen.
- ▶ Heben Sie Ihr Canyon etwas hoch und geben Sie dem Laufrad einen Klaps, dann fällt es nach unten heraus.



Vor der Demontage des Hinterrades auf das kleinste Ritzel schalten



Öffnen des Entspannhebels an der Bremse



Ausfallsicherung an der Gabel



Zum Ausbau des Hinterrades das Schaltwerk etwas nach hinten ziehen

DEMONTAGE VON DRAHT- UND FALTREIFEN

- ▶ Schrauben Sie den Ventildeckel und die Befestigungsmutter vom Ventil und lassen Sie die Luft vollständig ab.
- ▶ Drücken Sie den Reifen von der Felgenflanke in die Mitte der Felge. Es erleichtert die Demontage, wenn Sie dies über den ganzen Umfang tun.
- ▶ Setzen Sie den Montierhebel ca. 5 cm rechts und links neben dem Ventil an der Unterkante des Reifens an und hebeln Sie die Reifenflanke über das Felgenhorn. Halten Sie den Hebel in dieser Stellung fest.
- ▶ Schieben Sie den zweiten Hebel in etwa 10 Zentimetern Entfernung vom ersten zwischen Felge und Reifen und hebeln Sie die Flanke erneut über den Felgenrand.
- ▶ Nachdem ein Teil der Reifenflanke über das Horn gehoben wurde, kann die Flanke meist durch Verschieben der Montierhilfe über den Umfang vollständig gelöst werden.
- ▶ Nun können Sie den Schlauch herausziehen. Achten Sie darauf, dass das Ventil nicht in der Felge hängen bleibt und der Schlauch keinen Schaden nimmt.
- ▶ Flicken Sie den Schlauch gemäß der Bedienungsanleitung des Flickherstellers.




Drücken des Reifens in die Felgenmitte




Ansetzen des Montierhebels und Hebeln der Reifenflanke über den Felgenrand



Schlauch aus dem Reifen ziehen

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

 Beachten Sie die Bedienungsanleitungen der Bremsen- und Schaltungshersteller, die dem BikeGuard beiliegen.

► Wenn Sie den Reifen demontiert haben, sollten Sie 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. Ausnahme: Bei Mavic Systemlaufrädern sind keine Felgenbänder notwendig. Wenn Sie Zweifel hinsichtlich Ihres Felgenbandes haben, wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

► Die zweite Reifenflanke kann bei Bedarf einfach von der Felge heruntergezogen werden.

MONTAGE VON DRAHT- UND FALTREIFEN

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

► Stellen Sie die Felge mit einem Horn in den Reifen. Drücken Sie diese Flanke mit den Daumen komplett über das Horn der Felge. Dieser Vorgang sollte bei jedem Reifen ohne Werkzeug möglich sein. Stecken Sie das Ventil des Schlauchs ins Ventilloch der Felge.

► Pumpen Sie den Schlauch nur leicht auf, so dass er die runde Form annimmt und legen Sie ihn vollständig ins Innere des Reifens. Achten Sie darauf, dass er dabei keine Falten wirft.

► Beginnen Sie die Endmontage auf der gegenüberliegenden Seite des Ventils. Drücken Sie den Reifen soweit es geht mit den Daumen über die Felgenflanke.

► Achten Sie dabei darauf, dass der Schlauch nicht zwischen Reifen und Felge eingeklemmt und gequetscht wird. Schieben Sie den Schlauch deshalb mit dem Zeigefinger immer wieder ins Reifeninnere.



Felgenband in der Felge



Ventil in das Felgenloch stecken



Reifen per Hand in die Felge drücken



Mangelhafte Felgenbänder müssen sofort ausgetauscht werden.

► Arbeiten Sie sich gleichmäßig nach beiden Seiten am Reifenumfang entlang. Zum Ende hin müssen Sie 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.

► Kontrollieren Sie nochmals den Sitz des Schlauches und drücken Sie den Reifen mit dem Handballen über das Horn.

► Gelingt dies nicht, müssen Sie Montierhebel verwenden. Achten Sie darauf, dass die stumpfe Seite zum Schlauch zeigt und dass Sie den Schlauch nicht beschädigen.

► Drücken Sie das Ventil ins Reifeninnere, damit der Schlauch nicht unter dem Reifenkern eingeklemmt wird. Steht das Ventil gerade? Wenn nicht, müssen Sie nochmals eine Flanke des Reifens demontieren und den Schlauch neu ausrichten.

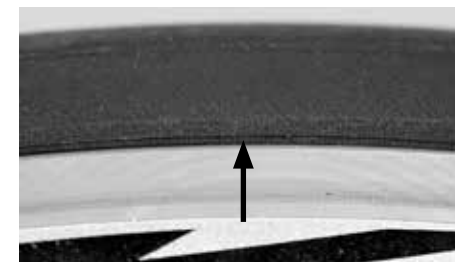
► Wenn Sie sichergehen wollen, dass der Schlauch nicht unter der Flanke zerquetscht wird, sollten Sie den Reifen halb aufgepumpt über den gesamten Radumfang hin- und herwalken, d.h. quer zur Rollrichtung bewegen. Dabei lässt sich auch kontrollieren, ob sich das Felgenband verschoben hat.

► Pumpen Sie den Schlauch nun bis zum gewünschten Reifendruck auf. Der maximale Druck steht meist an der Reifenflanke.

► Kontrollieren Sie 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.



Drücken Sie den Reifen um sicher zu gehen, dass der Schlauch nicht eingeklemmt ist



Kontrollring an der Reifenflanke



Wenn Sie unterwegs ein Panne haben, können Sie versuchen, diese zu beheben, auch ohne das Laufrad auszubauen und den Schlauch herauszunehmen. Pumpen Sie den Schlauch auf, lassen Sie das Ventil in der Felge stecken und suchen Sie zuerst das Loch, durch das die Luft entweicht. Führen Sie den Schlauch dicht am Ohr vorbei und achten Sie auf Zischgeräusche. Haben Sie das Loch entdeckt, suchen Sie die entsprechende Stelle am Reifen und untersuchen Sie diese ebenfalls. Oft steckt der Fremdkörper noch im Reifen. Entfernen Sie diesen gegebenenfalls.

DEMONTAGE VON SCHLAUCHREIFEN

Lassen Sie die Luft vollständig aus dem Reifen. Zur Demontage des Reifens drücken Sie den Reifen auf der dem Ventil gegenüber liegenden Stelle zur Seite, bis sich ein Spalt bildet und sich der Reifen löst. Zeigt sich der Reifen hartnäckig, schieben Sie einen Montierhebel in den Spalt, mit dem Sie den Reifen dann herunterhebeln.



Drücken Sie den Reifen zur Seite, bis sich ein Spalt bildet

Der Ersatz eines einzelnen Schlauches ist nicht möglich, stattdessen müssen Sie einen kompletten Schlauchreifen auf die Felge ziehen. Unterwegs kann der Reifen nicht geklebt werden und sitzt daher auch nach dem Aufpumpen nicht sicher auf der Felge.



Mit einem Montierhebel lässt sich der Reifen herunterheben

Fahren Sie deshalb nur langsam und vorsichtig und auf dem kürzesten Weg nach Hause zurück. Zuhause angekommen, müssen Sie den Schlauchreifen wie nachfolgend beschrieben komplett neu kleben.


MONTAGE VON SCHLAUCHREIFEN

Eine sorgfältige Montage, die zu einem dauerhaften Halt eines Schlauchreifens führt, muss abschnittsweise durchgeführt werden und kann längere Zeit andauern. Einige Übung und Erfahrung mit dem verwendeten Reifenkleber und dem jeweiligen Schlauchreifenmodell können die Arbeit beschleunigen.




Schlauchreifenkleber

Um den Reifen festzukleben, stehen Klebebänder und flüssiger Reifenkleber zur Auswahl. Positiv beim Band ist, dass die Montage schnell geht. Der Sitz des Reifens ist aber nicht für alle Fälle ausreichend. Im Falle einer Panne unterwegs verbleibt das Band oft am demontierten Reifen, der Reservereifen sitzt nicht mehr sicher auf der Felge.

 Für Carbonfelgen gibt es speziellen Schlauchreifenkitt (z.B. von Continental). Wenn Sie diesen benutzen, lesen Sie unbedingt die Bedienungsanleitung des Herstellers des Schlauchreifenkitts für Carbonfelgen.

Deshalb empfiehlt sich ein solides Bett aus mehreren Lagen flüssigem Reifenkitt (Reifenkleber). Dies hält den Reifen nicht nur besser, sondern bleibt in der Regel bei der Demontage des Reifens an der Felge haften.

 Eine mangelhaft ausgeführte Klebung des Reifens, kann dazu führen, dass sich der Reifen von der Felge löst. **Unfallgefahr!**

Dennoch muss auch hier der Reservereifen nach der Fahrt nochmals abgezogen werden. Das bestehende Bett und der Reifen werden dann nochmals mit Reifenkitt behandelt und wieder aufgezogen, um den Sitz zu festigen.

Drehen Sie bei Laufrädern mit sehr hohen Felgenflanken den Ventileinsatz mit speziellem Montagewerkzeug aus dem Ventil und montieren Sie an seiner Stelle eine Ventilverlängerung. Schrauben Sie den Ventileinsatz wieder in das verlängerte Ventil. Das so verlängerte Ventil kann bei montiertem Reifen auf gewohnte Weise aufgepumpt und abgelassen werden.




Montage der Ventilverlängerung


Pumpen Sie den Reifen gerade soweit auf, bis er seine runde Form annimmt und stecken Sie das Ventil in das Loch der Felge. Drücken Sie den Reifen vom Ventil ausgehend beidseitig gleichmäßig in das Reifenbett. Lässt sich der Schlauchreifen nicht oder nur mit sehr großen Kräften komplett auf die Felge schieben, ist später eine saubere Montage nicht gewährleistet.




Prüfen des Rundlaufs mit Hilfe der Bremse

Versetzen Sie das Rad mit aufgezo-genem Schlauchreifen in Drehbewegung und überprüfen Sie, ob der Reifen rund läuft. Oft ist die Stelle, an der das Ventil aus dem Reifen tritt, verdickt, so dass ein Höhengschlag entsteht, was dazu führt, dass das Rad während der Fahrt holpert. Entgraten bzw. senken Sie das Ventilloch einer Aluminiumfelge mit einem großen Bohrer, einem Dreikant-schaber oder einer Rundfeile an. Bei Carbonfelgen entgraten Sie den Lochrand vorsichtig mit einer Rundfeile. Führen Sie die Feile nur von außen nach innen und nicht zurück, sonst lösen sich eventuell die Fasern aus der Kunststoffmatrix. Versiegeln Sie die Stelle danach mit Sekundenkleber. Der Ventilbereich schmiegt sich nach dieser Vorbehandlung besser an die Felge an. Wenn es die Zeit erlaubt, können Sie den Reifen auf der Felge im aufgepumpten Zustand einige Tage ablagern, was später die Montage zusätzlich erleichtert.

 Die speziellen Reifenkleber haften übrigens nicht nur besonders gut auf Felgen und Reifen, sondern auch an Fingern und Bekleidung, weshalb ältere Arbeitskleidung zu empfehlen ist.

 Wenn Sie den Reifen auf eine bereits benutzte Felge montieren, müssen gegebenenfalls alte Klebstoffreste und Schmutz vorsichtig mit Schmiergelleinen entfernen. Achten Sie darauf, dass Sie das Carbon nicht beschädigen. Wischen Sie die Felge zum Schluss mit einem weichen Lappen und mit Waschbenzin ab.

Säubern Sie das Felgenbett von möglicherweise anhaftendem Fett oder Öl mit einem mit Spiritus oder Reinigungsbenzin getränkten Lappen.

 Arbeiten Sie mit Benzin und mit dem leicht entzündlichen Reifenkitt nur in gut durchlüfteten Räumen. Bewahren Sie die Mittel ordnungsgemäß und für Kinder nicht erreichbar auf.

Warten Sie, bis das Lösungsmittel vollständig verdunstet ist, bevor Sie damit beginnen den Reifen aufzukleben. Am einfachsten lässt sich der Kleber aufbringen, wenn das Laufrad in einen Zentrierständer oder in einer ausgedienten Gabel in den Schraubstock gespannt wird.

Um mit flüssigem Reifenkitt einen gut haftenden Untergrund zu schaffen, sind mehrere Lagen Klebstoff notwendig. Verteilen Sie den Reifenkitt gleichmäßig und in einer möglichst dünnen Schicht über nahezu den gesamten Umfang der Felge.

Auf der dem Ventil gegenüberliegenden Seite sollten Sie fünf bis zehn Zentimeter ohne Kitt lassen, damit Sie später einen Angriffspunkt haben, um den Reifen wieder abzuziehen.

Mit einiger Übung lässt sich der Kleber direkt aus der Tube verteilen. Gelingt dies nicht, erleichtert ein Pinsel mit steifen Borsten diese Arbeit. Wenn der Reifenkleber aus der Dose kommt, ist die Verwendung eines Pinsels ohnehin unerlässlich. Lassen Sie den Reifenkitt zumindest solange antrocknen, bis er sich nicht mehr klebrig-flüssig anfühlt. Diese Zeitspanne kann mehrere Stunden dauern. Bringen Sie erst dann nach dem gleichen Schema zwei weitere dünne Schichten Kleber auf, die sie wiederum antrocknen lassen. Lassen Sie die Felge in diesem Zustand zumindest über Nacht stehen.


Bevor Sie den Reifen montieren, streichen Sie auch das Nahtschutzband des Schlauchreifens mit Klebstoff ein. Vervollständigen Sie dann das Klebstoffbett mit einer letzten Schicht Reifenkitt. Wenn die oberste Schicht kurz abgelüftet hat, sich aber noch dickflüssig anfühlt, stellen Sie die Felge mit dem Ventilloch nach oben auf den Boden. Stecken Sie das Ventil des leicht aufgepumpten und dadurch runden Reifens ins Ventilloch der Felge und drücken es fest an. Achten Sie darauf, dass die Reifenflanken nicht mit dem Kittbett in Kontakt kommen, sonst sieht der Reifen sofort schmutzlig aus.




Verteilen des Reifenklebers direkt aus der Tube



Stecken Sie das Ventil des leicht aufgepumpten Reifens ins Ventilloch der Felge

 Bevor Sie ein Laufrad ausbauen, lesen Sie bitte das Kapitel **„Die Laufräder“** und das Kapitel **„Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“** durch.

 Beachten Sie das Video zur sicheren Klebung von Continental-Schlauchreifen unter www.conti-online.com

Wenn Sie den Kitt gegenüber dem Ventil weglassen haben, brauchen Sie beim Abstellen der Felge keine Verschmutzung des Untergrundes oder Schmutzaufnahme des Klebers vom Boden zu fürchten.

Umgreifen Sie den Reifen mit den Händen gleichmäßig links und rechts des Ventils, ziehen Sie ihn sehr kräftig nach unten und heben Sie ihn Stück für Stück in das Felgenbett. Fahren Sie gleichmäßig fort, bis noch etwa 20 Zentimeter verbleiben.

Ziehen Sie den Reifen abermals oben am Ventil beginnend nach unten, bis Sie mit den Händen an der noch zu montierenden Stelle sind. Halten Sie den Reifen unter Spannung, indem Sie die Finger an der Felge und die Daumen am Reifen abstützen und setzen Sie das Laufrad an der Hüfte ab. Drücken Sie den Reifen mit beiden Daumen über den Felgenrand.

Nachdem der Reifen im Felgenbett sitzt, muss er zentriert werden, da er in den seltensten Fällen sofort rund läuft. Spannen Sie das Laufrad dazu wieder in die Montagehilfe ein und lassen Sie es drehen. Sitzt die Lauffläche nicht mittig oder taumelt der Reifen seitlich, wird die betreffende Stelle angehoben und leicht verdreht wieder gelassen.

Wenn der Reifen ohne Seitenschlag läuft, nehmen Sie das Laufrad aus der Halterung und pumpen Sie den Reifen bis etwa zur Hälfte des Nenndruckes auf. Belasten Sie das Rad über die Achsstummel und die Schnellspanner und schieben Sie es mehrere Meter über den Boden. Dabei sollte das Rad senkrecht, aber auch einige Umdrehungen nach beiden Seiten geneigt abrollen.

Wenn der Reifen bei der abschließenden Kontrolle rund läuft, pumpen Sie den Reifen mit dem maximalen Druck auf und warten Sie mindestens acht Stunden, besser jedoch einen ganzen Tag, bevor Sie das erste Mal fahren. Stimmen Sie den Reifendruck davor gemäß den Empfehlungen des Reifenherstellers auf Ihre Bedürfnisse ab.




Den Reifen in das Felgenbett heben




Reifen mit den Daumen über den Felgenrand drücken



Prüfen des Reifenrundlaufs anhand der Bremse

 Beachten Sie, dass der Schlauchreifen nach der Montage auf der Tour nicht mehr sicher sitzt. Fahren Sie deshalb besonders vorsichtig. Der Schlauchreifen muss nochmals ordentlich verklebt werden.

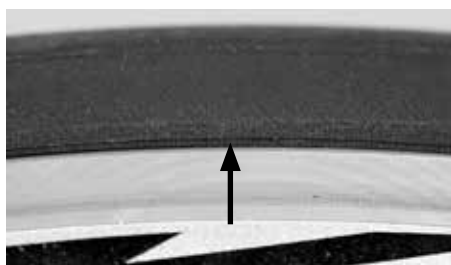
 Fehlerhafte Montage kann zu Funktionsstörungen oder Reifenschäden führen. Handeln Sie deshalb unbedingt nach den Anweisungen des Herstellers in beiliegender Anleitung.

RADEINBAU


Der Laufradeinbau verläuft in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Vergewissern Sie sich, dass das Laufrad passgenau in den Ausfallenden sitzt und mittig zwischen den Gabelholmen oder den Hinterbaustreben läuft. Achten Sie auf einen korrekten Sitz des Schnellspanners (siehe Kapitel „Umgang mit Schnellspannern und Steckachsen“) und hängen Sie ggf. die Bremse sofort wieder ein bzw. schließen Sie den Entspannhebel!





Prüfen des Rundlaufs mit Hilfe der Bremsbeläge



Kontrollring an der Reifenflanke

 Schließen Sie den Schnellentspannhebel (Shimano, SRAM) bzw. verschieben Sie den Stift in der Schalt-/Bremsgriffeinheit (Campagnolo) und kontrollieren Sie vor dem Weiterfahren, ob die Bremsbeläge die Bremsflächen treffen. Kontrollieren Sie den Sitz der Laufradbefestigung. Kontrollieren Sie, ob die Bremsflanken nach der Montage frei von Fett oder anderen Schmiermitteln sind. Machen Sie unbedingt eine Bremsprobe!

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


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

DAS LENKUNGSLAGER

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

KONTROLLE UND NACHSTELLEN

- ▶ Überprüfen Sie das Spiel, indem Sie die Finger um die obere Lenkungs-lagerschale legen.
- ▶ Belasten Sie den Sattel mit dem Oberkörper, ziehen Sie mit der anderen Hand die Vorderradbremse und schieben Sie Ihr 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, müssen Sie mit einer Hand den Rahmen hochheben, bis das Vorderrad keinen Bodenkontakt mehr hat. Bewegen Sie 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.


 Wenn mit lockerem Lenkungs-lager 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! **Sturzgefahr!**




Überprüfen Sie das Spiel im Lenkungs-lager, indem Sie die Finger um die Lagerschale legen und das Canyon mit gezogener Bremse vor- und zurückschieben



Überprüfen Sie die Leichtgängigkeit des Lagers, indem Sie das Vorderrad anheben und prüfen, ob es sich sehr leichtgängig bewegen lässt

 Das Einstellen der Lenkungs-lager benötigt eine gewisse Erfahrung, deshalb sollte diese Arbeit von einem Fachmann ausgeführt werden. Falls Sie es selbst versuchen möchten, lesen Sie bitte vor dem Einstellen die Anleitung des Lagerherstellers genau durch!

 Kontrollieren Sie den sicheren Sitz des Vorbaus nach dem Einstellen des Lagers, indem Sie das Vorderrad zwischen die Beine nehmen und versuchen, den Lenker dagegen zu verdrehen. Ein loser Vorbau kann sonst zum Sturz führen.

AHEADSET®-LENKUNGLAGER

Dieses System zeichnet sich dadurch aus, dass der Vorbau nicht innen in 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.

- ▶ Öffnen Sie die Klemmschrauben am Vorbau, die sich seitlich oder hinten am Vorbau befinden.
- ▶ Ziehen Sie mit Gefühl die oben versenkt liegende Einstellschraube mit einem Innensechskantschlüssel etwas nach.
- ▶ Richten Sie den Vorbau wieder aus, damit der Lenker bei Geradeausfahrt nicht schräg steht.
- ▶ Ziehen Sie die seitlichen Vorbau-Klemmschrauben mit dem Drehmomentschlüssel wieder an. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie die maximalen Schraubendrehmomente nicht! Sie finden diese im Kapitel **„Empfohlene Schraubendrehmomente“**, auf den Bauteilen selbst und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.
- ▶ Führen Sie die unten beschriebene Spielkontrolle durch. Auch hier darf das Lager nicht zu stramm justiert werden.

Stellen Sie sich zur Kontrolle vor Ihr Canyon und klemmen Sie das Vorderrad zwischen Ihre Knie. Fassen Sie den Lenker an den Bremsgriffen und versuchen Sie, ihn gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen. Ziehen Sie die Vorbau-Klemmschraube(n) etwas nach, wenn sich der Lenker verdrehen lässt.




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





Ziehen Sie die seitlichen Vorbau-Klemmschrauben mit dem Drehmomentschlüssel wieder an



Versuchen Sie den Lenker gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen

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

 Ziehen Sie diese Schraube nicht fest, sondern stellen Sie mit dieser das Spiel ein!

 Beachten Sie, dass der Vorbau den Gabelschaft zerdrücken kann, wenn Sie die Schrauben zu fest andrehen.

I-LOCK-SYSTEM-LENKUNGLAGER

Dieses System zeichnet sich dadurch aus, dass der Vorbau außen um den gewindelosen Gabelschaft geklemmt wird. Der Vorbau ist wichtiger Bestandteil des Lenkkopflagers. Seine Klemmung fixiert die Einstellung des Lagers. Im Gegensatz zum weitverbreiteten Aheadset®-System, stellt man das Lager bei fest geklemmtem Vorbau ein.

- ▶ Kontrollieren Sie die Klemmschrauben seitlich hinten am Vorbau mit einem Drehmomentschlüssel gemäß den aufgedruckten Angaben. Überschreiten Sie dieses maximale Drehmoment keinesfalls.
- ▶ Drehen Sie mit Gefühl den Gewindestift an der Lagerkappe mit einem 2 mm Innensechskantschlüssel im Uhrzeigersinn an. Beginnen Sie mit einer viertel Umdrehung.
- ▶ Führen Sie die oben beschriebene Spielkontrolle durch. Das Lager darf nicht zu stramm justiert werden.
- ▶ Drehen Sie gegebenenfalls nochmals eine viertel Umdrehung und kontrollieren Sie erneut.
- ▶ Stellen Sie sich abschließend zur Kontrolle vor Ihr Canyon und klemmen Sie das Vorderrad zwischen Ihre Knie.




Kontrollieren Sie die seitlichen Vorbau-Klemmschrauben mit dem Drehmomentschlüssel gemäß den aufgedruckten Angaben




Stellen Sie das Lagerspiel mit der seitlich liegenden Einstellschraube ein



Führen Sie erneut die Spielkontrolle durch

 Ohne Öffnen der Transitionplates lässt sich das Lenkungslager nicht einstellen. Die Transitionplates müssen vor dem Einstellen des Lagerspiels geöffnet werden und nach dem Einstellen des Lagerspiels wieder geschlossen werden.

 Drehen Sie diese Einstellschraube nicht fest, sondern justieren Sie damit lediglich gefühlvoll das Spiel!

- ▶ Fassen Sie den Lenker an den Bremsgriffen und versuchen Sie, ihn gegenüber dem Vorderrad zu verdrehen. Versuchen Sie auch, den Lenker nach unten zu verdrehen.
- ▶ Bewegen sich Lenker oder Vorbau, lösen Sie die Schrauben, richten Sie das Bauteil neu aus und drehen Sie die Vorbau-Klemmschrauben mit dem empfohlenen Drehmoment fest.
- ▶ Sollten sich Lenker oder Vorbau selbst bei maximal erlaubtem Drehmoment noch verdrehen lassen, müssen Sie die Klemmungen demontieren, entfetten und mit neuer Carbon-Montagepaste erneut zusammenfügen.



Versuchen Sie den Lenker gegenüber dem Vorderrad und gegenüber dem Vorbau zu verdrehen



Benetzen Sie gegebenenfalls den Gabelschaft oder den Lenker mit Carbon-Montagepaste



Kontrollieren Sie den verdrehsicheren Sitz des Vorbaus und des Lenkers, nachdem Sie das Lager eingestellt haben! Ein loser Lenker oder Vorbau könnte zu einem schweren Sturz führen!

LENKUNGLAGER BEIM MODELL AEROAD

Dieses System zeichnet sich dadurch aus, dass das Lenkungslager nur mit einem Spezialwerkzeug eingestellt werden kann. Dieses Spezialwerkzeug liegt dem Karton mit Kleinteilen bei.

- ▶ Entfernen Sie die oberseitige, zentrale Gummabdeckung des Vorbaukörpers und legen Sie die Einsatzöffnung für das Spezialwerkzeug frei.
- ▶ Schlagen Sie den Lenker vollständig nach rechts oder links ein.
- ▶ Nun können Sie die Schraube an der Rückseite der Kappe des Steuerlagers mit einem 4 mm-Innensechskantschlüssel lösen. Drehen Sie die Schrauben nur ein bis zwei Umdrehungen lose, jedoch keinesfalls ganz heraus.
- ▶ Drehen Sie die innere Einstellung mit dem Spezialwerkzeug leicht, d.h. mit 2 Nm fest.
- ▶ Drehen Sie dann die Schraube an der Rückseite der Kappe des Steuerlagers mit dem angegebenen Drehmoment von 9 Nm fest. Benutzen Sie dafür den Canyon Drehmomentschlüssel. Tasten Sie sich von unten in kleinen Schritten (halbe Newtonmeter) an das vorgeschriebene maximale Drehmoment heran und prüfen Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Lenkers. Überschreiten Sie das angegebene maximale Drehmoment nicht!
- ▶ Führen Sie die oben beschriebene Spielkontrolle durch. Schrauben Sie anschließend das Spezialwerkzeug wieder heraus. Setzen Sie die oberseitige zentrale Gummabdeckung wieder ein.
- ▶ Sollte nach erfolgter Einstellung noch Spiel im Lenkungslager vorhanden sein, wiederholen Sie den oben beschriebenen Vorgang.
- ▶ Sollte anschließend immer noch Spiel im Lenkungslager vorhanden sein, wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com
- ▶ Stellen Sie sich abschließend zur Kontrolle vor Ihr Canyon und klemmen Sie das Vorderrad zwischen Ihre Knie.



Drehen Sie die Schrauben nur ein bis zwei Umdrehungen lose, jedoch keinesfalls ganz heraus



Benutzen Sie hierfür das Spezialwerkzeug, das dem Karton mit den Kleinteilen beiliegt



Drehen Sie die Schraube an der Rückseite der Kappe des Steuerlagers mit dem angegebenen Drehmoment von 9 Nm fest



Für diese Tätigkeit muss zwingend das Spezialwerkzeug verwendet werden, das dem Karton mit den Kleinteilen beiliegt. Benutzen Sie keine anderen Werkzeuge.



Das Einstellen des Lenkungslagers benötigt eine gewisse Erfahrung, deshalb sollte diese Arbeit von einem Fachmann ausgeführt werden. Geben Sie Ihr Canyon Rennrad gegebenenfalls in fachkundige Hände.

IMPACT PROTECTION UNIT (IPU)

Ihr Canyon Rennrad ist mit einem Anschlag, Impact Protection Unit oder IPU genannt, versehen.

Diese IPU verhindert, dass der Lenker oder dessen Armaturen gegen das Oberrohr schlagen, indem der mögliche Lenkbereich auf +/- 80° begrenzt wird.

Die IPU befindet sich unterhalb des unteren Lenkungslagers und ist bei eingebauter Gabel von außen nicht sichtbar.



IMPACT PROTECTION UNIT (IPU)

⚠ Ein Austausch benötigt eine gewisse Erfahrung und darf nur von Canyon ausgeführt werden. Wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie unser Kontaktformular.

⚠ Fahren ohne IPU kann dazu führen, dass der Lenker bzw. die Armaturen des Lenkers gegen das Oberrohr schlagen. Der Rahmen kann beschädigt werden.

TRANSPORT IHRES CANYON BIKES

TRANSPORT MIT DEM KRAFTFAHRZEUG

Es gibt mehrere Möglichkeiten, Ihr 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.

- ▶ Achten Sie jedoch darauf, dass Züge, Lichtanlage und -kabel und besonders das Schaltwerk nicht beschädigt werden. Polstern Sie Ihr Canyon mit Decken o.ä. Ist Ihr Canyon stark verschmutzt, sollten Sie eine Decke o.ä. unterlegen, damit Ihre Polster nicht verschmutzt werden.
- ▶ Sichern Sie Ihr Rad gegen Verrutschen.

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. Beachten Sie, dass nicht jeder Fahrradträger geeignet ist.

⚠ Ziehen Sie die Bremshebel und sichern Sie sie mit einem starken Gummizug, wenn Sie ein Rennrad mit Scheibenbremsen transportieren.

⚠ Sichern Sie Ihr Canyon im Innenraum. Lose Ladung kann bei einem Unfall Autointsassen zusätzlich gefährden. Häufig müssen beim Transport im Fahrzeuginneren das Vorderrad oder sogar beide Laufräder demontriert werden. Lesen Sie zur Laufrad-Demontage unbedingt das Kapitel „Die Laufräder“ und dort den Absatz „Beheben einer Reifenpanne“!

⚠ Montieren Sie bei Scheibenbremsen die Transportsicherungen, wenn Sie Ihr Rennrad ohne Laufräder transportieren.



Transport mit dem Auto

⚠ Verwenden Sie keine Trägersysteme, bei denen Ihr Canyon umgekehrt, d.h. mit dem 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!** Verwenden Sie keine Trägersysteme, bei denen Ihr Canyon ohne Vorderrad an der Gabel geklemmt wird.

⚠ 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.

⚠ Der Transport von Canyon Rennrädern auf Fahrradträgern mit Klemmen ist nur erlaubt, wenn die Klemmung über eine Drehmomentbegrenzung verfügt und der Fahrradträger durch den Hersteller für die Befestigung von Rennrädern bzw. Rädern mit Carbonrahmen freigegeben wurde. Bei Rahmenrohren mit großen Durchmesser besteht **Quetschgefahr!** Besonders Rahmen aus Carbon können irreparabel beschädigt werden. Dabei kann es zu äußerlich nicht erkennbaren Schäden kommen, die zu schweren Unfällen führen können. Lesen Sie in jedem Fall die Angaben des Fahrradträgerherstellers bevor Sie Ihr Canyon auf einen Fahrradträger montieren!

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. Achten Sie darauf, dass bei der verwendeten Befestigung keine Beschädigung an Gabel und Rahmen stattfindet. **Bruchgefahr!**

Achten Sie beim Kauf auf die Einhaltung der Sicherheitsnormen in Ihrem 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 Sie mit Ihrem Canyon im Flugzeug verreisen möchten, verpacken Sie dieses in den BikeGuard oder den BikeShuttle.

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



Der Canyon BikeGuard



Canyon Signature Pro Bike Bag

! Montieren Sie bei Scheibenbremsen die Transportsicherungen, wenn Sie Ihr Rennrad ohne Laufräder transportieren.

! Verpacken Sie die Laufräder in spezielle Laufradtaschen, damit sie im Koffer oder Karton geschützt sind.

i Achten Sie darauf, dass die Beleuchtungseinrichtungen und das Kennzeichen Ihres Autos nicht verdeckt werden. Unter Umständen ist ein zweiter Außenspiegel Pflicht.

i Lesen Sie die Bedienungsanleitung des Trägers und halten Sie sich an die zulässige Nutzlast und die empfohlene oder gar vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit.

! Wurde Ihr Canyon für den Versand nicht gemäß der beiliegenden Verpackungsanleitung verpackt, haben Sie keinen Anspruch auf Erstattung von eventuell entstehenden Transportschäden durch die Canyon Bicycles GmbH.

! Kontrollieren Sie 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.

! Beachten Sie die größere Höhe Ihres Fahrzeugs. Messen Sie die Gesamthöhe Ihres Fahrzeugs und bringen Sie diese gut sichtbar im Cockpit oder auf dem Lenkrad an.

ALLGEMEINE PFLEGEHINWEISE UND INSPEKTIONEN

Bei Ihrem Canyon handelt es sich um ein Qualitätsprodukt. Dennoch müssen Sie, wie bei anderen Fahrzeugen auch, Ihr 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 Ihnen Fahrfreude und Fahrsicherheit über viele Jahre erhalten.

WASCHEN UND PFLEGEN IHRES CANYON

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

Reinigen Sie Ihr 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.

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 können Sie schadhafte Lackstellen, verschlissene Teile oder Defekte frühzeitig erkennen.



Waschen des Canyon mit Lappen und Wasser



Konservieren von Lack und metallischen Oberflächen mit Hartwachs

! Achten Sie beim Putzen auf Risse, Kratzspuren, Materialverbiegungen oder -verfärbungen. Setzen Sie sich im Zweifelsfall mit unserer Service-Hotline in Verbindung oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com. Lassen Sie beschädigte Bauteile umgehend ersetzen und bessern Sie schadhafte Lackstellen aus.

! Reinigen Sie Ihr Canyon nicht auf kurze Distanz mit einem sehr starken Wasserstrahl oder dem Dampfstrahler.

i Schützen Sie die Oberseite der Kettenstrebe und die Stellen, an denen Züge scheuern könnten, mit Folie oder Ähnlichem. So vermeiden Sie unschöne Kratzspuren und Farbabbrieb.

Weniger flächige Teile können einfach mit einem Handzerstäuber eingesprüht werden. Polieren Sie die eingewachsenen Flächen mit einem weichen Tuch nach, damit diese schön glänzen und auf-treffendes Wasser abperlt.

Nach Abschluss der Reinigungsarbeiten sollten Sie die Kette prüfen und gegebenenfalls schmieren (siehe im Kapitel „Die Schaltung“, Abschnitt „Kettenpflege“).

Sonderfall Aeroad

Ein Nachfetten der Aero-Sattelstütze im Bereich der Dichtung ist nur einmal im Jahr im Rahmen der Wartung notwendig bzw. alle 3.000 km. Selbst nach Fahrten bei Schmutz und Regen ist kein Nachfetten erforderlich.

Reinigen Sie den Bereich der Dichtung innen und außen mit einem saugenden Tuch, bevor Sie frisches Fett aufbringen.

Sollte die Klemmwirkung trotz korrektem Drehmoment der Klemmschraube im Sattelrohr nicht mehr ausreichen, können Sie im Rahmen der Wartung mit einem Pinsel Montagepaste am Klemmstempel aufbringen.

⚠ Vermeiden Sie eine Reinigung mit dem Dampfstrahler. Der scharfe Hochdruck-Wasserstrahl kann an den Dichtungen vorbei ins Innere der Lager vordringen.

⚠ Canyon Montagepaste darf ausschließlich auf den Klemmstempel der Sattelstütze im Sitzrohr aufgebracht werden.

⚠ Muten Sie sich nur Arbeiten zu, bei denen Sie über das nötige Fachwissen und das passende Werkzeug verfügen.

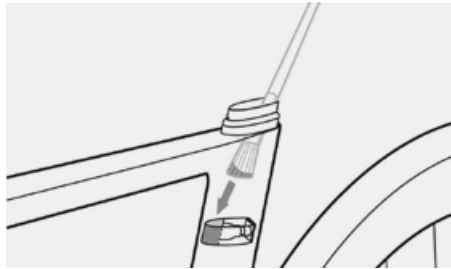
⚡ Bringen Sie keine Pflegemittel oder Kettenöl auf die Bremsscheibe, die Bremsbeläge und Bremsflächen der Felgen. Die Bremse könnte wirkungslos werden (siehe Kapitel „Bremsanlage“)! Bringen Sie kein Fett oder Öl auf Klemmbereiche aus Carbon, z.B. an Lenker, Vorbau, Sattelstütze und Sitzrohr.



Überprüfen des Kettenzustandes



Dichtung nachfetten



Canyon Montagepaste am Klemmstempel der Aero-Sattelstütze

⚠ Bevor Sie Hartwachs auf den Rahmen Ihres Canyon auftragen, testen Sie das Hartwachs an einer wenig sichtbaren Stelle!

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

AUFBEWAHRUNG UND LAGERUNG IHRES CANYON

Wenn Sie Ihr Canyon während der Saison regelmäßig pflegen, müssen Sie beim kurzzeitigen Abstellen, abgesehen vom Diebstahlschutz, keine gesonderten Vorkehrungsmaßnahmen treffen. Es empfiehlt sich, Ihr Canyon an einem trockenen, gut durchlüfteten Raum abzustellen.

Steht die Überwinterung Ihres Canyons an, sind einige Dinge zu beachten:

- ▶ Während der langen Standzeit verlieren die Schläuche allmählich Luft. Steht Ihr Canyon längere Zeit auf den platten Reifen, kann der Aufbau Schaden nehmen. Hängen Sie deshalb die Laufräder oder das gesamte Fahrrad auf, oder kontrollieren Sie regelmäßig den Reifendruck.
- ▶ Säubern Sie Ihr Canyon und schützen Sie es gegen Korrosion, wie oben beschrieben.
- ▶ Demontieren Sie den Sattel und lassen Sie eventuell eingedrungene Feuchtigkeit austrocknen. Sprühen Sie etwas fein zerstäubtes Öl in das Sattelrohr. (Ausnahme: Rahmen aus Carbon).
- ▶ Lagern Sie Ihr Canyon in einem trockenen Raum.
- ▶ Schalten Sie vorne auf das kleine Kettenblatt und hinten auf das kleinste Ritzel. So sind die Züge und Federn soweit wie möglich entspannt.



Rad mit Kette auf kleinstem Ritzel und kleinem Blatt abstellen



Kontrollieren Sie regelmäßig den Luftdruck

⚡ Bringen Sie keine Pflegemittel und kein Kettenöl auf die Bremsscheibe, die Bremsbeläge und die Bremsflächen der Felgen! Es droht Bremsversagen und könnte einen Unfall herbeiführen!

⚡ Hängen Sie 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 Schaltungs- und Bremszüge 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 Ihnen in Verbindung setzen.


Regelmäßige Jahreswartung:


Nach einer langen, anspruchsvollen Saison empfehlen wir, Ihr Bike komplett durchchecken zu lassen. Wer könnte dies besser als diejenigen, die Ihr Bike gebaut haben?


Die Jahresinspektion wird, nach auf Ihren Radtyp abgestimmtem Wartungsplan, von unserem Fachpersonal durchgeführt.



Der Canyon Drehmomentschlüssel

 Wenn Sie Ihr Canyon verpacken müssen, um es an unsere Meisterwerkstatt zu schicken, verpacken Sie Ihr Rennrad bitte genau so, wie in der Verpackungsanleitung „**So verpacken Sie Ihr Rennrad**“ beschrieben, die dem BikeGuard beiliegt.

 Besonders leichtgewichtige Bauteile können eine verkürzte Lebensdauer aufweisen. Lassen Sie deshalb zu Ihrer eigenen Sicherheit die im Kapitel „**Service- und Wartungsintervalle**“ aufgelisteten Bauteile turnusgemäß prüfen und gegebenenfalls austauschen.

 Damit Sie dauerhaft Spaß mit Ihrem Canyon haben, braucht es regelmäßige Wartung. Die in der Tabelle im Kapitel „**Service- und Wartungsintervalle**“ angegebenen Zeitangaben sind als Anhaltspunkte für Radler gedacht, die zwischen 1.000 und 2.500 km pro Jahr fahren. Wenn Sie regelmäßig mehr oder sehr viel auf schlechten Straßen oder im Gelände fahren, verkürzen sich die Inspektionsintervalle dem härteren Einsatz entsprechend. Dies gilt auch bei häufigen Fahrten bei Regen und allgemein bei feuchtem Klima.


Canyon Sicherheits-Check:

Sollten Sie Ihr 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 Sie sorgenfrei durchstarten können.

Um die Durchlaufzeit Ihres Bikes möglichst gering zu halten, bitten wir Sie um eine vorherige Terminabsprache.



Lassen Sie Ihr Canyon regelmäßig warten!

 Verwenden Sie 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.

 Auf unserer Website www.canyon.com finden Sie zahlreiche Servicefilme, die Sie bei kleineren Reparatur- und Wartungsarbeiten unterstützen. Muten Sie sich bei diesen Arbeiten aber bitte nicht zu viel zu! Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

SERVICE- UND WARTUNGSINTERVALLE

Nach der Einlaufphase müssen Sie Ihr Fahrrad in regelmäßigen Abständen von einem Fachmann warten lassen. Die in der nachfolgenden Tabelle angegebenen Zeitangaben sind als Anhaltspunkte für Radfahrer gedacht, die zwischen

1.000 und 2.500 km (ca. 40 bis 100 Stunden) pro Jahr fahren. Wenn Sie regelmäßig mehr oder sehr viel auf schlechten Straßen radeln, verkürzen sich die Inspektionsintervalle dem härteren Einsatz entsprechend.

Bauteil	Tätigkeit	Vor jeder Fahrt	Monatlich	Jährlich	Sonstige Intervalle
Akkus (Schaltung)	Ladezustand kontrollieren, bei Bedarf laden		•		
Beleuchtung	Kontrollieren	•			
Bereifung	Luftdruck kontrollieren	•			
	Profilhöhe und Seitenwände kontrollieren		•		
Bremsen (Felgen)	Hebelweg, Belagsstärke und Position zur Felge kontrollieren	•			
	Bremsprobe im Stillstand	•			
Bremszüge/-leitungen	Sichtkontrolle		×		
Felgen (Aluminium) bei Felgenbremsen	Wandstärke kontrollieren ggf. auswechseln				×
Gabel (Aluminium und Carbon)	Prüfen				×
	Austauschen				×
Innenlager	Lagerspiel kontrollieren		×		
	Neu fetten			×	
Kette	Kontrollieren bzw. schmieren	•			
	Kontrollieren bzw. wechseln				×
Kurbel	Kontrollieren bzw. nachziehen			×	
Lack	Konservieren				•

Bauteil	Tätigkeit	Vor jeder Fahrt	Monatlich	Jährlich	Sonstige Intervalle
Laufräder/ Speichen	Rundlauf und Spannung prüfen		•		
	Zentrieren bzw. nachspannen				×
Lenker und Vorbau, Carbon und Aluminium	Prüfen				×
	Austauschen				×
Lenkerband	Regelmäßig kontrollieren und ggf. austauschen			•	
Lenkungslager	Lagerspiel kontrollieren		•		
	Neu fetten			×	
Metallische Oberflächen	Konservieren (Ausnahme: Felgenflanken)				•
Naben	Lagerspiel kontrollieren		•		
	Neu fetten			×	
Pedale	Lagerspiel kontrollieren		×		
	Rast-Mechanismus reinigen, schmieren		•		
Rahmen-Gabel-Einheit	Schmieren				•
Sattelstütze Aeroad	Bereich der Dichtung fetten				•
Schaltwerk/ Umwerfer	Reinigen, schmieren		•		
Schnellspanner/ Steckachse	auf festen 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 können Sie selbst durchführen, wenn Sie über handwerkliches Geschick, etwas Erfahrung und geeignetes Werkzeug, z.B. einen Drehmomentschlüssel verfügen. Sollten bei den Überprüfungen Mängel erkennbar sein, leiten Sie umgehend geeignete Maßnahmen ein. Bei Fragen oder Unklarheiten nutzen Sie unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com


Die mit „×“ gekennzeichneten Arbeiten sollten Sie von einem mit moderner Fahrradtechnik erfahrenen Fachmann (z. B. im Zweiradmechanikermeisterbetrieb) durchführen lassen. Bei Fragen oder Unklarheiten nutzen Sie unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com

EMPFOHLENE SCHRAUBENDREHMOMENTE

Bauteil	Verschraubung	Shimano*	Campagnolo**	SRAM***
Schaltwerk	Befestigung (am Rahmen/Schaltauge)	8-10 Nm	15 Nm	8-12 Nm
	Zugklemmung	5-7 Nm	6 Nm	4-5 Nm
	Leitrollenbolzen	2,5-3 Nm		
Umwerfer	Befestigung am Rahmen	5-7 Nm	5 Nm	3-7 Nm
	Direktbefestigung Anlötsocket		7 Nm	
	Zugklemmung	5-7 Nm	5 Nm	5-7 Nm
Dual Control Lever/ Ergopower/ Doubletap	Bolzen der Befestigungsschelle (Innensechskant)	6-8 Nm	10 Nm	6-8 Nm
	Lochabdeckung	0,3-0,5 Nm		
	Schraube der Anschlagsockel am Rahmen (Schraubendreher)	1,5-2 Nm		
Nabe	Bedienhebel des Schnellspanners	5-7,5 Nm		
	Kontermutter der Lagereinstellung bei Schnellspann-Naben	15-17 Nm		
Freilaufnabe	Zahnkranzpaket-Sicherungsring	30 -50 Nm	40 Nm	40 (11-fach) 50 (10-fach)
Kurbelsatz	Kurbelschraube (Fettfreier Vierkant)		32-38 Nm	
	Kurbelschraube Shimano Octalink	35-50 Nm		
	Kurbelschraube Shimano Hollowtech II	12-15 Nm		
	Kurbelbefestigung (Isis)			31-34 Nm
	Kurbelbefestigung (Gigapipe)			48-54 Nm
	Vielzahn		42 Nm	
	Wellenbefestigungsschraube Ultra Torque		42-60 Nm	
Gedichtetes Cartridge Innenlager	Gehäuse (Vierkant)	50-70 Nm	70 Nm	
	Gehäuse (Shimano Hollowtech II SRAM Gigapipe)	35-50 Nm		34-41 Nm
	Octalink	50-70 Nm		
Pedal	Pedalachse	35-55 Nm	40 Nm	47-54 Nm
Schuh	Schrauben der Schuhplatten	5-6 Nm		
	Spike	4 Nm		

Bauteil	Verschraubung	Shimano*	Campagnolo**	SRAM***
Seitenzugbremse	Befestigungsschraube des Bremsschuhs	5-7 Nm	8 Nm	8 Nm
	Zugklemmschraube	6-8 Nm	6-8 Nm	5 Nm
	Befestigungsbolzen der Bremse	8-10 Nm	10 Nm	8-10 Nm
Sattelstütze	Befestigungsschraube der Sattelklemmung am Stützenkopf	20-29 Nm****	18-22 Nm****	

* si.shimano.com
 ** www.campagnolo.com
 *** www.sram.com
 **** Diese Werte sind Richtwerte der oben genannten Bauteilhersteller. Beachten Sie die Werte in den ggf. beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller

 Auf einigen Bauteilen stehen die Schraubendrehmomente auf dem Bauteil selbst. Halten Sie sich an die Werte auf den Aufklebern oder Aufdrucken.



Der Canyon Drehmomentschlüssel



Montage mit dem Canyon Drehmomentschlüssel

Canyon-Rahmen:

Flaschenhalterschrauben	2 Nm
Wechselbares Schaltwerksauge	1,5 Nm

Canyon-Sattelstützenklemme:

Die Schraubendrehmomente für Ihre Canyon-Sattelstützenklemme und Ihren Vorbau finden Sie auf den Bauteilen selbst.

Die folgenden Drehmomente gelten falls vom Vorbau- bzw. Sattelstützenhersteller auf dem Bauteil selbst oder in dessen Montageanleitung nicht anders vorgegeben.

Vorbau:

Schrauben M5	4,5-5,5 Nm
Schrauben M6	8-9,6 Nm

Einstellschraube(im Deckel) bei Aheadset®-Vorbauten	0,5-2 Nm
--	----------

Sattelstütze

Die Schraubendrehmomente für Ihre Canyon-Sattelstütze und Ihren Sattel finden Sie auf den Bauteilen selbst.


Canyon Road Carbon Cockpit:	max. 6 Nm
------------------------------------	-----------


Sonderfall Grail:


Lenkergriffe an Carbonlenkern	7,5 Nm
-------------------------------	--------




Drehmomentangabe

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

 Auf einigen Bauteilen stehen die Schraubendrehmomente auf dem Bauteil selbst. Halten Sie sich an die Werte auf den Aufklebern oder Aufdrucken.

 Beachten Sie gegebenenfalls auch die beiliegenden Anleitungen der Komponentenhersteller oder schauen Sie auf unserer Website www.canyon.com nach.

 Bei Gabelschäften aus Carbon, erkennbar an der schwarzen Farbe, Schaftklemmung mit maximal 6 Nm festdrehen.

GESETZLICHE ANFORDERUNGEN

Wenn Sie mit Ihrem Fahrrad am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, muss Ihr Rad gemäß den Landesverordnungen ausgestattet sein!

Wenn Sie das Rad in anderen als den drei genannten Ländern erwerben oder benutzen wollen, fragen Sie Ihren Fahrrad-Fachhändler nach den jeweils gültigen Bestimmungen des Landes.

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

IN DEUTSCHLAND


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.

 Weitere wichtige Tipps zum Fahren finden Sie im Kapitel „Hinweise zu dieser Bedienungsanleitung“.




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

 Ergänzend dürfen Sie eine Stand- bzw. Akku-/Batteriebeleuchtung montieren. Sie muss ebenfalls die Prüfzeichen haben. Blinkende Scheinwerfer und Rücklichter sind nicht erlaubt. **Ausnahmen:** Fahrtrichtungsanzeiger bei mehrspurigen Fahrrädern oder solchen mit Aufbau, der Handzeichen des Fahrers ganz oder teilweise verdeckt.


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.


Beleuchtungsvorschriften für Fahrradanhänger


Wenn der Anhänger breiter als 60 cm ist oder das Rücklicht des Fahrrades verdeckt, muss er mit einer roten Schlussleuchte hinten auf der linken Seite ausgestattet sein. Außerdem müssen zwei weiße Reflektoren nach vorne und zwei rote Reflektoren nach hinten montiert sein sowie bei einer Breite des Anhängers von mehr als 1 m eine weiße Frontleuchte. Fahrtrichtungsanzeiger an Anhängern sind generell erlaubt.


 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.


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.

 Schalten Sie zu Ihrer 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 Ihr Leib oder Leben führen.

 Achten Sie immer auf Sauberkeit und Funktion der Lichtenanlage. Prüfen Sie insbesondere bei Batterie- und Akkuleuchten den Ladezustand vor der Fahrt.

 Pedalstrahler können seitens Canyon nicht geliefert werden, da es zu viele unterschiedliche Pedalsysteme gibt. Befragen Sie hierzu die Landesvertretung Ihres Pedalherstellers, dessen Adresse Sie im Internet finden.

 Auf unserer Website www.canyon.com finden Sie eine Auswahl an Beleuchtungseinrichtungen, die Sie per Mailorder bestellen können. Prüfen Sie bitte, ob diese Lichtanlagen auch für Ihr Land zugelassen sind.

 Das Verbot, sein Gesicht zu verhüllen oder zu verdecken (gemäß § 23 Abs. 4 StVO) gilt für Radfahrende nicht.

IN ÖSTERREICH

Auszüge aus dem Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich. Fahrradverordnung (Stand: März 2017).


Allgemeines § 1:


§ 1. (1) Jedes Fahrrad, das in Verkehr gebracht wird, muss – sofern sich aus den folgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt – ausgerüstet sein:


1. mit zwei voneinander unabhängig wirkenden Bremsvorrichtungen, mit denen auf trockener Fahrbahn eine mittlere Bremsverzögerung von 4 m/s^2 bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 20 km/h erreicht wird,
2. mit einer Vorrichtung zur Abgabe von akustischen Warnzeichen,
3. mit weißen, nach vorne wirkenden Rückstrahlern oder Rückstrahlmaterialien, die den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. R 104 entsprechen, mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2 ; die Rückstrahler dürfen mit dem Scheinwerfer verbunden sein,
4. mit roten, nach hinten wirkenden Rückstrahlern oder Rückstrahlmaterialien, die den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. R 104 entsprechen, mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2 ; die Rückstrahler dürfen mit dem Scheinwerfer verbunden sein,
5. mit gelben Rückstrahlern an den Pedalen; diese können durch gleichwertige Einrichtungen ersetzt werden,
6. mit Reifen, deren Seitenwände ringförmig zusammenhängend weiß oder gelb rückstrahlend sind, oder an jedem Rad mit nach beiden Seiten wirkenden Rückstrahlern oder Rückstrahlmaterialien, die den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. R 104 entsprechen, mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm^2




Scheinwerfer

 Pedalstrahler können seitens Canyon nicht geliefert werden, da es zu viele unterschiedliche Pedalsysteme gibt. Befragen Sie hierzu die Landesvertretung Ihres Pedalherstellers, dessen Adresse Sie im Internet finden.

 Auf unserer Website www.canyon.com finden Sie eine Auswahl an Beleuchtungseinrichtungen, die Sie per Mailorder bestellen können. Prüfen Sie bitte, ob diese Lichtanlagen auch für Ihr Land zugelassen sind.

 Schalten Sie zu Ihrer 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 Ihr Leib oder Leben führen.

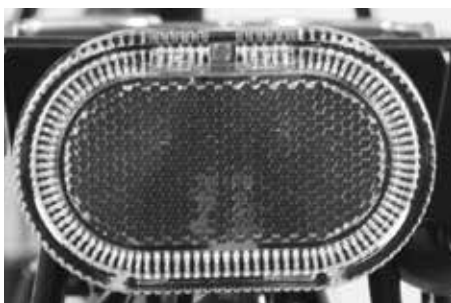
 Achten Sie immer auf Sauberkeit und Funktion der Lichtenanlage. Prüfen Sie insbesondere bei Batterie- und Akkuleuchten den Ladezustand vor der Fahrt.

7. wenn das Fahrrad für den Transport mehrerer Personen bestimmt ist, für jede weitere Person mit einem eigenen Sitz, mit einer eigenen Haltevorrichtung und eigenen Pedalen oder Abstützvorrichtungen.

(2) Bei bestimmungsgemäßer Verwendung von Fahrrädern abseits der Fahrbahn muss die Bremsverzögerung – unbeschadet des Abs. 1 Z 1 – einen Wert erreichen, der einen sicheren Gebrauch des Fahrrades gewährleistet.

(3) Sofern Scheinwerfer oder Rücklicht mit einem Dynamo betrieben werden, gilt Abs. 4 mit der Maßgabe, dass die dort genannte Wirkung ab einer Geschwindigkeit von 15 km/h erreicht werden muss.


(4) Fahrräder müssen mit einem helleuchtenden, mit dem Fahrrad fest verbundenen Scheinwerfer, der die Fahrbahn nach vorne mit weißem oder hellgelbem, ruhendem Licht mit einer Lichtstärke von mindestens 100 cd beleuchtet und mit einem roten Rücklicht mit einer Lichtstärke von mindestens 1 cd ausgerüstet sein. Bei Tageslicht und guter Sicht kann diese Ausrüstung entfallen.



Rücklicht



Strahler und Reflektoren

 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.

SACHMÄNGELHAFTUNG

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


Um die Bearbeitung Ihrer Reklamation möglichst reibungslos zu gestalten, ist es notwendig, dass Sie den Kaufbeleg bereit halten. Bewahren Sie diesen deshalb sorgfältig auf.


Im Interesse einer langen Lebensdauer und Haltbarkeit Ihres Fahrrades dürfen Sie das Fahrrad nur gemäß seines Einsatzzweckes (siehe Kapitel „**Die bestimmungsgemäße Nutzung**“) benutzen. Beachten Sie 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. Bitte beachten Sie 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 Ihnen mit Ihrem Fahrrad stets gute Fahrt. Sollten irgendwelche Fragen auftreten, wenden Sie sich an unsere Service-Hotline oder nutzen Sie das Kontaktformular auf unserer Webseite www.canyon.com



Benutzen Sie Ihr Rad immer gemäß dem vorgesehenen Einsatzzweck

 Schützen Sie die gefährdeten Stellen Ihres Carbonrahmens mit speziellen Aufklebern gegen Beschädigungen durch scheuernde Züge.

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

 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

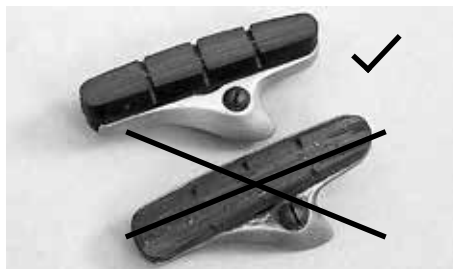
Einige Bauteile Ihres Fahrrades unterliegen funktionsbedingt einem Verschleiß. Die Höhe des Verschleißes ist von der Pflege und Wartung und der Art der Nutzung des Fahrrades (Fahrleistung, Regenfahrt, Schmutz, Salz etc.) abhängig. Fahrräder, die oft im Freien abgestellt werden, können durch Witterungseinflüsse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

Die **Beläge von Felgenbremsen** verschleifen funktionsbedingt. Bei sportlicher Nutzung oder Fahrten in bergigem Terrain kann der Wechsel der Beläge in kurzen Abständen erforderlich werden. Kontrollieren Sie den Belagszustand regelmäßig und lassen Sie diese gegebenenfalls von einem Fachhändler austauschen.



Bremsbeläge, bei denen die Rillen (Verschleiß-Indikatoren) abgeschliffen sind (unten), müssen gegen Original-Ersatzteile ersetzt werden



Lassen Sie die Wandstärke Ihrer Felgen spätestens nach dem 2. Satz Bremsbeläge überprüfen

DIE FELGEN BEI FELGENBREMSEN

Beim Bremsen verschleißt nicht nur der Belag, sondern auch die Felge. Prüfen Sie deshalb die Felge regelmäßig, z.B. beim Aufpumpen des Reifens. Bei Felgen mit Verschleiß-Indikatoren werden Ringe oder Spalte sichtbar, wenn die Felge an die Verschleißgrenze kommt. Achten Sie auf die Angaben, die auf der Felge vermerkt sind. Lassen Sie die Wandstärke spätestens nach dem zweiten Satz Bremsbeläge von einem Fachmann oder unserer Werkstatt überprüfen.

Treten Verformung oder feine Risse an den Felgenflanken auf, wenn der Luftdruck erhöht wird, deutet dies auf das Ende der Lebensdauer hin. Die Felge muss dann ersetzt werden.

GARANTIE

Über den gesetzlichen Zeitraum hinaus geben wir freiwillig eine Garantie von insgesamt 6 Jahren auf die Rahmen und Gabeln der Renn- und Triathlonmaschinen.

Unsere Garantie gilt ab Verkaufsdatum und nur für den Ersterwerber des Fahrrades. Dies schließt auch herstellungsbedingte Fehler an der Lackierung ein. Extern verursachte Lackschäden sind jedoch von der Garantie ausgeschlossen. Wir behalten uns vor, defekte Rahmen oder Gabeln zu reparieren oder durch das entsprechende Nachfolgermodell zu ersetzen. Dies ist der einzige Garantieanspruch. Weitergehende Kosten wie Montage, Transport etc. werden von uns nicht übernommen.

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



Canyon Renn-, Zeitfahr-, Triathlon- oder Bahnräder sind High End Sportgeräte, die Leichtbau in höchster Ingenieurskunst darstellen. Seien auch Sie 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 Ihren Rahmen und die Gabel einwirken und zu Schäden führen, die die Funktionstauglichkeit beeinträchtigen. Mit Crash Replacement (CR) bieten wir Ihnen einen Service an, bei dem Ihr beschädigter Canyon Rahmen zu vergünstigten Bedingungen ersetzt werden kann. Das Angebot ist gültig innerhalb von drei Jahren nach Kaufdatum. Sie erhalten Ihren oder einen vergleichbaren Rahmen aus unserem aktuellen Programm (ohne Anbauteile, wie beispielsweise Sattelstütze, Umwerfer 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 nutzen Sie unsere Service-Hotline oder das Kontaktformular.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website www.canyon.com



Crash Replacement – Beschädigte Canyon Rahmen werden zu vergünstigten Bedingungen ersetzt



Halten Sie sich an die Hinweise im Kapitel „Die bestimmungsgemäße Nutzung“.

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