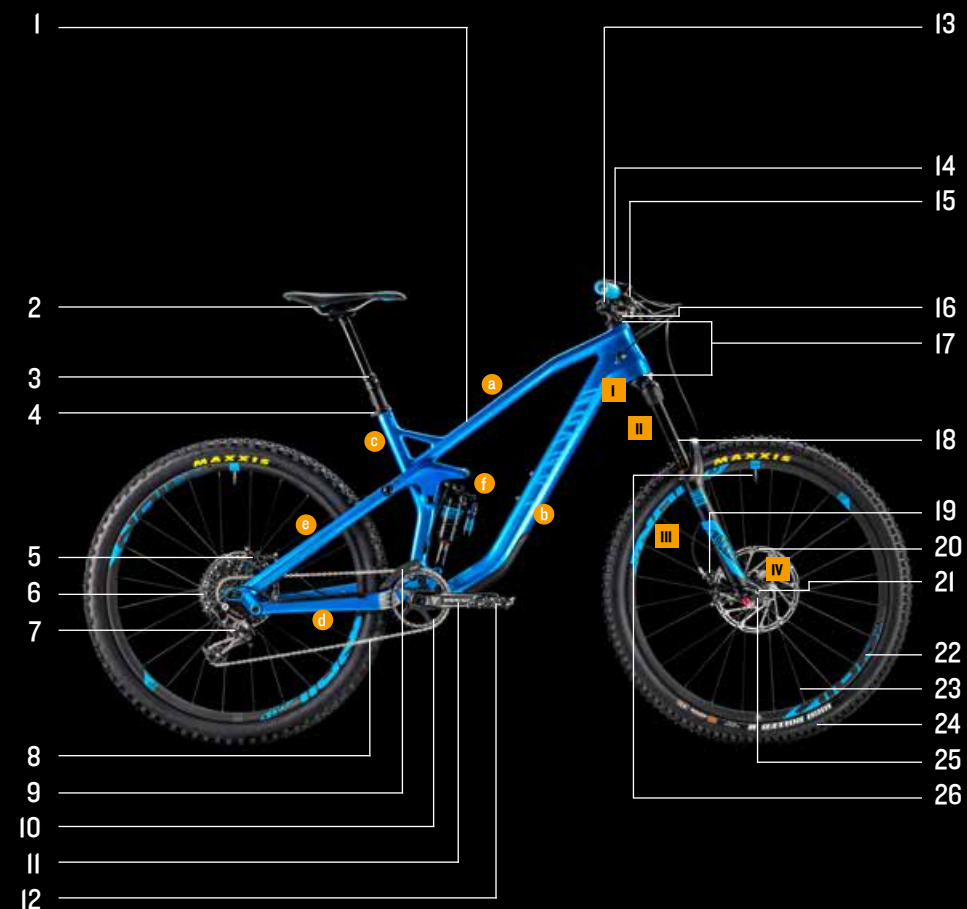


MANUAL

MOUNTAIN BIKE



Uw fiets en dit handboek zijn in overeenstemming met de veiligheidseisen van de EN ISO-standaard 4210-2.



Belangrijk!
Montagehandleiding pagina 12. Lees voor de eerste rit de pagina's 4-11.

BESCHRIJVING ONDERDELEN

- | | | | |
|----|--------------------------|-----|----------------------------|
| I | Frame: | 13 | Stuurpen |
| a | Bovenbuis | 14 | Stuur |
| b | Onderbuis | 15 | Remgreep |
| c | Zitbuis | 16 | Shifter |
| d | Achterbrug | 17 | Stuurlager |
| e | Staande achterbrug | 18 | Verende vork: |
| f | Demper | I | Vorkkop |
| | | II | Binnenpoot |
| 2 | Zadel | III | Buitenpoot |
| 3 | Zadelpen | IV | Uitvalpad |
| 4 | Zadelpenstrop | | |
| 5 | Rem achter | 19 | Rem voor |
| 6 | Tandkranscassette | 20 | Remschijf |
| 7 | Achterderailleur | | |
| 8 | Ketting | | Wiel: |
| 9 | Voorderailleur | 21 | Snelspanner/steekas |
| 10 | Kettingblad | 22 | Velg |
| 11 | Crankstel | 23 | Spaak |
| 12 | Pedaal | 24 | Banden |
| | | 25 | Naaf |
| | | 26 | Ventiel |

OPMERKING OMTRENT ONDERHAVIGE GEBRUIKSAANWIJZING

SCHENK EXTRA AANDACHT AAN ONDERSTAANDE SYMBOLEN:

In de handleiding worden bovenstaande mogelijke gevolgen niet telkens herhaald als een van die symbolen opduikt!



Dit symbool wijst op mogelijke gevaren voor uw leven en uw gezondheid wanneer u zich niet houdt aan de vereiste handelingen respectievelijk wanneer de betreffende voorzorgsmaatregelen niet worden getroffen.



Dit symbool waarschuwt u voor verkeerde handelingen die materiële schade of schade aan het milieu kunnen berokkenen.



Dit symbool staat bij informatie over de juiste hantering van het product of bij een hoofdstuk in de gebruiksaanwijzing dat uw bijzondere aandacht vergt.

INHOUDSOPGAVE

- | | | | |
|----|--|-----|---|
| 2 | Begroeting | 84 | Onderhoud van de ketting |
| 4 | Het doelmatig gebruik | 85 | Kettingslijtage |
| 7 | Voor de eerste rit | 86 | De wielen - banden, binnenbanden en luchtdruk |
| 10 | Voor iedere rit | 89 | Zuiver uitgelijnde loop van velgen, spaakspanning |
| 12 | Montage vanuit de BikeGuard | 90 | Wielbevestiging met snelspanners |
| 40 | Verpakken van uw Canyon bike | 90 | Wielbevestiging met steekassystemen |
| 41 | Omgang met snelspanners en steekassen | 91 | Bandenpech verhelpen |
| 41 | Werkwijze voor een veilige bevestiging van het wiel | 91 | Demontage van wielen |
| 43 | Aanwijzingen voor de montage van wielen met steekassen | 92 | Demontage van draad- en vouwbanden |
| 44 | Waarop moet ik letten bij het aan- en ombouwen? | 93 | Montage van draad- en vouwbanden |
| 45 | De bijzondere eigenschappen van het materiaal carbon | 95 | Demontage van tubeless banden |
| 46 | Onderhoudstips | 95 | Reparatie van tubeless banden |
| 47 | Bijzonderheden van freeride-bikes | 96 | Montage van tubeless banden |
| 49 | Na een val | 97 | Montage van wielen |
| 51 | Framesets: bouwaanwijzingen – technische gegevens | 98 | Het stuurlager |
| 56 | De Canyon bike aan de biker aanpassen | 98 | Controleren en bijstellen |
| 57 | Instellen van de zithoogte | 99 | Aheadset®-stuurlager |
| 59 | Instellen van de stuurhoogte | 100 | Vering |
| 59 | Aheadset®-stuurpen of schroefdraadloos systeem | 100 | Woordenlijst – vering |
| 62 | Instellen van zadel en afstand tussen stuur en zadel | 102 | De verende vork |
| 63 | Verschuiven van het zadel en instellen van de zadelhoek | 102 | Werkwijze |
| 65 | Instellen van stuur en remgrepen | 103 | Instellen van de hardheid van de veren |
| 65 | Instellen van de stuurpositie door het stuur te draaien | 105 | Instellen van de demping |
| 67 | Instellen van de greepspeeling van de remgrepen | 107 | Lockout |
| 68 | De pedaalsystemen | 107 | Onderhoud |
| 68 | Werking van de verschillende systemen | 109 | Full Suspension |
| 70 | Instellen en onderhoud | 109 | Bijzonderheden van de zitpositie |
| 71 | De reminstallatie | 109 | Instellen van de hardheid van de veren |
| 72 | Werking en slijtage | 112 | Verstellen van het chassis |
| 73 | Controle en bijstellen van schijfremmen | 112 | Instellen van de demping |
| 73 | Controle op werking | 114 | Lockout |
| 74 | Schijfremmen | 114 | Onderhoud |
| 75 | De versnelling | 116 | Vervoer van uw Canyon bike |
| 76 | Werking en bediening | 118 | Algemene onderhoudstips en servicebeurten |
| 79 | Controle en afstellen van de versnelling | 118 | Uw Canyon wassen en verzorgen |
| 79 | Achterderailleur | 120 | Opslag van uw Canyon |
| 79 | Eindaanslagen instellen | 121 | Onderhoud en servicebeurten |
| 81 | Voorderailleur | 122 | Service- en onderhoudstermijnen |
| 82 | Shimano Di2 | 124 | Aanbevolen aandraaimomenten |
| | | 128 | Wettelijke eisen voor de deelname aan het wegverkeer |
| | | 129 | Aansprakelijkheid bij gebreken |
| | | 131 | Garantie |
| | | 132 | Crash Replacement |

GEACHTE KLANT VAN CANYON,

In dit handboek hebben we de belangrijkste informatie over uw Canyon-bike samengevat. U vindt er veel tips over de wijze waarop u met uw bike dient om te gaan, maar ook wetenswaardigheden over biketechniek, onderhoud en verzorging. Lees dit handboek zorgvuldig door. Dat is de moeite waard, ook als u zich al bijzonder vertrouwd voelt op de fiets omdat u al uw hele leven fietst. De fietstechniek heeft zich in de laatste jaren zeer sterk verder ontwikkeld.

Om ervoor te zorgen dat u bij het rijden op uw Canyon-fiets steeds plezier heeft en ook voor uw eigen veiligheid, dient u het gehele eerste deel van dit handboek zorgvuldig te lezen en

- de **montagehandleiding** in hoofdstuk **“Montage van uit de BikeGuard”** precies uit te voeren,
- de **aankomsten** in hoofdstuk **“Voor de eerste rit”** in acht te nemen en na te komen,
- in hoofdstuk **“Het doelmatig gebruik”** dient u na te lezen, voor welk gebruik uw nieuwe bike is bedoeld en hoe hoog het toelaatbaar totaalgewicht (biker, bekleding en bagage) is
- alsook de **minimale controle** op juiste werking door te voeren. Hoe u deze moet uitvoeren, kunt u in deze handleiding lezen in het hoofdstuk **“Voor iedere rit”**. Ga niet rijden als de controle niet voor honderd procent is geslaagd.

Op de digitale gegevensdrager die bij deze handleiding is bijgevoegd, zijn een reeks onderhouds- en reparatiewerkzaamheden beschreven. Als u deze uitvoert, moet u er steeds op letten dat de tips en aanwijzingen alleen voor deze Canyon Bike gelden en niet gebruikt kunnen worden voor andere fietsen. Omdat de fiets verkrijgbaar is in verschillende uitvoeringen en ook het model kan variëren, kunnen de hier beschreven werkzaamheden eventueel niet geheel volledig zijn. Let daarom op de handleidingen van onze onderdelenleveranciers die bijgevoegd zijn bij de BikeGuard.

Let er op dat de uitleg en tips als gevolg van verschillende omstandigheden, zoals bijvoorbeeld de ervaring en de handigheid van de uitvoerder of het te gebruiken gereedschap, mogelijk moeten worden verruimd en dat extra (speciaal) gereedschap of niet beschreven maatregelen nodig kunnen zijn.

Op onze website www.canyon.com vindt u bovendien talrijke servicevideo's, die u bij kleine reparatie en onderhoudswerkzaamheden ondersteunen. Verg nooit te veel van uzelf, uw veiligheid is het belangrijkste. Bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL) indien u niet absoluut zeker bent of vragen heeft.

Let op: Onderhavige handleiding maakt van u natuurlijk geen volleerde fietsmechanici. Zelfs een dergelijke handleiding kan onmogelijk iedere denkbare combinatie van beschikbare fietsen en onderdelen bestrijken. Daarom concentreren wij ons hier op uw nieuwe fiets en op de gebruikelijke onderdelen ervan. De handleiding verstrekt de meest belangrijke tips en waarschuwt voor mogelijke gevaren. Het is er ook niet voor geschikt om het samenstellen van een complete fiets uit het Canyon frameset te bewerkstelligen!

Fietsen leert men niet uit dit boekje. Daarom concentreren wij ons in onderhavige handleiding op uw nieuwe fiets. Ze verstrekt de meest belangrijke tips en waarschuwt voor mogelijke gevaren. Maar nogmaals, ze kan u niet leren fietsen noch het verkeersreglement bijbrengen.

Verlies niet uit het oog dat er zekere risico's verbonden zijn aan fietsen en dat de fietser zijn rijwiel dus altijd onder controle moet hebben.

Zoals in iedere andere sporttak kunt u ook bij het fietsen blessures oplopen. Als u op uw fiets stapt, moet u zich van dat gevaar bewust zijn en dat aanvaarden. Bedenk ook altijd dat u op een fiets niet over de veiligheidsinrichtingen van een motorvoertuig beschikt zoals bv. een carrosserie of een airbag.

Rij dus altijd voorzichtig en respecteer de andere weggebruikers.

Fiets nooit onder de invloed van medicijnen, drugs of alcohol of wanneer u moe bent. Neem nooit een passagier mee op uw fiets en houd uw handen altijd op het stuur.

Tot slot nog enige verzoekjes van onze kant: rijd altijd zo dat u niemand, ook uzelf niet, in gevaar brengt en eerbiedig de natuur als u door bos en veld toert. Draag altijd een geschikte fietsuitrusting, minimaal een passende fietshelm, een beschermende bril, stevige schoenen en opvallende lichte fietskleding.

Het Canyon-team wenst u veel plezier met uw bike!

Bij aflevering van de fiets moet de fabrikant aanvullende handleidingen verstrekken. Kijk voor aanvullende handleidingen ook bij www.canyon.com

Uitgever:

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

Service hotline: +32 1649 02 05 (BE)
+31 854831822 (NL)

Bestel-fax: +49 (0)261 40400-50

Email: netherlands@canyon.com /
belgium@canyon.com

Tekst, ontwerp, fotografie en grafische vormgeving:

Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Stand: Augustus 2017, oplage 10

© Openbaarmaking, nadrukken, vertalen en vernieuwen, zelfs gedeeltelijk en via elektronische media, evenals ander gebruik, is zonder schriftelijke toestemming van de auteur niet toegestaan.



Altijd met helm en bril

 Dit is geen handleiding om een fiets uit losse onderdelen samen te stellen of te repareren! Wijzigingen van technische details in tekst of van foto's van onderhavige handleiding zijn voorbehouden. Dit handboek is in overeenstemming met de eisen van de EN ISO-standaard 4210-2. Deze handleiding is onderworpen aan de Europese wetgeving.

 Bezoek ook af en toe onze website www.canyon.com. Daar vindt u nieuwtjes, adviezen en nuttige tips alsook de adressen van onze distributeurs.

 Verg nooit te veel van uzelf bij montage- en instelwerkzaamheden, uw veiligheid is voor alles belangrijk! Bel in geval van twijfel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 8548 31822 (NL). Email: netherlands@canyon.com / belgium@canyon.com

HET DOELMATIG GEBRUIK

Om de gebruiksdoelen van de verschillende fietstypes te definiëren, hebben wij onze fietsen in verschillende categorieën onderverdeeld. Dit heeft tot doel dat wij al bij de ontwikkeling van onze fietsen verschillende op de betreffende belasting afgestemde testvoorwaarden definiëren om zo later de grootst mogelijke veiligheid bij het gebruik van onze fietsen te kunnen garanderen.

Het is daarom van groot belang dat de fietsen ook niet steeds volgens de voorschriften worden gebruikt, omdat de belastinggrenzen van de fietsen anders zo mogelijk kunnen worden overschreden en het frame of andere componenten beschadigd kunnen raken. Dit kan een ernstige val veroorzaken.

Het maximaal toelaatbare totaalgewicht, bestaande uit biker, bagage en fiets mag niet meer dan 120 kg bedragen. Dit maximale toegestane gewicht kan onder bepaalde omstandigheden door de gebruiksaanbevelingen van de fabrikant van de componenten verder worden beperkt.

Tot welke categorie uw fiets behoort, kunt u aan de hand van het kenmerk op het frame met behulp van onderstaande symbolen herkennen. Als u niet weet tot welke categorie uw fiets behoort, kunt u altijd contact opnemen met ons servicecenter.

Groep 1

Fietsen van deze categorie zijn geschikt voor verharde wegen waarbij die wielen voortdurend in contact met de ondergrond blijven. Dit zijn meestal **racefietsen** met racesturen of rechte sturen, **triatlon- of tijdritfietsen**. Het maximaal toelaatbare totaalgewicht, bestaande uit biker, bagage en fiets mag niet meer dan 120 kg bedragen. Dit maximale toegestane gewicht kan onder bepaalde omstandigheden door de gebruiksaanbevelingen van de fabrikant van de componenten verder worden beperkt.

Een speciaal geval in deze categorie wordt gevormd door bepaalde **cyclocrossfietsen** met racestuur en cantilever- of schijfremmen. Deze fietsen zijn ook geschikt voor stevig verharde steenslagwegen en offroad-parcoursen met een lichte helling waarop de banden korte tijd over kleinere afstanden van 15 tot 20 cm de grip op de ondergrond verliezen.



Groep 2

Fietsen van categorie 2 zijn geschikt voor verharde wegen waarbij de wielen voortdurend in contact met de ondergrond blijven. Deze fietsen zijn ontworpen voor de stedelijke mobiliteit en zodoende hoofdzakelijk geschikt voor de deelname aan het wegverkeer en op openbare en goedgekeurde wegen. Het gaat hier om **urban-, city- en trekkingfietsen**.

Het maximaal toelaatbare totaalgewicht, bestaande uit biker, bagage en fiets mag niet meer dan 120 kg bedragen. Dit maximale toegestane gewicht kan onder bepaalde omstandigheden door de gebruiksaanbevelingen van de fabrikant van de componenten verder worden beperkt.



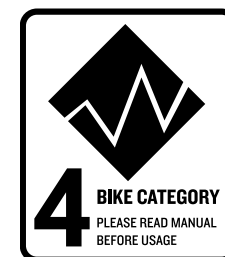
Groep 3

Fietsen van deze categorie zijn fietsen uit de categorieën 1 en 2 en zijn daarnaast geschikt voor ruw en onverhard terrein. Ook sporadische sprongen met een max. hoogte van ca. 60 cm vallen binnen het toepassingsgebied van deze fietsen. Maar ook sprongen van deze hoogte kunnen bij ongeefende fietsers tot verkeerde landingen leiden waardoor de inwerkende krachten significant worden verhoogd en beschadigingen en lichamelijk letsel kunnen veroorzaken. MTB-hardtails en volledig geveerde fietsen met korte veerweg maken deel uit van deze categorie.



Groep 4

Deze categorie omvat fietsen van de categorieën 1-3. Verder zijn ze geschikt voor zeer ruw en deels rotsachtig terrein met sterkere hellingen en toenemende snelheden. Regelmatige, matige sprongen door geefende fietsers vormen geen probleem voor deze fietsen. Het regelmatig en langdurig gebruik van de fietsen op north-shore-trajecten en in bikeparks moet echter worden voorkomen. Deze fietsen moeten op grond van de sterke belastingen na iedere rit op mogelijke beschadigingen worden gecontroleerd. Volledig geveerde fietsen met gemiddelde veerweg zijn typerend voor deze categorie.



Groep 5

Dit gebruikstype geldt voor zeer vereisend, sterk rotsachtig en extreem steil terrein dat alleen door technisch geoefende en erg goed getrainde fietsers kan worden overwonnen. Grotere sprongen bij zeer hoge snelheden en intensief gebruik van bewezen bikeparks of downhill-trajecten zijn typerend voor deze categorie. Bij deze fietsen moet beslist na iedere rit een intensieve controle op mogelijke beschadigingen plaatsvinden. Bestaande beschadigingen kunnen er bij beduidend kleinere opvolgende belastingen toe leiden dat de fiets defect raakt. Ook moeten veiligheidsrelevante onderdelen regelmatig worden vervangen. Het dragen van speciale beschermende middelen wordt beslist aangeraden. Volledig geveerde fietsen met lange veerwegen, maar ook dirtbikes maken deel uit van deze categorie.



Kinderzitjes zijn niet toegestaan.



Het trekken van kinderaanhangers is algemeen niet toegestaan.



De montage van een bagagedrager bij bikes met zadelpennen van carbon is niet toegestaan. Als u bagage wilt meenemen, moet u deze uitsluitend in een speciale fietsrugzak voeren.



Beacht ook onze steeds actueel gehouden website www.canyon.com. Daar vindt u onze modellen naar toepassingsbereiken gesorteerd ook grafisch opgewerkt.



Vanwege hun speciaal beoogd doel hebben enkele dirtbikes slechts één rem.

VOOR DE EERSTE RIT

1. **Hebt u al eens eerder met een mountainbike gefietst?** Let erop dat off-road fietsen bijzondere concentratie, fitness en oefening vereisen. Maak u rustig op een rustige plek vertrouwd met uw nieuwe mountainbike en wen langzaam aan het terrein waar u wilt fietsen. Volg een technische cursus. Meer informatie op www.canyon.com

2. **Bent u vertrouwd met de reminstallatie?** Standaard worden Canyon bikes zo geleverd dat de voorste rem met de linker remgreep wordt bediend. Controleer of u de rem van het voorwiel met dezelfde remgreep kunt bedienen zoals u dat gewend bent. Is dat niet het geval, dan moet u de nieuwe situatie beslist inoefenen. De voorwielrem onbedachtzaam hanteren kan namelijk valpartijen veroorzaken. Laat de toewijzing van de remgrepen eventueel door een vakman aanpassen.

Moderne remmen zijn vaak veel krachtiger dan die van uw vroegere fiets! Vanwege hun speciaal beoogd doel hebben enkele dirtbikes slechts één rem.

Voer dus in elk geval eerst enkele remmanoeuvres uit buiten het normale wegverkeer! Wen langzaam aan de maximaal mogelijke vertraging. Meer over remmen vindt u in het hoofdstuk “De reminstallatie”.

3. **Bent u vertrouwd met het versnellingsmechanisme en met de manier van werken?** Maak u zich op een rustige plek vertrouwd met de schakeling. Let erop dat u niet tegelijkertijd voor en achter schakelt en dat u tijdens het schakelen niet al te stevig op de pedalen trapt. Meer informatie vindt u in het hoofdstuk “De versnelling”.



Te hoge inzet van voorste rem, niet voor nabootsing geschikt



Houd er rekening mee dat de toewijzing van de remgrepen afhankelijk van het land kan afwijken! Controleer welke rem met welke greep wordt bediend. Als dit niet aansluit op wat u gewend bent, kunt u dit eventueel laten aanpassen.



De kettingversnelling (derailleur)



Wanneer u op MTB-sturen met de handen op de stuurhoorns rijdt, kunt u de remgrepen niet zo snel bereiken als in de andere greepposities. De remweg wordt dan langer. Kijk vooruit tijdens het rijden en houd rekening met langere remwegen.

4. Is de framehoogte passend en zijn zadel en stuur op de juiste hoogte ingesteld? Ga over de bovenbuis van de bike staan en controleer of u minstens een handbreedte als vrije ruimte onder het kruis heeft. Mocht dit niet het geval zijn, lees dan de uitgebreide hoofdstukken achterin de handleiding of op de bijgevoegde CD of bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

Rijden met een te groot frame kan bij snel afstapen letsel veroorzaken! Het zadel moet zodanig zijn ingesteld dat u bij cross country- en marathonbikes het pedaal in de onderste positie met uw hiel nog net kunt bereiken. Controleer of u met de toppen van uw tenen de grond nog raakt terwijl u in het zadel zit. Bij all mountain-, enduro- en freeride-bikes wordt het zadel in de regel lager gesteld. Speciaal bij bergaf rijden is het aan te raden om het zadel lager in te stellen. Meer over het positioneren kunt u vinden in het hoofdstuk "De Canyon bike aan de biker aanpassen".

5. Heeft u al eens gereden met klik- of systeempedalen en de bijbehorende schoenen? U moet zich voor de eerste rit met deze pedalen in stilstand vertrouwd maken met het sluit- en ontkoppelmecanisme. Het beste kunt u bij het oefenen tegen een muur leunen, zodat u niet omvalt. Justeer eventueel het sluit- en ontkoppelmecanisme. Lees in elk geval eerst de bijgevoegde gebruiksaanwijzing die u in de BikeGuard kunt vinden. Meer over het thema pedalen vindt u in het hoofdstuk "De pedaalsystemen".



Controle van de vrije hoogte



Schoenen voor systeempedalen



Systeempedaal



Bij onvoldoende oefening en/of te strakke afstelling van systeempedalen kunt u zich mogelijk niet meer uit het pedaal losmaken! **Gevaar voor vallen!**

6. Bedenk dat u uw Canyon uitsluitend doelmatig gebruikt. Mountainbikes voor het cross country- en marathongebruik zijn niet voor harde afdalingen op rotsachtig terrein of voor sprongen etc. geschikt. Voor het all mountain- of endurogebruik zijn speciale modellen beschikbaar. Met de Torque-modellen kunt u ook zogenaamd Freeriding beoefenen. Bedenk dat een rijmanoeuvre van een professional er vaak eenvoudig uitziet maar dat hiervoor in werkelijkheid veel training en ervaring nodig zijn. Overschat voor uw eigen veiligheid uw eigen vaardigheden niet.

In de regel zijn Canyon bikes gemaakt voor een toelaatbaar totaalgewicht (biker, bagage en fiets samen) van 120 kg. Ga nooit over deze grens heen. Meer over het gebruiksdoel vindt u in het hoofdstuk "Het doelmatig gebruik".

7. Bestaat uw fiets voor een deel uit Carbon? Houdt u er rekening mee dat dit materiaal veel aandacht en voorzichtig gebruik vereist. Lees in elk geval het hoofdstuk "De bijzondere eigenschappen van het materiaal carbon".

8. Controleer de vorkluchtdruk indien u een fiets met vering heeft aangeschaft. Voor het afstellen kunt u eventueel de bij de Bikeguard bijgevoegde pomp gebruiken. Een verkeerde afstelling van de verende vork kan deze beschadigen of de functie ervan nadelig beïnvloeden. In ieder geval verslechtert het rijgedrag en de maximale veiligheid wordt niet meer bereikt. Meer informatie vindt u in de hoofdstukken "De verende vork" en "Full suspension".



Rijden in het terrein



Het materiaal carbon



Fiets met vering

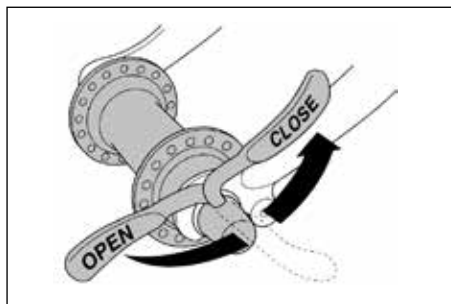


Canyon mountainbikes zijn high end sportfietsen, waarvan de lichte bouw de hoogste ingenieurskunde vertegenwoordigen. Wees een prof in de omgang met het materiaal. Verkeerd gebruik, ondeskundige montage of gebrekkig onderhoud kunnen de fietsen onveilig maken. Gevaar voor ongelukken!

VOOR IEDERE RIT

CONTROLEER VOOR IEDERE RIT DE VOLGENDE PUNTEN:

1. Zijn de snelspanners van voor- en achterwiel, zadelpen en van de overige onderdelen alsook de steekassen correct gesloten? Meer hierover in het hoofdstuk **“Omgang met snelspanners en steekassen”**.
2. Zijn de banden in goede staat en is de bandenspanning voldoende? Laat beide wielen vrij draaien om te controleren of ze mooi rond lopen. Op die manier controleert u ook op banden die aan de zijkant zijn gebarsten, gebroken assen en spaken. Meer informatie daarover vindt u in het hoofdstuk **“De wielen - banden, binnenbanden en luchtdruk”**.
3. Controleer de remmen bij stilstand door de remgreep krachtig naar het stuur toe te trekken. Al na een kleine beweging moet een drukpunt ontstaan; u mag de greep niet tot aan het stuur kunnen doortrekken. Bij hydraulische (schijf-)remmen mag geen vloeistof uitlopen. Meer over **“Remmen”** vindt u in het hoofdstuk **“De reminstallatie”**.



Controleer de bandenspanning



U mag de remgreep niet tot aan het stuur kunnen doortrekken

 Zijn de snelspanners niet gesloten, zoals voorgeschreven, dan kunnen onderdelen van de fiets losraken. **Gevaar voor vallen!**

 Ga niet met uw Canyon rijden indien één van bovenvermelde punten niet in orde is!

4. Controleer de verlichting als u op de openbare weg of 's avonds wilt rijden; zie hoofdstuk **“Wettelijke vereisten”**.
5. Laat uw Canyon van een geringe hoogte op de grond stuiteren. Treden daarbij klapperende geluiden op, dan moet u de oorzaak daarvan opsporen en verhelpen. Controleer eventueel de lager- en schroefverbindingen.
6. Freeride- en downhill-bikes, zoals de Sender, zijn op grond van hun gebruik onderworpen aan bijzondere eisen. Indien u zo'n bike bezit, dient u dit voor iedere rit te controleren op zwakke plekken in het materiaal zoals scheuren, deuken en knikken.
7. Het belangrijkste toebehoren voor een geslaagde fietstocht is een kleine gereedschapstas die u onder het zadel meeneemt. Daarin zitten twee kunststof bandenlichters, de courante inbussleutels, een reservebinnenband, een reparatieset, uw mobiele telefoon en wat geld. Neem ook een fietspomp mee die u aan het frame bevestigt.
8. Neem een degelijk slot mee als u uw Canyon ergens wilt parkeren. Slechts een aan een vast voorwerp geketende Canyon is beveiligd tegen misbruik door vreemden.



Rij in het donker nooit zonder licht



Noodset

 De invloeden van de bodem en de krachten die uzelf op het bike uitoefent, vergen veel van uw Canyon. Op deze dynamische belastingen reageren de diverse onderdelen met slijtage en vermoeidheidsverschijnselen. Controleer uw Canyon regelmatig op slijtage, maar ook op krasen, verbuigingen, veranderingen van kleur of beginnende scheurtjes. Als de levensduur van bepaalde onderdelen is overschreden, kunnen deze plotseling hun dienst weigeren. Breng uw Canyon regelmatig weg voor een servicebeurt zodat de betreffende onderdelen eventueel vervangen kunnen worden. Meer over het onderhoud en de bedrijfszekerheid kunt u vinden in de hoofdstukken **“Algemene onderhoudstips en servicebeurten”**, **“Aanbevolen aandraaimomenten”** en **“Service- en onderhoudstermijnen”**.

 Om schade aan uw Canyon te voorkomen, dient u op het maximale totaalgewicht en op de voorschriften voor het vervoer van bagage en kinderen in hoofdstuk **“Het doelmatig gebruik”** te letten. Verder dient u voor het vervoer van de bike in een personenauto of vliegtuig het hoofdstuk **“Vervoer van uw Canyon bike”** te lezen.

MONTAGE VANUIT DE BIKEGUARD

De montage van de BikeGuard is geen onmogelijke klus, maar u moet bedachtzaam en zorgvuldig te werk gaan. Ondeskundige montage kan ertoe leiden dat uw fiets onveilig wordt.

Eerst willen wij u vertrouwd maken met de onderdelen van uw Canyon.

Klap daartoe de voorste omslag van het Fietshandboek Mountainbike open. Hier ziet u een Canyon bike die is afgebeeld met alle belangrijke onderdelen. Houd tijdens het lezen de omslag opengeklapt. Zo kunt u de in de tekst genoemde onderdelen snel terugvinden.

De afbeelding is van een willekeurige Canyon mountainbike – ze zien er niet allemaal zo uit.



Open allereerst de BikeGuard.

Gebruik daarvoor alleen een stanleymes of iets dergelijks met een kort lemmet. Op de fiets zelf moet u geen mes gebruiken.

INHOUD VAN DE BIKEGUARD CONTROLLEREN



In de BikeGuard bevindt zich het gemonteerde frameset met ingebouwd achterwiel en alle onderdelen, separaat het voorwiel dat evt. in een wieltas is verpakt, zadel met zadelpen, evt. met een leiding verbonden met een bedieningspaneel voor de stuurmontage.

Verder bevat de BikeGuard een doos met kleine onderdelen (bijv. snelspanner of steekas, reflectoren en evt. pedalen) en de Canyon momentsleutel incl. bits, verende-vorkpomp, Canyon montagepasta en fietshandboek Mountainbike met meegeleverde CD.



Bij bikes met bandgrootte 29" en 27,5" zit de doos met kleine onderdelen mogelijk aan de zijkant rechtop in de BikeGuard.



Werk niet zelf met een stanleymes aan de bike. U kunt het onderdeel beschadigen of uzelf verwonden. Snijd zo nodig met een schaar.

ALGEMEEN OVER DE MONTAGE VAN DE MOUNTAINBIKE

Uw Canyon is in de fabriek compleet gemonteerd en proef gereden. De fiets moet volgens de in onderstaande verklarende montageschappen zonder afstelwerkzaamheden volledig functioneren. Maak na afloop van de werkzaamheden een proefrit op een rustige plaats of in een verkeersarme straat.

Navolgend is de montage slechts in het kort beschreven. Indien u niet geschoold bent of niet voldoende ervaring hebt, lees dan het uitgebreidere hoofdstuk in uw Fietshandboek Mountainbike; neem ook de handleidingen van de fabrikant van de onderdelen op de meegeleverde CD in acht.

Voer voor de eerste rit de in hoofdstuk "Voor iedere rit" beschreven controlewerkzaamheden uit.



Het beste kunt u een montagestandaard gebruiken die het frame aan drie punten opspant of anderszins vraagt u iemand u te helpen uw Canyon vast te houden, terwijl u hem in elkaar zet.

LIJST MET BENODIGD GEREEDSCHAP



Voor de montage van uw nieuwe Canyon bikes heeft u het volgende gereedschap nodig dat u in de doos met kleine onderdelen kunt vinden:

- Canyon momentsleutel incl. bits (1)
- Verende vorkpomp (2)
- Canyon montagepasta (3)



Klem de Canyon bij de montage niet aan een framebuis of aan een zadelpen van carbon, maar met een geschikte aluminium zadelpen in een montagestandaard. Bij een in hoogte verstelbare zadelpen spannt u deze niet aan het bewegende deel, maar uitsluitend aan het onderste deel dat zo ver als nodig is uitgetrokken! Let er bij het insteken resp. uittrekken van de in hoogte verstelbare zadelpen op dat de leiding aan de uitgangsoening aan het frame aangeschoven of -getrokken wordt en niet afknikt.



De montage is het eenvoudigst en veiligst als u een montagestandaard of een helper hebt.



Deel uw plezier over uw nieuwe Canyon en vraag iemand u te helpen met het uitpakken uit de BikeGuard en bij de montage.

GEBRUIK VAN DE CANYON MOMENTSLEUTEL



Om de bevestiging van twee onderdelen zo veilig mogelijk te maken, achten wij van Canyon het gebruik van een momentsleutel noodzakelijk.

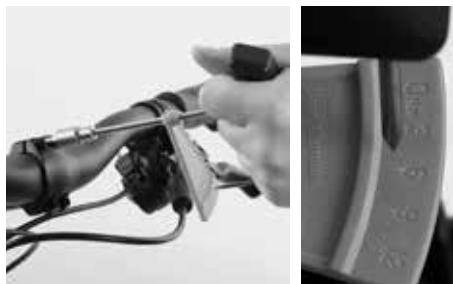


Steek de passende bit in de opname van de Canyon momentsleutel.

Breng de inbussleutel volledig in de kop van de bout.



Het overschrijden van het maximale aandraaimoment op de klembouten (bijv. aan de stuurpen, aan de zadelpen of aan de zadelpenklemming) leidt tot een te hoge klemkracht. Dit kan tot gevolg hebben dat het onderdeel niet goed werkt en levert daarom een groot ongevalsrisico op. Daarnaast vervalt in dit geval de productgarantie. Te losse of te stevig vastgedraaide bouten kunnen tot een defect leiden en zo een ongeval veroorzaken. Houd u precies aan de aandraaimomentgegevens van Canyon.



Draai langzaam aan de handgreep van de Canyon momentsleutel. Als de bout vastzit, verplaatst de wijzer zich over de schaalverdeling. Beëindig de draaibeweging zodra de wijzer op het cijfer van het voorgeschreven aandraaimoment blijft staan.



Gebruik voor de montage de Canyon momentsleutel, die met de BikeGuard wordt meegeleverd.

GEBRUIK VAN DE CANYON MONTAGEPASTA



Carbon onderdelen zijn vooral gevoelig voor schade die door overmatige klemkracht wordt veroorzaakt. Canyon montagepasta biedt extra hechting tussen twee oppervlakken en kan de noodzakelijke klemkracht met 30 % verlagen.



Verder garandeert de pasta maximale bescherming tegen corrosie en voorkomt dit ook effectief bij vochtige weersomstandigheden. Canyon montagepasta kan voor alle carbon en aluminium verbindingen worden gebruikt. Het product is ideaal voor dit doel omdat het niet uithardt.



Dat is vooral nuttig voor de klemgebieden van stuur en stuurpen, stuurbuis en stuurpen en zadelpen en zitbuis – drie klemgebieden waarbij een te hoge klemkracht de onderdelen kan beschadigen zodat deze niet meer goed kunnen werken of de garantie komt te vervallen.

Met Canyon montagepasta wordt door de vermindering van de klemkracht de eventuele schade aan carbon vezels voorkomen. Daarnaast wordt het barsten van klemplaatsen, wat veel voorkomt, voorkomen.



Gebruik bij zadelpennen aan de mountainbike in principe montagepasta wat een veilige montage geeft. Als de zadelpen op oneffen terrein lager wordt gezet, komen er krassen op het oppervlak. Dit is normale slijtage en geen reden voor een klacht.



Als u de zadelpen vaak wilt verstellen, adviseert Canyon een in hoogte verstelbare zadelpen te laten monteren.

UITPAKKEN



Voordat u Canyon montagepasta opbrengt, verwijdt u vuildeeltjes en smeermiddelresten van de te behandelen oppervlakken. Daarna strijkt u met een penseel of een leren lap een dunne en gelijkmatige laag Canyon montagepasta op de schone oppervlakken.



Haal de doos met kleine onderdelen eruit en leg deze binnen handbereik opzij. Verwijder het beschermende karton achter.

Neem het fietshandboek Mountainbike en het gereedschap uit de doos met kleine onderdelen.



Monteer daarna de onderdelen zoals voorgeschreven.

Gebruik de Canyon momentsleutel en overschrijdt nooit het voorgeschreven maximale aandraaimoment. Verwijder de overblijvende Canyon montagepasta en sluit de zak zorgvuldig af.



Verwijder de beschermkap van de zitbuis van het frame.

Verwijder het beschermende karton voor.



Bij bikes met bandgrootte 29" en 27,5" zit de doos met kleine onderdelen mogelijk aan de zijkant rechtop in de BikeGuard.

PROCEDURE BIJ IN HOOGTE VERSTELBARE ZADELPENNEN



Als uw Canyon is voorzien van een in hoogte verstelbare zadelpen, monteert u de in hoogte verstelbare zadelpen voordat u de Canyon uit de Bikeguard hebt gehaald. De in hoogte verstelbare zadelpen is in rijkklare toestand via een leiding die door de zitbuis loopt met de aan het stuur gemonteerde bedieningshendel verbonden.



Maak het klittenband waarmee het zadel en de zadelpen aan het voorwiel vastzit, los.



In de BikeGuard is de bedieningshendel van de in hoogte verstelbare zadelpen per definitie aan het stuur gemonteerd.

Open de snelspanner of de klemschroef aan de zadelpenstrop. Lees eerst het hoofdstuk "Omgang met snelspanners en steekassen" in het Fietshandboek Mountainbike.



Leg de zadelpen voorzichtig op het achterwiel. Haal het voorwiel samen met het beschermende karton uit de BikeGuard en plaats het opzij. Verwijder voorzichtig het beschermende folie van de zadelpen.



Verdeel nu een beetje Canyon montagepasta over het onderste deel van de zadelpen en binnen in de zitbuis van het frame resp. in het klemgebied van de zadelpen.



De zadelpen moet gemakkelijk in het frame schuiven, zonder duwen of draaien. Als dit niet lukt, opent u de zadelbuisklemming iets verder.



Houd de zadelpen in een hand en pak de leiding van de zadelpen waar deze uit het frame komt. Terwijl u de zadelpen met de ene hand voorzichtig in de zitbuis brengt, trekt u met de andere hand de leiding voorzichtig verder.



Let er bij de montage op dat de leiding van de in hoogte verstelbare zadelpen niet wordt afgeknikt.



Let op de aanwijzingen in het hoofdstuk "Instellen van de zithoogte" en de toelaatbare aandraaimomenten voor het vastdraaien in het hoofdstuk "Algemene onderhoudstips en servicebeurten" in uw Fietshandboek Mountainbike en houd ook rekening met de aanwijzingen van de onderdelenfabrikant op de meegeleverde CD.

PROCEDURE BIJ CONVENTIONELE ZADELPENNEN



Til zadel en zadelpen met het voorwiel samen met het beschermende karton uit de BikeGuard en leg de onderdelen voorzichtig opzij. Maak het klittenband waaraan het zadel en de zadelpen aan het voorwiel vastzitten, los en leg de onderdelen binnen handbereik neer.

Neem het fietshandboek Mountainbike en het gereedschap uit de doos met kleine onderdelen.

Til het frame voorzichtig samen met de onderdelen en achterwiel uit de BikeGuard en zet ze voorzichtig neer. Vraag evt. uw helper de fiets vast te houden.



Stel het zadel af en sluit de snelspanner of de bout van de zadelbuisklemming. Draai de bout of de snelspanner van de zadelpenstrop niet al te strak aan. Verwijder zo nodig de beschermfolie van het zadel.



Til het frame nu voorzichtig uit de BikeGuard en zet het voorzichtig neer.

Vraag evt. uw helper de fiets vast te houden.



Bewaar alle verpakkingsonderdelen en de gehele BikeGuard op een droge plaats. Op deze manier heeft u alles bij de hand wat u voor eventuele verzending of een reis nodig heeft.



Verdeel nu een beetje Canyon montagepasta over het onderste deel van de zadelpen en binnen in de zitbuis van het frame resp. in het klemgebied van de zadelpen. De zadelpen moet gemakkelijk in het frame schuiven, zonder duwen of draaien. Als dit niet lukt, opent u de zadelbuisklemming iets verder.



Mogelijk is het voorwiel apart in een wieltas verpakt.



Schuif de zadelpen tot de minimale insteekdiepte, herkenbaar aan de MIN-/MAX-markering, in de zadeldbuis. Stel het zadel af en sluit de snelspanner of de bout van de zadeldbuis. Draai de bout of de snelspanner van de zadelpenstrop niet al te strak aan.

Verwijder zo nodig de beschermfolie van het zadel.



Let op de aanwijzingen in het hoofdstuk “Instellen van de zithoogte” en de toelaatbare aandraaimomenten voor het vastdraaien in het hoofdstuk “Algemene onderhoudstips en servicebeurten” in uw Fietshandboek Mountainbike en houd ook rekening met de aanwijzingen van de onderdelenfabrikant op de meegeleverde CD.

MONTAGE VAN HET ACHTERWIEL



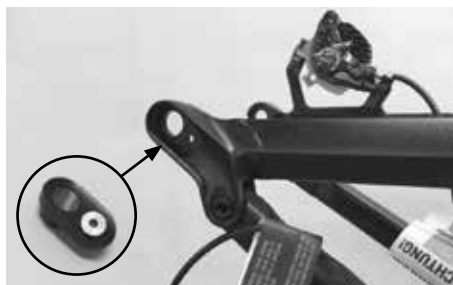
Sommige bikemodelen met een groter frame worden met gedemonteerd achterwiel geleverd.

Open de snelspanner of de steekas op de achteras. Ga te werk als bij de montage van het voorwiel.

Meer informatie vindt u in het hoofdstuk “Omgang met snelspanners en steekassen” en „Montage van het voorwiel”.



Verwijder nu de transportbeveiliging aan de achterwielrem. Controleer bij schijfremmen – en wel voor de montage van het wiel – of de remblokjes exact in het remzadel zitten. Dat herkent u daaraan dat de spleet tussen de voeringen parallel verloopt en de slijtageindicatoren op de hiervoor bestemde plaats zitten.



Bevestig het draadinzetstuk met de Canyon moment sleutel in de uitvalpads.



Mee informatie over de mountainbikeremmen vindt u in het hoofdstuk “De reminstallatie”.

MONTAGE VAN HET STUUR

In verpakte toestand is het stuur gedemonteerd, de stuurpen is echter correct gemonteerd. Aan de stuurpen mag u geen wijzigingen aanbrengen. Maak het klittenband onder aan de vork los. Houd het stuur vast en maak boven aan het frame het tweede klittenband los. Houd het stuur daarbij vast zodat dit niet omklapt en beschadigd wordt.



Voer de snelspanner of de steekas in, sluit deze stevig en controleer of het wiel goed vast zit.



Controleer aansluitend of het achterwiel gecentreerd in de achterspoel loopt. Let erop dat de steekas of de snelspanner en de uitvalboren op de goede plaats zitten.



Voer na de wielmontage direct een remproef in stilstand uit. De greep moet een gedefinieerd drukpunt laten voelen en mag niet tot aan het stuur kunnen worden doorgetrokken.



Draai de stuurpen samen met de vork naar voren, d.w.z. in de rijrichting. Let erop dat de kabels en leidingen niet worden verdraaid. Laat het stuur voorzichtig naar beneden hangen of vraag uw helper het stuur vast te houden.



Pak de Canyon momentsleutel in uw hand en steek het bij de stuurpenbouten behorende bit op de sleutel. Draai de klem Schroeven van de kap op de stuurpen helemaal los en verwijder de kap.

Duw wat Canyon montagepasta uit de tube en smeer zowel de binnenkant van de kap van de stuurpen als het klemgebied van het stuurpenlichaam dun in met Canyon montagepasta.



Plaats het stuur met behulp van de markeringen in het midden van het stuurpenoog. Let er daarbij op dat de bowdenkabels en leidingen niet gedraaid of geknikt zijn en in vloeiende bogen naar de aanslagen of de rem lopen.

Alternatief 1: Vastschroeven van conventionele Aheadset®-stuurpenen met frontdeksel



Plaats het stuurpendeksel.

- Draai de klemschroeven van de stuurpendop gelijkmatig en kruiselings aan tot het stuur licht klemt.

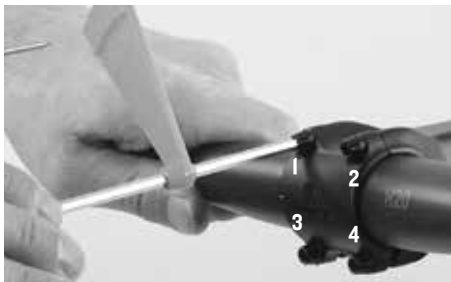


De mountainbike is zo nog niet rijklaar. Voer afsluitend de fijnafstelling en bevestiging van het stuur uit, zoals beschreven achterin hoofdstuk "Instellen en eindmontage van het stuur".



- Controleer of de spleten tussen stuurpendop en stuurpenlichaam parallel lopen en boven en onder even breed zijn. Maak zo nodig de klembouten nogmaals los en draai deze gelijkmatig en licht aan.

Alternatief 2: Vastschroeven Canyon-Aheadset®-stuurpenen met frontdeksel



Plaats het stuurpendeksel. Stel het stuur grof af zodat de remgrepen iets naar onderen wijzen.

- Draai de beide bovenste bouten (pos. 1+2) iets vast (1 Nm). De spleet moet daarbij volledig gesloten worden, het voorste deksel tot het niet verder kan. Hiervoor moet u evt. de beide onderste bouten (pos. 3+4) weer iets losdraaien.



- Draai dan de beide onderste bouten (pos. 3+4) vast volgens de gegevens op de stuurpen (5 of 8 Nm).
- Aansluitend draait u de beiden bovenste bouten (pos. 1+2) nog eens vast volgens de gegevens op de stuurpen.



Let erop dat de stuurpen met het stuur naar voren wijzen. Plaats de IPU zo aan de bovenbuis, dat de afgeronde zijde naar voren en het afgeschuinde deel naar achteren wijst en licht van de framebuis wegløopt.

MONTAGE VAN DE IMPACT PROTECTION UNIT (IPU)

Enkele Canyon modellen met carbon frame zijn van een aanslag, Impact Protection Unit of IPU genoemd, voorzien. Deze IPU verhindert dat het stuur of de armaturen ervan tegen de bovenbuis aan slaan.

Of uw Canyon is uitgerust met een IPU, ziet u aan de twee schroefdraadboorgaten op de bovenbuis direct achter de stuurlager.

Als deze boorgaten aanwezig zijn, haalt u de Impact Protection Unit met de twee inbusbouten uit de doos met de kleine onderdelen.



Leid de beide bouten in het boorgat en draai ze met de vinger twee tot drie slagen aan. Daarbij moeten de bouten heel licht kunnen draaien.

Als de beide bouten zo ver zijn aangedraaid, neemt u de Canyon momentsleutel met de passende bit in de hand. Draai de beide bouten in tot de koppen verzinken in de IPU liggen. Draai de beide bouten daarna met 3 Nm vast.



Als u zonder IPU rijdt, kan dit tot gevolg hebben dat het stuur resp. de armaturen van het stuur tegen de bovenbuis slaan. Het frame kan worden beschadigd.

AANVULLENDE STAPPEN IN GEVAL VAN EEN IN HOOGTE VERSTELBARE ZADELPEN

De bedieningshendel van de in hoogte verstelbare zadelpen kan al aan het stuur zijn gemonteerd of nog los aan de leiding hangen.

Als deze nog los is, verwijdert u de beschermfolie van deze bedieningsinrichting.



Neem de passende bit uit de doos met kleine onderdelen en draai de torx-bout aan de bedieningshendel los.

MOGELIJKHEID 1: SRAM-rem en Shimano-shifter

De shifter is aan het stuur gemonteerd, de remgreep echter niet.

Verwijder de beschermfolie aan de rechter remgreep. Bevestig nu de bedieningshendel samen met de rechter remgreep aan het stuur.



Stel de remgreep af, zoals de af fabriek al gemonteerd de linker remgreep. Draai de bout met het door SRAM opgegeven aandraaimoment van 5-6 Nm aan.



Maak gebruik van een momentsleutel en overschrijdt de maximale aandraaimomenten niet!



Probeer niet de remgreep en de bedieningshendel van de zadelpen met geweld in een bepaalde stand te zetten. Er is slechts één stand waarin u de bout goed kunt bereiken.

MOGELIJKHEID 2: SRAM-rem en SRAM-shifter

Noch de shifter noch de remgreep zijn aan het stuur gemonteerd. Aan de klem van de bedieningshendel is verder een verbindingstuk, Matchmaker, gemonteerd.

De bouten voor de montage van de shifter aan de Matchmaker kan in de Matchmaker zelf steken of zit licht ingeschroefd in de shifter.



Verwijder de beschermfolie aan de rechter remgreep.

Bevestig nu de bedieningshendel samen met de rechter remgreep aan het stuur.

Stel de rechter remgreep precies zo af als de linker.



Draai de bout met het door SRAM opgegeven aandraaimoment van 5-6 Nm aan.

Verwijder de beschermfolie aan de rechter shifter. Demonteer de bevestigingsbout aan de shifter.



Monteer de shifter aan de Matchmaker. Draai de bout met het door SRAM opgegeven aandraaimoment van 2,8-3,4 Nm aan.

MOGELIJKHEID 3: Shimano rem en Shimano shifter

Remgreep en shifter zijn aan het stuur gemonteerd. Monteer de bedieningshendel aan het stuur aan de binnenkant van de klem van remgreep en shifter. Draai de bouten slechts licht aan zodat u de bedieningshendel nog vrij kunt verdraaien en verschuiven.



Draai de bout van de naast liggende remgreepklem los en draai de remgreep naar onderen.



Plaats de hendel zo, dat u deze kunt bedienen.



Nu kunt u de bout van de bedieningshendel met de Canyon momentsleutel aandraaien.

Draai deze met het door SRAM opgegeven aandraaimoment van 5-6 Nm aan. Draai de remgreep weer naar boven en stel deze net zo af als de andere. Draai de bout met het door Shimano opgegeven aandraaimoment van 6-8 Nm aan.

MONTAGE VAN HET VOORWIEL

Haal het voorwiel uit de doos en eventueel uit de wieltas.



Verwijder het eventueel aanwezige beschermfolie van de vork. Probeer dit in principe handmatig te doen. Als dit niet lukt, gebruik dan bij voorkeur een schaar en beslist niet met een stanleymes.

Verwijder nu de transportbeveiligingen aan de voorwielrem. Meer informatie over de remmen vindt u in hoofdstuk “De reminstallatie” in uw Fietshandboek Mountainbike; neem ook de handleiding van de onderdelenfabrikant op de meegeleverde CD in acht.



Controleer bij schijfremmen – en wel voor de montage van het wiel – of de remblokjes precies op hun plaats in het remzadel zitten. De spleet tussen de blokjes moet parallel lopen.

Voorwiel met snelspanner

Haal de snelspanner voor het voorwiel uit de doos met de kleine onderdelen. Draai de contraoer eraf en trek een van de veren van de snelspanner.



Schuif de snelspanner in de holle as van het voorwiel.

Aan iedere kant van de naaf moet elk een veer worden geplaatst. Let erop dat de veer met de kleine diameter aan beide kanten van de snelspanner naar de naafas wijst. De bedieningshendel van de snelspanner wordt op de linker kant gemonteerd (tegenovergestelde kant van de kettingaandrijving).



Draai de contramoer van de snelspanner slechts twee slagen aan. Meer informatie over de snelspanners vindt u in hoofdstuk “**Omgang met snelspanners en steekassen**” in uw Fietshandboek Mountainbike; neem ook de handleiding van de onderdelenfabrikant op de meegeleverde CD in acht.



Monteer het voorwiel en let erop dat u de remschijf tussen de remblokjes schuift. Sluit de snelspanner zodanig dat het wiel stevig vast zit. Lees eerst het hoofdstuk “**Omgang met snelspanners en steekassen**” in het Fietshandboek Mountainbike.



Controleer aansluitend of het voorwiel gecentreerd tussen de vorkpoten zit. Let erop dat de snelspanner en de uitvalborgen op de goede plaats zitten.

Trek bij schijfremmen enkele keren achter elkaar aan de remgreep nadat u het wiel gemonteerd en de snelspanner gesloten hebt. Geef het wiel vervolgens een zetje zodat het begint te draaien.

De remschijf mag daarbij niet tegen het remzadel en normaal niet tegen de remblokjes schuren.



Nieuwe remblokjes moeten eerst worden ingesleten voordat ze de optimale vertragswaarden bereiken. Meer informatie vindt u in hoofdstuk “**De reminstallatie**” in het Fietshandboek Mountainbike.

Voorwiel met steekas



Haal de steekas voor het voorwiel uit de doos met de kleine onderdelen.

Rock Shox Maxle- en Maxle-Lite-steekassysteem 15 resp. 20 mm (bijv. Revelation, Reba, SID, Lyrik)



Bij het Maxle-steekassysteem met spanhendel plaatst u het voorwiel in de vork en steekt u tegelijkertijd de remschijf in het remzadel.

Stel het voorwiel af in de wielophanging en schuif de as met de geopende Maxle-snelspanhendel van rechts door de wielophanging en de naaf.



Let erop dat de snelspanhendel volledig is geopend en in de uitsparing van de as ligt. Als de schroefdraad van de as in de schroefdraad van de linker vorkpoot valt, draait u de as met wijzers van de klok mee. De eerste slagen moet de steekas gemakkelijk kunnen draaien.



Draai de hendel nu met kracht in de richting van de wijzers van de klok tot de as handvast is aangedraaid. Let erop dat de snelspanhendel bij het aandraaien niet uit de uitsparing van de as glijdt.

Sluit daarna de Maxle-snelspanhendel net als een gewone snelspanhendel. De snelspanhendel mag niet naar voren of naar buiten uitstaan en moet tegen de buitenpoot drukken.

Fox E-Thru 15 mm

Plaats het voorwiel in de vork en steek tegelijkertijd de remschijf in het remzadel. Stel het voorwiel af in de wielophanging en schuif de as met de geopende E-Thru-snelspanhendel van links door de wielophanging en de naaf.



Sluit de E-Thru-snelspanhendel net als een gewone snelspanhendel.

De hendel moet aan het begin gemakkelijk en zonder te klemmen kunnen worden bewogen; tijdens de tweede helft van de handeling moet de kracht duidelijk toenemen en tenslotte mag de hendel nog maar heel moeilijk bewogen kunnen worden.



Als de schroefdraad van de as in de schroefdraad van de rechter vorkpoot valt, draait u deze met de wijzers van de klok mee. De eerste slagen moet de steekas gemakkelijk kunnen draaien. Draai de as licht aan en daarna ca. een derde slag terug.



Als de hendel niet helemaal kan worden gesloten, opent u deze weer en draait de as iets tegen de wijzers van de klok in. Probeer opnieuw de snelspanhendel te sluiten.

Gebruik uw handpalmen en trek ter ondersteuning met uw vingers aan de vorkpoot, maar nooit aan een spaak of aan de remschijf.



De snelspanhendel mag na het sluiten niet meer kunnen draaien. Let erop dat de snelspanhendel niet naar voren of naar buiten uitstaat. Het beste kan hij bijna loodrecht langs de buitenpoot naar boven worden gesloten.

RockShox Maxle Lite-steekassysteem 15 mm (bij diverse RockShox vorken)

Het nieuwe Maxle Lite systeem verschilt van het bekende Maxle-systeem in de bediening. Het gebruik is bijna hetzelfde als voor het Fox E-Thru-systeem.

Plaatst u het voorwiel in de vork en steekt u tegelijkertijd de remschijf in het remzadel. Stel het voorwiel af in de wielophanging en schuif de as met de geopende Maxle Lite-snelspanhendel van rechts door de wielophanging en de naaf.

Als de schroefdraad van de as in de schroefdraad van de linker vorkpoot valt, draait u deze met de wijzers van de klok mee. De eerste slagen moet de steekas gemakkelijk kunnen draaien.

Draai de as licht aan en daarna ca. een derde slag terug.

Sluit de Maxle-snelspanhendel net als een gewone snelspanhendel.

De hendel moet aan het begin gemakkelijk en zonder te klemmen kunnen worden bewogen; tijdens de tweede helft van de handeling moet de kracht duidelijk toenemen en tenslotte mag de hendel nog maar heel moeilijk bewogen kunnen worden.

Als de hendel niet helemaal kan worden gesloten, opent u deze weer en draait de as iets tegen de wijzers van de klok in. Probeer opnieuw de hendel te sluiten.

Gebruik uw handpalmen en trek ter ondersteuning met uw vingers aan de vorkpoot, maar nooit aan een spaak of aan de remschijf.

De snelspanhendel mag na het sluiten niet meer kunnen draaien. Let erop dat de snelspanhendel niet naar voren of naar buiten uitstaat. Het beste kan hij bijna loodrecht langs de buitenpoot naar boven worden gesloten.



Bij sommige modellen kunt u door middel van een adapter de steekas vervangen door een snelspanner. Neem contact op met onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL) wanneer u vragen heeft.

Fox 20 mm (Fox 40)



Het 20 mm steekassysteem vertoont meerdere richtingen om het voorwiel vast te zetten. Draai voor de montage van het voorwiel de 2 schroeven aan beide onderste voorkeinden 2 tot 3 omwentelingen. Plaats het voorwiel in de vork en steek tegelijkertijd de remschijf in het remzadel.



Als de schroefdraad van de as in de schroefdraad van de linker vorkpoot valt, draait u deze met de wijzers van de klok mee. De eerste slagen moet de steekas gemakkelijk kunnen draaien. Draai de as met de Canyon momentsleutel en een draaimoment van 2,2 Nm vast.



Stel het voorwiel af in de wielophanging en schuif de as van rechts door de wielophanging en de naaf. Plaats een passende inbussleutel op de as.



Draai de 4 schroeven er gelijkmatig in en vervolgens met de Canyon momentsleutel en een draaimoment van 2,2 Nm vast.



Controleer na enkele kilometers resp. ritten, uiterlijk echter na 4 uur of 80 km of het wiel goed vast zit, ongeacht het wielbevestigingssysteem. Een losse wielbevestiging kan een val veroorzaken met niet te voorzien gevolgen voor lijf en leden.

INSTELLEN EN MONTAGE VAN HET ZADEL EN DE ZADELPEN



Meet de zithoogte af op uw huidige fiets van het midden van de trapas tot aan de bovenkant van het zadel, midden op het zadel. Neem dan de zithoogte over voor uw nieuwe Canyon.

Schuif de zadelpen tot op de nodige zithoogte in de zitbuis.



Stel het zadel af en draai de snelspanner of de bout van de zadelbuis klemming niet te vast, d.w.z. niet voorbij het maximaal toegestane aandraaimoment. Gebruik de Canyon momentsleutel.

Verwijder zo nodig de beschermfolie van het zadel.



Let op de aanwijzingen in het hoofdstuk "Instellen van de zithoogte" en de toelaatbare aandraaimomenten voor het vastdraaien in het hoofdstuk "Algemene onderhoudstips en servicebeurten" in uw Fietshandboek Mountainbike en op de meegeleverde CD en houd ook rekening met de aanwijzingen van de onderdelenfabrikant.



Schuif de zadelpen niet verder dan nodig in de zitbuis. Door de montagepasta wordt de zadelpen licht gekrast. Dit is geen reden tot een klacht.



Breng geen vet of olie aan op klemgebieden van carbon!



Fiets nooit met uw Canyon als de MIN-/MAX-markering op de zadelpen zichtbaar is.



Met het Canyon PPS-systeem (Perfect Position System) staat u een stuk gereedschap ter beschikking waarmee u uw Canyon ook zonder proefrit in de exact passende maat kunt kiezen. U vindt het PPS op onze website www.canyon.com

INSTELLEN EN EINDMONTAGE VAN HET STUUR



Stel het stuur bij gemonteerd voorwiel en aangepaste bandenspanning in. De remgrepen wijzen bij de rijkklare mountainbike licht naar onderen. Als u op het zadel zit, vormen de uitgestrekte arm en de vingers een rechte lijn, als de vingers op de remgreep liggen.



Gebruik de Canyon-momentsleutel en draai de klem-bouten ten slotte kruiselings aan. Ga niet over het meestal op de stuurpen afgedrukte maximale aandraaimoment!

MONTAGE VAN DE PEDALEN



De uiteinden van het stuur van mountainbikes zijn meestal lichtjes gebogen. Uw polsen zijn dan automatisch ontspannen en niet te sterk naar buiten gedraaid.



Aan Canyon mountainbikes kunnen de gebruikelijke pedalen van de grote pedaalfabrikanten worden gemonteerd.



Gebruik voor de montage de Canyon-momentsleutel, die met de BikeGuard wordt meegeleverd.



Let bij de montage van de pedalen eerst op de opschriften op de assen. Een "R" geeft het rechterpedaal aan en een "L" het linkerpedaal. Let er op dat de schroefdraad van het linkerpedaal naar links draait en dat u deze tegen de gebruikelijke draairichting in, dus tegen de wijzers van de klok in, moet vastdraaien.



Draai de pedalen de eerste twee tot drie slagen met de hand in het schroefdraad van het crankstel. Gebruik pas daarna een pedaalsleutel en draai daarmee de pedalen vast.



Vet de schroefdraden van de pedalen voor het vastschroeven licht in met een gangbaar montagevet.



Bij enkele pedaaltypen dienen deze altijd met een inbussleutel te worden vastgedraaid.



Controleer na 100 km rijden nogmaals of de pedalen goed vast zitten. De pedalen kunnen zichzelf losdraaien, de schroefdraad beschadigen en mogelijk een val veroorzaken. Controleer ook de overige bouten of ze volgens het voorgeschreven aandraaimoment goed vast zitten.

VERENDE VORKEN OPPOMPEN



Voor het transport werd de lucht compleet uit de verende vork gelaten. U dient uw verende vork met de voorgeschreven vorkluchtdruk te vullen.

Open de dop op uw verende vork.

Meer informatie over de verende vorken vindt u in hoofdstuk “De verende vork” in uw Fietshandboek Mountainbike; neem ook de handleiding van de onderdelenfabrikant op de meegeleverde CD in acht.



Een verkeerde afstelling van de verende vork kan deze beschadigen of de werking ervan nadelig beïnvloeden.



De handleiding van de demperfabrikant vindt u op de bijgevoegde CD. Lees deze voor het oppompen en voor de eerste rit zorgvuldig door.



Pomp uw verende vork op met de speciale pomp die met de BikeGuard wordt meegeleverd, volgens de adviezen van de fabrikant van de vorken bij de instelling van de veerhardheid. De handleiding van de fabrikant van de vorken vindt u op de bijgevoegde CD.

DEMPER OPPOMPEN



Bij een volledig afgeveerde mountainbike (Full Suspension) moet u de luchtdruk controleren.

Open het deksel van de demper.



Bij enkele modellen werd voor het transport de lucht volledig uit de demper gelaten. U dient uw demper met de voorgeschreven luchtdruk te vullen.



Een onjuiste afstelling van de demper kan tot schade leiden of de werking van de demper nadelig beïnvloeden.

UITRUSTING VOOR DEELNAME AAN HET WEGVERKEER



Bevestig nu nog de witte reflector aan het stuur, de rode reflector aan de zadelpen en verder een bel.



Pomp de demper op met de speciale pomp, die met de BikeGuard is meegeleverd, volgens de aanbevelingen van de demperfabrikant. De handleiding van de demperfabrikant vindt u op de bijgevoegde CD.



Meer informatie over de instelling van de demper vindt u in hoofdstuk “Full suspension” in uw Fietshandboek Mountainbike; neem ook de handleiding van de onderdelenfabrikant op de meegeleverde CD in acht.



De handleiding van de demperfabrikant vindt u op de bijgevoegde CD. Lees deze voor het oppompen en voor de eerste rit zorgvuldig door!



Tenslotte bevestigt u spaakreflectors. Let erop dat u telkens twee reflectors tegenover elkaar in de spaken van het voorwiel en twee reflectors in de spaken van het achterwiel bevestigt.



Volg de voorschriften op die voor het deelnemen aan het wegverkeer gelden in het land waar u uw bike gebruikt. Aanwijzingen daarvoor vindt u in hoofdstuk “Wettelijke eisen voor de deelname aan het wegverkeer” in uw Fietshandboek Mountainbike op de meegeleverde CD.

CONTROLLEREN EN AFSTELLEN



Trek bij schijfremmen enkele keren achter elkaar aan de remgreep nadat u het wiel hebt gemonteerd en de steekas of snelspanner hebt gesloten. Geef het wiel vervolgens een zetje zodat het begint te draaien.



Voer meteen na de wielmontage een remproef in stilstand uit. De greep moet een drukpunt geven en mag niet tot aan het stuur kunnen worden doorgetrokken. Aanwijzingen daarvoor vindt u in hoofdstuk **“De reminstallatie”** in uw Fietshandboek Mountainbike op de meegeleverde CD.



De remschijf mag daarbij niet tegen het remzadel en normaal niet hard tegen de remblokjes schuren. Laat beide wielen draaien en controleer of ze rond lopen.



Controleer de functie van de versnelling. Vraag iemand uw fiets even op te lichten bij het zadel en schakel voorzichtig in alle versnellingen.

Controleer of de achterderailleur niet tegen de spaken aankomt als de ketting over het grootste tandwiel loopt. Duw actief tegen de achterderailleur zodat een aanraking uitgesloten is en breng het wiel in een langzame draaiende beweging.

Aanwijzingen daarvoor vindt u in hoofdstuk **“De versnelling”** in uw Fietshandboek Mountainbike op de meegeleverde CD.



Nieuwe remblokjes van schijfremmen moeten eerst worden ingeslepen.



Voer de instellingen van de zitpositie, de greeppositie en de controle van het stuur, de grepen en de zadelpen op een veilige zitpositie uit, zoals beschreven in het hoofdstuk **“De Canyon bike aan de biker aanpassen”** in uw Fietshandboek Mountainbike.



Pomp beide banden maximaal op tot de op de zijkant van de band aangegeven bandenspanning. Meer informatie over het thema buiten- en binnenbanden vindt u in hoofdstuk **“De wielen – banden, binnenbanden en luchtdruk”** in uw Fietshandboek Mountainbike op de meegeleverde CD.

Ter afsluiting van de montage voert u de in hoofdstuk **“Voor de eerste rit”** beschreven controles zorgvuldig uit.



Uw zadelpen moet minimaal tot de onderkant van de bovenbuis of tot de MIN-/MAX-markering van de zadelpen in het frame steken.



Maak na afloop van de montage- en controlewerkzaamheden een proefrit op een rustige plaats of in een verkeersarme straat. Als tijdens een rit op de openbare weg of op oneffen terrein montage- of instellingsfouten optreden, kan dit tot gevolg hebben dat u de macht over het stuur verliest!



Controleer na 100 tot 300 km opnieuw of alle schroeven nog goed vastzitten volgens het voorgeschreven aandraaimoment. Meer informatie hierover vindt u in de hoofdstukken **“Algemene onderhoudstips en servicebeurten”**, **“Aanbevolen aandraaimomenten”** en **“Service- en onderhoudstermijnen”** in uw Fietshandboek Mountainbike op de meegeleverde CD.



Fiets nooit met uw Canyon als de MIN-/MAX-markering op de zadelpen zichtbaar is.

VERPAKKEN VAN UW CANYON BIKE

Wanneer u uw Canyon verpakt, bv. om het naar onze geautoriseerde werkplaats te sturen of als u op reis gaat, moet u op een paar zaken letten om ervoor te zorgen dat uw bike onbeschadigd op de plaats van bestemming aankomt.

De verpakkingshandleiding "Zo verpakt u uw mountainbike" is bij uw BikeGuard bijgevoegd. Volg bij het verpakken van uw bike altijd precies deze handleiding.

De verpakkingshandleiding, die u stap voor stap verklaart, hoe u uw Canyon verpakt, vindt u ook op onze website www.canyon.com

Als u per vliegtuig reist, moet u de bike in de Canyon BikeGuard verpakken of een geschikte fietskoffer gebruiken zoals de Canyon BikeShuttle.

Bij het vervoer per auto moet u letten op een veilige en glijvaste plek. Mocht u niet absoluut zeker zijn van uw zaak, lees dan de uitgebreide hoofdstukken achterin in de handleiding of op de bijgevoegde CD of bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL)



Leg de fiets of gedeelten daarvan niet los in de binnenruimte van uw voertuig. Rondschuivende onderdelen kunnen uw veiligheid in gevaar brengen.



Indien uw Canyon niet overeenkomstig de bijgevoegde verpakkingshandleiding voor verzending verpakt werd, heeft u geen aanspraak op vergoeding van eventueel ontstane transport schade door de Canyon Bicycles GmbH.



De Canyon BikeShuttle



Mountainbikes met grote wielen (27,5" en 29") passen evt. niet in de Canyon BikeShuttle. Gebruik de Canyon BikeGuard voor het verpakken.



Bij mountainbikes maat XL moet bovendien de vork worden uitgebouwd zodat de bike in de BikeShuttle past.



Heeft uw fiets vrij dikke framebuizen, dan bestaat het gevaar dat de meeste klemmen voor fietsdragers deze platdrukken! Carbonframes kunnen daardoor later tijdens het gebruik plotseling breken, frames uit aluminium krijgen gemakkelijk deuken. Een zaak met autotoebehoren heeft echter vaak speciale, passende modellen.



Let er bij het vervoer met de auto op dat er geen onderdelen (gereedschap, bagage, tassen, kinderzitjes enz.) op de fiets zitten, die los kunnen gaan. **Gevaar voor ongelukken!**

OMGANG MET SNELSPANNERS EN STEEKASSEN

Ondanks de eenvoudige bedieningswijze van de snelspanners, gebeuren er steeds opnieuw ongelukken door verkeerd gebruik.

De snelspanner bestaat voornamelijk uit twee bedieningselementen:

- De hendel aan de ene kant van de naaf: deze zet de sluitbeweging via een excentriek om in opspankracht.
- De klemmoer aan de andere kant van de naaf: daarmee wordt de voorspanning ingesteld op een schroefdraadstang.

WERKWIJZE VOOR EEN VEILIGE BEVESTIGING VAN HET WIEL

- Open de snelspanner. Nu kunt u het woord "OPEN" lezen.
- Beweeg de hendel weer in de richting van de opspanpositie. Duidelijk leesbaar is daarbij het woord "CLOSE" dat op de buitenkant van de hendel staat. Vanaf het begin tot ongeveer halverwege de sluitbeweging moet de hendel zich erg makkelijk laten bewegen, d.w.z. zonder opspankracht te ontwikkelen.
- Tijdens de tweede helft van de sluitbeweging moet de hendelkracht duidelijk toenemen. Tegen het einde toe kunt u de hendel nauwelijks nog bewegen. Gebruik de muus van uw duim en trek ter ondersteuning met uw vingers aan de vork of aan het frame, maar niet aan de remschijf.
- In de uiteindelijke positie moet de hendel zich evenwijdig aan het wiel bevinden. Hij mag dus niet opzij uitsteken. De hendel moet zodanig tegen het frame liggen dat hij niet per ongeluk kan worden geopend.
- Controleer vervolgens de passing door te proberen de gesloten hendel te draaien.



De snelspanner openen



De snelspanner sluiten



Verkeerd gemonteerde wielen kunnen tot ernstige valpartijen en ongevallen leiden!



Vertrek nooit met uw fiets zonder dat u voor de rit de bevestiging van het wiel hebt gecontroleerd! Als het wiel tijdens het rijden los raakt, valt u!



Bevestig wielen die met snelspanners worden bevestigd, samen met het frame aan een vast voorwerp wanneer u de fiets ergens onbewaakt achterlaat.

- ▶ Als u de spanhendel kunt ronddraaien, is het wiel niet veilig gemonteerd. U moet hem weer openen en de voorspanning verhogen. Draai daartoe de klemmoer aan de tegenoverliggende kant met een halve slag naar rechts.
- ▶ Herhaal de sluitprocedure en controleer de juiste bevestiging opnieuw. Kunt u de spanhendel niet meer draaien, dan klemt de snelspanner op de juiste manier.
- ▶ Til het wiel ten slotte enkele centimeters van de grond en geef de band van boven een tik. Is het wiel op veilige wijze bevestigd, dan blijft het in de asophanging van het frame zitten.

Om de snelspanner van het zadel te controleren, probeert u dat te verdraaien ten opzichte van het frame.



Sluiten van de snelspanner met de duimbal



Probeer het zadel ten opzichte van het frame te verdraaien

⚠ Let er op dat de bedieningshendels van beide snelspanners zich altijd aan de linker kant van uw Canyon bevinden (tegenovergestelde kant van de kettingaandrijving). Zo voorkomt u dat u het voorwiel omgekeerd inbouwt. Bij het RockShox Maxle steekassysteem ligt de Maxle-spanhendel altijd rechts.

⚠ Als de snelspanners niet juist gesloten zijn, kunnen de wielen losraken. **Acuut gevaar voor ongevallen!**

⚠ Vervang bij fietsen met schijfremmen de standaard snelspanners nooit door een zogenaamd lichtgewicht onderdeel.

i Snelspanners kunt u door een antidiefstal-slot vervangen. Daarvoor hebt u een speciaal gecodeerde sleutel of een inbussleutel nodig. Bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL) indien u niet absoluut zeker bent of vragen heeft.

AANWIJZINGEN VOOR DE MONTAGE VAN WIELEN MET STEEKASSEN

Steekassen worden gebruikt, als de fiets aan hoge belastingen is onderworpen, dus bijv. bij freeride, downhill etc. of sprongen. Zij geven de verende vorken een bepaalde stijfheid.

Tegenwoordig zijn er veel verschillende steekassystemen op de markt. Enkele systemen worden met snelspanners bevestigd. Voor andere systemen heeft u voor het monteren of demonteren speciaal gereedschap nodig.

Bel onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL) indien u niet absoluut zeker bent of vragen heeft.

Uitgebreide informatie over de verschillende steekassystemen

- ▶ Rock Shox Maxle- en Maxle-Lite-steekassysteem 15 resp. 20 mm
- ▶ Fox E-Thru 15 mm
- ▶ Rock Shox Maxle Lite-steekassysteem 15 mm
- ▶ Fox 20 mm

vindt u in hoofdstuk “Montage vanuit de BikeGuard” verder naar voren in deze handleiding.

⚠ Gebruik voor de bevestiging van de assen alleen het door de fabrikant aanbevolen gereedschap. Gebruik altijd een momentsleutel. Draai altijd in kleine stappen (halve Newton-meter) naar het voorgeschreven maximale aandraaimoment toe en controleer tussendoor steeds of het onderdeel vast zit. Ga het door de fabrikant aangegeven maximale aandraaimoment niet te boven! Als de as te strak wordt aangedraaid, kan dat schade opleveren aan as of vorkpoot.



Rock Shox Maxle- en Maxle-Lite-steekassysteem 15 resp. 20 mm



Fox E-Thru 15 mm



Fox 20 mm

i De fabrikanten van steekassen geven doorgaans uitvoerige handleidingen mee. Lees deze aandachtig door, voordat u het wiel demonteert of onderhoudswerkzaamheden uitvoert.

WAAROP MOET IK LETTEN BIJ HET AAN- EN OMBOUWEN?

Canyon-fietsen zijn sportartikelen die voor het beoogde doel zijn uitgerust. Bedenk dat de montage van spatborden en dergelijke de functie en daarmee de rijveiligheid kan beïnvloeden. Controleer voor de aankoop en montage van accessoires of deze wel op uw Canyon passen. Voor een extra bel of claxon en verlichtingsinstallaties moet u precies nakijken of die accessoires toegelaten en gekeurd zijn voor het wegverkeer. Batterij-/acculampen moeten zijn gemarkeerd met een slangenlijn en met de letter K (zie hoofdstuk “Wettelijke vereisten”).

Als u een bagagedrager of kinderzitje monteert of een kinderaanhangertrek wilt trekken, moet u eerst in het hoofdstuk “Het doelmatig gebruik” controleren of dat wel mogelijk is. Als dat het geval is, kunt u bij onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL) informeren naar geschikte modellen.

Voer alleen werkzaamheden uit die u voor honderd procent onder de knie heeft.

Sturen, stuurplemmen en vorken dienen altijd door vakkundige monteurs te worden vervangen. Let in elk geval op de bedieningsaanwijzing van de fabrikant van de accessoire. Bij de montage van andere onderdelen en accessoires bent u altijd zelf verantwoordelijk voor de correcte montage van de onderdelen. Breng bij de minste twijfel uw Canyon in onze geautoriseerde werkplaats.



Canyon met spatborden



Bagagedrager

 Toebehoren die op een later tijdstip werden gemonteerd zoals spatborden, bagagedragers etc. kunnen de werking van uw Canyon nadelig beïnvloeden: Gebruik daarom bij voorkeur accessoires uit ons assortiment. Dan weet u zeker dat u passende onderdelen gebruikt.

 Bij een onjuiste montage kunnen onderdelen die losraken of afbreken tot ernstige ongelukken leiden. Draai de schroefverbindingen die belangrijk zijn voor de veiligheid met het voorgeschreven draaimoment aan.

 Lees a.u.b. bij alle vragen over montage van accessoires, over de compatibiliteit van onderdelen of voor ombouw de uitgebreide hoofdstukken achterin de handleiding of op de bijgevoegde CD of bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

DE BIJZONDERE EIGENSCHAPPEN VAN HET MATERIAAL CARBON

Het materiaal carbon, of nauwkeuriger: koolstofvezelversterkte kunststof of afgekort CFK, heeft een paar bijzondere eigenschappen ten opzichte van andere veel gebruikte lichte bouwmaterialen. Het is heel belangrijk dat u deze eigenschappen kent, zodat u lang plezier van uw hoogwaardige Canyon kunt beleven en u altijd op het materiaal kunt vertrouwen.

Koolstofvezelversterkte kunststof heeft zijn geschiktheid voor de wielersport door talrijke overwinningen bewezen. Dit materiaal maakt bij een daarvoor juiste constructie, verwerking en behandeling extreem stevige en hoog belastbare onderdelen met een heel laag gewicht mogelijk.

Een heel bijzondere eigenschap is echter de broosheid van het materiaal. Hierdoor vervormt carbon bij een zware belasting niet blijvend, al kan de interne structuur al beschadigd zijn. De vezels kunnen zich in extreme gevallen van elkaar losmaken, de zogenaamde delaminatie treedt op waardoor de stevigheid van de onderdelen sterk terugloopt. De mogelijk opgetreden overbelasting die de interne vezels al heeft beschadigd, is niet te herkennen door verbuigingen zoals bij staal of aluminium. Daarom kan een beschadigd onderdeel uit carbon na een overbelasting tijdens verder gebruik het plotseling begeven, wat tot een valpartij met onvoorziene gevolgen kan leiden. Wij raden u daarom ten stelligste aan om een onderdeel of liever nog de hele Canyon na een ongeval door onze werkplaats te laten onderzoeken!

Plaats uw Canyon steeds zorgvuldig en zodanig, dat deze niet kan omvallen. Frames en onderdelen uit carbon kunnen al alleen door omvallen worden beschadigd.



Het materiaal carbon

 Let goed op tijdens het rijden. Als het CFK-onderdeel krakende geluiden laat horen, kan dat duiden op een dreigend materiaaldefect. Gebruik de fiets niet meer maar bel onze hotline op om te bespreken wat er nu moet gebeuren. Laat onderdelen die van CFK zijn gemaakt voor uw eigen veiligheid nooit herstellen! Vervang een beschadigd onderdeel onmiddellijk en voorkom dat derden het nog verder gebruiken.

 Onderdelen uit carbon mogen nooit aan hoge temperaturen worden blootgesteld zoals bijvoorbeeld bij het aanbrengen van een poederlaag of moffellak. De daarvoor benodigde hitte kan het onderdeel vernielen. Vermijd ook dat uw bike in een voertuig wordt blootgesteld aan sterke binnenvallende zonnestralen. Stal de bike nooit in de buurt van een warmtebron.

 Heeft uw fiets vrij dikke framebuizen, dan bestaat het gevaar dat de meeste klemmen voor fietsdragers deze platdrukken! Frames uit carbon kunnen het daardoor bij verder gebruik plotseling begeven. Een zaak met autotoebehoren heeft echter vaak speciale, passende modellen.

 Het maximale totaalgewicht van biker, bagage (rugzak) en fiets mag niet meer als 100 kg bedragen. Aanhangers zijn principieel niet toegestaan!

ONDERHOUDSTIPS

Reinig onderdelen uit koolstofvezelversterkte kunststof met een zachte doek en schoon water, eventueel aangevuld met een weinig spoelmiddel. Verwijder hardnekkig vastzittende olie of vet met een schoonmaakmiddel op petroleumbasis. Gebruik nooit ontvetters die aceton, trichloorethyleen, methylchloride, etc. bevatten noch oplosmiddelen op basis van niet-neutrale of chemische reinigingsmiddelen die het oppervlak aantasten!

Gebruik autowas om het oppervlak te beschermen en te laten glanzen. Polijstmiddelen of lakreinigers bevatten vaste bestanddelen die het oppervlak kunnen aantasten.



Reinigen met water en een zachte doek



Speciale stickers beschermen carbon voor beschadiging



Combineer het carbon stuur in geen geval met bar-ends tenzij deze speciaal daarvoor bestemd zijn. Maak het carbon stuur niet korter en bevestig de remgreep en shifter niet verder naar binnen aan het stuur als aangegeven of noodzakelijk. Dit kan breuk opleveren!



Klem een CFK-frame of -zadelpen niet in de montagestandaard! Daardoor kunnen deze worden beschadigd. Monteer voor het klemmen een stevige (alu-)zadelpen of gebruik een standaard, die het frame van binnen aan drie punten opspanst of vork en trapshuis opneemt.



Afhankelijk van het betreffende gebruik kunnen lichte componenten van CFK onderhevig zijn aan snellere slijtage. Wij adviseren daarom dringend de inspectie-intervallen op te volgen en zodoende lichte onderdelen regelmatig door onze servicewerkplaats en/of andere vakwerkplaatsen te laten controleren resp. vervangen.



Bescherm de kwetsbare plekken van uw carbonframe, bv. de onderkant van de onderbuis, met speciale stickers tegen beschadigingen door schurende kabels of steenslag.



Vet nooit onderdelen uit carbon in. Het smeermiddel zet zich vast in het oppervlak en verhindert door lagere wrijvingscoëfficiënten een veilig vastklemmen binnen de toegelaten aandraaimomenten. Carbononderdelen die ooit werden gesmeerd, kunnen in sommige gevallen nooit meer op veilige wijze worden vastgezet!



Controleer regelmatig, bijvoorbeeld bij het schoonmaken van de fiets, of het CFK-onderdeel uiterlijke beschadigingen vertoont zoals krassen, scheurtjes, deukjes, verkleuringen enzovoort. Als de doek ergens blijft haken, moet die plek worden onderzocht. Gebruik de Canyon in dat geval niet meer. Bel in geval van twijfel direct onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

BIJZONDERHEDEN VAN FREERIDE-BIKES

Fourcross, dual slalom, downhill en freeride behoren tot de hardste takken van sport, die u met een fiets kunt uitoefenen. Mens en materiaal zijn aan hoge belastingen blootgesteld door springen, trappen rijden, snelle afdalingen en scherpe bochten in singletrail of sterk hobbelig terrein etc. Dit betekent dat voor zulke sporttakken de fiets zeer houdbaar en eventueel goed geveerd moet zijn. Een cross country-, touren- of marathon-mountainbike zou het begeven, een zwaar ongeval zou het gevolg kunnen zijn.

Zelfs indien bikes voor de bovengenoemde wijzen van sportieve en harde inzet zijn gemaakt, houden ze toch niet iedere belasting uit. Vooral onder volgende omstandigheden wordt het materiaal in overmaat belast en zou het kunnen begeven:

- Niet juist uitgevoerde sprongen, op scherpe randen of sprongen, waarbij de fiets alleen op het voorwiel terecht komt, te kort wordt gesprongen of kunstjes, die voor de landing nog zijn afgemaakt.
- Landing op de tegenoverliggende helling, tussen twee hellingen, in het vlakke bereik (flat) bij sprongen, met rotatie, dwars op de rijbaan of met de handen niet aan het stuur/de voeten niet op de pedalen.

Bovendien dient u het volgende te vermeiden, omdat dit het materiaal overmatig belast en tot voortijdige slijtage of zelfs begeven kan leiden:

- Overmatige belasting van de ketting door rijden met te geringe kettingspanning
- Grinden (glijden op ketting of kettingblad)
- Overmatige belasting van de wielen door rijden met te geringe luchtdruk
- Overmatige belasting van frame en onderdelen door het rijden met te zacht ingestelde veerelementen of glijden op frame en uitvalpads



Torque Playzone



Draag altijd speciale beschermkleding



Onderdelen van freeride-bikes worden blootgesteld aan hoge belastingen. Controleer de onderdelen van uw freeride-bike jaarlijks en vervang eventueel onderdelen.



Bikes voor dirtbiken, fourcross, dual slalom, downhill en freeriden zijn volbloed sportmachines. Overschat uw eigen mogelijkheden niet voor uw eigen veiligheid. Veel acties of show van een professional zien er eenvoudig uit maar beïnvloeden gevaar voor lijf en leden. Draag altijd voldoende speciale beschermkleding.

DE JUISTE ZADELHOOGTE INSTELLEN

Bij dirt-, freeride-, dual-slam-, downhill-bikes etc. zijn, al naargelang gebruik, verschillende zadelinstellingen noodzakelijk. De zitpositie is niet te vergelijken met die op andere fietsen, het gaat om maximale controle en bewegelijkheid op de fiets.

Wanneer u langere afstanden aflegt wordt de nodige zithoogte door de manier van trappen bepaald. Bij het trappen moet de bal van de voet boven het midden van de pedaas staan. Het been mag dan in de onderste positie van de crank, dat is de verste afstand tussen pedaal en zadel, niet compleet gestrekt zijn anders gaat u onregelmatig trappen.

Controleer uw zithoogte op de volgende, makkelijk uit te voeren manier. Trek als vereiste schoenen met vlakke zolen aan. Ga op het zadel zitten en zet uw hak op het pedaal; het pedaal moet daarbij op de laagste positie staan. In deze positie moet uw been volledig gestrekt zijn. Let erop dat uw heup recht blijft.

Wanneer u sportief wilt freeriden, downhill rijden etc. wordt het zadel zeer laag ingesteld en gewoonlijk naar achteren gekiept. Vraag uw trainer, uw vereniging of onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL) naar de juiste zitpositie.

Meer over het instellen van het zadel vindt u in het hoofdstuk “De Canyon bike aan de biker aanpassen”.



Strive



Bij freeriden etc. is het zadel gewoonlijk naar achteren gekiept



In hoogte verstelbare zadelpennen



Bij in hoogte verstelbare zadelpennen, zoals bijv. de Reverb van RockShox, wordt de hoogte versteld door middel van een drukknop aan het stuur. Lees de bedieningshandleiding op de meegeleverde CD.



Een lager ingesteld zadel wordt in het algemeen aanbevolen bij steile afdalingen met de MTB. Bij langere ritten met laag zadel kunnen knieproblemen ontstaan.



Mountainbikes van dit type kunnen reeds na één seizoen zodanig zijn versleten, dat vitale en/of dragende onderdelen moeten worden vervangen. Laat bij fietsen van dit type minstens alle 3 tot 4 maanden een grondige inspectie doen.

NA EEN VAL

1. Controleer of de wielen nog goed vastzitten in de uitvalpads. Controleer voorts of de velgen nog precies in het midden van het frame respectievelijk van de vork draaien. Laat de wielen draaien. Zo kunt u controleren of het wiel goed rond loopt. Als het wiel een zichtbare slag maakt, moet het worden gecentreerd. Meer informatie daarover vindt u in de hoofdstukken “De reminstallatie” en “De wielen”.



Controleer of de wielen nog veilig zijn vastgeklemd

2. Controleer of stuur en stuurpen niet verbogen of beschadigd zijn en of ze nog recht staan. Controleer of de stuurpen vast in de vork zit door te proberen het stuur ten opzichte van het voorwiel te verdraaien. Belast het stuur ook even aan de remgrepen om te controleren of het nog goed vastzit in de stuurpen. Meer informatie daarover vindt u in de hoofdstukken “De Canyon bike aan de biker aanpassen” en “Het stuurlager”.



Probeer het stuur ten opzichte van het voorwiel te verdraaien

3. Kijk na of de ketting nog op de kettingbladen en op de rondsels ligt. Is uw fiets op de kant van de derailleur gevallen, controleer dan de versnellingsfuncties. Vraag iemand uw fiets even bij het zadel op te lichten en schakel erg voorzichtig met de achterderailleur in alle versnellingen. Let er vooral bij schakeling naar een kleiner verzet toe, wanneer de ketting op de grotere rondsels springt, in welke mate de achterderailleur in de buurt van de spaken komt. Een verbogen achterderailleur of uitvalpad kan ertoe leiden dat de derailleur tussen de spaken terecht komt – dan kunt u lelijk ten val komen!



Bekijk de tandkranscassette van de achterkant en controleer of de geleidewieltjes van de derailleur precies onder de tandpunten van het juiste ronsel liggen



Zie ook de aanwijzingen in het hoofdstuk “De bijzondere eigenschappen van het materiaal Carbon”.

Achterderailleur, achterwiel en frame kunnen beschadigen. Controleer de voorderrailleur. Als deze is verschoven, kan de ketting eraf lopen, waardoor de fiets zijn aandrijving verliest (zie ook hoofdstuk “De versnelling”).

4. Vergewis u ervan dat deze niet is verdraaid. Richt uw blik daarbij over de neus van het zadel heen op het trapashuis of op de bovenbuis.
5. Til uw fiets enkele centimeters op en laat hem dan op de grond stuiteren. Hoort u daarbij geluidjes, ga dan op zoek naar losse schroefverbindingen.
6. Bekijk ten slotte nog eens de hele fiets om eventuele verbuigingen, verkleuringen of scheurtjes te ontdekken.

Rij heel voorzichtig terug met de bike en alleen als de controle probleemloos is verlopen. Vermijd sterke versnellingen en remmanoeuvres en fiets niet al staande op de pedalen.

Twijfelt u aan de betrouwbaarheid van uw fiets, laat u dan liever afhalen met de wagen. Loop in geen geval een veiligheidsrisico! Zodra u thuis bent, moet de fiets opnieuw grondig worden onderzocht. Beschadigde onderdelen dienen te worden hersteld of vervangen. Lees a.u.b. de uitgebreide hoofdstukken achterin de handleiding of op de bijgevoegde CD of bel in geval van twijfel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).



Onderdelen uit carbon die ergens krachtig tegenaan zijn gestoten en verbogen onderdelen uit aluminium kunnen onverwacht breken. Ze mogen niet worden hersteld d.w.z. rechtgebogen want ook daarna bestaat er een acuut breukrisico. Dat geldt vooral voor vork, stuur, stuurpen, cranks, zadelpen en pedalen. Mocht u twijfelen, dan is het altijd beter de bewuste onderdelen te vervangen want uw veiligheid komt op de eerste plaats.



Controleer of de derailleur niet met de spaken in aanraking kan komen



Vergewis u ervan dat het zadel niet is verdraaid door over het zadel heen langs de bovenbuis te peilen



Vervang lichte onderdelen voor uw veiligheid na een val

FRAMESETS: BOUWAANWIJZINGEN – TECHNISCHE GEGEVENS

Canyon biedt de hoogwaardige carbon- en aluminiumframes ook apart aan voor individuele aanvulling met onderdelen.

Houd bij de keuze van de vorken voor Canyon Mountainbike-frames rekening met de juiste afstand van de veerweg. Bel in geval van twijfel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

Degene die het frame completeert en de onderdelen monteert, moet daarom de compatibiliteit van de onderdelen en de montagekwaliteit controleren. Gezien het ontzaglijke aantal accessoires is het onmogelijk dat Canyon in deze handleiding alle mogelijkheden behandelt. Canyon kan niet verantwoordelijk worden gemaakt voor iedere mogelijke combinatie van onderdelen.

We raden u dan ook dringend aan om de handleidingen van de onderdelenfabrikanten zorgvuldig te lezen. Fouten in de samenstelling van de opbouw kunnen ertoe leiden dat uw Canyon onveilig is. Wij raden u daarom aan om de montage uit te laten voeren door een vakman of in onze geautoriseerde werkplaats. Verg nooit te veel van uzelf, uw veiligheid is vóór alles belangrijk.



Frameset van de Canyon



Laat uw Canyon in onze geautoriseerde werkplaats monteren!



Afhankelijk van de ervaring en/of de handigheid van de bouwer, kan voor deze handleiding aanvulling nodig zijn. Sommige werkzaamheden vereisen aanvullend (speciaal) gereedschap, bv. speciale aftrekhulp of extra instructies.



Klem het frame nooit bij de buizen in een montagestandaard! De buizen met hun dunne wanden zouden kunnen worden beschadigd. Monteer eerst een degelijke (aluminium) zadelpen en klem deze in de standaard of gebruik een montagestandaard waarin u het frame aan de binnenkant op drie punten kunt spannen of dat de vork en de behuizing van de trapas opneemt.

Het frame is op montage voorbereid, dat wil zeggen dat de schroefdraden zijn gesneden en dat de lagerzittingen en de zitbuis zijn gefreesd. Nabewerken van het frame is niet noodzakelijk. Wijzig nooit het frame en zijn functionele onderdelen zoals de verstelbare kabelgeleiders en dergelijke door veilen, boren of iets dergelijks.

Monteer alle aanbouwdelen (uitzondering: carbonzadelpen, stuurpen op vorken met carbonschacht en alle pennen in het carbonframe) met hoogwaardig montagevet aan het frame. Zo voorkomt u roestvorming. Anders kunt u na een tijdje uw Canyon mogelijk niet meer demonteren.

Bij Canyon bikes zijn het stuurlager en de vork reeds gemonteerd.

Ga altijd uit van het laagste aandraaimoment en beweeg voorzichtig naar de maximale aandraaimomenten toe. Controleer de juiste passing van de onderdelen zoals beschreven in de overeenkomstige hoofdstukken.

Trek bij onderdelen waarvoor u niet over gegevens voor het aandraaimoment beschikt, de bouten stapsgewijs tot het maximale draaimoment aan en controleer tussendoor altijd opnieuw de vaste passing van het onderdeel.



Uitsluitend het gebruik van de meegeleverde stuurpen is toegestaan.



Degene die het Canyon-frame tot een volledige fiets monteert, dient er zelf voor te zorgen dat de samenstelling van de onderdelen volgens de richtlijnen van de fabrikant, de algemene normen en de stand der wetenschap en techniek wordt uitgevoerd. Als u vragen heeft met betrekking tot de compatibiliteit van verschillende onderdelen met het frame, belt u onze hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).



Let altijd op de gegevens voor het draaimoment



Werk nooit zonder een momentsleutel



Bij de verwerking van carbonvezels van de Canyon Lux- en Ultimate CF-frames werden deze op de belasting bij rijgebruik berekend. De geklonken kabelbevestigingen mogen daarom alleen in de richting van de schakel- of remkabelgoot worden belast. Trek niet schuin vanaf of tegen de looprichting aan de kabels, dat wil zeggen weg van het frame, bijvoorbeeld om deze vooraf uit te rekken. Daarbij is een beschadiging van het frame niet uit te sluiten.



Op een aantal onderdelen is het aantrekmoment geprint of geplakt. Houd u aan deze waarden. Neem in ieder geval de bijgevoegde handleidingen van de onderdelenleveranciers in acht!

STUURLAGER RESP. BALHOOFDSTEL

Alle frames worden geleverd met ingeperste schalen en geïntegreerde stuurset (integrated headset).

VERENDE VORKEN

Canyon Mountainbike-frames kunnen worden uitgevoerd met een verende vork naar keuze.

Let op de inbouwhoogte van de vork die bij de geometrie van het frame moet passen. De inbouwhoogte voor uw verende vork alsook de maten van de nominale diameter van de vorschacht vindt u op onze website www.canyon.com

De montage van een andere vork levert tenminste een slechter rijgedrag op. Onder bepaalde omstandigheden kan uw Canyon bike onbestuurbaar worden – **dat levert gevaar voor vallen op**. Let er op dat de kop van de vork vrij onder het frame door moet kunnen draaien.



De kop van de vork moet zonder iets aan te raken onder het frame kunnen draaien



Let op de inbouwhoogte van de verende vork



Een niet-passende vork verandert het rijgedrag zodat de bike zelfs onbestuurbaar kan worden.

TRAPAS

Alle frames: BSA/BSC I.370x24T,
(rechterkant schroefdraad linksom!)

Breedte behuizing:

Mountainbikes 68 mm

Model Torque en Grand Canyon AL (M44) 73 mm

Pressfit 92 mm

(resp. 89,5 mm met 2,5 mm spacer)

De gebruikelijke cartridge-lagers kunnen direct worden gemonteerd met hoogwaardig montagevet. Houd u zich aan het draaimoment van de lagerfabrikant.

BREEDTE ACHTERVORK

Alle Mountainbike-frames: 135 mm

12x142 achtervorken: 142 mm

VERWISSELBAAR DERAILLEURPAD

Aan alle frames zijn voldoende verwisselbare derailleurpads bevestigd. Houd u zich aan een draaimoment van 1,5 Nm. Overschrijd nooit het maximale draaimoment van 1,5 Nm.

Uitzondering: Strive 6 Nm

DRANKHOUDER

Houd u zich aan een maximaal draaimoment van 5 Nm. Overschrijd nooit het maximale draaimoment van 5 Nm.

KABELBEVESTIGINGEN

Belast de volgens het krachtenverloop gemonteerde kabelremmen op de Canyon Carbon MTB-frames alleen in de richting van de loop van de versnellings- of remkabel. Schuin of tegen de looprichting in liggende belasting kan tot beschadiging van het frame leiden.



Draai nooit vaster als de maximale aandraaimomenten van de lagerfabrikant



Bij het vervangen van de derailleurpad mag u het maximale draaimoment van 1,5 Nm beslist niet overschrijden



Houd u zich bij de drankhouder aan een maximaal draaimoment van 5 Nm



Let er bij het verwisselen van de derailleurpad op, dat u tussen derailleurpad en frame ietsje vet aanbrengt!

ZADELPEN

De nieuwe zadelpen moet in elk geval dezelfde nominale diameter hebben als de zitbuis van uw frame. De pen moet gemakkelijk in het frame schuiven, zonder duwen of draaien. Afwijkende afmetingen van frame en pen kunnen veroorzaken, dat de zadelpen het begeeft.

Voordat u de pen in het frame monteert, dient u te controleren of de zitbuis volkomen vrij is van scherpe randen of bramen. Bij gebruik van een carbon-zadelpen of bij een carbon-zitbuis moeten beide delen ook vetvrij en vrij zijn van olie. Maak de zitbuis schoon en schuur deze glad indien nodig.

Draai de schroef of de snelspanner van de zadelpenklem niet al te strak aan. Let op de aanwijzingen in het hoofdstuk “Instellen van de zithoogte” en de toelaatbare draaimomenten voor het vastdraaien in het hoofdstuk “Algemene onderhoudstips en servicebeurten” en let ook op de aanwijzingen van de onderdelenfabrikant. Te vast aandraaien kan de zadelpen beschadigen en daardoor oorzaak zijn van ongelukken en/of blessures bij de fietser.



Let op dat de zadelpen zonder problemen in het frame past



Trek de snelspanner niet al te vast aan



Als de afmetingen van zadelpen en zitbuis niet exact overeenstemmen, kan het frame of een CFK-zadelpen breken. Dat kan een ongeval of verwonding van de fietser als gevolg hebben.



Zadelpennen van carbon of zitbuizen van carbon frames mogen nooit worden ingevet.



Uw zadelpen moet minimaal tot de onderkant van de bovenbuis of tot de “minimum markering” van de pen in het frame steken. Fiets nooit met uw Canyon als de minimum markering op de pen zichtbaar is.



Gebruik de speciale carbon montagepasta van Canyon om een veilige bevestiging van de zadelpen te verkrijgen.



Raadpleeg de aanwijzingen over de zadelpendoorsnedes op www.canyon.com/service

DE CANYON BIKE AAN DE BIKER AANPASSEN

Het maakt niet uit of u tegen de wind in gebogen op een Canyon Cross Country racer zit of ontspannen op een Canyon All Mountain Bike rijdt. De (zit-) positie is van het grootste belang voor uw welzijn en uw prestaties op de Canyon. Stel het zadel en het stuur van uw Canyon daarom zo nauwkeurig mogelijk in volgens uw wensen.

In principe is een mountainbike een sportfiets. Alleen al daarvoor stelt een mountainbike bepaalde basisvoorwaarden aan de romp-, schouder- en nekspieren.

De lichaamsgrootte van de biker is bepalend voor de keuze van de framehoogte van uw Canyon. Al bij de keuze van het fietstype wordt uw lichaamshouding al in grove lijnen vastgelegd. Verschillende onderdelen van uw Canyon zijn echter zo ontworpen dat ze tot op zekere hoogte instelbaar zijn op uw lichaamsmaten. Daartoe behoren de zadelpen, de stuurpen en de remgrepen.

Let er bij de keuze van het frame op dat u voldoende vrije ruimte in het kruis overhoudt zodat u niet op een pijnlijke wijze op de bovenste buis terechtkomt.

Met het Canyon PPS-systeem (Perfect Position System) staat u een stuk gereedschap ter beschikking waarmee u uw Canyon ook zonder proefrit in de exact passende afmeting kunt kiezen. U vindt het PPS op onze website www.canyon.com



Het frame moet voldoende ruimte in het kruis bieden



Typische houding van een marathonfietser



Typische houding van een freerider bij het bergaf rijden



Bij alle hierna beschreven werkzaamheden zijn enige ervaring, het juiste gereedschap en een zekere ambachtelijke bedrevenheid noodzakelijk. Voer na de montage direct de korte controle uit (hoofdstuk "Voor iedere rit") en maak een proefrit op een leeg plein of in een rustige straat. Op die manier kunt u alles nog eens testen zonder direct gevaar. Mocht u enige twijfel hebben, dan is het beter uitsluitend een positiecontrole uit te voeren. Geef uw Canyon eventueel in de handen van een vakman.

INSTELLEN VAN DE ZITHOOGTE

De vereiste zithoogte is bij crosscountry, marathon en tourritten van de pedaalslag afhankelijk.

Belangrijk: Het is belangrijk dat bij het trappen de bal van uw grote teen boven het midden van de pedaalas staat. Het been mag dan in de onderste stand van het pedaal niet volledig gestrekt zijn. Als het zadel te hoog is, is het moeilijk om door dit laagste punt te komen; de pedaalslag is niet meer zuiver rond. Als het zadel te laag staat, levert dat pijnlijke knieën op. Controleer daarom uw zitpositie op de volgende, makkelijk uit te voeren wijze. Gebruik schoenen met vlakke zolen.

- Ga op het zadel zitten en zet uw hak op het pedaal dat op de laagste positie staat. In die positie moet uw been volledig gestrekt zijn. Let erop dat uw heup rechts blijft.

Om de zithoogte in te stellen, moet u de bouten van de zadelpenstrop of de snelspanner losmaken (lees eerst het hoofdstuk "Omgang met snelspanners en steekassen"). Maak de bout van de zadelpenstrop los met geschikt gereedschap door tegen de klok in te draaien.

Trek de zadelpen niet boven de markering uit, die op de buis zichtbaar is. Bij een frame met een langere zadelpen, die uitsteekt boven de bovenbuis, moet de zadelpen tenminste tot onder de bovenbuis worden geschoven! Dat kan leiden tot een minimum insteekdiepte van 10 centimeter en meer.



Maak, om de zithoogte in te stellen, eerst de snelspanner van de zadelpen los



Wanneer de hak op het pedaal rust, dat in de onderste positie staat, moet het gehele been volledig gestrekt zijn



Zadelpen en frame kunnen verschillende minimum insteekdieptes voorschrijven. Kies altijd de grootst voorgeschreven insteekdiepte.



Controleer de zitpositie bij opgroeiende kinderen elke 2 à 3 maanden.



Vet nooit de zitbuis in van een frame uit carbon wanneer geen aluminum huls aanwezig is. Indien u een zadelpen uit carbon gebruikt, mag u zelf een frame uit metaal niet invetten. Carbononderdelen die ooit werden gesmeerd, kunnen in sommige gevallen nooit meer op veilige wijze worden vastgezet!

- De zadelpen is nu los en kan naar boven en naar beneden worden verschoven. Let erop dat het gedeelte van de zadelpen dat in de zitbuis blijft zitten, altijd goed is ingevet. (Uitzondering: frames en zadelpennen van carbon). Als de pen niet gemakkelijk in de zitbuis glijdt, mag u in geen geval geweld gebruiken. Bel in geval van twijfel direct onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).
- Plaats het zadel zo dat het weer direct naar voren is gericht. Richt uw blik daarbij over de neus van het zadel heen op de trapas of op de bovenbuis.
- Klem de zadelpen weer vast. Draai daartoe de bout van de zadelpen naar rechts. Ook zonder teveel handkracht te zetten moet het geheel al goed klemmen. Anders past de zadelpen zomogelijk niet goed in het frame. Bel in geval van twijfel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).
- Controleer of de pen goed vast zit. Houd daartoe het zadel met uw handen vooraan en achteraan goed vast en probeer eraan te draaien. Als het niet lukt om het zadel te verdraaien, zit de pen vast.
- Controleer opnieuw of uw been op de juiste manier gestrekt is. Voer die controle uit door uw voet in de ideale trappositie te plaatsen. Bevindt de bal van uw grote teen zich in het midden van het pedaal, dan moet uw knie lichtjes gebogen zijn. Is dat het geval, dan is uw zadel op de juiste hoogte ingesteld.
- Controleer of u nog zeker op de grond kunt staan. Als dat niet het geval is, moet u het zadel weer iets lager stellen.

Wanneer u sportief wilt dirtbiken, freeriden, downhill rijden etc. wordt het zadel zeer laag ingesteld en gewoonlijk naar achteren gekiept. Vraag uw trainer, uw vereniging of bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL) voor de juiste zitpositie of lees het hoofdstuk "Bijzonderheden van freeride-bikes".



Bij in hoogte verstelbare zadelpennen, zoals bijv. de Reverb van RockShox, wordt de hoogte versteld door middel van een drukknop aan het stuur. Lees de bedieningshandleiding op de meegeleverde CD.



Vergewis u ervan dat het zadel niet is verdraaid door over het zadel heen langs de bovenbuis te peilen



Probeer het zadel ten opzichte van het frame te verdraaien



Beweeg altijd in kleine stappen (halve Newtonmeter) naar het voorgeschreven maximale draaimoment toe en controleer tussen door steeds of het onderdeel vast zit. Overschrijd niet het door de fabrikant aangegeven maximale draaimoment!



Let op dat u de bouten van de zadelpenstrop niet te vast aandraait. Te vast aandraaien kan zadelpen of frame beschadigen. **Gevaar voor ongevallen!**



Rijd nooit met uw fiets als de zadelpen over eind-, minimum-, maximum- of stopmarkering uitsteekt! Hij kan dan breken of het frame beschadigen. Schuif bij een frame met een langere zitbuis die uitsteekt boven de bovenbuis, de zadelpen tenminste tot onder de bovenbuis resp. tot onder de kruising van de bovenbuis en zitbuis!

INSTELLEN VAN DE STUURHOOGTE

De stuurhoogte bepaalt de hoekneiging van de rug. Hoe lager het stuur is gemonteerd, des te sterker wordt het bovenlichaam gebogen. De fietser vangt dan weliswaar minder wind en plaatst meer gewicht op het voorste wiel, maar de sterk gebogen houding is veel vermoeiender en ongemakkelijker omdat de belasting van de polsgewrichten, de armen, het bovenlichaam en de hals toeneemt.

AHEADSET®-STUURPEN OF SCHROEFDRAADLOOS SYSTEEM

(Aheadset® is een gedeponeerd handelsmerk van de firma Dia-Compe)

Bij fietsen met een Aheadset®-stuurlagersysteem wordt met behulp van de stuurpen de voorspanning van het stuurlager ingesteld. Wijzig u iets aan de positie van de stuurpen, dan moet u het lager opnieuw instellen (zie hoofdstuk "Het stuurlager"). Een hoogtevaststelling is alleen mogelijk door de tussen- of vulringen, ook spacers geheten, te verschuiven of door bij de zogenaamde flip-flop-modellen de stuurpen om te draaien.



Aheadset®-stuurpen



De stuurhoogte bepaalt de rugneiging



Let op dat de stuur-stuurpen-combinatie door de fabrikant van stuur resp. stuurpen is goedgekeurd.



De stuurpen is een dragend element van uw fiets. Wijzigingen daaraan kunnen uw veiligheid in gevaar brengen. Let erop dat de schroefverbindingen van stuur en stuurpen worden aangehouden met het voorgeschreven aandraaimoment. De voorgeschreven waarde is te vinden in het hoofdstuk "Aanbevolen aandraaimomenten". Bel in geval van geplande veranderingen direct onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).



Neem ook de bijgevoegde handleidingen van de onderdelenleveranciers in acht!

- Demonteer het boutje voor de lagervoorspanning bovenaan de vorkschacht en verwijder het dopje.
- Maak de bouten aan de zijkant van de stuurpen los. Trek de stuurpen uit de vork.
- Nu kunt u de tussenringen verwijderen.
- Smeer een beetje carbon-montagepasta van Canyon over het gedeelte waaraan de stuurpen klemt.
- Schuif de stuurpen helemaal over de vorkbuis en plaats alle verwijderde tussenringen weer aan de bovenkant van de stuurpen.



Maak de bouten aan de zijkant van de stuurpen los



Neem de tussenringen er uit en steek deze vervolgens boven de stuurpen weer op



Stel het lager opnieuw af en draai de stuurpen weer vast



U kunt tussenringen alleen dan verwijderen, als de vorkschacht wordt verkort. Die situatie is niet meer omkeerbaar. Doe dit daarom alleen als u helemaal zeker bent over de zitpositie. Laat dit werk door een vakman uitvoeren. De onjuiste bediening of het gebruik van verkeerd gereedschap bij het inkorten van de vorkschacht heeft onreparabele en eventueel gevaarlijke materiaalschade tot gevolg. Canyon is niet aansprakelijk voor schade aan de vorkschacht die resulteert uit onjuiste bediening. In dat geval vervalt de garantie. U kunt zich het beste tot onze Canyon geautoriseerde werkplaats richten met de hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).



Let erop dat de stuurklemmen geen scherpe kanten hebben. Bel in geval van geplande veranderingen direct onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).



Stuurpen bestaan in verschillende maten in lengte, in buisdiameter en in stuurboorgat. Een verkeerde keuze kan leiden tot gevaarlijke situaties: stuur en stuurpen kunnen breken en een ongeval veroorzaken. Gebruik uitsluitend originele onderdelen van het juiste merk en type als u onderdelen moet vervangen.

Als u de stuurpen wilt omdraaien, moet u ook het stuur verwijderen.

- Draai daartoe de bouten los aan de voorkant van de stuurpen waarmee het stuur is vastgeklemd, en neem deze er voorzichtig uit.
- Breng ook in dit klembereik carbon-montagepasta aan en bevestig het stuur opnieuw nadat u de stuurpen heeft omgedraaid.
- Lijn het stuur bovendien in het oog van de stuurpen uit.
- Draai alle stuurpenbouten volgens de voorgeschreven waarden vast met een momentsleutel. Let er op dat u het maximale draaimoment gewoonlijk niet hoeft te bereiken als u carbon-montagepasta gebruikt. Het voldoet om de bouten aan te draaien met een moment dat 20 tot 25 % lager ligt, bijvoorbeeld met 6 Nm in plaats van 8 Nm. Dat ontziet het materiaal.
- Stel het lager opnieuw af.
- Richt de stuurpen zodat deze in één lijn met het voorwiel staat en het stuur precies loodrecht op de rijrichting staat. Trek de stuurpen aan nadat u deze heeft uitgelijnd en voer een verdraaiingscontrole uit (zie hoofdstuk “Het stuurlager”).



Maak de bouten aan de voorkant van de stuurpen los



Draai de bouten weer vast



Let erop dat de stuurklemmen geen scherpe kanten hebben. Bel in geval van geplande veranderingen direct onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).



Als uw Canyon mountainbike een vorkschacht van carbon heeft, (te herkennen aan de zwarte of zwartglanzende kleur in de spleet van de stuurpen) moet u heel voorzichtig te werk gaan bij het klemmen van de stuurpen. Dit is werk voor vakmensen!



Let erop dat de schroefverbindingen van stuur en stuurpen worden aangehouden met het voorgeschreven aandraaimoment. De voorgeschreven waarden vindt u in het hoofdstuk “Aanbevolen aandraaimomenten” of in de meegeleverde handleidingen van de onderdelenfabrikant. Bel anders eventueel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL). Anders kan het gebeuren, dat stuur of stuurpen losraken of breken. Dat kan een ernstig ongeluk veroorzaken.

INSTELLEN VAN ZADEL EN AFSTAND TUSSEN STUUR EN ZADEL

De afstand tussen de handvatten van het stuur en het zadel alsook de hoek van het zadel oefenen invloed uit op de houding van de rug, dus ook op het rijcomfort en op de rijdynamica.

Via de slee van de zadelpen kunt u die afstand in geringe mate wijzigen. Door het zadelframe in de zadelpen te verschuiven, beïnvloedt u echter ook het trappen. Afhankelijk of het zadel verder naar voren of naar achteren is geplaatst, trapt de fietser meer of minder ver van achteren op de pedalen.

Staat het zadel tijdens het fietsen niet horizontaal, dan kan de fietser niet ontspannen op de pedalen trappen. Hij moet dan permanent op het stuur steunen om niet van het zadel af te glijden.



De afstand tussen de handvatten aan het stuur en het zadel heeft invloed op de rughouding



Het zadel mag nooit naar achteren gekanteld zijn



Klem het zadel nooit in de kromming van het zadelframe, maar altijd in het rechte stuk.



Let erop dat de boutverbindingen van de zadelpen worden aangedraaid met het voorgeschreven aandraaimoment. Maak gebruik van een momentsleutel en ga de maximale aandraaimomenten niet te boven! U vindt ze in het hoofdstuk "Aanbevolen aandraaimomenten", op de onderdelen zelf en/of in de handleidingen van de onderdelenfabrikanten.



Het instelbereik van het zadel is heel beperkt. Door echter andere stuurpennen te gebruiken, kunt u de lengte wijzigen met soms ruim tien centimeter. Meestal moet hierbij ook de lengte van de kabels worden aangepast. Ga voor een dergelijke ombouw in elk geval naar bij een geautoriseerde fietsenwerkplaats. Voor vragen of afspraken bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

VERSCHUIVEN VAN HET ZADEL EN INSTELLEN VAN DE ZADELHOEK

Gepatenteerde klemming met twee parallelle bouten

Bij gepatenteerde zadelpennen houden twee parallelle inbusbouten de kop vast die zowel de helling als de horizontale positie van het zadel fixeert. Open beide bouten aan de kop van de zadelpen. Draai ze met twee of hooguit drie slagen los, anders kan het hele mechanisme uiteenvallen.



Draai de beide moeren afwisselend en gelijkmatig aan, overschrijd nooit het maximaal toegelaten draaimoment

Verschuif het zadel naar uw wens naar voren of naar achteren. Meestal moet u het zadel daarvoor een tikje geven. Let ook op de markeringen aan het zadelframe en overschrijd deze niet. Let er op dat de bovenkant van het zadel horizontaal blijft, terwijl u de bouten gelijkmatig en afwisselend weer vastdraait. Zorg ervoor dat uw fiets bij het afstellen horizontaal staat. Controleer of het aldus vastgezette zadel omkantelt. Belast daartoe met uw handen afwisselend de zadelneus en het achterste deel van het zadel.



Controleer of het weer vastgeschroefde zadel kantelt



Controleer de boutverbindingen maandelijks met de momentsleutel volgens de waarden die u in het hoofdstuk "Aanbevolen aandraaimomenten", in de meegeleverde handleidingen en/of op de onderdelen zelf vindt.

Jukklemming met twee achter elkaar liggende bouten
Draai beide bouten los met twee, hooguit drie slagen, anders kan het hele mechanisme uiteenvallen. Verschuif het zadel horizontaal om de gewenste zitpositie in te stellen. Draai beide bouten gelijkmatig vast zodat het zadel in de juiste hoek blijft staan.

Wenst u de zadelneus een beetje lager, draai dan aan de voorste bout. Draai desgewenst de achterste schroef een beetje losser. Moet het achterste deel van het zadel een beetje lager, draai dan aan de achterste bout. Heeft u de perfecte positie gevonden, controleer dan of de bevestigingsklemmen tegen het zadelframe liggen. Voer vervolgens het aandraaimoment op zoals voorgeschreven door de fabrikant van de zadelpen.

Let daarbij op het aanbevolen draaimoment in het hoofdstuk “Algemene onderhoudstips en servicebeurten”. Controleer of het aldus vastgezette zadel omkantelt. Belast daartoe met uw handen afwisselend de zadelneus en het achterste deel van het zadel.



Maak de beide bouten met twee tot maximaal drie slagen los



Draai de bouten afwisselend en gelijkmatig aan met het voorgeschreven draaimoment



Stel het zadel zo af, dat het zadelframe binnen de markeringen wordt geklemd



Een stuurpen kan zeer uiteenlopende afmetingen hebben qua lengte, buisdiameter en boorgat van het stuur. Een verkeerde keuze kan leiden tot erg gevaarlijke situaties: stuur en stuurpen kunnen breken en zo een ongeval veroorzaken.



Plaats het zadelframe zo dat de klem van de zadelpen binnen het aangegeven bereik valt. Als een bereik niet is gemarkeerd, mag de klem alleen op het rechte stuk en nooit op de voorste of achterste boog worden gezet - **breukgevaar!**



Let bij het vervangen van een zadel op dat de zadelpennen meestal zijn bedoeld voor een zadelframediameter van zeven millimeter. Zadelframes met andere afmetingen kunnen het verzakken van de pen en daardoor een val van de fietser veroorzaken.

INSTELLEN VAN STUUR EN REMGREPEN

De uiteinden van het stuur van mountainbikes zijn meestal lichtjes gebogen. Stel uw stuur zo in dat uw polsgewrichten ontspannen zijn en niet te sterk naar buiten toe worden verdraaid.

INSTELLEN VAN DE STUURPOSITIE DOOR HET STUUR TE DRAAIEN

- Maak de inbusbout(en) aan de voorkant van de stuurpen los.
- Draai zolang aan het stuur tot het de gewenste positie heeft.
- Let erop dat het stuur door de stuurpen precies in het midden wordt vastgeklemd.
- Draai de bouten van de stuurpen weer voorzichtig met een momentsleutel vast. Let op het voorgeschreven draaimoment (zie hoofdstuk “Algemene onderhoudstips en servicebeurten”). Nadat u het stuur hebt ingesteld, moeten ook de remgrepen en de shifters worden bijgesteld.
- Draai de inbusbout aan de bandages van de handgreep los.
- Verdraai de remgreep en shifter aan het stuur. Ga op het zadel zitten en leg uw vingers op de remgreep. Controleer of uw hand in het verlengde ligt van uw onderarm.
- Schroef de grepen weer vast.
- Controleer of het stuur goed vast zit door voor de Canyon te gaan staan en het stuur aan beide remgrepen vast te pakken. Het stuur mag ook bij een krachtige ruk naar beneden niet verdraaien. Trek de klembout(en) eventueel voorzichtig vast.



Open de inbusbout(en) aan de voorkant van de stuurpen



Draai de bouten weer vast met het vereiste aandraaimoment



Wanneer uw vingers op de remgrepen liggen, moet uw hand een rechte lijn met de onderarm vormen



Schroef de rem- en schakelgrepen met het voorgeschreven draaimoment vast

Bar-ends bieden extra mogelijkheden om het stuur te kunnen grijpen. Ze worden doorgaans zo afgesteld dat de handen er aangenaam op rusten wanneer de biker al staande op de pedalen fietst. De bar-ends staan dan vrijwel parallel met de grond of in een hoek van ongeveer 25 graden omhoog.

- Open de bouten die meestal aan de onder- of bovenkant van de bar-ends zitten met één tot twee slagen.
- Draai zolang aan de bar-ends tot de gewenste positie is bereikt. Let erop dat de bar-ends aan beide kanten in eenzelfde hoek staan.
- Draai de bouten weer vast met het vereiste aandraaimoment.
- Controleer of de bar-ends goed vastzitten door te proberen of u deze kunt verdraaien.
- Gebruik bij carbon-sturen speciale bar-end-propen bij het instellen van bar-ends. Let bij carbon-sturen op de gebruiksaanwijzing omdat verschillende stuurfabrikanten sterke beperkingen op het gebruik van bar-ends leggen.



Bar-ends bieden extra mogelijkheden om het stuur te kunnen grijpen



Draai de bouten weer vast met het vereiste draaimoment

 Let erop dat alle boutverbindingen van stuurpen, stuur, bar-ends en remmen met het voorgeschreven aandraaimoment worden vastgezet. De juiste waarden kunt u vinden in het hoofdstuk **“Algemene onderhoudstips en servicebeurten”** of in de meegeleverde handleidingen van de onderdelenfabrikant. Anders is niet uit te sluiten, dat onderdelen loskomen of breken. Dat kan een ernstig ongeluk veroorzaken.

 Zet de bar-ends niet loodrecht of naar achteren; dit kan bij een val lichamelijk letsel veroorzaken.

 Denk eraan dat de remweg langer wordt indien u met bar-ends rijdt. De remgrepen zijn niet in alle posities even gemakkelijk te grijpen.

INSTELLEN VAN DE GREEPSPELING VAN DE REMGREPEN

Bij veel remgrepen kunt u de afstand tussen remgrepen en handvatten aan het stuur instellen. Voor fietsers met kleine handen kunt u op die manier de remgreep dichterbij het stuur plaatsen zodat hij makkelijk grijpbaar is. De positie van de greep waarop de rem begint te functioneren moet eveneens worden ingesteld op de lengte van uw vingers.

- Controleer wanneer de remblokjes het remvlak raken. Komt dit drukpunt reeds na een korte greepweg, moet de rem worden afgesteld. Indien u de greepweg wilt instellen kijk daarvoor dan in hoofdstuk **“De reminstallatie”**. Anders bestaat de kans dat de remmen na het instellen afslijpen. Als de rem echter pas na de halve remweg pakt, heeft u een beetje speelruimte om de greepspeeling van de grepen te beperken.
- Meestal zit er een kleine stifttap in de buurt van het punt, waar de remkabel of remleiding in de greeparmatuur wordt geleid. Draai die bout naar binnen en kijk nauwlettend in welke richting de greep van richting verandert.
- Bij hydraulische remmen is meestal een instelschroef op de greep beschikbaar. Daarmee kunt u de positie wijzigen.
- Heeft u de gewenste afstand ingesteld, controleer dan in ieder geval of de greep nog over voldoende speling beschikt voordat de remblokjes het remvlak raken.



Greepspeeling van de rem



Instellen van de greepspeeling van de remgrepen

 Let erop dat alle boutverbindingen van stuurpen, stuur, bar-ends en remmen met het voorgeschreven aandraaimoment worden vastgezet. De juiste waarden kunt u vinden in het hoofdstuk **“Algemene onderhoudstips en servicebeurten”** of in de meegeleverde handleidingen van de onderdelenfabrikant. Anders is niet uit te sluiten, dat onderdelen loskomen of breken. Dat kan een ernstig ongeluk veroorzaken.

 U mag de remgreep niet tot aan het stuur kunnen doortrekken. De volledige remkracht moet eerder worden bereikt!

 Lees ook de extra aanwijzingen van de remfabrikant.

 Denk eraan dat de remweg langer wordt indien u met bar-ends rijdt. De remgrepen zijn niet in alle posities even gemakkelijk te grijpen.

DE PEDAALSYSTEMEN

Niet ieder schoeisel is geschikt om te fietsen. Schoenen die u bij het fietsen aantrekt, moeten een stijve zool hebben en genoeg grip bieden. Vermijd schoenen met een te zachte zool, u loopt anders het risico dat het pedaal erdoor drukt en dat uw voet na enige tijd pijn begint te doen. Verder mogen de schoenen in het bereik van de hiel geen brede zool hebben. De voet kan dan namelijk geen natuurlijke positie innemen omdat de schoen tijdens het trappen tegen de stang van de achterbrug zou stoten. U zoudt pijn in uw knieën kunnen krijgen.

WERKING VAN DE VERSCHILLENDE SYSTEMEN

Aan te bevelen zijn pedalen waarbij de voet met een los te maken verbinding met het pedaal is gekoppeld, zogenaamde systeem- of klikpedalen. De verbinding zorgt ervoor dat als u snel trapt of op ruw terrein fietst, uw voet niet van het pedaal glijdt. Het pedaal kan door de vaste greep op de voet ook worden geschoven of getrokken. Dat vereenvoudigt het vloeiende trappen. Een ander voordeel is dat de ballen van de grote tenen op een goede plek boven de pedaalas staan en dat het niet mogelijk is om het voorwiel tijdens het sturen per ongeluk met de tenen te blokkeren.



Systeempedaal



Schoenen voor systeempedaal



Voor systeem- of klikpedalen zijn altijd speciale fietsschoenen nodig.



Lees de gebruiksaanwijzing van de pedaal-fabrikant of neem contact op met onze hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

Bij systeem- en klikpedalen zorgt een speciale bikeschoen voor een inklikkende verbinding met het pedaal, net als bij een skiverbinding. Gewoonlijk wordt eerst de punt van de cleat op het pedaal gezet en wordt er vervolgens op het horizontale pedaallichaam getrapt. Bij de meeste pedalen voor mountainbikes is het bevestigingsmechanisme dubbelzijdig uitgevoerd, zodat het omdraaien van de pedalen niet nodig is. Met een duidelijk hoor- en voelbare klik wordt de schoen vastgezet. Daarom worden systeempedalen ook vaak klikpedalen genoemd.

De verbinding wordt bij alle gangbare systemen geopend door de hiel naar buiten te draaien. Leun bij uw eerste pogingen om in het pedaal te klikken tegen een muur of laat u door een ander ondersteunen.

De functionele verschillen tussen de diverse pedaal-systemen liggen in de vorm van de cleats, in de hoek én de kracht, die nodig is om in- en los te klikken. Biker die tot knieproblemen neigen, kunnen beter een pedaalstelsel met "voetvrijheid" kiezen. Daarbij kan de hiel van uw schoen ook in vastgeklepte toestand nog altijd in zekere mate heen en weer worden bewogen.

Het voordeel van systeempedalen is dat de cleat in de zool is verzonken en ook lopen zonder meer mogelijk is.



De verbinding van de klikpedalen wordt geopend door de hiel naar buiten te draaien



In de zolen zijn kleine schoenplaatjes ("cleats") geïntegreerd



Oefen het opstappen op de pedalen, het inklikken in het pedaal en het losklikken van de verbinding door uw voet naar buiten te draaien. Doe dat eerst een poosje in stilstand positie, schaaft pas daarna verder aan uw techniek in een verkeersarme straat. Lees zorgvuldig de handleiding van de fabrikant van de pedalen en schoenen. Voor vragen of afspraken bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

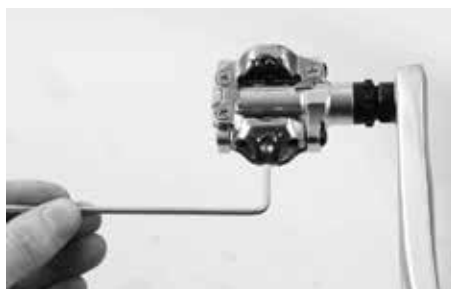
INSTELLEN EN ONDERHOUD

De verschillende pedaalsystemen onderscheiden zich deels heel duidelijk door hun technische uitvoering. Alle uitvoeringen hebben een aantal principiële instelregels gemeen:

- Bevestig de cleats zo op de schoen dat de bal van de grote teen boven de pedaalas staat.
- De voet moet tijdens het trappen zijn natuurlijke positie innemen. Bij de meeste mensen wijst de hiel dan een beetje naar binnen.
- Let erop dat de bevestigingsbouten altijd zijn vastgedraaid. Bij een losse cleat afstappen, is nagenoeg onbegonnen werk. **Gevaar voor vallen!**
- Stel het klikmechanisme van het pedaal op uw wensen af. Aanvankelijk is een kleine voorspanning aan te bevelen. Draai aan de kleine inbusbout en controleer de voorspanning door in en uit te draaien.
- Open veren en mechanismen moeten regelmatig worden ontdaan van vuil en worden nagesmeerd.
- Kraken en piepen van cleats zijn vaak op te lossen door een beetje vet aan de contactpunten tussen de cleats en het pedaal aan te brengen.
- Controleer regelmatig de slijtage van de cleats. Een wankel stand op de pedalen wijst meestal op slijtage van de cleats of van de schoenzool.



De voet moet tijdens het trappen zijn natuurlijke positie innemen



Stel het klikmechanisme van het pedaal op uw wensen af



Let erop dat pedaal en schoenzolen altijd helemaal schoon zijn en dat er niets in blijft steken. Geef het klikmechanisme regelmatig een druppeltje olie.



Klikt het pedaal niet probleemloos vast of los, of is de cleat erg versleten, dan loopt u het risico te vallen omdat de schoen onverwacht vanzelf losschiet uit het pedaal.

DE REMINSTALLATIE

Gewoonlijk zijn de remmen van uw Canyon nodig om de rijsnelheid aan te passen aan de verkeersomstandigheden. Eventueel moeten de remmen echter sterk pakken om de Canyon zo snel mogelijk tot stilstand te brengen. Bij dergelijke remprocedures tot volledige stilstand toe, speelt de fysica echter mee. Bij het remmen verplaatst het gewicht zich van achteren naar voren waardoor het achterwiel minder wordt belast. De sterkte van de vertraging wordt op een droge en goed pakkende bodem op de eerste plaats beperkt door een mogelijke overslag van de fiets en pas op de tweede plaats door de grip van de banden. Vooral bij bergaf rijden neemt deze problematiek toe. Moet u plotseling remmen om volledig tot stilstand te komen, probeer dan uw gewicht zo ver mogelijk naar achteren te verplaatsen.

Gebruik beide remmen tegelijkertijd en denk eraan dat de voorste rem op een stroeve bodem door de verplaatsing van uw gewicht de duidelijk grotere kracht kan overbrengen.

De toewijzing van de remgrepen t.o.v. de remlichamen kan variëren, zo bedient u bijvoorbeeld met de linker remgreep de rem van het voorwiel. Laat de remmen naar uw wensen voor de eerste rit ombouwen.

Bij **schijfremmen** kan het door langdurig te remmen of door de remgreep permanent aan te trekken tot oververhitting van het remsysteem komen. Het gevolg kan variëren van het slechter werken van het remsysteem tot een totale uitval en kan een ernstig ongeluk opleveren.

Neem uw rijgedrag een keertje onder de loep. Maak er een gewoonte van kort maar krachtig te remmen en de rem tussendoor altijd weer los te laten. Houd in twijfelgevallen in en laat de remschijf of de velg afkoelen terwijl de rem los is.



Remgreep



Schijfrem



Bij het remmen verplaatst het gewicht zich van achteren naar voren



Maak uzelf voorzichtig vertrouwd met uw remmen. Oefen noodstopmanoeuvres op een verkeersarme plek tot u uw Canyon veilig kunt bedienen en onder controle heeft. Zo vermijdt u ongevallen in het wegverkeer.



Nat wegdek reduceert de remwerking. Houd er rekening mee dat de remafstand bij regen duidelijk langer is!

WERKING EN SLIJTAGE

Door middel van een handgreep wordt een vast remblokje op een draaiend remvlak gedrukt, waardoor wrijving ontstaat. Door die wrijving wordt de fiets afgeremd. Behalve de kracht waarmee het blokje op het vlak drukt, is de zogenaamde wrijvingscoëfficiënt tussen de over elkaar glijdende remelementen doorslaggevend.

Als het remvlak verontreinigd wordt door water, vuil of olie, verandert deze waarde. Om die reden reageert een schijfrem bij regenweer iets trager en is het effect van de rem beduidend zwakker. Door de wrijving verslijten niet alleen de remblokjes, maar ook de remschijf! Dergelijke slijtage wordt bovendien bevorderd door vaak in de regen te rijden.



Schijfrem



Zorg ervoor dat de remschijven en -blokjes absoluut was-, vet- en olievrij zijn. Als remblokjes eenmaal met olie in contact zijn gekomen, kunnen ze niet meer worden gereinigd. Zij moeten dan volledig worden vervangen.



Bij sterke vervuiling en/of vochtige omstandigheden kunnen piepgeluiden ontstaan.



Gebruik uitsluitend originele onderdelen van het juiste merk en type als u onderdelen moet vervangen.



Lekken in de leidingen van hydraulische remmen stellen deze buiten werking. Los lekkages direct op, anders bestaat **kans op ongelukken**.

CONTROLE EN BIJSTELLEN VAN SCHIJFREMMEN

Bij nat weer spreken schijfremmen aanzienlijk sneller aan dan velgremmen. Verder behoeven ze nauwelijks onderhoud en verslijten ze geen velgen. Een nadeel is dat schijfremmen vaak geluid maken als ze vochtig zijn. Om de remmen optimaal te bedienen, kunt u de remgrepen ook bij schijfremmen op de grootte van de handen instellen. Meestal gebeurt dit door middel van een klein inbusboutje op de handgreep.

CONTROLE OP WERKING

Controleer regelmatig de leidingen en de aansluitingen op lekken. Trek daarbij aan de remgreep. Komt er hydraulische olie of remvloeistof te voorschijn, neem dan onmiddellijk passende maatregelen want een lek kan de werking van de rem uitschakelen. Bel in geval van twijfel direct onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

Controleer de slijtage van de voeringen aan de metalen klauwen of sporen die onderaan uit het remzadel uitsteken of via het inspectievenstertje boven op het remzadel. Benaderen die de schijf tot op ongeveer een millimeter, dan moeten de remblokjes gedemonteerd en precies gecontroleerd en evt. vervangen worden. Volg daartoe de instructies van de fabrikant.



De fabrikanten van schijfremmen geven doorgaans uitvoerige handleidingen mee. Lees die aandachtig voordat u een wiel demontereert of onderhoudswerkzaamheden uitvoert.



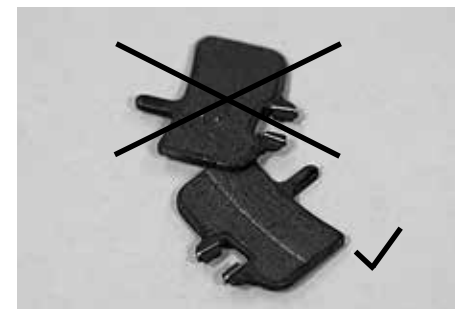
Gebruik bij vervanging uitsluitend originele onderdelen!



Schijfrem



Instellen van de greepspeling van de remgrepen



Versleten remblokjes moeten worden vervangen



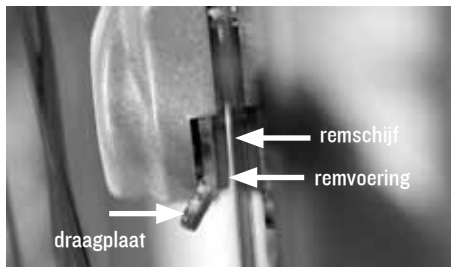
Vuile remblokjes en -schijven kunnen leiden tot een drastisch gereduceerd remvermogen. Let erop dat noch olie noch andere vloeistoffen in de remmen geraken, bijv. als u uw fiets schoonmaakt of de ketting smeert. Vuile remblokjes mogen in geen geval worden gereinigd; ze moeten worden vervangen! Remschijven kunt u met remreiniger en in geval van nood met warm water en spoelmiddel reinigen.

SCHIJFREMMEN

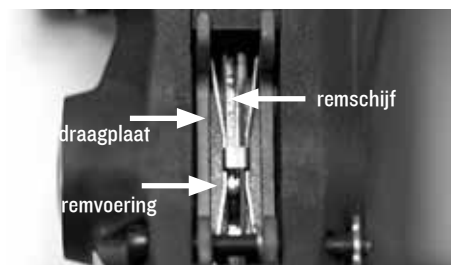
De slijtage van de remblokjes wordt bij deze modellen automatisch vereffend. Controleer voor iedere rit of u een bepaald drukpunt bereikt voordat de hendel het stuur raakt. Controleer regelmatig of de voering van de remblokjes nog dik genoeg is.

Veel remmenfabrikanten nemen in de meegeleverde transportbeveiliging uitsparingen op. Als het blokje hierin past, is het tijd om het te vervangen.

Gebruik uitsluitend originele vervangblokjes en houd u aan de aanwijzingen in het handboek van de remmenfabrikant. Laat het karwei uitvoeren door een vakman als u ook maar enigszins twijfelt.



Controle remblokjes van een SRAM-rem - de draagplaat mag nooit de schijf raken



Controle remblokjes van een Shimano-rem - de draagplaat mag nooit de schijf raken

i Nieuwe remblokjes moeten eerst worden ingereden opdat ze de optimale vertragswaarden bereiken. Accelereer uw Canyon daarom een 30- tot 50-tal keren tot op een snelheid van ca. 30 km/uur en rem dan af tot volledige stilstand.

⚡ Schijfremmen worden erg warm tijdens het remmen. Houd de schijf en het remzadel daarom nooit rechtstreeks vast wanneer u veel heeft geremd, bijvoorbeeld na een lange afdaling.

i Let ook op de aanwijzingen op de websites:
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.shimano.com
www.sram.com

⚡ Open aansluitingen of lekken in de leidingen zorgen ervoor dat het remvermogen sterk verzwakt. Neem bij lekken in het systeem of geknikte leidingen contact op met een vakman of bel onze hotline op +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL). **Gevaar voor ongelukken!**

i Als u de wielen er heeft uitgenomen, mag u niet aan de remgrepen trekken. De remmen worden dan tegen elkaar aan getrokken en het wiel kan niet probleemloos worden gemonteerd. Monteer na de demontage van de wielen de meegeleverde transportbeveiliging.

⚡ Transporteer uw Canyon nooit met zadel en stuur naar onderen, omdat daarmee de remmen buiten bedrijf kunnen worden gesteld.

DE VERSNELLING

De versnelling van de Canyon is bedoeld om uw eigen prestaties aan de vorm van het terrein en de gewenste rijsnelheid aan te passen. Het uit te voeren fysieke werk wordt niet beperkt door de versnelling want deze blijft altijd dezelfde bij een gelijk wegdek en hetzelfde tempo. De krachtinzet per omwenteling verandert echter. Eenvoudig gezegd houdt dit in: bij een lage versnelling kunt u met weinig krachtsinspanning tegen steile hellingen opkomen. U moet dan wel meer trappen.

Bergafwaarts gebruikt u een grotere overbrenging. Met een enkele crankomwenteling komt u dan veel meters ver, de snelheid is dienovereenkomstig hoog. Om tijdens het rijden uw krachten te sparen, moet u regelmatig schakelen. Net als bij een auto moet u uw "motor" op toeren houden om optimale prestaties te verkrijgen.

Op een vlak parcours ligt een behoorlijk aantal crankomwentelingen, ook trapfrequentie genoemd, boven de 60 omwentelingen per minuut. Wielrenners halen op een vlak terrein tussen de 90 en de 110 omwentelingen per minuut. Bergopwaarts gaat de frequentie natuurlijk wat omlaag. Toch moet u vloeiend blijven trappen. De fijnafstellingen en de makkelijke bediening van moderne fietsversnellingen bieden u de beste voorwaarden voor een efficiënte manier van rijden. Verder beperkt dit de slijtage van ketting en rondsels, evenals de belasting van uw kniegewrichten.



De kettingversnelling (derailleur)



Achterderailleur



Voorderailleur

! Let er op dat uw benen altijd strak bedekt zijn of gebruik broekklemmen of iets dergelijks. Zo voorkomt u dat uw broek in de ketting of tussen de kettingbladen terechtkomt waardoor u kunt vallen.

De kettingversnelling (derailleur) is bij een fiets de meest effectieve manier om kracht over te brengen. Zo'n 97 tot 98 procent van het door u geleverde werk komt bij een goed onderhouden en gesmeerde kettingaandrijving op het achterwiel terecht. Zowel de bediening van de versnelling als de werking van de remmen laten nauwelijks nog te wensen over.

Door de speciale tandvormen van de rondsels, flexibele kettingen en precies grijpende schakelstappen in de shifters wordt het schakelen een peulenschil. Bij de meeste versnellingen informeert een indicatie aan het stuur over de versnelling waarin u actueel rijdt.

WERKING EN BEDIENING

Bij shifters in de vorm van druktoetsen bestaan twee verschillende werkwijzen. Bij de meesten schakelt u met de grote knop naar de grotere rondsels. De kleine shifter die buiten het zicht van de biker voor het stuur ligt, verplaatst de ketting naar de kleinere rondsels. Het gevolg is dat een schakelproces waarbij u met uw rechterhand op de grote duimschakelaar drukt, tot een gemakkelijker overbrenging leidt. Als u echter met uw linkerhand op de linker duimknop drukt, schakelt u over naar het grote kettingblad: nu fietst u veel zwaarder!



Druktoetsshifter van SRAM



Druktoetsshifter van Shimano



Trap tijdens het schakelen slechts losjes mee. Dit zorgt voor een nauwkeurige schakelwijze, voorkomt lawaai en beperkt de slijtage.

De shifters van **Shimano** worden met duim en wijsvinger bedient, de **SRAM**-shifters uitsluitend met de duimen. Dat wil zeggen dat ook hier de grote shifter naar een groter rondsel overschakelt.

De **draaigreepshifters** (gripshift) functioneren op een andere manier. Terwijl door de rechter shifter naar de fietser te draaien naar een lichtere versnelling wordt geschakeld, wordt door naar links te draaien naar een zwaardere versnelling geschakeld. Ook hier kan soms de schakelrichting variëren.

De shifter geeft via de bowdenkabel de schakelopdracht naar de derailleur door. De derailleur draait, de ketting valt op het volgende rondsel. Belangrijk voor het hele schakelproces is dat u gelijkmatig en zonder grote krachtinspanning blijft meetrappen zolang de ketting zich tussen de rondsels beweegt. Door speciale wissels in de rondsels functioneert de derailleur ook onder belasting.



Shifters van Shimano



Gripshifter

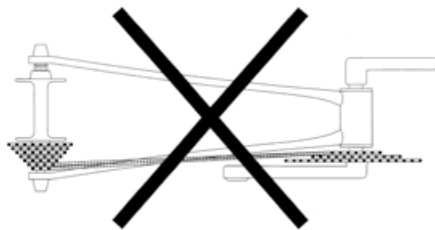


Oefen het schakelen op een terrein zonder verkeer. Maak uzelf daarbij vertrouwd met de werkwijze van de verschillende schakelaars of draaigrepen. In het verkeer zal het oefenen met de versnelling u te zeer afleiden van mogelijke gevaren.

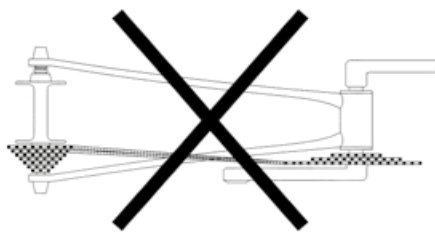
Het schakelen onder belasting beperkt echter aanzienlijk de levensduur van de ketting. Schakel daarom niet terwijl u sterk op de pedalen trapt, met name als u met de voorderrailleur moet schakelen.

Canyon mountainbikes zijn vooraan altijd voorzien van een klein kettingblad. Canyon bikes kunnen tot 27 versnellingen tellen. Kettingschakelingen hebben een, twee of drie kettingbladen aan de voorste crank en tot maximaal twaalf tandwielen op de achterwielnaaf. Van dit aantal moet u een deel niet persé gebruiken. Versnellingen waarbij de ketting extreem schuin loopt, zorgen voor een hogere interne wrijving. De effectiviteit daalt en de slijtage neemt snel toe.

Een slechte kettingloop komt tot stand wanneer de ketting vooraan op het kleinste kettingblad en tegelijkertijd achteraan op de buitenste (kleine) twee of drie rondsels loopt. Dat geldt ook wanneer de ketting vooraan op het grootste kettingblad en achteraan op de binnenste (grote) rondsels loopt.



Slechte loop van de ketting; ketting voor op het kleinste kettingblad en achter op het kleinste rondsel



Slechte loop van de ketting; ketting voor op het grootste kettingblad en achter op het grootste rondsel

⚠ Schakel niet met een belasting; dat verkort de levensduur van de ketting aanzienlijk. Daarnaast kan de ketting tussen achterbrug en kettingbladen beklemd raken ("chain-suck"). Schakel daarom niet terwijl u sterk op de pedalen trapt, vooral niet als u met de voorderrailleur moet schakelen.

i Vermijd versnellingen waarbij de ketting erg schuin loopt.

⚠ Een afstelling van voor- en achterderailleur kan alleen door een ervaren vakman worden uitgevoerd.

i Als u het zelf wilt proberen, raadpleeg dan ook de gebruiksaanwijzing van de versnellingsfabrikant. Indien u problemen met de versnelling mocht hebben, bel dan onze hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

CONTROLE EN AFSTELLEN VAN DE VERSNELLING

De kettingversnelling is door het Canyon Team voor het verzenden van uw Canyon zorgvuldig ingesteld. Tijdens de eerste kilometers kunnen de bowdenkabels echter langer worden, waardoor het schakelen minder nauwkeurig verloopt. De ketting valt dan met tegenzin op de volgende grotere rondsel.

ACHTTERDERAILLEUR

- Span de kabel opnieuw op met de afstelschroef waarlangs de bowdenkabel in de shifter of in de achterderailleur wordt geleid.
- Controleer telkens na ieder spannen of de ketting vlot overspringt naar het onmiddellijk volgende, grotere rondsel. Draai daartoe de crank met de hand of fiets een rondje met uw Canyon.
- Kan de ketting probleemloos naar een hogere versnelling worden geschakeld, controleer dan of deze bij het terugschakelen ook makkelijk op de kleine rondsels terugspringt. Om een precieze afstelling te bereiken, moet u vaak meer dan een poging ondernemen.

EINDAANSLAGEN INSTELLEN

Om te vermijden dat de achterderailleur of de ketting tussen de spaken terechtkomt of dat de ketting van het kleinste rondsel valt, wordt het zwenkbereik van de derailleur beperkt door zogeheten eindaanslagbouten. Bij een normaal gebruik veranderen deze niet.

Als uw Canyon omvalt, bestaat echter het gevaar dat de derailleur of de bevestiging daarvan verbuigt. Na een ongelukje of als u andere wielen in uw Canyon monteert, dient u het zwenkbereik te controleren.

- Schakel met de shifter over naar de hoogste versnelling (kleinste rondsel). De versnellingskabel is dan volledig ontspannen en de ketting loopt automatisch op het kleinste rondsel. Bekijk de tandkranscassette van de achterkant en controleer of de geleidewieltjes van de derailleur precies onder de tandpunten van dat rondsel liggen.



Naspannen van de versnellingskabel met de stelbout op de achterderailleur



Bekijk de tandkranscassette van de achterkant en controleer of de geleidewieltjes van de derailleur precies onder de tandpunten van het juiste rondsel liggen



Eindaanslagbouten

i Als iemand anders het achterwiel omhoog houdt, kunt u de functie gemakkelijk testen door de crank te draaien en te schakelen.

- ▶ Als dat niet het geval is, moet u de positie instellen met de eindaanslagbout. Bij achterderailleurs zijn de boutjes vaak met "H" voor "high gear" en "L" voor "low gear" gekenmerkt. De hoge versnelling betekent in dit geval de grote overbrenging, dus het kleine rondsel.
- ▶ Bij niet-gemarkeerde bouten moet u het zelf uitproberen. Draai aan een bout, tel het aantal slagen en observeer de derailleur. Als deze niet beweegt, draait u aan de verkeerde bout. Draai het meegetelde aantal slagen terug.
- ▶ Draai de bout naar rechts om de wieljes meer naar binnen toe te laten lopen of in de tegenovergestelde richting, wanneer de wieljes verder naar buiten toe moeten.
- ▶ Schakel vervolgens naar het grootste achterste rondsel. Wees uiterst voorzichtig om te vermijden dat de derailleur onmiddellijk tussen de spaken terecht komt. Lig de ketting op het grootste rondsel, schakel dan bewust een keer over en duw daarna de derailleur met de hand in de richting van de spaken. Geef het wiel een zetje zodat het begint te draaien.
- ▶ Schuurt de kooi van de geleidewieltjes tegen de spaken of kruipt de ketting over het rondsel, dan moet het zwenkbereik worden begrensd. Draai aan de met "L" gemarkeerde bout tot het aanraken definitief uitgesloten is.
- ▶ Let nu op de stelling van de wieljesbehuizing ten opzichte van de krans. Tussen het geleidewieltje en het grootste rondsel moeten minstens een tot twee schakels vrij zijn.
- ▶ Om deze afstand in te stellen, beschikt de derailleur over een bout die op de voorkant van het uitvalpad zit. Draai deze bout er in, tot de gewenste afstand is bereikt. Draai ter controle de cranks achteruit, het geleidewieltje mag bij deze beweging ook nu het rondsel niet raken.



Beperk het draaibereik van de derailleur met de eindaanslagbouten



Controleer of de derailleur tussen de spaken terecht kan komen



Voor het instellen van de afstand tussen de wieljesbehuizing en de krans verdraait u de moer die aan de voorkant van de uitvalpad stut



Maak in ieder geval, wanneer u de versnelling hebt afgesteld, een proefrit in een verkeersarme straat.



Niet correct ingestelde eindaanslagen of een verbogen derailleurbevestiging kunnen ertoe leiden dat de fiets zwaar beschadigd wordt en dat het achterwiel blokkeert. Gevaar voor ongevallen!

- ▶ Als de afstand nog niet groot genoeg is en de beperkte ruimte verhindert het schakelen, blijft alleen nog het inkorten van de ketting met één schakel over. De derailleur komt dan onder een iets hogere spanning te staan. U dient echter wel te controleren of de ketting en voor en achter op het grote tandwiel kan liggen. Deze versnelling moet u overigens vanwege de zeer schuine loop van de ketting niet gebruiken.

VOORDERAILLEUR

De instelling van de voorderrailleur vereist veel ervaring. Het bereik waarmee de derailleur de ketting nog net op het kettingblad houdt maar nog net niet schuurt, is extreem klein. Het is vaak zinniger om een heel licht schuren van de ketting over de derailleur op de koop toe te nemen dan te riskeren dat de ketting van het blad valt zodat uw Canyon niet meer wordt aangedreven.

Bij de voorderrailleur kan het net als bij de achterderailleur gebeuren dat de kabel uitrekt, waardoor het schakelgedrag verslechtert.

- ▶ Span de kabel opnieuw via de afstelbout waarlangs de bowdenkabel in de shifter wordt geleid. Dat gaat op dezelfde manier als in "Controle en afstellen van de versnelling" beschreven.
- ▶ Beperk het draaibereik van de derailleur met de eindaanslagbouten.



De afstelling van de voorderrailleur is heel gevoelig. Bij een verkeerde afstelling kan de ketting eraf springen en is de fiets plotseling zonder aandrijving. Gevaar voor vallen! Laat het instellen daarom over aan een vakman.



Het volledig opnieuw afstellen van voor- en achterderailleur kan enkel door een ervaren vakman worden uitgevoerd. Onjuiste instellingen kunnen zware mechanische schade opleveren. Neem ook altijd de handleiding van de derailleurfabrikant in acht. Indien u problemen met de versnelling mocht hebben, bel dan onze hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).



Span de versnellingskabel met de stelbout na



Instellen van de voorderrailleur



Als de fiets is omgevallen of de derailleur een klap heeft gekregen, dan kan de derailleur of de bevestiging daarvan, de zogenaamde derailleurpad, verbogen zijn of in de spaken steken. Controleer de uitlijning van de derailleurpad na een dergelijk incident of wanneer een andere achterwiel op de fiets wordt gemonteerd, moet het zwenkbereik worden gecontroleerd en moeten de eindaanslagbouten evt. opnieuw worden afgesteld.



Na de werkzaamheden aan derailleur en ketting moet u beslist een proefrit maken met uw Canyon op een vlak en niet bereden terrein (bijvoorbeeld een parkeerplaats). Als er tijdens een rit in het wegverkeer fouten optreden bij de instelling, kunt u de macht over het stuur verliezen!



Controleer na een val of de geleidewieltjes van de voorderrailleur nog precies parallel verlopen t.o.v. de kettingbladen!

SHIMANO Di2

De Di2 is de elektronische versie van de hoogwaardige aandrijfgroepen van Shimano. In plaats van over trekkaarsen verloopt de signaaloverdracht over kabels. Voor- en achterderailleur worden met behulp van kleine elektromotoren verplaatst. Bij schuin lopende ketting wordt de Di2-derailleur zelfs automatisch bijgesteld om schuurgeluiden en onnodige slijtage te vermijden.

Als fietser staan u drie bedrijfsmodi ter beschikking. Twee modi zijn halfautomatisch "synchro shift". Dat betekent dat alleen met de rechter schakeleenheid voor de achterderailleur geschakeld wordt en de voorderrailleur automatisch bij de aangegeven combinatie tussen de twee respectievelijke drie voorste kettingbladen wisselt. In de derde modus kan zoals gebruikelijk met de bedieningseenheden voor voorderrailleur en achterderailleur worden geschakeld.

Nieuw is verder dat de schakelinstallatie via een servicetool kan worden geherprogrammeerd. Zo kan het aantal geschakelde versnellingen net zo worden geprogrammeerd als de schakelsnelheid.

Op verzoek kan uw Canyon de functie van de bedieningsknoppen ook in het systeem herprogrammeren en bijv. wisselen. Daarvoor is een speciaal testapparaat van Shimano nodig dat ook wordt gebruikt voor foutdetectie.

De energie wordt geleverd door een aan het frame of in de zadelpen bevestigde, oplaadbare accu.

BEDIENING

In plaats van de klassieke shifters van Shimano beschikken de XT en de XTR Di2 over elektronische schakeleenheden.

Bij de handmatige modus schakelt u in principe zoals bij de mechanische versie. In plaats van de onderste en bovenste versnellingshendels helemaal door te drukken, hoeft u bij de Di2 alleen de bedieningsknoppen aan te tikken. U schakelt naar de grotere tandwielen met de onderste grotere bedieningsknop.



Di2-achterderailleur



Schakeleenheid



U kunt de instellingen ook per app of via de bluetooth-verbinding uitvoeren:
<http://e-tubeproject.shimano.com/>



Voordat u uw nieuwe Di2-versnelling gebruikt, maakt u altijd een testrit op een verkeersarme plaats. Wissel tussen de versnellingsmodi en probeer het unieke schakelvermogen uit.



Meer informatie en functievideo's voor het XTR Di2 Synchro Shift-versnellingssysteem van Shimano onder XTR Di2 op www.shimano.com



Lees de meegeleverde bedieningshandleidingen van de fabrikant van de versnelling.

Als u op de bovenste kleinere knop drukt, verplaatst de ketting zich naar de kleinere tandwielen. Aan de achterderailleur kunt u meerdere versnellingen in een keer doorschakelen. Hoeveel dat er zijn hangt af van de programmering.

Aan de systeemdisplay kunt u per toetsindruk tussen de beide Synchro Shift-modi wisselen. Deze onderscheiden zich van elkaar in de afstelling van de versnellingen.

In de Synchro Shift-modus tikt u op de grote knop op de rechter schakeleenheid voor een lichtere versnelling, op de tegenoverliggende kleine knop voor een zwaardere versnelling. Achter- en voorderrailleur zijn met elkaar verbonden en schakelen dan achter en evt. voor op het juiste kettingblad. Alles wat u naast het indrukken van de knop voor de juiste versnelling moet doen, is wat druk van de pedalen afnemen zodat de ketting kan wisselen en niet doorschiet.

ACCU

Met een nieuwe, volle accu kunt u ca. 800 tot 1.000 kilometer afleggen. Als de accu voor ca. 25 % is opgeladen, kunt u nog ca. 200 tot 250 km rijden.

Als de accu bijna leeg is stopt allereerst de voorderrailleur met werken, daarna de achterderailleur. In deze toestand kunt u nog een paar kilometer rijden en met de achterderailleur van versnelling wisselen. U moet de accu echter zo snel mogelijk opladen. Als de accu helemaal leeg is, blijft de achterderailleur in de laatst gekozen versnelling staan. U kunt dan niet meer naar een andere versnelling omschakelen!

In de loop van de tijd neemt de capaciteit van de accu langzamerhand af en daarmee ook de mogelijke afstand die u kunt afleggen. Dit is onvermijdelijk. Als u langere afstanden wilt afleggen, moet u de accu vervangen.

U kunt op elk gewenst moment controleren hoe vol de accu is. Druk daarvoor op een van de bedieningsknoppen en houd deze minstens 0,5 seconde ingedrukt.

De LED aan de controle-eenheid geeft de laadtoestand aan:

- groen licht brandt ca. 2 seconden: laadtoestand accu 100 %
- groen licht knippert 5 maal: laadtoestand accu ca. 50 %
- rood licht brandt ca. 2 seconden: laadtoestand accu ca. 25 %
- rood licht knippert 5 maal: laadtoestand accu leeg



Systeemdisplay



Accu van de Di2



Gebruik voor het opladen van de accu uitsluitend de meegeleverde oplader!



Als de accu langere tijd niet wordt gebruikt, moet die goed opgeladen (50 % of meer) op een droge, koele en voor kinderen niet toegankelijke plaats worden bewaard.



Na hooguit drie maanden moet u de laadtoestand controleren. Monteer voor het opslaan steeds de meegeleverde beschermkap op het contactgebied van de accu.



Het opladen van de (lege) accu duurt ca. 1,5 uur.

ONDERHOUD VAN DE KETTING

Net als hiervoor geldt: "Wie goed smeert, goed rijdt". Maar niet de hoeveelheid van het smeermiddel is van doorslaggevende betekenis, maar de verdeling ervan en de regelmaat waarmee u het doet.

- Reinig uw ketting van tijd tot tijd met een vette doek van het vuil en de olie die zich daarop hebben afgezet. Speciale ontvettingsmiddelen voor uw ketting zijn niet noodzakelijk.
- Breng een smeermiddel (kettingolie, -vet of -was) aan op de zo blank mogelijke kettingschakels.
- Draai daarbij aan de crank en druppel olie op de rollen.
- Draai vervolgens de ketting enkele omwentelingen.
- Laat de Canyon daarna nog enkele minuten staan zodat het smeermiddel in de ketting kan binnendringen.
- Wrijf tenslotte het overtollige smeermiddel met een poetslap weg zodat het niet wegspat tijdens het fietsen of vuil aantrekt.



Reinig de ketting met een lap van vuil en olie



Smeer de liefst blanke kettingschakels met kettingolie in



Gebruik met het oog op de milieubescherming alleen biologisch afbreekbare smeermiddelen. Er komt altijd een beetje smeermiddel op de grond terecht, wanneer u met de fiets rijdt.



Let vooral erop dat er geen vet op de remschijven of de remblokjes terecht komt. Uw rem zou niet meer functioneren!

KETTINGSLIJTAGE

Kettingen behoren tot de onderdelen van uw Canyon die slijten. De fietser kan echter de levensduur ervan evenzo beïnvloeden. Let er dus op dat de ketting geregeld wordt gesmeerd, vooral na een tocht door de regen. Probeer versnellingen te schakelen waarbij de ketting zo min mogelijk scheef loopt. Rij met een hogere trapfrequentie (meer dan 60-70 omwentelingen per minuut).

De slijtagegrens bereiken kettingen door schakelen bij MTB's vaak al na zo'n 800 km. Het schakelgedrag gaat sterk achteruit door zeer sterk uitgerekte kettingen. Verder slijten de rondsels en kettingbladen dan zeer sterk. De vervanging van deze onderdelen is relatief duur in vergelijking met de vervanging van een ketting. Controleer daarom geregeld de slijtage-toestand van de ketting.

Schakel daartoe vooraan op het grote kettingblad. Trek de ketting met duim en wijsvinger van het blad af. Als de ketting daar gemakkelijk af gaat, is de reeks schakels te sterk uitgerekt. Deze moet vervangen worden.

Er bestaan nauwkeurige meetapparaten voor een nauwkeurige controle van de ketting. Een ketting vervangen moet door een vakman worden uitgevoerd want moderne kettingen beschikken doorgaans niet meer over een sluitschalm. Ze zijn bij wijze van spreken eendeloos, reden waarom men speciaal gereedschap nodig heeft. Uw specialist kan desgewenst de ketting kiezen die bij uw versnelling past en deze ook monteren.



Controleren van de kettingtoestand



Professionele meting van de slijtage



Een ketting die verkeerd is gesloten kan stuk gaan en tot vallen leiden. Laat de ketting door een vakman vervangen.

DE WIELEN - BANDEN, BINNENBANDEN EN LUCHTDRIK

De wielen van uw Canyon zorgen voor het contact met het wegdek. Deze worden door het gewicht van de biker en bagage alsook door oneffenheden in het wegdek sterk belast. Hoewel de wielen zorgvuldig zijn gemaakt en gecentreerd worden geleverd, stellen zich de spaken pas na de eerste kilometers op het wiel in. Al na een korte inrijperiode van zo'n 100 tot 300 kilometer kan het daarom nodig zijn om de wielen te laten uitlijnen. Ook na deze inrijperiode moet u de wielen regelmatig controleren. Het is doorgaans niet meer nodig de wielen opnieuw op te spannen.

Het wiel bestaat uit een naaf, spaken en een velg. Op de velg komt de binnenband, daarover wordt de buitenband gemonteerd. Om de gevoelige binnenband te beschermen, wordt er een velgint gelegd op de spaaknippels en in het vaak scherphoekige velgbed.

Als u een nieuwe band wilt monteren, moet u op de maten van de gemonteerde band letten. Deze zijn op de zijkant van de band aangegeven. Er staan twee gegevens: de nauwkeurige is de aanduiding in millimeters. De getalscombinatie 57-622 betekent: de band is in opgepompte staat 57 mm breed en heeft een (binnen-)diameter van 622 millimeter. Een andere aanduiding voor de grootte van dezelfde banden wordt in inches aangegeven: 29 x 2.25. Een grotere band kan ertoe leiden dat de band over de vork of de achterbrug sleept. Houd u zich daarom aan de gemonteerde grootte.



Wiel



Afmetingen en luchtdrukgebied van de band



Veligint in de velg



Als u een andere, bredere of hogere band gebruikt als standaard is gemonteerd, kan het resultaat zijn, dat u met de voet bij langzaam rijden tegen het voorwiel stoot. Bij het invaren van het veerelement kan ook een wiel geblokkeerd raken. **Gevaar voor ongevallen!**

Een band kan alleen dan goed functioneren als hij gevuld is met de juiste luchtdruk. De juiste bandenspanning zorgt ook voor een betere weerstand tegen bandenpech. Met name het pletten van de binnenband als u over een stoeprand rijdt, de zogenaamde "Snake Bite" (Nederlands: slangenbeet), heeft als oorzaak een te lage bandenspanning.

De bandenspanning die door de fabrikant wordt aanbevolen, vindt u doorgaans op de zijkant van de band of op het type-etiket. De laagste van de twee opgegeven waarden biedt een beter veercomfort, dit is optimaal vooral bij tochten in het terrein. Bij een hogere druk vermindert de rolweerstand, maar ook het comfort. Hard opgepompte banden zijn echter beter voor ritten over straten met asfalt en goede veldwegen. Offroad zorgt een geringere luchtdruk tendentieel voor een betere rolweerstand en tractie.

Vaak wordt de bandenspanning aangegeven met de Engelse eenheid psi (pound per square inch). In de tabel zijn de meest gebruikelijke waarden omgerekend.

De banden en de velgen zelf zijn niet luchtdicht. **Uitzondering:** binnenbandloze banden bij mountain bikes (tubeless). Om de bandenspanning in de band te behouden, wordt er een binnenband in de buitenband gelegd. Deze wordt d.m.v. een ventiel gevuld. Canyon gebruikt het sclaverand- of prestaventiel, dat intussen bij bijna alle fietssoorten wordt gebruikt. Het ventiel wordt met een plastic dop tegen vuil beschermd.



Sclaverand- of prestaventiel



Het kunststofdopje losdraaien

psi	bar	kPa
30	2,1	210
40	2,8	280
50	3,5	350
60	4,1	410
70	4,8	480
80	5,5	550
90	6,2	620

Luchtdruk in psi, bar en kPa



Met een te lage luchtdruk rijden kan tot gevolg hebben dat de band van de velg springt.



Banden die een druk van vijf bar of meer toelaten, moeten op haakvelgen worden gemonteerd.



Pomp uw banden nooit harder op dan met de maximaal toegelaten druk! De band kan tijdens het rijden van de velg springen of er ontstaat een klapband. **Gevaar voor vallen!**



Bij gebruik van een bredere dan de standaardband is het mogelijk dat de band bij het volledig invaren van de vork de kroon van de vork raakt.

Let op de afwijkende diameters van de ventielen. Gebruik alleen binnenbanden waarvan het ventiel bij de velg past. Het gebruik van het verkeerde ventiel kan tot een plotseling ontsnappen van lucht en daardoor tot ongelukken leiden.

Als het ventiel bij sclaverandventielen niet goed is vastgedraaid, veroorzaakt dit permanent sluipend luchtverlies. Controleer de zitting van het ventiellichaam in de langwerpige huls.

Een handpomp is vaak niet geschikt om een voldoende hoge spanning in de band te bereiken. Beter zijn staande pompen met een manometer, waarmee u ook thuis de druk controleert. Voor alle soorten ventielen bestaan adapters. Met het juiste hulpstuk kunt u een binnenband met sclaverandventiel ook aan het tankstation oppompen.



Bij een sclaverand- of prestaventiel moet het ventiel worden opgeschroefd



Ventieladapter



Draai bij het sclaverand- of prestaventiel voor het pompen de kleine gekartelde moer een beetje los en druk ze heel even op het ventiel tot er een beetje lucht ontsnapt.



Rij altijd met de voorgeschreven bandenspanning en controleer deze met regelmatige tussenpozen, minstens één maal per week.



Let er op dat de diameter van het ventiel in de velg past en dat het ventiel altijd recht-om staat!



Vervang banden met versleten profiel of waarvan de zijkanalen brokkelig zijn of barstjes vertonen. De structuur van de band aan de binnenkant kan beschadigingen oplopen wanneer vochtigheid of vuil binnendringt.



Vervang beschadigde velglinten onmiddellijk. Uitzondering: bij Mavic systeemwielen zijn geen velglinten nodig.



Schade aan de banden kan in het ergste geval een plotseling openbarsten van de binnenband met een val veroorzaken.

ZUIVER UITGELIJNDE LOOP VAN VELGEN, SPAAKSPANNING

De spaken verbinden de velg met de naaf in het midden van het wiel. Voor een goed uitgelijnde loop is een gelijkmatige spaakspanning verantwoordelijk. Verandert de spanning van enkele spaken, bijvoorbeeld door te snel over een drempel te rijden of door een kapotte spaak, dan verliest de trekkracht haar evenwicht en de velg loopt niet meer zuiver uitgelijnd. Zelfs nog voordat u die onregelmatigheid vaststelt omdat bv. de fiets begint te slingeren, kan de volwaardige functie van uw Canyon al belemmerd zijn.



Controleer of de wielen mooi rond lopen



Centreerstandaard



Losse spaken moeten onmiddellijk worden opgespannen. Zoniet dan neemt de belasting op die plek voor alle overige onderdelen sterk toe.



Het centreren (naspennen) van wielen is een moeilijk werkje. Laat dat in ieder geval over aan uw geautoriseerde rijwielhandel!



Fiets niet met wielen die niet mooi rond lopen. U kunt dan vallen! Controleer daarom van tijd tot tijd of de wielen mooi rond lopen. Til daartoe het wiel van de grond en geef het met de hand een zetje zodat het begint te draaien.

WIELBEVESTIGING MET SNELSPANNERS

De wielen worden met de naafassen aan het frame bevestigd en met snelspanners in de zogenaamde uitvalpads geklemd.

Daarvoor is geen gereedschap nodig. U hoeft alleen maar een hendel om te draaien, eventueel een paar slagen open te draaien en u kunt het wiel eruit halen (zie hoofdstuk “Omgang met snelspanners en steekassen”).

Snelspanners maken het echter ook gemakkelijk voor fietsendieven! Voor meer veiligheid kunt u de snelspanners door diefstalbeveiligingen vervangen die u alleen met gecodeerde of inbussleutel kunt openen en sluiten.

WIELBEVESTIGING MET STEEKASSYSTEMEN

Tegenwoordig zijn er veel verschillende steekassystemen op de markt. Enkele systemen worden met snelspanners bevestigd. Voor andere systemen heeft u voor het monteren of demonteren mogelijk speciaal gereedschap nodig.

Controleer de bevestiging na één of twee gebruiksuren en daarna elke 20 gebruiksuren.



De snelspanner openen



De snelspanner sluiten



Bevestiging met steekassen



Volg altijd de aanwijzingen van de vorkfabrikant op in de meegeleverde handleiding.



Vertrek nooit met uw fiets zonder dat u voor de rit de bevestiging van het wiel hebt gecontroleerd! Als het wiel tijdens het rijden los raakt, valt u!



Bevestig wielen die met snelspanners worden bevestigd, samen met het frame aan een vast voorwerp wanneer u de fiets ergens onbewaakt achterlaat.



Ook Canyon Mountainbikes zijn eventueel van steekassystemen voorzien. Lees daarvoor eerst het hoofdstuk “Omgang met snelspanners en steekassen”.

BANDENPECH VERHELPEN

Elke fietser kan bandenpech overkomen. Een lekke band hoeft echter niet automatisch het einde van uw fietstocht te betekenen als u over het nodige gereedschap beschikt om een band en een binnenband te vervangen en u een reservebinnenband of een reparatieset mee heeft. Voor fietsen met snelspanners heeft u voor het vervangen van de binnenband slechts twee bandenlichters en een pomp nodig; bij fietsen met een boutbevestiging of diefstalbeveiliging heeft u ook nog de juiste sleutel nodig.

DEMONTAGE VAN WIELEN

- Let er bij hydraulische schijfremmen op dat u nooit de remgreep in werking zet als het wiel is verwijderd. Controleer bij de hermontage of de remschijf zonder te slepen in het remzadel loopt. Raak nooit direct na het remmen de remschijf aan, omdat deze heel warm kan worden en brandwonden kan veroorzaken.
- Voor u met de demontage van een achterwiel met kettingversnelling begint, moet u de achterderailleur naar het kleinste rondsel terugschakelen. Daardoor staat de derailleur helemaal naar buiten toe en stoort niet bij de demontage.
- Open de snelspanner zoals is beschreven in het hoofdstuk “Omgang met snelspanners en steekassen”. Komt het wiel dan nog niet los, dan ligt dat zeer waarschijnlijk aan een uitvalborg. Daarbij gaat het om een borgelement in het pat. Open in dat geval met enkele slagen de voorspanmoer van de snelspanner en haal het wiel eruit.



Voor de demontage van het achterwiel op het kleinste rondsel schakelen



Uitvalborg aan de vork



Trek bij een gedemonteerd wiel nooit aan de (schijf-) remgreep en let erop de transportborgen te monteren, als u het wiel demonteert!



Remschijven kunnen heet worden. Laat ze dus afkoelen voordat u met de demontage van het wiel begint.



Raadpleeg de handleidingen van de rem- en versnellingsfabrikanten die bijgevoegd zijn bij de BikeGuard.

- Om de demontage van het achterwiel te vergemakkelijken, trekt u de derailleur met uw hand lichtjes naar achteren.
- Til uw Canyon een beetje van de grond en geef het wiel een zetje, zodat het uit het frame valt.

DEMONTAGE VAN DRAAD- EN VOUWBANDEN

- Schroef het ventieldopje en de bevestigingsmoer van het ventiel en laat de lucht volledig ontsnappen.
- Druk de band van de velgrand naar het midden van de velg. De demontage verloopt eenvoudiger als u dit over de volledige omtrek doet.
- Steek de bandenlichter ca. 5 cm rechts en links naast het ventiel onder de versterkte onderkant van de buitenband en hef de zijkant van de band over de velgrand. Houd de bandenlichter in deze positie.
- Steek de tweede bandenlichter ongeveer 10 cm van de eerste tussen velg en band en trek ook daar de zijkant van de band over de velgrand.
- Nadat een deel van de band over de velgrand is getrokken, kan meestal de rest volledig over de velg getrokken en losgemaakt worden, door de bandenlichter langzaam over de hele omtrek van de velg te verschuiven.
- Haal nu de binnenband eruit. Let erop dat het ventiel niet in de velg blijft hangen en dat de binnenband niet beschadigt.



Trek de derailleur iets naar achteren om het achterwiel te verwijderen



Druk de band naar het midden van de velg



Plaatsen van de bandenlichter en lichten van de zijkant van de band over de rand van de velg



Binnenband uit de band trekken

- Repareer de binnenband volgens de gebruiksaanwijzing van de fabrikant van de reparatieset.
- Heeft u de band gedemonteerd, controleer dan ook het velglint. Het velglint moet gelijkmatig zijn aangebracht. Het mag niet beschadigd zijn, mag geen scheurtjes vertonen en moet alle spaaknippels en -boringen bedekken. Bij velgen met een dubbele bodem – de zogenaamde hollekamervelgen – moet de band de gehele bodem bedekken. Bij dergelijke velgen mag u uitsluitend velglinten van textielweefsel of van stevige plastic gebruiken. Neem bij twijfelgevallen over de velglinten contact op met onze hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).
- De tweede zijkant van de band kan – indien nodig – makkelijk van de velg worden getrokken.

MONTAGE VAN DRAAD- EN VOUWBANDEN

Let bij de montage van de buitenband erop dat er geen zand of vuil in de buitenband terechtkomt en vooral dat u de binnenband niet beschadigt.

- Zet de velg met een rand in de band. Duw die zijkant met uw duimen compleet over de rand van de velg. Deze procedure moet bij elke band mogelijk zijn zonder gereedschap. Steek het ventiel van de binnenband in het ventielgat van de velg.
- Pomp de binnenband ietsje op zodat hij enigszins een ronde vorm krijgt en plaats hem volledig in de buitenband. Let erop dat hij nergens geplooid wordt.
- Begin met de eindmontage aan de tegenover het ventiel liggende kant van het wiel. Duw de band zover mogelijk met uw duimen over de rand van de velg.
- Let erop dat de binnenband niet tussen buitenband en velg vastgeklemd en gekwetst wordt. Schuif de binnenband daarom met uw wijsvinger steeds opnieuw naar de binnenkant van de band.



Velglint in de velg



Ventiel in het ventielgat steken



Band met de hand in de velg drukken

 Als de band door een binnengedrongen voorwerp is beschadigd, moet u de band voor alle zekerheid vervangen.

 Vervang beschadigde velglinten onmiddellijk.

- Werk gelijkmatig langs beide kanten over de hele omtrek van de band. Tegen het einde toe moet u de buitenband krachtig naar beneden trekken zodat het gemonteerde gedeelte in het diepe velgbed schuift. Dat vergemakkelijkt de montage van de laatste centimeters beduidend.
- Controleer nogmaals of de binnenband goed zit en duw de band met de muis van uw hand over de velgrand.
- Slaagt u daar niet zonder meer in, maak dan gebruik van de bandenlichters. Let er op dat de stompe kant naar de binnenband wijst en dat u deze niet beschadigt.
- Duw het ventiel in de binnenkant van de band om te vermijden dat de binnenband wordt vastgeklemd onder de versterkte rand van de buitenband. Staat het ventiel recht? Als dat niet het geval is, moet u een flank van de band opnieuw demonteren en de binnenband opnieuw richten.
- Om er zeker van te zijn dat u de binnenband niet onder de flank beschadigt, walkt u de versterkte randen van de half opgepompte buitenband binnen de velg over de hele omtrek, dat wil zeggen dat u deze dwars op de rolrichting heen en weer beweegt. Daarbij kunt u ook controleren of het velglint niet is verschoven.
- Pomp de binnenband op tot de gewenste bandenspanning is bereikt. De maximale bandenspanning staat meestal op de zijkant van de buitenband.
- Controleer of de buitenband goed zit met behulp van de controle-ring op de velgflank. Daarbij is het belangrijk dat de ring over de hele afstand dezelfde afstand tot de rand van de velg heeft.



Druk de band naar beide kanten om zeker te zijn, dat de binnenband niet is ingeklemd



Controle-ring op de zijkant van de band



Als u onderweg pech krijgt, kunt u proberen om het wiel er niet en de binnenband er slechts gedeeltelijk uit te halen. Laat het ventiel in de velg zitten en zoek eerst het gaatje waar de lucht door ontsnapt. Pomp daartoe de binnenband op. Ga met de binnenband langs uw oor en let op een sissend geluid. Zodra u het lek heeft ontdekt zoekt u de getroffen plek in de buitenband en onderzoek deze eveneens. Vaak steekt de indringer nog door de band. Verwijder deze in dat geval.

DEMONTAGE VAN TUBELESS BANDEN (TUBELESS/UST-BANDEN)

Laat de lucht volledig ontsnappen uit de band. Druk de randen van de band met de handen naar het midden van de velg tot de versterkte rand van de band aan beide kanten los op de velg ligt. Begin op de kant tegenover het ventiel en til met de hand een zijkant van de band over de rand van de velg. Maak op die manier de hele zijkant van de band los. Trek vervolgens ook de tweede zijrand van de velg.



Druk de binnenbandloze band naar het midden van de velg

REPARATIE VAN TUBELESS BANDEN (TUBELESS/UST-BANDEN)

Tubeless banden zijn bij pech ook met een binnenband bruikbaar. Verwijder eerst het binnengedrongen voorwerp uit de band. Demonteer ook het ventiel van de velg. Leg een enigszins opgepompte MTB-binnenband in de band. Monteer de band zoals hierboven is beschreven en let op de juiste luchtdruk en een goede zitting op de velg. Binnenbandloze banden kunt u aan de binnenkant met een standaard reparatieset afdichten. Volg daarbij de aanwijzingen van de fabrikant van de reparatieset.



Een onjuiste montage kan tot storingen of zelfs het uitvallen van de rem leiden. Volg daarom de aanwijzingen van de fabrikant in de bijgesloten handleiding.

MONTAGE VAN TUBELESS BANDEN (TUBELESS/UST-BANDEN)

Let er voor de montage op dat de banden aan de binnenkant en de binnenranden vrij zijn van vuil en olie. Smeer voor de montage aan beide kanten de binnenrand van de band met zeepwater of bandmontagepasta in. Gebruik geen bandenlichters!

Druk de band alleen met de hand op de velg om beschadiging van de onderkant van de band te voorkomen. Druk eerst een binnenrand over de hele omtrek over een velgrand. Druk vervolgens de tweede rand van de band over de rand van de velg. Centreer de band op de velg. Let er op dat de band in het midden van de velg ligt en dat het ventiel in het midden tussen de beide zijanten van de band ligt. Pomp de band op tot de maximaal toegestane luchtdruk. De druk staat gewoonlijk op de zijkant van de band.

De band nestelt zich daarbij in het midden van de velg. Controleer de juiste positie aan de hand van de dunne lijn boven de verbinding band-velg. Deze lijn moet over de gehele omtrek dezelfde afstand tot de velg hebben. Stel de luchtdruk nu met het ventiel in, uitgaande van de maximale druk. Let daarbij op de aanbevolen bandenspanning.



Smeer de binnenrand van de band voor de montage met zeepwater in



Opgave luchtdruk op de zijkant van de band



De controle-ring voor de zitting van de band



Tubeless banden mogen alleen gebruikt worden in combinatie met een UST-velg/ een UST-wiel (Mavic en andere fabrikanten).

MONTAGE VAN WIELEN

De montage van het wiel verloopt in de omgekeerde volgorde van de demontage. Controleer of het wiel goed past in de wielophanging (pads) en centrisch verloopt tussen de armen van de vork of de achterbrug. Let op een goede zitting van de snelspanner (zie hoofdstuk “Omgang met snelspanners en steekassen”) en hang eventueel de rem er direct weer aan!



Uitvalpad



Let op de juiste zitting van de snelspanner



Controleer voordat u verderrijdt of de schijfremmen schuurvrij lopen. Controleer of de wielbevestiging goed zit. Controleer of de remschijf na de montage vrij is van vet of andere smeermiddelen. Voer in ieder geval een remproef uit!



Een onjuiste montage kan tot storingen of zelfs het uitvallen van de rem leiden. Volg daarom de aanwijzingen van de fabrikant in de bijgesloten handleiding.



Als het bandweefsel door een binnengedrongen voorwerp is beschadigd, moet u de band voor alle zekerheid vervangen.

HET STUURLAGER

De vork, de stuurpen, het stuur en het voorwiel zijn draaibaar in het frame gelagerd met het stuur-lager, ook wel het balhoofd genoemd. Om met de Canyon stabiel en rechthout te kunnen rijden, moet de stuureenheid makkelijk kunnen draaien. De stoten als gevolg van een hobbelige weg vormen een zware belasting voor het stuurlager. Daardoor is het mogelijk dat het komt los te zitten en een andere positie inneemt.

CONTROLLEREN EN BIJSTELLEN

- ▶ Controleer de speling door uw vingers om de bovenste schaal van het stuurlager te leggen.
- ▶ Duw met het gewicht van het bovenlichaam op het zadel, trek met uw andere hand aan de voorwielrem en schuif uw fiets krachtig voor- en achteruit.
- ▶ Als er speling in het lager zit, verschuift de bovenste schaal zichtbaar ten opzichte van de onderste.
- ▶ Een andere mogelijkheid is het voorwiel iets van de grond te tillen en te laten vallen. Als er speling in het lager zit, is daar een klapperend geluid te horen.
- ▶ Til om de lichte loop van het lager te controleren met een hand het frame op tot het voorwiel geen contact meer heeft met de grond. Beweeg het stuur van links naar rechts. Het voorwiel moet heel licht en zonder inklikken helemaal van links naar rechts kunnen bewegen. Wordt het stuur lichtjes aangeraakt, dan moet het wiel vanzelf vanuit de middenpositie wegdraaien.



Als u met een loszittend stuurlager rijdt, wordt de belasting op de vork en het lager zeer hoog. Schade aan het lager of een gebroken vork kunnen ernstige gevolgen opleveren!



Controleer de speling in het stuurlager door de vinger om de lagerschaal te leggen en de Canyon met aangetrokken remmen naar voren en terug te schuiven



Controleer de lichte loop van het lager door het voorwiel van de grond te tillen en controleer of het heel gemakkelijk draait



Voor het instellen van het stuurlager is enige ervaring nodig. Laat dit werk daarom door een vakman uitvoeren. Wilt u het zelf proberen, lees dan eerst zorgvuldig de handleiding van de fabrikant van het stuurlager!



Controleer of de passing van de stuurpen goed is nadat het lager is ingesteld! Ga voor de fiets staan en klem het voorwiel tussen uw knieën. Pak het stuur vast en probeer het t.o.v. het voorwiel te verdraaien. Een losse stuurpen kan leiden tot een zware val.

AHEADSET®-STUURLAGER

Dit systeem wordt daardoor gekarakteriseerd dat de stuurpen niet in de vorkschacht steekt, maar aan de buitenkant rond een draadloze vorkschacht wordt geklemd. De stuurpen is een belangrijk onderdeel van het stuurkoplager. Deze klemming fixeert de instelling van het lager.

- ▶ Open de klemschroeven aan de zijkant of achterkant van de stuurpen.
- ▶ Trek voorzichtig de boven verzonken liggende instelbout iets aan met een inbussleutel.
- ▶ Richt de stuurpen weer in de juiste positie zodat het stuur bij het rechthout rijden niet scheef staat.
- ▶ Trek de klemschroeven aan de zijkant van de stuurpen weer aan met de momentsleutel. Maak gebruik van een momentsleutel en ga de maximale aandraaimomenten niet te boven! U vindt ze in het hoofdstuk “Aanbevolen aandraaimomenten”, op de onderdelen zelf en/of in de handleidingen van de onderdelenfabrikanten.
- ▶ Controleer de speling zoals hiernaast is beschreven. Ook hier mag het lager niet te strak zijn ingesteld.

Ga ter controle voor uw Canyon staan en klem het voorwiel tussen uw knieën. Pak het stuur vast en probeer dit ten opzichte van het voorwiel te draaien. Trek de klembout(en) van de stuurpen iets aan indien het stuur kan verdraaien.



Stel de speling van het lager met de boven verzonken liggende instelbout in nadat u de klembouten opzij heeft losgemaakt



Trek de klemschroeven aan de zijkant van de stuurpen weer aan met de momentsleutel



Probeer het stuur ten opzichte van het voorwiel te verdraaien



Draai deze bout niet vast maar stel daarmee de speling voorzichtig in.



Let erop dat de stuurpen de vorkschacht kan platdrukken, als u de bouten te vast aandraait.



Controleer na het instellen van het lager of de stuurpen goed vast zit en zich niet kan verdraaien! Een losse stuurpen kan een ernstig ongeluk veroorzaken!

VERING

WOORDENLIJST – VERING

Compressiedemping

Meestal blauw(e) instelknop/-wielkje.

Vertraagt het inveren of remt dit af. Voorkomt dat de verende vork bij zeer snelle schokken doorslaat. Bij bijzonder hoogwaardige veerelementen ingedeeld in High Speed- (voor harde schokken = snelle inveringsprocessen) en Low Speed-compressiedemping (voor langzame inveringsprocessen, bijv. bij fietsen staand op de pedalen).

Demper

De demper is het element dat zowel de vering als ook de demping van een volledig geveerde fiets (Full Suspension) met elkaar combineert.

Verende vork

Fietsvork, die de schokken over beweeglijke componenten afveert en dempt. Telescopische verende vorken komen het meest voor. Binnenpoten zijn de dunnere buizen die vast aan de vorkkop van een telescopische vork zijn geperst of geschroefd. Buitenpoten wordt het onderste deel van de vork genoemd waarin de binnenpoten steken.

Hiervan afwijkend zijn de upside-down-vorken.

Veerhardheid of veerconstante

Dit is de kracht die nodig is om de veer met een bepaalde veerweg in elkaar te drukken - gemeten in Newton per millimeter (N/mm) of pound/inch (bs/in). Een hogere veerconstante betekent meer kracht per weg. Bij luchtveren komt dit overeen met een hogere druk.



Compressiedemping vertraagt het inveren



De afgeveerde achtervork



De verende vork

Veervoorspanning

Bij de veel voorkomende luchtveringssystemen bepaalt de luchtdruk in de vork de veerhardheid en de voorspanning. Houd u zich aan de door de fabrikant opgegeven aanbevelingen.

Stalen veren kunnen binnen een bepaald bereik worden voorgespannen. Dan reageert de vering pas bij een hogere belasting. De veerconstante verandert daardoor echter niet. Zware fietsers kunnen door een hogere voorspanning een te kleine veerhardheid niet compenseren.

Verstelling van de veerweg – “travel adjust”

Meestal wordt met een draaiknop de veerweg van de verende vork gereduceerd. Bij sommige vorken wordt de reductie pas na een diep inveringsproces actief. Bij geveerde achtervorken (“full suspension”) worden in het algemeen de segmenten die de demper opnemen, afgeschroefd of er worden schroeven losgedraaid en versteld.

Lockout

Meestal hendels aan het veerelement of aan het stuur.

Inrichting die de vork of de demper blokkeert, zodat het veerelement op asfalt of gladde weggedeelten niet opwipt. Mag off-road niet worden gebruikt.

Negatieve veerweg – “sag”

De veerweg waarmee de achtervork of de voorvork inveert als de biker bij stilstand zijn gebruikelijke rijpositie inneemt. Wordt meestal als percentage van de totale veerweg aangegeven. Moet individueel worden ingesteld.

Platformdemping

verhoogt de (Low Speed-)compressiedemping en onderdrukt het opwippen. In tegenstelling tot de lockout wordt de vering niet volledig geblokkeerd.

Rebounddemping – “rebound damping”

Meestal ro(o)d(e) instelknop/-wielkje. Vertraagt het uitveren of remt dit af. Voorkomt het wiebelen van de fiets.



Lockout aan het stuur



Negatieve veerweg – “sag” aan de verende vork



Negatieve veerweg – “sag” aan de vering van de achtervork



Rebounddemping vertraagt het uitveren

DE VERENDE VORK

De trend in de fietsbouw naar meer rijcomfort en een veilige bediening neemt steeds meer toe. Daarom zijn de Canyon mountainbikes uitgerust met verende vorken. U houdt uw Canyon in het terrein of op slechte wegen beter onder controle en de belasting van bike en biker door stoten vermindert merkbaar. Er bestaan weliswaar verschillende typen maar de meeste verende vorken behoren tot de groep van de zogenaamde telescoopvorken, waarvan de werking sterk lijkt op de veel bij motorfietsen toegepaste veerelementen.

Verende vorken verschillen in uitvoering van veerelementen en van dempers. De materialen van de verende vorken zijn of stalen veren of lucht in een afgesloten kamer of een combinatie daarvan. Voor de damping wordt gewoonlijk olie gebruikt.

Voor de damping wordt gewoonlijk olie gebruikt die zich in een speciale kamer bevindt. Soms worden wrijvings- of luchtdempers toegepast.

Als u lang staande met grote krachtsinspanning bergopwaarts rijdt is het raadzaam de damping te blokkeren (lockout). Bij het bergafwaarts rijden op slecht wegdek is het een voordeel als de compressedamping zo ver mogelijk geopend is.

WERKWIJZE

Als een stoot op het voorwiel terechtkomt, wordt het onderste deel van de vork, de zogenaamde buitenpoten, naar boven gedrukt. Deze glijdt over de dunne vaste binnenpoten die vast zijn geschroefd met, ingeperst in of geplakt aan de kroon van de vork. De vork schuift in elkaar en binnenin wordt een veer ingedrukt.

De veer zorgt ervoor dat de vork na de stoot weer uit elkaar glijdt en terugkeert naar de oorspronkelijke positie. Een ideale veer zou zich in één klap ontspannen. Om het terugveren gecontroleerd te laten verlopen en de vork niet te laten opspringen, is in de vork een trillingsdemper ingebouwd. De telescoopvorken verschillen van elkaar in de uitvoering van de Veerelementen en de dempers.



De verende vork



Lockout aan het stuur

⚠ Al onze Canyon mountainbikes zijn alleen ontworpen voor gebruik met de standaard gemonteerde of een vergelijkbare verende vork. Het gebruik van dubbele brugvorken of vorken met een verschillende inbouw lengte is niet toegestaan, geeft aanleiding voor het beëindigen van de garantie en kan uw Canyon zwaar beschadigen of laten breken. **Gevaar voor ongelukken!**

i Bijna alle fabrikanten voorzien hun vorken van uitstekende handleidingen. Lees die zorgvuldig voordat u zelf de instelling van de vork wijzigt of onderhoudswerkzaamheden uitvoert.

i Raadpleeg ook de verklarende woordenlijst voor de vering aan het begin van dit hoofdstuk.

Als materiaal voor veren wordt bijvoorbeeld staal of titanium gebruikt of lucht in een gesloten kamer of ook combinaties van deze soorten.

INSTELLEN VAN DE HARDHEID VAN DE VEREN

Om de verende vork optimaal te laten functioneren, moet deze zijn afgestemd op het gewicht van de fietser, de zithouding en de toepassing.

U moet erop letten dat al bij het zitten op de fiets de verende vork licht moet inveren - dat is de zogenaamde negatieve veerweg ("sag"). Bij het door een kuil rijden ontspant de veer daardoor en vangt de verende vork de oneffenheid op. Als de veervoorspanning te hoog is, verdwijnt dit effect omdat de verende vork al volledig is uitgeveerd. Zo gaat er een belangrijk veiligheids- en comfortaspect verloren wanneer de band kort het contact met de bodem verliest.

Cross-Country- en marathonfietzers stellen de negatieve veerweg in het algemeen korter af dan de freerider of downhill, die vaker in ruiger terrein rijden. Bij het gaan zitten moet de verende vork bij cross-country- en marathon bikes ca. 10-25 % van de maximale veerweg inzakken, bij all mountain, enduro en freeride bikes etc. ca. 20-40 %.

Voor de meting kunt u de rubber ring gebruiken die meestal op de dunne inverende buis van de verende vork zit. Indien er geen rubber ring aanwezig is kunt u een kabelbinder om een van de binnenpoten binden. Trek deze precies zo vast, dat hij nog kan worden verschoven, maar niet van zelf wegglijdt.

Bij luchtgeveerde vorken vindt de instelling van de veerhardheid via de luchtdruk in de vork plaats. De druk moet met een speciale hogedruk pomp met drukkindicatie voor de eerste rit worden ingesteld en later evt. aan de veranderingen bij gewicht van de fietser en/of bagage worden aangepast.

Veel luchtgeveerde vorken hebben een sticker met een tabel die een eerste oriëntatie biedt. Pomp een luchtgeveerde vork op met de druk die voor uw gewicht wordt aanbevolen.



Trek een kabelbinder over de binnenpoot



Aan de hand van de verschoven kabelbinder kunt u de gebruikte veerweg meten



Instelling van de hardheid van de veer met een demperpomp



Luchtpomp voor verende vork en demper

i Voer dit belangrijke werk stap voor stap uit en bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL) indien u niet absoluut zeker bent of vragen heeft.

Ga met uw typische fietskleding (evt. met ingepakte rugzak) op uw Canyon zitten en neem de gebruikelijke zithouding aan. Leun zo tegen een vast voorwerp (hek, muur o.i.d.) zodat u niet omvalt. Vraag een helper om de rubber ring of kabelbinder omlaag te schuiven tegen de stofafstrijder op de buitenpoot.

Stap van uw Canyon Bike af zonder dat de vork verder inveert. De afstand die nu tussen de rubber ring/kabelbinder en afstrijder ontstaat, is de negatieve veerweg. Vergelijk deze nu met de totale veerweg (gegeven van de fabrikant) om te bepalen of de vering harder of zachter moet worden afgestemd.

Pas bij een luchtgeveerde vork de druk aan.

Noteer de passende instelwaarden en controleer deze in de komende tijd regelmatig. Let steeds op de aanbevelingen van de fabrikant en overschrijdt in geen geval de maximale luchtdruk van de verende vork. Voer na iedere verandering van de instellingen een proefrit uit.

Bij de meeste verende vorken met stalen veren is de veer binnen beperkte grenzen instelbaar met een draaiknop boven de kop van de vork. Als dit niet mogelijk is en de gewenste negatieve veerweg niet kan worden ingesteld, moeten de stalen veren door hardere of zachtere exemplaren worden vervangen. Neem contact op met onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

Gebruik voor vervanging uitsluitend gekenmerkte en passende originele onderdelen.

Voer na iedere verandering van de instellingen een proefrit uit door zo veel mogelijk verschillende terreinomstandigheden.



Controleer de instelling en de luchtdruk van uw verende vork na de eerste rit en daarna regelmatig. Een verkeerde afstelling van de verende vork kan deze beschadigen of de functie ervan nadelig beïnvloeden.



Voorspanning vork met stalen veren



Verende vorken zijn zo geconstrueerd, dat zij schokken kunnen resp. moeten compenseren. Als de vork stug is en blokkeert, dringen de schokken onverminderd in het frame door, dat daar meestal niet op is berekend. Daarom mag u bij vorken met lockout-mechanisme deze functie alleen op vlak terrein (verharde wegen, vlakke landwegen) gebruiken en niet off-road.



De verende vork moet zo zijn berekend resp. afgesteld, dat deze hoogstens in extreme gevallen doorslaat. Een te slappe veer (te weinig luchtdruk) is meestal voelbaar en hoorbaar aan harde slagen. Deze ontstaan als de vork met een ruk volledig in elkaar schuift. Als een verende vork vaak doorslaat, kan deze en het frame op den duur falen.



Volg de desbetreffende aanwijzingen in de bedieningshandleiding van de fabrikant van de verende vork op de meegeleverde CD op of neem contact op met onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).



Als u de gewenste instelling heeft gevonden, noteer dan de optimale luchtdruk voor latere controles.

Controleer daarna de positie van de rubber ring/kabelbinder. Zijn afstand tot de afstrijder is de maximale veerweg die u heeft gebruikt. Als de rubber ring/kabelbinder maar een paar millimeter is verschoven, dan is de instelling van de vork te hard. Verminder de luchtdruk of bij stalen verende vorken de veerveroorspanning. Als dat bij stalen veren geen verbetering oplevert, moet u de veren laten vervangen.

Als de rubber ring/kabelbinder over de gehele lengte van de buis is verschoven of slaat de vork op slechte weggedeelten duidelijk hoorbaar door, dan is de vering te slap ingesteld. Bij luchtgeveerde vorken moet de druk worden verhoogd. Bij stalen veren laat u de veren door een rijwielhandelaar vervangen of maakt u een afspraak met de Canyon-werkplaats.

INSTELLEN VAN DE DEMPING

De demping wordt geregeld door interne kleppen. De doorstroming van de olie door deze kleppen remt de snelheid waarmee de verende vork uit- resp. inveert en voorkomt het "nawippen" van de vering na een hindernis. Zo kunt u de reactie op hindernissen optimaliseren.

Bij verende vorken met instelbare rebounddemping kan met de instelknop (meestal rood) de uitveersnelheid (rebound) langzamer of sneller worden ingesteld. Als er een tweede (meestal blauwe) knop aanwezig is, kan daarmee de inveersnelheid (rebound) worden ingesteld en/of de lockout-functie worden geactiveerd.

Begin de instelprocedure met volledig geopende demping (rebound en compressie op "-"). Pak het stuur met beide handen beet en bedien aan de voorwielrem. Steun nu met uw hele gewicht op de voorvork en laat meteen weer los. De vork zal nu bijna met dezelfde snelheid als waarmee u heeft ingeveerd weer uitveren.



Verende vork – veerweginstelling



De Lockout activeren



Verstel mogelijkheden van de compressiedemping

Draai de rode instelknop nu een klik in richting “+”. Druk de vork bij aangetrokken voorwielrem weer omlaag en laat deze even plotseling weer los. U zult merken dat het uitvoerproces iets langzamer afloopt.

Herhaal dit drukken en loslaten met steeds verder dichtgedraaide rebounddemping. U krijgt daardoor een gevoel voor de werking van de rebounddemping.

In het algemeen wordt de rebounddemping zodanig ingesteld dat deze licht geremd weer uitvoert echter niet kruipend langzaam. Een vertraagd uitvoeren dat in een kruipproces eindigt, is definitief een te hoge demping.

Rijd vervolgens over een hindernis (bijv. een hoge stoeprand af) en draai de rebounddemping in kleine stappen net zo ver (in richting “+”) tot de verende vork na het in- en uitvoeren helemaal niet vaker dan een tot maximaal twee keer nawipt. Controleer een gewijzigde instelling steeds met een off-road proefrit.

In sommige gevallen tonen de verende vorken bovendien een compressiedemping. De typische compressiedemping – of bij sommige verende vorken de High Speed-compressiedemping – remt het inveerproces wanneer met hoge snelheid over een hindernis wordt gereden. Een te hoge inveersnelheid zou de vork anders eventueel laten doorslaan.

Een zwakkere demping zorgt voor een goed reactiegedrag, maar laat de verende vork eventueel bij snel over hindernissen rijden (bijv. stoepranden) te sterk inveren of staand op de pedalen wippen. Een te sterke demping laat de vering hard worden, reduceert dus het rijcomfort.

Wanneer u de “sag” zoals hierboven beschreven correct heeft ingesteld en de vork bij een normale proefrit correct werkt, maar de vork in extreme situaties niettemin doorslaat, kunt u de compressiedemping iets verhogen.



Instelbare rebounddemping



Druk de vork bij aangetrokken voorwielrem omlaag

 Als de vork te sterk is gedempt (rebound), kan deze bij snel elkaar opvolgende hindernissen mogelijk niet meer uitvoeren. U kunt dan vallen!

 Als u een nieuwe voorband monteert, moet u erop letten dat deze niet langs de kop van de vork loopt, als de vork helemaal inverteert. Laat evt. de lucht volledig uit de verende vork en druk het stuur met kracht omlaag om dit te controleren. Het voorwiel kan blokkeren. U kunt dan vallen!

Werk hier ook klik voor klik want een te strakke compressiedemping voorkomt dat de verende vork haar veerweg volledig kan benutten. De afstemming van de compressiedemping kan een langdurig proces zijn dat bewust en altijd in kleine stappen moet worden uitgevoerd.

Begin ook hier met de geringste stand, d.w.z. de instelknop/het instelwielletje moet helemaal in richting “-” zijn gedraaid.

Controleer een gewijzigde instelling steeds met een off-road proefrit.

Als u bang bent dat u de demping zelf niet kan instellen of als er daarbij problemen optreden, volg dan de desbetreffende aanwijzingen in de bedieningshandleiding van de fabrikant van de verende vork op de meegeleverde CD op of neem contact op met onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

LOCKOUT

Wanneer u langdurig staand op de pedalen met hoge krachtsinspanning bergopwaarts rijdt, wipt de verende vork in het algemeen. Er wordt aanbevolen om de demping te blokkeren wanneer de verende vork hiervoor een lockout-mechanisme heeft. Bij het bergaf rijden op een oneffen ondergrond moet de lockout beslist geopend zijn.

Veel Canyon hardtail bikes hebben een lockout-hendel aan het stuur. Bij Fox veerelementen komt de “Climb mode” overeen met een lockout.

ONDERHOUD

Verende vorken zijn complexe onderdelen die regelmatig onderhoud en verzorging nodig hebben. Meestal hebben de aanbieders van verende vorken daarom een servicecenter ingericht waarin u de vorken kunt laten repareren en voor periodieke controle, afhankelijk van het gebruik, bijvoorbeeld jaarlijks, kunt brengen.



Houd de binnenpoten van de vork altijd schoon

 Draai niet lukraak met gereedschap aan bouten in de hoop dat u daarmee de instelling kunt veranderen. U zou het bevestigingsmechanisme kunnen losdraaien, wat aanleiding kan geven tot een val. Normaliter zijn de afstel mogelijkheden met de vingers te bedienen en bij alle fabrikanten aangegeven met een schaalverdeling of met “+” (voor sterkere demping/hardere vering) en “-”. Soms signaleren haas en schilddpad de snelheid.

 Rij niet wanneer de verende vork doorslaat. Dat kan schade veroorzaken aan verende vork en frame. Pas de hardheid van de veer steeds aan het gewicht van de fietser en de bagage evenals de rijomstandigheden aan.

 Activeer de lockout-functie niet off-road, maar alleen op vlak terrein (verharde wegen, vlakke landwegen).

 Volg de desbetreffende aanwijzingen in de bedieningshandleiding van de fabrikant van de verende vork op de meegeleverde CD op of neem contact op met onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

Er zijn enkele principiële onderhoudstips die u in ieder geval ter harte dient te nemen:

1. Let erop dat de glijvlakken van de binnenpoten en de afstrijkingen proper zijn.
2. Reinig de verende vork, als deze vuil is, direct na de rit met voldoende water en een zachte spons.
3. Besproei de binnenpoten van de verende vork, nadat u uw fiets gewassen hebt, met een beetje door de fabrikant goedgekeurde smeerspray of breng een heel dun laagje hydraulische olie op. Veer dan de vork meerdere keren in en veeg de resten van het smeermiddel voor de volgende rit met een schone doek af.
4. Gebruik bij de reiniging geen hogedrukreiniger of een scherp schoonmaakmiddel! Volg de desbetreffende aanwijzingen in de bedieningshandleiding van de fabrikant van de verende vork op de meegeleverde CD op of neem contact op met onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).
5. Controleer regelmatig de luchtdruk bij vorken met luchtvering, omdat deze na verloop van tijd kan afnemen.
6. Bij vorken met stalen vering moet u de veren regelmatig reinigen en met hars- en zuurvrij vet insmeren. Sommige vorkfabrikanten hebben een speciaal vet in hun onderhoudsprogramma. Houd u altijd aan de aanbevelingen van de fabrikant. Dit is een klusje voor het servicecenter van de verende vork. Neem evt. contact op met onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

Veerelementen zitten gecompliceerd in elkaar. Laar het onderhoud en vooral het demonteren van de veerelementen over aan het servicecenter van uw rijwielhandelaar.



Na de reiniging een beetje goedgekeurde smeerspray aanbrengen



Bij luchtveringen regelmatig de luchtdruk controleren



Verende vorken zijn voortdurend blootgesteld aan opspattend water en vuil van het voorwiel. Reinig ze na elke rit met ruim water en een doek.



Breng uw verende vork minstens één maal per jaar naar een servicecenter van de fabrikant van de vork.



Tips voor instelling en onderhoud kunt u ook op het internet vinden op:

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

FULL SUSPENSION

Volledig afgeveerde fietsen hebben behalve een verende vork ook een bewegend achterstuk dat via een demper wordt geveerd en gedempt. Zo kan uw fiets off-road of op slechte rijwegen beter worden onder controle worden gehouden, omdat de banden meer bodemcontact maken. De belasting van fiets en fietser door schokken wordt aanmerkelijk gereduceerd.

Dempers verschillen in uitvoering van veerelementen en van soort damping. De demper werkt normalerwijze met een luchtveerelement of – minder vaak – met staalveren. Normaal wordt met olie gedempt. Afhankelijk van het systeem zijn een of meer lagerassen aanwezig.

BIJZONDERHEDEN VAN DE ZITPOSITIE

Afhankelijk van de instelling van de achtervering kan het zadel bij het gaan zitten iets naar achteren klappen. U moet hier bij het instellen van de zadelhoek rekening mee houden. Bij zitproblemen moet u de zadelneus in vergelijking tot de normale instelling iets omlaag brengen.

Bij dirt-, freeride- en downhill wordt het zadel vaak tamelijk ver omlaag en naar achteren gekanteld gebruikt.

INSTELLEN VAN DE HARDHEID VAN DE VEREN

Om de achterdemping optimaal te laten functioneren, moet de demper zijn afgestemd op het gewicht van de fietser, de zithouding en het gebruiksdoel.



Raadpleeg ook de verklarende woordenlijst voor de vering aan het begin van dit hoofdstuk.



Voer dit belangrijke werk stap voor stap uit en bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL) indien u niet absoluut zeker bent of vragen heeft.



De afgeveerde achtervork



Demper met luchtveerelement



Demper met stalen veren



De fabrikanten van de dempers leveren meestal handleidingen mee. Lees deze zorgvuldig voordat u de veranderingen aan de instelling van de dempers of onderhoudswerkzaamheden uitvoert. Volg de aanwijzingen van de fabrikant van de demper op de meegeleverde CD op of neem contact op met onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

U moet erop letten dat al bij het gaan zitten op de bike de achtersvork licht moet inveren - dat is de zogenaamde negatieve veerweg ("sag"). Bij het rijden door een kuil ontspant de veer en daardoor vangt de achtersvork de oneffenheid op. Als de veervoorspanning te hoog is, verdwijnt dit effect omdat de achtersvork al volledig is uitgeveerd. Zo gaat er een belangrijk veiligheids- en comfortaspect verloren wanneer de band kort het contact met de bodem verliest.

Cross-Country- en marathonfietzers stellen de negatieve veerweg in het algemeen korter af dan de freerider of downhillers, die vaker in ruiger terrein rijden. Bij het gaan zitten moet de achtersvork bij cross-country en marathon bikes ca. 10-25 % van de maximale veerweg inzakken, bij all mountain, enduro en freeride bikes etc. ca. 20-40 %.

Voor de meting kunt u de rubber ring gebruiken die meestal op de dünnere inverende buis van de demper zit. Indien er geen rubber ring aanwezig is, kunt u een kabelbinder om de dünnere buis binden. Trek deze precies zo vast, dat hij nog kan worden verschoven, maar niet van zelf wegglijdt.

Bij luchtgeveerde dempers vindt de instelling van de veerhardheid via de luchtdruk in de vork plaats. De druk moet met een speciale hogedrukpomp met drukkindicatie voor de eerste rit worden ingesteld en later evt. aan de veranderingen bij gewicht van de fietser en/of bagage worden aangepast. Veel luchtgeveerde dempers hebben een sticker met een tabel die een eerste oriëntatie biedt. Pomp een luchtgeveerde demper op met de druk die voor uw gewicht wordt aanbevolen.

Ga met uw typische fietskleding (evt. met ingepakte rugzak) op uw bike zitten en neem de gebruikelijke zithouding aan. Leun zo tegen een vast voorwerp (hek, muur o.i.d.) zodat u niet omvalt. Vraag een helper om de rubber ring of kabelbinder omlaag te schuiven tegen de stofafstrijker op de buitenpoot.

Stap van uw bike af zonder dat de achtersvork verder inverteert. De afstand die nu tussen de rubber ring/kabelbinder en afstrijker ontstaat, is de negatieve veerweg.



De O-ring bovenaan op de demper



De verschoven o-ring op de demper geeft de gebruikte veerweg aan



Volledig afgeveerde fietsen hebben meer grondspeling dan niet-afgeveerde fietsen. Bij correct ingestelde zadelhoogte kunt u in de regel niet met uw voeten bij de grond. Stel het zadel in het begin lager in en oefen het op- en afstappen.



Bij volledig geveerd frame is de achtersvork zo gebouwd, dat hij schokken kan resp. moet opvangen. Als de demper stug is en blokkeert, dringen de schokken onverminderd in het frame door, dat daar meestal niet op is berekend. Daarom mag u bij dempers met lockout-mechanisme deze functie alleen op vlak terrein (verharde wegen, vlakke landwegen) gebruiken en niet off-road.

Vergelijk deze met de totale veerweg (gegevens van de fabrikant) van de demper, niet van de achtersvork, of meet als oriëntatiepunt het rechte en gladde bereik dat inverteert, om te bepalen of de vering harder of zachter moet worden afgestemd.

Pas bij een luchtgeveerde demper de druk aan.

Noteer de passende instelwaarden en controleer deze in de komende tijd regelmatig. Let steeds op de aanbevelingen van de fabrikant en overschrijdt in geen geval de maximale luchtdruk van de demper. Voer na iedere verandering van de instellingen een proefrit uit.

Bij de meeste dempers met stalen veren is de veer binnen beperkte grenzen instelbaar met een instelring. Als dit niet mogelijk is en de gewenste negatieve veerweg niet kan worden ingesteld, moet de stalen veer door een harder of zachter exemplaar worden vervangen. Neem contact op met onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

Gebruik voor vervanging uitsluitend gekenmerkte en passende originele onderdelen.

Bedek de klep tijdens de werking steeds met de ventielkap. Voer na iedere verandering van de instellingen een proefrit uit door zo veelzijdig mogelijk terrein. Controleer daarna de positie van de rubber ring/kabelbinder. Zijn afstand tot de afstrijker is de maximale slag van de demper die u heeft gebruikt.

Als de rubber ring/kabelbinder maar een paar millimeter is verschoven, dan is de instelling van de demper te hard. Verminder de spanning of bij dempers met stalen veren de veervoorspanning. Als dat bij stalen veren geen verbetering oplevert, moet u de veren laten vervangen.

Als de rubber ring/kabelbinder over de gehele lengte van de buis is verschoven of slaat de demper off-road of op slechte weggedeelten duidelijk hoorbaar door, dan is de vering te slap ingesteld. Bij luchtgeveerde dempers moet de druk worden verhoogd. Neem contact op met onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).



Bij luchtdempers wordt voor de afstelling de luchtdruk aangepast



Bij stalen veren draait u aan de gekartelde instelling om de veerspanning te wijzigen



Controleer de instelling en de luchtdruk van uw achterdemper na de eerste rit en daarna regelmatig. Een onjuiste afstelling van de demper kan de demper beschadigen of de functie ervan nadelig beïnvloeden.



De demper vork moet zo zijn berekend resp. afgesteld, dat deze hoogstens in extreme gevallen doorslaat. Een te slappe veer (te weinig luchtdruk) is meestal voelbaar en hoorbaar aan harde slagen. Deze ontstaan als de demper met een ruk volledig in elkaar schuift. Als een demper vaak doorslaat, kan deze en het frame op den duur falen.



Volg de desbetreffende aanwijzingen in de bedieningshandleiding van de fabrikant van de demper op de meegeleverde CD op of neem contact op met onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

VERSTELLEN VAN HET CHASSIS

In het algemeen rijdt u met de maximale veerweg die uw Full-Suspension-achtersvork toestaat. Dit levert maximaal rijplezier en de beste controle over uw bike.

Sommige bikes bieden de mogelijkheid het chassis aan het terrein aan te passen.

INSTELLEN VAN DE DEMPING

De demping wordt geregeld door interne kleppen. De doorstroming van de olie door deze kleppen remt de snelheid waarmee de demper uit- resp. inveert en voorkomt het "nawippen" van de vering na een hindernis. Zo kunt u de reactie op hindernissen optimaliseren.

Bij dempers met instelbare rebounddemping kan met de instelknop (meestal rood) de uitveersnelheid (rebound) langzamer of sneller worden ingesteld.

Als er een tweede (meestal blauwe) knop aanwezig is, kan daarmee de inveersnelheid (rebound) worden ingesteld en/of de lockout-functie worden geactiveerd.

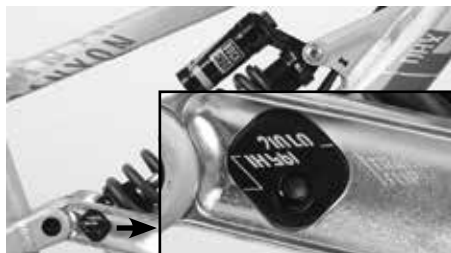
Begin de instelprocedure met volledig geopende demping (rebound en compressie op "-"). Pak het zadel met beide handen vast. Steun nu met uw hele gewicht op het zadel en laat meteen weer los. De demper zal nu bijna met dezelfde snelheid als waarmee u heeft ingeveerd weer uitveren.

Draai de rode instelknop nu een klik in richting "+". Druk het zadel weer omlaag en laat dit even plotseling weer los. U zult merken dat het uitveerproces iets langzamer afloopt.

Herhaal dit drukken en loslaten met steeds verder dichtgedraaide rebounddemping. U krijgt daardoor een gevoel voor de werking van de rebounddemping.



Rijd niet met een gereduceerde veerweg niet op rotsachtig terrein, vooral niet bergafwaarts!



Verstelling van het chassis



Rebounddemping aan de demper



Druk het zadel omlaag



Lees in elk geval ook de aanvullende handleidingen wanneer u bijv. een Strive heeft gekocht.



Volg de desbetreffende aanwijzingen in de bedieningshandleiding van de fabrikant van de demper op de meegeleverde CD op of neem contact op met onze servicehotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

In het algemeen wordt de rebounddemping zodanig ingesteld dat deze licht geremd weer uitveert echter niet kruipend langzaam. Een vertraagd uitveren dat in een kruipproces eindigt, is definitief een te hoge demping.

Rijd vervolgens over een hindernis (bijv. een hoge stoeprand af) en draai de rebounddemping in kleine stappen net zo ver (in richting "+") tot de achtersvork na het in- en uitveren helemaal niet vaker dan een tot maximaal twee keer nawipt. Controleer een gewijzigde instelling steeds met een off-road proefrit.

In sommige gevallen hebben de dempers bovendien een compressiedemping. De typische compressiedemping – of bij sommige dempers de High Speed-compressiedemping – remt het inveerproces wanneer met hoge snelheid over een hindernis wordt gereden. Een te hoge inveersnelheid zou de demper anders eventueel laten doorslaan.

Een zwakkere demping zorgt voor een goed reactiegedrag, maar laat de achtersvork eventueel bij snel over hindernissen rijden (bijv. stoepranden) te sterk inveren of staand op de pedalen wippen. Een sterkere demping laat de vering hard worden, reduceert dus het rijcomfort.

Wanneer u de "sag" zoals hierboven beschreven correct heeft ingesteld en de demper bij een normale proefrit correct werkt, maar de demper in extreme situaties niettemin doorslaat, kunt u de compressiedemping iets verhogen.

Werk hier ook klik voor klik want een te strakke compressiedemping voorkomt dat de demper haar veerweg volledig kan benutten.

De afstemming van de compressiedemping kan een langdurig proces zijn dat bewust en altijd in kleine stappen moet worden uitgevoerd.

Begin ook hier met de geringste stand, d.w.z. de instelknop/het instelwielletje moet helemaal in richting "-" zijn gedraaid.



Compressiedemping aan de demper



Als de demper te sterk is gedempt (rebound), kan de achtersvork bij snel opeenvolgende hindernissen mogelijk niet meer uitveren. U kunt dan vallen!



Draai niet lukraak met gereedschap aan bouten in de hoop dat u daarmee de instelling kunt veranderen. U zou het bevestigingsmechanisme kunnen losdraaien, wat aanleiding kan geven tot een val. Normaliter zijn de afstel mogelijkheden met de vingers te bedienen en bij alle fabrikanten aangegeven met een schaalverdeling of met "+" (voor sterkere demping/hardere vering) en "-".



Als u een nieuwe achterband monteert, moet u erop letten dat deze niet langs het frame loopt, als de achtersvork helemaal inveert. Laat evt. de lucht volledig uit de demper en druk het zadel met kracht omlaag om dit te controleren. Het achterwiel kan blokkeren. U kunt dan vallen!



Rij niet wanneer de demper doorslaat. Dat kan schade veroorzaken aan veerpoot en frame. Pas de hardheid van de veer steeds aan het gewicht van de fietser en de bagage evenals de rijomstandigheden aan.

Controleer een gewijzigde instelling steeds met een off-road proefrit.

Als u bang bent dat u de demping zelf niet kan instellen of als er daarbij problemen optreden, volg dan de desbetreffende aanwijzingen in de bedieningshandleiding van de fabrikant van de demper op de meegeleverde CD op of neem contact op met onze service-hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

LOCKOUT

Wanneer u langdurig staand op de pedalen met hoge krachtsinspanning bergopwaarts rijdt, wipt de achtersvork in het algemeen. Er wordt aanbevolen om de demping te blokkeren wanneer de demper hiervoor een lockout-mechanisme heeft. Bij het bergaf rijden op een oneffen ondergrond moet de lockout beslist geopend zijn.

Veel Canyon bikes hebben een lockout-hendel aan het stuur. Bij Fox veerelementen komt de „Climb mode“ overeen met een lockout. In de „Climb mode“ is de demper zeer strak, maar niet volledig geblokkeerd.

ONDERHOUD

Dempers en achtersvorken zijn complexe onderdelen die regelmatig onderhoud en verzorging nodig hebben. Meestal hebben de aanbieders van dempers daarom een servicecenter ingericht waarin u de dempers kunt laten repareren en voor periodieke controle, afhankelijk van het gebruik, bijvoorbeeld jaarlijks, kunt brengen.

Er zijn enkele principiële onderhoudstips die u in ieder geval ter harte dient te nemen:

1. Let erop dat de glijvlakken van de zuigerstang schoon zijn.
2. Reinig de demper en de achtersvork, vooral de lagers, wanneer deze verontreinigd zijn of direct na elke rit met voldoende water en een zachte spons.



Reiniging van de demper met een spons en water



Na de reiniging een beetje goedgekeurde smeermiddel aanbrengen



Activeer de lockout-functie niet off-road, maar alleen op vlak terrein (verharde wegen, vlakke landwegen).



Veerelementen zitten gecompliceerd in elkaar. Laar het onderhoud en vooral het demonteren van de veerelementen over aan het servicecenter van de fabrikant van de demper.



Dempers zijn voortdurend blootgesteld aan opspattend water en vuil van het achterwiel. Reinig ze na elke rit met ruim water en een doek.

3. Besproei de zuigerstang van de demper en de lager, nadat u de bike gewassen hebt, met een beetje door de fabrikant goedgekeurde smeerspray of breng een heel dun laagje hydraulische olie op. Veer dan de achtersvork meerdere keren in en veeg de resten van het smeermiddel voor de volgende rit met een schone doek af. Gebruik het smeermiddel dat door de fabrikant wordt aanbevolen.

4. Gebruik bij de reiniging geen hogedrukreiniger of een scherp schoonmaakmiddel!

5. Bij dempers met stalen veren moeten de veren en de eronder gelegen zuigerstang regelmatig worden gereinigd en de eronder liggende zuigerstang met een door de fabrikant goedgekeurde smeerspray worden gesmeerd. Houd u altijd aan de aanbevelingen van de fabrikant.

6. Controleer regelmatig de luchtdruk bij dempers met luchtvering, omdat deze na verloop van tijd kan afnemen.

7. Controleer regelmatig met een momentsleutel of alle schroefverbindingen van de achtersvork vastzitten volgens de gegevens op de achtersvork. Controleer ook of de lagering van de achtersvork zijdelingse speling en of de lagering van de veerpoot verticale speling vertoont.

Controleer door uw bike aan het zadel op te lichten en probeer het achterwiel zijwaarts heen en weer te bewegen. Vraag eventueel iemand u te helpen door het frame van voren vast te houden.

U kunt de speling van de veerpoot controleren door het achterwiel zacht op de grond te zetten en het daarna weer licht op te lichten. Let op klappende geluiden. Verhelp evt. speling onmiddellijk of neem contact op met onze hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).



Bij luchtveringen regelmatig de luchtdruk controleren



Controleer regelmatig of alle schroefverbindingen van de achtersvork goed vastzitten volgens de voorgeschreven aanhaalmomenten



Breng uw demper van de achtervering minstens één maal per jaar naar een servicecenter van de fabrikant.



Tips voor instelling en onderhoud kunt u ook op het internet vinden op:

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

VERVOER VAN UW CANYON BIKE

TRANSPORT MET DE AUTO

Er bestaan verschillende manieren om uw Canyon met de auto te vervoeren. Canyon raadt uitsluitend het vervoer in de kofferruimte aan.

Fietsen nemen weliswaar veel plaats in de kofferruimte in, maar ze worden daar beter beschermd tegen vuil, diefstal en beschadiging.

- Let er wel op dat kabels, verlichtingsinstallatie en -leidingen en met name de derailleur niet worden beschadigd. Bescherm uw Canyon met dekens en dergelijke. Als uw Canyon erg vuil is geworden, moet u er een deken of iets dergelijks onder leggen zodat de bekleding van de auto ook niet vuil wordt.
- Borg uw fiets tegen glijden.

Als u een wiel met schijfremmen demonteert, mag u daarna niet meer aan de remgreep trekken. De remblokjes kunnen tegen elkaar aan raken, wat de montage later bemoeilijkt. Schuif de transportbeveiligingen in de remzadels. Trek vervolgens aan de remgreep en vergrendel deze met een elastiek of een riem.

Als de fiets niet in de kofferruimte kan worden vervoerd, biedt bijna iedere shop voor auto-accessoires draagsystemen voor het vervoer van fietsen aan, zodat de fiets niet gedemonteerd hoeft te worden. Normaal worden fietsen op het autodak in een rail gezet en bevestigd met een klauw aan de onderste framebuis.

 Vervoer fietsen met schijfremmen nooit ondersteboven. Daardoor kan lucht in het systeem binnendringen wat de remmen buiten werking stelt. Gevaar voor ongevallen!



Transport met de auto

 Bevestig uw Canyon in het interieur op een veilige wijze. Losse lading kan bij een ongeluk extra gevaar opleveren voor de inzittenden. Vaak moeten bij het vervoer in de auto het voorwiel of zelfs beide wielen worden gedemonteerd. Lees over de demontage van de wielen in elk geval het hoofdstuk “De wielen” en daarin de paragraaf “Bandenpech verhelpen”.

 Gebruik geen fietsdrager waarbij uw Canyon ondersteboven, m.a.w. met zadel en stuur naar onderen, op het rek wordt bevestigd. Bij die manier van bevestigen worden stuur, stuurpen, zadel en zadelpen tijdens de rit zeer zwaar belast. **Dit kan breuk opleveren!** Gebruik geen draagsysteem waarbij uw Canyon zonder voorwiel aan de vork wordt geklemd. Dit kan met name breuk veroorzaken bij verende vorken.

 Het vervoer van Canyon mountainbikes op de gebruikelijke fietsdragers met klemmen is niet toegestaan. Heeft uw fiets vrij dikke framebuisen, dan loopt u het gevaar dat de meeste klemmen deze platdrukken! Met name frames van carbon kunnen onherstelbaar worden beschadigd. Dit kan een onzichtbare schade veroorzaken die een val ten gevolge kan hebben.

Steeds meer in de mode komen fietsenrekken aan de achterkant van de wagen. Het voordeel daarvan t.o.v. een rek op het dak, is vooral dat u de fiets niet zo hoog moet hijsen. Let erop dat bij de gebruikte bevestiging geen beschadiging aan vork en frame plaatsvindt. **Dit kan breuk opleveren!**

Let bij de aankoop van een draagrek erop dat de veiligheidsnormen in uw land worden nageleefd, bv. GS-tekens of dergelijke.

TRANSPORT MET HET VLIETUIG

Als u uw Canyon per vliegtuig wilt vervoeren, verpakt u hem in de BikeGuard of in de BikeShuttle.

Verpak de wielen in speciale wieltassen, zodat zij in de koffer of in het karton zijn beschermd. Neem het voor het monteren noodzakelijke gereedschap, een momentsleutel met bits en deze handleiding mee, zodat u de fiets op de bestemming weer vakkundig bedrijfsklaar kunt maken.



De Canyon BikeGuard



De Canyon BikeShuttle

 Lees de handleiding van uw fietsendrager zorgvuldig en neem de toelaatbare draagcapaciteit en de aanbevolen of zelfs voorgeschreven maximumsnelheid in acht.

 Controleer de bevestiging van de fiets voor en ook regelmatig tijdens de rit. Als de fiets loskomt van de drager op het dak, kunnen andere weggebruikers in gevaar worden gebracht.

 Denk eraan dat uw auto met de fiets op het dak een stuk hoger is. Meet de totale hoogte van uw wagen met fiets erop en breng dit goed zichtbaar aan op het dashboard of aan het stuur.

 Indien uw Canyon niet overeenkomstig de bijgevoegde verpakkingshandleiding voor verzending verpakt werd, heeft u geen aanspraak op vergoeding van eventueel ontstane transport schade door de Canyon Bicycles GmbH.

 Let erop dat de verlichting en de nummerplaat van uw auto niet bedekt zijn. In sommige gevallen is een tweede achteruitkijkspiegel verplicht.

ALGEMENE ONDERHOUDSTIPS EN SERVICEBEURTEN

Uw Canyon is een kwaliteitsproduct. Toch moet u net als bij andere voertuigen uw Canyon regelmatig onderhouden en de vaste servicebeurten door een vakman laten uitvoeren.

Bij lichte fietsen moeten tevens regelmatig belangrijke onderdelen worden vervangen (zie het hoofdstuk “Service- en onderhoudstermijnen”). Alleen dan is gegarandeerd dat alle onderdelen op lange termijn veilig functioneren. Zo zal u jarenlang veilig rijden en veel rijplezier beleven aan uw bike.

UW CANYON WASSEN EN VERZORGEN

Opgedroogde transpiratie, vuil en zout – als u fietst in de winter of aan zee – berokkenen schade aan uw Canyon. Daarom moet u uw Canyon regelmatig schoonmaken en alle onderdelen van uw Canyon tegen corrosie beschermen.

Reinig uw Canyon niet met een hogedrukreiniger. Een dergelijke snelreiniging heeft ernstige nadelen: de waterstraal treedt onder hoge druk uit en is erg scherp. Daardoor kan het water in de pakkingen binnendringen en in het lager terechtkomen. Het smeermiddel verdunt, de wrijving neemt toe en de corrosie begint. Op lange termijn gaan de loopvlakken van de lagers kapot en draaien de lagers van uw fiets niet meer naar behoren. Vaak lossen hogedrukreinigers ook stickers op.



De Canyon met doek en water wassen



Controleer alle lichte onderdelen



Voer alleen die werkzaamheden uit waarvoor u beschikt over de nodige vakkennis en over het passende gereedschap.



Reinig uw fiets niet van een korte afstand met een erg sterke waterstraal of met een hogedrukreiniger.



Bescherm de bovenkant van de achterbrug en de plaatsen waar kabels kunnen schuren met folie of iets soortgelijks. Zo voorkomt u lelijke krassporen en afgeschuorde verf.

U reinigt uw bike het beste met een zachte waterstraal of met een emmer water en een spons of een grote kwast. Die manuele reiniging heeft een bijkomend positief effect: Zo kunt u vroegtijdig beschadigingen in de lak, versleten onderdelen of defecten ontdekken.

Nadat uw Canyon weer is afgedroogd, moet u de lak en de metalen oppervlakken met harde was conserveren (uitzondering: remschijven). Bescherm de spaken, naven, bouten en moeren enzovoorts eveneens met een waslaag. Minder vlakke onderdelen kunt u eenvoudig inspuiten met een handverstuiver. Wrijf de in de was gezette oppervlakken met een zachte doek uit zodat deze mooi glanzen en water er af parelt.

Na afloop van het schoonmaken moet u de ketting controleren en eventueel smeren (zie hoofdstuk “De versnelling” en daar de paragraaf “Onderhoud van de ketting”).



Lak en metaaloppervlakken met harde was conserveren



Smeer de ketting na afloop van de onderhoudswerkzaamheden



Breng geen onderhoudsmiddel of kettingolie aan op remblokjes en op de remschijf! De rem kan daardoor zijn werking verliezen (zie hoofdstuk “De reminstallatie”)! Breng geen smeermiddel of olie op klemgebieden van carbon, bijv. aan het stuur, de stuurpen, zadelpen en zitbuis.



Verwijder hardnekkige olie- of vetvlekken van gelakte oppervlakken en van carbononderdelen met een reinigingsmiddel op basis van petroleum. Vermijd ontvetters die aceton, methylechloride etc. bevatten, of oplosmiddelhoudende, niet neutrale of chemische reinigingsmiddelen. Deze kunnen de oppervlakken aantasten!



Let bij het reinigen op scheurtjes, krasen, materiaalverbuiging of -verkleuringen. Bel in geval van twijfel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL). Laat beschadigde stukken onmiddellijk vervangen en herstel beschadigingen van de laklaag.



Voordat u het gehele frame van uw Canyon met harde was conserveert, test u de harde was beter eerst op een minder zichtbare plek!

OPSLAG VAN UW CANYON

Wanneer u uw fiets tijdens het seizoen regelmatig onderhoudt, dan hoeft u afgezien van een beveiliging tegen diefstal geen speciale voorzorgsmaatregelen treffen als u de fiets voor korte duur wilt stallen. Het is aan te raden om uw Canyon in een droge, goed ventilate ruimte te stallen.

Neem voor de overwintering van uw Canyon de volgende punten in acht:

- ▶ tijdens de lange tijd dat uw fiets gestald staat, ontsnapt langzaam maar zeker de lucht uit de binnenbanden. Staat uw Canyon gedurende lange tijd op platte banden, kan de structuur van de banden schade oplopen. Hang dus de banden of de hele fiets op of controleer geregeld de bandenspanning.
- ▶ Maak uw Canyon schoon en bescherm deze tegen corrosie zoals hierboven is beschreven.
- ▶ Demonteer het zadel en laat eventueel binnendringen vochtigheid uitdrogen. Spuit een beetje fijn verdeelde olie in de zitbuis. (Uitzondering: frames van carbon)
- ▶ Sla uw Canyon in een droge ruimte op.
- ▶ Schakel de versnelling vooraan op het kleine kettingblad en achteraan op het kleinste rondsel. Op die manier zijn kabels en veren zoveel mogelijk ontspannen.



Hang uw Canyon in geval van langere opslag op



Wiel met ketting op het kleinste rondsel en het kleine kettingblad wegzetten



Controleer regelmatig de bandenspanning



Hang fietsen met carbonvelgen niet aan de velgen op! Dit kan breuk opleveren!

ONDERHOUD EN SERVICEBEURTEN

Eerste servicebeurt:

Onze ervaren technici hebben een speciaal onderhoudsschema ontwikkeld. Tijdens de eerste kilometers kan het bv. tot een zeker zetgedrag bij de wielen komen of schakel- en remkabels rekken uit, zodat de versnelling niet feilloos kan werken. Ook kunnen afhankelijk van de gebruiksuren al eerste verslijtrepasaties noodzakelijk zijn. In dat geval zal een service-medewerker zich vooraf met u in verbinding zetten.

Regelmatig jaarlijks onderhoud:

Na een lang en veeleisend seizoen adviseren wij, uw bike compleet te laten doorchecken. Wie zou dit beter beheersen dan diegene, die uw bike hebben gebouwd?

De jaarlijkse beurt wordt volgens het op uw fietstype afgestemde onderhoudsplan door ons erkend vakpersoneel uitgevoerd.

Canyon veiligheidscheck:

Wanneer u uw bike duidelijk minder dan 1000 km per jaar gebruikt, wordt de onderhoudsintensiteit evenredig minder. Hier is de Canyon veiligheidscheck precies de juiste stap. Onze specialisten hebben hiervoor extra een aan het gebruik aangepast service-schema ontwikkeld, dat minder omvangrijk is als een jaarlijkse beurt, maar toch alle veiligheidsrelevante aandachtspunten omvat. Het is aan te bevelen, deze check aan het begin van een nieuwe bike-seizoen of voor een geplande bike-vakantie te laten doen, zodat u zonder zorgen kunt doorstarten.

Om daarvoor de doorlooptijd voor uw bike zo kort mogelijk te houden, verzoeken wij u tevoren een afspraakje te maken.



Indien u uw Canyon moet verpakken om het aan de geautoriseerde werkplaats te sturen, verpak uw mountainbike dan a.u.b. precies zodanig, zoals het in de verpakkinghandleiding "Zo verpakt u uw mountainbike", die bij de BikeGuard is bijgevoegd, beschreven is.



Met name lichtgewicht onderdelen hebben vaak een kortere levensduur. Laat daarom voor uw eigen veiligheid de in het hoofdstuk "Service- en onderhoudstermijnen" genoemde onderdelen regelmatig controleren en zo nodig vervangen.



Om blijvend plezier te hebben van uw Canyon, moet deze regelmatig worden onderhouden. De in de tabel in het hoofdstuk "Service- en onderhoudstermijnen" genoemde intervallen zijn overwogen als aanknopingspunt voor fietsers die jaarlijks tussen de 750 en de 1500 km rijden. Fietst u regelmatig meer of erg vaak op slechte wegen of in het open terrein, dan worden de intervallen voor servicebeurten korter, evenredig aan de moeilijker gebruiksomstandigheden. Dit geldt ook bij regelmatige ritten in regen en over het algemeen in een vochtig klimaat.



Gebruik altijd alleen originele reserveonderdelen, als u iets moet vervangen. Voor de eerste 2 jaar (of de garantieperiode) stelt Canyon alle onmisbare reserveonderdelen beschikbaar. Bij niet-beschikbaarheid biedt Canyon gelijkwaardige of betere reserveonderdelen aan.



Op onze website www.canyon.com vindt u bovendien talrijke servicetips, die u bij kleine reparatie- en onderhoudswerkzaamheden ondersteunen. Verg bij dat soort werkzaamheden niet meer van uzelf dan u denkt werkelijk zelf te kunnen! Bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL) indien u niet absoluut zeker bent of vragen heeft of stuur een mail aan netherlands@canyon.com / belgium@canyon.com

SERVICE- EN ONDERHOUDSTERMIJNEN

Na de inlooperperiode moet u de fiets regelmatig door een vakman laten onderhouden. De intervallen – zoals opgegeven in de volgende tabel – zijn gedacht als aanknopingspunt voor fietsers die jaarlijks tussen de 750 en de 1.500 km (ca. 50 tot 100 gebruiksuren) rij

den. Fietst u regelmatig meer of erg vaak op slechte wegen, dan worden de inspectie-intervallen korter, evenredig aan de moeilijkere gebruiksomstandigheden.

Onderdeel	Handeling	Voor iedere rit	Maandelijkse	Jaarlijkse	Overige interval
Verlichting	Controleren	•			
Banden	Bandenspanning controleren	•			
Banden	Profiel diepte en zijwanden controleren		•		
Remmen (schijf)	Dikte remblokjes meten		•		
Remkabels/-leidingen	Visuele controle		x		
Demper	Service			x	
Verende vork	Bouten controleren		x		
Verende vork	Olie vervangen, service			x	
Vork (aluminium en carbon)	Testen				x Minstens elke 2 jaar
	Vervangen				x na val resp. 3 jaar
Trapas	Speling lager controleren		x		
Trapas	Opnieuw invetten			x	
Ketting	Controleren resp. smeren	•			
Ketting	Controleren resp. vervangen				x Vanaf 750 km

De controles, gemerkt met “•”, kunt u zelf uitvoeren mits u over enige ambachtelijke vaardigheid en kennis beschikt en over het juiste gereedschap zoals een momentsleutel. Stelt u bij de controle een gebrek vast, tref dan onmiddellijk de nodige maatregelen. Voor vragen of afspraken bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

De met “x” gemarkeerde werkzaamheden moet u door een vakman laten uitvoeren die op de hoogte is van de nieuwste fietstechniek (bv. een geautoriseerde wielwerkplaats). Bel in geval van twijfel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

Onderdeel	Handeling	Voor iedere rit	Maandelijkse	Jaarlijkse	Overige interval
Crankset	Controleren resp. aandraaien			x	
Lak	Conserveren				• Minstens halfjaarlijks
Wielen/ Spaken	Rondloop en spanning controleren		•		
Wielen/ Spaken	Centreren of naspannen				x Naar behoefte
Stuur en stuurpen, carbon en aluminium	Testen				x Minstens elke 2 jaar
	Vervangen				x na val resp. 3 jaar
Stuurlager	Speling lager controleren		•		
Stuurlager	Opnieuw invetten			x	
Metalen oppervlakten	Conserveren (uitzondering: remschijven)				• Minstens halfjaarlijks
Naven	Speling lager controleren		•		
Naven	Opnieuw invetten			x	
Pedalen	Speling lager controleren		x		
Pedalen	Schakelmechanisme reinigen		•		
Achterderailleur	Reinigen, smeren		•		
Voorderailleur					
Snelspanners	Passing controleren	•			
Bouten en moeren	Controleren resp. aandraaien		x		
Ventielen	Passing controleren	•			
Stuurpen/zadelpen	Demonteren en opnieuw invetten, resp. bij carbon nieuwe montagepasta (Let op: geen vet op het carbon)			x	
Kabels: De versnelling/remmen	Demonteren en invetten			x	

De controles, gemerkt met “•”, kunt u zelf uitvoeren mits u over enige ambachtelijke vaardigheid en kennis beschikt en over het juiste gereedschap zoals een momentsleutel. Stelt u bij de controle een gebrek vast, tref dan onmiddellijk de nodige maatregelen. Voor vragen of afspraken bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

De met “x” gemarkeerde werkzaamheden moet u door een vakman laten uitvoeren die op de hoogte is van de nieuwste wielertechniek (bv. een geautoriseerde wielwerkplaats). Bel in geval van twijfel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

AANBEVOLEN AANDRAAIMOMENTEN

Onderdeel	Schroefverbinding	Shimano*	SRAM**
Achterderailleur	Bevestigingsbouten	8-10 Nm	8-10 Nm
	Klembout kabel	5-7 Nm	4-5 Nm
	Schroefbout geleidewieltje	3-4 Nm	
Voorderailleur	Bevestigingsbout	5-7 Nm	5-7 Nm
	Klembout kabel	5-7 Nm	5 Nm
Shifter	Bevestigingsbout van shifter unit	5 Nm	2,5-4 Nm
	Afdekking gat	0,3-0,5 Nm	
	Bevestigingsbout klem (inbus)	5 Nm	
	Aanslagsokkel aan frame	1,5-2 Nm	
Naaf	Greep van snelspanner	5-7,5 Nm	
	Contraoer van lagerinstelling bij snelspannaven	10-25 Nm	
Vrijloopnaaf	Tandkranscassette borgring	30-50 Nm	40 Nm
Crankstel	Crankbout (vetvrij vierkant)	35-50 Nm	
	Crankbout (Shimano Octalink)	35-50 Nm	
	Crankbout (Shimano Hollowtech II)	12-15 Nm	
	Crankbout Isis		31-34 Nm
	Crankbout Gitapipe		48-54 Nm
	Kettingbladbout	8-11 Nm	12-14 Nm (staal) 8-9 Nm (alu)
Afgedichte cart-ridge	Behuizing Shimano Hollowtech II	35-50 Nm	34-41 Nm
Trapas	SRAM Gigapipe		
	Octalink	50-70 Nm	
Pedaal	Pedaalas	35 Nm	31-34 Nm
Schoen	Bouten van cleats	5-6 Nm	
	Spike	4 Nm	
Zadelpen	Bevestigingsbout van de zadelklem aan zadelpenkop	20-29 Nm ***	

* www.shimano.com

** www.sram.com

*** Deze waarden zijn richtwaarden van bovengenoemde onderdelenfabrikanten.

Let op de waarden in de eventueel bijgesloten handleidingen van de onderdeelfabrikanten



Op een aantal onderdelen staan de draaimomenten op het onderdeel zelf. Houd u zich aan de waarden op de stickers of opdruk.



De Canyon momentsleutel



Stuurmontage met de Canyon momentsleutel

Canyon frame:

Bouten voor drankhouder	5 Nm
Verwisselbaar derailleurpad	1,5 Nm

Klem voor Canyon zadelpen:	3-5 Nm
----------------------------	--------

Indien uw mountainbike een snelspanner als bevestiging heeft, lees dan het hoofdstuk "Omgang met snelspanners en steekassen".

De volgende draaimomenten gelden indien door de fabrikant van de stuurpen of de zadelpen op het onderdeel zelf is aangegeven of indien in de montagehandleiding geen andere waarden staan.

Stuurpen:

Bouten M5	4,5-5,5 Nm
Bouten M6	8-9,6 Nm
Instelbout (in deksel) bij Ahead-stuurpen	0,5-2 Nm

Zadelpen:

Zadelklem op de zadelpenkop	
► Pennen met een bout	20-24 Nm
► Pennen met twee achter elkaar liggende bouten	6-9 Nm
► Pennen met twee dwars t.o.v. de rijrichting liggende bouten	12-14 Nm



Gegeven draaimoment



Om de bedrijfszekerheid van uw Canyon te garanderen, moeten de schroefverbindingen van de onderdelen zorgvuldig aangedraaid en regelmatig worden gecontroleerd. Dat gaat het makkelijkste met een momentsleutel die stopt op het moment dat het gewenste aandraaimoment is bereikt. Ga altijd uit van de laagste waarde en beweeg voorzichtig naar de maximale aandraaimomenten toe. Controleer de juiste bevestiging van de onderdelen zoals beschreven in de overeenkomstige hoofdstukken. Bij onderdelen waarvoor u niet over gegevens betreffende het aandraaimoment beschikt, draait u de bouten stapsgewijs aan en controleer tussendoor altijd opnieuw de stevige bevestiging van het onderdeel, zoals beschreven in de betreffende hoofdstukken. Overschrijd nooit het maximale draaimoment.



Op een aantal onderdelen staan de draaimomenten op het onderdeel zelf. Houd u zich aan de waarden op de stickers of opdruk.



Lees eventueel ook de meegeleverde handleidingen van de onderdelenfabrikant of kijk op onze website www.canyon.com



Bij vorkschachten van carbon, herkenbaar aan de zwarte kleur, schachtklem met maximaal 6 Nm vasttrekken.

SCHIJFREMMEN

	Shimano	Magura	SRAM	Formula
Remzadelbout aan het frame/vork	6-8 Nm	6 Nm	5-7 Nm (achterwiel) 9-10 Nm (voorwiel)	9 Nm
Bouten van de remgreepklem	6-8 Nm	4 Nm		
Één-boutklem			4-5 Nm (Juicy 5)	
Twee-boutenklem			2,8-3,4 Nm (Juicy 7/Carbon)	2,5 Nm
Klemfittingen van de leiding aan de greep en normale leiding aan het remzadel	5-7 Nm	4 Nm	5 Nm Alu-klem 7,8 Nm Stalen klem	5 Nm
Slangpilaren van de leidingen aan het remzadel (Disc tube-leiding)	5-7 Nm	6 Nm		
Dopschroef	0,3-0,5 Nm	0,6 Nm		
Ontluchtingsschroef	4-6 Nm	2,5 Nm		
Bouten van remschijf op naaf	4 Nm	4 Nm	6,2 Nm	5,75 Nm
Oogaansluiting aan de remgreep				8 Nm



Schijfrem



Neem bij alle werkzaamheden aan de re-minstallatie altijd de gebruiksaanwijzing van de onderdelenfabrikant in acht.

WETTELIJKE EISEN VOOR DE DEELNAME AAN HET WEGVERKEER

IN NEDERLAND
(Stand Juli 2017)

Volgens het Reglement Verkeersregels en Verkeers-tekens moet u in Nederland bij het fietsen de volgende regels in acht nemen:

1. Verlichting, achterlicht, reflectoren

Fietsen moeten bij schemering met een werkend en geschikt voorlicht (geel of wit) en achterlicht (rood) zijn uitgerust.

Daarnaast moeten een reflector aan het achterspatbord en een spaakreflector per wiel zijn aangebracht. Voorgeschreven zijn daarnaast pedaalflectoren.

2. Tekens geven

Richtingveranderingen moeten met een duidelijk uitsteken van de hand worden aangegeven.

Verder bevelen wij aan, nachts reflecterende armbanden te dragen.

3. Waarschuwingsinrichting

Fietsen moeten voorzien zijn met een duidelijk hoorbare bel.

4. Kinderen meenemen

Kinderen tot de leeftijd van acht jaar kunnen op de fiets (een kinderzitje is verplicht) of in een aanhanger worden meegenomen.

5. Remmen

De remmen moeten in orde zijn en als je handremmen hebt, moet er een rem op het voor- en het achterwiel zitten.

6. Helmplicht

Er bestaat geen helmplicht voor fietsers.



Koplamp met keurtekens



Achterlicht met keurtekens



Verdere informatie vindt u hieronder
<https://www.fietsersbond.nl>

AANSPRAKELIJKHEID BIJ GEBREKEN

Uw fiets is zorgvuldig samengesteld en is voor een groot deel voorgeassembleerd aan u overhandigd. Wij zijn er wettelijk ondermeer aansprakelijk voor dat uw fiets geen fouten bevat die de waarde of de deugdelijkheid teniet doen of aanzienlijk beperken. Gedurende de eerste twee jaar na aankoop maakt u volledige aanspraak op de wettelijke aansprakelijkheid voor verborgen gebreken. Mocht een mankement optreden, zijn wij aanspreekbaar op het genoemde adres.

Om de verwerking van uw reclamatie zo soepel mogelijk te laten verlopen, is het noodzakelijk dat u het aankoopbewijs bij de hand houdt. Bewaar dit dus goed.

Met het oog op lange levensduur en duurzaamheid dient u uw bike alleen voor het beoogde doel en zoals voorgeschreven te gebruiken (zie het hoofdstuk “**Het doelmatig gebruik**”). Let ook op het toegestane gewicht en de voorschriften voor het vervoer van bagage en kinderen (in het hoofdstuk “**Het doelmatig gebruik**”). Voorts moeten de montagevoorschriften van de fabrikanten (vooral aandraaimomenten van bouten/moeren) en de voorgeschreven onderhoudsintervallen precies worden nageleefd. Houd u zich ook aan de keuringen en werkzaamheden zoals beschreven in onderhavige handleiding en in de eventueel verder bijgevoegde gebruiksaanwijzingen (zie het hoofdstuk “**Algemene onderhoudstips en servicebeurten**”) en vervang zonnodig veiligheidsrelevante onderdelen zoals stuur, remmen etc.

Wij wensen u met uw fiets steeds goede ritten. Voor vragen of afspraken bel onze service hotline +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).



Gebruik uw fiets altijd uitsluitend voor het beoogde doel



Volledig geveerde frames zijn wat betreft de ophanging van de dempers zodanig ingesteld, dat de demper schokken kan en moet opvangen. Als de demper star en geblokkeerd is, worden de schokken onverzwakt aan het frame doorgegeven waarvoor dit op deze plek meestal niet geschikt is. Houd u er daarom bij dempers met lockout rekening mee dat de lockout-functie niet mag worden gebruikt op ruw terrein maar alleen op vlak terrein (straten, effen veldwegen).



Bijgesloten zijn de handleidingen van de onderdelenfabrikanten. Daar vindt u alle details voor het gebruik en onderhoud. In dit handboek is meerdere malen verwezen naar deze specifieke en uitvoerige handleidingen. Lat er op dat de handleidingen voor systeempedalen, versnellings- en remonderdelen al in uw bezit zijn en dat u deze samen met het handboek zorgvuldig moet bewaren.



Carbon is een verbinding die wordt toegepast voor lichtgewichtconstructies. Door de aard van het fabricageproces zijn onregelmatigheden in het oppervlak (kleine blaasjes en gaatjes) onvermijdelijk. Deze vormen geen gebrek.

AANMERKINGEN VOOR SLIJTAGE

Sommige onderdelen van uw fiets zijn vanwege hun functie onderhevig aan slijtage. De slijtage is afhankelijk van onderhoud en verzorging, maar ook van het gebruik van de fiets (rijprestaties, regenrit, vuil, zout, etc.). Fietsen die vaak buiten blijven staan, kunnen door weersinvloeden sneller slijtageverschijnselen vertonen.

De volgende onderdelen moeten regelmatig worden onderhouden en verzorgd. Nochtans bereiken ze naarmate van gebruiksintensiteit en -voorwaarden vroeg of laat toch het einde van hun levensduur.

Zodra de slijtagegrens is bereikt, moeten de volgende onderdelen worden vervangen:

- ▶ de ketting,
- ▶ de kabels,
- ▶ de greepbekleding resp. stuurbandage,
- ▶ de kettingbladen,
- ▶ de rondsels
- ▶ de geleidewieltjes,
- ▶ de versnellingskabels,
- ▶ de banden,
- ▶ de zadellovertrek (leer) en
- ▶ de remblokjes.

De remblokjes van schijfremmen slijten door het gebruik. Fietst u graag sportief of maakt u vaak ritten in heuvelachtige streken, dan is het eventueel nodig de remblokjes in kortere intervallen te vervangen. Controleer de toestand van de remblokjes regelmatig en laat ze zonodig vervangen door een erkende vakhandel.

LAGERS EN DEMPERS BIJ EEN VOLLEDIG AFGEVEERD FRAME

Dempers en volledig afgeveerde frames zijn door hun functie onderhevig aan een zekere mate van slijtage. Dat geldt met name voor de afdichtingen van de dempers en de lagers van de achtersvork. Te sterk aange trokken bevestigingsbouten van de dempers belasten het frame en kunnen navolgende schade veroorzaken. Houd u zich daarom aan de montagevoorschriften en gebruik een momentsleutel.



Indien bij remblokjes de dikte minder als een millimeter bedraagt, dienen deze door originele onderdelen te worden vervangen



Lagers zijn aan een bepaalde slijtage onderhevig

GARANTIE

Bovenop de wettelijke periode geven wij vrijwillig een garantie gedurende in totaal 6 jaar op frames van mountainbikes (behalve lagers en dempers).

Onze garantie geldt vanaf de datum van verkoop en alleen voor de eerste eigenaar. Uitgezonderd hiervan is schade aan de lak. Wij behouden ons het recht voor om defecte frames of vorken te repareren of door het overeenkomstige opvolgermodel te vervangen. Dit is de enigste garantie. Verdere kosten zoals montage, transport etc. worden door ons niet gedekt.

Buiten de garantie vallen schade door onzorgvuldige of niet doelmatig gebruik, zoals verwaarlozing (gebrek aan onderhoud en verzorging), vallen en overbelasten, evenals veranderingen aan frame of vork of door het aan- en ombouwen van extra onderdelen. Bij sprongen of andere vormen van overbelasting is evenmin aanspraak op garantie mogelijk.



6 jaar garantie



Canyon mountainbikes zijn high end sportfietsen, waarvan de lichte bouw de hoogste ingenieurskunde vertegenwoordigen. Wees een prof in de omgang met het materiaal. Verkeerd gebruik, ondeskundige montage of gebrekkig onderhoud kunnen de fietsen onveilig maken. Gevaar voor ongelukken!

CRASH REPLACEMENT

Bij ongevallen of een zware val kan hoge krachttinwerking op uw frame en vork ontstaan en tot beschadigingen leiden, die de functionele bruikbaarheid verminderen. Met Crash Replacement (CR) bieden wij u een service, waarmee uw beschadigd Canyon frame tegen voordelige condities kan worden vervangen. Dit aanbod is binnen drie jaar na koopdatum geldig. U ontvangt uw of een vergelijkbaar frame (zonder montageonderdelen, zoals bijvoorbeeld zadelpen, voorderailleur, demper of stuurpen).

CR-service is beperkt op de eerste eigenaar en op beschadigingen, die de functionele bruikbaarheid verminderen. Wij behouden ons het recht voor, deze service in afzonderlijk geval te verweigeren, indien wij vaststellen dat een schade moedwillig is veroorzaakt.

Indien u van de CR-Services gebruik wilt maken, bel onze serviceafdeling +32 1649 02 05 (BE)/+31 854831822 (NL).

Verdegaande informatie vindt u op onze website www.canyon.com



Crash Replacement – Beschadigde frames worden tegen voordelige condities vervangen



Houd u zich aan de aanwijzingen in het hoofdstuk “Het doelmatig gebruik”.

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