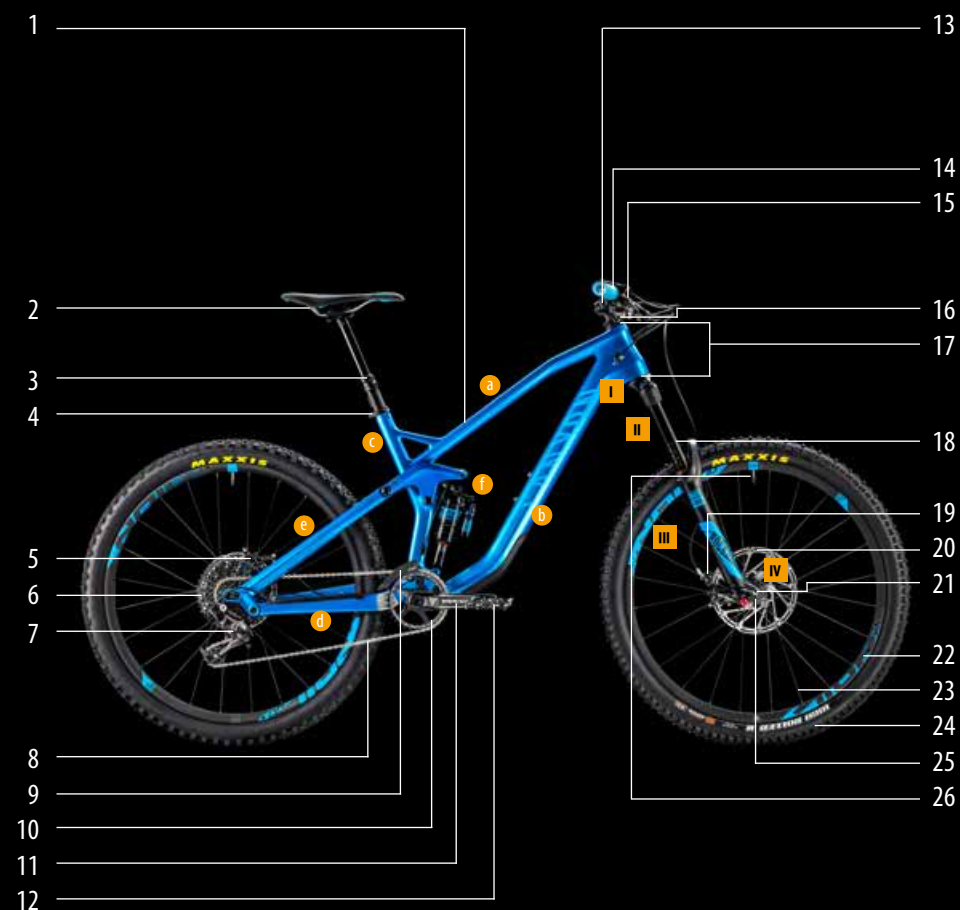


MANUAL

MOUNTAIN BIKE



Vaše jízdní kolo a tento návod k použití odpovídají bezpečnostním předpisům EN ISO normy 4210-2.



Důležité!
Návod k použití, stránka 12. Přečtěte si prosím před první jízdou stránky 4-11.

POPIS KOMPONENT

- | | | | |
|----|------------------------------|-----|--------------------------------------|
| 1 | Rám: | 13 | představec |
| a | horní rámová trubka | 14 | řídítka |
| b | dolní rámová trubka | 15 | ovládací páka brzd |
| c | sedlová trubka | 16 | řadicí páčka |
| d | řetězová vzpěra zadní stavby | 17 | hlavové složení |
| e | sedlová vzpěra zadní stavby | 18 | Odpružená vidlice: |
| f | tlumič odpružení | I | korunka |
| 2 | sedlo | II | vnitřní noha |
| 3 | sedlovka | III | vnější noha |
| 4 | sedlová objímka | IV | patka |
| 5 | zadní brzda | 19 | přední brzda |
| 6 | kazeta pastorků | 20 | brzdový kotouč |
| 7 | zadní měnič | | |
| 8 | řetěz | | |
| 9 | přesmykač | | Kolo: |
| 10 | převodník | 21 | rychloupínák/výsuvný čep kola |
| 11 | kliková souprava | 22 | ráfek |
| 12 | pedál | 23 | paprsek |
| | | 24 | plášť |
| | | 25 | náboj |
| | | 26 | ventilek |

UPOZORNĚNÍ K TOMUTO NÁVODU K POUŽITÍ

NÁSLEDUJÍCÍM SYMBOLŮM VĚNUJTE MIMOŘÁDNOU POZORNOST:

Zmíněné možné důsledky nebudou v návodu pokračovat, pokud budou zobrazeny tyto symboly!



Tento symbol znamená možnost ohrožení Vašeho zdraví a života, nebudete-li postupovat podle pokynů resp. neučiníte-li odpovídající preventivní bezpečnostní opatření.



Tento symbol varuje před nesprávným chováním, které má za následek věcné škody a škody na životním prostředí.



Tento symbol informuje a zacházení s produktem nebo dotčnou částí návodu k použití, na niž má být zejména upozorněno.

OBSAH

- | | | | |
|----|---|-----|--|
| 2 | Uvítání | 86 | Kola - pláště, duše a tlak vzduchu |
| 4 | Účelové použití | 89 | Neházivost ráfků, napnutí paprsků |
| 7 | Před první jízdou | 90 | Upnutí kol pomocí rychloupínáků |
| 10 | Před každou jízdou | 90 | Upnutí kola pomocí systému výsuvných čepů |
| 12 | Montáž podle BikeGuardu | 91 | Odstranění defektu pneumatiky |
| 40 | Zabalení Vašeho kola Canyon | 91 | Demontáž kola |
| 41 | Zacházení s rychloupínáky a výsuvnými čepy kol | 92 | Demontáž pláště s drátovou a kevlarovou patkou |
| 41 | Postup pro bezpečné upevnění kola | 93 | Montáž pláště s drátovou a kevlarovou patkou |
| 43 | Upozornění k montáži kol s výsuvnými čepy | 95 | Demontáž bezdušových pláště |
| 44 | Na co musím v souvislosti s přístavbami a přestavbami dávat pozor? | 95 | Oprava bezdušových pláště |
| 45 | Zvláštnosti karbonového materiálu | 96 | Montáž bezdušových pláště |
| 46 | Upozornění k péči | 97 | Montáž kola |
| 47 | Zvláštnosti kol freeride | 98 | Hlavové složení |
| 49 | Po pádu | 98 | Kontrola a dodatečné seřízení |
| 51 | Soupravy rámu - upozornění k montáži technické údaje | 99 | Hlavové složení Aheadset® |
| 56 | Přízpusobení kola Canyon na cyklistu | 100 | Odpružení |
| 57 | Nastavení správného posedu | 100 | Glosář - Odpružení |
| 59 | Nastavení výšky řídítek | 102 | Odpružená vidlice |
| 59 | Představce Aheadset® resp. bezzávitový systém | 102 | Způsob funkce |
| 62 | Vzdálenost od řídítek a nastavení sedla | 103 | Nastavení tuhosti pružiny |
| 63 | Posunutí sedla a nastavení sklonu sedla | 105 | Nastavení tlumení |
| 65 | Přízpusobení řídítek a brzdových pák | 107 | Blokování |
| 65 | Nastavení pozice řídítek jejich natočením | 107 | Údržba |
| 67 | Vyregulování dosahu k brzdovým pákám | 109 | Full Suspension |
| 68 | Systémy pedálů | 109 | Zvláštnosti posedu |
| 68 | Způsob funkce různých systémů v přehledu | 109 | Nastavení tuhosti pružiny |
| 70 | Nastavení a údržba | 112 | Změna nastavení podvozku |
| 71 | Brzdová soustava | 112 | Nastavení tlumení |
| 72 | Způsob funkce a opotřebení | 114 | Blokování |
| 73 | Kontrola a seřízení kotoučových brzd | 114 | Údržba |
| 73 | Kontrola funkce | 116 | Přeprava Vašeho kola Canyon |
| 74 | Kotoučové brzdy | 118 | Všeobecná upozornění k péči a inspekce |
| 75 | Řazení | 118 | Mytí a péče o Vaše kolo Canyon |
| 76 | Způsob funkce a ovládání | 120 | Uschování a uskladnění Vašeho kola Canyon |
| 79 | Kontrola a seřízení řazení | 121 | Údržba a inspekce |
| 79 | Zadní měnič | 122 | Intervaly servisu a údržby |
| 79 | Nastavení koncových dorazů | 124 | Doporučené utahovací momenty |
| 81 | Přesmykač | 128 | Zákonné požadavky V České republice |
| 82 | Shimano Di2 | 129 | Ručení za věcné vady |
| 84 | Péče o řetěz | 131 | Záruka |
| 85 | Opotřebení řetězu | 132 | Crash Replacement |

VÁŽENÁ ZÁKAZNICE, VÁŽENÝ ZÁKAZNÍK FIRMY CANYON,

v této příručce jsme pro Vás shrnuli mnoho tipů týkajících se obsluhy Vašeho kola značky Canyon a celou řadu zajímavých informací k cyklistické technice, údržbě a péči. Tuto příručku si prosím důkladně přečtěte. Vyplatí se to, i když máte s kolem zkušenosti, protože už na něm jezdíte celý život. Cyklistická technika se v posledních letech velmi zdokonalila.

Abyste měli vždy radost a zábavu při jízdě na Vašem kole Canyon a pro Vaši vlastní bezpečnost si důkladně přečtěte celou tištěnou část této příručky a

- ▶ **provádějte montáž** přesně podle instrukcí v kapitole „Montáž podle BikeGuardu“,
- ▶ mějte na zřeteli upozornění v kapitole „Před první jízdou“ a řiďte se podle nich
- ▶ v kapitole „Účelové použití“ si přečtěte, k jakému použití je Vaše nové kolo určeno a jaká je nejvyšší dovolená celková hmotnost (cyklista, oblečení a zavazadla)
- ▶ a před každou jízdou proveďte **minimální kontrolu funkcí**. Jak máte tuto kontrolu provádět najdete v kapitole „Před každou jízdou“ v této příručce. Nejezděte na kole, jestliže neměla kontrola stoprocentní výsledek!

Na digitálním médiu přiloženém k této příručce je obsáhle popsána celá řada údržbářských a opravářských prací. Budete-li je provádět, musíte mít vždy na mysli, že se návody a upozornění týkají výhradně tohoto kola Canyon a nejsou uplatnitelné pro jiná kola. Kvůli celé řadě provedení a změnám modelu může dojít k tomu, že nejsou popsané práce úplně kompletní. Mějte proto prosím bezpodmínečně na zřeteli návody našich dodavatelů komponent, které jsou přiloženy V BikeGuardu.

Nezapomeňte, že mohou vysvětlivky a tipy na základě různých vlivů, jako např. zkušeností a řemeslnické dovednosti provádějící osoby či použitého nářadí vyžadovat doplňky a tudíž přídatné (speciální) nářadí nebo nepopsaná opatření.

Na naší internetové stránce www.canyon.com najdete navíc četné servisní filmy, které Vás v souvislosti s menšími opravami či údržbami při práci podporují.

V zájmu Vaší vlastní bezpečnosti se nepřeceňujte. Nejezte-li si naprosto jisti nebo máte-li dotazy, obraťte se prosím na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001!

Mějte na zřeteli: Tato příručka Vám nemůže zprostředkovat schopnosti mechanika na jízdní kola. Ani příručka tlustá jako celý lexikon by nepokryla každou možnost kombinace existujících kol a součástí, které jsou k dispozici. Proto se tato příručka soustřeďuje na Vaše nové kolo a běžné součásti, a obsahuje nejdůležitější upozornění a výstrahy. Kromě toho také není k tomu, aby umožnila montáž celého jízdního kola ze soupravy rámu Canyon!

Tato příručka Vás nenaučí jezdit na kole. Proto se tato příručka soustřeďuje na Vaše nové kolo a nejdůležitější upozornění a výstrahy. Nemůže Vás však naučit na kole jezdit a dopravní předpisy.

Při jízdě na kole si musíte uvědomit, že se jedná o potenciálně nebezpečnou aktivitu, a že musí cyklista své kolo neustále ovládat.

Jako při každém sportu se můžete i při jízdě na kole zranit. Když si sednete na kolo, musíte si být tohoto nebezpečí vědomi a musíte se s ním smířit. Mějte vždy na mysli, že nemáte na kole k dispozici ochranná zařízení automobilu, jako např. karoserii nebo bezpečnostní vak.

Jeďte proto vždy opatrně a respektujte ostatní účastníky silničního provozu.

Nikdy nejezděte pod vlivem léků, drog nebo alkoholu nebo když jste unaveni. Nikdy nevozte na kole druhou osobu a mějte vždy ruce na řídicích.


Na závěr ještě několik našich proseb: Jeďte vždy tak, abyste neohrožovali jak sebe, tak nikoho jiného a mějte ohled na přírodu, když jezdíte lesem nebo po loukách. Noste vždy přiměřenou cyklistickou výstroj, nejméně přiléhavou cyklistickou přilbu, ochranné brýle, pevnou obuv a pro jízdní kola přiměřené, výrazně světlé oblečení.


Canyon tým Vám přeje mnoho zábavy s Vaším kolem!


V případě dodávky jízdního kola musí výrobce přiložit doplňující návody. Ohledně doplňujících návodů se obraťte také na www.canyon.com



Vždy s přilbou a brýlemi

 Toto není žádný návod k sestavení nebo opravě jízdního kola z jednotlivých komponent! Změny technických detailů oproti údajům a zobrazením v příručce vyhrazeny. Tato příručka odpovídá požadavkům EN ISO normy 4210-2. Tento návod podléhá evropskému zákonodárství.

 Navštivte nás prosím příležitostně na naší internetové stránce pod www.canyon.com. Zde najdete novinky, upozornění a užitečné rady jakož i adresy našich odbových partnerů.

 V zájmu Vaší vlastní bezpečnosti nepřeceňujte Vaše schopnosti při montážních a seřizovacích pracích. Jste-li na pochybách, obraťte se na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.
E-Mail: czechia@canyon.com

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

Servisní horká linka: (+420) 226 259 001
Fax pro objednávky: +49 261 40400-50
E-Mail: czechia@canyon.com

Text, koncepce, fotografie a grafická úprava:
Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Stav: srpen 2017, vydání 6

© Zveřejnění, patisk, překlad a rozmnožování, včetně ve výňatcích a na elektronických médiích, jakož i jakékoli jiné použití je bez písemného povolení autora zakázáno.

ÚČELOVÉ POUŽITÍ

Aby bylo možné definovat účely použití různých typů kol, rozdělili jsme naše kola na odlišné kategorie. Účelem toho je, že definujeme již při vývoji našich kol odlišné, s příslušným namáháním sladěné testovací požadavky, abychom mohli později zaručit maximálně možnou bezpečnost při používání našich kol.

Proto je velice důležité, aby použití kol nepřesahovalo účelové použití, protože by se jinak mohla překročit mez zatížení kol a rám či jiné komponenty by se mohly poškodit. To může mít za následek těžké pády.

Nejvyšší dovolená celková hmotnost sestávající z váhy cyklisty, zavazadla a kola, nemá přesahovat 120 kg. Tato přípustná maximální hmotnost může být za jistých okolností dále omezena doporučením výrobců k využití komponent.

Do které kategorie Vaše kolo patří, můžete zjistit podle následujících symbolů na označení rámu. Není-li Vám jasné, do které kategorie Vaše kolo patří, obraťte se prosím kdykoli na naše servisní středisko.

Podmínka 1

Jízdní kola této kategorie jsou dimenzována pro jízdy na zpevněných cestách, při nichž zůstávají kola v trvalém styku s vozovkou. Jde zpravidla o **závodní kola** se závodními či přímými řídítky, **triatlonová kola** či **kola na časovky**. Nejvyšší dovolená celková hmotnost sestávající z váhy cyklisty, zavazadla a kola, nemá přesahovat 120 kg. Tato maximální přípustná váha může být za jistých okolností dále omezena výrobcí komponent doporučením k používání.

Zvláštním případem v této kategorii jsou vykázaná **cyklo-crossová kola** se závodními řídítky a Cantilever či kotoučovými brzdami. Tato kola jsou navíc způsobilá také pro šterkové cesty a terénní dráhy, na nichž ztrácí pneumatiky v důsledku malých nerovností o výšce 15 až 20 cm krátkodobě styk s cestou.



Podmínka 2

Jízdní kola 2. kategorie jsou dimenzována pro jízdy na zpevněných cestách, při nichž zůstávají kola v trvalém styku s vozovkou. Tato kola jsou určena pro pohyb v městech a tudíž především pro účast v silničním provozu a na veřejných a k tomu povolených cestách. Zahrnují **silniční, městská a trekkingová kola**.

Nejvyšší dovolená celková hmotnost sestávající z váhy cyklisty, zavazadla a kola, nemá přesahovat 120 kg. Tato maximální přípustná váha může být za jistých okolností dále omezena výrobcí komponent doporučením k používání.



Podmínka 3

Kola této kategorie zahrnují kola z kategorií 1 a 2 a jsou navíc způsobilá pro drsnější a nebezpečnější terény. Rozsah využití těchto kol zahrnuje rovněž ojedinělé skoky maximální výšky cca 60 cm. Avšak i skoky této výšky mohou mít pro nevyvíčeného cyklistu za následek nečisté dopady, čímž se významně zvýší účinkující síly, které mohou mít za následek poškození a úrazy. Tuto kategorii představují MTB Hardtails a plně odpružená kola s krátkým průhybem pružiny.



Podmínka 4

Tato kategorie zahrnuje kola kategorií 1-3. Dále jsou způsobilá pro velmi drsný terén s částečnými překážkami se silnými spády a tudíž vyššími rychlostmi. Pravidelné, mírné skoky vycvičených cyklistů nejsou pro tato kola žádným problémem. Vyloučit se však má pravidelné a stálé používání těchto kol na North-Shore drahách a v cyklistických parcích. Kvůli silnější námaze se mají tato kola po každé jízdě přezkontrolovat ohledně možných poškození. Pro tuto kategorii typická jsou plně odpružená kola se středním průhybem pružiny.



Podmínka 5

Tento druh použití představuje velmi náročný a mimořádně strmý terén s mnoha překážkami, který mohou překonat jenom technicky zruční a velmi dobře vytrénovaní cyklisté. Pro tuto kategorii jsou typické větší skoky za velmi vysokých rychlostí jakož i intenzivní používání vyznačených cyklistický parků nebo downhill sjezdovek. U těchto kol je bezpodmínečně nutné dbát na to, aby se po každé jízdě provedla podrobná kontrola ohledně možných poškození. Předchozí poškození mohou mít při zřetelně menším dalším namáhání za následek selhání. Rovněž je nutné dbát na pravidelnou výměnu bezpečnostně relevantních komponent. Doporučuje se bezpodmínečně nosit speciální chrániče. Do této kategorie patří plně odpružená kola s dlouhými průhyby pružin, ale také dirtová kola.



Dětské sedačky jsou všeobecně zakázány.



Přivěšení dětských vozíků za kolo je všeobecně zakázáno.



Dbajte také na naši vždy aktuální internetovou stránku www.canyon.com. Tam jsou našim modelům přiřazena pole použitelnosti také graficky.



Na základě jejich speciálního účelu použití jsou některá dirtová kola vybavena jenom jednou brzdou.



Montáž nosiče zavazadel na kola s karbonovými sedlovkami je zakázána. Chcete-li vzít zavazadlo, vezte je výhradně ve speciálním batohu pro jízdní kola.

PŘED PRVNÍ JÍZDOU

1. Už jste někdy jeli na horském kole? Nezapomeňte, že jízda v terénu vyžaduje mimořádnou koncentraci, tělesnou zdatnost a výcvik. Obeznamte se s Vaším novým horským kolem pozvolna na nefrekventovaném místě a pomalu si zvykejte na terén, v němž chcete jezdit. Navštivte technický kurz. Více informací na www.canyon.com

2. Obeznamili jste se s brzdovou soustavou? Kola Canyon se obvykle dodávají konfigurovaná tak, že se přední brzda ovládá levou brzdovou pákou. Překontrolujte, zda můžete ovládat brzdu předního kola stejnou brzdovou pákou, na niž jste zvyklí. Není-li tomu tak, musíte nové uspořádání náležitě trénovat, protože nerozvážené použití brzdy předního kola může mít za následek pád. V daném případě nechte přiřazení brzdových pák změnit odborníkem.

Moderní brzdy mohou mít za jistých okolností mnohem silnější brzdny účinek než brzda Vašeho dosavadního kola! Na základě jejich speciálního účelu použití jsou některá dirtová kola vybavena jenom jednou brzdou.

V každém případě proveďte několik zkušebních brzdění mimo silniční provoz! Zvykejte si na maximální možné zpomalení pomalu. Více informací k brzdám najdete v kapitole „Brzdová soustava“.

3. Jste obeznámeni s druhem řazení a způsobem jeho funkce? Obeznamte se s novým řazením na místě bez dopravního ruchu. Mějte na mysli, že neřadíte současně vpředu a vzadu, a že během řazením nešlapete silně do pedálů. Více informací k řazení najdete v kapitole „Řazení“.



Přílišné použití přední brzdy, nenapodobovat



Nezapomeňte, že může být přiřazení brzdových páček od země k zemi jiné! Kontrolujte, kterou pákou se ovládá která brzda. Neodpovídá-li to Vaším zvyklostem, nechte přiřazení v daném případě změnit!



Řetězové řazení



Pokud držíte říditka horského kola při jízdě z arohy, nemůžete dosáhnout brzdové páky tak rychle, jako z jiných pozic rukou. Vaše brzdňá dráha se prodlouží. Jezděte mimořádně předvídavě a počítejte s delšími brzdňými dráhami.

4. Je výška rámu správná a jsou sedlo a řídítka správně nastavené? Postavte se nad horní rámovou trubkou Vašeho kola a překontrolujte, zda máte v rozkroku nejméně půl volného prostoru. Pokud tomu tak není, přečtěte si prosím rozšířenou kapitolu dále v návodu nebo na příloženém CD, nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

Při jízdě s příliš velkým rámem může dojít při rychlém sestoupení z kola ke zraněním! Sedlo má být nastaveno tak, abyste u krosového a maratonského kola mohli právě ještě dosáhnout patou pedálu v jeho nejnižší poloze. Překontrolujte, zda ještě dosáhnete špičkami chodidel až na zem, když sedíte v sedle. U všech horských, Enduro a Freeride kol je sedlo nastaveno zpravidla níže. Zejména při horských sjezdech se doporučuje sedlo snížit. Další informace týkající se pozice najdete v kapitole „Přízpusobení kola Canyon na cyklistu“.

5. Jeli jste již na kole s našlapnými resp. systémovými pedály v příslušné obuvi? Před první jízdou s těmito pedály se musíte důkladně obeznámit s našlapnutím a uvolněním na stojícím kole. Nejlépe to jde, když se při výcviku opřete o zeď, abyste se nepřevrátili. V daném případě upravte tvrdost našlapnutí a uvolnění z pedálu. V každém případě si nejprve přečtěte návod k použití, který je přiložen v BikeGuardu. Více k téma pedály najdete v kapitole „Systémy pedálů“.



Kontrola výšky nad horní rámovou trubkou



Boty pro systémové pedály



Systémový pedál



V případě nedostatečného výcviku nebo příliš pevného nastavení systémových pedálů se eventuálně nemůžete z pedálu uvolnit! **Nebezpečí pádu!**

6. Dbejte na to, abyste Vaše kolo Canyon používali jenom v souladu se předurčeným účelem! Horská kola pro krosové a maratonské použití nejsou způsobilá pro náročné sjezdy v terénu s překážkami nebo pro skoky atd. Pro All Mountain či Enduro použití jsou k dispozici speciální modely. Torque modely můžete používat také pro takzvaný Freeriding. Mějte na mysli, že některý jízdní kousek profesionála vypadá jednoduchý, vyžaduje však ve skutečnosti dlouhý trénink a mnoho zkušeností. Pro Vaši vlastní bezpečnost nepřeceňujte Vaše schopnosti.

Kola Canyon jsou zpravidla koncipována pro nejvyšší dovolenou celkovou hmotnost (váha cyklisty, zavazadla a jízdní kola) 120 kg. Tuto mez nikdy nepřekračujte. Bližší informace týkající se účelu použití si přečtěte v kapitole „Účelové použití“.

7. Sestává Vaše kolo částečně z karbonu? Mějte na zřeteli, že tento materiál vyžaduje mimořádnou péči a opatrné použití. V každém případě si přečtěte kapitolu „Zvláštnosti karbonového materiálu“.

8. Pokud jste si koupili jízdní kolo s odpružením, překontrolujte tlak vzduchu ve vidlicích. V daném případě použijte k nastavení hustilku, přiloženou v BikeGuardu. Nesprávné nastavení může mít za následek chybnou funkci nebo poškození odpružené vidlice. V každém případě se zhorší jízdní vlastnosti a nedosáhnete maximální jízdní bezpečnosti. Další informace najdete v kapitolách „Odpružená vidlice“ a „Full Suspension“.



Jízda v terénu



Karbonový materiál



Odpružené jízdní kolo

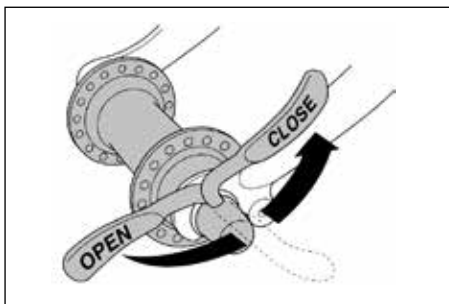


Jízdní kola Canyon jsou high-end sportovní nářadí, představující lehkou konstrukci nejvyššího stupně inženýrství. Zacházejte s tím materiálem i Vy jako profesionál. Nesprávné použití, neodborná montáž nebo nedostatečná údržba mohou narušit bezpečnost závodního stroje. Nebezpečí úrazu!

PŘED KAŽDOU JÍZDOU

PŘED KAŽDOU JÍZDOU MUSÍTE PŘEKONTROLOVAT NÁSLEDUJÍCÍ BODY:


1. Jsou rychloupínáky předního a zadního kola, sedlovky a ostatních komponent a výsuvné čepy kol řádně uzavřeny? Podrobnější v kapitole „Zacházení s rychloupínáky a zásuvnými čepy kol“.
2. Jsou pláště v dobrém stavu a mají dostatečný tlak vzduchu? Protočte obě kola, abyste mohli překontrolovat vycentrování. Přitom je možné zjistit i bočně prasklé pláště, zlomené osy a přetržené paprsky včas. Podrobnější v kapitole „Kola – pláště, duše a tlak vzduchu“.
3. Proveďte na nepohybujícím se kole zkoušku brzd silným přitažením brzdové páky k řídkům. Po malém stisknutí páky se musí vytvořit působivé tlak; páka se však přitom nesmí dotknout řídků! U hydraulických (kotoučových) brzd nesmí unikát žádná kapalina. Další upozornění k téma „brzdy“ v kapitole „Brzdová soustava“.




Překontrolujte tlak vzduchu v pláštích



Páka brzdy se při stisknutí nesmí dotýkat řídek

 Nejsou-li rychloupínáky řádně uzavřeny, mohou se uvolnit části jízdního kola. **Nebezpečí pádu!**

 Nejezděte, jestliže Vaše kolo Canyon jeden z těchto bodů nesplňuje!


4. Pokud se chystáte jet po veřejných silnicích či v noci, přezkoušejte osvětlovací zařízení, viz kapitola „Zákonné požadavky“.
5. Nechte dopadnout Vaše kolo Canyon z malé výšky na zem. Lokalizujte případné rachocení. V daném případě překontrolujte ložiska a šroubová spojení.
6. Kola pro freeride či downhill, jako Sender, jsou v důsledku jejich použití vystavena mimořádnému namáhání. Pokud jste majiteli takového kola, kontrolujte je před každou jízdou ohledně zeslabení a únavy materiálu jako trhlin, boulí a lomů.
7. Nejdůležitější příslušenství pro příjemnou cestu na kole je malá taštička na nářadí, kterou můžete připevnit pod sedlo. Ta má obsahovat dvě plastová páčidla na pneumatiky, obvyklé inbusové klíče, náhradní duši, záplaty, Váš mobilní telefon a trochu peněz. Vezměte si také hustilku, kterou připevníte k rámu.
8. Nezapomeňte na solidní zámek, pro případ, že budete chtít Vaše kolo Canyon odstavit. Jenom kolo připevněné k nepohyblivému předmětu je chráněno proti zneužití jinými osobami.




Nikdy nejezděte za tmy bez osvětlení



Nouzová souprava

 Vaše kolo Canyon bude silně namáháno vlivy podloží a silami, kterými budete na kole působit. Na tyto dynamické námahy reagují různé komponenty opotřebením a únavou. Kontrolujte Vaše kolo Canyon pravidelně na příznaky opotřebení, ale také na škrábance, zkrivení, změnu barvy nebo počínající trhliny. Komponenty, jejichž životnost byla překročena, mohou náhle selhat. Nechte na Vašem kole Canyon provádět pravidelné inspekce, aby bylo možné nejisté součásti v daném případě vyměnit. Bližší informace týkající se péče a provozní bezpečnosti najdete v kapitolách „Všeobecná upozornění k péči a inspekce“, „Doporučené utahovací momenty“ a „Intervaly servisu a údržby“.

 Abyste se vyvarovali poškození Vašeho jízdního kola Canyon, dodržujte maximální celkovou váhu a předpisy pro transport zavazadel a dětí v kapitole „Účelové použití“. Před transportem kola osobním automobilem nebo letadlem si navíc přečtěte kapitolu „Převaha Vašeho kola Canyon“.

MONTÁŽ PODLE BIKEGUARDU

Montáž podle BikeGuardu není žádné kouzlo, ale přesto musíte postupovat rozvážně a pečlivě. Neodborná montáž může mít za následek, že nebude jízdní kolo bezpečné.

Nejprve bychom Vás chtěli obeznámit s částmi Vašeho kola Canyon.

Rozklopte přední skládací stránku Vaší příručky k horskému kolu. Zde jsou zobrazeny všechny důležité komponenty kola Canyon. Nechte tuto stránku při čtení rozklopenou. Tak budete moci v textu zmíněné komponenty rychle nalézt.

Obrázek ukazuje libovolné horské kolo Canyon - ne každé kolo vypadá stejně.



Nejprve otevřete BikeGuard.


K tomu použijte jenom nůž na koberce nebo podobný nůž s krátkou čepelkou. Na samotném kole nemáte používat žádný nůž.


OVĚŘTE SI OBSAH BIKEGUARDU



V BikeGuardu se nachází souprava rámu se zamontovaným zadním kolem a všemi přídatnými díly, samostatně přední kolo, které je eventuálně zabaleno v tašce na kolo, sedlo se sedlovkou, která je eventuálně spojena vedením s ovládací jednotkou pro montáž řídítek.

Navíc obsahuje BikeGuard krabici s drobnými díly (např. rychloupínák či výsuvný čep, odrazky, v daném případě pedály) jakož i momentový klíč Canyon včetně nástavců, hustilky na vidlice, montážní pastu Canyon a příručku k horskému kolu spolu s příloženým CD.

 U kol s velikostí pláště 29" a 27,5" je krabice s drobnými díly uložena eventuálně na straně svisle v BikeGuardu.

 Na samotném kole nepracujte s nožem na koberce. Mohli byste komponentu poškodit nebo se zranit. Pokud nutno, použijte nůžky.

VŠEOBECNÉ K MONTÁŽI HORSKÉHO KOLA

Vaše kolo Canyon bylo ve výrobě kompletně smontováno a vyzkoušeno. Jízdní kolo je po níže uvedených montážních krocích bez dalšího seřizování plně funkceschopné. Po ukončení práce proveďte zkušební jízdu na nefrekventovaném místě nebo na opuštěné ulici.

Následovně je jenom stručně popsána montáž. Pokud v této činnosti nejste vycvičení nebo nemáte dostatečné zkušenosti, přečtěte si prosím rozšířené kapitoly ve Vaší příručce k horskému kolu; mějte také na zřeteli návody výrobců komponent na příloženém CD.

Před první jízdou proveďte v kapitole „Před každou jízdou“ popsané kontroly.




Nejlépe použijte montážní stojan, který upne rám na třech vnitřních bodech, nebo požádejte někoho o pomoc, aby kolo Canyon podržel, když je budete montovat.


SEZNAM POTŘEBNÝCH NÁSTROJŮ




K montáži Vašeho nového kola Canyon potřebujete následující nástroje, které najdete v krabici s nástroji:

- ▶ Momentový klíč Canyon včetně bitů (1)
- ▶ Hustilka na vidlice (2)
- ▶ Montážní pasta Canyon (3)

 Neupínejte Vaše kolo Canyon pro montáž do montážního stojanu za trubku rámu nebo za sedlovku z karbonu, nýbrž jenom za pasující sedlovku z hliníku. Výškově nastavitelnou sedlovku neupínejte za pohyblivou část, nýbrž výhradně za dolní část, která je příslušně vytažená. Při zasunování resp. vytažování výškově nastavitelné sedlovky dbejte na to, abyste zastrčili nebo povytáhli vedení u vývodního otvoru, aby se nezlomilo.

 Nejsnadnější a nejbezpečnější montáž je na montážním stojanu nebo pokud budete mít pomoc.

 Sdílejte Vaši radost z Vašeho nového kola Canyon, a požádejte někoho o pomoc při vybalování z BikeGuardu a při montáži.

POŽITÍ MOMENTOVÉHO KLÍČE CANYON



K co nejbezpečnějšímu upevnění dvou komponent používáme my u firmy Canyon použití momentového klíče za nevyhnutelné.



Vsadte příslušný nástavec do upínadla momentového klíče Canyon.

Zavedte inbus úplně do hlavy šroubu.



Překročení maximálního utahovacího momentu svěracích šroubů (např. na představci, na sedlovce či na objímce sedlové trubky) má za následek příliš velkou sílu sevření. To může mít za následek selhání komponenty a tudíž představuje vysoké nebezpečí zranění. Navíc zanikne v tomto případě záruka výrobku. Příliš volné nebo příliš utahžené šrouby mohou mít za následek selhání a tudíž nehodu. Dodržujte přesně firmou Canyon uvedené utahovací momenty.



Otáčejte pomalu rukojetí momentového klíče Canyon. Když je šroub utahen, putuje ukazatel na stupnici. Přestaňte utahovat, jakmile stojí ukazatel na předepsané hodnotě utahovacího momentu.



K montáži používejte momentový klíč Canyon, který je přiložen v BikeGuardu.

POUŽITÍ MONTÁŽNÍ PASTY CANYON



Komponenty z karbonu jsou choulostivé především na škody, které jsou způsobeny nadměrnou silou sevření. Montážní pasta Canyon poskytuje dodatečnou přilnavost mezi dvěma povrchy a tudíž umožňuje snížit potřebnou sílu sevření až o 30%.



Navíc zaručuje maximální ochranu proti korozi a zabraňuje jí účinně i za vlhka. Montážní pasta Canyon se může používat pro všechny karbonové a hliníkové spojení. Je pro tento účel ideální, protože nevytvrdne.



To má smysl zejména v oblastech upnutí řídek a představce, trubky sloupku vidlice a představce a sedlovky a sedlové trubky - třech oblastech upnutí, kde může nadměrná síla sevření zničit komponenty, což může být příčinou jejich selhání nebo zániku záruky.

Montážní pasta Canyon zabraňuje snížením svěrací síly případnému zničení karbonových vláken. Kromě toho se zabrání častému praskání na místech upnutí.



U sedlovek horského kola používejte zásadně montážní pastu, protože zajišťuje bezpečný dojed. Pokud se v terénu sedlovka o něco sníží, povrch se trochu poškrábe. To je normální opotřebení a nepředstavuje důvod pro reklamaci.



Pokud chcete výši sedlovku často změnit, doporučuje Canyon montáž výškově nastavitelné sedlovky.



Než nanese montážní pastu Canyon, odstraňte z upraveného povrchu částice nečistoty a zbytky maziva. Pak naneste štětcem nebo jelenicí na čistý povrch tenkou a stejnoměrnou vrstvu montážní pasty Canyon.



Potom montujte komponenty podle předpisu.

Používejte momentový klíč Canyon a nikdy nepřekračujte předepsaný maximální utahovací moment. Odstraňte přebytečnou montážní pastu Canyon a sáček pečlivě zavřete.

VYBALENÍ



Vyjměte krabici s drobnými díly a odložte ji na dosah ruky. Odstraňte zadní ochrannou lepenku.

Vyjměte příručku k horskému kolu a nástroje z krabice s drobnými díly.



Odstraňte ochrannou krytku ze sedlové trubky rámu.

Odstraňte přední ochrannou lepenku.



U kol s velikostí pláště 29" a 27,5" je krabice s drobnými díly uložena eventuálně na straně svisle v BikeGuardu.

POSTUP U VÝŠKOVĚ NASTAVITELNÝCH SEDLOVEK



Pokud je Váš Canyon vybaven výškově nastavitelnou sedlovkou, zamontujte ji dříve, než vyjmete Canyon z BikeGuardu. Výškově nastavitelná sedlovka je v jízdním stavu spojena vedením, které vede sedlovou trubkou, s ovládací páčkou, připevněnou na řídítkách.



V BikeGuardu nemusí být ovládací páčka výškově nastavitelné sedlovky v každém případě na řídítkách připevněna.

Otevřete rychloupínák nebo šroub na objímce sedlové trubky. Nejdříve si přečtěte kapitolu „Zacházení s rychloupínáky a výsuvnými čepy kol“ ve Vaší příručce k horskému kolu.



Odstraňte pásku se suchým zipem, která přidržuje sedlo a sedlovku u předního kola.



Odložte sedlovku opatrně na zadní kolo. Vyjměte přední kolo s ochrannou lepenkou a odložte je na stranu. Opatrně odstraňte ochrannou fólii ze sedlovky.



Dolní část sedlovky a vnitřek sedlové trubky rámu resp. oblast upnutí sedlovky nyní natřete trochou montážní pasty Canyon.



Sedlovka musí do rámu vklouznout lehce bez tlaku, aniž byste ji museli otáčet sem a tam. Nepůjde-li to, povolte šroub objímky sedlové trubky o něco více.



Držte sedlovku v jedné ruce a uchopte vedení sedlovky na místě, kde vychází z rámu. Zatímco budete sedlovku jednou rukou opatrně zavádět do sedlové trubky, popotahujte druhou rukou opatrně za vedení.



Zasuňte sedlovku až ke značce MIN-/MAX, označující minimální hloubku zasunutí do sedlové trubky.



Při montáži dbejte na to, aby se vedení výškově nastavitelné sedlovky nezlomilo.



Mějte na zřeteli upozornění v kapitole „Nastavení správného posedu“ jakož i přípustné utahovací momenty v kapitole „Všeobecná upozornění k péči a inspekce“ ve Vaší příručce k horskému kolu a mějte rovněž na zřeteli předpisy výrobce komponenty na příloženém CD.



Vyrovnejte sedlo a uzavřete rychloupínák nebo utáhněte šroub objímky sedlové trubky. Neutahujte šroub resp. rychloupínák objímky sedlové trubky nadměrně. V daném případě odstraňte ochrannou fólii ze sedla.



Nyní vyjměte opatrně rám z BikeGuardu a bezpečně jej odstavte.

Eventuálně požádejte Vašeho pomocníka, aby jízdní kolo podržel.



Uchovejte všechny části balení a celý BikeGuard na suchém místě. Tak budete mít po ruce vše, co budete potřebovat pro eventuální zásilku nebo cestu.

POSTUP U BĚŽNÝCH SEDLOVEK



Vyjměte sedlo a sedlovku s předním kolem společně s ochrannou lepenkou, a odložte tyto díly opatrně na stranu. Odstraňte pásku se suchým zipem, která přidržuje sedlo a sedlovku u předního kola, a odložte tyto díly do dosah ruky. Vyjměte příručku k horskému kolu a nástroje z krabice s drobnými díly.

Nyní vyjměte opatrně rám včetně komponent a zadního kola z BikeGuardu a bezpečně jej odstavte. Eventuálně požádejte Vašeho pomocníka, aby jízdní kolo podržel.



Dolní část sedlovky a vnitřek sedlové trubky rámu resp. oblast upnutí sedlovky nyní natřete trochou montážní pasty Canyon.

Sedlovka musí do rámu vklouznout lehce bez tlaku, aniž byste ji museli otáčet sem a tam. Nepůjde-li to, povolte šroub objímky sedlové trubky o něco více.



Přední kolo může být navíc zabaleno v tašce na nosné kolo.



Zasuňte sedlovku až ke značce MIN-/MAX, označující minimální hloubku zasunutí do sedlové trubky. Vyrovnějte sedlo a uzavřete rychloupínák nebo utáhněte šroub objímky sedlové trubky. Neutahujte šroub resp. rychloupínák objímky sedlové trubky nadměrně.

V daném případě odstraňte ochrannou fólii ze sedla.



Mějte na zřeteli upozornění v kapitole „Nastavení správného posedu“ jakož i přípustné utahovací momenty v kapitole „Všeobecná upozornění k péči a inspekce“ ve Vaší příručce k horskému kolu a mějte rovněž na zřeteli předpisy výrobce komponenty na příloženém CD.

MONTÁŽ ZADNÍHO KOLA



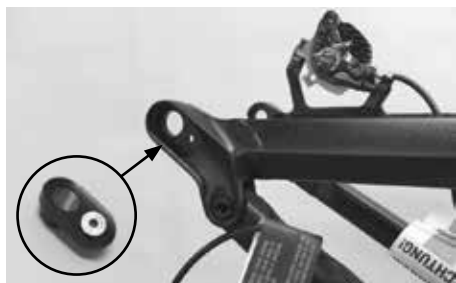
Některé modely kol s větším rámem se dodávají s vymontovaným zadním kolem.

Otevřete rychloupínák nebo výsuvný čep zadního náboje. Postupujte stejně jako při montáži předního kola.

Další informace najdete v kapitolách „Zacházení s rychloupínáky a výsuvnými čepy kol“ a „Montáž předního kola“.



Nyní odstraňte zajištění pro přepravu na zadní brzdě. U kotoučových brzd kontrolujte před montáží kola, zda jsou brzdová obložení umístěna ve třmenu kotoučové brzdy přesně. To rozpoznáte podle toho, že probíhá skulina mezi obloženími paralelně a indikátory opotřebení jsou na k tomu určeném místě.



Upevněte závitovou vložku pomocí momentového klíče Canyon v patce.



Další informace týkající se brzd horského kola najdete v kapitole „Brzdová soustava“.

MONTÁŽ ŘÍDÍTEK

Když jsou řídítka zabalená, jsou demontovaná, představec je však správně připevněný. Na představci neprovádějte žádné změny.

Odstraňte pásku se suchým zioem dole na vidlici. Řídítka pevně přidrže a odstraňte nahoře na rámu druhou pásku se suchým zipem. Přitom řídítka dále přidržujte, aby nespadla a nepoškodila se.



Otočte představec včetně vidlice dopředu, tzn. do směru jízdy. Dávejte pozor na to, aby se nepřekroutila lanka a vedení.

Nechte řídítka opatrně viset dolů nebo požádejte Vašeho pomocníka, aby řídítka přidržel.



Zasuňte rychloupínák či výsuvný čep, pevně jej uzavřete a překontrolujte, zda je kolo pevně usazeno.



Poté překontrolujte, zda zadní kolo sedí uprostřed mezi vzpěrami zadní stavby. Dbejte na správné usazení výsuvného čepu či rychloupínáku a patkových pojistek.



Po montáži kol proveďte zkoušku brzd na stojícím kole. Páka musí vykazovat definované působivé tlaku a nesmí se nechat přitáhnout až k řídítkům.



Do momentového klíče Canyon vsadte nástavec, který pasuje ke šroubům představce. Vyšroubujte šrouby víka představce a víko sejměte.

Vytlačte trochu montážní pasty Canyon a naneste jak na víko představce tak i na oblast upnutí představce tenkou vrstvou montážní pasty Canyon.



Umístěte řídítka podle označení do středu oka představce. Přitom dávejte pozor na to, aby se nepřekročila nebo nezaolomila bowdenová lanka a vedení, a aby probíhala ve stejných poloměrech k závěsům nebo k brzdě.



► Překontrolujte, zda jsou štěrbiny mezi víkem a tělesem představce vzájemně rovnoběžné a jak nahoře tak i dole stejně široké. Eventuálně svěrací šrouby znovu povolte a stejnoměrně je lehce utáhněte.

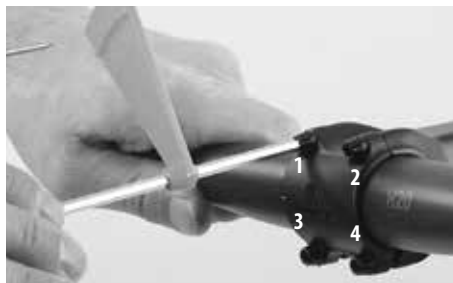
Alternativa 1: Pevné sešroubování běžných představců Aheadset® s čelním víkem



Nasadte víko představce.

- Svěrací šrouby víka představce zašroubujte stejnoměrně a křížem tak, aby se řídítka lehce upnula.

Alternativa 2: Pevné sešroubování představců Canyon Aheadset® s čelním víkem



Nasadte víko představce. Řídítka vyrovnejte nhrubo tak, aby brzdové páky směřovaly trochu dolů.

- Oba horní šrouby (pol. 1+2) lehce utáhněte (1 Nm). Přitom musí být štěrbinu kompletně uzavřena, přední víko musí být „na doraz“. Za tímto účelem musíte eventuálně oba dolní šrouby (pol. 3+4) o něco povolit.



V tomto stavu není horské kolo ještě připraveno k jízdě. Provedte závěrečné nastavení a upevnění řídítek podle popisu vzhůru v kapitole „Nastavení a konečná montáž řídítek“.



- Pak oba dolní šrouby (pol. 3+4) podle údajů na představci (5 nebo 8 Nm) pevně utáhněte.
- Na závěr dotáhněte oba horní šrouby (pol. 1+2) znovu podle údajů na představci.



Dbejte na to, aby představec včetně řídítek směřoval dopředu. Umístěte IPU na horní rámové trubce tak, aby zaoblená strana směřovala dopředu a zešíkmená strana dozadu a splývala hladce s horní rámovou trubkou.

MONTÁŽ IMPACT PROTECTION UNIT (IPU)

Některé modely Canyon s karbonovým rámem jsou opatřeny zárazkou, zvanou Impact Protection Unit či IPU. Tato IPU zabraňuje tomu, aby řídítka nebo jejich armatury narážely na horní rámovou trubku.

Zda je Váš Canyon touto IPU vybaven či ne, rozpoznáte podle dvou závitových vývrtů v horní rámové trubce, bezprostředně za hlavovým složením.

Pokud tyto vývrtky existují, vyjměte Impact Protection Unit se dvěma inbusovými šrouby z krabice s drobnými díly.



Zaveďte oba šrouby do vývrtů a ruční silou je utáhněte o dvě až tři otáčky. Přitom se musí nechat šrouby otáčet lehce.

Když jsou oba šrouby o tolik zašroubovány, použijte momentový klíč Canyon s pasujícím nástavcem. Oba šrouby zašroubujte tak, aby byly jejich hlavy zapuštěny do vyhloubení v IPU. Pak tyto šrouby utáhněte tyto šrouby 3 Nm.



Jízda bez IPU může mít za následek, že řídítka resp. jejich armatury narážejí na horní rámovou trubku. Rám se může poškodit.

DODATEČNÉ KROKY V PŘÍPADĚ VÝŠKOVĚ NASTAVITELNÉ SEDLOVKY

Ovládací páčka výškově nastavitelné sedlovky již může být připevněna na řídítkách nebo viset volně na vedení.

Pokud je ještě nepřipevněna, odstraňte z tohoto ovládacího zařízení ochrannou fólii.



Vezměte vhodný nástavec z krabice s drobnými díly a povolte hvězdicový šroub na ovládací páce.

MOŽNOST 1: Brzda SRAM a řadicí páka Shimano

Řadicí páka je na řídítkách připevněna, ovládací páčka brzd však ne.

Odstraňte ochrannou fólii z pravé rukojeti brzd. Připevněte nyní ovládací páčku společně s pravou rukojetí brzd na řídítka.



Nastavte ovládací páčku brzd tak, jako z výroby již připevněnou ovládací páčku levé brzd. Utáhněte šroub utahovacím momentem 5-6 Nm, předepsaným SRAM.



Používejte momentový klíč Canyon a nepřekračujte maximální utahovací momenty!



Nesnažte se nastavit rukojeť brzd a ovládací páčku sedlovky do určité polohy násilím. Ke šroubu máte přístup jenom v jedné poloze.

MOŽNOST 2: Brzda SRAM a řadicí páčka SRAM

Na řídítkách není připevněna ani řadicí páčka ani ovládací páčka brzd. Na příchytce ovládací páčky je přimontován ještě adaptér, zvaný Matchmaker.

Šroub k montáži ovládací páčky na Matchmakeru může být buď v samotném Matchmakeru nebo je lehce zašroubován v řadicí páčce.



Odstraňte ochrannou fólii z pravé rukojeti brzd.

Připevněte nyní ovládací páčku společně s pravou rukojetí brzd na řídítka.

Nastavte pravou ovládací páčku brzd přesně tak, jak je nastavena ovládací páčka levé brzd.



Utáhněte šroub utahovacím momentem 5-6 Nm, předepsaným SRAM.

Odstraňte ochrannou fólii z pravé rukojeti řadicí páčky. Vyšroubujte upevňovací šroub z řadicí páčky.



Přimontujte řadicí páku na Matchmaker. Utáhněte šroub utahovacím momentem 2,8-3,4 Nm, předepsaným SRAM.

MOŽNOST 3: Brzda Shimano a řadicí páčka Shimano

Ovládací páčka brzdy a řadicí páčka jsou přimontovány na řídítkách. Připevňte ovládací páčku na vnitřní stranu přičytek rukojeti brzdy a řadicí páčky na řídítkách. Zašroubujte šroub jenom lehce, abyste mohli páčku volně natočit a přesunout.



Povolte šroub sousední příchytky ovládací páčky brzdy a natočte ji směrem dolů.



Nastavte páčku tak, abyste ji mohli pro ovládání dosáhnout.



Nyní můžete šroub ovládací páčky momentovým klíčem Canyon otáčet.

Utáhněte tento šroub utahovacím momentem 5-6 Nm, předepsaným SRAM. Otočte páčku brzdy opět nahoru a vyrovnejte ji stejně jako na druhé straně. Utáhněte šroub utahovacím momentem 6-8 Nm, předepsaným Shimano.

MONTÁŽ PŘEDNÍHO KOLA

Vyjměte přední kolo z krabice a eventuálně z tašky na nosné kolo.



Odstraňte eventuální ochrannou fólii z vidlice. Pokuste se o to zásadně ručně. Nepodaří-li se Vám to, použijte přednostně nůžky a v žádném případě nůž na koberce.

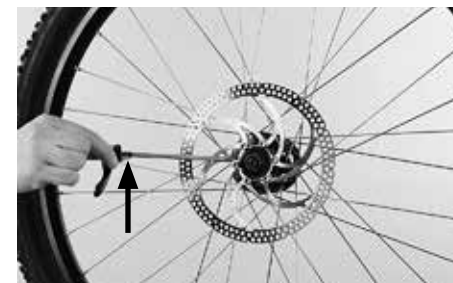
Nyní odstraňte zajištění pro přepravu na přední brzdě. Bližší informace týkající se brzd najdete v kapitole „Brzdová soustava“ ve Vaší příručce k horskému kolu; mějte také na zřeteli návod výrobce komponenty na příloženém CD.



Před montáží kola přezkontrolujte u kotoučových brzd, zda brzdová obložení sedí přesně v upevněních ve třmenu kotoučové brzdy. To rozpoznáte podle toho, že probíhá štěrbinu mezi obloženími rovnoběžně.

Přední kolo s rychloupínákem

Vyjměte rychloupínák předního kola z krabice s drobnými díly. Odšroubujte pojistnou matici a stáhněte z rychloupínáku jednu z pružin.



Zasuňte rychloupínák do duté osy předního kola.

Na každé straně náboje se musí nacházet po jedné pružině. Dbejte na to, aby pružina s malým průměrem ukazovala na obou stranách rychloupínáku k ose náboje. Ovládací páka rychloupínáku se montuje na levou stranu (protilehlá strana řetězového pohonu).



Utáhněte pojistnou matici rychloupínáku jenom o dvě otáčky. Bližší informace týkající se rychloupínáků najdete v kapitole „Zacházení s rychloupínáky a výsuvnými čepy kol“ ve Vaší příručce k horskému kolu; mějte také na zřeteli návod výrobce komponenty na přiloženém CD.



Poté překontrolujte, zda sedí přední kolo uprostřed vidlice. Dbejte na správné usazení rychloupínáku a patkových pojistek.

Po montáži kola a zavření rychloupínáku zatáhněte několikrát za brzdovou páčku brzd a poté kolo protočte.

Brzdový kotouč přitom nesmí brousit o třmen brzd a zpravidla také ne o špalíky brzd.



Zamontujte přední kolo a dbejte na to, abyste zasunuli brzdový kotouč mezi brzdová obložení. Zavřete rychloupínák tak, aby bylo kolo bezpečně upevněno. Nejdříve si přečtěte kapitolu „Zacházení s rychloupínáky a výsuvnými čepy kol“ ve Vaší příručce k horskému kolu.



Nová obložení kotoučových brzd je nutné „zajet“, aby dosáhla optimálních hodnot zpomalení. Další informace najdete v kapitole „Brzdová soustava“ ve Vaší příručce k horskému kolu.

Přední kolo s výsuvným čepem



Vyjměte výsuvný čep předního kola z krabice s drobnými díly.



Dbejte na to, aby byla páka rychloupínáku kompletně otevřená, a aby ležela v prohloubení osy. Když zabere závit čepu do závitů levé rozvidlené opěrky, utáhněte čep ve směru hodinových ručiček. Při prvních otáčkách se musí výsuvný čep kola nechat otáčet lehce.

Systémy výsuvných čepů RockShox Maxle a Maxle-Lite 15 resp. 20 mm (např. Revelation, Reba, SID, Lyrik)



U systému výsuvných čepů Maxle s upínací pákou vsadte přední kolo do vidlice a zaveďte současně brzdový kotouč do třmenu kotoučové brzd.

Vyrovnejte přední kolo mezi patkami vidlice a prostrčte čep s otevřenou pákou rychloupínáku Maxle zprava patkami a nábojem kola.



Nyní utáhněte páku silně ve směru hodinových ručiček, až bude čep pevně utažen. Dbejte na to, aby páka rychloupínáku při utahování nevyklouzla z prohloubení osy.

Rychloupínák Maxle nakonec zavřete stejným způsobem jako běžný rychloupínák. Páka rychloupínáku nesmí vyčnívat dopředu nebo na stranu a má přiléhat k vnější noze.

Fox E-Thru 15 mm



Vsadte přední kolo do vidlice a zaveďte současně brzdový kotouč do třmenu kotoučové brzdy. Vyrovnajte přední kolo mezi patkami vidlice a prostrčte čep s otevřenou pákou rychloupínáku E-Thru zleva patkami a nábojem kola.



Páku rychloupínáku E-Thru zavřete stejným způsobem jako u běžného rychloupínáku.

Páku musí být zpočátku možné otáčet lehce a bez upínacího účinku, během druhé poloviny otáčky se musí pákový účinek zřetelně zvýšit a na závěr se smí pákou pohybovat jenom velice těžce.



Když zabere závit čepu do závitů pravé rozvidlené opěrky, utáhněte jej ve směru hodinových ručiček. Při prvních otáčkách se musí výsuvný čep kola nechat otáčet lehce. Čep lehce utáhněte a pak jej povolte o cca třetinu otáčky zpátky.



Pokud nebude možné páku úplně zavřít, otevřete ji znovu a pootočte čep trochu proti směru hodinových ručiček. Zkuste páku rychloupínáku znovu zavřít.

Použijte dlaň a zatáhněte na podporu prsty za rozvidlenou opěrku, ale nikdy netahejte za paprsek nebo brzdový kotouč.



Po zavření nesmí být možné pákou rychloupínáku dále otáčet. Dbejte na to, aby páka rychloupínáku nevyčnívala dopředu nebo na stranu. Nejlépe bude, když bude zavřena od vnější nohy téměř svisle směrem nahoru.

Systém výsuvných čepů RockShox Maxle Lite 15 mm (u různých vidlic RockShox)

Zacházení s novým systémem Maxle Lite je odlišné od známějšího Maxle systému. Zacházení je téměř totožné se systémem Fox E-Thru.

Vsadte přední kolo do vidlice a zaveďte současně brzdový kotouč do třmenu kotoučové brzdy. Vyrovnajte přední kolo mezi patkami vidlice a prostrčte čep s otevřenou pákou rychloupínáku Maxle Lite zprava patkami a nábojem kola.

Když zabere závit čepu do závitů levé rozvidlené opěrky, utáhněte jej ve směru hodinových ručiček. Při prvních otáčkách se musí výsuvný čep kola nechat otáčet lehce.

Čep lehce utáhněte a pak jej povolte o cca třetinu otáčky zpátky.

Rychloupínák Maxle zavřete stejným způsobem jako běžný rychloupínák.

Páku musí být zpočátku možné otáčet lehce a bez upínacího účinku, během druhé poloviny otáčky se musí pákový účinek zřetelně zvýšit a na závěr se smí pákou pohybovat jenom velice těžce.

Pokud nebude možné páku úplně zavřít, otevřete ji znovu a pootočte čep trochu proti směru hodinových ručiček. Zkuste páku znovu zavřít.

Použijte dlaň a zatáhněte na podporu prsty za rozvidlenou opěrku, ale nikdy netahejte za paprsek nebo brzdový kotouč.

Po zavření nesmí být možné pákou rychloupínáku dále otáčet. Dbejte na to, aby páka rychloupínáku nevyčnívala dopředu nebo na stranu. Nejlépe bude, když bude zavřena od vnější nohy téměř svisle směrem nahoru.



U některých modelů můžete prostřednictvím adaptéru nahradit výsuvný čep kola rychloupínákem. Pokud k tomu máte dotazy, obraťte se prosím na naši servisní horkou linku (+420) 226 259 001.

Fox 20 mm (Fox 40)



20 mm systém výsuvných čepů má více zařízení k pevnému upevnění předního kola. K montáži předního kola povolte 2 šrouby na obou dolních koncích vidlice o 2 až 3 otáčky. Vsaďte přední kolo do vidlice a současně zaveďte brzdový kotouč do třmenu kotoučové brzdy.



Když zabere závit osy do závitů levé rozvidlené opěrky, otáčejte ji ve směru hodinových ručiček. Výsuvný čep se musí nejprve nechat otáčet lehce. Pak utáhněte osu momentovým klíčem Canyon pevně utahovacím momentem 2,2 Nm.



Vyrovnejte přední kolo mezi patkami vidlice a prostrčte čep zprava patkou a nábojem kola. Nasadte pasující inbusový klíč na osu.



Utahujte 4 šrouby stejnoměrně a poté momentovým klíčem Canyon pevně utahovacím momentem 2,2 Nm.



Překontrolujte pevné upevnění jakéhokoli systému upevnění kola po ujetí několika kilometrů resp. po několika provozních hodinách, nejspíše však po 4 hodinách resp. 80 km. Uvolněné upevnění kola může mít za následek pád s nepředvídanými následky s ohrožením zdraví a života.

NASTAVENÍ A MONTÁŽ SEDLA A SEDLOVKY



Změřte výšku posedu u Vašeho dosavadního kola od středu pedálového ložiska k horní hraně uprostřed sedla. Přejměte tuto výšku posedu pro Vaše nové kolo Canyon.

Zasuňte sedlovku až na potřebnou výšku posedu do sedlové trubky.



Sedlo vyrovnejte a neutahujte rychloupínák či šroub objímky sedlové trubky příliš pevně, tzn. ne více, než přípustný utahovací moment. Používejte momentový klíč Canyon.

V daném případě odstraňte ochrannou fólii ze sedla.



Nenanášejte žádný tuk či olej na karbonové oblasti upínání!



Nikdy na Vašem kole Canyon nejezděte, jestliže je značka MIN-/MAX na Vaší sedlovce vidět.



S Canyon Perfect Position Systémem (PPS) máte k dispozici nástroj, jehož pomocí můžete zvolit přesně pasující velikost Vašeho kola Canyon i bez zkušební jízdy. PPS najdete na naší stránce www.canyon.com v internetu.



Mějte na zřeteli upozornění v kapitole „Nastavení správného posedu“ a přípustné utahovací momenty v kapitole „Všeobecná upozornění k péči a inspekce“ v příručce k Vašemu horskému kolu a dbejte rovněž na příkazy výrobce komponent.



Nezasunujte sedlovku do sedlové trubky více než je zapotřebí. Montážní pasta sedlovku lehce poškrábá. To nepředstavuje důvod pro reklamaci.

NASTAVENÍ A ZÁVĚREČNÁ MONTÁŽ ŘÍDÍTEK



Nastavte řídítka při zamontovaném předním kole a správném tlaku vzduchu v plášti. U horského kola připraveného k jízdě, jsou brzdové páky lehce skloněné dolů. Když sedíte na sedle a prsty leží na ovládací páčce brzd, tvoří natažená paže a prsty přímku.



Použijte momentový klíč Canyon a utahujte na závěr svěrací šrouby křížem. Nepřekračujte maximální utahovací momenty, které jsou většinou natištěny na představci!

MONTÁŽ PEDÁLŮ



Konce řídítek horských kol jsou většinou lehce ohnuté. Vaše klouby jsou automaticky uvolněny a nepřilíží vytočený směrem ven.



Na horských kolech Canyon mohou být připevněny obvyklé pedály známých výrobců pedálů.



K montáži použijte momentový klíč Canyon, který je přiložen v BikeGuardu.



Při montáži pedálů si nejdřív prohlédněte nápis na osách. „R“ znamená pravý a „L“ levý pedál. Mějte na zřeteli, že má levý pedál levotočivý závit, tudíž v protisměru obvyklého závitu, což znamená, že se musí zašroubovat v protisměru hodinových ručiček.



Zašroubujte pedály o první dvě až tři otáčky do závitu klik ručně. Teprve potom použijte klíč na pedály a oba pedály pevně utáhněte.



Před zašroubováním natřete závity pedálů lehce běžným montážním tukem.



Některé typy pedálů je nutné utahovat vždy inbusovým klíčem.



Po 100 km jízdy pevně utážen pedálů znovu překontrolujte. Pedály by se mohly uvolnit, zničit závit a eventuálně být příčinou pádu. Překontrolujte také pevné utážení všech ostatních šroubů, odpovídající předepsaným utahovacím momentům.

NAHUŠTĚNÍ ODPRUŽENÉ VIDLICE



Pro přepravu byl vzduch z odpružené vidlice úplně vypuštěn. Musíte Vaši odpruženou vidlici nahustit odpovídajícím tlakem vzduchu.

Otevřete víko Vaší odpružené vidlice.

Bližší informace týkající se odpružené vidlice najdete v kapitole „**Odpružená vidlice**“ ve Vaší příručce k horskému kolu; mějte také na zřeteli návod výrobce komponenty na příloženém CD.



Nahustěte odpruženou vidlici speciální, v BikeGuardu přiloženou pumpičkou podle doporučení výrobce vidlice k nastavení tuhosti pružiny. Návod od výrobce odpružení vidlice najdete na příloženém CD.

NAHUŠTĚNÍ PRUŽICÍ VZPĚRY



U plně odpruženého horského kola (full suspension) musíte kontrolovat tlak vzduchu.

Otevřete víko na pružící vzpěře.



Nesprávné nastavení může mít za následek chybnou funkci nebo poškození odpružené vidlice.



Návod od výrobce vidlice najdete na příloženém CD. Přečtěte si jej pečlivě před nahuštěním a před první jízdou!



U některých modelů byl pro transport kompletně vypuštěn vzduch z pružící vzpěry. Musíte Vaši pružící vzpěru nahustit odpovídajícím tlakem vzduchu.



Nesprávné nastavení pružící vzpěry může mít za následek chybnou funkci nebo poškození pružící vzpěry.



Nahustěte pružící vzpěru speciální, v BikeGuardu přiloženou hustilkou podle doporučení k nastavení tuhosti pružiny uvedené výrobcem pružící vzpěry. Návod od výrobce pružící vzpěry najdete na příloženém CD.



Další informace týkající se nastavení Vaší pružící vzpěry najdete v kapitole „**Full Suspension**“ ve Vaší příručce k horskému kolu; mějte rovněž na zřeteli návod výrobce komponenty na příloženém CD.



Návod od výrobce pružící vzpěry najdete na příloženém CD. Přečtěte si jej pečlivě před nahuštěním a před první jízdou!

VYBAVENÍ PRO ÚČAST NA SILNIČNÍM PROVOZU



Nyní připevněte ještě bílou odrazku na řídítka a červenou odrazku na sedlovku jakož i zvonek.



Na závěr musíte připevnit odrazky mezi paprsky. Dbejte na to, abyste zamontovali pokaždé dvě odrazky na protilehlé straně mezi paprsky jak předního tak i zadního kola.



Mějte na zřeteli pravidla pro účast na silničním provozu v zemi, v níž kolo používáte. Příslušná upozornění najdete v kapitole „**Zákonné požadavky v České republice**“ ve Vaší příručce k horskému kolu na příloženém CD.

KONTROLA A SEŘÍZENÍ



Po montáži kola a zavření výsuvného čepu resp. rychloupínáku zatáhněte několikrát za ovládací páčku brzdy a poté kolo protočte.



Po montáži kol proveďte zkoušku brzd na stojícím kole. Páka musí vykazovat působivé tlaku a nesmí se nechat přitáhnout tak, aby se dotkla řídítek. Příslušná upozornění najdete v kapitole „Brzdová soustava“ ve Vaší příručce k horskému kolu na příloženém CD.



Proveďte úpravu posedu, pozice držení jakož i kontrolu bezpečného upevnění řídítek, rukojetí a sedlovky, jak je popsáno v kapitole „Přízpusobení kola Canyon na cyklistu“ ve Vaší příručce k horskému kolu.



Nahustěte obě pneumatiky na boku pláště uvedeným maximálním tlakem. Více k téma pláště a duše najdete v kapitole „Kola – pláště, duše a tlak vzduchu“ ve Vaší příručce k horskému kolu na příloženém CD.

Na závěr montáže proveďte svědomitě kontroly popsané v kapitole „Před první jízdou“.



Brzdový kotouč přitom nesmí brousit o třmen brzdy a zpravidla také ne silně o špalíky brzdy. Protočte obě kola a přezkontrolujte, zda jsou řádně vycentrovaná.




Přezkontrolujte funkci řazení. Požádejte pomocníka, aby přidržel kolo zvednuté za sedlo a prořadte opatrně všechny stupně řazení.

Ujistěte se, že se přehazovačka nemůže dostat do styku s paprsky kola, když běží řetěz přes největší ozubené kolečko. Zkuste na přehazovačku zatlačit, aby se vyloučila kolize a lehce kolo pomalu protočte.


Příslušné informace najdete v kapitole „Řazení“ ve Vaší příručce k horskému kolu na příloženém CD.




Vaše sedlovka musí být zasunuta do rámu nejméně pod úroveň horní rámové trubky resp. až ke značce pro MIN-/MAX na sedlovce.

 Nová obložení kotoučových brzd je nutné „zajet“.

 Nikdy na Vašem kole Canyon nejezděte, jestliže je značka MIN-/MAX na Vaší sedlovce vidět.

 Po ukončení montáže a kontroly proveďte zkušební jízdu na nefrekventovaném místě nebo na opuštěné ulici! Dojde-li k výskytu chyb při montáži nebo při nastavení za jízdy v silničním provozu nebo v terénu, může to mít za následek ztrátu jízdní kontroly!

 Po 100 až 300 km přezkontrolujte znovu pevné utažení všech šroubů podle momentových údajů. Více k tomuto téma v kapitolách „Všeobecná upozornění k péči a inspekce“, „Doporučené utahovací momenty“ a „Intervaly servisu a údržby“ ve Vaší příručce k horskému kolu na příloženém CD.

ZABALENÍ VAŠEHO KOLA CANYON

Když budete Vaše kolo Canyon balit, např. abyste je zaslali do naší dílny kvůli inspekci nebo když budete na cestách, musíte dbát na několik věcí, aby se Vaše kolo dostalo v pořádku na místo určení.

K Vašemu BikeGuradu je přiložen návod k balení „**Takhle Vaše horské kolo zabalíte**“. Při balení Vašeho kola postupujte přesně podle tohoto návodu.


Návod k zabalení, které Vám krok za krokem vysvětluje, jak Vaše kolo Canyon zabalit, najdete také na naší internetové stránce www.canyon.com!


Pokud budete cestovat letadlem, zabalte Vaše kolo buď do BikeGuradu Canyon, nebo použijte vhodný kufr na kola, např. Canyon BikeShuttle.


Při přepravě autem dbejte na bezpečné a proti skluzu odolné uložení. Pokud jste na pochybách nebo pokud máte otázky, přečtěte si prosím rozšířené kapitoly dále v návodu nebo na příloženém CD, nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.





Canyon BikeShuttle


 Horská kola s velkými koly (27,5" a 29") nemusí eventuálně pasovat do Canyon BikeShuttle. Použijte k zabalení Canyon BikeGuard.

 U horských kol velikosti XL je nutné demontovat navíc vidlici, aby kolo pasovalo do BikeShuttle.

 U velkoobjemových rámových trubek hrozí v souvislosti s většinou svorek nosičů kol nebezpečí pomačkání! Karbonové rámy mohou z toho důvodu při dalším použití náhle selhat, rámy z hliníku se velice lehce vyboolí. V prodejnách příslušenství pro auta jsou však k dostání speciální, pasující modely.

 Nepokládejte kolo nebo jeho díly volně do vnitřního prostoru Vašeho auta. Sem a tam klouzající díly mohou ohrozit Vaši bezpečnost.

 Nebude-li Vaše kolo Canyon zabaleno pro přepravu podle příloženého návodu k balení, nemáte žádný nárok na náhradu eventuálně vzniklých dopravních škod firmou Canyon Bicycle GmbH.

 Dbejte na to, aby se při přepravě autem na kole nenacházely žádné součástky (nářadí, zavazadlové tašky, dětské sedačky atd.), protože by se mohly uvolnit. **Nebezpečí úrazu!**

ZACHÁZENÍ S RYCHLOUPÍNÁKY A VÝSUVNÝMI ČEPY KOL

Navzdory jednoduchého zacházení s rychloupínáky dochází stále znovu k nehodám zaviněným nesprávnou manipulací.

- Rychloupínák sestává v podstatě ze dvou ovládacích prvků:
- ▶ Rukojeti na jedné straně náboje kola: Ta převádí zavírací pohyb přes výstředník na sílu sevření.
 - ▶ Pružinové svorky na druhé straně náboje kola: Jejím prostřednictvím se na závitové tyči nastavuje předpětí.

POSTUP PRO BEZPEČNÉ UPEVNĚNÍ KOLA


- ▶ Otevřete rychloupínák. Nyní má být čitelný nápis „OPEN“.
- ▶ Otočte páku ve směru upínací pozice; znatelný podle toho, že je na páce zvenčí čitelný nápis „CLOSE“. Na začátku zavíracího pohybu až do poloviny musí být možné pákou velice lehce, tzn. bez upínacího účinku, pohybovat.
- ▶ Během druhé poloviny otočení se musí pákový účinek zřetelně zvýšit. Nakonec se nechá pákou pohybovat jenom velice těžce. Použijte palcového valu a na podporu táhněte prsty za vidlici nebo za rám, nikoli však za brzdový kotouč.
- ▶ V koncové poloze musí být páka rovnoběžná s kolem. Nesmí tedy odstávat. Páka musí přiléhat k rámu tak, aby nebylo možné ji neúmyslně otevřít.
- ▶ Překontrolujte utažení tak, že se pokusíte zavřenou páku otevřít.





Otevření rychloupínáku



Zavření rychloupínáku

 Chybně montovaná kola mohou být příčinou těžkých pádů a úrazů!

 Nejezděte nikdy na kole, jehož upnutí kol jste před jízdou nepřekontrolovali! V případě, že se kolo za jízdy uvolní, spadnete z kola!

 Když kolo odstavíte, zamkněte kola, která jsou připevněna rychloupínáky spolu s rámem k pevnému předmětu.

- ▶ Je-li možné upínací pákou otáčet kolem osy kola, není zaručeno bezpečné upevnění kola. Musíte ji znovu otevřít a zvýšit předpětí. Za tímto účelem otočte matici na protilehlé straně o půl otáčky ve směru hodinových ručiček.
- ▶ Zavřete rychloupínák a překontrolujte upevnění znovu. Není-li možné upínací pákou dále otáčet, sevřel upínák správně.
- ▶ Na závěr nadzvedněte kolo o několik centimetrů od země a klepněte shora na plášť. Bezpečně upnuté kolo zůstane zavěšeno v patkách rychloupínacího náboje rámu.

Na kontrolu rychloupínáku sedlovky se pokuste sedlo v rámu otočit.



Zavření rychloupínáku palcovým valem



Pokuste se sedlo v rámu otočit

⚠ Dbejte na to, aby se páky obou rychloupínáků nacházely vždy na levé straně (protilehlé straně řetězového pohonu) Vašeho kola Canyon. Tímto způsobem se vyvarujete obrácené montáže předního kola. U systému výsuvných čepů RockShox Maxle se páka rychloupínáku Maxle nachází vždy vpravo.

⚠ V případě nedostatečně zavřeného rychloupínáku se mohou kola uvolnit. **Akutní nebezpečí úrazu!**

⚠ U kol s kotoučovými brzdami nenahrazujte v žádném případě nikdy sériově zabudovaný rychloupínák za takzvaný upínák lehké konstrukce.

i Rychloupínáky můžete nahradit zajištěním proti krádeži. K tomu potřebujete speciálně kódovaný klíč nebo vnitřní šestihran. Jste-li na pochybách nebo máte-li dotazy, obraťte se prosím na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

UPOZORNĚNÍ K MONTÁŽI KOL S VÝSUVNÝMI ČEPY

Výsuvné čepy kol se používají tehdy, když je kolo vystaveno vysokým námahám, tzn. např. při Freeride, sjezdu atd. nebo při skocích. Propůjčují odpruženým pružinám odpovídající tuhost.

V současné době je na trhu mnoho odlišných systémů výsuvných čepů kol. Některé systémy jsou upevněny rychloupínáky. Pro jiné potřebujete k montáži resp. demontáži eventuálně speciální nářadí.

Jste-li na pochybách nebo máte-li dotazy, obraťte se prosím na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

Podrobné informace k různým systémům výsuvných čepů kol

- ▶ Systém výsuvných čepů kol RockShox Maxle a Maxle-Lite 15 resp. 20 mm
- ▶ Fox E-Thru 15 mm
- ▶ Systém výsuvného čepu kola RockShox Maxle Lite 15 mm
- ▶ Fox 20 mm

najdete v kapitole „Montáž podle BikeGuardu“ vpředu v tomto návodu.



Systém výsuvných čepů kol RockShox Maxle a Maxle-Lite 15 resp. 20 mm



Fox E-Thru 15 mm



Fox 20 mm

⚠ K upevnění osy nepoužívejte nikdy jiné nářadí, než které doporučuje výrobce. Pracujte vždy s momentovým klíčem. Přibližujte se v malých krocích (poloviční Nm) od nízkého k předepsanému maximálnímu utahovacímu momentu a přitom kontrolujte opakovaně pevné usazení komponenty. Nepřekračujte výrobcem předepsaný maximální utahovací moment! Jestliže je osa příliš utažena, mohou se osy nebo rozvidlená opěrka poškodit.

i Výrobci systémů výsuvných čepů přikládají větší obsáhlé návody. Před demontáží kola či prováděním údržby si je pozorně přečtěte.

NA CO MUSÍM V SOUVIS- LOSTI S PŘÍSTAVBAMI A PŘESTAVBAMI DÁVAT POZOR?

Jízdní kola Canyon jsou sportovní nářadí, vybavené pro příslušné použití. Mějte na zřeteli, že montáž blatníků a podobně může uškodit funkci a tudíž jízdní bezpečnosti. Před koupí a montáží příslušenství si musíte zjistit, zda je toto příslušenství kompatibilní s Vaším kolem Canyon. U přidavných zvonků nebo houkaček jakož i osvětlovacích zařízení si musíte přesně zjistit, zda je toto příslušenství dovoleno a přezkoušeno a tudíž povoleno pro silniční provoz. Bateriová/akumulátorová světla musí být označena bleskem a písmenem „K“ (por. kapitolu „Zákonné požadavky“).

Chcete-li přimontovat nosič zavazadel nebo dětskou sedačku nebo táhnout dětský vozík za kolo, ověřte si nejprve v kapitole „Účelové použití“, zda je to možné. Pokud to je zásadně možné, informujte se na naší servisní horké lince (+420)226 259 001 o vhodných modelech.

Provádějte jenom práce, které stoprocentně zvládnete.


Řídítka, představce a vidlice má vždy měnit odborný mechanik. Mějte v každém případě na zřeteli návod k použití od výrobce příslušenství. Při montáži jiných komponent a příslušenství odpovídáte vždy sami za odbornou montáž komponent. V případě i nejmenších pochyb odvezte Vaše kolo Canyon do naší odborné dílny.





Canyon s blatníky



Nosič

 Dodatečně připevněné příslušenství, např. blatníky, nosič zavazadel atd., může uškodit funkci Vašeho kola Canyon: proto používejte přednostně příslušenství z našeho sortimentu. Tak budete mít jistotu, že budou použity vhodné komponenty.

 V případě nesprávné montáže mohou uvolněné nebo ulomené komponenty zavinit těžké pády. Utáhněte bezpečnostně relevantní závitová spojení předepsanými utahovacími momenty.

 Máte-li otázky týkající se montáže příslušenství, kompatibility komponent nebo v souvislosti s přestavbami si prosím přečtěte rozšířené kapitoly dále v návodu nebo na příloženém CD, nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

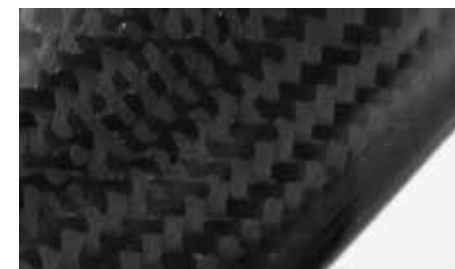
ZVLÁŠTNOSTI KARBONO- VÉHO MATERIÁLU

Karbonový materiál, správně: umělá hmota vyztužená uhlíkovými vlákny nebo krátce CFRP, vykazuje oproti jiným, běžným materiálům lehké konstrukce jisté zvláštnosti. Znalost těchto vlastností je krajně důležitá, abyste měli z Vašeho kola Canyon dlouhou radost a mohli se kdykoli na Váš materiál spolehnout.


Umělá hmota vyztužená uhlíkovými vlákny prokázala její způsobilost v závodní cyklistice nesčítaným počtem vítězství. Tento materiál umožňuje v konstrukci, zpracování a manipulaci odpovídající materiálu, krajně pevné a vysoce zatížitelné komponenty velice malé hmotnosti.


Jednou z velice zvláštních vlastností je křehkost materiálu. V důsledku této vlastnosti se karbon při zatížení nedeformuje trvale, přestože již může být jeho vnitřní struktura poškozena. V extrémním případě se vlákna mohou od sebe oddělit, dochází k takzvané delaminaci, následkem čehož pevnost komponenty silně klesá. Eventuální přemáhání, které již poškodilo vnitřní vlákna, není na základě zkřivení jako u oceli nebo hliníku znatelné. Z tohoto důvodu může karbonová součástka po přetížení při dalším použití selhat, což může mít za následek pád s nepředvídatelnými následky. Dáváme Vám na srozuměnou, že máte po nahodilé příhodě příslušnou součástku nebo lépe Vaše celé kolo Canyon nechat prohlédnout naší odbornou dílnou!


Odstavujte Vaše kolo Canyon vždy opatrně tak, aby se nepřevrátilo. Karbonový rám a díly se mohou poškodit již při pouhém převrácení.




Karbonový materiál

 Jezděte pozorně. Eventuální luskání Vaší CFRP komponenty může poukazovat na hrozící defekt materiálu. Nepoužívejte dále Vaše kolo, nýbrž zavolejte naši servisní horkou linku a domluvte se o dalším postupu. Pro Vaši bezpečnost nenechávejte CFRP komponenty nikdy opravovat! Poškozenou komponentu okamžitě vyměňte a zabraňte bezpodmínečně dalšímu použití třetími.

 Karbonové komponenty se nikdy nesmí dostat do styku s vysokými teplotami, které jsou nutné např. při práškovém nástřiku nebo pro vypalování laku. Takové horko by mohlo komponentu poškodit. Vyhněte se také uschování v autě, pokud je vystaveno silnému oslunění a skladování v blízkosti zdrojů tepla.

 U velkoobjemových rámových trubek hrozí v souvislosti s většinou svorek nosičů kol nebezpečí pomačkání! Karbonové rámy pak mohou při dalším použití neočekávaně selhat. V prodejních příslušenství pro auta jsou k dostání speciální, pasující modely.

 Celková hmotnost cyklisty, zavazadla (batohu) a kola nesmí přesahovat 100 kg. Přívěsy jsou zásadně zakázány!

UPOZORNĚNÍ K PÉČI

Komponenty z umělé hmoty vyztužené uhlíkovými vlákny čistíte měkkým hadrem a čistou vodou, v daném případě přidejte trochu promývacího prostředku. Houževnatý olej nebo tuk můžete z lakovaných povrchů odstranit čistícím prostředkem na bázi petroleje. Nikdy nepoužívejte odmašťovače obsahující aceton, trichlorethylen, methylenchlorid atd., nebo rozpouštědla resp. rozpouštědlo obsahující, ne agresivní nebo chemické čistící prostředky, které působí korozivně na povrch!

Na ochranu povrchu a za účelem lesku můžete použít vosk na auta. Leštící prostředky či čistící prostředky na laky obsahují pevné složky, které by mohly mít korozivní účinek na povrch.



Čištění vodou a měkkým hadrem



Speciální nálepky chrání karbon proti poškození



V žádném případě nekombinujte karbonová řídítka s rohy řídítek pokud k tomu nejsou povoleny. Nezkracujte karbonová řídítka a nepřipevňujte řadící páčky více do středu řídítek, než je uvedeno či nutné. Nebezpečí zlomení!



Neupínajte CFRP rámy nebo sedlovky do montážních stojanů! Tím by se mohly poškodit. Zamontujte solidní (hliníkovou) sedlovku, kterou můžete upnout, nebo použijte stojan, který upne rám za tři vnitřní body nebo upne vidlici a středové uložení



V závislosti na obvyklém použití mohou komponenty lehké konstrukce z CFRP podléhat rychlejšímu opotřebení. Proto Vám naléhavě doporučujeme dodržovat intervaly inspekce a tudíž nechat komponenty lehké konstrukce pravidelně kontrolovat a v daném případě vyměnit v naší servisní dílně anebo jinými odbornými silami.



Chraňte ohrožená místa Vašeho karbonového rámu, např. spodní stranu dolní rámové trubky, speciálními nálepkami proti poškození odírajícími se lanky nebo štěrkem.



Karbonové komponenty zásadně nepotírejte tuhým mazivem. Tuhé mazivo se zažírání do povrchu a na základě snížených součinitelů tření znemožňuje bezpečné upnutí v rozmezí přípustných utahovacích momentů. Jednou masťnou komponenty není eventuelně dále možné bezpečně upnout!



Kontrolujte pravidelně, např. v rámci čištění Vašeho kola, zda Vaše CFRP komponenta vykazuje vnější škody jako rýhy, trhliny, boule, zbarvení atd. Jestliže se hadr na některém místě zadrhne, je nutné toto místo prohlédnout. Canyon dále nepoužívejte. Obratě se neprodleně na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

ZVLÁŠTNOSTI KOL FREE-RIDE

Fourcross, dual slalom, downhill a freeride náleží k nejnáročnějším druhům sportu, které můžete s kolem dělat. Člověk a materiál je při skocích, jízdě po schodech, rychlých sjezdech a v ostrých zatáčkách v terénu s překážkami či nerovném terénu atd. vystaven vysokým zatížením. To znamená, že musí být pro tyto druhy sportu kolo velmi trvanlivé a v daném případě dobře odpružené. Krosové, trekové či maratonské kolo by selhalo, následkem čehož by byla těžká nehoda.

I když jsou kola pro shora zmíněné oblasti konstruována pro sportovní a namáhavé použití, nevydrží každé zatížení. Zejména za následujících okolností bude materiál vystaven nadměrné námaze a může selhat:

- Nesprávně prováděné skoky na ostré hrany nebo skoky, při nichž jízdni kolo dopadá jenom na přední kolo, krátké skoky nebo triky, které nejsou ukončeny před dopadem na zem
- dopad na protější svah, mezi dva svahy, v rovině (flat) při skocích s obrátkou, napříč směru jízdy nebo bez držení řídítek/chodidla nejsou na pedálech

Navíc se máte vyvarovat následujícího, protože to má za následek nadměrné namáhání materiálu a může mít za následek předčasné opotřebenění či dokonce selhání:

- Nadměrné namáhání řetězu v důsledku jízdy s malým napětím řetězu
- Grindy (klouzání na řetězu nebo převodníku)
- Nadměrné namáhání kola při jízdě s nedostatečným tlakem vzduchu
- Nadměrné namáhání rámu a komponent v důsledku příliš měkce nastaveného odpružení nebo klouzání na rámu a patkách



Torque Playzone



Noste vždy speciální ochranný oblek



Komponenty Freeride kol jsou vystaveny vysokému namáhání. Kontrolujte komponenty Vašeho Freeride kola každý rok a v daném případě komponenty vyměňte.



Kola pro dirtbiken, fourcross, dual slalom, downhill a freeride jsou čistokrevné sportovní nářadí. Pro Vaši vlastní bezpečnost se nepřečunujte. Mnohá akce nebo show profesionála vypadá jednoduše, skrývá však ohrožení zdraví a života. Noste vždy dostatečné a speciální oblečení.

NASTAVENÍ SPRÁVNÉ VÝŠKY SEDLA

U dirtových, freeride, dual slalom, downhill atd. kol je v závislosti na použití nezbytné odlišné nastavení sedla. Posed se nedá srovnat s posedem na jiných kolech, jde o maximální kontrolu a pohyblivost na kole.

Když ujedete **delší cesty**, je potřebná výška sedla určena šlapáním. Při sešlápnutí se má břicho chodidla nacházet nad středem osy pedálu. V nejnižší pozici kliky, nejvzdálenější pozici pedálu od sedla, nesmí být noha úplně natažena, protože by jinak bylo šlapání do pedálů nestejněměrné.

Překontrolujte posed pomocí následující, jednoduché metody. Předpokladem je, že máte boty s plochou podrážkou. Sedněte si na sedlo a postavte patu na pedál v nejnižší pozici. V této pozici má být noha úplně natažena. Dbejte na to, aby zůstal bok rovně.

Když jezdíte sportovně **freeride, downhill** atd., je sedlo nastaveno velmi nízko a zpravidla nakloněno dozadu. Zeptejte se Vašeho trenéra, Vašeho klubu nebo naší servisní horké linky (+420)226 259 001 ohledně správného posedu.

Návod ke změně pozice sedla najdete v kapitole „**Přizpůsobení kola Canyon na cyklistu**“.



Strive



Pro freeride atd. je sedlo zpravidla nakloněno dozadu



Výškově přestavitelná sedlovka



U výškově přestavitelných sedlovek, jako např. Reverb od RockShox, lze výšku sedla přestavit stisknutím knoflíku na řídkách. Přečtěte si návod k použití na přiloženém CD.



Níže nastavené sedlo se doporučuje všeobecně pro strmé sjezdy s MTB. Při delších sjezdech s nízkým sedlem může dojít k problémům s koleny.



Horská kola těchto typů mohou být již po jedné sezóně opotřebována tak, že je nutné vyměnit hlavní nebo nosné díly. Nechte jízdní kola těchto typů důkladně překontrolovat nejméně každé 3 až 4 měsíce.

PO PÁDU

1. Překontrolujte, zda jsou kola stále ještě pevně upnuta v závěsech (patkách) a zda jsou ráfky uprostřed rámu resp. vidlice. Protočte kola. Tak můžete zjistit, zda se kola nezkřivila. Pokud má kolo zřejmé zkřivení, musí se vycetrotovat. Bližší v kapitolách „**Brzdová soustava**“ jakož i „**Kola**“.
2. Překontrolujte, zda nejsou říditka a představec zkřivené nebo nalomené, a zda stojí stále ještě rovně. Překontrolujte, zda sedí představec pevně ve vidlici stisknutím předního kola mezi kolena a současným pokusem říditka vzhledem k přednímu kolu otočit. Opřete se krátce o brzdové páky, abyste mohli překontrolovat bezpečné upevnění řídiček v představci. Bližší v kapitolách „**Přizpůsobení kola Canyon na cyklistu**“ a „**Hlavové složení**“.
3. Podívejte se, zda řetěz ještě probíhá přes převodník a pastorky. Jestliže padlo kolo na stranu řazení, musíte přezkoušet funkci řazení. Požádejte o pomoc osobu, která bude držet kolo zvednuté za sedlo, a přeřaďte opatrně všechny rychlosti. Zejména na menší převody, když se řetěz přesmyká na větší pastorky musíte dbát na to, jak daleko se řazení přibližuje k paprskům. Zkřivené řazení nebo zkřivená patka může mít za následek, že se řazení dostane mezi paprsky – **nebezpečí pádu!**



Překontrolujte, zda jsou kola stále ještě bezpečně upnuta



Pokuste se otočit říditka vůči přednímu kolu



Pohlédněte ze zadu na kazetu pastorků a překontrolujte, zda se vodící kladky řazení nachází přesně pod špičkami zubů příslušného pastorku




Mějte na zřeteli rovněž upozornění v kapitole „**Zvláštnosti karbonového materiálu**“.

Řazení, zadní kolo a rám se mohou poškodit. Přezkoušejte přesmykač. Pokud se přesunul, může řetěz spadnout, kolo ztratí pohon (viz také kapitola „Řazení“).

4. Pohlédněte přes sedlo podél horní rámové trubky nebo směrem ke středovému složení, abyste ověřili, že není rám zkřivený.
5. Kolo o několik centimetrů nadzvedněte a nechte je dopadnout dolů. Uslyšíte-li přitom hluk, hledejte volná závitová spojení.
6. Na závěr si celé kolo ještě jednou prohlédněte, abyste zjistili eventuální zkřivení, změnu barvy nebo trhliny.

Jedte na kole zpátky velmi opatrně a pouze pokud obstálo zkoušku bezvadně. Vyhněte se velkému zrychlení a brzdění a nepřecházejte na šlapání ve stojí.

Máte-li pochyby o způsobilosti Vašeho kola, nechte se vyzvednout autem, místo abyste na sebe brali riziko. Po návratu domů musíte kolo znovu důkladně prohlédnout. Poškozené díly je nutné opravit nebo nahradit. Přečtěte si prosím rozšířené kapitoly dále v návodu nebo na příloženém CD, nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

 Komponenty z karbonu, které obdržely náraz jakož i zkřivené hliníkové díly se mohou znenadání zlomit. Nesmí se ani rovnat, tzn. neohýbat na rovno, protože akutní nebezpečí zlomu trvá i potom. To platí zejména pro vidlici, řídítka, představec, kliky, sedlovky a pedály. V případě nejistoty je výměna těchto dílů rozumnějším rozhodnutím, protože Vaše bezpečnost je důležitější.



Ověřte si, že se poškozené řazení nemůže dostat do styku s paprsky



Pohlédněte přes sedlo podél horní rámové trubky, abyste si ověřili, že není rám zkřivený



Po pádu vyměňte pro Vaši bezpečnost díly lehké konstrukce

SOUPRAVY RÁMŮ - UPOZORNĚNÍ K MONTÁŽI TECHNICKÉ ÚDAJE

Canyon nabízí velmi kvalitní karbonové a hliníkové rámy také samostatně pro individuální vybavení díly.


Vidlice pro rámy horských kol Canyon se musí volit se zřetelům na vhodný průhyb pružiny. Jste-li na pochybách, obraťte se na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.


Ten, kdo kompletuje rám a montuje přídatné díly proto musí zajistit kompatibilitu dílů a kvalitu montáže. Kvůli nepřehlednému množství přídatných dílů není možné, aby Canyon v tomto návodu pokryl celé spektrum možností. Canyon nemůže odpovídat za každé možné seskupení komponent.


Naléhavě Vám také doporučujeme, číst důkladně návody výrobců komponent. Chyby v seskupení mohou mít zásadně za následek, že Vaše kolo Canyon nebude bezpečné. Proto Vám doporučujeme nechat montáž provést odborníkem nebo v naší odborné dílně. V zájmu Vaší vlastní bezpečnosti neočekávejte od sebe příliš mnoho.



Souprava rámu Canyon

 Nechte Vaše kolo Canyon smontovat v naší odborné dílně!

 V závislosti na zkušenosti anebo řemeslnické dovednosti osoby provádějící montáž, může tento návod vyžadovat doplnění. Některé práce mohou vyžadovat přídatné (speciální) nářadí, např. speciální stahovky nebo doplňující návody.

 Neupínejte rámy za trubky do montážního stojanu! Tenkostěnné trubky by se mohly poškodit. Zamontujte nejprve solidní (hliníkovou) sedlovku a upněte ji ve stojanu, nebo použijte montážní stojan, který upne rám za tři vnitřní body nebo uchytí vidlici a středové uložení.

Rámy jsou připravené k montáži, tzn. závitky jsou vyříznuty, ložisková sedla a sedlovka jsou vybroušeny. Dodatečná práce na rámu není nutná. Neměňte rám a jeho funkční díly, např. změnitelné vedení lanka atd., vypilováním, vrtáním apod.

Zamontujte všechny přídatné díly (výjimka: karbonové sedlovky, představce na vidlicích s karbonovým sloupkem a všechny vzpěry karbonových rámu) za pomoci velmi kvalitního montážního tuhého maziva k rámu. Tak odvrátíte korozi. Jinak nebudete eventuálně moci Vaše kolo Canyon po nějaké době demontovat.

U jízdních kol Canyon je hlavové složení a vidlice již smontována.

Zvyšujte vždy pozvolna utahovací momenty až na maximum a kontrolujte upevnění komponent, jak je popsáno v příslušných kapitolách.

U dílů, pro něž nejsou k dispozici žádná rozmezí utahovacích momentů, utahujte šrouby krok za krokem až na maximální utahovací moment a kontrolujte přitom stále znovu upevnění komponenty.



Dodržujte vždy údaje k utahovacím momentům



Nikdy nepracujte bez momentového klíče



Smí se používat jenom příloženého představce.



Osoba, která kompletuje Canyon rám na kompletní jízdní kolo, musí sama zajistit, aby byla montáž dílů provedena podle směrnic výrobců, všeobecných norem a podle nejnovější vědecké a technické úrovně. Máte-li otázky ohledně kompatibility jednotlivých dílů s rámem, zavolejte naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.



U Canyon Lux a Ultimate CF rámu byla všechna karbonová vlákna zpracována odpovídající zatížení při jízdě. Nýtované zářezky lanek smí být proto zatíženy jenom ve směru vedení řadicího či brzdového lanka. Netahujte šikmo od nebo proti směru vedení lanek, tzn. pryč od rámu, např. za účelem jejich předběžného dlužení. Poškození rámu by jinak nebylo možné vyloučit.



Na některých komponentách jsou utahovací momenty natištěny nebo nalepeny. Dodržujte tyto hodnoty. Mějte bezpodmínečně na zřeteli příložené návody od výrobců komponent!

HLAVOVÉ SLOŽENÍ RESP. ŘÍDICÍ SOUPRAVA

Všechny rámy se dodávají s vlisovanými pánvemi a integrovanou řídicí soupravou (integrated headset).

ODPRUŽENÉ VIDLICE

Rámy horských kol Canyon mohou být vybaveny odpruženou vidlicí podle Vašeho přání.

Dbejte na vestavnou výšku vidlice, která musí pasovat ke geometrii rámu. Vestavné výšky pro Vaši odpruženou vidlici a míry nominálního průměru sloupku vidlice najdete na naší internetové stránce www.canyon.com

Montáž jiné vidlice má nejméně za následek zhoršené jízdní vlastnosti. Podle okolností může být Vaše kolo Canyon nekontrolovatelné – **nebezpečí pádu!** Dbejte také na to, že musíte být schopni korunku pod rámem volně protočit.



Korunka se musí pod rámem nechat otáčet bez styku



Mějte na zřeteli vestavnou výšku odpružené vidlice



Nepasující vidlice změny někdy jízdní vlastnosti až do nekontrolovatelnosti jízdního kola.

STŘEDOVÉ ULOŽENÍ

Všechny rámy: BSA/BSC 1.370x24T,

(pravá strana levý závit!)

Šířka středového uložení:

horská kola 68 mm

Model Torque a Grand Canyon AL (M44) 73 mm

Pressfit 92 mm

(resp. 89,5 mm s 2,5 mm podložkou)

Normální Cartridge uložení se mohou montovat přímo s hodnotným montážním tukem. Dodržujte utahovací momenty předepsané výrobcem.

ŠÍŘKA ZADNÍ STAVBY

Všechny rámy horských kol: 135 mm

Zadní stavby 12x142: 142 mm

VÝMĚNNÝ HÁK MĚNIČE

Výměnné háky měniče jsou dostatečně upevněny na všech rámech. Dodržujte utahovací moment 1,5 Nm. V žádném případě nepřekračujte maximální utahovací moment 1,5 Nm.

Výjimka: Strive 6 Nm

DRŽÁK LÁHVE

Dodržujte maximální utahovací moment 5 Nm. V žádném případě nepřekračujte maximální utahovací moment 5 Nm.

ZARÁŽKY LANEK

Zatěžujte závěsy lanek nýtované odpovídajícím směrem tažné síly u Canyon Carbon MTB rámu jen ve směru vedení lanka řazení a brzdy. Šikmé či proti směru vedení působící zatížení může mít za následek poškození rámu.




Nepřekračujte utahovací momenty výrobců ložiska



Při výměně výměnného háku měniče nesmíte v žádném případě překročit maximální utahovací moment 1,5 Nm



U držáku láhve dodržujte maximální utahovací moment 5 Nm

 Při výměně háku měniče dbejte na to, abyste mezi hák měniče a rám natřeli trochu tuku!

SEDLOVKA

Vaše nová sedlovka musí mít v každém případě stejný nominální průměr jako sedlová trubka Vašeho rámu. Sedlovka musí do rámu vklouznout lehce bez tlaku a bez otáčení. Odlišné míry rámu a sedlovky mohou mít za následek selhání sedlovky.

Než do rámu zamontujete sedlovku, ujistěte se, že je sedlová trubka naprosto zbavena otřepu a nemá žádné ostré hrany. V případě použití karbonové sedlovky nebo u karbonové sedlové trubky musí být oba díly také nemastné resp. nenaeleované. Pokud nutné, vyčistěte sedlovou trubku a zbavte ji otřepu.


Neutahujte šroub resp. rychloupínák objímky sedlové trubky pevně. Mějte na zřeteli upozornění v kapitole „Nastavení správného posedu“ a přípustné utahovací momenty v kapitole „Všeobecná upozornění k péči a inspekce“ a dbejte rovněž na příkazy výrobce komponent. Přetočení může mít za následek poškození sedlovky a tudíž být příčinou nehody anebo zranění cyklisty.





Dbejte na to, aby sedlovka bezvadně pasovala k rámu





Neutahujte příliš rychloupínák

 Neshodující se průměry sedlové trubky a sedlovky mohou mít za následek zlomení rámu nebo CFRP sedlovky. Následkem toho může dojít k nehodě nebo zranění cyklisty.

 Karbonové sedlovky či sedlové trubky karbonových rámu se nikdy nesmí mastit.

 Vaše sedlovka musí být zasunuta do rámu nejméně pod úroveň horní rámové trubky resp. až ke značce pro minimum na sedlovce. Nikdy na Vašem kole Canyon nejezděte, jestliže je značka pro minimum na Vaší sedlovce vidět.

 K dosažení bezpečného upnutí sedlovky použijte speciální karbonovou montážní pastu od firmy Canyon.

 Mějte na zřeteli upozornění k průměrům sedlovky na www.canyon.com/service

PŘIZPŮSOBENÍ KOLA CANYON NA CYKLISTU

To nehraje žádnou roli, zda chcete jet aerodynamicky na Canyon Cross-Country-Racer nebo pohodlně a volně na Canyon AllMountain-kole. Poseď je podstatný pro Vaše pohodlí a rozvoj Vašeho výkonu na Vašem kole Canyon. Proto nastavte sedlo a řídítka Vašeho kola Canyon pokud možně přesně podle Vaší potřeby.

Horské kolo je zásadně sportovní nářadí. Již jenom z tohoto důvodu vyžaduje horské kolo jisté důvodné předpoklady na svalstvo trupu, ramen a šije.

Velikost cyklisty je rozhodující pro volbu výšky rámu Vašeho kola Canyon. Výběrem typu jízdního kola je již zhruba určen postoj. Různé komponenty Vašeho kola Canyon jsou však koncipovány tak, že je možné je do určité míry přizpůsobit proporcím Vašeho těla. K nim patří sedlovka, představec a brzdové páky.

Při výběru velikosti rámu myslíte na to, aby Vám výška nad horní rámovou trubkou poskytovala dostatečnou volnost v kroku, abyste neutrpěli bolestný náraz na horní rámovou trubku.

S Canyon Perfect Position Systémem (PPS) máte k dispozici nástroj, jehož pomocí můžete zvolit přesně pasující velikost Vašeho kola Canyon i bez zkušební jízdy. PPS najdete na naší internetové stránce www.canyon.com




Rám musí poskytovat dostatečnou volnost v kroku



Typický postoj maratonského cyklisty



Typický postoj freeride cyklisty při sjezdu

 Ke všem níže popsaným pracím patří trochu zkušeností, vhodné nářadí a řemesnická zručnost. Po montáži udělejte bezpodmínečně krátkou zkušební jízdu na nefrekventovaném parkovišti nebo na liduprázdné ulici. Tak můžete vše bez nebezpečí ještě jednou překontrolovat. Jste-li na pochybách, proveďte raději výhradně kontrolu poseďu. V daném případě nechte Vaše kolo Canyon přezkoušet odborníkem.

NASTAVENÍ SPRÁVNÉHO POSEDU

Pro krosové, maratonské a trekové cyklisty je poseď určen šlapáním do pedálů.

Důležité: Při sešlápnutí se mají bříška palců nohy nacházet nad středem osy pedálu. V nejnižší pozici kliky pak nesmí být noha úplně natažena. Je-li sedlo příliš vysoko, lze tento nejnižší bod jenom ztěžka překonat; šlapání do pedálů bude nestejněměrné. Je-li sedlo příliš nízko, bude to mít za následek bolesti kolen. Překontrolujte proto poseď pomocí následujících, jednoduchých metod. Noste přitom obuv s plochou podrážkou.

- Sedněte si na sedlo a postavte patu na pedál nacházející se v nejnižší pozici. V této pozici musí být noha úplně natažena. Dbejte na to, aby zůstal bok rovně.

K nastavení poseďu musíte povolit šroub sedlové objímky nebo rychloupínák (přečtěte si nejdříve kapitolu „Zacházení s rychloupínáky a výsuvnými čepy kol“). Povolte šroub sedlovky vhodným nástrojem otáčením proti směru hodinových ručiček.


Nevytahujte sedlovku výše než značka na sloupku. U rámů se sedlovou trubkou přesahující horní rámovou trubku musí být sedlovka zasunuta nejméně až pod horní rámovou trubku! To může vyžadovat minimální hloubku 10 centimetrů a více.




K nastavení poseďu musíte povolit rychloupínák sedlové objímky



Když stojí pata na pedálu, který se nachází v nejnižší pozici, musí být noha úplně natažena

 Sedlovky a rámy mohou předepisovat odlišné hloubky zasunutí. Zvolte vždy tu větší hloubku zasunutí.

 U mládeže kontrolujte poseď pravidelně každé 2-3 měsíce.

 V žádném případě nemažte sedlovou trubku karbonového rámu tuhým mazivem, není-li k dispozici hliníkové pouzdro. Používáte-li karbonovou sedlovku, nesmíte mazat tuhým mazivem ani kovový rám. Jednou mastné karbonové komponenty není eventuálně dále možné bezpečně upnout!

- Povolenu sedlovku můžete nyní výškově posunout. Dbejte na to, aby byla část sedlovky, která se nachází uvnitř sedlové trubky, vždy dobře namazána. (Výjimka: rámy a sedlovky z karbonu). Nepohybuje-li se Vaše sedlovka v sedlové trubce lehce, neuplatňujte nikdy sílu. V daném případě se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.
- Sedlo opět vyrovnejte tak, že pohlédnete přes špičku sedla na středové uložení nebo podél horní rámové trubky.
- Sedlovku opět pevně upněte. Za tímto účelem otočte šroub sedlovky ve směru hodinových ručiček. Dostatečného upnutí musí být dosaženo i bez uplatnění velké ruční síly. Jinak sedlovka eventuálně nepasuje do rámu dobře. Jste-li na pochybách, obraťte se na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.
- Překontrolujte pevné upnutí sedlovky. Za tímto účelem uchopte sedlo pevně vpředu a vzadu, a pokuste se je otočit. Když se při zkoušce neotočí, je sedlovka pevně upnuta.
- Souhlasí natažení nohy při další kontrole? Proveďte zkoušku uvedením chodidla na pedálu do ideální pozice pro šlapání. Když je bříško velkého prstu nohy uprostřed pedálu, musí být koleno lehce ohnuté. Je-li tomu tak, nastavili jste výšku sedla správně.
- Překontrolujte, zda stále ještě dosáhnete bezpečně až na zem. Pokud ne, musíte sedlo opět o něco snížit.

Když jezdíte sportovně dirtbike, freeride, downhill atd., je sedlo nastaveno velmi nízko a zpravidla nakloněno dozadu. Zeptejte se Vašeho trenéra, Vašeho klubu nebo naší servisní horké linky (+420)226 259 001 ohledně správného posedu nebo si přečtete kapitola „Zvláštnosti kol freeride“!



U výškově přestavitelných sedlovek, jako např. Reverb od RockShox, lze výšku sedla přestavit stisknutím knoflíku na řídkách. Přečtete si návod k použití na přiloženém CD.



Pohlédněte přes sedlo podél horní rámové trubky, abyste si ověřili, že není zkřivený



Pokuste se sedlo v rámu otočit



Přibližujte se v malých krocích (poloviční Nm) od nízkého k předepsanému maximálnímu utahovacímu momentu a přitom kontrolujte opakovaně pevné usazení komponenty. Nepřekračujte výrobcem předepsaný maximální utahovací moment!



Dbejte na to, abyste šroub objímky sedlové trubky neutáhli příliš pevně. Překroucení může poškodit sedlovku nebo rám. **Nebezpečí úrazu!**



Nikdy nejezděte se sedlovkou, která je vytažena přes značku pro konec, minimum, maximum, limitu nebo stop! Mohla by se zlomit nebo by se mohl poškodit rám. U rámu se sedlovou trubkou přesahující horní rámovou trubku má být sedlovka zasunuta nejméně až pod horní rámovou trubku resp. sedlovou vzpěru zadní stavby!

NASTAVENÍ VÝŠKY ŘÍDÍTEK

Výška řídek určuje sklon zad. Čím níže jsou řídítka nastavena, tím více se naklání hořejší část těla. Cyklista pak sice sedí aerodynamičtěji a působí větší vahou na přední kolo, ale silně nakloněná hořejší část těla je namáhavější a nepohodlnější, protože se zatížení kloubů rukou, paží hořejší části těla a šíje zvyšuje.

PŘEDSTAVCE AHEADSET® RESP. BEZZÁVITOVÝ SYSTÉM (Aheadset® je chráněná značka firmy Dia-Compe)

U jízdních kol s hlavovým systémem Aheadset® se pomocí představce nastavuje také hlavové složení. Když se změní představec, musí se znovu nastavit hlavové složení (viz k tomu také kapitola „Hlavové složení“). Výškově vyregulování je možné jenom změnou distančních podložek, takzvaných spacerů, nebo otočením představce u takzvaných modelů Flip-Flop.



Představec Aheadset®



Výška řídek určuje sklon zad



Dávejte pozor na to, aby byla kombinace řídek s představcem povolena výrobcem řídek resp. představce.



Představce náleží k nosným dílům kola. Změny mohou ohrozit Vaši bezpečnost. Dbejte na to, abyste závitová spojení představce a řídek správně utáhli. Předepsané hodnoty najdete v kapitole „Doporučené utahovací momenty“. V daném případě se v souvislosti s plánovanými změnami obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.



Dbejte také na přiložené návody k použití od výrobců komponent.

- Vyšroubujte šroub pro předpětí složení nahoře na sloupku vidlice a odstraňte víko.
- Povolte šrouby na straně představce. Stáhněte představec z vidlice.
- Nyní můžete vyjmout distanční podložky.
- Natřete oblast, na níž bude představec upnut, malým množstvím karbonové montážní pasty od firmy Canyon.
- Nasuňte představec úplně na sloupek vidlice a nasuňte všechny vyjmuté distanční podložky opět nad představec.



Povolte šrouby na straně představce



Vyjměte distanční podložky a nasuňte je opět nad představec



Nastavte znovu složení a představec opět pevně utáhněte

i Odstranění distančních podložek je možné jen tehdy, když je zkrácen sloupek vidlice. Tento postup je nevratný. Má se proto provádět jen tehdy, když jste s posemem absolutně spokojeni. Nechte tuto práci provést odborníkem. Nesprávná manipulace nebo použití nesprávného nástroje při zkracování sloupku vidlice má za následek nenapravitelné a za určitých okolností nebezpečné poškození materiálu. Canyon nepřejímá žádné ručení za škody na sloupku vidlice, k nimž došlo v důsledku neodborné manipulace. V tom případě zaniká záruka. Nejlépe se obraťte na naši odbornou dílnu Canyon na servisní horké lince (+420) 226 259001.

i Dbejte nato, aby neměla oblast upnutí řídítek ostré hrany. V souvislosti s plánovanými změnami se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

⚡ Představce mají odlišnou délku, průměr sloupku a odlišují se v otvoru pro řídítka. Nesprávný výběr může být příčinou nebezpečí: Řídítka a představce se mohou zlomit a mít za následek úraz. Při výměně použijte pouze označené a pasující originální náhradní díly.

Chcete-li otočit představec, musíte navíc odstranit řídítka.

- Za tímto účelem vyšroubujte šrouby vpředu na představci, jimiž jsou řídítka upnuta, a řídítka opatrně vyjměte.
- Naneste i v této oblasti upnutí karbonovou montážní pastu od firmy Canyon a po otočení představce řídítka znovu upevněte.
- Kromě toho vyrovnejte řídítka uprostřed oka představce.
- Všechny utahovací šrouby představce utáhněte momentovým klíčem podle předepsaných hodnot. Mějte na paměti, že není zpravidla nutné maximální utahovací moment úplně vyčerpat, jestliže použijete karbonové montážní pasty. Postačuje utažení šroubů 20 až 25% nižšími momenty, např. 6 Nm místo 8 Nm. To šetří materiál.
- Nastavte znovu složení.
- Vyrovnajte představec tak, aby byl v jedné rovině s předním kolem a řídítka přesně v pravém úhlu ke směru jízdy. Po vyrovnání představec pevně utáhněte a proveďte kontrolu otočení (viz kapitola „Hlavové složení“).



Povolte šrouby vpředu na představci



Šrouby opět pevně utáhněte

i Dbejte nato, aby neměla oblast upnutí řídítek ostré hrany. V souvislosti s plánovanými změnami se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

⚡ Je-li Vaše horské kolo vybaveno sloupkem vidlice z karbonu (rozpoznatelný na černé nebo černě lesklé barvě ve štěrbině představce), musíte při upínání představce postupovat velice opatrně. To je práce pro odborníky!

⚡ Nezapomeňte, že musí být závitová spojení představce a řídítek utažena předepsanými utahovacími momenty. Příslušné hodnoty najdete v kapitole „Doporučené utahovací momenty“ nebo v příložených návodech od výrobců komponent. V daném případě se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001. Jinak by mohlo dojít k uvolnění nebo zlomení řídítek nebo představce. To může mít za následek těžkou nehodu.

VZDÁLENOST OD ŘÍDÍTEK A NASTAVENÍ SEDLA

Vzdálenost mezi rukojetěmi řídítek a sedlem jakož i sklon sedla mají vliv na sklon zad a tím také na jízdní komfort a dynamiku.

Pomocí ližiny sedlovky je možné tuto vzdálenost nepatrně změnit. Posunutí ližiny v sedlovce však ovlivní také šlapání do pedálů. V závislosti na tom, zda je sedlo umístěno více vpředu nebo vzadu, šlape cyklista více či méně zezadu do pedálů.

Není-li sedlo nastaveno vodorovně, nemůže cyklista šlapat do pedálů pohodlně. Musí se neustále opírat o řídítka, aby neskouzl ze sedla.



Vzdálenost mezi rukojetěmi řídítek a sedlem ovlivňuje sklon zad



Sedlo nemá být v žádném případě nakloněno dozadu



Nezapomeňte, že je nutné utáhnout šroubová spojení u sedlovky předepsanými utahovacími momenty. Používejte momentový klíč a nepřekračujte maximální utahovací momenty! Najdete je v kapitole „Doporučené utahovací momenty“, na samotných komponentách anebo v návodech od výrobců komponent.



Nikdy neupínejte sedlo v obloucích ližiny, nýbrž vždy v přímé části.



Oblast přestavení sedla je velice malá. Oproti tomu je možné s různými délkami představce realizovat délkové změny až přes deset centimetrů. Většinou je přitom nutné upravit délku lanek. V souvislosti s touto změnou navštivte v každém případě odbornou dílnu. Pro dotazy a domluvení termínů je Vám k dispozici naše servisní horká linka (+420)226 259 001.

POSUNUTÍ SEDLA A NASTAVENÍ SKLONU SEDLA

Patentované upnutí se dvěma paralelními šrouby

U patentovaných sedlovek je hlavice, která fixuje sklon a horizontální pozici sedla, přidržována dvěma paralelními šrouby s vnitřním šestihranem. Povolte oba tyto šrouby v hlavici sedlovky. Za tímto účelem je otočte maximálně o dvě až tři otáčky, protože by se jinak mohl celý mechanismus rozpadnout.

Posuňte sedlo podle přání dopředu nebo dozadu. Často je nutné na sedlo klepnout. Dbejte na značky na ližině a nepřekračujte je.

Při opětovném stejnoměrném a střídavém utahování šroubů dbejte na to, aby zůstala sedací plocha sedla vodorovně. Při nastavování má stát kolo vodorovně.

Překontrolujte, zda se znovu upevněné sedlo houpá tak, že zatížíte oběma rukama střídavě špičku a konec sedla.



Utahujte oba šrouby střídavě a stejnoměrně, nikdy nepřekračujte maximálně přípustný utahovací moment



Překontrolujte, zda se opětovně přišroubované sedlo houpá



Závitová spojení kontrolujte měsíčně momentovým klíčem podle hodnot, které najdete v kapitole „Doporučené utahovací momenty“, v příložených návodech anebo na samotných komponentách.

Třmenové upnutí se dvěma za sebou ležícími šrouby
Povolte oba šrouby o dvě až maximálně tři otáčky, protože by se jinak mohl celý mechanismus rozpadnout. K nastavení vzdálenosti od řídítek posuňte sedlo horizontálně. Oba šrouby stejnoměrně utáhněte, aby si sedlo zachovalo úhel.

Přejete-li si špičku sedla snížit, otáčejte přední šroub. V daném případě musíte zadní šroub dokonce o něco povolit. Ke snížení sedla vzadu musíte otáčet zadní šroub. Po nalezení perfektní pozice nejprve přezkontrolujte, zda přídržné spony přiléhají k ližině a teprve potom zvyšte utahovací moment šroubu na výrobce sedla předepsanou hodnotu.

Přitom dbejte na doporučené utahovací momenty v kapitole „Všeobecná upozornění k péči a inspekce“. Přezkontrolujte, zda se znovu upevněné sedlo houpá tak, že zatížíte oběma rukama střídavě špičku a konec sedla.



Povolte oba šrouby o dvě až maximálně 3 otáčky



Šrouby utahujte střídavě a stejnoměrně předepsaným utahovacím momentem



Vyrovnejte sedlo tak, aby byla ližina upnuta mezi značkami

⚠ Představce mají velmi odlišné délky, průměr trubky a otvoru pro řídítka. Nesprávný výběr může být zdrojem velkého nebezpečí: Řídítka a představce se mohou zlomit a mít za následek úraz.

⚠ Nastavte ližinu tak, aby byla sedlovka upnuta v předepsaném rozmezí. Není-li označeno žádné rozmezí, smí se upnutí nacházet jenom na přímé části a v žádném případě v oblasti předního či zadního oblouku - **nebezpečí zlomení!**

⚠ Při výměně sedla mějte na zřeteli, že jsou sedlovky zpravidla koncipovány pro ližiny o průměru sedmi milimetrů. Ližiny jiných konstrukcí mohou mít za následek selhání sedlovky a tudíž pád cyklisty.

PŘÍZPŮSOBNÍ ŘÍDÍTEK A BRZDOVÝCH PÁK

Konce řídítek horských kol jsou většinou lehce ohnuté. Nastavte řídítka tak, aby byla Vaše zápěstí uvolněná a nebyla příliš vytočená směrem ven.

NASTAVENÍ POZICE ŘÍDÍTEK JEJICH NATOČENÍM

- ▶ Povolte inbusový/é šroub/y na přední straně představce.
- ▶ Natočte řídítka tak, aby dosáhla Vaši požadovanou pozici.
- ▶ Dbejte na to, aby představec svíral řídítka přesně uprostřed.
- ▶ Nyní šrouby opatrně utáhněte momentovým klíčem. Dbejte na předepsaný utahovací moment (viz kapitola „Všeobecná upozornění k péči a inspekce“). Po nastavení řídítek musíte nastavit brzdové páky a řadicí páčky.
- ▶ Povolte inbusové šrouby na ovinech rukojetí.
- ▶ Otočte brzdovou páku a řadicí páčku na řídítkách. Sedněte si na sedlo a položte prsty na brzdovou páku. Přezkontrolujte, zda je Vaše ruka v jedné přímce s předloktím.
- ▶ Rukojeti opět pevně utáhněte.
- ▶ Postavte se před Vaše kolo Canyon a uchopením za obě brzdové páky pevnost upnutí řídítek přezkontrolujte. Řídítka se nesmí pootočit ani po silném trhnutí směrem dolů. Svěrací šroub(y) v daném případě opatrně dotáhněte.



Povolte inbusový/é šroub/y na přední straně představce



Předepsaným utahovacím momentem šrouby opět pevně utáhněte



Když leží Vaše prsty na brzdových pákách, má Vaše ruka tvořit přímku s předloktím



Utáhněte brzdové páky a řadicí páčky předepsaným utahovacím momentem

Rohy řídek poskytují přídatné možnosti držení. Nastavují se zpravidla tak, že na nich leží ruce pohodlně, když šlape cyklista do pedálů ve stoje. Rohy, také zvané „bar ends“ pak jsou téměř paralelní se zemí resp. stojí zhruba 25 stupňů nahoru.


- ▶ Povolte šrouby, které se většinou nachází na spodní nebo horní straně rohů, o jednu až dvě otáčky.
- ▶ Natočte rohy podle Vašeho přání a dbejte na to, aby měly na obou stranách stejný sklon.
- ▶ Příslušným utahovacím momentem šrouby opět pevně utáhněte.
- ▶ Překontrolujte pevné upevnění tak, že se pokusíte rohy otočit.
- ▶ U karbonových řídek se musí při montáži rohů použít koncových zátek pro řídítka. Mějte prosím u karbonových řídek bezpodmínečně na zřeteli návod k použití, protože různí výrobci silně omezují používání rohů.





Rohy řídek poskytují přídatné možnosti držení



Utáhněte opět šrouby předepsaným utahovacím momentem

 Nezapomeňte, že musí být závitová spojení představec, řídek, rohů a brzd utažena předepsanými utahovacími momenty. Příslušné hodnoty najdete v kapitole „Všeobecná upozornění k péči a inspekce“ nebo v příložených návodech od výrobců komponent. Jinak by mohlo dojít k uvolnění nebo zlomení těchto komponent. To může mít za následek těžkou nehodu.

 Nenastavujte rohy svisle nebo dozadu, protože by to v případě pádu mohlo mít za následek zranění.

 Nezapomeňte, že se brzdná dráha prodlouží, jestliže máte řídítka s rohy. Brzdové páky nejsou ve všech způsobech držení řídek v příznivém dosahu.

VYREGULOVÁNÍ DOSAHU K BRZDOVÝM PÁKÁM

U většiny brzdových pák lze vzdálenost páky k rukojetím řídek nastavit. Pro cyklisty, kteří mají malé ruce, lze tímto způsobem uvést brzdovou páku do příznivého dosahu ze řídek. Poloha páky, v níž začíná brzda účinkovat, musí být rovněž nastavena na délku prstů.


- ▶ Překontrolujte kdy brzdová obložení dosednou na brzdové plochy. Dojde-li k tomu již po krátkém zdvihu páky, je nutné brzdu přizpůsobit. K nastavení vzdálenosti páky brzdy viz kapitola „Brzdová soustava“. Jinak by mohla brzda po seřízení případně brousit. Sevře-li však brzda teprve po polovičním zdvihu páky, máte pro zkrácení zdvihu páky trochu vůle.
- ▶ Zpravidla se nedaleko místa na němž brzdové lanko nebo vedení vbíhá do pákové armatury nachází malý šroubek. Otáčejte šroubek ve směru hodinových ručiček a sledujte, jak se poloha páky přitom mění.
- ▶ U hydraulických brzd se regulační šroub nachází zpravidla na páce. Jeho pomocí můžete pozici změnit.
- ▶ Když dosáhnete požadované vzdálenosti páky, bezpodmínečně překontrolujte, zda má stále ještě páky dostatečný zdvih naprázdno, než se obložení přitisknou k brzdovým plochám.





Vzdálenost brzdy




Nastavení vzdálenosti páky brzdy

 Nezapomeňte, že musí být závitová spojení představec, řídek a brzd utažena předepsanými utahovacími momenty. Příslušné hodnoty najdete v kapitole „Všeobecná upozornění k péči a inspekce“ nebo v příložených návodech od výrobců komponent. Jinak by mohlo dojít k uvolnění nebo zlomení těchto komponent. To může mít za následek těžkou nehodu.

 Brzdovou páku nesmí být možné přitáhnout až k řídkům. Předtím musí být dosaženo plné brzdové síly!

 Mějte na zřeteli také přídatné návody od výrobce brzd.

 Nezapomeňte, že se brzdná dráha prodlouží, jestliže máte řídítka s rohy. Brzdové páky nejsou ve všech způsobech držení řídek v příznivém dosahu.

SYSTÉMY PEDÁLŮ

K jízdě na kole se nehodí všechny boty. Boty, které nosíte při jízdě na kole, mají mít pevnou podrážku a poskytovat dostatečnou oporu. Je-li podrážka příliš měkká, hrozí nebezpečí, že se pedál vtiskne a chodidlo začne bolet. V oblasti paty nemají mít boty žádnou širokou podrážku, protože by nebylo možné zaujmout přirozenou polohu chodidla, protože by člověk při šlapání do pedálů narážel na vzpěry zadní stavby. Následkem toho by mohla bolet kolena.

ZPŮSOB FUNKCE RŮZNÝCH SYSTÉMŮ V PŘEHLEDU

Doporučují se pedály, u nichž se chodidlo spojí s pedálem přes rozebíratelné spojení, takzvané systémové nebo nášlapné pedály. Spojení zabezpečuje, že při rychlém šlapání do pedálů nebo při jízdě v hrbolatém terénu chodidlo nesklouzne. Díky pevné opoře chodidla je možné pedál také tlačít resp. táhnout, což usnadňuje plynulé šlapání do pedálů. Další výhodou je, že bříško velkého prstu stojí příznivě nad osou pedálu, a že se člověk nemůže špičkou chodidla dotknout při řízení předního kola a zablokovat je.



Systémový pedál



Obuv pro systémový pedál



Systémové resp. nášlapné pedály podmiňují vždy speciální cyklistické boty.



Přečtěte si návod k použití od výrobce pedálů nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

U systémových nebo nášlapných pedálů tvoří speciální cyklistická bota zaskakující spojení s pedálem, obdobně jako u lyžařského vázání. Člověk šlápne na pedál nejprve špičkou destičky a pak šlápne na vodorovně stojící těleso pedálu. U většiny horských kole je aretační mechanismus proveden oboustranně, otočení pedálu odpadá. Obuv zaskočí do pedálu se zřetelně slyšitelným a citelným kliknutím. Proto se systémové pedály často nazývají také nášlapné pedály.

Spojení u všech běžných systémů se uvolní otočením paty směrem ven. Při prvních pokusech o aretaci v pedálu a vysmeknutí z pedálu se opřete o zeď nebo si nechte pomoci druhou osobou.

Funkční rozdíly mezi odlišnými systémy pedálů spočívají ve tvaru destiček, úhlu vysmeknutí a tuhosti vysmeknutí. Cyklisté se sklonek k bolestem kolen mají volit systém pedálů s „volností chodidla“, u něhož se pata obuvi v aretovaném stavu může trochu pohybovat sem a tam.

Výhodou některých systémových pedálů je, že je destička ponořena v podrážce a člověk může chodit i pěšky bez potíží.



Spojení nášlapných pedálů se uvolní otočením paty směrem ven



V podrážkách jsou integrovány malé přídržné destičky („cleats“)



Cvičte nášlapnutí na pedál, aretaci v pedálu a vysmeknutí ze spojení otočením chodidla směrem ven nejprve na stojícím kole, než budete techniku zdokonalovat na nefrekventované ulici. Přečtěte si pečlivě návod k použití od výrobce pedálů a obuvi. Pro dotazy je Vám k dispozici naše servisní horká linka (+420)226 259 001.

NASTAVENÍ A ÚDRŽBA

Technické provedení systémů pedálů se odlišuje částečně velice zřetelně. Některá zásadní pravidla pro nastavení jsou však stejná pro všechna provedení:

- ▶ Připevněte destičku pedálu na podrážku tak, aby bylo bříško velkého prstu nohy nad osou pedálu.
- ▶ Chodidlo musí při šlápnutí na pedál zaujmout přirozenou pozici. U většiny lidí je pak pata natočena o něco dovnitř.
- ▶ Dbejte na to, aby byly přichytné šrouby vždy pevně utaženy, protože s uvolněnou destičkou bude téměř nemožné, se ze spojení vysmeknout! **Nebezpečí pádu!**
- ▶ Nastavte tuhost vysmeknutí podle Vaší potřeby. Zpočátku se doporučuje nepatrné předpětí. Otáčejte malý inbusový šroubek a kontrolujte předpětí aretací a vysmeknutím.
- ▶ Nechráněné pružiny a mechanismy se musí pravidelně čistit a domazávat.
- ▶ Rachocení nebo skřípání pedálových destiček lze často odstranit malým množstvím tuku na stykových bodech mezi destičkou v podrážce a pedálem.
- ▶ Kontrolujte pravidelně opotřebení pedálových destiček. Nepevný postoj na pedálu poukazuje na opotřebení destičky nebo podrážky.



Chodidlo musí při šlápnutí na pedál zaujmout přirozenou pozici



Nastavte tuhost vysmeknutí podle Vaší potřeby



Dbejte na to, aby byl jak pedál tak i podrážka boty vždy čistá a neobsahovala žádné cizí předměty, a aretační mechanismus mažte pravidelně olejem.



Pokud pedál nearetuje a nevysmykne lehce nebo je-li destička silně opotřebena, hrozí nebezpečí pádu, protože se bota může z pedálu vysmeknout samostatně nebo s potížemi.

BRZDOVÁ SOUSTAVA

Brzdy na Vašem kole Canyon jsou zpravidla zapotřebí k způsobení jízdní rychlosti na dané skutečnosti dopravního ruchu. V případě potřeby však musí brzdy působit silně, aby Vaše kolo Canyon co nejrychleji úplně zastavilo. Při takovýchto úplných zabrzděních jde o fyziku. Při brzdění se přesune váha zezadu dopředu, zadní kolo se odlehčí. Silné zpomalení je omezeno na suchém a drsném podkladě v první řadě hrozcím převrácením kola a teprve v druhé řadě přilnavostí pláště. Tato problematika se zostřuje zejména při jízdě s kopce. Při náhlém úplném zabrzdění se musíte snažit přesunout Vaši váhu co nejvíce dozadu.

Stiskněte obě brzdy současně a nezapomeňte, že může přední brzdá na drsném podkladě a následkem přesunutí váhy přenášet mnohem větší síly.

Přiřazení brzdových pák k tělesům brzdy, např. levá páka účinkuje na přední brzdou, se může odlišovat. Nechte si brzdy před první jízdou změnit podle Vašeho přání.

U **kotoučových brzd** má dlouho trvajícím brzděním či stále broušením za následek přehřátí brzdové soustavy. V důsledku toho může dojít ke snížení brzdící síly až k úplnému selhání a těžké nehodě.

S ohledem na to přezkontrolujte způsob Vaší jízdy a navykněte si krátce avšak silně přibrzdit a brzdou mezi tím vždy uvolnit. Jste-li na pochybách, krátce zastavte a nechte kotouč brzdy nebo ráfek při uvolněné brzdové páce vychladnout.



Brzdová páka



Kotoučová brzdá



Při brzdění se přesune váha zezadu dopředu



Obeznamte se opatrně s Vašimi brzdami. Cvičte nouzová brzdění v prostorech bez dopravy tak dlouho, až budete Vaše kolo Canyon bezpečně ovládat. To může v silničním provozu zabránit nehodám.



Vlhkost snižuje brzdící účinek. Za deště počítejte s delšími brzdícími drahami!

ZPŮSOB FUNKCE A OPOTŘEBENÍ

Nepohyblivé brzdové obložení se prostřednictvím ruční páky přitiskne na otáčející se plochu brzdy, o níž se tře. Následkem tohoto tření se kolo zpomalí. Vedle síly, kterou obložení tlačí na plochu brzdy, je rozhodující takzvaný součinitel tření mezi na sobě klouzajícími účastníky tření.

Když se na třecí plochu dostane voda, nečistota nebo olej, tento součinitel tření se změní. To je důvod, proč reaguje kotoučová brzda za deště s lehkým zpožděním a horším zpomalením. V důsledku tření dochází k opotřebení brzdového obložení a rovněž brzdového kotouče! Opotřebení účastníků tření je podporováno četnými jízdami za deště.



Zadní kotoučová brzda



Dbejte na naprosto čisté a voskem, tukem a olejem neznečištěné brzdové kotouče a obložení. Brzdová obložení, která se jednou dostala do styku s olejem, není možné vyčistit. Musí se vyměnit!



Při silném znečištění anebo mokru může dojít k pískání.



Při výměně použijte jenom označené a k brzdě pasující originální náhradní díly.



Netěsnosti v potrubí hydraulických brzd je mohou zbavit účinku. Netěsnosti okamžitě odstranit, jinak hrozí **nebezpečí nehody!**

KONTROLA A SEŘÍZENÍ KOTOUČOVÝCH BRZD

V mokru reagují kotoučové brzdy zřetelně rychleji než ráfkové brzdy. Navíc jsou poměrně nenáročná na údržbu a nepotřebují ráfky. Jejich nevýhodou je, že mají kotoučové brzdy sklon k hluku, když jsou vlhké. Aby je bylo možné optimálně ovládat, je možné brzdové páky nastavit i u kotoučových brzd na velikost ruky. Provádí se to zpravidla malým inbusovým šroubkem přímo na ruční páce.

KONTROLA FUNKCE

Kontrolujte se stisknutou pákou pravidelně potrubí a přípoje na netěsnosti. Uniká-li hydraulický olej nebo brzdová kapalina, proveďte ihned vhodná opatření, protože netěsné místo může zbavit brzdu účinku. V daném případě se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

Kontrolujte opotřebení obložení na kovových trubkách nebo výstupcích, které vyčnívají dole ze třmenu kotoučové brzdy nebo na průzoru nahoře na třmenu brzdy. Přiblížilo-li se až na cca jeden milimetr ke kotouči, musíte obložení podle návodu od výrobce vymontovat, přesně překontrolovat a v daném případě vyměnit.



Výrobci kotoučových brzd přikládají obsáhlé návody. Než vymontujete kolo nebo budete provádět údržbu, si je pozorně přečtěte.



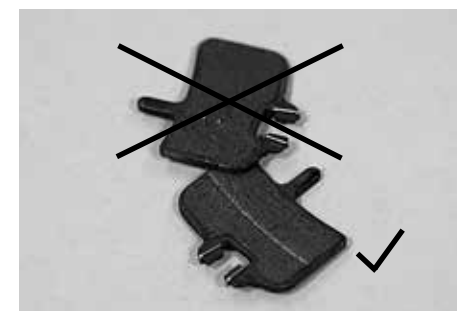
Při výměně použijte pouze originální náhradní díly!



Kotoučová brzda



Nastavení vzdálenosti páky brzdy



Opotřebovaná brzdová obložení je nutné vyměnit



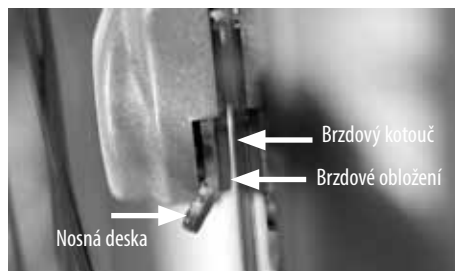
Znečištěná brzdová obložení a brzdové kotouče mohou drasticky snížit brzdovou sílu. Dbejte proto na to, aby se brzda nedostala do styku jak s olejem tak i s žádnými jinými kapalinami, např. když Vaše kolo čistíte nebo mažete řetěz. Znečištěná obložení není v žádném případě možné vyčistit a musí se vyměnit! Brzdové kotouče můžete čistit čistícím prostředkem na brzdy a eventuálně teplou vodou a promývacím prostředkem.

KOTOUČOVÉ BRZDY

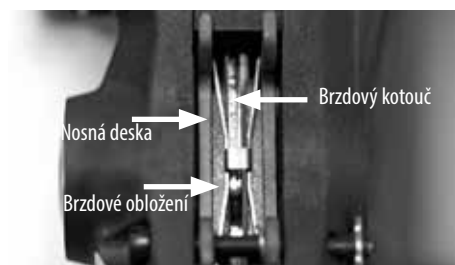
Opotřebení brzdových obložení se u těchto modelů automaticky vyrovnává. Před každou jízdou přezkontrolujte, zda dosáhnou definovaného tlakového bodu dříve, než se dotkne páka řídítek. Kontrolujte pravidelně, zda mají obložení stále ještě dostatečnou tloušťku.

U některých výrobců brzd jsou v příložených zajištěních pro přepravu prohlubně. Když je možné obložení do nich zasunout, je na čase je vyměnit.

Používejte výhradně originální náhradní obložení a postupujte podle upozornění v příručce od výrobce. Pověřte touto prací odborníka, jestliže máte i nejslabší obavy.



Kontrola brzdového obložení brzd SRAM - nosná deska se nesmí nikdy dostat do styku s kotoučem



Kontrola brzdového obložení brzd Shimano - nosná deska se nesmí nikdy dostat do styku s kotoučem

i Nová brzdová obložení se musí „zajet“, aby dosáhla optimálních hodnot zpomalení. Za tímto účelem rozjedte Vaše kolo Canyon cca 30 až 50 krát na 30 km/h a zabrzděte až do zastavení.

⚠ Kotoučové brzdy se při brzdění silně rozpálí. Nedotýkejte se proto kotouče a třmenu kotoučové brzdy hned po častém brzdění, např. po delším svahu.

i Dbejte také na upozornění na internetových stránkách:
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.shimano.com
www.sram.com

⚠ Otevřené přípoje nebo netěsná potrubí mají za následek silný pokles účinku brzdy. V případě netěsnosti soustavy nebo zlomených potrubí vyhledejte odborníka nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001. **Nebezpečí úrazu!**

i Po vymontování kol nesmíte tahat za brzdové páky. Obložení by se jinak sesunula a kolo by se nenechalo dále bez potíží montovat. Po demontáži kol zamontujte příložená zajištění pro přepravu.

⚠ Nepřepravujte Vaše kolo Canyon se sedlem a řídítky směrem dolů, brzdy by mohly ztratit účinek.

ŘAZENÍ

Řazení na Vašem kole Canyon slouží přizpůsobení vlastní výkonnosti na profil terénu a požadovanou jízdni rychlost. Potřebná fyzikální práce se řazením nezmění, protože ta zůstává při stejné trase a stejné rychlosti vždy stejná. Změní se však nasazení síly, potřebné pro otočení kliky. Jednoduše řečeno to znamená následující: S malým převodem můžete vyjet do kopce s mírným nasazením síly. Za to však musíte častěji šlapat.

S kopce se používá velký převod. Jedním otočením kliky ujedete mnoho metrů, rychlost je pak přiměřeně vysoká. Za účelem úspory síly musíte často řadit. Jako u automobilu musíte udržovat Váš „motor“ v otáčkách, abyste dosáhli optimálního výkonu.

Na rovině leží rozumný počet otáček klik, krátce zvaný frekvence šlapání, nad 60 otáčkami za minutu. Závodní cyklisté dosáhnou na rovině mezi 90 a 110 otáčkami za minutu. Do kopce přirozeně frekvence poklesne. Přesto máte do pedálů šlapat stejnoměrně. Jemná odstupňování a lehké ovládání moderních kolových převodů Vám poskytují nejlepší předpoklady pro efektivní způsob jízdy. Kromě toho se podstatně sníží opotřebení řetězu a pastorků jakož i namáhání Vašich kolenních kloubů.



Řetězové řazení



Zadní měnič



Presmykač

⚠ Dbejte na to, abyste vždy nosili přiléhavé kalhoty nebo podobné. Tak budete mít jistotu, že se Vaše kalhoty nezachytí v řetězu nebo v ozubených kolech a nebudou příčinou pádu.

Řetězové řazení je u kola neúčinnějším přenosem síly. Kolem 97 až 98 procent Vámi vykonané práce bude při ošetřovaném a mazaném řetězovém převodu účinkovat na zadním kole. Jak ovládání řazení tak i účinek brzd nechají sotva nějaká přání nesplněná.

Díky speciálním tvarům zubů pastorků, ohebným řetězům a přesně zaskakujícím stupňům řazení v páčkách je změna rychlostních stupňů lehkým úkolem. U většiny řazení ukazuje dokonce indikátor na řídítkách právě zařazený rychlostní stupeň.

ZPŮSOB FUNKCE A OVLÁDÁNÍ

U řazení způsobem tlačítek existují dva odlišné způsoby funkce. U většiny se přeřazuje velkou páčkou na větší řetězová kola. Malá páčka, která leží při pohledu od cyklisty před řídítky, pohybuje řetěz směrem k menším řetězovým kolům. To má za následek, že řazení velkou páčkou palcem pravé ruky přeřadí na lehčí převod. Oproti tomu stisknutím levé ruky na tlačítko pro palec levé ruky přeřadíte na velké řetězové kolo: převod bude těžší!



Tlačítkové řazení od firmy SRAM



Tlačítkové řazení od firmy Shimano



Během řazení šlapejte do pedálů jenom lehce. Tím bude zaručeno přesné přeřazení, zabrání se hluku a sníží se opotřebení.

Řadicí páčky od firmy **Shimano** se ovládají palcem a ukazovákem, řadicí páčky od firmy **SRAM** výhradně palcem, tzn. i zde přeřazuje velká páčka na větší řetězové kolo.

Otočné řadicí rukojeti **fungují jinak**. Zatímco otočení pravé rukojeti směrem k cyklistovi přeřazuje na lehčí převod, přeřazuje otočení vlevo na těžší převod. Eventuálně se může také zde směr přeřazování lišit.

Řadicí páčka předává zadnímu měniči povel k přeřazení přes bowdenové lanko. Zadní měnič se vychýlí, řetěz přelézá na další pastorek. Pro celý proces řazení je důležité, abyste šlaпали do pedálů stejnoměrně a bez uplatnění velké síly pokud se řetěz pohybuje mezi pastorky! Díky speciálním výměnám v řetězových kolech funguje proces řazení i při zatížení.



Řadicí rukojeti od firmy Shimano



Otočná řadicí rukojeť

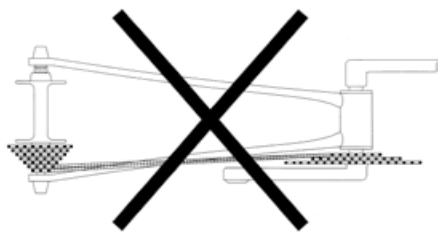


Cvičte řazení v terénu bez silničního provozu. Obeznamte se se způsobem funkce různých páček či otočných rukojetí. V silničním provozu by mohlo cvičení řazení Vaši pozornost od potenciálních nebezpečí příliš rozptýlit.

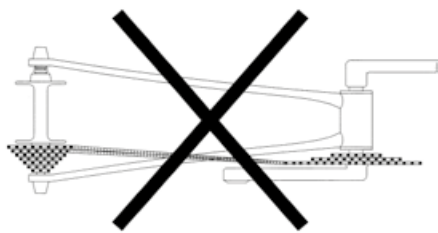
Řazení pod zatížením však značně zkrátí životnost řetězu. Vyhněte se proto řazení když šlapáte silně do pedálů, zejména při řazení předním přesmykačem.

Horská kola Canyon mají vpředu vždy velmi malý převodník. Kola Canyon mohou mít až 27 převodů. Řetězová řazení mají na přední klice jeden, dva či tři převodníky a na náboji zadního kola až dvanáct pastorek. Na některé stupně z tohoto počtu se nemá řídit. Rychlostní stupně, u nichž probíhá řetěz krajně šikmo, mají za následek větší vnitřní tření. Stupeň účinnosti klesá, opotřebením je velmi rychlé.


Například je špatné, když řetěz běží vpředu přes nejmenší převodník a současně vzadu přes vnější (malé) dva nebo tři pastorky nebo když běží vpředu přes největší převodník a přes vnitřní (velké) pastorky zadního kola.





Špatné vedení řetězu vpředu přes nejmenší převodník a vzadu přes nejmenší pastorek




Špatné vedení řetězu vpředu přes největší převodník a vzadu přes největší pastorek

 Vyvarujte se převodů, v nichž řetěz běží velmi šikmo.

 Seřízení přehazovačky a přesmykače je práce pouze pro zručného montéra.

 Hodláte-li se to zkusit sami, mějte k přítom na zřeteli také návod k použití od výrobce řazení. Máte-li potíže s řazením, obraťte se prosím na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

 Nepřeřazujte pod zatížením, zkracuje to značně životnost řetězu. Navíc může řetěz mezi řetězovou vzpěrou zadní vazby a převodníky uváznout („chain-suck“). Vyhněte se přehazování rychlostí když šlapáte silně do pedálů, zejména při přehazování rychlostí předním přesmykačem.

KONTROLA A SEŘÍZENÍ ŘAZENÍ

Vaše řetězové řazení bylo týmem Canyon před expedicí Vašeho kola Canyon pečlivě seřízeno. Na prvních kilometrech se však mohou bowdenová lanka prodloužit, v důsledku čehož bude řazení pracovat nepřesně. Řetěz pak přelézá na bezprostředně větší pastorek neochotně.

ZADNÍ MĚNIČ

- ▶ Napněte dodatečně lanko regulačním šroubem, kterým bowdenové lanko probíhá do řídicí páčky či zadního měniče.
- ▶ Po každém napnutí přezkontrolujte, zda řetěz na bezprostředně větší pastorek přelézá ochotně. Za tímto účelem musíte otáčet kliky ručně nebo na kole jet.
- ▶ Jestliže řetěz přelézá lehce, přezkuste, zda přelézá také ještě lehce při přeřazení dolů na malé pastorky. K přesnému seřízení může být nutných několik pokusů.

NASTAVENÍ KONCOVÝCH DORAZŮ

Aby zadní měnič či řetěz nevběhl do paprsků kola nebo nespadol z největšího pastorku, je akční okruh zadního měniče omezen takzvanými šrouby koncových dorazů. Při normálním použití se nezmění:

Jestliže se Vaše kolo Canyon převrátí, hrozí však nebezpečí, že se zadní měnič nebo jeho upevnění zkriví. Po takovýchto příhodách nebo budou-li do Vašeho kola Canyon zamontována jiná kola, musíte akční okruh přezkontrolovat.

- ▶ Přeřaďte řídicí páčkou na největší převod (nejmenší pastorek). Lanko řazení je úplně uvolněno, řetěz běží automaticky přes nejmenší pastorek. Pohlédněte zezadu na kazetu pastorek a přezkontrolujte, zda se vodící kladky zadního měniče nachází přesně pod špičkami zubů tohoto pastorku.




Dodatečné napnutí lanka řazení regulačním šroubem na zadním měniči



Pohlédněte zezadu na kazetu pastorek a přezkontrolujte, zda se vodící kladky zadního měniče nachází přesně pod špičkami zubů příslušného pastorku



Šrouby koncových dorazů

 Když bude pomocná osoba držet zadní kolo ve vzduchu, můžete otáčením klik a řazením funkce snadno přezkoušet.

- ▶ Není-li tomu tak, musíte pozici pomoci šroubu koncového dorazu upravit. U zadních měničů jsou tyto šrouby často označeny „H“ pro „high gear“ a „L“ pro „low gear“. V tomto případě znamená vysoký převod velký převod, tudíž mály pastorek.
- ▶ U neoznačených šroubů pomůže jenom zkouška. Otáčejte jedním šroubem, počítejte otáčky a sledujte zadní měnič. Nepohybuje-li se, otáčíte právě nesprávným šroubem. Otočte šroub o stejný počet otáček zpátky.
- ▶ Otáčejte šroub ve směru hodinových ručiček, jestliže chcete, aby kladky běžely více uvnitř, nebo opačným směrem, mají-li běžet více venku.
- ▶ Přeřaďte na největší zadní pastorek. Postupujte opatrně, aby se zadní měnič nedostal okamžitě do paprsků kola. Když leží řetěz na největším ozubeném kole, máte vědomě přílišně přeřadit a poté přitlačit zadní měnič ručně směrem k paprskům kola. Za tímto účelem kolo roztočte.
- ▶ Dotkne-li se klec vodicí kladky paprsků kola nebo přeskočí-li řetěz přes pastorek, máte akční okruh omezit. Otáčejte šroub s označením „L“, až se kolize spolehlivě vyloučí.
- ▶ Nyní posuďte polohu klece vodicí kladky vůči věnci. Mezi vodicí kladkou a největším pastorkem má být místo velikosti jednoho až dvou článků.
- ▶ Pro seřízení vzdálenosti má zadní měnič šroub, který se opírá o čelní stranu patky. Zašroubujte tento šroub tak, aby byla požadovaná vzdálenost dosažena. Pro kontrolu otáčejte kliky zpátky; vodicí kladka se nemá pastorku dotknout ani při tomto pohybu.




Omezte akční okruh zadního měniče prostřednictvím šroubů koncového dorazu




Překontrolujte, zda se může zadní měnič dostat do paprsků kola



K nastavení vzdálenosti mezi klecí kladky a věncem otáčejte šroub, který se opírá o čelní stranu patky

 Po seřízení řazení proveďte bezpodmínečně zkušební jízdu mimo silniční provoz.

 Nesprávně nastavené koncové dorazy nebo zkrivené upevnění zadního měniče mohou mít za následek, že se jízdní kolo těžce poškodí a zadní kolo zablokuje. **Nebezpečí úrazu!**

- ▶ Jestliže vzdálenost stále ještě nepostačuje a těsnost omezuje proces řazení, pomůže jenom zkrácení řetězu o jeden článek. Zadní měnič pak bude trochu více napnutý. Musí však být zajištěno, aby mohl řetěz vpředu a vzadu ležet na velkém ozubeném kole. V tomto převodovém stupni se však kvůli velké šikmosti běhu řetězu nemá jezdit.

PŘESMYKAČ

Seřízení přesmykače vyžaduje velkou zkušenost. Rozsah, v němž přesmykač řetěz právě ještě drží na převodníku, přičemž se právě ještě netře, je extrémně malý. Často je rozumnější, připustit zcela lehké tření řetězu na přesmykači, než riskovat, že řetěz z přesmykače spadne a Vaše kolo Canyon bude bez pohonu.

U přesmykače může dojít stejně jako u zadního měniče k prodloužení lanka a tudíž ke zhoršeným vlastnostem při řazení.


- ▶ Napněte dodatečně lanko šroubem, kterým bowdenové lanko probíhá do řadicí rukojeti. To funguje stejně jak je popsáno v „**Kontrola a dodatečné seřízení řazení**“.
- ▶ Omezte akční okruh přesmykače prostřednictvím šroubů koncového dorazu.





Napněte řadicí lanko dodatečně regulačním šroubem





Seřízení přesmykače

 Jestliže se jízdní kolo převrátilo nebo přehazovačka utrpěla náraz, hrozí nebezpečí, že se přehazovačka nebo její upevnění, tzv. hák měniče, zkriví a vyčnívá do paprsků. Překontrolujte vyrovnaní háku měniče po takovýchto událostech nebo, pokud je zabudováno jiné zadní kolo, překontrolujte akční okruh a v daném případě seřídte koncové dorazové šrouby.

 Po pracích na řazení a řetězu, proveďte na Vašem kole Canyon bezpodmínečně na rovném, nefrekventovaném terénu (např. na parkovišti) zkušební jízdu! Dojde-li k výskytu chyb seřízení za jízdy v silničním provozu, může to mít za následek ztrátu jízdní kontroly!

 Po pádu překontrolujte, zda probíhají vodicí plechy přesmykače přesně paralelně s převodníky!

 Seřízení přesmykače je velmi citlivé. V případě nesprávného seřízení může řetěz spadnout a mít za následek ztrátu pohonu. **Nebezpečí pádu!** Správné seřízení je práce pro odborníka.

 Kompletní nové seřízení zadního měniče a přesmykače je práce pouze pro zručného mechanika. Nesprávná seřízení mohou mít za následek závažné mechanické škody. Mějte v této souvislosti na zřeteli návod k použití od výrobce řazení. Máte-li potíže s řazením, obraťte se prosím na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

SHIMANO DI2

Di2 je elektronická verze velmi kvalitních pohonných skupin od Shimano. Místo pomocí lanek se signály přenáší pomocí kabelů. Zadní měnič a přesmykač jsou řízeny malými elektromotory. U šikmo běžícího řetězu se přední měnič Di2 dokonce seřizuje automaticky, aby se vyloučil brusný hluk a zbytečné opotřebení.

Jako cyklista máte k dispozici tři provozní režimy. Dva režimy jsou poloautomatické „synchro shift“. To znamená, že se řadí jenom pravou řadicí jednotkou pro zadní měnič a přesmykač přerazuje při předem stanovených kombinacích automaticky mezi dvěma resp. třemi předními převodníky. Ve třetím režimu lze přerazovat jako obvykle pomocí ovládacích jednotek pro přesmykač a zadní měnič.

Novinkou je, že je možné pomocí servisního zařízení řadicí zařízení přeprogramovat. Tak je možné naprogramovat jak počet převodů, které jsou k dispozici, tak i rychlost řazení. Na přání Vám může Canyon přeprogramovat také funkce ovládacích tlačítek v systému a např. je zaměnit. K tomu je zapotřebí speciálního zkušebního přístroje od Shimano, kterého se používá také k lokalizaci a odstraňování chyb.

Zásobování energií přejímá v rámu či sedlovce upevněný, nabíjecí akumulátor.

OBSLUHA

Místo jako u klasických řadicích páček Shimano, mají XT a XTR Di2 elektronické řadicí jednotky.


V ručním režimu řadí v principu jako v mechanické verzi. Místo úplnému protlačení všech dolních a horních řadicích páček, na ně musíte u Di2 jenom klepnout. Na větší ozubená kola přerazujete dolní, větší ovládací pákou.




Zadní měnič Di2




Řadicí jednotka

 Můžete provést nastavení také přes App nebo Bluetooth spojení:
<http://e-tubeproject.shimano.com/>

 Než budete Vaše nové řazení Di2 používat, proveďte bezpodmínečně zkušební jízdu mimo silniční provoz. Přepněte mezi jednotlivými režimy řazení a vyzkoušejte jedinečnou schopnost řazení.

 Více informací a videí k funkci systému řazení XTR Di2 Synchro Shift od Shimano s XTR Di2 na adrese www.shimano.com

 Přečtěte si příložený návod k použití výrobce řazení.

Stisknete-li horní menší funkční tlačítko, přesune se řetěz na menší ozubená kola. U zadního měniče můžete přeradit více převodů najednou. Kolik jich je, závisí na naprogramování.

Na systémovém displeji můžete stisknutím tlačítka přeskočit k oběma Synchro Shift režimům. Odstupňování jejich převodů je vzájemně odlišné.

V Synchro Shift režimu klepnete na pravé řadicí jednotce velké funkční tlačítko pro lehcí převod, nad ním se nacházející malé tlačítko pro těžší převod. Zadní měnič a přesmykač jsou vzájemně spřaženy a tudíž přerazují vzadu a v daném případě vpředu na správné řetězové kolo. Vše co musíte mimo stisknutí tlačítka pro správný směr řazení udělat, je trochu odlehčit pedál, aby řetěz přeskočil a neproklouzl.

AKUMULÁTOR

S novou, plně nabitou baterií můžete ujet cca 800 až 1000 kilometrů. Když je baterie nabitá na zhruba 25%, postačuje pro cca 200 až 250 km.

U téměř vybité baterie přestane pracovat nejdříve přední měnič, poté přehazovačka. V tomto stavu můžete ujet ještě několik kilometrů a měnit rychlostní stupně přehazovačkou. Musíte však co nejdříve baterii nabít. Je-li baterie úplně vybitá, zůstane přehazovačka v posledním zvoleném rychlostním stupni. Přerazení na jiný stupeň pak není dále možné!

Během doby se kapacita baterie pozvolna sníží a tudíž se zkrátí možná trasa, kterou můžete ujet. To je nevyhnutelné. Když dosažitelná délka trasy dále Vaším požadavkům neodpovídá, musíte baterii vyměnit.

Stav nabití baterie můžete kdykoli kontrolovat. K tomu stiskněte jedno z funkčních tlačítek a přidržte je nejméně 0,5 vteřin stisknuté.

Světelná dioda na kontrolní jednotce Vám ukáže stav nabití baterie:


- ▶ zelené světlo svítí cca 2 vteřiny: stav nabití baterie 100%
- ▶ zelené světlo 5 krát zabliká: stav nabití baterie cca 50%
- ▶ červené světlo svítí cca 2 vteřiny: stav nabití baterie cca 25%
- ▶ červené světlo 5 krát zabliká: baterie je vybitá





Systémový displej




Baterie pro Di2

 K nabíjení baterie použijte výhradně příloženou nabíječku!

 Nepoužívá-li se akumulátor po delší dobu, je nutné ji nabít (50% či více) a uskladnit na suchém, chladném místě, k němuž nemají přístup děti.

 Po nejpozději třech měsících se má stav nabití baterie přezkontrolovat. Před uskladněním přimontujte vždy příložený kryt na oblast kontaktů baterie.

 Nabíjení (vybité) baterie trvá zhruba 1,5 hodiny.

PÉČE O ŘETĚZ

Zde platí stále ještě: „Kdo maže, ten jede.“ Množství maziva však není rozhodující, nýbrž jeho rozdělení a pravidelnost aplikace.

- Čas od času vyčistěte Váš řetěz olejem nasyceným hadrem od usazené nečistoty a oleje. Není nutné používat speciální maziva pro řetězy.
- Naneste na pokud možné holé články řetězu řetězový olej, tuk nebo vosk.
- Otáčejte přitom kliku a pokapejte válečky.
- Poté řetěz několikrát protočte. Nechte Vaše kolo Canyon několik minut stát, aby mohlo mazivo do řetězu vniknout.
- Nakonec otřete přebytečné mazivo hadrem, aby při jízdě nestříkalo nebo zbytečně nelapalo nečistotu.



Vyčistěte řetěz od nečistoty a oleje hadrem



Naneste na pokud možné holé články řetězu řetězový olej



Na ochranu životního prostředí používejte pouze odbouratelná maziva, protože se za jízdy dostane vždy řetězové mazivo do styku se zemínou.



Dbejte bezpodmínečně na to, aby se žádné mazivo nedostalo na brzdové kotouče nebo na brzdová obložení. Brzda by ztratila účinek!

OPOTŘEBENÍ ŘETĚZU

Řetězy patří k opotřebitelným součástem Vašeho kola Canyon, avšak jejich životnost může cyklista také ovlivnit. Dbejte proto na to, aby byl řetěz pravidelně mazán, především po jízdách za deště. Snažte se používat rychlostní stupně s málo šikmým během řetězu. Jezděte s vysokou frekvencí šlapání (více než 60-70 otáček/min.).

Řetězy řetězových řazení u horských kol (MTB) dosáhnou mez opotřebení často již po cca 800 km. Silně prodloužené řetězy zhorší vlastnosti řazení. Navíc se pak příliš silně opotřebují pastorky a převodníky. Výměna těchto dílů ve srovnání s výměnou řetězu je relativně drahá. Kontrolujte proto pravidelně stav opotřebení řetězu.

Za tímto účelem přeadte na velký převodník. Odtáhněte řetěz palcem a ukazováčkem od převodníku. Je-li možné řetěz zřetelně nadzvednout, větev článků se silně prodloužila. Řetěz je nutné vyměnit.

Pro přesnou kontrolu řetězu existují měřicí přístroje. Výměna řetězu patří do rukou odborníka, protože většina moderních řetězů nemá žádný závěrný článek. Jsou provedeny jako nekonečné, na základě čehož je zapotřebí speciálního nářadí. Autorizovaný obchodník Vám může v případě potřeby k Vašemu řazení pasující řetěz zvolit a zamontovat.



Kontrola stavu řetězu



Profesionální měření opotřebení



Špatně snýtovaný řetěz se může přetrhnout a mít za následek pád. Nechte výměnu řetězu provést odborníkem.

KOLA - PLÁŠTĚ, DUŠE A TLAK VZDUCHU

Kola Vašeho jízdního kola Canyon tvoří styk s vozovkou. Hmotnost cyklisty a zavazadla jakož i nerovnosti vozovky je silně zatěžují. Přestože se kola dodávají pečlivě vyrobená a vycentrovaná, paprsky se během prvních kilometrů usadí. Brzy po zajetí, zhruba po 100 až 300 kilometrech, může být nutné je dodatečně vycentrovat. Po tomto zajetí musíte kola pravidelně kontrolovat, přičemž je opětovně napnutí paprsků zpravidla zřídka nutné.

Kolo sestává z náboje, paprsků a ráfku. Na ráfek se montuje pláště, do něhož je vložena duše. Na ochranu choulostivé duše je přes nipy paprsků na dně ráfku vložena ochranná vložka.

Když montujete nový pláště, musíte dbát na rozměr montované pneumatiky. Ten se nachází na boku pláště. Existují dvě označení: přesnější je v milimetrech. Kombinace číslic 57-622 znamená: pláště je v nahuštěném stavu 57 mm široký a má (vnitřní) průměr 622 milimetrů. Jiné označení velikosti stejného pláště je udáno v palcích a zní 29 x 2,25. Větší pláště může mít za následek, že se pláště ve vidlici nebo v zadní stavbě odírá. Zachovejte proto montovanou velikost.



Kolo



Rozměr a rozsahy tlaku vzduchu pláště



Ochranná vložka v ráfku



Zamontujete-li jiný, širší či vyšší pláště než sériově zamontovaný, může dojít k tomu, že při pomalé jízdě narazíte chodidlem na přední kolo. Při stisknutí pružinového elementu může také kolo uváznout. **Nebezpečí úrazu!**



Ježdění s nedostatečně nahuštěnými pneumatikami může mít za následek, že pláště spadne z ráfku.



Pláště, které dovolují tlak pěti barů a více, musí být nasazeny na ráfky s ohybem.

Pláště může fungovat dobře jenom pokud je naplněn správným tlakem vzduchu. Správný tlak poskytuje také lepší odpor proti technickým poruchám. Především pomačkání duše při přejetí hrany, tzv. „snakebite“ (uštknutí), jehož příčinou je příliš malý tlak.

Výrobce doporučený tlak vzduchu je obvykle uveden na boku pneumatiky nebo na typové nálepce. Nižší z obou tlakových údajů poskytuje větší komfort odpružení, optimální pro jízdu v terénu. Se stoupajícím tlakem klesá valivý odpor, avšak na druhé straně zase klesá komfort. Tvrdě nahuštěné pneumatiky se hodí nejlépe pro jízdu po silnicích a dobrých polních cestách. V terénu umožňuje nižší tlak v pneumatikách tradičně lepší valivý odpor a trakci.

Tlak je často uveden v anglické jednotce psi (pounds per square inch). V tabulce jsou nejběžnější hodnoty přepočteny.

Samotný pláště a ráfek nejsou vzduchotěsné. **Výjimka:** Bezdušové pláště u horských kol (tubeless). K udržení tlaku uvnitř se duše vkládá do pláště. Ta se plní ventilem. Canyon používá Sclaverand nebo závodní ventilek, který se mezitím používá již u téměř všech druhů jízdních kol. Ventilek je chráněn proti nečistotě plastovou čepičkou.



Závodní či Sclaverand ventilek



Odšroubování plastové čepičky

psi	bary	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

Tlak vzduchu v psi, barech a kPa



Nikdy nehuštěte Váš pláště nad maximálně povolený tlak! Pláště by mohl za jízdy sklouznout z ráfku nebo prasknout. **Nebezpečí pádu!**



Při použití širšího než sériového pláště se může stát, že se pláště při úplném stisknutí pružinového elementu dotkne korunky vidlice.

Mějte na zřeteli odlišné průměry ventilků. Používejte jenom duše s ventilkem, který pasuje k ráfku. Použití nesprávného ventilků může mít za následek náhlou ztrátu vzduchu a tudíž nehodu.

Není-li těleso ventilků u závodních ventilků zcela pevně utaženo, má to za následek pozvolnou ztrátu vzduchu. Kontrolujte usazení tělesa ventilků v podélné stopce.


Hustilky jsou často nezpůsobilé k nahuštění pneumatik vyšším tlakem. Způsobilejší jsou k tomu stojací pumpičky s manometrem, jejichž pomocí může člověk provádět kontrolu tlaku doma. Pro všechny druhy ventilků existují adaptéry. S příslušným adaptérem je možné nahustit duši se Sclaverand ventilkem u čerpací stanice.





U závodních či Sclaverand ventilků je nutné ventilek našroubovat





Ventilkový adaptér


 U závodního resp. Sclaverand ventilků je nutné před huštěním trochu našroubovat malou, rýhovanou matici a přitisknout ji krátce k ventilkem, až bude trochu unikat vzduch.

 Jezděte vždy s předepsaným tlakem v pláštích a kontrolujte jej v pravidelných intervalech, nejméně však jednou týdně.

 Dbejte na to, aby průměr ventilků pasoval k otvoru v ráfku, a aby ventilek stál vždy svisle!

 Pláště s ojetým profilem či zchátralými boky máte vyměnit. Konstrukce vnitřku pláště se může poškodit, jestliže se do něho dostane vlhkost nebo nečistota.

 Vadné ochranné vložky je nutné okamžitě vyměnit. Výjimka: U systémových kol navíc nejsou nutné žádné ochranné vložky do ráfků.

 Škody na pneumatikách mohou v extrémním případě zavinit náhlé prasknutí duše a nehodu!

NEHÁZIVOST RÁFKŮ, NAPNUTÍ PAPRSKŮ


Paprsky spojují ráfek s nábojem uprostřed kola. Stejněměrné napnutí paprsků je odpovědné za neháživost ráfku. Změní-li se napnutí jednotlivých paprsků, např. v důsledku rychlého přejezdu schodu nebo dojde-li k přetržení paprsku, tažné síly ztratí rovnováhu, ráfek bude házet. Již dříve než si tuto nepravidelnost v důsledku kličkování uvědomíte, může být narušena funkce Vašeho kola Canyon.





Překontrolujte neháživost



Centrovací stojan

 Volné paprsky je nutné okamžitě napnout. Jinak na tomto místě stoupá silně námaha všech ostatních součástí.

 Centrování (napínání) kol je obtížná práce, kterou máte pověřit odborníkem!

 Nejezděte na jízdních kolech, jejichž kola hází. **Nebezpečí pádu!** Kontrolujte proto čas od času neháživost. Nadzvedněte kolo ze země a ručně je roztočte.

UPNUTÍ KOL POMOCÍ RYCHLOUPÍNÁKŮ

Kola se upínají za nábojové osy k rámu a svírají se rychloupínáky v takzvaných patkách.

To je možné bez nářadí. Musíte pouze otočit páčku, eventuálně povolit o několik otáček a můžete kolo vyjmout (viz kapitola „Zacházení s rychloupínáky a výsuvnými čepy kol“).

Rychloupínáky však ulehčují práci také zlodějům kol! Chcete-li mít jistotu, můžete nahradit rychloupínáky zajištěními proti krádeži, která můžete otvírat a zavírat pouze pomocí kódovaného klíče nebo klíče s vnitřním šestihranem.

UPNUTÍ KOLA POMOCÍ SYSTÉMU VÝSUVNÝCH ČEPŮ

V současné době je na trhu mnoho odlišných systémů výsuvných čepů kol. Některé systémy jsou upevněny rychloupínáky. Pro jiné potřebujete k montáži resp. demontáži eventuálně speciální nářadí.

Kontrolujte upevnění po jedné nebo dvou provozních hodinách a dále každých 20 provozních hodin.



Otevření rychloupínáku



Zavření rychloupínáku



Upnutí výsuvnými čepy kol



Mějte vždy na zřeteli upozornění výrobce vidlice v přiloženém návodu.



Nejezděte nikdy na kole, jehož upnutí kol jste před jízdou nepřekontrovali! V případě, že se kolo za jízdy uvolní, spadnete z kola!



Když kolo odstavíte, zamkněte kola, která jsou připevněna rychloupínáky spolu s rámem k pevnému předmětu.



Také kola Canyon mají systémy výsuvných čepů. přečtěte si k tomu kapitola „Zacházení s rychloupínáky a výsuvnými čepy kol“.

ODSTRANĚNÍ DEFEKTU PNEUMATIKY

Defekt pneumatiky může postihnout každého cyklistu. „Píchlá pneumatika“ však nemusí znamenat konec cyklistického výletu, pokud s sebou máte potřebné nářadí pro výměnu pláště a duše a náhradní duši nebo záplaty. U kol s rychloupínáky jsou k výměně duše zapotřebí jen dvě páčidla na pneumatiky a hustilka, u kol upevněných maticemi nebo ochranou proti krádeži je navíc nutný příslušný klíč.

DEMONTÁŽ KOLA

- U hydraulických kotoučových brzd dbejte při vymontování kole na to, abyste nikdy nestiskli brzdovou páku. V rámci opětovné montáže se ujistěte, že se brzdový kotouč ve třmenu kotoučové brzdy otáčí aniž by brousil. Nikdy se nedotýkejte přímo po brzdění brzdových kotoučů, protože se při brzdění velice rozpálí a mohli byste se popálit.
- U zadních kol s řetězovým řazením přehazte před demontáží na nejmenší pastorek. Přehazovačka bude stát úplně vně a nebude překážet při demontáži.
- Otevřete rychloupínák jak popisuje kapitola „Zacházení s rychloupínáky a výsuvnými čepy kol“. Nelze-li po uvolnění kolo ještě vytáhnout, je velmi pravděpodobně příčinou patkové jistění. Jedná se o přídržný háček na konci patky. V těchto případech musíte matici pro předpětí rychloupínáku o něco povolit a vyvléknout kolo z patkových jistění.



Před demontáží zadního kola přehadit na nejmenší pastorek



Patkové jistění na vidlici



Když je kolo vymontováno, nepoužívejte v žádném případě páku (kotoučové) brzdy a nezapomeňte zamontovat zajištění pro přepravu, když kolo vymontujete!



Brzdové kotouče mohou být horké. Nechte je před demontáží kola vychladnout.



Mějte na zřeteli návody k použití od výrobců brzd a řazení, přiložené v BikeGuardu.

- K usnadnění demontáže zadního kola musíte zadní měnič zatáhnout rukou lehce dozadu.
- Nadzvedněte lehce Vaše jízdní kolo Canyon a klepněte na kolo, které poté vypadne dolů.

DEMONTÁŽ PLÁŠŤŮ S DRÁTOVOU A KEVLAROVOU PATKOU

- Odšroubujte čepičku a upevňovací matici z ventilku a vzduch kompletně vypustíte.
- Odtlačte plášť od boku do středu ráfku. Demontáž se usnadní, když to uděláte po celém obvodu.
- Nasadte páčidlo na pneumatiky cca 5 cm vpravo a vlevo vedle ventilku na spodním okraji pláště a vypáčete bok pláště přes okraj ráfku. Přidržte páčidlo pevně v této poloze.
- Zasuňte druhé páčidlo ve vzdálenosti cca 10 cm od prvního mezi ráfek a plášť a vypáčete bok pláště znovu přes okraj ráfku.
- Když jste vypáčili část boku pláště přes okraj ráfku, je většinou možné bok posunutím páčidla uvolnit po celém obvodu.
- Nyní můžete vytáhnout duši. Dávejte pozor, aby neuvázl ventilku v ráfku a nepoškodila se duše.



Za účelem demontáže zadního kola zatáhněte zadní měnič trochu dozadu



Odtlačení pláště do středu ráfku



Nasazení páčidla a vypáčení boku pláště přes okraj ráfku



Vytáhnutí duše z pláště

- Přilepte na duši záplatu podle návodu k použití výrobce záplaty.
- Po demontáži pláště překontrolujte ochrannou vložku v ráfku. Vložka má být vložena stejnoměrně, nesmí být poškozována nebo vykazovat trhliny a musí zakrývat všechny nipy a otvory pro paprsky. U ráfků s dvojitým dnem - takzvaných dutých ráfků - musí vložka pokrývat celé dno. U těchto ráfků se mají používat výhradně ochranné vložky z textilu nebo z pevného plastu. Jste-li na pochybách ohledně ochranné vložky do ráfků kola, obraťte se prosím na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.
- Druhý bok pláště můžete podle potřeby jednoduše z ráfku stáhnout.

MONTÁŽ PLÁŠŤŮ S DRÁTOVOU A KEVLAROVOU PATKOU

Dbejte při montáži pláště na to, aby se do něho nedostala žádná cizí tělesa jako nečistota nebo písek, a abyste nepoškodili duši.

- Postavte jeden okraj ráfku do pláště. Palcem zatlačte tento bok kompletně přes okraj ráfku. Tato práce má být možná u každého pláště bez použití nářadí. Zastrčte ventilku duše do otvoru pro ventilku v ráfku.
- Duši lehce nahustěte, aby zaujala kruhový tvar a vložte ji kompletně dovnitř pláště. Dbejte na to, aby přitom nevznikly žádné záhyby.
- Začněte se závěrečnou montáží na protilehlé straně ventilku. Vtlačte plášť palcem co nejdále přes okraj ráfku.
- Přitom dbejte na to, aby se duše mezi pláštěm a ráfkem neuskřípla a nepomačkala. Neustále proto zasunujte duši ukazováčkem do pláště.




Ochranná vložka v ráfku




Zastrčit ventilku do otvoru v ráfku



Ručně vtlačit plášť do ráfku

 Je-li pletivo pláště zničeno vniklým cizím předmětem, plášť pro jistotu vyměňte.

 Vadné ochranné vložky je nutné okamžitě vyměnit.

- ▶ Pracujte stejnoměrně na obou stranách po obvodu pláště. Na konci musíte plášť stáhnout silně dolů, aby již zamontovaná část vklouzla do hlubokého dna ráfku. To usnadní citelně montáž posledních několika centimetrů.
- ▶ Překontrolujte ještě jednou usazení duše a zatlačte plášť bříškem ruky přes okraj ráfku.
- ▶ Nepodaří-li se to, musíte použít páčidla. Dbejte na to, aby k duši ukazoval tupý konec, a abyste duši nepoškodili.
- ▶ Vtlačte ventilek dovnitř pláště, aby se duše pod patkami pláště neuskřípla. Stojí ventilek svisle? V případě že ne, musíte jeden bok pláště znovu demontovat a duši znovu vyrovnat.
- ▶ Chcete-li mít jistotu, že nebude duše pod bokem pláště uskřípnuta, válčujte na polovinu nahuštěným pláštěm sem a tam, tzn. napříč směru jízdy. Přitom je možné také kontrolovat, zda se ochranná vložka v ráfku posunula.
- ▶ Nyní nahuštěte duši na požadovaný tlak. Maximální tlak je většinou uveden na boku pláště.
- ▶ Podle kontrolního kruhu na boku ráfku překontrolujte usazení pláště. Přitom je důležité, aby měl kruh na celém plášti stejnoměrný odstup od okraje ráfku.



Pro jistotu stlačte plášť na obou stranách, abyste se přesvědčili, že není duše uskřípnuta



Kontrolní kruh na boku pláště



Píchnete-li na cestě pneumatiku, můžete zkusit kolo nevmontovat a duši nevytáhnout úplně. Nechte ventilek v ráfku a lokalizujte nejprve díru, kterou vzduch uniká. Za tímto účelem duši nahuštěte. Veďte duši blízko ucha a dávejte pozor na syčení unikajícího vzduchu. Když díru najdete, vyhledejte odpovídající místo na plášti a také je prohlédněte. Nežádka visí cizí těleso stále ještě v plášti. V daném případě je odstraňte.

DEMONTÁŽ BEZDUŠOVÝCH PLÁŠŤŮ (TUBELESS-/UST-PLÁŠŤĚ)

Vypustte úplně vzduch z pláště. Nyní tlačte rukou boky pláště do středu ráfku, až se jádro pláště na obou stranách ráfku uvolní. Začněte na protilehlé straně od ventilků a zvedněte bok pláště prsty přes okraj (roh) ráfku. Uvolněte celou boční stranu pláště. Poté odtáhněte také druhou stranu pláště od ráfku.



Vtlačení bezdušového pláště do středu ráfku

OPRAVA BEZDUŠOVÝCH PLÁŠŤŮ (TUBELESS-/UST-PLÁŠŤĚ)

Bezdušové pláště se mohou v případě píchnutí opatřit duší. Nejdříve odstraňte vniklý předmět z pláště. Vymontujte také ventilek ráfku. Do pláště vložte na polovinu nahuštěnou duši MTB. Zamontujte plášť podle shora uvedeného popisu a dbejte na správný tlak vzduchu a řádné usazení na ráfku. Bezdušové pláště můžete utěsnit na vnitřní straně běžnou záplatou. Přitom postupujte podle návodu od výrobce záplaty.



Chybná montáž může mít za následek poruchy funkcí nebo dokonce selhání brzdy. Jednejte proto bezpodmínečně podle pokynů od výrobce v příloženém návodu.

**MONTÁŽ BEZDUŠOVÝCH PLÁŠŤŮ
(TUBELESS-/UST-PLÁŠŤĚ)**

Před montáží dbejte na to, aby nebyl plášť uvnitř a v oblasti patky neznečištěn a mastný. Před montáží navlhčete patku pláště na obou stranách kolem dokola mýdlovou vodou nebo montážní pastou na pláště. Nepoužívejte žádná pácidla na pneumatiky!

Vtlačte plášť do ráfku výhradně ručně, abyste se vyvarovali poškození patky pláště. Vtlačte nejprve jednu patku pláště po celém obvodu přes okraj ráfku. Pak vtlačte přes okraj ráfku druhou patku pláště. Plášť na ráfku vycentrujte. Dbejte na to, aby ležel plášť v lůžku ráfku a ventiliek uprostřed mezi oběma stranami pláště. Nahustěte plášť na maximální možný tlak vzduchu. Tlak je obvykle uveden na boku pláště.

Plášť se přitom usadí do lůžka ráfku. Překontrolujte správné usazení podle označující tenké čáry nad spojením pláště s ráfkem. Tato označující čára má probíhat po celém obvodu ve stejné vzdálenosti k ráfku. Vycházející z maximálního tlaku, tlak vzduchu nyní přes ventiliek vyregulujte. Přitom dbejte na doporučený rozsah tlaku vzduchu.




Před montáží navlhčete patku pláště mýdlovou vodou



Indikace tlaku vzduchu na boku pláště



Kontrolní kruh pro usazení pláště

 Bezdušové (tubeless) pláště se smí používat pouze ve spojení s UST ráfkem / UST kolem (Mavic a jiní výrobci).

MONTÁŽ KOLA

Montáž kola se provádí v opačném pořadí jako jeho demontáž. Ujistěte se, že kolo probíhá přesně uprostřed mezi rozvidlenými opěrkami vidlice nebo vzpěrami zadní stavby. Dbejte na správné usazení rychloupínáku (viz kapitola „Zacházení s rychloupínáky a výsvnými čepy kol“) a v daném případě brzd okamžitě opět zavěste!



Patka



Dbejte na správné usazení rychloupínáku



Před další jízdou překontrolujte, zda kotoučová brzda nedrhne. Překontrolujte upevnění kola. Překontrolujte, zda je brzdový kotouč po montáži nemastný a čistý od jiných maziv. Proveďte bezpodmínečně zkoušku brzd!



Chybná montáž může mít za následek poruchy funkcí nebo dokonce selhání brzdy. Jednejte proto bezpodmínečně podle pokynů od výrobce v příloženém návodu.



Pokud však cizí předmět pletivo pláště zničil, plášť pro jistotu vyměňte.

HLAVOVÉ SLOŽENÍ

Vidice, představec, říditka a přední kolo jsou s hlavovým složením, zvaným také řídicí souprava, v rámu otočně uloženy. Aby se Vaše kolo Canyon mohlo samo stabilizovat a jet přímo, musí se tato oblast lehce otáčet. Nárazy v důsledku nerovné vozovky velice zatěžují hlavové složení. Tím pádem může dojít k tomu, že se uvolní a změní polohu.

KONTROLA A DODATEČNÉ SEŘÍZENÍ

- ▶ Překontrolujte vůli tak, že obejmete prsty horní pánev hlavového složení.
- ▶ Zatižte sedlo horní částí těla, druhou rukou stiskněte páku přední brzdy a posunujte Vaše kolo Canyon silně dopředu a dozadu.
- ▶ Má-li hlavové složení vůli, horní pánev se citelně posune vůči dolní.
- ▶ Další možnost spočívá v tom, že nadzvednete přední kolo a necháte je dopadnout na zem. Pokud má složení vůli, je v této oblasti slyšet rachocení.
- ▶ Na kontrolu lehkého chodu složení musíte jednou rukou zvednout rám tak, aby nemělo přední kolo styk se zemí. Otáčejte říditka zleva doprava. Přední kolo se musí otáčet lehce a bez zaskočení z krajní levé do krajní pravé polohy. Když klepnete lehce na říditka, musí se kolo samočinně vytočit ze střední polohy.



Překontrolujte vůli v hlavovém složení tak, že prsty obejmete pánev hlavového složení, přičemž posunujete Canyon se stisknutou brzdou dopředu a dozadu



Překontrolujte lehkost chodu složení tak, že nadzvednete přední kolo a přezkoušíte, zda se nechá naprosto lehce otáčet



Seřízení hlavových složení vyžaduje jistou zkušenost, proto má tuto práci provádět odborník. Pokud to chcete zkusit sami, přečtěte se nejprve podrobně návod od výrobce hlavového složení!



Po seřízení složení překontrolujte bezpečný dosed představce tím, že přidržíte přední kolo mezi koleny a pokusíte se otočit říditka. Volný představec může mít jinak za následek pád.



V případě, že jezdíte s uvolněným hlavovým složením, budou zatížení působící na vidlici a na samotné ložisko velice velká. Následkem toho by mohlo dojít k poškození hlavového složení či zlomení vidlice se závažnými následky!

HLAVOVÉ SLOŽENÍ AHEADSET®

Tento systém vyniká tím, že představec není vsazen do sloupku vidlice, nýbrž je upnutý vně, kolem zde bezzávitového sloupku vidlice. Představec je tudíž důležitou součástí hlavového složení. Jeho mechanické upnutí fixuje nastavení ložiska.

- ▶ Povolte utahovací šrouby na představci, nacházející se bočně nebo vzadu na představci.
- ▶ S citem trochu utáhněte nahoře zapuštěný seřizovací šroub inbusovým klíčem.
- ▶ Představec znovu vyrovnejte, aby nestála říditka při jízdě dopředu šikmo.
- ▶ Boční utahovací šrouby představce opět pevně utáhněte momentovým klíčem. Používejte momentový klíč a nepřekračujte maximální utahovací momenty! Najdete je v kapitole „Doporučené utahovací momenty“, na samotných komponentách anebo v návodech od výrobců komponent.
- ▶ Proveďte následovně popsanou kontrolu vůle. Ani zde nesmí být ložisko justováno příliš pevně.

Na kontrolu se postavte před Vaše kolo Canyon a sevřete přední kolo koleny. Uchopte říditka a pokuste se je vůči přednímu kolu pootočit. Nechají-li se říditka pootočit, utahovací šroub(y) představce trochu utáhněte.



Po povolení bočních utahovacích šroubů nastavte nahoře zapuštěným seřizovacím šroubem vůli ložiska



Boční utahovací šrouby představce opět pevně utáhněte momentovým klíčem



Pokuste se otočit říditka vůči přednímu kolu



Tento šroub neutahujte, nýbrž jeho prostřednictvím nastavte vůli!



Nezapomeňte, že může představec vidlicovou trubku rozdrtit, když šroub utáhnete příliš pevně.



Po seřízení ložiska překontrolujte proti pootočení zabezpečené upevnění představce! Volný představec může mít za následek těžký pád!

ODPRUŽENÍ

GLOSÁŘ - ODPRUŽENÍ

Tlumení stlačení - „compression damping“

Většinou modrý/é nastavovací knoflík/kolečko. Zpomaluje resp. brzdí stlačení pružiny. Zabraňuje prorážení odpružené vidlice při velmi rychlých nárazech. U zvláště kvalitních pružinových prvků se dělí na high speed tlumení stlačení (pro tvrdé nárazy = rychlá stlačení pružiny) a low speed tlumení stlačení (pro pomalá stlačení pružiny, např. kolébání při šlapání ve stojí).

Pružící vzpěra (hovorově tlumič nárazů, tlumič)

Pružící vzpěra je prvkem, který sjednocuje jak pružinu tak i tlumení v zadní stavbě plně odpruženého jízdního kola (full suspension).

Odpružená vidlice

Vidlice jízdního kola, jejíž pohyblivé komponenty nárazy odpruží a tlumí. Nejčastěji se jedná o teleskopické odpružené vidlice. Jako vnitřní nohy se označují tenké trubky, které jsou pevně slisované či sešroubované s korunkou teleskopické vidlice. Jako vnější nohy se typicky označují dolní trubky, které se zasunují do vnitřních noh.

Odchylně od toho existují upside-down vidlice či obrácené teleskopické vidlice.

Tuhost či průhyb pružiny

Síla, které je zapotřebí ke stlačení pružiny o určitý průhyb – měří se v Newtonech na milimetr (N/mm) nebo v librách na palec (lbs/in). Větší průhyb pružiny znamená více síly na průhyb. U vzduchových pružinových prvků to odpovídá vyššímu tlaku.



Tlumení stlačení pružiny zpomaluje stlačení pružného elementu



Odpružená zadní stavba



Odpružená vidlice

Předpětí pružiny

U velmi rozšířených systémů pneumatického pérování určuje tlak vzduchu ve vidlici tuhost pružiny a její předpětí. Dodržujte doporučení výrobců.

Ocelové pružiny lze předepnout v určitém rozsahu. Potom reaguje odpružení teprve při vyšším zatížení. Průhyb pružiny se tím však nezmění. Cyklisté velké váhy nemohou vyrovnat příliš nízkou tuhost pružiny vyšším předpětím.

Změna průhybu pružiny - „travel adjust“

Průhyb pružiny odpružené vidlice se většinou snižuje otáčným knoflíkem. U některých vidlic se redukce aktivuje teprve po silném stlačení pružiny. U odpružených zadních stavbě („full suspension“) se segmenty, které nesou pružící vzpěru, obvykle odšroubují nebo se šrouby povolí a upraví.

Blokování

Většinou páka na pružinovém prvku nebo na řídkách. Zařízení, které vidlici nebo pružící vzpěru deaktivuje, aby se pružinový prvek při jízdě po asfaltu nebo hladkých vozovkách nekolébal. Nesmí se používat v terénu.

Negativní průhyb pružiny - „sag“

Průhyb pružiny, o něj se zadní stavba nebo vidlice stlačí, když cyklista zaujme obvyklou jízdní pozici na stojícím kole. Udává se obvykle jako procentuální hodnota celého průhybu. Musí se individuálně nastavit.

Trailové tlumení

Zvyšuje (low speed) tlumení stlačení pružiny a potlačuje kolébání. Oproti blokování (lockout) se pérování nedeaktivuje kompletně.

Tlumení odskoku - „rebound damping“

Většinou červený/é nastavovací knoflík/kolečko. Zpomaluje resp. brzdí roztážení pružného elementu. Zabraňuje rozhoupání jízdního kola.



Blokování na řídkách



Negativní průhyb pružiny - „sag“ na odpružené vidlici



Negativní průhyb pružiny - „sag“ na pérování zadní stavby



Tlumení odskoku zpomaluje roztážení pružného elementu

ODPRUŽENÁ VIDLICE

Tendence ve výrobě jízdních kol k více jízdního komfortu a bezpečnější manipulaci je nedozírná. Proto jsou horská kola Canyon vybavena odpruženými vidlicemi. Vaše kolo Canyon lze v terénu nebo na špatných úsecích vozovky lépe kontrolovat, zatížení jízdního kola a cyklisty způsobená nárazy se zřetelně redukuje. Přestože jsou na trhu odlišné konstrukce, náleží většina odpružených vidlic do skupiny takzvaných teleskopických vidlic, jejichž funkční charakteristika odpovídá charakteristice pružinových prvků, často použitých u motocyklů.

Odpružené vidlice se liší v provedení pružinových prvků a způsobu tlumení. Pružinový materiál jsou buď ocelová pera nebo vzduch v uzavřené komoře nebo kombinace obou. Tlumí se zpravidla olejem.

Tlumí se zpravidla olejem, který se nachází ve speciálních komorách. Ojedinele se používá třecích resp. vzduchových tlumičů.

Když dlouhou dobu v sedle stojíte a jedete do kopce s velkým vynaložením síly, doporučuje se tlumení zablokovat (Lock-out). Při sjezdu s kopce na špatné cestě může být výhodné, když je tlumení stlačení dalekosáhle otevřeno.

ZPŮSOB FUNKCE

Působí-li na přední kolo náraz, stlačí se dolní část vidlice, takzvané vnější nohy, nahoru. Ty kloužou po tenčích vnitřních nohách, které jsou pevně sešroubovány, slisovány nebo slepeny s korunkou vidlice. Vidlice se sesune, uvnitř se stlačí pružina.

Pružina zajišťuje, že se vidlice po nárazu opět vysune a zaujme původní pozici. Ideální pružina by se jedním rázem roztáhla. Aby bylo roztážení kontrolované a vidlice se nechvěla, je ve vidlici zabudovaný tlumič odpružení. Teleskopické vidlice se odlišují v provedení jejich pružinových prvků a způsobu tlumení.



Odpružená vidlice



Blokování na řídkách



Všechna naše horská kola Canyon jsou koncipována jenom pro použití se sériově zabudovanou nebo ekvivalentní odpruženou vidlicí. Použití dvoukorunkových vidlic nebo vidlic odlišné vestavné délky je zakázáno, odůvodňuje ztrátu záruky a může mít za následek vážné poškození či zlom Vašeho kola Canyon. **Nebezpečí úrazu!**



Téměř všichni výrobci vidlic přikládají k vidlicím dobře informující návody. Pročtěte si je důkladně dříve, než budete provádět změny na nastavení vidlice nebo údržbu.



Mějte na zřeteli také glosář – odpružení na začátku této kapitoly.

Jako materiál pro pružiny se používá ocelových či titanových pružin nebo vzduchu v uzavřené komoře nebo jejich kombinací.

NASTAVENÍ TUHOSTI PRUŽINY

Aby odpružená vidlice fungovala optimálně, musí být sladěna s tělesnou vahou cyklisty, posemem a účelem použití.

Všeobecně je nutné počítat s tím, že se odpružená vidlice musí lehce stlačit již při nasazení na jízdní kolo – to je takzvaný negativní průhyb („sag“). Při jízdě proláklinou se pružina uvolní, odpružená vidlice nerovnost vyrovná. Pokud je tlak vzduchu nebo předpětí pružiny příliš vysoké, tento účinek mizí, protože je pružina odpružené vidlice již úplně roztažena. Tak jste připraveni o podstatný aspekt bezpečnosti a komfortu, když pneumatika ztratí krátkodobě styk se zemí.

Crosovi a maratonoví závodní cyklisté sladují negativní průhyb zpravidla kratší než freeride či downhill cyklisté, kteří jezdí častěji v hrubém terénu. Při nasazení se má odpružená vidlice crosového a maratonového kola snížit o 10-25% průhybu, u all mountain, Enduro a freeride kol o 20-40%.

Pro měření můžete použít pryžový kroužek, který se obvykle nachází na tenčí, zasunující se trubce odpružené vidlice. Pokud žádný pryžový kroužek neexistuje, připevněte na jednu vnitřní nohu stahovací sponu na kabely. Utáhněte ji tak, aby se nechala právě ještě posunout, ale neklouzala samostatně.

U vzduchem odpružených vidlic se tuhost pružiny nastavuje přes tlak vzduchu ve vidlici. Tlak musí být nastaven před první jízdou pomocí speciální vysoko tlaké hustilky s ukazatelem tlaku, a později eventuálně přizpůsoben na změny váhy cyklisty anebo přítěže.

Mnoho vzduchem odpružených vidlic má nálepkou s tabulkou, která nabízí vodítko. Nahustěte vzduchem odpruženou vidlici tlakem, který je doporučený pro vaši váhu.



Opásejte vnitřní nohu stahovací sponou na kabely



Na základě posunutí stahovací spony můžete zjistit využitý průhyb pružiny



Nastavení tuhosti pružiny pomocí tlumičích hustilky



Hustilka pro odpruženou vidlici a pružici vzpěru



Provádějte tuto důležitou práci krok za krokem a máte-li dotazy, obraťte se na naši servisní linku (+420)226 259 001.

Sedněte si ve Vašem typickém cyklistickém oblečení (eventuálně s plným batohem) na Vaše kolo Canyon a zaujměte obvyklou cyklistickou pozici. Opřete se o pevný předmět (zábradlí, zeď apod.) tak, abyste se nepřevrátili. Požádejte pomocníka, aby posunul pryžový kroužek či stahovací sponu na kabely dolů ke stěračí prachu na vnější noze.

Sestupte z Vašeho Canyon kola tak, aby se vidlice dále nestlačila. Vzdálenost mezi pryžovým kroužkem/stahovací sponou na kabely a stěračem je negativní průhyb. Porovnejte jej s celkovým průhybem (údajem výrobce), abyste zjistili, zda musí být pérování nastaveno tvrdší či měkčí.

U vzduchem odpružené vidlice upravte tlak.

Poznamenejte si příslušné hodnoty nastavení a v budoucnu je pravidelně kontrolujte. Mějte vždy na zřeteli doporučení výrobce a v žádném případě nepřekračujte maximální tlak vzduchu v odpružené vidlici. Po každé změně nastavení proveďte zkušební jízdu.

U většiny vidlic s ocelovými pružinami je možné pružiny předepnout v těsných mezích přes otočný knoflík nahoře na korunce. Pokud to není možné a negativní průhyb se nenechá nastavit, je nutné vyměnit ocelová pera za tvrdší nebo měkčí. Obráťte se na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

Při výměně používejte pouze označené a pasující originální náhradní díly.

Po každé změně nastavení proveďte zkušební jízdu v pokud možno mnohotvárném terénu.

! Kontrolujte nastavení a tlak vzduchu Vaší odpružené vidlice po první jízdě a dále pravidelně. Nesprávné nastavení může mít za následek chybnou funkci nebo poškození odpružené vidlice.



Předpětí vidlice s ocelovým perem

! Odpružené vidlice jsou konstruovány tak, aby byly schopny resp. musely kompenzovat nárazy. Je-li vidlice tuhá a zablokovaná, převádí se netlumené nárazy na rám, který k tomu na těchto místech obvykle není dimenzován. Proto smíte u vidlic s blokovacím mechanismem tuto funkci aktivovat zásadně jen na hladkém podloží (silnice, polní cesty) a ne v drsném terénu.

! Odpružená vidlice musí být dimenzována resp. sladěna tak, aby prorážela jenom v extrémních případech. Patrná a podle tvrdých nárazů většinou také zřetelně slyšitelná je příliš měkká pružina (příliš malý tlak vzduchu). K těm dochází, když se vidlice trhavě úplně sesune. Pokud odpružená vidlice často proráží, může po delší době jak vidlice tak i rám selhat.

i Postupujte podle příslušných upozornění od výrobce odpružené vidlice v návodu k použití na příloženém CD nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

i Když najdete Vaše požadované nastavení, poznamenejte si optimální tlak vzduchu pro pozdější kontroly.

Poté přezkontrolujte pozici pryžového kroužku/stahovací spony na kabely. Jejich vzdálenost od stěrač představuje maximální průhyb pružiny, který jste využili. Pokud se pryžový kroužek/stahovací spona na kabely posunul/a jen o pár milimetrů, je nastavení vidlice příliš tvrdé. Snižte tlak nebo u vidlic s ocelovými perý předpětí pružiny. Nebude-li to u ocelových pružin mít za následek žádné zlepšení, nechte pružinu vyměnit.

Pokud se pryžový kroužek/stahovací spona na kabely posunula přes celou délku trubky nebo proráží-li vidlice na špatných úsecích vozovky vícenásobně zřetelně a slyšitelně, je odpružení nastaveno příliš měkce. U vzduchem odpružených vidlic je nutné zvýšit tlak. V případě ocelových per je možné je nechat vyměnit u odborného prodejce jízdních kol, nebo si domluvit termín u servisní dílně Canyon.

NASTAVENÍ TLUMENÍ

Tlumení se reguluje vnitřními ventily. Průtok oleje těmito ventily brzdí rychlost, kterou se odpružená vidlice roztáhne resp. tlačí a zabrání „následnému kolébání“ pérování po přejetí překážky. Tak lze optimalizovat reakci na překážky.

U odpružených vidlic s nastavitelným tlumením odskoku („rebound“) lze rychlost roztážení (odskok) nastavit (většinou červeným) nastavovacím knoflíkem pomaleji či rychleji. Existuje-li druhý (většinou modrý) knoflík, lze jím nastavit rychlost stlačení (tlakový stupeň) anebo aktivovat funkci blokování (Lockout).

Zahajte nastavování s úplně otevřeným tlumením (tlumení odskoku a tlumení stlačení nastaveným na „-“). Uchopte říditka oběma rukama a zatáhněte za brzdou předního kola. Nyní se opřete celou vahou o přední vidlici kola a okamžitě ji opět uvolněte. Pružný element vidlice se opět roztáhne téměř stejnou rychlostí, kterou jste jej stlačili.



Odpružená vidlice – nastavení průhybu pružiny



Aktivování blokování (lockout)



Možnosti změny nastavení tlumení stlačení

Nyní otočte červený nastavovací knoflík o jedno kliknutí ve směru „+“. Se stisknutou brzdou předního kola stlačte vidlici dolů a opět ji náhle uvolněte. Uvidíte, že proces roztažení pružiny proběhne o něco pomaleji.

Opakujte toto stlačení a uvolnění s pokaždé více uzavřeným tlumením odskoku. Tím získáte pocit, jak tlumení odskoku pracuje.

Typicky se odskok nastavuje tak, aby se po lehkém přibrzdění pružina znovu roztáhla, ale ne plazivě pomalu. Zpomalené roztažení pružného elementu, které končí v plazivém procesu, je definitivně příliš vysoké tlumení.

Poté přejedte překážku (např. dolů z obrubníku) a uzavřete tlumení odskoku po malých krocích právě jenom tak (ve směru „+“), aby se odpružená vidlice po stlačení a roztažení pružného elementu zhoupla jenom jednou až maximálně dvakrát. Přezkoušejte pokaždé změněné nastavení při zkušební jízdě v terénu.

V některých případech vykazují odpružené vidlice navíc tlumení stlačení („compression“). Typické tlumení stlačení – nebo u některých odpružených vidlic high speed tlumení stlačení – brzdí stlačení pružiny při přejetí překážky vysokou rychlostí. Vysoká rychlost stlačení pružiny by jinak mohla mít za následek proražení vidlice.

Slabší tlumení má za následek dobrou reakci, připouští však za jistých okolností, aby se odpružená vidlice při rychlém přejetí překážek, např. schodů, příliš stlačila nebo při šlapání ve stoji kolébala. Příliš silné tlumení má za následek ztuhnutí odpružení, čímž snižuje jízdní komfort.


Pokud jste „sag“ nastavili správně podle popisu shora a vidlice pracuje za normální zkušební jízdy řádně, avšak v extrémních situacích přesto proráží, můžete tlumení stlačení o něco zvýšit.




Nastavitelné tlumení odskoku



Stlačte vidlici se stisknutou přední brzdou dolů

 Je-li vidlice příliš tlumena (odskok), může se stát, že při rychle následujících překážkách eventuálně nemůže dojít k roztažení pružného elementu. **Nebezpečí pádu!**

 Když budete montovat novou přední pneumatiku, dbejte na to, aby se netřela o korunku, když se vidlice úplně stlačí. V daném případě vypusťte kompletně vzduch z odpružené vidlice a na zkoušku stlačte silou řídítka dolů. Přední kolo může zablokovat. **Nebezpečí pádu!**

Postupujte také zde krok za krokem, neboť příliš tuhé tlumení stlačení zabrání tomu, aby mohla odpružená vidlice využít celý průhyb pružiny. Sladění tlumení stlačení může být dlouho trvající proces, který je třeba provádět vědomě a vždy po malých krocích.

Začněte i zde s nejnižším stupněm, tzn. nastavovací knoflík/nastavovací kolečko musí být otočen/o úplně ve směru „-“.

Přezkoušejte pokaždé změněné nastavení při zkušební jízdě v terénu.

Pokud si netroufáte tlumení nastavit nebo při výskytu problémů postupujte podle příslušných pokynů v návodu k použití od výrobce odpružené vidlice na přiloženém CD nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

BLOKOVÁNÍ

Když jedete dlouho do kopce ve stoji s vynaložením velké síly („šlapání ve stoji“), odpružená vidlice se typicky kolébá. Doporučuje se zablokovat tlumení, pokud je k tomu odpružená vidlice vybavena blokovacím mechanismem. Při jízdě (s kopce) na nerovné cestě musí být blokování naléhavě otevřeno.


Mnohá kola Canyon Hardtail jsou vybavena blokovací pákou na řídítkách. U pružinových prvků Fox odpovídá „climb mode“ blokování.


ÚDRŽBA


Odpružené vidlice jsou složité komponenty, které vyžadují pravidelnou údržbu a péči. Z toho důvodu pořídila většina příslušných dodavatelů odpružených vidlic servisní střediska, kde můžete nechat vidlici opravit a provádět pravidelnou kontrolu v závislosti na nasazení, např. ročně.




Udržujte vnitřní nohy vidlice neustále čisté

 Neotáčejte nerozvážené nářadím žádné šrouby v naději, že se jedná o nastavovací zařízení. Můžete povolit upevňovací mechanismus a zavinit pád. Stavěcí zařízení lze ovládat zpravidla prsty a u všech výrobců jsou označena stupnicemi s „+“ (pro silnější tlumení/tvrší pérování) a „-“. Příležitostně jsou králík a želva symboly rychlosti.

 Nejezděte, když odpružená vidlice proráží. Samotná vidlice a rám se mohou poškodit. Přízpusobte tuhost pružiny vždy na váhu cyklisty a hmotnost zavazadel a na jízdní podmínky.

 Neaktivujte funkci blokování v drsném terénu, nýbrž jenom na hladkých cestách (silnice, polní cesty).

 Postupujte podle příslušných upozornění v návodu k použití od výrobce odpružené vidlice na přiloženém CD nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

Několik zásadních tipů týkajících se údržby byste si však měli vzít v každém případě k srdci:

1. Dbejte na hladké kluzné plochy vnitřních noh a čisté stírací kroužky.
2. Pokud je znečištěná, odpruženou vidlici vyčistěte hned po výletu velkým množstvím vody a měkkou houbou.
3. Po umytí Vašeho jízdního kola postříkejte vnitřní nohy pružinové vidlice trochu mazacího spreje povoleného výrobcem nebo naneste velice tenkou vrstvu hydraulického oleje. Poté vidlici několikrát stlačte a před příští jízdou přebytek maziva otřete čistým hadrem.
4. Při čištění nepoužívejte jak zařízení pro čištění proudem vody tak ani agresivní čisticí prostředky! Postupujte podle příslušných upozornění v návodu k použití od výrobce odpružené vidlice na přiloženém CD nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.
5. U vidlic se vzduchovým odpružením musíte pravidelně kontrolovat tlak, neboť může po nějaké době poklesnout.
6. U vidlic s ocelovým odpružením máte pružiny pravidelně čistit a mazat tukem, který neobsahuje pryskyřici a kyseliny. Někteří výrobci vidlic dodávají pro péči speciální tuk. Dodržujte bezpodmínečně doporučení výrobců. Jedná se o práci pro servisní středisko na odpružené vidlice. Obraťte se v daném případě na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

Pružinové prvky mají složitou konstrukci. Pověřte údržbou a především rozebráním pružinových prvků servisní středisko výrobce odpružené vidlice.



Po čištění nanést trochu povoleného maziva



U vzduchového odpružení kontrolovat pravidelně tlak vzduchu

! Odpružené vidlice jsou neustále vystaveny ostřikům vodou a nečistotou od předního kola. Čistěte je po každé jízdě velkým množstvím vody a hadrem.

i Odneste Vaši odpruženou vidlici nejméně jednou za rok do servisního střediska výrobce vidlice.

i Tipy k nastavení a údržbě najdete také v Internetu pod
www.manitoumtb.com
www.rockshox.com
www.sportimport.de
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

FULL SUSPENSION

Plně odpružená kola mají kromě odpružené vidlice navíc pohyblivou zadní stavbu, která je odpružena a tlumena přes pružící vzpěry. Tak lze Vaše kolo v terénu nebo na špatných úsecích vozovky lépe kontrolovat, poněvadž má pneumatika více styku s vozovkou. Zatížení jízdního kola a cyklisty (nárazy) se zřetelně sníží.

Pružící vzpěry se liší v závislosti na provedení pružinových prvků a způsobu tlumení. Pružící vzpěra pracuje normálně s pneumatickým pružinovým prvkem nebo – vzácněji – s ocelovými pružinami. Tlumí se obvykle olejem. V závislosti na systému je zabudována jedna nebo více ložiskových os.

ZVLÁŠTNOSTI POSEDU

V závislosti na nastavení odpružení zadní stavby se může sedlo při nasednutí sklonit o něco dozadu, což musíte mít při nastavování sklonu sedla na zřeteli. V případě potíží s posedem máte v porovnání s normálním nastavením špičku sedla lehce snížit.

V oblastech dirt, freeride a downhill se často jezdí s poměrně nízkým a dozadu skloněným sedlem.

NASTAVENÍ TUHOSTI PRUŽINY

Aby zadní stavba optimálně fungovala, musí být pružící vzpěra sladěna s tělesnou váhou cyklisty, posedem a účelem použití.

! Provádějte tuto důležitou práci krok za krokem a máte-li dotazy, obraťte se na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.



Odpružená zadní stavba



Pružící vzpěra s pneumatickým pružinovým prvkem



Pružící vzpěra s pružinovým prvkem z ocelové pružiny

! Výrobci pružících vzpěr mají zpravidla návody. Pročtěte si je důkladně dříve, než budete provádět změny na nastavení pružící vzpěry nebo údržbu. Návody od výrobce pružící vzpěry najdete na přiloženém CD nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

! Mějte na zřeteli také glosář – odpružení na začátku této kapitoly.

Všeobecně je nutné počítat s tím, že se zadní stavba musí lehce stlačit již při nasednutí na kolo – to je takzvaný negativní průhyb („sag“). Při jízdě proláklinou se pružina uvolní, zadní stavba nerovnost vyrovná. Pokud je tlak vzduchu nebo předpětí pružiny příliš vysoké, tento účinek mizí, protože je pružina zadní stavby již úplně roztáhena. Tak jste připraveni o podstatný aspekt bezpečnosti a komfortu, když pneumatika ztratí krátkodobě styk se zemí.

Crosová a maratonová závodní cyklisté sladují negativní průhyb zpravidla kratší než freeride či downhill cyklisté, kteří jezdí častěji v hrubém terénu. Při nasednutí se má zadní stavba crosového a maratonového kola snížit o 10-25% průhybu, u all mountain, Enduro a freeride kol o 20-40%.

Pro měření můžete použít pryžový kroužek, který se obvykle nachází na tenčí, zasunující se trubce pružící vzpěry. Pokud žádný pryžový kroužek neexistuje, opásejte tenčí trubku stahovací sponou na kabely. Utáhněte ji tak, aby se nechala právě ještě posunout, ale neklouzala samostatně.

U vzduchem odpružených pružících vzpěr se tuhost pružiny nastavuje přes tlak vzduchu ve vzpěře. Tlak musí být nastaven před první jízdou pomocí speciální vysokotlaké hustilky s ukazatelem tlaku, a později eventuálně přizpůsoben na změny váhy cyklisty anebo přítěže. Mnoho vzduchem odpružených pružících vzpěr má nálepkou s tabulkou, která nabízí vodítko. Nahustěte vzduchem odpruženou pružící vzpěru tlakem, který je doporučený pro vaši tělesnou váhu.

Sedněte si ve Vašem typickém cyklistickém oblečení (eventuálně s plným batohem) na Vaše kolo a zaujměte obvyklou cyklistickou pozici. Opřete se o pevný předmět (zábradlí, zeď apod.) tak, abyste se nepřevrátili. Požádejte pomocníka, aby posunul pryžový kroužek či stahovací sponu na kabely dolů ke stěračí prachu na vnější noze.

Sestupte z Vašeho kola tak, aby se vidlice dále nestlačila. Vzdálenost mezi pryžovým kroužkem/stahovací sponou na kabely a stěračem je negativní průhyb.



O-kroužek na tlumiči úplně nahoře



Posunutý o-kroužek na tlumiči udává využití průhybu pružiny



Plně odpružená kola mají zřetelně větší světlost než neodpružená kola. Se správně nastavenou výškou sedla nedosáhnete zpravidla chodily až na zem. Nastavte sedlo na začátku níže a cvičte nasednutí a sesednutí.



U plně odpružených rámců je zadní stavba konstruována tak, aby mohla resp. musela kompenzovat nárazy. Je-li pružící vzpěra tuhá a zablokovaná, převádí se netlumené nárazy na rám, který k tomu na těchto místech není obvykle dimenzován. Proto smíte u pružících vzpěr s blokovacím mechanismem tuto funkci aktivovat zásadně jen na hladkém podloží (silnice, polní cesty), a ne v drsném terénu.

Porovnejte jej s celkovým průhybem (údaj výrobce) pružící vzpěry, nikoli zadní stavby, nebo změřte jako vodítko přímý a hladký úsek, který se stlačí, abyste mohli zjistit, zda je nutné nastavit odpružení tvrdší či měkkí.

U vzduchem odpružených pružících vzpěr upravte tlak.

Poznamenejte si příslušné hodnoty nastavení a v budoucnu je pravidelně kontrolujte. Mějte vždy na zřeteli doporučení výrobce a v žádném případě nepřekračujte maximální tlak vzduchu v pružící vzpěře. Po každé změně nastavení provedte zkušební jízdu.

U většiny pružících vzpěr s ocelovými pružinami je možné pružinu v těsných mezích předepnout stavěcím kroužkem. Není-li to možné a požadovaný negativní průhyb pružiny nelze nastavit, je nutné vyměnit ocelovou pružinu za tvrdší či měkkí. Obratě se na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

Při výměně používejte pouze označené a pasující originální náhradní díly.

Za provozu udržujte ventil vždy zakrytý čepičkou. Po každé změně nastavení provedte zkušební jízdu pokud možno mnohotvárným terémem. Poté přezkontrolujte pozici pryžového kroužku/stahovací spony na kabely. Jejich vzdálenost od stěrače představuje maximální průhyb pružiny, který jste využili.

Pokud se pryžový kroužek/stahovací spona na kabely posunul/a jen o pár milimetrů, je nastavení pružící vzpěry příliš tvrdé. Snízte tlak nebo u pružinových vzpěr s ocelovou pružinou předpětí pružiny. Nebude-li to u ocelových pružin mít za následek žádné zlepšení, nechte pružinu vyměnit.

Pokud se pryžový kroužek/stahovací spona na kabely posunula přes celou délku trubky nebo prorází-li pružinová vzpěra v terénu či na špatných úsecích vozovky vícenásobně a zřetelně slyšitelně, je odpružení nastaveno příliš měkce. U vzduchem odpružených pružících vzpěr je nutné zvýšit tlak. Obratě se na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.



U vzduchových tlumičů se za účelem přizpůsobení mění tlak



U ocelových pružin otáčejte rýhovaný stavěcí kroužek, aby se tah pružiny změnil



Kontrolujte nastavení a tlak vzduchu Vaší pružící vzpěry po první jízdě a dále pravidelně. Nesprávné nastavení pružící vzpěry může mít za následek chybnou funkci nebo její poškození.



Pružící vzpěra musí být dimenzována resp. sladěna tak, aby prorázela nanejvýš jenom v extrémních případech. Patrná a podle tvrdých nárazů většinou také zřetelně slyšitelná je příliš měkká pružina (příliš malý tlak vzduchu). K těm dochází, když se pružící vzpěra trhavě úplně sesune. Pokud pružící vzpěra často proráží, může po delší době jak vzpěra tak i rám selhat.



Postupujte podle příslušných upozornění od výrobce pružinové vzpěry v návodu k použití na přiloženém CD nebo se obratě na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

ZMĚNA NASTAVENÍ PODVOZKU

Obyčejně jezdíte s maximálním průhybem pružiny, který zadní stavba full suspension povoluje. To poskytuje maximální zážitek z jízdy a nejlepší kontrolu Vašeho kola.

Některá kola nabízejí možnost, změnit nastavení podvozku v závislosti na terénu.

NASTAVENÍ TLUMENÍ

Tlumení se reguluje vnitřními ventily. Průtok oleje těmito ventily brzdí rychlost, kterou se pružící vzpěra roztáhne resp. stlačí a zabrání „následnému kolébání“ odpružení po přejetí překážky. Tak lze optimalizovat reakci na překážky.

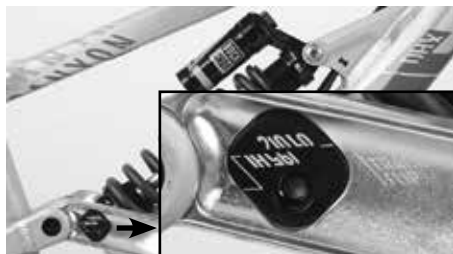
U pružících vzpěr s nastavitelným tlumením odskoku („rebound“) lze rychlost roztážení (odskok) nastavit (většinou červeným) nastavovacím knoflíkem pomaleji či rychleji.

Existuje-li druhý (většinou modrý) knoflík, lze jím nastavit rychlost stlačení (tlakový stupeň) anebo aktivovat funkci blokování (lockout).

Zahajte nastavování s úplně otevřeným tlumením (tlumení odskoku a tlumení stlačení nastaveným na „-“). Uchopte oběma rukama sedlo. Nyní působte celou Vaší tělesnou vahou na sedlo a okamžitě je opět uvolněte. Pružící vzpěra se téměř stejnou rychlostí, kterou jste ji stlačili, opět roztáhne.

Nyní otočte červený nastavovací knoflík o jedno kliknutí ve směru „+“. Stlačte sedlo opět dolů a stejně rychle je opět uvolněte. Uvidíte, že proces roztážení pružiny proběhne o něco pomaleji.

Opakujte toto stlačení a uvolnění s pokaždé více uzavřeným tlumením odskoku. Tím získáte pocit, jak tlumení odskoku pracuje.




Přizpůsobení podvozku





Tlumení odskoku na pružící vzpěře



Stlačte sedlo dolů

 Nejezděte s redukováním průhybu pružiny v drsném terénu, zvláště ne s kopce!

 Přečtěte si v každém případě také přídatné návody, jestliže jste si pořídili např. Strive.

 Postupujte podle příslušných upozornění od výrobce pružinové vzpěry v návodu k použití na příloženém CD nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

Typicky se odskok nastavuje tak, aby se po lehkém přibrzdění pružina znovu roztáhla, ale ne plavivě pomalu. Zpomalené roztážení pružného elementu, které končí v plavivém procesu, je definitivně příliš vysoké tlumení.

Poté přejedte překážku (např. dolů z obrubníku) a uzavírejte tlumení odskok po malých krocích právě jenom tak (ve směru „+“), aby se zadní stavba po stlačení a roztážení pružného elementu nezhoupala více než jednou nebo maximálně dvakrát. Přezkoušejte pokaždé změněné nastavení při zkušební jízdě v terénu.

V některých případech vykazují pružící vzpěry navíc tlumení stlačení („compression“). Typické tlumení stlačení – nebo u některých pružících vzpěr high speed tlumení stlačení – brzdí stlačení pružiny při přejetí překážky vysokou rychlostí. Vysoká rychlost stlačení pružiny by jinak mohlo mít za následek proražení pružící vzpěry.

Slabší tlumení má za následek dobrou reakci, připouští však za jistých okolností, aby se zadní stavba při rychlém přejetí překážek, např. schodů, příliš stlačila nebo při šlapání ve stojící kolébal. Silnější tlumení má za následek ztuhnutí odpružení, čímž snižuje jízdní komfort.

Pokud jste „sag“ nastavili správně podle popisu shora a pružící vzpěra pracuje za normální zkušební jízdy řádně, avšak v extrémních situacích přesto proráží, můžete tlumení stlačení o něco zvýšit.


Postupujte také zde krok za krokem, neboť příliš tuhé tlumení stlačení zabrání tomu, aby mohla pružící vzpěra využít celý průhyb pružiny.


Sladění tlumení stlačení může být dlouho trvající proces, který je třeba provádět vědomě a vždy po malých krocích.


Začněte i zde s nejnižším stupněm, tzn. nastavovací knoflík/nastavovací kolečko musí být otočen/o úplně ve směru „-“.




Tlumení stlačení na pružící vzpěře

 Je-li pružící vzpěra příliš tlumena (odskok), může se stát, že při rychle následujících překážkách eventuálně nemůže dojít k roztážení pružiny zadní stavby. **Nebezpečí pádu!**

 Neotáčejte nerozvázně nářadím žádné šrouby v naději, že se jedná o nastavovací zařízení. Můžete povolit upevňovací mechanismus a zavinit pád. Stavěcí zařízení lze ovládat zpravidla prsty a u všech výrobců jsou označena stupnicemi s „+“ (pro silnější tlumení/tvrdsí pérování) a „-“.

 Když budete montovat novou zadní pneumatiku, dbejte na to, aby se netřela o rám, když se zadní stavba úplně stlačí. V daném případě vypusťte kompletně vzduch z pružící vzpěry a stlačte na zkoušku silou sedlo dolů. Zadní kolo může zablokovat. **Nebezpečí pádu!**

 Nejezděte, když pružící vzpěra proráží. Samotná pružící vzpěra a rám se mohou poškodit. Přizpůsobte tuhost pružiny vždy na váhu cyklisty a hmotnost zavazadel a na jízdní podmínky.

Přezkoušejte pokaždé změněné nastavení při zkušební jízdě v terénu.

Pokud si netroufáte tlumení nastavit nebo při výskytu problémů postupujte podle příslušných pokynů v návodu k použití od výrobce pružící vzpěry na příloženém CD nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

BLOKOVÁNÍ

Když jedete dlouho do kopce ve stoji s vynaložením velké síly („šlapání ve stoji“), zadní stavba se typicky kolébá. Doporučuje se zablokovat tlumení, pokud je k tomu pružící vzpěra vybavena blokovacím mechanismem. Při jízdě (s kopce) na nerovné cestě musí být blokování naléhavě otevřeno.

Mnohá kola Canyon jsou vybavena blokovací pákou na řídicích. U pružinových prvků Fox odpovídá „climb mode“ blokování. V „climb mode“ je tlumič velmi tuhý, ale není úplně zablokovaný.

ÚDRŽBA

Pružící vzpěry jsou složité komponenty, které vyžadují pravidelnou údržbu a péči. Z toho důvodu pořídila většina příslušných dodavatelů pružících vzpěr servisní středisko, kde můžete nechat pružící vzpěru opravit a provádět pravidelnou kontrolu v závislosti na nasazení, např. ročně.

Několik zásadních tipů týkajících se údržby byste si však měli vzít v každém případě k srdci:


1. Dbejte na čisté kluzné plochy pístnice.
2. Pokud je znečištěná, pružící vzpěru a zadní stavbu, zvláště ložisková uložení vyčistěte hned po výletu velkým množstvím vody a měkkou houbou.





Čištění pružící vzpěry houbou a vodou



Po vyčištění nanést trochu povoleného maziva

 Neaktivujte funkci blokování v drsném terénu, nýbrž jenom na hladkých cestách (silnice, polní cesty).

 Pružinové prvky mají složitou konstrukci. Pověřte údržbou a především rozebráním pružinových prvků servisní středisko výrobce pružící vzpěry.

 Pružící vzpěry jsou neustále vystaveny ostříku vodou a nečistotou od zadního kola. Čistěte je po každé jízdě velkým množstvím vody a hadrem.

3. Po umytí Vašeho jízdního kola postříkejte pístnici na pružinové vzpěře a ložisková uložení trochou mazacího spreje povoleného výrobcem nebo naneste velice tenkou vrstvu hydraulického oleje. Poté zadní stavbu několikrát stlačte a před příští jízdou přebytek maziva otřete čistým hadrem. Používejte výrobcem doporučené mazivo.

4. Při čištění nepoužívejte jak zařízení pro čištění proudem vody tak ani agresivní čisticí prostředky!

5. U pružících vzpěr s ocelovým odpružením máte pružiny a příslušnou, pod nimi uloženou pístnici čistit pravidelně a pístnici mazat výrobcem povoleným sprejem. Dodržujte bezpodmínečně doporučení výrobců.

6. U pružících vzpěr se vzduchovým odpružením musíte pravidelně přezkoušet tlak, neboť může po nějaké době poklesnout.

7. Kontrolujte pravidelně pevné utažení všech šroubových spojení zadní stavby momentovým klíčem dle předpisů na zadní stavbě. Překontrolujte také, zda mají ložiskové čepy zadní stavby laterální nebo uložení pružící vzpěry vertikální vůli.

Na kontrolu zvedněte Vaše kolo za sedlo a zkuste pohybovat zadním kolem ze strany na stranu. Požádejte případně druhou osobu, aby rám vpředu přidržela.


Na kontrolu pružící vzpěry postavte zadní kolo lehce na zem a poté je opět lehce nadzvedněte. Dávejte pozor na klepání. Případnou vůli okamžitě odstraňte nebo se obraťte na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.



U vzduchového odpružení kontrolovat pravidelně tlak vzduchu



Kontrolujte pravidelně pevné utažení všech šroubových spojení zadní stavby dle předepsaných utahovacích momentů

 Odnesete Vaši pružící vzpěru nejméně jednou za rok do servisního střediska výrobce pružící vzpěry.

 Tipy k nastavení a údržbě najdete také v Internetu pod
www.rockshox.com
www.sportimport.de
www.dtswiss.com
www.manitoumtb.com
www.ridefox.com

PŘEPRAVA VAŠEHO KOLA CANYON

PŘEPRAVA AUTEM

Pro přepravu Vašeho kola Canyon autem máte několik možností. Canyon doporučuje výhradně přepravu v zavazadlovém prostoru.

V zavazadlovém prostoru auta zabírají jízdní kola sice hodně místa, jsou však lépe chráněna proti nečistotě, krádeži a poškození.

- Dbejte však na to, aby se nepoškodila lanka, osvětlovací zařízení a kabely a zejména zadní měnič. Vypolstrujte Vaše kolo Canyon dekami apod. Je-li Vaše kolo Canyon silně znečištěno, podložte je dekou, aby se neznečistilo polstrování sedadel auta.
- Zajistěte Vaše kolo proti posunutí.

Pokud demontujete kolo s kotoučovými brzdami, netahujte dále za brzdovou páku. Obložení by se mohla stlačit k sobě, což by později ztížilo montáž. Zasuňte do třmenu kotoučové brzdy zajištění pro přepravu. Pak zatáhněte za brzdovou páku a zajistěte ji gumovým páskem nebo řemínkem.

Není-li možné přepravovat kolo v zavazadlovém prostoru auta, nabízí téměř každá prodejna automobilového příslušenství a téměř všechny prodejny automobilů pro přepravu kol nosné systémy, aby nebylo nutné kolo rozebírat. Obvykle se kola staví na střechu do lišty a upevňují svorkou, která drží dolní rámovou trubku.



Nepřepravujte jízdní kola s kotoučovými brzdami vzhůru nohama. Do systému by mohl vniknout vzduch, brzda by ztratila účinek. **Nebezpečí úrazu!**



Přeprava autem



Zajistěte Vaše kolo Canyon ve vnitřním prostoru. Volný náklad může v případě nehody přidavně ohrozit cestující v autě. Často je nutné při přepravě ve vnitřním prostoru auta odmontovat přední nebo dokonce obě kola. Před demontáží kol si bezpodmínečně přečtěte kapitulu „Kola“ a v ní odstavec „Odstranění defektu pneumatiky“!



Nepoužívejte žádné nosné systémy, u nichž musí být Vaše kolo Canyon na nosníku upevněno obráceně, tzn. s řídítky a sedlem dolů. Při tomto způsobu upevnění jsou řídítka, představec, sedlo a sedlová vzpěra zadní stavby při jízdě vystaveny velké námaze. **Nebezpečí zlomení!** Nepoužívejte žádné nosné systémy, u nichž musí být Vaše kolo Canyon uchyceno bez předního kola za vidlici. Zejména odpruženým vidlicím hrozí při tomto způsobu upevnění zlomení.



Přeprava horských kol Canyon na běžných nosnících jízdních kol se svorkami není dovolena. U velkoobjemových rámových trubek hrozí v souvislosti s většinou svorek nebezpečí pomačkání! Zejména karbonové rámy se mohou nenapravitelně poškodit. Přitom může dojít k neznatelným škodám, které mají za následek těžké nehody.

Neustále modernější záďové nosiče mají především jednu výhodu oproti střešním nosičům, a sice že není nutné kolo pro přepravu zvednout tak vysoko. Dávejte pozor, aby se při použití upevnění nepoškodila vidlice a rám. **Nebezpečí zlomení!**

Při koupi dbejte na dodržení bezpečnostních norem platných ve Vaší zemi, např. na značku GS apod. V Německu musí být nosič opatřen povolením podle §22 normy pro bezpečnost motorových vozidel.

PŘEPRAVA LETADLEM

Chcete-li s Vaším kolem Canyon cestovat letadlem, zabalte je do BikeGuardu nebo Bike Shuttlu.

Zabalte kola do speciálních tašek, aby byla v kufru nebo v krabici chráněna. Vezměte si s sebou nářadí potřebné k montáži, momentový klíč s nastavci a tento návod, abyste mohli po dosažení cílového místa kolo opět odborně smontovat do provozuschopného stavu.



Canyon BikeGuard



Canyon BikeShuttle



Přečtěte si návod k použití nosníku a dodržujte povolené užitkové zatížení a doporučenou nebo dokonce přeepsanou nejvyšší rychlost.



Kontrolujte upevnění kola před a také pravidelně za jízdy. V případě, že se kolo ze střešního nosiče uvolní, hrozí nebezpečí ohrožení jiných účastníků provozu.



Mějte na mysli větší výšku Vašeho vozidla. Změřte celkovou výšku Vašeho vozidla a umístěte je ji dobře viditelnou v kabině nebo na volantu.



Nebude-li Vaše kolo Canyon zabaleno pro přepravu podle přiloženého návodu k balení, nemáte žádný nárok na náhradu eventuálně vzniklých dopravních škod firmou Canyon Bicycle GmbH.



Dbejte na to, aby nebyla zakryta světla a SPZ Vašeho auta. Za jistých okolností je přeepsané druhé vnější zrcátko.

VŠEOBECNÁ UPOZORNĚNÍ K PÉČI A INSPEKCI

Vaše kolo Canyon je kvalitní výrobek. Přesto musíte, stejně jako o jiná vozidla, o Vaše kolo Canyon pravidelně pečovat a v pravidelných intervalech nechat provádět údržbu odborníkem.

U kol lehké konstrukce musí být navíc pravidelně vyměněny důležité komponenty (viz kapitola „Intervalu servisu a údržby“). Jenom tak může být zaručena trvalá a bezpečná funkce všech komponent. Tak se zachová Vaše radost z cyklistiky a Vaše jízdní bezpečnost po mnoho let.

MYTÍ A PÉČE O VAŠE KOLO CANYON

Zaschlý pot, nečistota a sůl ze zimního provozu nebo z mořského vzduchu škodí Vašemu kolu Canyon. Proto má pravidelné čištění a ochrana všech komponent Vašeho kolo Canyon proti korozi patřit k Vaším pravidelným činnostem.

Nečistěte Vaše kolo Canyon zařízením pro čištění proudem páry. Toto expresní čištění má vážné nevýhody: Pod vysokým tlakem vystupující a velmi ostrý proud vody může proniknout kolem těsnění do vnitřku ložisek. Mazivo se zředí, tření se zvýší, koroze začíná. Během času to má za následek zničení kluzných ploch ložisek a jejich měkký běh. Nežádoucí uvolňuje zařízení pro čištění proudem páry také nálepky.



Mytí kola Canyon hadrem a vodou



Kontrolujte všechny komponenty lehké konstrukce

⚠️ Provádějte jenom ty práce, pro něž máte nezbytné znalosti a vhodné nářadí.

⚠️ Nečistěte Vaše kolo Canyon silným proudem vody nebo páry z blízkosti.

ⓘ Chraňte horní stranu řetězové vzpěry zadní stavby a místa, na nichž by se mohla držet lanka fólií apod. Tak zabráníte nehezkým škrábancům a otěru barvy.

Podstatně šetrnější je mytí kola měkkým proudem vody anebo vodou z vědra za pomoci houby resp. velkého štětce. Ruční čištění má další pozitivní vedlejší účinek: Přitom můžete zjistit poškozená místa laku, opotřebené díly nebo vady včas.

Když je Vaše kolo Canyon opět suché, máte konzervovat lak a kovové povrchy tvrdým voskem (výjimka: brzdové kotouče). Chraňte rovněž paprsky kol, náboje a matice atd. filmem vosku. Méněplošné komponenty můžete jednoduše postříkat ručním rozprašovačem. Vyleštěte navoskované plochy měkkým hadrem, aby se hezky leskly a voda z nich stékala.

Po ukončení čištění přezkontrolujte řetěz a v daném případě jej namažte (v. kapitola „Řazení“; zde odstavec „Péče o řetěz“).



Konzervování laku a kovových povrchů tvrdým voskem



Po ukončení čištění namažte řetěz

⚠️ Při čištění dávejte pozor na trhliny, škrábance, zkrhnutí nebo zbarvení materiálu. Jste-li na pochybách, obraťte se na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001. Nechte poškozené komponenty okamžitě vyměnit a vylepšete místa s poškozeným lakem.

⚠️ Než budete nanášet tvrdý vosk na Vaše kolo Canyon, vyzkoušejte jej na méně nápadném místě!

⚠️ Nenanašujte žádné konzervační prostředky nebo řetězový olej na brzdová obložení, brzdový kotouč! Brzda by mohla ztratit účinek (viz kapitola „Brzdová soustava“)! Nenanašujte žádný tuk nebo olej na karbonové oblasti upnutí, např. řídky, představec, sedlovku a sedlovou trubku.

⚠️ Odstraňte houževnatý olej nebo tuk z lakovaných povrchů a karbonu čisticím prostředkem na bázi petroleje. Vyvarujte se odmašťovačů obsahujících aceton, methylochloreid atd., nebo rozpouštědla obsahujících, agresivních nebo chemických čisticích prostředků. Ty mohou působit korozivně na povrch!

USCHOVÁNÍ A USKLADNĚNÍ VAŠEHO KOLA CANYON

Pokud Vaše kolo Canyon během sezóny pravidelně ošetřujete, nemusíte v případě krátkodobého odstavení provést žádná zvláštní preventivní opatření kromě zajištění proti krádeži. Doporučujeme se, odstavit Vaše kolo Canyon v suchém a dobře větraném prostoru.

De-li o uskladnění Vašeho kola Canyon přes zimu, je nutné dbát na několik věcí:

- ▶ Během dlouhé doby odstavení ztrácí duše pomalu vzduch. Stojí-li Vaše kolo Canyon delší dobu ne prázdných pneumatikách, může to uškodit jejich konstrukci. Pověste proto obě kola nebo celé jízdní kolo nebo kontrolujte pravidelně tlak vzduchu v pneumatikách.
- ▶ Čistěte Vaše kolo Canyon a chraňte je proti korozi, jak bylo shora popsáno.
- ▶ Vymontujte sedlovku a nechte případně vniklou vlhkost vyschnout. Nastříkejte trochu jemně rozprášeného oleje do sedlové trubky. (Výjimka: rám z karbonu)
- ▶ Uskladněte Vaše kolo Canyon v suchém prostoru.
- ▶ Přeřadte vpředu na malý převodník a vzadu na nejmenší pastorek. Tím se co nejvíce uvolní lanka a pružiny.



Pro delší uskladnění Vaše kolo Canyon pověste



Odstavit kolo s řetězem na nejmenším pastorku a malém převodníku



Kontrolujte pravidelně tlak v pneumatikách



Nezavěšujte jízdní kola s karbonovými ráfky za ráfky! **Nebezpečí zlomení!**

ÚDRŽBA A INSPEKCE**První inspekce:**

Naši zkušení technici vyvinuli speciální plán údržby. Během prvních kilometrů může dojít například k určitému usazení kol nebo prodloužení lanek řazení a brzd, takže nemůže řazení fungovat bezvadně. Rovněž mohou být v závislosti na jízdním výkonu nutné první opravy v důsledku opotřebení. V tom případě se zaměstnanec servisu na Vás předem obrátí.

Pravidelná roční údržba:

Po dlouhé, namáhavé sezóně doporučujeme nechat Vaše kolo kompletně prohlédnout. Kdo by to mohl udělat lépe, než ti, kteří Vaše kolo vyrobili?

Roční inspekce provede podle Vašemu typu kola odpovídajícího plánu údržby náš odborný personál.

Bezpečnostní prohlídka Canyon:

Jestliže na kole najezdíte zřetelně méně než 1000 km ročně, sníží se také příslušné náklady za údržbu. V tom případě je bezpečnostní prohlídka Canyon přesně to správné. Naši specialisté k tomu vyvinuli plán údržby, který se orientuje speciálně na potřebě, a který není tak obsáhlý jako roční inspekce, ale přesto zahrnuje všechny bezpečnostně relevantní body. Doporučuje se, tuto prohlídku provést na začátku nové cyklistické sezóny nebo před plánovanou cyklistickou dovolenou, abyste mohli bezstarostně vyjet.

Aby byla průběhová doba Vašeho kola co nejkratší, prosíme Vás o předcházející domluvení termínu.



Musíte-li Vaše kolo Canyon zabalit, abyste je mohli zaslat naší odborné dílně, zabalte je prosím přesně tak, jak popisuje návod k zabalení „**Takhle zabalíte Vaše horské kolo**“, který je přiložen v Bike-Guardu.



Zejména komponenty lehké konstrukce mohou vykazovat zkrácenou životnost. Proto nechte pro Vaši vlastní bezpečnost v kapitole „**Intervalový servis a údržba**“ uvedené komponenty v pravidelných intervalech přezkoušet a v daném případě vyměnit.



Abyste měli s Vaším kolem Canyon trvale zábatu, potřebuje pravidelnou údržbu. V tabulce v kapitole „**Intervalový servis a údržba**“ zmíněné časové údaje jsou zamýšleny jako orientační body pro cyklisty, kteří ujedou mezi 750 a 1500 km za rok. Jezdíte-li pravidelně více či po špatných cestách nebo v terénu, zkrátte intervaly inspekce odpovídající tvrdšímu nasazení. Totéž platí pro časté jízdy za deště a všeobecně ve vlhkém klimatu.



Když je nutná výměna, používejte zásadně jen originální náhradní díly. Po dobu prvních 2 let (resp. po dobu záruky) poskytuje Canyon všechny nepostradatelné náhradní díly. V případě, že nebudou k dispozici, nabízí Canyon ekvivalentní či řadově vyšší náhradní díly.



Na naší internetové stránce www.canyon.com najdete navíc četná servisní upozornění, která Vás v souvislosti s menšími opravami či údržbami při práci podporují. V zájmu Vaší vlastní bezpečnosti se při těchto pracích nepřeceňujte! Nejste-li si naprosto jisti nebo máte-li dotazy, obraťte se na naší servisní horkou linku (+420) 226 259 001 či e-mailem na czechia@canyon.com

INTERVALY SERVISU A ÚDRŽBY

Po záběhové fázi musíte nechat Vaše jízdní kolo pravidelně udržovat v dobrém stavu odborníkem. V následující tabulce uvedené časové údaje jsou zamýšleny jako orientační body pro cyklisty, kteří ujedou mezi 750 a 1500 km (cca 50 až

100 hodin) ročně. Jezdíte-li pravidelně více či po špatných cestách, zkráťte intervaly inspekce odpovídajícím tvrdšímu nasazení.

Komponenta	Činnost	Před každou jízdou	Měsíčně	Ročně	Ostatní intervaly
osvětlení	kontrolovat	•			
pneumatiky	kontrolovat tlak vzduchu	•			
pneumatiky	výška profilu a boky kontrolovat		•		
brzdy (kotouč)	změřit tloušťku obložení		•		
brzdová lanka/ potrubí	zorná kontrola		x		
tlumiče	servis			x	
odpružená vidlice	kontrolovat šrouby		x		
odpružená vidlice	vyměnit olej, servis			x	
vidlice (hliník a karbon)	přezkoušet vyměnit				x nejméně každé 2 roky x po pádu resp. 3 letech
vnitřní ložisko	kontrolovat vůli		x		
vnitřní ložisko	znovu namazat			x	
řetěz	kontrolovat resp. namazat	•			
řetěz	kontrolovat resp. vyměnit				x od 750 km
kličky	kontrolovat resp. dotáhnout			x	

„•“ označené kontroly můžete provádět sami, pokud jste řemeslně zruční, máte trochu zkušeností a způsobilé nářadí, např. momentový klíč. Pokud jsou při kontrolách zřejmé závady, proveďte okamžitě vhodná opatření. V případě dotazů či nejasností Vám pomůže naše servisní horká linka (+420)226 259 001.

„x“ označené práce máte nechat provést odborníka obeznámeného s moderní cyklistickou technikou (např. v odborné cyklistické dílně). Obratě se na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

Komponenta	Činnost	Před každou jízdou	Měsíčně	Ročně	Ostatní intervaly
lak	konzervovat				• nejméně každého půl roku
kola/ paprsků	přezkoušet neházivost a napnutí		•		
kola/ paprsky	vycentrovat resp. dodatečně napnout				x podle potřeby
řídítka a před- stavec, karbon a hliník	přezkoušet vyměnit				x nejméně každé 2 roky x po pádu resp. 3 letech
hlavové složení	kontrolovat vůli ložiska		•		
hlavové složení	znovu namazat			x	
kovové povrchy	konzervovat (výjimka: brzdové kotouče)				• nejméně každého půl roku
náboje	kontrolovat vůli ložiska		•		
náboje	znovu namazat			x	
pedály	kontrolovat vůli		x		
pedály	vyčistit zaskakovací mechanismus		•		
zadní měnič/ přesmykač	vyčistit, namazat		•		
rychloupínák	kontrola upevnění	•			
šrouby a matice	kontrolovat resp. dotáhnout		x		
ventilky	kontrolovat uložení	•			
představec/ sedlovka	demontovat a znovu namazat resp. u karbonu novou montážní pastu (Pozor: žádný tuk na karbon)			x	
lanka: řazení/ brzdy	demontovat a namazat			x	

„•“ označené kontroly můžete provádět sami, pokud jste řemeslně zruční, máte trochu zkušeností a způsobilé nářadí, např. momentový klíč. Pokud jsou při kontrolách zřejmé závady, proveďte okamžitě vhodná opatření. V případě dotazů či nejasností Vám pomůže naše servisní horká linka (+420)226 259 001.

„x“ označené práce máte nechat provést odborníka obeznámeného s moderní cyklistickou technikou (např. v odborné cyklistické dílně). Obratě se na naši servisní horkou linku (+420)226 259 001.

DOPORUČENÉ UTAHOVACÍ MOMENTY

Komponenta	Závítové spojení	Shimano*	SRAM**
zadní měnič	přichytné šrouby	8-10 Nm	8-10 Nm
	svěrací šroub lanka	5-7 Nm	4-5 Nm
	čep vodící kladky	3-4 Nm	
přesmykač	přichytný šroub	5-7 Nm	5-7 Nm
	svěrací šroub lanka	5-7 Nm	5 Nm
řadicí páčka	přichytný šroub jednotky řadicí páčky	5 Nm	2,5-4 Nm
	kryt otvoru	0,3-0,5 Nm	
	přichytný šroub příchytky (inbus)	5 Nm	
	sokl zarážky na rámu	1,5-2 Nm	
náboj	ovládací páčka rychloupínáku	5-7,5 Nm	
	pojistná matice seřízení ložiska u rychloupínacích nábojů	10-25 Nm	
náboj volnoběžky	pojistný kroužek kazety pastorků	30-50 Nm	40 Nm
kliková souprava	šroub kliky (nemastný čtyřhran)	35-50 Nm	
	šroub kliky (Shimano Octalink)	35-50 Nm	
	šroub kliky (Shimano Hollowtech II)	12-15 Nm	
	šroub kliky Isis		31-34 Nm
	šroub kliky Gigapipe		48-54 Nm
	šroub převodníku	8-11 Nm	12-14 Nm (ocel) 8-9 Nm (hliník)
utěsněný náboj	těleso Shimano Hollowtech II	35-50 Nm	34-41 Nm
	SRAM Gigapipe		
vnitřní ložisko	Octalink	50-70 Nm	
pedál	pedálová osa	35 Nm	31-34 Nm
bota	šrouby destiček do bot	5-6 Nm	
	spike	4 Nm	
sedlovka	přichytný šroub sedlové objímky na hlavici sedlovky	20-29 Nm***	

* www.shimano.com

** www.sram.com

*** Tyto hodnoty jsou směrné hodnoty shora zmíněných výrobců komponent.

Mějte na zřeteli hodnoty v eventuálně přiložených návodech od výrobců komponent.



U některých komponent jsou uťahovací momenty uvedeny na samotné komponentě. Používejte hodnoty na nálepkách nebo nápisech.



Momentový klíč Canyon



Montáž řídítek za použití momentového klíče Canyon

Rám Canyon:

přichytné šrouby pro držák láhve 5 Nm
výměnný hák zadního měniče 1,5 Nm

Sedlová objímka Canyon: 3-5 Nm

Má-li Vaše horské kolo k připevnění rychloupínák, přečtěte si kapitolu „Zacházení s rychloupínáky a výsuvnými čepy kol“.

Následující utahovací momenty platí pokud nejsou uvedeny žádné hodnoty od výrobce představe resp. sedlovky na samotné komponentě nebo v návodu k montáži od výrobce.

Představec:

šrouby M5 4,5-5,5 Nm
šrouby M6 8-9,6 Nm
regulační šroub (ve víku) 0,5-2 Nm
u představiců Ahead

Sedlovka:

sedlová objímka na hlavici sedlovky
▶ sedlovky s jedním šroubem 20-24 Nm
▶ sedlovky se dvěma šrouby za sebou ležícími šrouby 6-9 Nm
▶ sedlovky se dvěma šrouby napříč směru jízdy 12-14 Nm



Údaj utahovacího momentu



Aby byla zaručena provozní bezpečnost Vašeho kola Canyon, je nutné závitová spojení komponent pečlivě utáhnout a pravidelně kontrolovat. Nejvhodnější pro tuto práci je momentový klíč, který vypne, jakmile je dosaženo požadovaného utahovacího momentu. Zvyšujte vždy pozvolna utahovací momenty až na maximum a kontrolujte bezpečné uložení komponent, jak je popsáno v příslušných kapitolách. U dílů, u nichž nejsou žádné utahovací momenty k dispozici, utahujte šrouby krok za krokem a mezitím neustále kontrolujte pevné uložení komponenty, jak je popsáno v příslušných kapitolách. V žádném případě nepřekračujte maximální utahovací moment.



U některých komponent jsou utahovací momenty uvedeny na samotné komponentě. Používejte hodnoty na nálepkách nebo nápisích.



V daném případě mějte rovněž na zřeteli příložené návody od výrobců komponent nebo se informujte na naší internetové stránce www.canyon.com



U sloupků vidlice z karbonu, rozpoznatelných na černé barvě, utahovat sevření sloupku maximálně 6 Nm.

KOTOUČOVÉ BRZDY

	Shimano	Magura	SRAM	Formula
šroub třmenu brzdy na rámu/vidlici	6-8 Nm	6 Nm	5-7 Nm (zadní) 9-10 Nm (přední)	9 Nm
šroub přichytky brzdové páčky jednošroubové upevnění	6-8 Nm	4 Nm	4-5 Nm (Juicy 5)	2,5 Nm
dvoušroubové upevnění			2,8-3,4 Nm (Juicy 7/karbon)	
přesuvné šrouby potrubí na rukojeti a normální potrubí na třmenu kotoučové brzdy	5-7 Nm	4 Nm	5 Nm hliníkové upevnění 7,8 Nm ocelové upevnění	5 Nm
šrouby přípojných hrdel potrubí na třmenu kotoučové brzdy (disk tube potrubí)	5-7 Nm	6 Nm		
šroub víka	0,3-0,5 Nm	0,6 Nm		
závitový kolík odvzdušňovacího vývrtu	4-6 Nm	2,5 Nm		
šrouby brzdového kotouče na náboji	4 Nm	4 Nm	6,2 Nm	5,75 Nm
přípoj očka na rukojeti brzdy				8 Nm



Kotoučová brzda



Při všech pracích na brzdové soustavě mějte vždy na zřeteli návod k použití od výrobce komponenty.

ZÁKONNÉ POŽADAVKY V ČESKÉ REPUBLICE

(STAV ČERVENEC 2017)

Neexistuje žádná registrace a povinné ručení

1. Osvětlení

Jízdní kola musí být vybavena vpředu bílou odrazkou, vzadu červenou odrazkou a obě strany pedálů a paprsky kol oranžovou odrazkou.

Za snížené viditelnosti musí mít navíc světlomet svítící dopředu bílým světlem a vzadu svítílnu červené barvy.

2. Brzdová soustava

Všechna jízdní kola musí být vybavena dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami.

Kola pro děti předškolního věku vybavená protišlapací brzdou s volnoběhem nemusí mít přední brzdu.

3. Výstražné zařízení

Všechna kola musí mít zřetelně slyšitelný zvonek.

4. Ochranné přílby

Cyklisté mladší 18 let musí nosit ochrannou cyklistickou přilbu schváleného typu.

Děti mladší 10 let smí na kole jet pouze v doprovodu osob, které jsou starší než 15 let.

Děti mladší 7 let se smí vozit na pevně připevněné speciální sedačce pro jízdní kola s pevnými opěrami pro nohy. Cyklista musí být starší než 15 let.

5. Cyklistické cesty

Pokud je zřízena cesta pro cyklisty, je cyklista povinen ji používat. Neexistuje-li žádná cesta pro cyklisty, musí cyklisté jezdit na pravém okraji vozovky. Cyklisté smí jezdit jen jednotlivě za sebou.

6. Jiné

Volné konce trubky řídicíků musí být zaslepeny zátkami nebo rukojetmi, a matice nábojů kol musí být uzavřené.

Pramen: Vyhláška 341/202 Sb.



Světlomet s kontrolní značkou



Zadní odrazka s kontrolní značkou



Další informace najdete také pod www.kpo.cz nebo www.policie.cz

RUČENÍ ZA VĚCNÉ VADY

Vaše jízdní kolo bylo svědomitě vyrobeno a bylo Vám předáno dalekosáhle předběžně smontované. Podle zákona jsme odpovědní mimo jiné za to, že Vaše kolo nevykazuje chyby, které by podstatně snížily jeho hodnotu nebo použitelnost. Po dobu prvních 2 let po koupi máte plný nárok na zákonné ručení za věcné vady. Vyskytne-li se vada, jsme pod uvedenou adresou Vaším osobním kontaktem.

Aby byla Vaše reklamáce zpracována pokud možné bez potíží, je nutné, abyste měli po ruce účtenku. Proto si ji pečlivě uschovejte.

V zájmu dlouhé životnosti a trvanlivosti Vašeho jízdního kola je smíte používat jenom účelově (viz kapitola „Účelové použití“). Dbejte také na povolené hmotnosti a předpisy týkající se zavazadel a přepravy dětí (v kapitole „Účelové použití“). Navíc se musí přesně dodržovat montážní předpisy výrobců (především utahovací momenty šroubů) a předepsané intervaly údržby. Mějte prosím na zřeteli v této příručce a v eventuálně přiložených dalších návodech uvedené zkoušky a práce (v kapitole „Intervaly servisu a údržby“) resp. za určitých okolností nutnou výměnu bezpečnostně relevantních komponent jako řídicíků, brzd atd.

Přejeme Vám na Vašem jízdním kole vždy šťastnou cestu. V případě jakýchkoli dotazů či nejasností Vám pomůže naše servisní horká linka (+420)226 259 001.



Používejte Vaše kolo vždy v souladu se zamýšleným účelem použití



Plně odpružené rámy jsou s ohledem na zavěšení pružících vzpěr dimenzovány tak, že pružící vzpěra může resp. musí kompenzovat nárazy. Je-li tlumič pevný a zablokovaný, převádí se nárazy bez tlumení na rám, který na to není na těchto místech dimenzován. Proto je u tlumičů s blokováním (lockout) zásadně nutné uvážit, že se nesmí funkce blokování používat v drsném, nýbrž jen v lehkém terénu (silnice, hladké polní cesty).



V příloze najdete návody k použití od výrobců komponent. Tam najdete všechny podrobnosti týkající se použití, údržby a péče. V této příručce je několikrát na tyto speciální a obsáhlé návody upozorněno. Dbejte na to, aby byly příslušné návody systémových pedálů, komponent řazení a brzd ve Vašem vlastnictví a pečlivě uschovány spolu s touto brožurou a příručkou.



U karbonu se jedná o kombinovaný materiál, který se používá pro hmotnostně optimalizované konstrukce. Na základě způsobu výroby jsou nepravdělnosti povrchu (malé bublinky a póry) nevyhnutelné. Ty nepředstavují žádné vady.

UPOZORNĚNÍ K OPOTŘEBĚNÍ

Některé komponenty Vašeho jízdního kola podléhají na základě jejich funkce opotřebení. Míra opotřebení závisí na péči a údržbě a na způsobu používání jízdního kola (jízdní výkon, jízda za deště, nečistota, sůl atd.). Jízdní kola, která jsou často odstavena pod širým nebem, mohou na základě povětrnostních vlivů podléhat rovněž silnějšímu opotřebení.

Tyto díly vyžadují pravidelnou údržbu a péči, a přesto dosáhnou v závislosti na intenzitě a podmínkách použití dříve či později konce jejich životnosti.

Následující díly se musí po dosažení meze jejich opotřebení vyměnit:

- ▶ řetěz,
- ▶ lanka,
- ▶ potahy rukojetí resp. omotávka na řídítka,
- ▶ řetězová kola,
- ▶ pastorky,
- ▶ kladky zadního měniče,
- ▶ lanka řazení,
- ▶ pláště,
- ▶ potah sedla (kůže) a
- ▶ brzdová obložení.

Opotřebení obložení kotoučových brzd je podmíněno jejich funkcí. Při sportovním použití nebo jízdách v kopcovitém terénu může být výměna obložení nutná v krátkých intervalech. Kontrolujte stav obložení pravidelně a v daném případě je nechte vyměnit odborníkem.

LOŽISKOVÁ ULOŽENÍ A PRUŽICÍ VZPĚRY U PLNĚ ODPRUŽENÝCH RÁMŮ

Pružící vzpěry a plně odpružené rámy podléhají na základě jejich funkce jistému opotřebení. To se vztahuje zejména na těsnění pružících vzpěr a ložisková uložení zadní stavby. Příliš utažené příchytné šrouby pružících vzpěr zatěžují rám a mají za následek eventuálně následné škody. Dodržujte proto montážní předpisy a používejte momentový klíč.



Brzdová obložení, jejichž tloušťka leží pod jedním milimetrem, se musí vyměnit za originální náhradní díly



Ložiska podléhají jistému opotřebení

ZÁRUKA

Na rámy horských kol (s výjimkou ložiskových uložení a pružících vzpěr) poskytujeme po více než zákonný časový rozsah dobrovolně záruku po dobu 6 let.

Naše záruka platí od data nákupu a jenom pro prvního vlastníka jízdního kola. Na poškození lakového nátěru se nevztahuje. Vyhrazuje si právo, vadné rámy nebo vidlice opravit nebo nahradit za následný model. To je jediný nárok vyplývající ze záruky. Další náklady jako za montáž, přepravu atd. nepřejímáme.

Ze záruky jsou vyloučeny škody na základě neodborného resp. neúčelového použití, např. zanedbání (nedostatečná péče a údržba), pád, přetížení, jakož i změny na rámu nebo vidlice či v důsledku přístaveb a přestaveb přídatných komponent. V souvislosti se skoky a přemáháním jiného druhu neexistuje rovněž žádný nárok vyplývající ze záruky.



6 let záruky



Jízdní kola Canyon jsou high-end sportovní nářadí, představující lehkou konstrukci nejvyššího stupně inženýrství. Zacházejte s tím materiálem i Vy jako profesionál. Nesprávné použití, neodborná montáž nebo nedostatečná údržba mohou narušit bezpečnost závodního stroje. **Nebezpečí úrazu!**

CRASH REPLACEMENT

Při nehodách nebo závažných pádech mohou na Váš rám a vidlici působit velké síly a mít za následek škody, které mohou uškodit funkci. S Crash Replacementem (CR) Vám nabízíme službu, v jejímž rámci může být Váš poškozený Canyon rám nahrazen za příznivějších podmínek. Nabídka má platnost po dobu tří let od data nákupu. Obdržíte Váš nebo srovnatelný rám (bez přídatných dílů, jako např. sedlovky, přesmykače, tlumičů nebo představce).

CR služba je omezena na první vlastnictví jakož i na poškození, která škodí schopnosti funkce. Vyhradujeme si právo tuto službu v jednotlivých případech přerušit, jestliže zjistíme, že byla škoda způsobena úmyslně.

K uplatnění nároku na CR služby se prosím obraťte na naše servisní oddělení (+420)226 259 001.

Další informace najdete na naší internetové stránce www.canyon.com



Crash Replacement - Poškozené rámy Canyon budou nahrazeny za příznivějších podmínek



Dodržujte upozornění v kapitole „Účelové použití“.