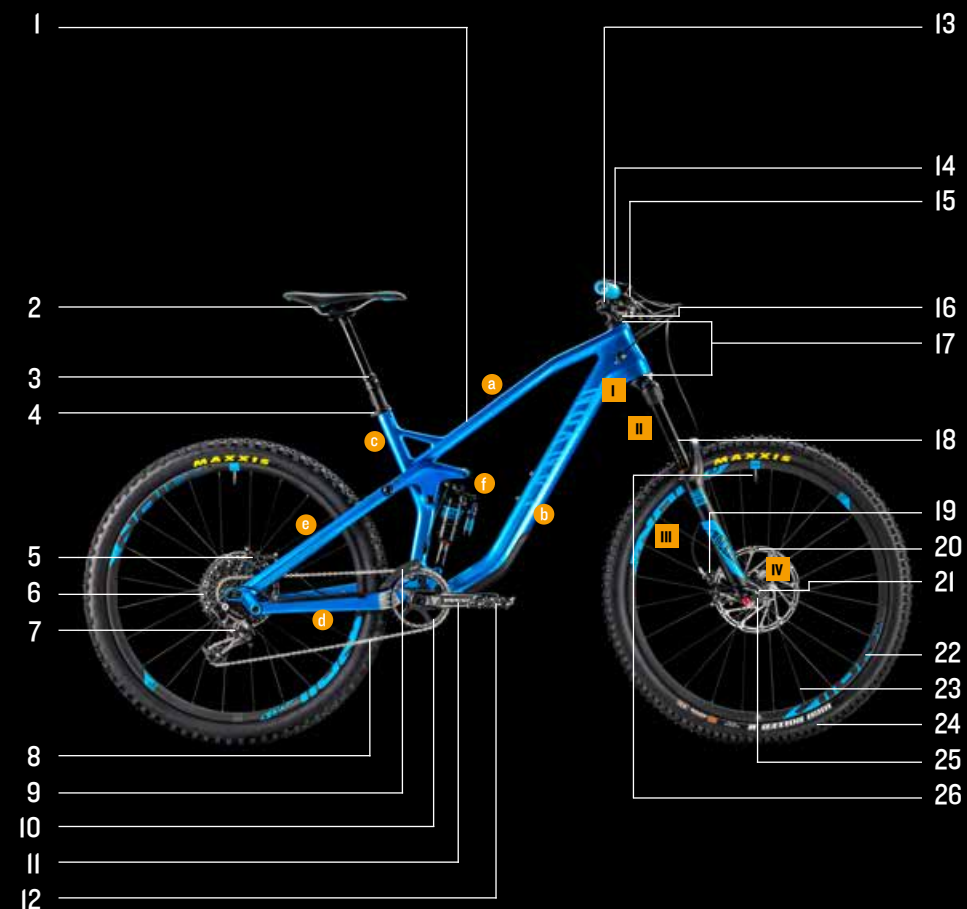


MANUAL

MOUNTAIN BIKE

CANYON



Su bicicleta y estas instrucciones de uso cumplen los requisitos de seguridad de la norma EN ISO 4210-2.



¡Importante!
Instrucciones de montaje, página I2. Antes de usar su bicicleta por primera vez, por favor lea las páginas 4 hasta II.

ÍNDICE DE CONTENIDO

DESCRIPCIÓN DE LOS COMPONENTES

I	Cuadro:	13	Potencia
a	Tubo superior	14	Manillar
b	Tubo inferior	15	Maneta de freno
c	Tubo de sillín	16	Mando de cambio
d	Vaina	17	Juego de dirección
e	Tirante trasero superior	18	Horquilla de suspensión:
f	Amortiguador	I	Corona de la horquilla
		II	Barra fija
2	Sillín	III	Botella
3	Tija de sillín	IV	Puntera
4	Sujeción de la tija de sillín		
5	Freno trasero	19	Freno delantero
6	Casete	20	Disco de freno
7	Cambio trasero		
8	Cadena		Rueda:
9	Desviador delantero	21	Cierre rápido/eje pasante
10	Plato	22	Llanta
11	Juego de bielas	23	Radio
12	Pedal	24	Neumático
		25	Buje
		26	Válvula

ACERCA DE ESTE MANUAL

PRESTE ESPECIAL ATENCIÓN A LOS SIGUIENTES SÍMBOLOS:

En este manual, estos símbolos no siempre van acompañados expresamente de las posibles consecuencias que se describen a continuación.



Este símbolo indica un peligro potencial para su vida y su salud si no observa las indicaciones respectivas y si no toma las medidas de seguridad necesarias.



Este símbolo le advierte de ciertos comportamientos incorrectos que pueden causar daños al medioambiente o daños materiales.



Este símbolo identifica la información sobre cómo manejar el producto o una parte del manual que debe ser considerada de forma especial.

2	¡Bienvenidos!	86	Ruedas – neumáticos, cámaras y presión de inflado
4	Uso conforme a lo prescrito	89	Centrado de las llantas, tensado de los radios
7	Antes del primer uso	90	Sujeción de las ruedas con cierres rápidos
10	Antes de cada uso	90	Sujeción de las ruedas con sistemas de eje pasante
12	Montaje a partir del contenido del BikeGuard	91	Subsanar un pinchazo
40	Embalaje de su bicicleta Canyon	91	Desmontaje de ruedas
41	Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes	92	Desmontaje de neumáticos plegables y de alambre
41	Fijación segura de la rueda	93	Montaje de neumáticos plegables y de alambre
43	Pautas para el montaje de ruedas con ejes pasantes	95	Desmontaje de neumáticos sin cámara
44	Pautas para montar componentes adicionales o hacer modificaciones	95	Reparación de neumáticos sin cámara
45	Particularidades del carbono	96	Montaje de neumáticos sin cámara
46	Pautas de cuidado	97	Montaje de ruedas
47	Particularidades de las bicicletas del tipo freeride	98	Juego de dirección
49	Tras una caída	98	Control y reajuste
51	Kits de cuadro – montaje y características técnicas	99	Juego de dirección de tipo Aheadset®
56	Adaptar la bicicleta Canyon al usuario	100	Suspensión
57	Ajuste de la altura del sillín	100	Glosario de la suspensión
59	Ajuste de la altura del manillar	102	Horquilla de suspensión
59	Potencias de tipo Aheadset®, o sea, sistemas sin rosca	102	Funcionamiento
62	Avance y ajuste del sillín	103	Ajuste de la dureza
63	Desplazamiento del sillín y ajuste de la inclinación del sillín	105	Ajuste de la amortiguación
65	Ajuste del manillar y de las manetas de freno	107	Lockout
65	Ajuste de la posición del manillar mediantegiro	107	Mantenimiento
67	Ajuste de la apertura de las manetas de freno	109	Suspensión integral
68	Sistemas de pedales	109	Particularidades de la posición del sillín
68	Funcionamiento de los diversos sistemas	109	Ajuste de la dureza
70	Ajuste y mantenimiento	112	Ajuste del chasis
71	Sistema de frenos	112	Ajuste de la amortiguación
72	Funcionamiento y desgaste	114	Lockout
73	Control y reajuste de frenos de disco	114	Mantenimiento
73	Control de funcionamiento	116	Transporte de su bicicleta Canyon
74	Frenos de disco	118	Pautas generales para el cuidado y revisiones
75	Cambio	118	Limpieza y cuidado de su bicicleta Canyon
76	Funcionamiento y manejo	120	Conservación y almacenamiento de su bicicleta Canyon
79	Control y reajuste del cambio	121	Mantenimiento e inspección
79	Cambio trasero	122	Intervalos de inspección y mantenimiento
79	Ajuste de los topes finales	124	Pares de apriete recomendados
81	Desviador delantero	128	Requisitos legales para circular en la vía pública
82	Shimano Di2	129	Responsabilidad por productos defectuosos
84	Mantenimiento de la cadena	131	Garantía
85	Desgaste de la cadena	132	Crash Replacement

ESTIMADO CLIENTE CANYON:

En este manual hemos reunido para usted todo tipo de información acerca del manejo de su bicicleta Canyon y muchos detalles de utilidad en torno a la técnica, el mantenimiento y los cuidados de su bicicleta. Lea atentamente este manual. Le resultará muy útil, aun cuando haya utilizado bicicleta durante toda su vida y se sienta como un “viejo zorro”. La técnica de bicicleta ha experimentado grandes avances en los últimos años.

Para que disfrute siempre de su bicicleta Canyon y para su propia seguridad, le recomendamos leer atentamente toda la parte impresa de este manual y

- seguir al pie de la letra las **instrucciones de montaje** del capítulo **“Montaje a partir del contenido del BikeGuard”**,
- observar y seguir las indicaciones del capítulo **“Antes del primer uso”**,
- consultar en el capítulo **“Uso conforme a lo prescrito”** los usos para los que está concebida su nueva bicicleta y el peso total permitido (ciclista, vestimenta y equipaje),
- realizar el control de **funcionamiento mínimo** antes de cada uso. En el capítulo **“Antes de cada uso”** de este manual se describe cómo realizar este control. Nunca monte en bicicleta, si no ha realizado debida y exitosamente este control.

En el soporte de datos digital que acompaña este manual se describen detalladamente una serie de trabajos de mantenimiento y reparación. Al efectuar estos trabajos tenga siempre en cuenta que las instrucciones e indicaciones sólo se refieren a esta bicicleta Canyon y no pueden aplicarse a otros modelos. Dado el gran número de versiones y los cambios de modelos es posible que los trabajos descritos no estén completos. Por eso siga estrictamente las instrucciones de nuestros proveedores de componentes, adjuntas al BikeGuard.

Tenga en cuenta que las indicaciones y los consejos dados pueden ser insuficientes debido a la falta de experiencia y habilidad manual de la persona que realiza los trabajos o por falta de las herramientas necesarias: muchos trabajos requieren herramientas especiales o medidas no descritas en este manual.

En nuestra página web, www.canyon.com encontrará muchos vídeos de asistencia técnica que le serán útiles a la hora de efectuar pequeños trabajos de mantenimiento y reparación. Por su propia seguridad, realice únicamente trabajos para los que disponga de los conocimientos necesarios. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, rogamos contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

Tenga en cuenta: Este manual no le puede conferir los conocimientos de un mecánico de bicicletas. Hasta el manual más completo no podría cubrir todas las posibilidades de combinación entre las bicicletas y componentes disponibles. Por eso este manual hace referencia a la bicicleta que acaba de adquirir y a los componentes habituales, e incluye las indicaciones y advertencias más importantes. Tampoco le enseñará a montar por completo una bicicleta a partir de un kit de cuadro Canyon.

Este manual no le enseñará a ir en bicicleta. Por eso este manual se concentra exclusivamente en la bicicleta que acaba de adquirir y en las indicaciones y advertencias más importantes y no le puede enseñar a ir en bicicleta ni instruir sobre las reglas de tráfico.

Cuando vaya en bicicleta tenga siempre en cuenta que se trata de una actividad potencialmente peligrosa y que el ciclista siempre debe mantener el control sobre su bicicleta.

Al igual que en cualquier tipo de deporte, también al montar en bicicleta se pueden producir lesiones. Cuando se suba a una bicicleta, debe estar consciente de este peligro y aceptarlo. Debe tener claro que al ir en bicicleta no se dispone de los dispositivos de seguridad de un automóvil, p. ej., una carrocería o un airbag.

Así que conduzca siempre con cuidado y respete a los demás usuarios de la vía pública.

Nunca utilice la bicicleta si se encuentra bajo la influencia de medicamentos, drogas, alcohol o si está cansado. Nunca lleve a otra persona en su bicicleta y mantenga siempre las manos en el manillar.

Para finalizar, le rogamos observar los siguientes puntos: conduzca siempre de manera que no ponga en peligro su propia vida ni la de las demás personas y respete la naturaleza cuando atraviese bosques y prados. Lleve siempre el equipo adecuado para montar en bicicleta, por lo menos, un casco apropiado, gafas protectoras, calzado robusto y vestimenta apropiada y llamativa, de colores claros.

El equipo de Canyon le desea que disfrute de su bicicleta.

Al suministrar la bicicleta, el fabricante deberá entregar instrucciones adicionales. Para mayor información sobre las instrucciones adicionales, también visite nuestra página web: www.canyon.com

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

Hotline de servicio: +34 902 995 045
Fax de pedido: +49 (0)261 40400-50
E-mail: spain@canyon.com

Texto, concepción, fotografía y presentación gráfica:
Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Última actualización: Agosto de 2017, 9ª edición

© Se prohíbe la publicación, reimpresión, traducción y reproducción, y cualquier tipo de difusión total o parcial de estas instrucciones, incluso a través de medios electrónicos, así como otras formas de utilización sin previa autorización escrita del autor.



Siempre con casco y gafas

 Este no es un manual de instrucciones para montar una bicicleta a partir de componentes individuales o para su reparación. Nos reservamos el derecho a modificar detalles técnicos respecto a los datos e ilustraciones de este manual. Este manual cumple con los requisitos de la norma EN ISO 4210-2. Este manual está sometido a la legislación europea.

 Por favor, visite de vez en cuando nuestra página web www.canyon.com. Aquí encontrará novedades, información y consejos útiles así como las direcciones de nuestros distribuidores.

 Para mayor seguridad, sólo realice trabajos de montaje y ajuste para los que disponga de los conocimientos necesarios. Si tiene dudas, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045. E-mail: spain@canyon.com

USO CONFORME A LO PRESCRITO

Para definir las finalidades de los diferentes tipos de bicicletas hemos dividido nuestras bicicletas en diferentes categorías. Esto tiene como objetivo definir, durante el desarrollo de nuestras bicicletas, diferentes requisitos de prueba de acuerdo con las cargas previstas respectivamente a fin de garantizar la mayor seguridad posible durante el uso de nuestras bicicletas.

Por lo tanto es de gran importancia no usar las bicicletas fuera de los límites definidos por el uso conforme a lo prescrito, ya que, de lo contrario, puede que las cargas ejercidas a la bicicleta sean demasiado grandes y el cuadro u otros componentes sufran daños, lo que podría provocar graves caídas.

El peso total permitido (ciclista, equipaje y bicicleta) no deberá exceder los 120 kg. Este valor máximo puede limitarse aún más mediante las recomendaciones de uso de los fabricantes de los componentes.

Para saber a que categoría pertenece su bicicleta consulte la información que aparece indicada en el cuadro mediante los siguientes símbolos. Si no está seguro a que categoría pertenece su bicicleta, no dude en contactar con nuestro centro de servicio.

Condición 1

Las bicicletas de esta categoría están diseñadas para ser usadas en caminos firmes. Sus ruedas mantienen contacto continuo con el suelo. Por lo general se trata de **bicicletas de carretera** con manillar de carretera o manillar recto, **bicicletas de triatlón** o de **contrarreloj**. El peso total permitido (ciclista, equipaje y bicicleta) no deberá exceder los 120 kg. Este valor máximo permitido puede verse limitado todavía más por las recomendaciones de uso de los fabricantes de los componentes.

Un caso especial dentro de esta categoría son las **bicicletas de ciclocrós**, especialmente identificadas, con manillar de carretera y frenos cantilever o de disco. Estas bicicletas se adecuan también para pistas de grava y pistas off-road, en las que los neumáticos pierden brevemente el contacto con el suelo a causa de pequeños desniveles o escalones de una altura de 15 a 20 cm.



Condición 2

Las bicicletas de esta categoría están diseñadas para ser usadas en caminos revestidos. Sus ruedas mantienen contacto continuo con el suelo. Estas bicicletas están diseñadas para la movilidad urbana y, por lo tanto, están principalmente destinadas para circular en carretera y en vías públicas permitidas para bicicletas. Esta categoría comprende las **bicicletas Urban** y las **bicicletas city y trekking**.

El peso total permitido (ciclista, equipaje y bicicleta) no deberá exceder los 120 kg. Este valor máximo permitido puede verse limitado todavía más por las recomendaciones de uso de los fabricantes de los componentes.



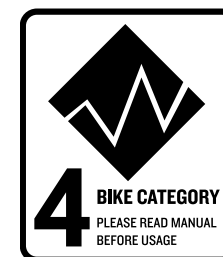
Condición 3

Además de las bicicletas de las categorías 1 y 2, esta categoría comprende bicicletas diseñadas para ser usadas en terrenos más difíciles y sin revestimiento. También se adecuan para dar saltos esporádicos con una altura de 60 cm como máximo. Sin embargo, tenga en cuenta que también los saltos con esta altura pueden resultar en aterrizajes violentos con cargas excesivamente altas que influyen sobre el cuadro y que además puedan ocasionar daños y lesiones. A esta categoría pertenecen las bicicletas todo terreno tipo hardtail y las de suspensión integral con un recorrido corto.



Condición 4

Además de las bicicletas de las categorías 1 a 3, esta categoría comprende bicicletas diseñadas para ser usadas en terrenos muy difíciles y parcialmente rocosos con desniveles más bien grandes, por lo que se alcanzan velocidades también más altas durante el uso. Los frecuentes saltos moderados realizados por un ciclista experimentado no dañan a estas bicicletas. Sin embargo, se recomienda evitar el uso frecuente y duradero de las bicicletas en pistas tipo North Shore y en bikeparks. Además, debido a las cargas elevadas a que están expuestas, se recomienda controlar estas bicicletas después de cada uso a fin de detectar posibles daños. Las bicicletas típicas de esta categoría son modelos con suspensión integral con recorrido medio.



Condición 5

Esta categoría de uso aplica a terrenos muy exigentes, muy rocosos y extremadamente empinados que sólo pueden ser recorridos por ciclistas que disponen del conocimiento técnico necesario y están muy bien entrenados. Los saltos grandes con velocidades muy altas y el uso intenso de bikeparks o pistas downhill son típicos para esta categoría. Es indispensable controlar minuciosamente estas bicicletas después de cada uso a fin de detectar posibles daños. Los daños existentes pueden resultar en un fallo incluso con cargas posteriores bastante bajas. También se recomienda cambiar con regularidad los componentes esenciales para la seguridad. Se recomienda encarecidamente llevar accesorios de protección especiales. Esta categoría comprende bicicletas con recorridos largos así como los llamados dirtbikes.



El montaje de un portaequipajes no está permitido en bicicletas con tija de sillín de carbono. Si quiere llevar equipaje, use exclusivamente una mochila especial para bicicletas.



Visite también nuestra página web www.canyon.com, que es actualizada regularmente. Allí se presentan en una gráfica los campos de uso de nuestros modelos.



En ninguno de nuestros modelos está permitido el montaje de una silla para niños.



En ninguno de nuestros modelos está permitido el montaje de un remolque para niños.



Debido al uso especial que se hace de ellas algunas bicicletas de dirt están equipadas con un solo freno.

ANTES DEL PRIMER USO

1. **¿Ya ha montado en alguna ocasión en una bicicleta todo terreno?** Tenga en cuenta que al atravesar terreno accidentado se requiere de mucha concentración, condición e práctica. Familiarícese poco a poco con su nueva bicicleta todo terreno en un terreno sin tráfico y vaya explorando prudentemente el terreno que desea recorrer. Asista a un curso técnico. Para mayor información visite la página www.canyon.com

2. **¿Está familiarizado con el sistema de frenos?** Habitualmente las bicicletas Canyon se entregan ajustadas de tal manera que el freno delantero se acciona con la maneta de freno izquierda. Compruebe si puede accionar el freno delantero con la misma maneta que usted usa habitualmente. Si no es así, tendrá que practicar hasta acostumbrarse a la nueva disposición, puesto que cualquier accionamiento no deseado del freno delantero puede provocar una caída. Si lo desea, haga modificar la asignación de las manetas de freno por un especialista.

Puede que, bajo ciertas circunstancias, los frenos modernos tengan un efecto de frenado muy superior al de los frenos de la bicicleta que ha usado hasta el momento. Dado el uso especial que se hace de ellas, algunas bicicletas de dirt están equipadas con un solo freno.

En cualquier caso, realice primero algunas pruebas de frenado fuera del tráfico normal. Vaya acercándose lentamente a la deceleración máxima posible. Para mayor información sobre los frenos, vea el capítulo “Sistema de frenos”.

3. **¿Está usted familiarizado con el tipo de cambio y su funcionamiento?** Familiarícese con su nuevo cambio en un lugar sin tráfico. No cambie simultáneamente de marcha en el cambio trasero y el desviador delantero y no pise excesivamente los pedales al cambiar la marcha. Para mayor información sobre el cambio, vea el capítulo “Cambio”.



Se desaconseja un accionamiento excesivo del freno delantero



Tenga en cuenta de que la asignación de las manetas de freno puede variar según el país. Compruebe qué freno se acciona con qué maneta. Si no está acostumbrado a esta asignación, hágala modificar si fuera necesario.



El cambio externo



Si usa un manillar BTT y conduce con las manos en los acoples, las manetas de freno no se alcanzan tan rápidamente como desde otras posiciones de agarre. La distancia de parada resulta más larga. Máxime las precauciones y tenga en cuenta las distancias de parada más largas.

4. ¿Le conviene la altura del cuadro y están bien ajustados el sillín y el manillar? Póngase de pie, con el tubo superior entre sus piernas, y compruebe si dispone de suficiente libertad de movimiento en la entrepierna, por lo menos, de un palmo. Si esto no es el caso, rogamos lea los capítulos más detallados en las páginas siguientes de este manual o en el CD adjunto o contacte con nuestra hotline +34 902 995 045. Si monta en una bicicleta con un cuadro demasiado grande, podrá lesionarse al desmontar rápidamente. En el caso de bicicletas de cross country y de maratón, el sillín debería estar ajustado de tal forma que su talón apenas llegue al pedal cuando éste se encuentre en su posición más baja. Compruebe que al sentarse en el sillín aún consiga tocar tierra con la punta de los pies. En el caso de bicicletas de all mountain, enduro y freeride, el sillín se ajusta generalmente en una posición más baja. Particularmente para bajadas, se recomienda una posición más baja del sillín. Para mayor información sobre la posición del sillín, vea el capítulo “Adaptar la bicicleta Canyon al usuario”.

5. ¿Ha montado en alguna ocasión con pedales automáticos y las zapatillas adecuadas? Antes de usar por primera vez estos pedales, comience a practicar cuidadosamente la forma de encajar y soltar las zapatillas con la bicicleta parada. Se recomienda que se apoye en una pared para que no se caiga. Si fuera necesario, ajuste la fuerza de enganche y desenganche. En todo caso, lea primero las instrucciones de uso adjuntas en el BikeGuard. Para mayor información sobre los pedales lea el capítulo “Sistemas de pedales”.



Compruebe la distancia entre el tubo superior y la entrepierna



Zapatillas para pedales automáticos



Pedal automático



¡La falta de práctica y / o un ajuste excesivo de los pedales automáticos podrían impedirle desengancharse de los pedales! ¡Riesgo de caídas!

6. Use su bicicleta Canyon exclusivamente de acuerdo al uso previsto. Las bicicletas todo terreno concebidas para el uso cross country y maratón no se adecuan para descensos duros en terreno rocoso o para saltos, etc. Para el uso all mountain o enduro existen modelos especiales. Con los modelos Torque puede practicar el llamado freeride. Tenga en cuenta que, aunque las maniobras realizadas por un profesional parezcan fáciles, éstas requieren de mucho entrenamiento y experiencia. Por su propia seguridad, no sobreestime sus capacidades.

Por regla general, las bicicletas Canyon están diseñadas para un peso total de 120 kg (ciclista, equipaje y bicicleta). No sobrepase nunca este límite. Para mayor información sobre el uso de su bicicleta, lea el capítulo “Uso conforme a lo prescrito”.

7. ¿Su bicicleta consta parcialmente de carbono? Tenga en cuenta que este material requiere un especial cuidado y debe ser usado con precaución. En todo caso, lea el capítulo “Particularidades del carbono”.

8. Si ha adquirido una bicicleta con suspensión, deberá comprobar la presión del aire de la horquilla de suspensión. Use para el ajuste la bomba adjunta al BikeGuard. Un ajuste inadecuado puede originar anomalías funcionales o causar daños a la horquilla de suspensión. En cualquier caso, afectará el comportamiento de marcha de la bicicleta y usted no tendrá la máxima seguridad en carretera. Para mayor información lea los capítulos “Horquilla de suspensión” y “Suspensión integral”.



Ir por terreno accidentado



El carbono



Bicicleta con suspensión

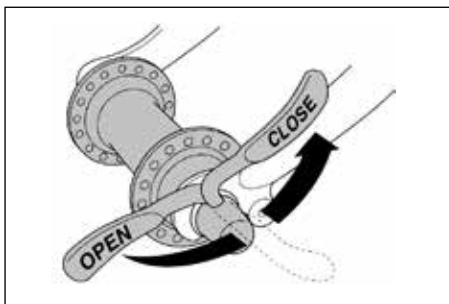


Las bicicletas todo terreno Canyon son aparatos de deporte de la más alta gama, obras de construcción ligera de excepcional perfección. Sea también usted un profesional en cuanto al manejo del material. Un uso o montaje incorrecto así como un mantenimiento inadecuado pueden provocar el fallo de la bicicleta. ¡Riesgo de accidentes!

ANTES DE CADA USO

ANTES DE CADA USO ES IMPRESCINDIBLE QUE COMPRUEBE LO SIGUIENTE:

1. ¿Están cerrados correctamente los cierres rápidos de las ruedas delantera y trasera, la tija de sillín y los demás componentes así como los ejes pasantes (si los hay)? Para mayor información lea el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”.
2. ¿Los neumáticos están en buen estado y tienen suficiente presión? Haga girar ambas ruedas para controlar su centrado. Haciendo esto podrá detectar a tiempo rajaduras laterales de los neumáticos o la rotura de ejes y radios. Para mayor información lea el capítulo “Ruedas – neumáticos, cámaras y presión de inflado”.
3. Realice una prueba de frenado con la bicicleta parada, accionando con fuerza las manetas de freno en dirección del manillar. Ya después de un corto recorrido de la maneta se debe presentar un punto de presión definido; la manetas no deben llegar hasta el manillar. En el caso de frenos hidráulicos (de disco), no debe escapar líquido de las tuberías. Para mayor información sobre los frenos, vea el capítulo “Sistema de frenos”.



Compruebe la presión de inflado



Las manetas de freno no deben llegar hasta el manillar



Si los cierres rápidos no están bien cerrados, puede que se suelten algunas piezas de la bicicleta. ¡Riesgo de caídas!



No utilice su bicicleta Canyon si no cumple alguno de estos puntos.

4. Antes de usar su bicicleta en vías públicas o de noche, debe inspeccionar el sistema de alumbrado. Lea también el capítulo “Requisitos legales”.
5. Haga rebotar su bicicleta Canyon en el suelo a poca altura. Trate de identificar el origen de eventuales ruidos. Si es necesario, inspeccione los rodamientos y las uniones roscadas.
6. Debido al uso que se hace de ellas, las bicicletas de freeride y downhill, como, p. ej., el modelo Sender, están sometidas a cargas elevadas. Si tiene una bicicleta de este tipo, examínela antes de cada uso a fin de detectar a tiempo signos de fatiga o debilitamiento del material, como grietas, abolladuras o dobladuras.
7. El accesorio más importante para culminar con éxito su excursión en bicicleta es un pequeño bolsa de herramientas que se lleva bajo el sillín. Este debería incluir dos desmontables de plástico, las llaves Allen más habituales, una cámara de recambio, un kit de reparación, su móvil y algo de dinero. También lleve una bomba de aire para fijar al cuadro.
8. Si quiere aparcar su bicicleta Canyon, no olvide llevar un antirrobo de calidad. Sólo si sujeta su bicicleta Canyon a un objeto inmovible, podrá prevenir el robo.



Para prevenir daños en su bicicleta Canyon, respete el peso máximo total y las prescripciones acerca del transporte de equipaje y niños en el capítulo “Uso conforme a lo prescrito”. Además le recomendamos leer el capítulo “Transporte de su bicicleta Canyon” antes de transportar su bicicleta en coche o en avión.



Nunca monte en bicicleta sin alumbrado cuando oscurezca



Kit de averías



Las irregularidades del suelo y las fuerzas que usted ejerce sobre su bicicleta Canyon la someten a un duro esfuerzo. Estas cargas dinámicas provocan desgaste y fatiga en los distintos componentes. Examine regularmente su bicicleta Canyon para detectar signos de desgaste, rasguños, deformaciones, decoloraciones o pequeñas grietas. Puede que los componentes que han llegado al final de su vida útil fallen repentinamente. Haga inspeccionar regularmente su bicicleta Canyon para que, dado el caso, se reemplacen los componentes que puedan ocasionar problemas. Para mayor información sobre el mantenimiento y la seguridad de funcionamiento, vea los capítulos “Pautas generales para el cuidado y revisiones”, “Pares de apriete recomendados” e “Intervalos de inspección y mantenimiento”.

MONTAJE A PARTIR DEL CONTENIDO DEL BIKEGUARD

El montaje a partir del contenido del BikeGuard no es muy difícil; sin embargo, debe proceder con prudencia y cuidado. El montaje incorrecto puede provocar el fallo de la bicicleta.

Primero queremos familiarizarle con los componentes de su bicicleta Canyon.

Abra la cubierta delantera de su manual bicicleta todo terreno. Aquí está representada una bicicleta Canyon con todos los componentes importantes. Mantenga abierta esta página durante la lectura. Así podrá encontrar fácilmente los componentes mencionados en el texto.

La gráfica muestra una bicicleta todo terreno Canyon cualquiera; no todas las bicicletas todo terreno tienen este aspecto.



Abra primero el BikeGuard.

Utilice únicamente un cúter o un cuchillo similar con hoja corta. No use un cuchillo para realizar trabajos en la bicicleta misma.

EXAMINAR EL CONTENIDO DEL BIKEGUARD



En el BikeGuard encontrará el kit del cuadro ya ensamblado con la rueda trasera montada y todos los componentes; por separado se encuentra la rueda delantera, dado del caso, embalada en una bolsa especial para ruedas, el sillín y la tija de sillín, que, dado el caso, va unida con un cable a una unidad de mando para el montaje del manillar.

Además, el BikeGuard contiene un cartón con piezas pequeñas, (p. ej., cierres rápidos o ejes pasantes, reflectantes o, dado el caso, los pedales) y la llave dinamométrica Canyon inclusive las puntas intercambiables, la bomba de horquilla, la pasta de montaje Canyon y el manual de bicicletas todo terreno con el CD adjunto.



Para bicicletas con un tamaño de rueda de 29" y 27,5", el cartón con las piezas pequeñas se encuentre lateralmente en posición vertical en el BikeGuard.



No use un cúter para trabajar en la bicicleta misma, ya que corre el riesgo de dañar los componentes o herirse usted mismo. Use unas tijeras si necesita cortar algo.

INFORMACIÓN GENERAL SOBRE EL MONTAJE DE LA BICICLETA TODO TERRENO

Su Canyon ha sido montada completamente en fábrica y sometida a una salida de prueba. Después de realizar los pasos de montaje que se describen a continuación, la bicicleta funcionará correctamente sin tener que realizar trabajos de ajuste adicionales. Después del montaje, haga una salida de prueba en un lugar sin tráfico o en una calle desierta.

A continuación le explicamos brevemente el montaje de la bicicleta. Si no dispone de una formación especial o la experiencia suficiente, rogamos lea los capítulos más detallados de su manual "Bicicleta todo terreno", observe también las instrucciones de uso de los fabricantes de los componentes que aparecen en el CD adjunto.

Antes del primer uso realice los trabajos de control descritos en el capítulo "Antes de cada uso".



Lo mejor es usar un soporte de montaje que agarra el cuadro por dentro, en tres puntos del triángulo, o pedir a un amigo que sujete su Canyon durante el montaje.

LISTADO DE HERRAMIENTAS NECESARIAS



Para el montaje de su nueva bicicleta Canyon se necesitan las siguientes herramientas, que se encuentran en el cartón con las piezas pequeñas:

- Llave dinamométrica Canyon incluidas las puntas intercambiables (1)
- Bomba de horquilla (2)
- Pasta de montaje Canyon (3)



No sujete su bicicleta Canyon mediante un tubo del cuadro o una tija de sillín de carbono sino con una tija de sillín de aluminio adecuada en un soporte de montaje. En el caso de una tija de sillín ajustable en altura, no la sujete en la parte móvil, sino únicamente en la parte inferior que sobresale lo suficiente del tubo vertical. Al introducir o extraer la tija de sillín ajustable en altura tenga cuidado de que también se empujen o tiren los cables en el orificio de salida del cuadro y que no se doblen.



La forma más fácil y segura de realizar el montaje es usando un soporte de montaje o pidiendo la ayuda de alguien.



Comparta su alegría sobre su nueva Canyon y pida a un amigo que le ayude a sacarla del BikeGuard y a montarla.

USO DE LA LLAVE DINAMOMÉTRICA CANYON



Canyon considera imprescindible el uso de una llave dinamométrica para fijar dos componentes de la forma más segura posible.



Coloque la punta correspondiente en la llave dinamométrica Canyon.

Introduzca la punta con cabeza hexagonal completamente en la cabeza del tornillo.



Si se sobrepasa el par de apriete máximo de los tornillos de apriete (p. ej., de la potencia, la tija de sillín o la sujeción de la tija de sillín), la fuerza de apriete será excesiva. Esto podría resultar en el fallo del componente además de albergar un elevado riesgo de accidentes. Por otra parte, en este caso se pierde la garantía del producto. Unos tornillos poco o excesivamente apretados pueden provocar un fallo y ocasionar un accidente. Observe exactamente los pares de apriete indicados por Canyon.



Gire lentamente la empuñadura de la llave dinamométrica Canyon. Tan pronto como el tornillo agarra, la aguja comienza a recorrer la escala. Termine el movimiento de rotación cuando la aguja apunte en la cifra del par de apriete prescrito.



Para el montaje, use la llave dinamométrica Canyon adjunta al BikeGuard.

USO DE LA PASTA DE MONTAJE CANYON



Los componentes de carbono son particularmente susceptibles a daños causados por una fuerza de apriete excesiva. La pasta de montaje Canyon genera una adherencia adicional entre dos superficies permitiendo reducir así el par de apriete necesario en hasta un 30%.



También proporciona máxima protección contra la corrosión y evita eficazmente la misma incluso en condiciones de humedad. La pasta de montaje Canyon se puede utilizar para todas las uniones de carbono y aluminio. Es ideal para este propósito, ya que no se endurece.



Esto es especialmente útil en las áreas de apriete del manillar y la potencia, el tubo frontal y la potencia, la tija de sillín y el tubo vertical - tres puntos de apriete en que una fuerza de apriete excesiva puede destruir los componentes, haciendo que fallen o se pierda la garantía.

Con la pasta de montaje Canyon se previene la eventual destrucción de las fibras de carbono mediante la reducción de la fuerza de apriete. Además se evitan los crujidos en las zonas de apriete.



En tijas de sillín de bicicletas todo terreno use siempre pasta de montaje para asegurar el asiento seguro. Cuando se hunde la tija de sillín para ir por terreno exigente se raya un poco la superficie. Esto forma parte del desgaste normal y no es un motivo de reclamación.



Si desea ajustar constantemente la tija de sillín, Canyon recomienda montar una tija de sillín ajustable en altura.



Antes de aplicar la pasta de montaje Canyon, elimine la suciedad y los residuos de lubricantes de la superficie a tratar. A continuación aplique, con un cepillo o una gamuza, una capa fina y uniforme de pasta de montaje Canyon en las superficies limpias.



Después monte los componentes de la forma prescrita.

Use la llave dinamométrica Canyon y no exceda nunca el par de apriete máximo prescrito. Retire el exceso de pasta de montaje Canyon y cierre bien la bolsa.

DESEMBALAJE



Extraiga el cartón con las piezas pequeñas y déjelo a un lado, al alcance de la mano. Retire el cartón protector trasero.

Saque el manual de bicicleta todo terreno y las herramientas del cartón con las piezas pequeñas.



Retire la tapa protectora del tubo vertical del cuadro.

Retire el cartón protector delantero.



Para bicicletas con un tamaño de rueda de 29" y 27,5", el cartón con las piezas pequeñas se encuentre lateralmente en posición vertical en el BikeGuard.

PROCEDIMIENTO PARA TIJAS DE SILLÍN AJUSTABLES EN ALTURA



Si su bicicleta Canyon está equipada con una tija de sillín ajustable en altura, monte la tija de sillín ajustable antes de levantar la Canyon del BikeGuard. En estado listo para el uso, la tija de sillín ajustable en altura está unida mediante un cable, que pasa por el tubo vertical, a la palanca de mando, que va montada en el manillar.



En el BikeGuard, la palanca de manejo de la tija de sillín ajustable en altura no está montada necesariamente en el manillar.

Abra el cierre rápido o el tornillo de fijación en la sujeción de la tija de sillín. Lea primero el capítulo "**Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes**" de su manual de bicicleta todo terreno.



Suelte la cinta de velcro que fija el sillín y la tija de sillín a la rueda delantera.



Coloque con cuidado la tija de sillín sobre la rueda trasera. Extraiga la rueda delantera con el cartón protector y colóquela a un lado. Retire con cuidado el plástico protector de la tija de sillín.



Ahora aplique algo de pasta de montaje Canyon en la parte inferior de la tija de sillín y en el interior del tubo vertical del cuadro, es decir, en la zona de apriete de la tija de sillín.



Es importante que la tija de sillín se deslice fácilmente en el tubo vertical, sin necesidad de empujarla o girarla. Si no lo consigue, abra un poco más la sujeción de la tija de sillín.



Sostenga la tija de sillín con una mano y agarre el cable de la tija de sillín en el lugar donde sale del cuadro. Inserte cuidadosamente con una mano la tija de sillín en el tubo vertical mientras empuja con cuidado el cable con la otra mano.



Al realizar el montaje, asegúrese de que no se doble el cable de la tija de sillín ajustable en altura.



Introduzca la tija de sillín en el tubo vertical hasta la profundidad mínima de inserción, la cual se identifica con la marca MIN/MAX.



Siga las indicaciones en el capítulo "Ajuste de la altura del sillín" así como los pares de apriete permitidos en el capítulo "Pautas generales para el cuidado y revisiones" en su manual de bicicleta todo terreno y observe también las instrucciones de los fabricantes de los componentes que aparecen en el CD adjunto.

PROCEDIMIENTO PARA TIJAS DE SILLÍN CONVENCIONALES



Extraiga el sillín y la tija de sillín junto con la rueda delantera y el cartón protector y coloque estas piezas cuidadosamente a un lado. Suelte la cinta de velcro que fija el sillín y tija de sillín a la rueda delantera y coloque las piezas al alcance de la mano. Saque el manual de bicicleta todo terreno y las herramientas del cartón con las piezas pequeñas. Extraiga con cuidado el cuadro junto con sus componentes y la rueda trasera del BikeGuard y colóquelo en un lugar seguro. Si es necesario, pida a alguien que sostenga la bicicleta.



Ahora aplique algo de pasta de montaje Canyon en la parte inferior de la tija de sillín y en el interior del tubo vertical del cuadro, es decir, en la zona de apriete de la tija de sillín.

Es importante que la tija de sillín se deslice fácilmente en el tubo vertical, sin necesidad de empujarla o girarla. Si no lo consigue, abra un poco más la sujeción de la tija de sillín.



En algunos casos, la rueda delantera está embalada en una bolsa especial para ruedas.



Alinee el sillín y cierre el cierre rápido o el tornillo de fijación de la sujeción de la tija de sillín. Tenga cuidado de no apretar demasiado el tornillo de fijación o el cierre rápido de la sujeción de la tija de sillín. Retire, si es necesario, el plástico protector del sillín.



Extraiga con cuidado el cuadro del BikeGuard y colóquelo en un lugar seguro.

Si es necesario, pida a alguien que sostenga la bicicleta.



Guarde todas las piezas de embalaje y el BikeGuard completo en un lugar seco. De esta forma tendrá a mano todo lo que necesita en caso que tenga que enviar su bicicleta o para un viaje.



Introduzca la tija de sillín en el tubo vertical hasta la profundidad mínima de inserción, la cual se identifica con la marca MIN/MAX. Alinee el sillín y cierre el cierre rápido o el tornillo de fijación de la sujeción de la tija de sillín. Tenga cuidado de no apretar demasiado el tornillo de fijación o el cierre rápido de la sujeción de la tija de sillín.

Retire, si es necesario, el plástico protector del sillín.



Siga las indicaciones en el capítulo “Ajuste de la altura del sillín” así como los pares de apriete permitidos en el capítulo “Pautas generales para el cuidado y revisiones” en su manual de bicicleta todo terreno y observe también las instrucciones de los fines del fabricante de los componentes que aparecen en el CD adjunto.

MONTAJE DE LA RUEDA TRASERA



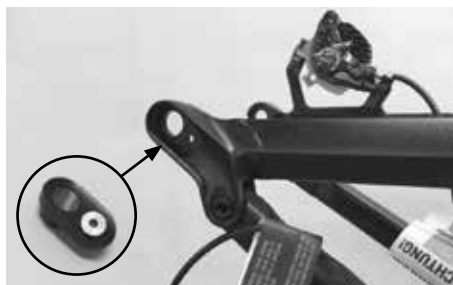
Algunos modelos de bicicletas con cuadros más grandes se suministran con la rueda trasera desmontada.

Abra el cierre rápido o el eje pasante del eje trasero. Proceda de la misma manera que al realizar el montaje de la rueda delantera.

Para obtener más información consulte los capítulos “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes” y “Montaje de la rueda delantera”.



Quite ahora el fiador de transporte del freno de la rueda trasera. En caso de frenos de disco, compruebe antes de montar la rueda que las pastillas vayan colocadas exactamente en sus asientos en la pinza de freno. El mejor indicio de esto es que la holgura entre las pastillas es paralela y los indicadores de desgaste se encuentran en su sitio.



Fije la inserción roscada en la puntera con ayuda de la llave dinamométrica Canyon.



Para obtener más información sobre el sistema de frenos de la bicicleta todo terreno, consulte el capítulo “Sistema de frenos”.

MONTAJE DEL MANILLAR

Accione el mando de cambio derecho hasta que el cambio trasero quede en su posición más externa. Tire el cambio trasero algo hacia atrás, coloque la cadena en el piñón más externo del casete y monte la rueda trasera. Asegúrese de colocar con cuidado el disco de freno entre las pastillas.



Coloque el cierre rápido o el eje pasante, ciérrelo de forma segura y compruebe el asiento correcto de la rueda.



A continuación, compruebe que la rueda trasera está bien centrada entre las tirantes traseros. Compruebe el asiento correcto del eje pasante o del cierre rápido y de los mecanismos de retención.



Tras el montaje de la rueda, haga una prueba de frenado con la bicicleta parada. La maneta de freno debe presentar un punto de presión definido y no debe llegar hasta el manillar.

El manillar embaldado está desmontado, pero la potencia está montada correctamente. No debería realizar ningún cambio en la potencia. Suelte la cinta de velcro abajo en la horquilla. Sostenga con fuerza el manillar y suelte arriba en el cuadro la segunda cinta de velcro. Siga sujetando bien el manillar para evitar que se caiga o se dañe.



Gire hacia delante la potencia junto con la horquilla, es decir en la dirección de marcha. Asegúrese de no torcer los cables y las tuberías. Deje que el manillar cuelgue cuidadosamente o pídale a alguien que lo sostenga.



Tome la llave dinamométrica Canyon e inserte la punta que se adapte a los tornillos de la potencia. Desenrosque completamente los tornillos de apriete de la tapa de la potencia y quite la tapa.

Aplique un fina capa de pasta de montaje Canyon tanto en la cara interior de la tapa de la potencia como en la zona de sujeción del cuerpo de la potencia.



Centre el manillar en la zona de apriete de la potencia con ayuda de la marcación. Asegúrese de que los cables y las tuberías no se tuerzan o doblen y que lleguen en radios uniformes a los topes o a los frenos.

Alternativa 1: fijación de las potencias convencionales Aheadset® con tapa frontal



Coloque la tapa frontal.

- Gire uniformemente y en cruz los tornillos de apriete de la tapa de la potencia hasta que el manillar quede ligeramente apretado.

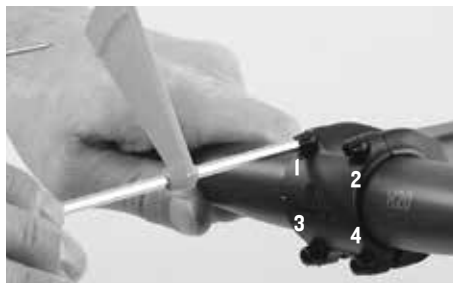


La bicicleta todo terreno aún no está lista para rodar. Lleve a cabo el ajuste y el montaje finales del manillar como se describe más adelante en el capítulo "Ajuste y montaje final del manillar".



- Asegúrese de que las ranuras entre la tapa de la potencia y el cuerpo de la potencia sean paralelas y tengan la misma anchura arriba y abajo. Si es necesario, vuelva a soltar los tornillos de apriete y apriételos ligera y uniformemente.

Alternativa 2: fijación de las potencias Canyon Aheadset® con tapa frontal



Coloque la tapa frontal. Alinee un poco el manillar de modo que las manetas de freno apunten ligeramente hacia abajo.

- Apriete ligeramente (1 Nm) los dos tornillos superiores (pos. 1+2). La ranura tiene que estar completamente cerrada, la tapa frontal debe "encajar" perfectamente. Para ello, puede que tenga que aflojar ligeramente los dos tornillos inferiores (pos. 3+4).



- Después, apriete los dos tornillos inferiores (pos. 3+4) conforme a lo indicado en la potencia (5 o 8 Nm).
- A continuación, apriete otra vez los dos tornillos superiores (pos. 1+2) siguiendo las indicaciones que aparecen en la potencia.

MONTAJE DE LA IMPACT PROTECTION UNIT (IPU)

Algunos modelos Canyon con cuadros de carbono están equipados con un tope especial, la Impact Protection Unit (IPU). Esta unidad evita que el manillar o sus accesorios golpeen contra el tubo superior.

Si su bicicleta Canyon está equipada con una IPU, lo podrá reconocer por los dos orificios roscados en el tubo superior justo detrás del juego de dirección.

Si estos orificios existen, extraiga del cartón con las piezas pequeñas la Impact Protection Unit con los dos tornillos Allen.



Circular sin la IPU puede provocar que el manillar o sus accesorios golpeen contra el tubo superior. El cuadro podría sufrir daños.



Asegúrese de que la potencia y el manillar apunten hacia delante. Coloque la IPU en el tubo superior de modo que el lado redondeado apunte hacia delante y la parte biselada hacia atrás y la IPU quede orientada ligeramente hacia el tubo del cuadro.



Inserte los dos tornillos en los orificios y gírelos dos o tres vueltas con los dedos. Los tornillos deberán dejarse girar muy fácilmente.

Cuando haya girado los tornillos lo suficiente, tome la llave dinamométrica Canyon con la punta correspondiente. Apriete los dos tornillos hasta que sus cabezas queden a ras con los avellanados de la IPU. A continuación apriete los dos tornillos con un par de apriete de 3 Nm.

MEDIDAS ADICIONALES EN EL CASO DE UNA TIJA DE SILLÍN AJUSTABLE EN ALTURA

La palanca de manejo de la tija de sillín ajustable en altura puede estar montada en el manillar o colgar libremente del cable.

Si todavía está floja, retire el plástico protector de ese dispositivo de manejo.



Tome la punta adecuada del cartón con las piezas pequeñas y suelte el tornillo Torx de la palanca de manejo.

POSIBILIDAD 1: Freno SRAM y mando de cambio Shimano

El mando de cambio está montado en el manillar, pero no la maneta de freno.

Retire el plástico protector de la maneta de freno derecha. Ahora, fije la palanca de manejo junto con la maneta de freno derecha en el manillar.



Orienta la maneta de freno de la misma forma que la maneta de freno izquierda, ya montada en fábrica. Gire el tornillo con un par de apriete de 5-6 Nm, prescrito por SRAM.



No aplique fuerza para tratar de llevar la maneta de freno y la palanca de manejo de la tija de sillín a una determinada posición. Sólo existe una posición en la que se puede acceder bien el tornillo.



Utilice la llave dinamométrica Canyon y no sobrepase los pares de apriete máximos.

POSIBILIDAD 2: Freno SRAM y mando de cambio SRAM

Ni el mando de cambio ni la maneta de freno están montados en el manillar. En la abrazadera de la palanca de manejo va montada adicionalmente una pieza conectora, llamada "matchmaker".

El tornillo para montar el mando de cambio en el matchmaker puede estar insertado en el matchmaker mismo o estar ligeramente atornillado en el mando de cambio.



Retire el plástico protector de la maneta de freno derecha.

Ahora, fije la palanca de manejo junto con la maneta de freno derecha en el manillar.

Orienta la maneta de freno derecha de la misma forma que la maneta de freno izquierda.



Gire el tornillo con un par de apriete de 5-6 Nm, prescrito por SRAM.

Retire el plástico protector del mando de cambio derecho. Quite el tornillo de fijación de la palanca de cambio.



Monte el mando de cambio en el matchmaker. Gire el tornillo con un par de apriete de 2,8-3,4 Nm, prescrito por SRAM.

POSIBILIDAD 3: Freno y mando de cambio de Shimano

La maneta de freno y el mando de cambio están montados en el manillar. Monte la palanca de manejo en el manillar, en la parte interna de las abrazaderas de del mando de freno y cambio. Gire ligeramente el tornillo, de modo que la palanca de manejo todavía se pueda girar y mover libremente.



Afloje el tornillo de la abrazadera contigua de la maneta de freno y gire hacia abajo la maneta de freno.



Coloque la palanca de manera que pueda funcionar.



Ahora podrá apretar el tornillo de la palanca de manejo con la llave dinamométrica Canyon.

Apriete el tornillo con un par de apriete de 5-6 Nm especificado por SRAM. Vuelva a girar la maneta de freno hacia arriba y oriéntela de la misma forma que la otra. Apriete el tornillo con un par de apriete de 6-8 Nm, especificado por Shimano.

MONTAJE DEL LA RUEDA DELANTERA

Extraiga la rueda delantera del cartón o de la bolsa de la rueda.



Retire el plástico protector de la horquilla, si existe. Realice estas tareas a mano. Si esto no funciona, utilice preferiblemente un par de tijeras, pero nunca un cúter.

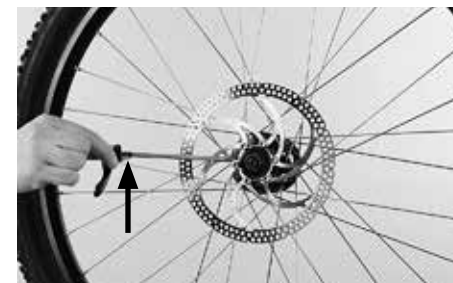
Quite ahora el fiador de transporte del freno de la rueda delantera. Para obtener más información sobre los frenos, consulte el capítulo “Sistema de frenos” de su manual bicicleta todo terreno y siga también las instrucciones del fabricante del componente que se encuentran en el CD adjunto.



En caso de frenos de disco, compruebe antes de montar la rueda que las pastillas vayan colocadas exactamente en sus asientos en la pinza de freno. De ser así, la ranura entre las pastillas es paralela.

Rueda delantera con cierre rápido

Saque el cierre rápido para la rueda delantera del cartón con las piezas pequeñas. Desenrosque la contratuerca y retire uno de los muelles del cierre rápido.



Introduzca el cierre rápido en el eje hueco de la rueda delantera.

En cada lado del buje se debe colocar un muelle respectivamente. Asegúrese de que en ambos lados del cierre rápido los muelles apunten con su diámetro pequeño hacia el eje del buje. Monte la palanca del cierre rápido en el lado izquierdo (el lado opuesto de la cadena).



Enrosque la contratuercas del cierre rápido sólo dos vueltas. Para mayor información sobre los cierres rápidos, lea el capítulo **“Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”** de su manual de bicicleta todo terreno; siga también las instrucciones del fabricante del componente que se encuentran en el CD adjunto.



Monte la rueda delantera y asegúrese de colocar el disco de freno entre las pastillas. Cierre el cierre rápido de forma que la rueda quede bien fija. Lea primero el capítulo **“Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”** de su manual de bicicleta todo terreno.



A continuación, compruebe que la rueda delantera esté centrada entre las barras de la horquilla. Compruebe el asiento correcto del cierre rápido y de los mecanismos de retención.

Accione varias veces la maneta de freno después de montar la rueda y cerrar el cierre rápido y haga girar la rueda.

El disco de freno no debe frotar contra la pinza de freno ni contra las pastillas.



Las pastillas nuevas de frenos de disco requieren de un rodaje para que alcancen los niveles óptimos de deceleración. Para obtener más información consulte el capítulo **“Sistema de frenos”** de su manual bicicleta todo terreno.

Rueda delantera con eje pasante



Saque el eje pasante para la rueda delantera del cartón con las piezas pequeñas.

Sistemas de ejes pasantes Maxle y Maxle-Lite de 15 ó 20 mm de Rock Shox (p. ej., Revelation, Reba, SID, Lyrik)



En el caso de un sistema de eje pasante Maxle con cierre rápido, coloque la rueda delantera en la horquilla y encaje simultáneamente el disco de freno en la pinza de freno.

Alinee la rueda delantera entre las punteras y, desde la derecha, empuje el eje con la palanca de cierre rápido Maxle abierta a través de la puntera y el buje.



Asegúrese de que la palanca del cierre rápido esté completamente abierta y alojada en la escotadura del eje. Cuando la rosca del eje encaje en la rosca de la barra izquierda de la horquilla, apriete el eje hacia la derecha. El eje pasante debe girar libremente al dar las primeras vueltas.



Ahora, gire la palanca con la mano hacia la derecha hasta que el eje quede cerrado. Asegúrese de que al apretar, la palanca del cierre rápido no se salga de la escotadura del eje.

Por último, cierre la palanca de cierre rápido Maxle de igual manera que una palanca de cierre rápido normal. La palanca del cierre rápido no debe sobresalir ni hacia delante o hacia fuera y debe amoldarse a la botella.

Fox E-Thru 15 mm



Coloque la rueda delantera en la horquilla y encaje simultáneamente el disco de freno en la pinza de freno. Alinee la rueda delantera entre las punteras y, desde la izquierda, empuje el eje con la palanca de cierre rápido E-Thru abierta a través de la puntera y el buje.



Cierre la palanca del cierre rápido E-Thru de igual manera que una palanca de cierre rápido normal.

Al iniciar el movimiento de cierre, la palanca se deja mover con mucha facilidad, es decir, sin efecto de apriete. Durante la segunda mitad de su recorrido, la palanca debe ir ofreciendo cada vez más resistencia. Al final, debe resultar difícil moverla.



Cuando la rosca del eje encaje en la rosca de la barra derecha de la horquilla, gire el eje hacia la derecha. El eje pasante debe girar libremente al dar las primeras vueltas. Gire un poco el eje pasante y después gire un tercio de vuelta hacia atrás.



Si la palanca no se deja cerrar completamente, ábrala de nuevo y gire un poco el eje hacia la izquierda. Intente cerrar otra vez la palanca del cierre rápido.

Empuje con la palma de la mano tirando con los dedos de la barra de la horquilla, pero nunca de un radio o de un disco de freno.



Una vez cerrada, la palanca del cierre rápido ya no debe girar. Asegúrese de que la palanca del cierre rápido no sobresalga hacia delante o hacia afuera. Lo mejor es cerrarlo delante de la botella de forma que, apuntando hacia arriba, quede en posición más o menos vertical.

Sistema de eje pasante RockShox Maxle Lite de 15 mm (para diferentes horquillas RockShox)

El nuevo sistema Maxle Lite difiere del conocido sistema Maxle en su manejo. El manejo es prácticamente idéntico al del sistema Fox E-Thru.

Coloque la rueda delantera en la horquilla y encaje simultáneamente el disco de freno en la pinza de freno. Alinee la rueda delantera entre las punteras y, desde la derecha, empuje el eje con la palanca de cierre rápido Maxle Lite abierta a través de la puntera y el buje.

Cuando la rosca del eje encaje en la rosca de la barra izquierda de la horquilla, gire el eje hacia la derecha. El eje pasante debe girar libremente al dar las primeras vueltas.

Gire un poco el eje pasante y después gire un tercio de vuelta hacia atrás.

Cierre la palanca de cierre rápido Maxle de igual manera que una palanca de cierre rápido normal.

Al iniciar el movimiento de cierre, la palanca se deja mover con mucha facilidad, es decir, sin efecto de apriete. Durante la segunda mitad de su recorrido, la palanca debe ir ofreciendo cada vez más resistencia. Al final, debe resultar difícil moverla.

Si la palanca no se deja cerrar completamente, ábrala de nuevo y gire un poco el eje hacia la izquierda. Intente cerrar otra vez la palanca del cierre rápido.

Empuje con la palma de la mano tirando con los dedos de la barra de la horquilla, pero nunca de un radio o de un disco de freno.

Una vez cerrada, la palanca del cierre rápido ya no debe girar. Asegúrese de que la palanca del cierre rápido no sobresalga hacia delante o hacia afuera. Lo mejor es cerrarlo delante de la botella de forma que, apuntando hacia arriba, quede en posición más o menos vertical.



En algunos modelos se puede reemplazar el eje pasante por un cierre rápido con ayuda de un adaptador. Si tiene dudas al respecto, por favor, contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.

Fox 20 mm (Fox 40)



El sistema de eje pasante de 20 mm cuenta con varios dispositivos para fijar la rueda delantera. Para montar la rueda delantera suelte dos o tres vueltas los dos tornillos en los dos extremos inferiores de la horquilla. Coloque la rueda delantera en la horquilla y encaje simultáneamente el disco de freno en la pinza de freno.



Cuando la rosca del eje encaje en la rosca de la barra izquierda de la horquilla, gire el eje hacia la derecha. El eje pasante debe girar libremente al dar las primeras vueltas. A continuación, gire el eje con la llave dinamométrica Canyon y un par de 2,2 Nm.



Alinee la rueda delantera entre las punteras y, desde la derecha, empuje el eje a través de la puntera y el buje. Coloque en el eje una llave Allen adecuada.



Inserte uniformemente los 4 tornillos y apriételes a continuación con una llave dinamométrica y un par de 2,2 Nm.



Independiente del sistema de sujeción de la rueda, compruebe la sujeción segura después de un par de kilómetros u horas de servicio, pero a más tardar después de 4 horas o 80 km. Una sujeción de rueda floja puede provocar accidentes graves con consecuencias impredecibles para su vida y su salud.

AJUSTE Y MONTAJE DEL SILLÍN Y DE LA TIJA DE SILLÍN



Mida la altura de sentado de la bicicleta que ha usado hasta ahora, desde la mitad del eje pedalier hasta el borde superior del sillín. Transfiera esta altura a su nueva Canyon.

Introduzca la tija de sillín en el tubo vertical hasta alcanzar la altura de sentado deseada.



Alinee el sillín y no apriete demasiado el cierre rápido o el tornillo de fijación de la sujeción de la tija de sillín, es decir, no debe sobrepasar el par de apriete prescrito. Use la llave dinamométrica Canyon.

Retire, si es necesario, el plástico protector del sillín.



Tenga en cuenta las instrucciones en el capítulo “Ajuste de la altura del sillín” así como los pares de apriete permitidos en el capítulo “Pautas generales para el cuidado y revisiones” de su manual de bicicleta todo terreno y en el CD adjunto y siga igualmente las instrucciones del fabricante del componente.



No introduzca la tija de sillín más de lo necesario en el tubo vertical. La pasta de montaje raya un poco la tija de sillín. Este no es un motivo de reclamación.



No aplique grasa o aceite en las zonas de apriete de carbono.



Nunca monte en su Canyon si es visible la marca MIN o MAX de la tija de sillín.



Con el sistema PPS de Canyon (Perfect Position System) le será posible elegir con exactitud el tamaño apropiado de su Canyon incluso sin necesidad de hacer una salida de prueba. El sistema PPS lo encuentra en nuestra página web: www.canyon.com

AJUSTE Y MONTAJE FINAL DEL MANILLAR



Ajuste el manillar con la rueda delantera montada y la presión de aire adaptada. En la bicicleta todo terreno lista para el rodaje, las manetas de freno apuntan ligeramente hacia abajo. Al sentarse en el sillín, el brazo extendido y los dedos forman una línea recta cuando los dedos agarran la maneta de freno.



Utilice la llave dinamométrica Canyon y apriete los tornillos en cruz. Nunca sobrepase el par de apriete máximo indicado casi siempre en la potencia.

MONTAJE DE LOS PEDALES



En las bicicletas todo terreno, los extremos del manillar suelen ser algo curvados. Sus muñecas se relajan automáticamente y no se encorvan demasiado hacia fuera.



En las bicicletas todo terreno Canyon se pueden montar pedales comerciales de marcas conocidas.



Para el montaje, use la llave dinamométrica Canyon adjunta al BikeGuard.



Antes de montar los pedales fíjese en la letra que aparece en cada eje. La letra "R" designa el pedal derecho y la letra "L" el izquierdo. Tenga en cuenta que el pedal izquierdo tiene una rosca izquierda, es decir que deberá girar el pedal en sentido opuesto al acostumbrado, o sea, a la izquierda.



Enrosque con la mano los pedales en las roscas de las bielas, las primeras dos o tres vueltas. A continuación, sírvase de una llave especial para pedales para enroscarlos por completo.



Engrase un poco las roscas de los pedales con grasa de montaje de uso comercial antes de enroscarlos.



Algunos tipos de pedales requieren una llave Allen para su montaje.



Vuelva a comprobar el asiento fijo de los pedales a los 100 kilómetros recorridos. En el caso de que los pedales se soltaran, las roscas podrían sufrir daños con el consiguiente riesgo de caídas. Compruebe también el asiento fijo de los demás tornillos siguiendo las indicaciones de los pares de apriete.

INFLAR LA HORQUILLA DE SUSPENSIÓN



La horquilla de suspensión se desinfló por completo para efectos de transporte. Usted debe inflar su horquilla de suspensión con la presión de aire apropiada.

Abra la tapa de la horquilla de suspensión.

Para obtener más información sobre la horquilla de suspensión, consulte el capítulo “**Horquilla de suspensión**” de su manual bicicleta todo terreno y siga también las instrucciones del fabricante del componente que aparecen en el CD adjunto.



Infle la horquilla de suspensión con la bomba especial, adjunta al BikeGuard, siguiendo las recomendaciones del fabricante de la horquilla sobre el ajuste de la dureza de muelle. Las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión las encontrará en el CD adjunto.

INFLAR EL AMORTIGUADOR



Si ha adquirido una bicicleta todo terreno con suspensión integral (full suspension), tendrá que comprobar la presión de inflado.

Abra la tapa del amortiguador.



Un ajuste inadecuado de la horquilla de suspensión puede originar anomalías funcionales o causar daños en la misma.



Las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla las encontrará en el CD adjunto. Lea cuidadosamente estas instrucciones antes del inflado y antes del primer uso.



En algunos modelos se dejó salir todo el aire del amortiguador para fines de transporte. Infle el amortiguador con la presión de aire apropiada.



Un ajuste inadecuado del amortiguador puede originar anomalías funcionales o causar daños en el mismo.

EQUIPAMIENTO PARA CIRCULAR EN LAS VÍAS PÚBLICAS



Para terminar, monte el reflectante blanco al manillar y el reflectante rojo en la tija de sillín así como un timbre.



Infle el amortiguador con la bomba especial adjunta al BikeGuard siguiendo las recomendaciones del fabricante del amortiguador. Las instrucciones de uso del fabricante del amortiguador las encontrará en el CD adjunto.



Para mayor información sobre el ajuste del amortiguador, consulte el capítulo “**Suspensión integral**” de su manual de bicicleta todo terreno y siga también las instrucciones del fabricante del componente que aparecen en el CD adjunto.



Además deberá montar los reflectantes de los radios. Monte dos reflectantes, uno frente al otro, en los radios de las ruedas delantera y trasera respectivamente.



Infórmese sobre las disposiciones vigentes para circular en vías públicas en el país en que vaya a usar su bicicleta todo terreno. Para obtener más información, consulte el capítulo “**Requisitos legales para circular en la vía pública**” de su manual de bicicleta todo terreno en el CD adjunto.



Las instrucciones de uso del fabricante del amortiguador las encontrará en el CD adjunto. Léalas cuidadosamente antes de inflar el amortiguador y antes del primer uso.

CONTROL Y AJUSTES



Accione varias veces la maneta de freno después de haber montado la rueda y cerrado el eje pasante o el cierre rápido y haga girar la rueda.



Tras el montaje de la rueda, haga una prueba de frenado con la bicicleta parada. La maneta de freno debe presentar un punto de presión definido y no debe llegar hasta el manillar. Para obtener más información, consulte el capítulo “Sistema de frenos” de su manual de bicicleta todo terreno en el CD adjunto.



El disco de freno no debe rozar ni en la pinza de freno ni en las pastillas. Haga girar ambas ruedas y compruebe que están centradas.



Compruebe el buen funcionamiento del cambio. Pídale a alguien que levante la bicicleta por el sillín mientras va pasando cuidadosamente de una marcha a otra.

Asegúrese de que el cambio trasero no toque los radios cuando la cadena pasa por el piñón mayor. Presione activamente contra el desviador trasero para poder excluir una colisión y haga girar lentamente la rueda.

Para mayor información sobre el ajuste del sistema de cambio, consulte el capítulo “Cambio” de su manual de bicicleta todo terreno en el CD adjunto.



Las nuevas pastillas de frenos de disco requieren de cierto rodaje.



Ajuste las posiciones del sillín y de agarre y compruebe el asiento fijo del manillar, de las manetas y de la tija de sillín, tal y como se describe en el capítulo “Adaptar la bicicleta Canyon al usuario” de su manual de bicicleta todo terreno.



Infle ambos neumáticos con la presión máxima de inflado indicada en sus flancos. Para más información sobre los neumáticos y las cámaras, consulte el capítulo “Ruedas – neumáticos, cámaras y presión de inflado” de su manual de bicicleta todo terreno en el CD adjunto.

Para terminar realice minuciosamente los controles descritos en el capítulo “Antes del primer uso”.



La tija de sillín debe introducirse en el cuadro por lo menos hasta por debajo del tubo superior o hasta la marca MIN/MAX de la tija de sillín.



Una vez terminados el montaje y los controles, es indispensable realizar una salida de prueba en un lugar sin tráfico o en una calle desierta. Si al ir por vías públicas o terreno accidentado ocurren defectos debidos a un montaje o un ajuste incorrecto puede que pierda el control sobre su bicicleta.



Vuelva a comprobar a los 100 – 300 kilómetros recorridos el asiento fijo de todos los tornillos observando las indicaciones sobre los pares de apriete. Para obtener más información vea los capítulos “Pautas generales para el cuidado y revisiones”, “Pares de apriete recomendados” e “Intervalos de inspección y mantenimiento” de su manual de bicicleta todo terreno en el CD adjunto.



Nunca monte en su Canyon si es visible la marca MIN o MAX de la tija de sillín.

EMBALAJE DE SU BICICLETA CANYON

A la hora de embalar su bicicleta Canyon, p. ej., para enviarla a nuestro taller especializado para la inspección, o bien, si quiere emprender un viaje, tendrá que tener en cuenta ciertos aspectos a fin de que su bicicleta llegue a su destino sin sufrir daños.

Adjuntas a su BikeGuard encontrará las instrucciones de embalaje “Como embalar su bicicleta todo terreno”. A la hora de embalar su bicicleta siga siempre minuciosamente estas instrucciones.

En nuestra página web www.canyon.com, encontrará también las instrucciones de embalaje que le explican paso a paso cómo embalar su bicicleta Canyon.

Si desea llevar su bicicleta Canyon en avión colóquela en el Canyon BikeGuard o en una maleta especial para bicicletas, p. ej., el Canyon BikeShuttle.

Si quiere transportar su bicicleta en coche, asegúrese de fijarla bien y de que no se deslice. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, rogamos lea los capítulos más detallados en las páginas siguientes de este manual o en el CD adjunto o contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

 No coloque la bicicleta o sus componentes en el interior de su coche sin usar un sistema de fijación. Componentes que se mueven incontroladamente pueden poner en peligro su seguridad.

 Si su bicicleta Canyon no se embala para el envío como se indica en las instrucciones de embalaje adjuntas, usted no tendrá derecho al reembolso de los gastos causados por posibles daños ocasionados durante el transporte por parte de la empresa Canyon Bicycles GmbH.



El Canyon BikeShuttle

 Las bicicletas todo terreno con ruedas grandes (27,5" y 29") puede que no quepan en el Canyon BikeShuttle. Para el embalaje use el Canyon BikeGuard.

 En las bicicletas todo terreno de tamaño XL se tuvo que desmontar la horquilla para que la bicicleta cupiera en el BikeShuttle.

 En el caso de tubos de cuadro con diámetro grande, se corre el peligro de que sean aplastados con la mayoría de los clips. Esto hace que exista el peligro de que los cuadros de carbono fallen repentinamente durante su uso posterior o que los cuadros de aluminio sufran abolladuras. No obstante, las tiendas de accesorios de coche venden modelos especiales y adecuados.

 Al transportar la bicicleta en el coche, asegúrese de que no queden objetos en la bicicleta (herramientas, bolsas, sillas para niños, etc.) que puedan soltarse. ¡Riesgo de accidentes!

MANEJO DE CIERRES RÁPIDOS Y EJES PASANTES

A pesar de que los cierres rápidos son fáciles de usar, no se excluyen accidentes causados por un manejo inadecuado.

El mecanismo de cierre rápido consta esencialmente de dos elementos de mando:

- ▶ la palanca manual a un lado del buje que transforma el movimiento de cierre en fuerza de apriete mediante una excéntrica y
- ▶ la tuerca de apriete en el lado opuesto del buje, con la que se ajusta la precarga mediante una varilla roscada.

FIJACIÓN SEGURA DE LA RUEDA

- ▶ Abra la palanca del cierre rápido. Ahora deberá leerse “OPEN”.
- ▶ Lleve la palanca de nuevo en dirección de la posición de apriete, lo que es fácil de identificar gracias a la inscripción “CLOSE” en la cara externa de la palanca. Desde que se inicia el movimiento de cierre hasta aproximadamente la mitad del recorrido, la palanca debe dejarse mover con mucha facilidad, es decir, sin efecto de apriete.
- ▶ Durante la segunda mitad de su recorrido, la palanca va ofreciendo cada vez más resistencia. Al final, resulta difícil moverla. Empuje con la base del pulgar tirando con los dedos de la horquilla o el cuadro, pero no de un disco de freno.
- ▶ En su posición final, la palanca debe quedar paralela a la rueda, es decir, no debe sobresalir por los lados. La palanca debe descansar adosada al cuadro, de modo que no pueda abrirse involuntariamente.
- ▶ Compruebe el asiento seguro del cierre rápido intentando girar la palanca cerrada.



Apertura del cierre rápido



Cerrado del cierre rápido

 Unas ruedas montadas incorrectamente pueden causar graves caídas o accidentes.

 No monte nunca en su bicicleta sin haber comprobado la sujeción de las ruedas antes de salir. Si la rueda se suelta en marcha, una caída será inevitable.

 Al aparcarse su bicicleta, sujete a un punto fijo las ruedas provistas de cierre rápido, junto con el cuadro.

- Si la palanca del cierre rápido gira en círculo, la rueda no está fijada correctamente. Es preciso volver a abrir la palanca del cierre rápido y aumentar la precarga. Para ello, gire la tuerca del lado opuesto media vuelta en sentido horario.
- Repita el proceso de cierre y vuelva a comprobar si el cierre rápido sujeta bien. Si la palanca del cierre rápido ya no gira, el cierre rápido sujeta la rueda correctamente.
- Por último, levante la rueda algunos centímetros del suelo y dé un pequeño golpe en el neumático desde arriba. Si la rueda está bien sujeta, permanecerá en las punteras del cuadro.

Para comprobar el asiento del cierre rápido del sillín, intente girar el sillín con respecto al cuadro.



Cierre el cierre rápido con la base del pulgar



Intente girar el sillín con respecto al cuadro



Asegúrese de que las palancas de los dos cierres rápidos siempre estén al lado izquierdo de su bicicleta Canyon (en el lado opuesto del desviador). De esta forma evitará montar la rueda delantera con los lados invertidos. En sistemas de eje pasante Maxle de RockShox, la palanca de cierre Maxle siempre se encuentra a la derecha.



Si los cierres rápidos no están bien cerrados, puede que se suelten las ruedas. **¡Riesgo elevado de accidentes!**



En bicicletas equipadas con frenos de disco, nunca sustituya el cierre rápido original por un llamado componente de peso ligero.



Puede sustituir los cierres rápidos por antirrobo que requieren una llave especial codificada o una llave Allen. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, rogamos contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

PAUTAS PARA EL MONTAJE DE RUEDAS CON EJES PASANTES

Los ejes pasantes se montan en bicicletas que se someten a grandes esfuerzos, es decir, p. ej., cuando se usan para la práctica del freeride, downhill, etc., o para saltos. Estos proporcionan a las horquillas de suspensión la rigidez necesaria.

Actualmente el mercado ofrece una gran diversidad de sistemas de eje pasante. Algunos de estos sistemas se sujetan por cierre rápido. Otros pueden requerir herramientas especiales para su montaje y desmontaje.

Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, rogamos contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

La información detallada sobre los diferentes sistemas de eje pasante

- Maxle y Maxle-Lite 15 ó 20 mm de RockShox
- Fox E-Thru 15 mm
- Sistema de eje pasante Maxle Lite 15 mm de RockShox
- Fox 20 mm

la encuentra en el capítulo “Montaje a partir del contenido del BikeGuard” al inicio de este manual.



Maxle y Maxle-Lite 15 ó 20 mm de RockShox



Fox E-Thru 15 mm



Fox 20 mm



Para colocar el eje nunca utilice herramientas distintas a las recomendadas por el fabricante. Utilice siempre una llave dinamométrica. Vaya acercándose al par máximo de apriete prescrito en pequeños pasos (medios newtonmetros) y compruebe una y otra vez la sujeción segura del componente. Nunca sobrepase el par de apriete máximo indicado por el fabricante. Si ha apretado demasiado el eje, éste o la barra de la horquilla podrían sufrir daños.



Los fabricantes de sistemas de eje pasan- te suelen facilitar instrucciones detalladas. Léalas atentamente antes de desmontar la rueda o acometer trabajos de mantenimiento.

PAUTAS PARA MONTAR COMPONENTES ADICIONALES O HACER MODIFICACIONES

Las bicicletas Canyon son aparatos deportivos equipados de acuerdo a su uso respectivo. Tenga en cuenta que el montaje de guardabarros o componentes similares puede afectar el buen funcionamiento de su bicicleta y, por consiguiente, la seguridad durante el uso. Antes de adquirir y montar accesorios, cabe informarse si estos son compatibles con su bicicleta Canyon. En cuanto a timbres, bocinas o dispositivos de alumbrado adicionales, deberá informarse si estos accesorios son permitidos y homologados, o si están autorizados en términos de seguridad vial. Lámparas adicionales a batería / a acumulador deben llevar la línea ondulada y la letra "K" (vea el capítulo "Requisitos legales").

Si quiere montar un portaequipajes o una silla para niños, o si quiere usar un remolque para niños, lea primero el capítulo "Uso conforme a lo prescrito" para saber si esto es posible. Si esta posibilidad existe realmente, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045 para informarse sobre los modelos adecuados.

Realice solamente trabajos que domina perfectamente.

El cambio de manillares, potencias y horquillas sólo debería ser realizado por un especialista. Observe siempre las instrucciones de uso de los fabricantes de los accesorios. En cuanto al montaje de otros componentes y accesorios, usted será siempre el responsable del correcto montaje de los mismos. Si tiene la más mínima duda, deje que Canyon realice el montaje en su taller especializado.



Bicicleta Canyon con guardabarros



Portaequipajes

⚠ El montaje de accesorios que no sean de origen, tales como guardabarros, portaequipajes, etc., puede afectar al buen funcionamiento de su bicicleta Canyon, por eso le recomendamos utilizar preferentemente accesorios de Canyon. Así se garantiza que se utilizan componentes adecuados.

⚠ Debido a un montaje incorrecto puede que componentes se suelten o rompan con el consiguiente riesgo de graves accidentes. Apriete los tornillos relevantes para la seguridad con los pares de apriete prescritos.

i Si tiene preguntas sobre el montaje de accesorios, la compatibilidad de los componentes o en caso que desee hacer modificaciones, rogamos lea los capítulos más detallados en las páginas siguientes de este manual o en el CD adjunto o contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

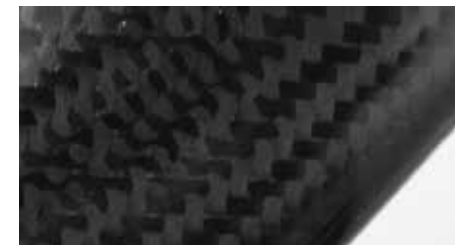
PARTICULARIDADES DEL CARBONO

El carbono, o más correctamente, el plástico reforzado con fibra de carbono, o brevemente CFRP, tiene unas características específicas frente a los materiales de construcción ligera habituales. Es muy importante conocer estas características para que disfrute mucho tiempo de su bicicleta Canyon y pueda fiarse siempre de su material.

En el ciclismo profesional, el plástico reforzado con fibra de carbono ha demostrado su eficacia a través de incontables victorias. Con una estructura, un acabado y un manejo apropiados, este material hace posible la construcción de componentes especialmente sólidos, altamente resistentes y de peso muy ligero.

No obstante, el material tiene la característica particular de ser muy quebradizo. En consecuencia, el carbono no se deforma tras sufrir una sobrecarga, aunque su estructura interna haya quedado dañada. En casos extremos puede que las fibras se suelten unas de las otras, es decir, tiene lugar la llamada delaminación, con el resultado de que la solidez del componente disminuye considerablemente. El esfuerzo excesivo ocurrido, y que ya ha dañado las fibras internas, no se manifiesta con una deformación evidente como suele ocurrir en componentes de acero o aluminio. Por eso, si se sigue usando un componente de carbono que sufrió una sobrecarga, éste podría fallar bruscamente provocando una caída con consecuencias muy graves. Le recomendamos que si se produce cualquier percance deje que un experto de nuestro taller especializado revise el componente o, mejor, su bicicleta Canyon entera.

Estacione siempre su bicicleta Canyon de forma que no pueda volcar. Los cuadros y componentes de carbono pueden dañarse con solo volcar la bicicleta.



El carbono

⚠ Monte en bicicleta con cuidado. Si los componentes de carbono producen ruidos puede que el material sea defectuoso. No siga utilizando su bicicleta, sino llame a nuestra hotline de asistencia técnica para consultarse de las medidas que se deben tomar. Por su propia seguridad, nunca haga reparar componentes de carbono. Reemplace inmediatamente un componente dañado e impida en todo caso que un tercero siga utilizándolo.

⚠ Los componentes de carbono no deben exponerse nunca a altas temperaturas, p. ej., no se les debe aplicar recubrimientos en polvo o barnizado al horno. El calor elevado que se precisa para estos procedimientos podría deteriorar el componente. Por este mismo motivo, nunca deje un componente de carbono cerca de una fuente de calor o en un automóvil que esté expuesto a la radiación solar.

⚠ En el caso de tubos de cuadro de gran diámetro se corre el peligro de que sean aplastados con la mayoría de los clips de portabicicletas. Por esto existe el peligro de que tales cuadros fallen repentinamente durante su uso posterior. Las tiendas de accesorios de coche venden portabicicletas especiales y adecuados.

i El peso máximo total, que comprende el ciclista, el equipaje (mochila) y la bicicleta, no debe sobrepasar los 100 kg. En ninguno de los modelos se permite el montaje de un remolque.

PAUTAS DE CUIDADO

Limpie los componentes de plástico reforzado con fibra de carbono con agua pura y un paño suave; si fuera necesario, añada un poco de detergente al agua. Las manchas de aceite o grasa rebeldes pueden eliminarse con un detergente a base de petróleo. No utilice desengrasantes que contengan acetona, tricloroetileno, cloruro metílico, etc., ni disolventes o detergentes no neutros o químicos o a base de disolventes, ya que estos productos dañan la superficie.

Para proteger y dar brillo a la superficie puede utilizar cera para automóviles. Los productos de pulido o de limpieza de la pintura contienen componentes sólidos que pueden dañar la superficie.



Limpieza con agua y paño suave



Etiquetas autoadhesivas especiales protegen de los daños a los componentes de carbono

⚠ Nunca combine un manillar de carbono con acoples (bar ends), a menos que estén homologados específicamente para ello. No corte un manillar de carbono y no monte las manetas de freno y el mando de cambio más hacia dentro en el manillar que lo indicado o necesario. ¡Peligro de rotura!

⚠ No sujete los cuadros o las tijas de sillín de carbono en un soporte de montaje. Podrían dañarse. Monte primero una tija de sillín (de aluminio) sólida y sujétela en el soporte de montaje, o utilice un soporte de montaje que agarra el cuadro por dentro, en tres puntos del triángulo, o que aloja la horquilla y la caja del pedalier.

⚠ Dependiendo del uso respectivo, los componentes ligeros de carbono pueden estar sujetos a un desgaste más rápido. Por lo tanto recomendamos encarecidamente observar siempre los intervalos de inspección y aprovechar la ocasión para hacer comprobar y reemplazar regularmente los componentes ligeros en nuestro taller de servicio u otros centros calificados.

⚠ Protega los puntos críticos del cuadro de carbono, p. ej., la parte inferior del tubo inferior, con etiquetas autoadhesivas especiales contra daños provocados por cables abrasivos o la caída de piedras.

⚠ No engrase nunca componentes de carbono. La grasa se deposita en la superficie de los componentes de carbono e impide una sujeción segura dentro de los pares de apriete permitidos, debido a que reduce los coeficientes de fricción. En determinadas circunstancias, los componentes de carbono, una vez engrasados, nunca más se pueden volver a apretar con seguridad.

⚠ Compruebe regularmente, p. ej., a la hora de limpiar su bicicleta, si los componentes de carbono presentan daños visibles como entalladuras, grietas, abolladuras, decoloraciones, etc. Si el trapo se engancha en algún lugar, deberá controlar esta área. No continúe utilizando su bicicleta Canyon. Contacte inmediatamente con nuestra hotline +34 902 995 045.

PARTICULARIDADES DE LAS BICICLETAS DEL TIPO FREERIDE

Las modalidades de fourcross, dual slalom, downhill y freeride pertenecen a los deportes más duros que se pueden practicar con la bicicleta. El dar saltos, andar por escalones, hacer descensos rápidos y virajes cerrados en terreno rocoso o muy accidentado somete al ciclista y a la bicicleta a grandes esfuerzos. De ahí que para tales usos se necesita una bicicleta que sea muy sólida y, si necesario, disponga de un buen sistema de suspensión. Una bicicleta de cross country, touring o maratón fallaría en tales condiciones provocando graves accidentes.

Incluso los modelos explícitamente diseñados para un uso deportivo y duro de las prácticas mencionadas no soportan cargas excesivamente elevadas. Sobre todo en las circunstancias que se describen a continuación el material se somete a cargas excesivas y corre el riesgo de fallar:

- Saltos realizados incorrectamente, saltos en bordes afilados, saltos en que sólo la rueda trasera toca el suelo, saltos muy cortos, trucos que no se terminan antes del aterrizaje
- Aterrizajes en la pendiente opuesta, entre dos pendientes, en la zona llana (flat) en el caso de saltos, aterrizajes con rotación, aterrizajes en sentido transversal respecto a la calzada o sin poner las manos en el manillar / sin poner los pies en los pedales

Además deberá evitar lo siguiente, ya que de otro modo el material se vería sometido a unas cargas excesivas, un desgaste anticipado o incluso podría fallar:

- una carga excesiva de la cadena al ir con una tensión de cadena muy baja
- un grind (deslizar sobre la cadena o el plato)
- una carga excesiva de las ruedas al ir con una presión de aire muy baja en las ruedas
- una carga excesiva del cuadro y los componentes al ir con unos elementos de suspensión ajustados muy suaves o el deslizar sobre el cuadro y las punteras



El modelo Torque Playzone



Lleve siempre vestimenta protectora apropiada

⚠ Los componentes montados en bicicletas del tipo freeride están expuestos a grandes esfuerzos. Compruebe estos componentes una vez al año y cámbielos si fuera necesario.

⚠ Las bicicletas de dirt, fourcross, dual slalom, downhill y freeride son auténticos aparatos de deporte. Por su propia seguridad, no sobreestime sus capacidades. A menudo la presentación de un profesional parece fácil a primera vista, pero en realidad implica peligros para la vida y salud. Lleve siempre ropa de protección especial y suficiente.

AJUSTE DE LA ALTURA ADECUADA DEL SILLÍN

Las bicicletas de dirt, freeride, dual slalom, downhill, etc., requieren diferentes ajustes del sillín dependiendo del uso que se haga de ellas. La posición de sentado no es comparable con la de los otros tipos de bicicletas, ya que aquí se trata de conseguir un control y una movilidad máximos.

Si recorre **muchos kilómetros** con su bicicleta, la altura necesaria del sillín viene determinada por el pedaleo. Al pedalear, el tenar del pie debe estar por encima del centro del eje del pedal. En la posición más baja de la biela, cuando el pedal se encuentra a la máxima distancia del sillín, la pierna no debe estar extendida al máximo, ya que con esta postura no conseguirá pedalear con fluidez.

Compruebe la altura del sillín aplicando el siguiente método sencillo. El requisito es que lleve zapatos de suela plana. Siéntese en el sillín colocando el talón en el pedal que se encuentre en la posición más baja. En esta posición, la pierna debe estar completamente extendida. Mantenga la cadera recta.

Si practica seriamente el **freeride**, **downhill**, etc., se recomienda escoger una posición del sillín muy bajo y eventualmente inclinar el sillín algo hacia atrás. Consulte con su entrenador, su club de ciclismo o llame a nuestra hotline +34 902 995 045 para informarse sobre la posición del sillín adecuada.

Instrucciones sobre el ajuste del sillín las encontrará en el capítulo **“Adaptar la bicicleta Canyon al usuario”**.



En el caso de tijas de sillín ajustables en altura, como, p. ej., el modelo Reverb de RockShox, el ajuste de la altura se regula presionando un botón en el manillar. Lea las instrucciones de uso en la CD adjunta.



En general se recomienda un sillín bajo para realizar descensos en cuestas empinadas con la bicicleta todo terreno. Pero viajes largos con un sillín bajo pueden provocar problemas de rodilla.



Strive



Para el freeride el sillín suele estar inclinado algo hacia atrás



Tija de sillín ajustable en altura



Bicicletas todo terreno de estos tipos suelen desgastarse ya después de una temporada de modo que será preciso sustituir componentes esenciales y / o estructurales. Haga inspeccionar a fondo las bicicletas de estos tipos al menos cada tres o cuatro meses.

TRAS UNA CAÍDA

1. Compruebe que las ruedas siguen fijadas correctamente en las punteras y que las llantas permanecen centradas respecto al cuadro y la horquilla. Haga girar las ruedas. Así puede controlar su centrado. Si la rueda está visiblemente descentrada, habrá que volver a centrarla. Para mayor información, vea los capítulos **“Sistema de frenos”** y **“Ruedas”**.

2. Compruebe que el manillar y la potencia no se hayan torcido ni rajado y siguen rectos. Asegúrese de que la potencia continúe bien apretada en la horquilla, intentando girar el manillar con respecto a la rueda delantera. Apóyese un momento sobre las manetas de freno para verificar la colocación segura del manillar en la potencia. Para mayor información, vea los capítulos **“Adaptar la bicicleta Canyon al usuario”** y **“Juego de dirección”**.

3. Compruebe que la cadena sigue engranada en los platos y piñones. Si la bicicleta se ha caído del lado en el que se encuentra el cambio, conviene comprobar su funcionamiento. Pida a alguien que levante la bicicleta por el sillín mientras va pasando despacio una marcha tras otra en el cambio trasero. En particular, a la altura de las marchas cortas que obligan a la cadena a pasar a los piñones mayores, observe con especial atención la distancia entre el cambio trasero y los radios. Si el cambio trasero o las punteras están deformados, puede que el cambio trasero se enganche en los radios — **¡riesgo de caídas!**



Compruebe que las ruedas siguen fijadas correctamente



Intente girar el manillar con respecto a la rueda delantera



Observe el casete desde atrás fijándose en las ruedecillas del cambio trasero: ¿quedan exactamente debajo de los dientes del piñón correspondiente?



También tenga en cuenta las indicaciones en el capítulo **“Particularidades del carbono”**.

El cambio trasero, la rueda trasera o el cuadro podrían sufrir daños. Examine el desviador delantero. Si se ha desplazado, puede que la cadena se salga y la rueda quede sin tracción (vea también el capítulo “Cambio”).

4. Compruebe la posición del sillín mirando a lo largo del tubo superior o en dirección a la caja del pedalier para asegurarse de que no se haya desplazado.
5. Levante la bicicleta unos centímetros y hágala rebotar en el suelo. Si escucha ruidos, cabe averiguar si hay tornillos sueltos.
6. Por último, termine dando un repaso final a toda la bicicleta para detectar posibles deformaciones, decoloraciones o grietas.

Monte en su bicicleta sólo si ésta ha superado perfectamente todas estas pruebas y regrese a casa extremando las precauciones. Evite acelerar y frenar de forma brusca y no se ponga de pie al pedalear.

Si duda del buen funcionamiento de su bicicleta, será mejor que le recojan con el coche, en vez de exponerse a arriesgar su seguridad. Una vez en casa, es imprescindible volver a examinar minuciosamente la bicicleta y reparar o sustituir los componentes averiados. Rogamos lea los capítulos más detallados en las páginas siguientes de este manual o en el CD adjunto o contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.



Las piezas de carbono sobre las que ha actuado una fuerza violenta y las piezas de aluminio dobladas pueden romperse repentinamente. No se deben enderezar, ya que aun después de este procedimiento sigue existiendo un alto riesgo de rotura. Esto vale sobre todo para la horquilla, el manillar, la potencia, las bielas, la tija de sillín y los pedales. En caso de duda, siempre será preferible sustituir estas piezas, puesto que su propia seguridad está en juego.



Asegúrese de que el cambio trasero no toque los radios



Compruebe la posición del sillín mirando a lo largo del tubo superior para asegurarse de que no se haya desplazado



Por su propia seguridad, cambie los componentes de construcción ligera después de una caída

KITS DE CUADRO – MONTAJE Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Canyon suministra sus cuadros de carbono y aluminio de alta calidad también separados para el montaje individual de componentes.

A la hora de elegir las horquillas para los cuadros de bicicletas todo terreno Canyon también se deberá elegir el recorrido de muelle apropiado. Si tiene dudas, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

La persona que completa el cuadro y monta los componentes debe asegurarse de la compatibilidad de los mismos y la calidad del montaje. Dado el gran número de componentes disponibles en el mercado Canyon no está en condiciones de cubrir en este manual todas las opciones de montaje. Canyon no se puede responsabilizar de todas las combinaciones posibles de componentes.

Le recomendamos expresamente que lea atentamente las instrucciones de los fabricantes de los componentes. Puede que por una combinación no apropiada ya no pueda montar en su bicicleta Canyon con seguridad. Por esta razón, le aconsejamos que deje el montaje en manos de un especialista o que lo encargue a nuestro taller especializado. Para mayor seguridad, sólo realice trabajos para los que disponga de los conocimientos necesarios.



Kit de cuadro del modelo Canyon



Haga montar su bicicleta Canyon en nuestro taller especializado.



Tal vez estas instrucciones sean insuficientes para una persona que no disponga de la experiencia y la habilidad necesarias para llevar a cabo las operaciones descritas. Es posible que ciertos trabajos requieran herramientas (especiales) adicionales, p. ej., extractores especiales o instrucciones complementarias.



No sujete el cuadro por los tubos en un soporte de montaje. Los tubos de pared delgada podrían sufrir daños. Monte primero una tija de sillín (de aluminio) sólida y sujétela en el soporte de montaje, o utilice un soporte de montaje que agarra el cuadro por dentro, en tres puntos del triángulo, o que aloja la horquilla y la caja del pedalier.

Los cuadros están listos para el montaje, es decir, las roscas están cortadas, los asientos de los rodamientos y el tubo de sillín están escariados. El cuadro no necesita un repasado posterior. No modifique el cuadro y sus piezas funcionales, p. ej., el dispositivo guía de los cables, por limado, taladrado o procedimientos similares.

Monte todos los componentes al cuadro (con excepción de las tijas de carbono, las potencias montadas sobre cuellos de horquilla de carbono y todas las tijas en cuadros de carbono) usando grasa de montaje de alta calidad. Así evitará la corrosión. De lo contrario, es posible que ya no pueda desmontar su bicicleta Canyon después de cierto tiempo.

En las bicicletas Canyon el juego de dirección y la horquilla ya están montados.

Es importante ir acercándose a los pares máximos de apriete a partir de niveles bajos y comprobar el apriete satisfactorio de cada componente de acuerdo con las pautas reseñadas en los capítulos correspondientes.

Si se desconocen los valores por falta de indicaciones en el componente, apriete los tornillos progresivamente hasta alcanzar el par de apriete máximo y compruebe una y otra vez que el componente está bien apretado.



Sólo se permite el montaje de la potencia suministrada.



La persona que completa el cuadro Canyon hasta obtener una bicicleta entera es responsable de que el montaje de los componentes se realice de acuerdo con las recomendaciones de los fabricantes, conforme a las normas generales y los nuevos desarrollos técnicos y científicos. Si tiene preguntas sobre la compatibilidad de ciertas piezas con el cuadro, llame a nuestra hotline +34 902 995 045.



Siempre atégase a las indicaciones de los pares de apriete



Nunca realice trabajos sin llave dinamométrica



En los cuadros Canyon Lux y Ultima CF, todas las fibras de carbono han sido diseñadas para soportar óptimamente las cargas durante el uso. Por esta razón, los topes remachados de los cables sólo deben cargarse en dirección de los cables de cambio y freno. No tire los cables en sentido transversal respecto a la dirección del recorrido o en contra de ella, es decir alejándolos del cuadro, p.ej., para pre-estirarlos. Procediendo así, podría dañarse el cuadro.



En algunos componentes, los pares de apriete se encuentran inscritos o pegados. Respete estos valores. Observe siempre las instrucciones adjuntas de los fabricantes de los componentes.

JUEGO DE DIRECCIÓN

Todos los cuadros se suministran con cazoletas ajustadas a presión y con un juego de dirección integrado (integrated headset).

HORQUILLAS DE SUSPENSIÓN

En los cuadros de bicicleta todo terreno de Canyon se puede montar una horquilla de suspensión de su elección.

Tenga en cuenta la altura de montaje de la horquilla, la cual debe adecuarse a la geometría del cuadro. Las alturas de montaje de su horquilla de suspensión así como los valores del diámetro nominal del cuello de la horquilla los encontrará en nuestra página web, www.canyon.com

El montaje de una horquilla distinta, por lo menos empeora el comportamiento de marcha de su bicicleta. En ciertas circunstancias, puede que su bicicleta Canyon ya no se pueda controlar – ¡riesgo de caídas! Además, asegúrese de que la corona de la horquilla pueda girar libremente por debajo del cuadro.



La corona de la horquilla debe girar libremente por debajo del cuadro



Observe la altura de montaje de la horquilla de suspensión



Una horquilla no apropiada influye considerablemente en el comportamiento de marcha de la bicicleta incluso puede provocar la pérdida de control sobre la misma.

JUEGO DE PEDALIER

Para todos los cuadros: BSA/BSC 1.370x24T,
(lado derecho, rosca izquierda!)

Ancho de la caja:

Bicicletas todo terreno	68 mm
Modelo Torque y Grand Canyon AL (M44)	73 mm
Pressfit	92 mm
(o sea, 89,5 mm con espaciador de 2,5 mm)	

Los cartuchos de rodamiento convencionales se pueden montar directamente usando grasa de montaje de alta calidad. Respete los pares de apriete del fabricante.

ANCHO DE LA PARTE TRASERA

Todos los cuadros de bicicletas todo terreno:	135 mm
Partes traseras 12x142:	142 mm

PATILLA DE CAMBIO DESMONTABLE

Las patillas de cambio desmontables van fijadas suficientemente en todos los cuadros. Asegúrese de aplicar un par de apriete de 1,5 Nm. No sobrepase en ningún caso el par máximo de apriete de 1,5 Nm.
Excepción: Strive 6 Nm

PORTABIDONES

Asegúrese de aplicar un par máximo de apriete de 5 Nm. No sobrepase el par máximo de apriete de 5 Nm.

TOPES DE CABLE

Cargue los topes de los cuadros MTB de carbono Canyon remachados según la trayectoria de la fuerza sólo en dirección de los cables de cambio y freno. Una carga aplicada oblicuamente con respecto a la trayectoria de la fuerza o en contra de ella podría dañar el cuadro.



No sobrepase los pares de apriete indicados por los fabricantes de los juegos de pedalier



No sobrepase nunca el par máximo de apriete de 1,5 Nm al sustituir la patilla de cambio



No sobrepase un par máximo de apriete de 5 Nm para el portabidón



A la hora de sustituir la patilla de cambio, aplique algo de grasa entre la patilla de cambio y el cuadro.

TIJA DE SILLÍN

Su nueva tija de sillín debe tener, en todo caso, el mismo diámetro nominal que el tubo de sillín. Es importante que la tija se deslice fácilmente en el cuadro, sin necesidad de empujarla o girarla. La incompatibilidad de las dimensiones del cuadro y la tija puede provocar el fallo de esta última.

Antes de montar la tija en el cuadro, asegúrese de que el tubo de sillín quede absolutamente libre de aristas o cantos vivos. Si tiene una tija de sillín de carbono o si el tubo de sillín es de carbono ambos componentes deben estar libres de grasa y aceite. Si fuera necesario, limpie el tubo de sillín y elimine las aristas.

Tenga cuidado de no apretar demasiado el tornillo o el cierre rápido que sujeta la tija de sillín. Tenga en cuenta las indicaciones en el capítulo “Ajuste de la altura del sillín” así como los pares de apriete permitidos en el capítulo “Pautas generales para el cuidado y revisiones” y atégase igualmente a las indicaciones del fabricante del componente. Si se forzara el giro, se podría dañar la tija y ocasionar un accidente y / o lesiones para el ciclista.



Asegúrese de que la tija de sillín sea compatible con el cuadro



No apriete demasiado el cierre rápido



Si los diámetros del tubo de sillín y la tija de sillín no coinciden, podría romperse el cuadro o una tija de sillín de carbono, lo que podría provocar un accidente o lesiones para el ciclista.



No engrase nunca las tijas de sillín de carbono y los tubos de sillín en cuadros de carbono.



Su tija de sillín tiene que estar encajada en el cuadro por lo menos hasta por debajo del tubo superior o hasta la marca mínima grabada en la misma. Nunca monte en su bicicleta Canyon si se ve la marca mínima de la tija.



Para asegurar una fijación segura de la tija de sillín, utilice la pasta de montaje especial para componentes de carbono de Canyon.



Tenga en cuenta las indicaciones relativas a los diámetros de las tijas de sillín en www.canyon.com/service.

ADAPTAR LA BICICLETA CANYON AL USUARIO

No importa si prefiere una postura aerodinámica en un Canyon Cross-Country-Racer o una postura relajada en un Canyon All-Mountain-Bike: la posición de sentado es decisiva para su bienestar y un buen rendimiento en su bicicleta Canyon. Por eso, adapte lo más preciso posible el sillín y el manillar de su bicicleta Canyon a sus necesidades.

En primer lugar, una bicicleta todo terreno es un aparato de deporte. Ya por esta razón, supone una buena musculatura del tronco, los hombros y la nuca.

La talla del ciclista es decisiva a la hora de elegir la altura del cuadro de su bicicleta Canyon. Con la elección de un tipo determinado de bicicleta se establece más o menos la postura del ciclista. Sin embargo, algunas partes de su bicicleta Canyon están concebidas para adaptarse en cierta medida a las proporciones corporales del ciclista. Entre ellas destacan la tija de sillín, la potencia y las manetas de freno.

Elija el tamaño del cuadro de forma que la distancia entre el tubo superior y el entrepierna le deje suficiente espacio en la entrepierna evitando sufrir choques dolorosos contra el tubo superior.

Con el sistema PPS de Canyon (Perfect Position System) le será posible elegir el tamaño apropiado de su bicicleta Canyon incluso sin necesidad de hacer una salida de prueba. El sistema PPS lo encontrará en nuestra página web: www.canyon.com



El cuadro debe ofrecer suficiente libertad de movimiento en la entrepierna



Postura típica de un ciclista montado en una bicicleta de maratón



Postura típica de un ciclista montado en una bicicleta de freeride bajando de un monte



Todos los trabajos reseñados a continuación requieren cierta experiencia, las herramientas adecuadas y habilidad manual. Después del montaje realice indispensablemente la inspección corta (capítulo “Antes de cada uso”) y haga una salida de prueba en un lugar sin tráfico o en una calle desierta. Así podrá volver a revisar todo sin correr peligro. Si tiene dudas, será mejor que realice únicamente el control de posición. Si fuera necesario, deje su bicicleta Canyon en manos de un especialista.

AJUSTE DE LA ALTURA DEL SILLÍN

En bicicletas de cross-country, de maratón y touring, la altura de sentado necesaria viene determinada por el pedaleo.

Importante: Al pedalear, los tenares de los dedos gordos del pie deben estar por encima del centro del eje del pedal. Es decir que en la posición más baja de la biela, la pierna no debe estar extendida al máximo. Si el sillín está demasiado alto, resulta difícil superar esta posición; el pedaleo se hace irregular. Un sillín muy bajo puede provocar dolores de rodilla. Por eso compruebe la altura de sentado aplicando el siguiente método sencillo. El requisito es que lleve zapatos de suela lisa.

- Siéntese en el sillín colocando el talón en el pedal, el cual se encuentra en la posición más baja. En esta posición, la pierna debe estar completamente extendida. Mantenga la cadera recta.

Para ajustar la altura de sentado, suelte el tornillo o el cierre rápido que sujeta la tija de sillín (lea a antes el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”). Suelte el tornillo de la tija con la herramienta adecuada girándolo en sentido antihorario.

No extraiga la tija de sillín por encima de la marca grabada en su tubo. En cuadros con tubo de sillín más largo de lo normal, que sobresale del tubo superior, es necesario empujar la tija por debajo del tubo superior como mínimo. Con esto conseguirá una profundidad mínima de inserción de 10 centímetros y más.



Para ajustar la altura del sillín, suelte el cierre rápido de la tija



Cuando el talón está en el pedal, el cual se encuentra en la posición más baja, la pierna debe estar completamente extendida



Puede que la profundidad mínima de inserción indicada para la tija y el cuadro no sea la misma. En este caso, seleccione siempre la profundidad de inserción mayor.



En bicicletas para adolescentes, compruebe regularmente la altura de sentado cada dos o tres meses.



Nunca engrase el tubo de sillín de un cuadro de carbono si no lleva un casquillo de aluminio. Si monta una tija de carbono, no debe engrasar ni siquiera el cuadro metálico. En determinadas circunstancias, los componentes de carbono, una vez engrasados, nunca más se podrán volver a apretar con seguridad.

- Una vez aflojada, la tija de sillín se podrá desplazar verticalmente. Es importante que mantenga siempre bien engrasada la parte de la tija que se encuentra metida en el tubo de sillín. (Excepción: cuadros y tijas de sillín de carbono). Si la tija no desliza con facilidad en el tubo de sillín, no la fuerce en ningún caso. Si fuera necesario contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.
- Vuelva a enderezar el sillín poniendo su punta en línea con el pedalier o el tubo superior.
- Vuelva a apretar la tija de sillín girando su tornillo de fijación en sentido horario. Una sujeción suficiente debe conseguirse sin necesidad de hacer mucha fuerza manual. En caso contrario, puede que la tija de sillín no sea compatible con el cuadro. Si tiene dudas, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.
- Compruebe la sujeción segura de la tija. Para ello, agarre el sillín en las partes delantera y trasera e intente girarlo. Si al hacer la prueba el sillín no gira, es que la tija está bien sujeta.
- ¿La posición de las piernas sigue siendo correcta? Compruébelo colocando el pie a la posición de pedaleo conveniente. Cuando el tenar del dedo gordo del pie apoya en el centro del pedal, la rodilla debe estar ligeramente doblada en forma de ángulo. En tal caso, usted ha ajustado correctamente la altura del sillín.
- Compruebe si aún llega a poner pie a tierra de forma segura. Si no es así, será necesario bajar un poco el sillín.

Si practica seriamente el dirtbiking, freeride, downhill, etc., se recomienda escoger una posición del sillín muy bajo y eventualmente inclinar el sillín algo hacia atrás. Consulte con su entrenador, su club de ciclismo o llame a nuestra hotline +34 902 995 045 para saber la posición de sentado adecuada o lea el capítulo “Particularidades de las bicicletas del tipo freeride”.

 En el caso de tijas de sillín ajustables en altura, como, p. ej., el modelo Reverb de RockShox, el ajuste de la altura se regula presionando un botón en el manillar. Lea las instrucciones de uso en la CD adjunta.



Compruebe la posición del sillín mirando a lo largo del tubo superior para asegurarse de que no se ha desplazado



Intente girar el sillín con respecto al cuadro

 Vaya acercándose al par máximo de apriete prescrito en pequeños pasos (medios newtonmetros) y compruebe una y otra vez la sujeción segura del componente. Nunca sobrepase el par de apriete máximo indicado por el fabricante.

 Tenga cuidado de no apretar demasiado el tornillo de la sujeción de la tija de sillín. Si se forzara el giro, se podría dañar la tija de sillín o el cuadro. ¡Riesgo de accidentes!

 No monte nunca en bicicleta cuando la tija rebasa la marca final, mínima, máxima, límite o stop. Podría romperse o el cuadro podría sufrir daños. En cuadros con tubo de sillín más largo, que sobresale del tubo superior, conviene que la tija de sillín quede insertada, al menos, hasta debajo del tubo superior o los tirantes traseros superiores.

AJUSTE DE LA ALTURA DEL MANILLAR

La altura del manillar determina la inclinación de la espalda. Cuanto más bajo se ajuste el manillar, tanto más se inclina el tronco. En esta posición el ciclista adopta una postura aerodinámica cargando mucho peso en la rueda delantera; sin embargo, esta postura, por ser muy inclinada, resulta más incómoda y agotadora porque aumenta la carga que recae en las muñecas, los brazos, el torso y la nuca.

POTENCIAS DE TIPO AHEADSET®, O SEA, SISTEMAS SIN ROSCA

(Aheadset® es una marca registrada de la empresa Dia-Compe)

En bicicletas equipadas con un sistema de dirección Aheadset®, el ajuste de la potencia determina también el del juego de dirección. Si se cambia la posición de la potencia es necesario reajustar el juego de dirección (vea el capítulo “Juego de dirección”). Una regulación de la altura sólo es posible desplazando los separadores (spacer), o dando la vuelta a la potencia si se trata de un modelo de los denominados flip-flop.



Potencia de tipo Aheadset®



La altura del manillar determina la inclinación de la espalda

 Asegúrese de que el fabricante del manillar o de la potencia haya autorizado la combinación manillar / potencia seleccionada.

 La potencia es uno de los elementos estructurales de la bicicleta. Cualquier modificación puede poner en peligro su seguridad. Asegúrese de apretar correctamente los tornillos de la potencia y el manillar. Los valores prescritos los encontrará en el capítulo “Pares de apriete recomendados”. Si planea hacer modificaciones, llame, si fuera necesario, a nuestra hotline +34 902 995 045.

 Tenga también en cuenta las instrucciones adjuntas de los fabricantes de los componentes.

- Desmonte el tornillo que da la precarga al juego de dirección en la parte superior del cuello de la horquilla y retire el tapón.
- Suelte los tornillos laterales de la potencia. Extraiga la potencia de la horquilla.
- Ahora puede extraer los separadores.
- Aplique una pequeña cantidad de pasta de montaje para componentes de carbono de Canyon a la zona en que se aprieta la potencia.
- Coloque por completo la potencia en el cuello de la horquilla y vuelva a colocar los separadores, antes extraídos, por encima de la potencia.



Suelte los tornillos laterales de la potencia



Extraiga los separadores y vuelva a colocarlos por encima de la potencia



Reajuste el juego de dirección y luego vuelva a apretar la potencia



La eliminación de separadores sólo es posible si se acorta el cuello de la horquilla. Esta operación es irreversible. No debería ser realizada antes de que haya encontrado la posición de sentado adecuada. Deje este trabajo en manos de un especialista. El mal manejo o el uso de la herramienta inadecuada para cortar el cuello de la horquilla provoca daños materiales irreparables y, bajo ciertas circunstancias, también peligrosos. Canyon no asume responsabilidad alguna por daños en el cuello de la horquilla, causados por un manejo inadecuado. En este caso la garantía pierde su validez. Lo mejor será ponerse en contacto con nuestro taller especializado llamando nuestra hotline +34 902 995 045.



Compruebe que la zona de apriete del manillar no tenga bordes cortantes. Si planea hacer modificaciones, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.



Existen potencias de dimensiones muy diferentes en cuanto a longitud, diámetro del vástago y zona de apriete del manillar. Una elección inadecuada puede constituir una fuente de peligro: el manillar y la potencia podrían romperse y provocar un accidente. Utilice exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original.

Si desea dar la vuelta a la potencia, tendrá que extraer además el manillar.

- Abra los tornillos en la cara delantera de la potencia, los que sujetan el manillar, y extraiga este último cuidadosamente.
- Aplique también en esta zona de apriete pasta de montaje para componentes de carbono de Canyon y vuelva a fijar el manillar después de haber dado la vuelta a la potencia.
- Alinee además el manillar en la zona de apriete de la potencia de manera.
- Apriete todos los tornillos de apriete con la llave dinamométrica, siguiendo los valores indicados. Por regla general no es necesario aplicar el par máximo de apriete si se usa pasta de montaje para componentes de carbono. Es suficiente enroscar los tornillos con pares de apriete un 20 a 25 por ciento inferior a los pares máximos indicados, p. ej., 6 Nm en vez de 8. Con ello se previene el desgaste del material.
- Reajuste el juego de dirección.
- Coloque la potencia de manera que quede alineada con la rueda delantera y que el manillar quede exactamente en un ángulo recto con respecto a la dirección de marcha. Apriete la potencia una vez que esté bien alineada; compruebe después que no sea posible girarla (vea el capítulo “Juego de dirección”).



Suelte los tornillos en la parte delantera de la potencia



Vuelva a apretar los tornillos



Compruebe que la zona de la potencia que sujeta el manillar no tenga bordes cortantes. Si planea hacer modificaciones, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.



Si su bicicleta todo terreno Canyon dispone de un cuello de horquilla de carbono (reconocible por el color negro o negro-brillante en la holgura de la potencia), hay que tener mucho cuidado al sujetar la potencia. Este es un trabajo para especialistas.



Los tornillos de la potencia y del manillar deben apretarse con los pares de apriete prescritos. Los valores prescritos los encontrará en el capítulo “Pares de apriete recomendados” o en las instrucciones adjuntas de los fabricantes de los componentes. Si fuera necesario, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045. De lo contrario, corre el riesgo de que el manillar o la potencia se desprendan o rompan, lo que podría provocar un grave accidente.

AVANCE Y AJUSTE DEL SILLÍN

La distancia entre los puños del manillar y el sillín así como la inclinación del sillín influyen también en la inclinación de la espalda y, por lo tanto, en la comodidad y la dinámica al montar.

Esta distancia puede modificarse ligeramente mediante el bastidor del sillín. Sin embargo, el desplazamiento del bastidor del sillín en la tija terminará afectando el pedaleo: dependiendo si el sillín está posicionado más delante o más atrás, el ciclista pisará los pedales más o menos desde atrás.

Un sillín que no esté regulado horizontalmente en forma adecuada genera una postura de pedaleo poco relajada que obliga al ciclista a apoyarse continuamente en el manillar para mantenerse en el sillín.



La distancia entre los puños del manillar y el sillín influye en la inclinación de la espalda



En ningún caso, el sillín debería inclinarse hacia atrás



Nunca fije el mecanismo de apriete de la tija en las curvaturas de las varillas del sillín, sino siempre en la parte recta de las varillas.



El margen de ajuste del sillín es muy reducido. Las diversas longitudes de potencia le proporcionarán variaciones notablemente mayores; se pueden alcanzar incluso diferencias de más de diez centímetros. En la mayoría de los casos también supone adaptar la longitud de los cables de los frenos y del cambio. Le recomendamos dejar esta operación en manos de un taller especializado. Si tiene dudas o si desea acordar una cita, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.



En cuanto a los tornillos de la tija de sillín, es fundamental respetar los pares de apriete prescritos. Utilice una llave dinamométrica y no sobrepase los pares de apriete máximos. Los encontrará en el capítulo “Pares de apriete recomendados”, en los componentes mismos y/o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

DESPLAZAMIENTO DEL SILLÍN Y AJUSTE DE LA INCLINACIÓN DEL SILLÍN

Tija con mecanismo de sujeción integrado con dos tornillos paralelos

En las tijas de sillín con mecanismo de sujeción integrado el cabezal de la tija que determina la inclinación y la posición horizontal del sillín va sujeto por dos tornillos Allen paralelos. Abra ambos tornillos del cabezal de la tija de sillín. Para ello, no afloje los tornillos más de dos o tres vueltas, de lo contrario todo el mecanismo podría desarmarse.

Desplace el sillín a su gusto, hacia delante o hacia atrás. Con frecuencia un pequeño golpe facilita este ajuste. Observe las marcas en las varillas del sillín y no las sobrepase. Mantenga el borde superior del sillín en posición horizontal mientras vuelve a apretar los tornillos de manera uniforme y alternativamente. Durante estos trabajos de ajuste, se debe colocar la bicicleta en un plano horizontal. Compruebe si el sillín que acaba de fijar bascula, presionando alternativamente con las manos sobre su punta y sobre el otro extremo.



Apriete los dos tornillos uniforme y alternativamente y no sobrepase nunca el par máximo de apriete



Compruebe si el sillín que acaba de fijar bascula



Compruebe el apriete de los tornillos una vez al mes con la llave dinamométrica observando los valores indicados en el capítulo “Pares de apriete recomendados”, en las instrucciones adjuntas y / o en los componentes mismos.

Tija con mecanismo de sujeción integrado con dos tornillos colocados uno detrás del otro

Afloje los dos tornillos no más de dos o tres vueltas, de lo contrario todo el mecanismo podría desarmarse. Desplace horizontalmente el sillín para ajustar su avance. Apriete ambos tornillos por igual para que el sillín mantenga su ángulo.

Gire el tornillo delantero, si desea inclinar hacia abajo la punta del sillín. Puede que tenga que aflojar un poco el tornillo trasero. Para inclinar hacia abajo el extremo posterior del sillín, se debe girar el tornillo trasero. Una vez que haya encontrado la correcta posición del sillín, compruebe si las mordazas de sujeción están en contacto con el bastidor del sillín, antes de aumentar el par de apriete para alcanzar el valor prescrito por el fabricante de la tija de sillín.

Respete los pares de apriete recomendados en el capítulo “Pautas generales para el cuidado y revisiones”. Compruebe si el sillín que acaba de fijar bascula, presionando alternativamente con las manos sobre su punta y sobre el otro extremo.



Suelte los dos tornillos dos o tres vueltas como máximo



Vuelva a apretar los tornillos uniforme y alternativamente con el par de apriete prescrito



Coloque el sillín de manera que las varillas queden fijas dentro de las marcas



Existen potencias de dimensiones muy diferentes en cuanto a longitud, diámetro del vástago y zona de apriete del manillar. Una elección inadecuada puede constituir una importante fuente de peligro: el manillar y la potencia podrían romperse y provocar un accidente.



Posicione el bastidor del sillín de modo que el mecanismo de apriete de la tija quede en la zona especificada. Si no hay zona marcada, el mecanismo de apriete no debe fijar las curvaturas delanteras o traseras de las varillas – ¡riesgo de rotura!



A la hora de cambiar un sillín, tenga en cuenta que las tijas de sillín están diseñadas normalmente para varillas del sillín con un diámetro de siete milímetros. Varillas de otro diámetro pueden hacer que la tija falle con el riesgo subsiguiente de una caída del ciclista.

AJUSTE DEL MANILLAR Y DE LAS MANETAS DE FRENO

En las bicicletas todo terreno, los extremos del manillar suelen ser algo curvados. Ajuste el manillar de tal forma que sus muñecas estén relajadas y no se encorven demasiado hacia fuera.

AJUSTE DE LA POSICIÓN DEL MANILLAR MEDIANTE GIRO

- Abra el (los) tornillo(s) Allen situado(s) en la cara delantera de la potencia.
- Gire el manillar hasta que alcance la posición deseada.
- Compruebe que la potencia, al sujetar el manillar, quede exactamente en el centro de éste último.
- Vuelva a apretar cuidadosamente los tornillos con una llave dinamométrica. Respete los pares de apriete prescritos (vea el capítulo “Pautas generales para el cuidado y revisiones”). Después de ajustar el manillar han de ajustarse las manetas de freno y los mandos de cambio.
- Para eso, suelte los tornillos Allen de las sujeciones de las manetas y los mandos.
- Gire las manetas de freno y los mandos de cambio en el manillar. Siéntese en el sillín y coloque sus dedos en la maneta de freno. Compruebe si su mano y su antebrazo forman una línea recta.
- Vuelva a atornillar las manetas y los mandos.
- Compruebe la colocación correcta del manillar, colocándose delante de su bicicleta Canyon y agarrando ambas manetas de freno. El manillar no debe girar, incluso si le da un fuerte empuje hacia abajo. Reapriete el (los) tornillo(s) de apriete, si fuera necesario.



Abra el (los) tornillo(s) Allen situado(s) en la cara delantera de la potencia



Vuelva a apretar los tornillos con el par de apriete prescrito



Al colocar sus dedos en las manetas de freno, su mano y su antebrazo deberían formar una línea recta



Apriete las manetas de freno y los mandos de cambio con el par de apriete prescrito

Los acoples ofrecen posibilidades adicionales de agarre. Suelen posicionarse de tal manera que las manos descansan sobre ellos de forma relajada cuando el ciclista se pone de pie sobre la bicicleta. Los acoples, también denominados “bar ends”, quedarán entonces casi paralelos al suelo o ligeramente levantados en un ángulo de más o menos 25 grados.

- Afloje una o dos vueltas los tornillos que se encuentran generalmente en la parte inferior o superior de los acoples.
- Posicione los cuernos a su gusto comprobando que forman el mismo ángulo en ambos lados.
- Vuelva a enroscar los tornillos con el par de apriete necesario.
- Compruebe el apriete seguro de los acoples, intentando girarlos.
- Si se montan acoples en manillares de carbono, han de emplearse tapas especiales en los extremos del manillar. En el caso de manillares de carbono, deberá seguir obligatoriamente las instrucciones de uso respectivas puesto que algunos fabricantes imponen restricciones estrictas en cuanto al uso de acoples.



Los acoples ofrecen posibilidades adicionales de agarre



Vuelva a apretar los tornillos con el par de apriete necesario

 Tenga en cuenta que los tornillos de la potencia, el manillar, los acoples y los frenos se tienen que apretar con los pares de apriete prescritos. Los valores prescritos los encontrará en el capítulo “Pautas generales para el cuidado y revisiones” o en las instrucciones adjuntas de los fabricantes de los componentes. De lo contrario, corre el riesgo de que los componentes se desprendan o rompan, lo que podría provocar un grave accidente.

 No ajuste los acoples en posición vertical o inclinados hacia atrás, ya que en caso de una caída, podría sufrir lesiones.

 Tenga en cuenta que la distancia de parada es mayor si se apoya en los acoples. En algunas posiciones de agarre, las manetas de freno no están al alcance más adecuado de las manos.

AJUSTE DE LA APERTURA DE LAS MANETAS DE FRENO

En muchos de los sistemas de freno, la distancia entre la maneta de freno y la empuñadura del manillar es ajustable. Así que para ciclistas con manos pequeñas, se puede acercar la maneta de freno a una distancia adecuada del manillar para facilitar su accionamiento. Asimismo conviene ajustar la posición de la maneta, a partir de la cual los frenos comienzan a actuar, a la longitud de los dedos.

- Verifique el momento en que las zapatas comienzan a tocar las superficies de frenado. Si percibe este punto de presión poco después de actuar sobre la maneta, deberá ajustar el freno. Si quiere ajustar la apertura de las manetas, vea el capítulo “Sistema de frenos”. De lo contrario, tras el ajuste, los frenos podrían rozar en las llantas. Pero si el freno comienza a actuar sólo después de la mitad del recorrido de la maneta, se tiene cierto margen de ajuste para disminuir la apertura de la maneta.
- Generalmente suele haber un pequeño tornillo cerca del lugar donde el cable o la tubería del freno entra en el cuerpo de la maneta. Enrosque este tornillo observando cómo se mueve la maneta.
- En los frenos hidráulicos, suele haber un tornillo de ajuste en la maneta mediante lo cual puede modificar la posición.
- Cuando haya alcanzado la apertura deseada de la maneta, compruebe sin falta si la palanca aún tiene recorrido suficiente antes de que las zapatas toquen las superficies de frenado.

 Tenga en cuenta que la distancia de parada es mayor si se apoya en los acoples. En algunas posiciones de agarre, las manetas de freno no están al alcance más adecuado de las manos.



Apertura de la maneta de freno



Ajuste de la apertura de la maneta de freno

 Tenga en cuenta que los tornillos de la potencia, el manillar, los acoples y los frenos se tienen que apretar con los pares de apriete prescritos. Los valores prescritos los encontrará en el capítulo “Pautas generales para el cuidado y revisiones” o en las instrucciones adjuntas de los fabricantes de los componentes. De lo contrario, corre el riesgo de que los componentes se desprendan o rompan, lo que podría provocar un grave accidente.

 Al accionar la maneta de freno, ésta no debe llegar hasta el manillar. ¡Antes debe alcanzarse la fuerza máxima de frenado!

 Observe también las instrucciones adicionales del fabricante del freno.

SISTEMAS DE PEDALES

No todo tipo de calzado es apropiado para montar en bicicleta: las zapatillas para montar en bicicleta deben tener suela rígida y suficiente adherencia. Si la suela es demasiado blanda, existe peligro de que el pedal traspase causando molestias al pie. Evite utilizar zapatillas con suela muy ancha en la zona del talón porque impiden adoptar la postura natural del pie y al pedalear rozará en los tirantes y vainas de la parte trasera, lo que acabará provocándole dolores de rodilla.

FUNCIONAMIENTO DE LOS DIVERSOS SISTEMAS

Se recomienda usar pedales en los que el pie va acoplado al pedal mediante una conexión removible: los llamados pedales automáticos. La conexión impide que el pie resbale al pedalear rápido o al ir por terrenos abruptos. Gracias a la fijación segura del pie, el pedal se puede empujar o tirar, facilitando un pedaleo fluido. Otra ventaja radica en que el tenar del dedo gordo del pie se encuentra en una posición favorable por encima del eje del pedal y que el ciclista no puede bloquear inconscientemente la rueda delantera con la punta del pie.



Pedal automático



Zapatillas para pedales automáticos



Los pedales automáticos exigen zapatillas especiales.



Lea las instrucciones de uso del fabricante de los pedales o contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

En los pedales automáticos, una zapatilla especial para bicicleta forma una conexión de enganche con el pedal, comparable al mecanismo usado en los zapatos de esquí. Se comienza dando la vuelta al pedal con la punta de la cala, después se pisa en el cuerpo del pedal que se encuentra en posición horizontal. La mayoría de los pedales para bicicletas todo terreno disponen de un mecanismo de acoplamiento en ambas caras del pedal, lo que no obliga a darle la vuelta. Cuando la zapatilla encaja, esto se siente claramente y se escucha un clic. Por esta razón los pedales automáticos también se conocen en Alemania como pedales clic.

En todos los sistemas de uso corriente, basta girar el talón hacia fuera para soltar la fijación. En sus primeros intentos de enganchar y desenganchar los pedales con sus pies, apóyese en una pared o pídale a otra persona que le sostenga.

Los sistemas de pedales difieren en la forma de la cala, el ángulo y la fuerza de desenganche. Para ciclistas con problemas de rodilla, se aconseja seleccionar un sistema de pedales que ofrezca "libertad al pie", es decir, que deje cierta libertad de movimiento al talón de la zapatilla cuando el mecanismo esté enganchado.

La ventaja de ciertos tipos de pedales automáticos radica en que la cala está hundida en la suela lo que permite ir a pie sin problemas.



Basta girar el talón hacia fuera para soltar la fijación de los pedales automáticos



Las suelas llevan integradas pequeñas calas ("cleats")



Practique a recoger los pedales, a enganchar el pie en los mismos y a desenganchar la fijación girando el pie hacia fuera, primero con la bicicleta parada, antes de profundizar la técnica en una calle desierta. Lea con atención las instrucciones del fabricante de los pedales y las zapatillas. Si tiene dudas, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

AJUSTE Y MANTENIMIENTO

En cuanto a la configuración técnica, los sistemas de pedales difieren considerablemente en ciertos aspectos. Sin embargo, hay unas reglas fundamentales de ajuste que son comunes a todos los sistemas:

- Sujete la cala a la zapatilla de tal forma que el tenar del dedo gordo del pie se sitúe por encima del eje del pedal.
- Lo importante es que, al pedalear, el pie adopte su posición natural. En la mayoría de las personas el talón apunta algo hacia el interior.
- Asegúrese de que los tornillos de fijación estén siempre bien apretados, porque le costará mucho bajarse de la bicicleta si la cala de la zapatilla va suelta. **¡Riesgo de caídas!**
- Ajuste la fuerza de desenganche del pedal según sus propias necesidades. Al principio, se recomienda aplicar una precarga baja. Gire el pequeño tornillo Allen y verifique la precarga encajando y desenganchando los pedales.
- Limpie y engrase regularmente los muelles y mecanismos que se encuentran al descubierto.
- Si se oyen crujidos y crepitaciones en las calas, aplique algo de grasa a los puntos de contacto de las calas y los pedales.
- Verifique regularmente el estado de desgaste de las calas. Una colocación insegura en los pedales es indicio de que la cala o la suela de la zapatilla están desgastadas.



Lo importante es que, al pedalear, el pie adopte su posición natural



Ajuste la fuerza de desenganche del pedal según sus propias necesidades



Mantenga los pedales y las suelas de las zapatillas libres de suciedad y cuerpos extraños y engrase regularmente con aceite el mecanismo de enganche.



Unos pedales que no enganchan y desenganchan con facilidad o unas calas muy desgastadas presentan peligro de accidentes: las zapatillas pueden salirse espontáneamente de los pedales.

SISTEMA DE FRENOS

Por lo general, los frenos montados en su bicicleta Canyon sirven para adaptar la velocidad de marcha a las condiciones del tráfico. En caso de emergencia, los frenos deben ser capaces de detener su bicicleta Canyon de la forma más rápida posible. Veamos la física que interviene en un frenazo: al frenar el peso tiende a desplazarse hacia delante, aligerando la rueda trasera. En suelo seco, no resbaladizo, la intensidad de la deceleración se ve limitada por el posible vuelco de la bicicleta y sólo en segundo lugar por la adherencia de las ruedas. Este problema se plantea con mayor gravedad en las bajadas. Por lo tanto, al dar un frenazo, el ciclista deberá desplazar hacia atrás su peso tanto como le sea posible.

Accione ambos frenos a la vez y recuerde que, debido al traslado de peso, el freno delantero transmite fuerzas mucho mayores en suelo no resbaladizo.

La asignación de las manetas de freno a los cuerpos de freno puede variar (p. ej., la maneta izquierda acciona el freno delantero). Haga configurar los frenos a sus necesidades antes del primer uso de la bicicleta.

En los frenos de disco, el frenado constante o el rozamiento continuo de las pastillas provoca el sobrecalentamiento del sistema de frenos, lo que puede causar la disminución de la fuerza de frenado e, incluso, el fallo total del sistema de frenos. ¡Un grave accidente puede ser el resultado!

Observe su forma de conducir teniendo en cuenta estos aspectos y acostúmbrese a frenar de forma breve y firme al mismo tiempo, desbloqueando el freno regularmente entre frenado y frenado. En caso de dudas, pare un momento y deje enfriar el disco de freno o la llanta manteniendo la maneta de freno desactivada



Maneta de freno



Freno de disco



Al frenar, el peso tiende a desplazarse hacia delante



Familiarícese cuidadosamente con el sistema de frenos. Practique frenazos de urgencia en un lugar sin tráfico, hasta que consiga controlar su bicicleta Canyon con seguridad. Así evitará accidentes de tráfico.



La humedad reduce la eficacia de los frenos. Tenga en cuenta que la distancia de parada es mayor en caso de lluvia.

FUNCIONAMIENTO Y DESGASTE

Accionando una maneta, una zapata fija ejerce presión sobre una superficie de frenado en rotación. El rozamiento que se produce decelera la rueda. Además de la fuerza que la zapata ejerce sobre la superficie de frenado, lo más importante es el coeficiente de rozamiento de las dos superficies de contacto.

Si las superficies de contacto se ven impregnadas de agua, suciedad o aceite cambia el coeficiente de rozamiento. Por esta razón, cuando llueve, los frenos de disco tardan un poco en dar respuesta y frenan peor. Las pastillas y también los discos de freno se desgastan por el rozamiento. El desgaste se ve favorecido por viajes reiterados bajo la lluvia.



Freno de disco

 Es fundamental que los discos de freno y las pastillas estén totalmente libres de cera, grasa y aceite. Una vez contaminadas por aceite, las pastillas ya no se pueden limpiar. Habrá que cambiarlas sin falta.

 Si los frenos están muy sucios y / o húmedos, pueden presentarse chirridos.

 Use solamente piezas de recambio compatibles con el freno e identificadas con la marca original.

 Las fugas en las tuberías de frenos hidráulicos pueden dejar los frenos inoperantes. Subsane fugas de inmediato, de lo contrario, existe **peligro de accidentes**.

CONTROL Y REAJUSTE DE FRENOS DE DISCO

En suelo húmedo, los frenos de disco ofrecen una respuesta mucho más rápida que los de llanta. Además, no requieren mucho mantenimiento y no desgastan las llantas. Una desventaja es que suelen producir ruidos cuando están húmedos. También en los frenos de disco las manetas de freno pueden ajustarse al tamaño de la mano a fin de mejorar su manejo. Por regla general, esto se realiza mediante un pequeño tornillo Allen situado en la propia maneta.

CONTROL DE FUNCIONAMIENTO

Compruebe periódicamente que no haya fugas en las tuberías y los racores, manteniendo la maneta de freno accionada. Si nota que sale aceite hidráulico o líquido de freno, tome inmediatamente las medidas apropiadas, ya que esto puede dejar los frenos inoperantes. Si fuera necesario, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

Compruebe el estado de las pastillas, revisando los salientes o pestañas metálicos que asoman por debajo de la pinza de freno o en la mirilla de inspección en la parte superior de la pinza de freno. Si han quedado a un milímetro del disco, tendrá que desmontar las pastillas de acuerdo con las instrucciones del fabricante, revisarlas minuciosamente y, si fuera necesario, reemplazarlas.

 Los fabricantes de frenos de disco facilitan instrucciones detalladas. Léalas atentamente antes de desmontar una rueda o de acometer trabajos de mantenimiento.

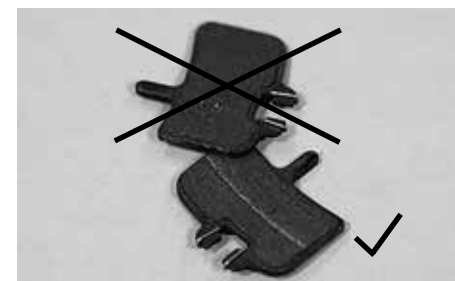
 Utilice únicamente piezas de recambio originales.



Frenos de disco



Ajuste de la apertura de la maneta de freno



Las pastillas desgastadas deben reemplazarse

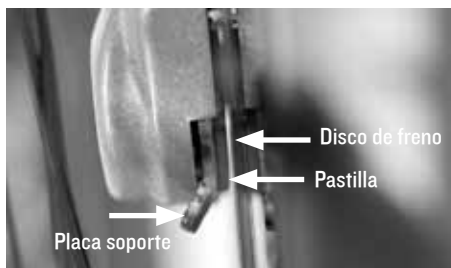
 Las pastillas y los discos de freno sucios pueden reducir notablemente la fuerza de frenado. Por eso, no deje que penetre aceite u otro tipo de líquido en el freno, p. ej., durante la limpieza de la bicicleta o el engrase de la cadena. En ningún caso deberá limpiar las pastillas sucias. Estas deberán cambiarse por unas nuevas. Los discos de freno, en cambio, se pueden limpiar con un detergente especial para frenos o, a falta de algo mejor, con agua caliente y detergente de uso corriente.

FRENOS DE DISCO

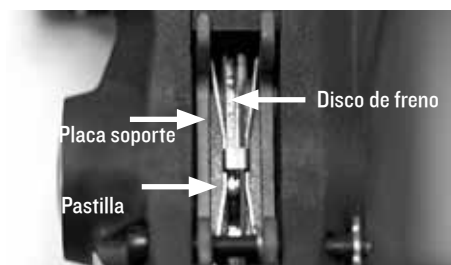
En estos modelos, el desgaste de las pastillas se compensa automáticamente. Compruebe antes de cada uso que los frenos alcanzan un punto de presión definido antes de que la maneta toque el manillar. Compruebe regularmente si las pastillas tienen todavía un grosor suficiente.

Los fiadores de transporte de algunos modelos de freno llevan escotaduras incorporadas. Si las pastillas caben en estas escotaduras, es hora de cambiarlas.

Utilice exclusivamente pastillas de recambio originales y observe las indicaciones en el manual del fabricante del freno. Si tiene la más mínima duda, encargue este trabajo a un especialista.



Control de las pastillas de un freno de SRAM – la placa soporte nunca debe tocar el disco



Control de las pastillas de un freno de Shimano – la placa soporte nunca debe tocar el disco

! Las pastillas nuevas requieren de un rodaje para que alcancen los niveles máximos de deceleración. Para ello, acelere su bicicleta Canyon entre 30 y 50 veces hasta unos 30 km/h, y frene hasta detenerla por completo.

! Los frenos de disco se calientan mucho durante su uso. Por eso evite tocar el disco y la pinza de freno inmediatamente después de realizar frenados reiterados, p. ej., después de durante una bajada prolongada.

! También tenga en cuenta las indicaciones en las siguientes páginas web:
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.shimano.com
www.sram.com

! Conexiones abiertas o fugas en las tuberías reducen notablemente la eficacia de frenado. Acuda a un especialista cuando note fugas en el sistema de frenado o dobleces en las tuberías, o contacte con nuestra hotline +34 902 995 045. **¡Riesgo de accidentes!**

! Después de haber desmontado las ruedas, no debe accionar las manetas de freno. De lo contrario, las pastillas se juntan y la rueda ya no se deja montar sin problemas. Tras el desmontaje de las ruedas, monte los fiadores de transporte suministrado junto con los frenos.

! No transporte su bicicleta Canyon con el sillín y el manillar hacia abajo: los frenos pueden quedar inoperantes.

CAMBIO

El sistema de cambio de su bicicleta Canyon sirve para adaptar las capacidades físicas del ciclista a los accidentes geográficos y a la velocidad de marcha deseada. El cambio no reduce el trabajo físico del ciclista, éste es el mismo en una distancia y un tiempo dados. Lo que cambia es la cantidad de la fuerza que se necesita por cada revolución de biela. Esto significa que con una marcha corta usted consigue subir cuestas empinadas sin gastar en exceso sus fuerzas. Pero esto le obliga a pedalear más.

Cuesta abajo se cambia a un desarrollo elevado, así, un solo giro de la biela bastará para recorrer muchos metros y la velocidad será tanto más alta. Para ahorrar energía, se recomienda el cambio frecuente de las marchas. Como en un automóvil, tendrá que adaptar el número de revoluciones a la velocidad respectiva para alcanzar un óptimo rendimiento.

Un número razonable de revoluciones (también llamado cadencia de pedaleo) en lo plano es superior a 60 revoluciones por minuto. En terreno plano, los corredores de competición llegan a 90 - 110 revoluciones por minuto. Como es natural, la cadencia de pedaleo disminuye un poco en la subida. Sin embargo, mantenga siempre un ritmo de pedaleo fluido. Las graduaciones finas y el manejo sencillo de los cambios modernos ofrecen las mejores condiciones para conducir eficazmente. Además, disminuye el desgaste de la cadena y los piñones así como la carga ejercida sobre las articulaciones de sus rodillas.



El cambio externo



Cambio trasero



Desviador delantero

! Lleve siempre pantalones estrechos o utilice pinzas para pantalones o algo por el estilo. Así evita que su pantalón se enganche en la cadena o en las ruedas dentadas, lo que puede provocar una caída.

El cambio externo de tipo desviadores proporciona la transmisión más eficaz en la bicicleta. Aproximadamente un 97 o 98 por ciento del trabajo rendido se transmite a la rueda trasera, siempre que mantenga y lubrique regularmente el sistema de cambio y la cadena. Tanto el manejo del cambio como la eficacia de los frenos ha llegado hoy día a un nivel muy sofisticado.

Geometrías especiales de los dientes de los piñones, cadenas flexibles y relaciones de marchas que encajen con precisión facilitan el cambio de marchas. La mayoría de los cambios suelen incorporar un indicador en el manillar que señala la marcha que está puesta.

FUNCIONAMIENTO Y MANEJO

En el caso de mandos de cambio en forma de pulsadores hay dos principios de funcionamiento diferentes. En la mayoría de los mandos la palanca grande sirve para cambiar a las ruedas dentadas más grandes; mientras que la palanca pequeña, colocada delante del manillar a la vista del ciclista, hace pasar la cadena a las ruedas dentadas menores. Así que un cambio de marcha iniciado con la mano derecha, accionando la palanca grande de pulgar al lado derecho, provoca un desarrollo más suave. Por el contrario, si acciona con la mano izquierda la palanca de pulgar al lado izquierdo cambiará a la rueda dentada mayor: el pedaleo se hace más duro.



Mandos de cambio de SRAM, en forma de pulsadores



Mandos de cambio de Shimano, en forma de pulsadores



Durante el proceso de cambio se recomienda pedalear ligeramente; esto proporciona operaciones de cambio exactas y evita provocar ruidos, al mismo tiempo que disminuye el desgaste.

Los mandos de cambio de **Shimano** se accionan con el pulgar y el índice, los de **SRAM** sólo con el pulgar, es decir, también aquí la palanca grande hace pasar la cadena a una rueda dentada mayor.

Los mandos de cambio de **puño giratorio** funcionan de otra forma. Mientras que con un giro del puño giratorio derecho en dirección al conductor se cambia a una marcha más fácil, esta misma acción en el lado izquierdo lleva a un pedaleo más duro. También aquí puede que el sentido de cambio esté invertido.

El mando de cambio transmite a través del cable la orden de cambio al cambio trasero. El cambio trasero gira y la cadena pasa al siguiente piñón. Durante el cambio de marchas es importante seguir pedaleando de manera uniforme, sin forzar demasiado, mientras que la cadena esté pasando de un piñón a otro. El proceso de cambio resultará exitoso aún bajo carga, gracias a unos dispositivos de guía especiales en los platos.



Mandos de cambio de Shimano



Mando de cambio de puño giratorio

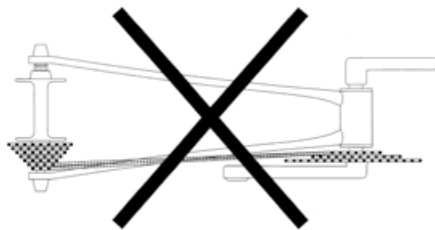


Practique el cambio de marchas en un lugar sin tráfico familiarizándose con el manejo de las palancas o los puños giratorios. El practicar el cambio de las marchas en lugares transitados podría distraer su atención frente a posibles peligros.

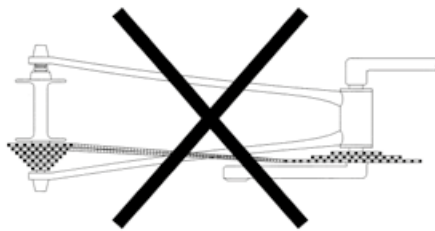
Sin embargo, cambiar las marchas bajo carga acorta considerablemente la vida útil de la cadena. Por eso evite cambiar las marchas mientras pisa fuertemente los pedales, sobre todo si acciona el desviador delantero.

Las bicicletas todo terreno de Canyon cuentan con un plato muy pequeño en el desviador delantero. Las bicicletas Canyon llegan a tener hasta 27 marchas. Los cambios por cadena tienen uno o dos platos en la biela delantera y 12 piñones en el buje de la rueda trasera, pero no se recomienda utilizar todas las combinaciones posibles. Las marchas que obligan a la cadena a ir muy cruzada aumentan el rozamiento interior. El rendimiento disminuye, el desgaste aumenta notablemente.

Se considera como desfavorable un guiado de cadena que hace que ésta vaya en el plato más pequeño delante y los dos o tres piñones externos (pequeños) detrás, o bien cuando engrana con el plato más grande delante y en las coronas internas (grandes) de la rueda trasera.



Cadena mal guiada: cadena en el plato más pequeño delante y en el piñón más pequeño atrás



Cadena mal guiada: cadena en el plato más grande delante y en el piñón más grande atrás



Evite marchas que obligan a la cadena a ir muy cruzada.



Una puesta a punto completa del cambio trasero y del desviador delantero es trabajo exclusivo del técnico experimentado.



Si quiere intentarlo usted mismo, lea también las instrucciones de uso del fabricante del cambio. Si tiene problemas con el cambio, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.



No cambie las marchas bajo carga, ya que así se acorta considerablemente la vida útil de la cadena. Además, puede ocurrir que la cadena se enganche entre la vaina y los platos (el llamado "chain-suck"). Evite cambiar las marchas mientras pisa fuertemente los pedales, especialmente si acciona el desviador delantero.

CONTROL Y REAJUSTE DEL CAMBIO

Su equipo de Canyon ha ajustado con esmero el cambio externo antes de enviarle su bicicleta Canyon. Sin embargo, los cables de transmisión tienden a dar de sí en los primeros kilómetros, con lo que los cambios de marcha resultan más imprecisos y a la cadena le cuesta más pasar a los piñones mayores.

CAMBIO TRASERO

- Reajuste la tensión del cable actuando sobre el tornillo de ajuste a través del cual el cable se articula al mando de cambio o al cambio trasero.
- Tras cada tensado, compruebe si la cadena pasa con facilidad a los piñones mayores. Para ello, usted ha de girar las bielas a mano o montar en su bicicleta Canyon.
- Si la cadena sube a los piñones mayores con facilidad, queda por comprobar si engrana con suavidad también en los piñones menores. Para una puesta a punto pueden ser necesarias varias tentativas.

AJUSTE DE LOS TOPES FINALES

Para evitar que el cambio trasero o la cadena se enreden entre los radios o que la cadena se salga del piñón más pequeño, el movimiento del cambio trasero se limita mediante unos tornillos de ajuste que hacen de topes finales. Su posición no cambia con el uso normal de la bicicleta.

Mas si su bicicleta Canyon se ha volcado, es posible que el cambio trasero o su fijación se hayan torcido. Tras este tipo de incidentes o cuando se montan ruedas de otras marcas en su bicicleta Canyon, es importante controlar la zona de movimiento del cambio trasero.

- Pase a la marcha mayor (piñón más pequeño) accionando el mando de cambio. Ahora el cable del cambio está completamente destensado y la cadena va automáticamente en el piñón más pequeño. Observe el casete desde atrás fijándose en las ruedecillas del cambio trasero para saber si éstas están bien centradas debajo de los dientes del piñón.



Volver a tensar el cable con el tornillo de ajuste en el cambio trasero



Observe el casete desde atrás fijándose en las ruedecillas del cambio trasero: ¿quedan exactamente debajo de los dientes del piñón correspondiente?



Tornillos de ajuste del cambio trasero



Pida a otra persona que levante la rueda trasera; así le será fácil comprobar el funcionamiento del cambio girando las bielas y pasando las marchas al mismo tiempo.

- Si fuera necesario, corrija la posición actuando sobre los tornillos de ajuste que hacen de tope final. En los cambios traseros, estos tornillos suelen llevar las letras "H", de high gear (marcha larga), y "L", de low gear (marcha corta). High gear equivale en este caso a un desarrollo importante, o sea, el piñón pequeño.
- En los topes finales que no estén marcados no queda más remedio que probar. Empiece por enroscar un tornillo, contando las vueltas y observando el cambio trasero. Si éste no se mueve, es que está actuando sobre el tornillo de tope final opuesto. Vuelva a girar el tornillo el mismo número de vueltas en sentido opuesto.
- Gire el tornillo hacia la derecha para dejar las ruedecillas más adentro, o en sentido opuesto para dejarlas más afuera.
- Ahora, pase al piñón mayor del cambio trasero. Tenga cuidado al hacerlo, para evitar que el cambio trasero se enganche inmediatamente en los radios. Una vez que la cadena vaya en el piñón mayor, intente forzar la marcha y a continuación empuje el cambio trasero con la mano hacia los radios. Para ello, haga girar la rueda.
- Si el balancín toca con los radios o la cadena se sale del piñón es necesario limitar la zona de movimiento. Gire el tornillo marcado con una "L", hasta que se pueda excluir una colisión de forma segura.
- Fijese ahora en la posición del balancín respecto al casete. Entre la ruedecilla y el piñón mayor debería haber un espacio de por lo menos uno o dos eslabones.
- Para el ajuste de esta distancia, el cambio trasero dispone de un tornillo que se apoya en la cara frontal de la puntera. Enrosque este tornillo hasta alcanzar la distancia deseada. Para comprobar el ajuste, gire las bielas hacia atrás; la ruedecilla no debe tocar el piñón ni siquiera con este movimiento.



Limite la zona de movimiento del cambio trasero actuando sobre los tornillos que hacen de tope final



El cambio trasero no debe engancharse en los radios



Para ajustar la distancia entre el balancín y el casete, gire el tornillo que se apoya en la cara frontal de la puntera



Una vez ajustado el cambio, es fundamental realizar una salida de prueba en una zona sin tráfico.



Unos topes finales mal ajustados o una fijación del cambio trasero que se haya torcido pueden provocar graves daños en la bicicleta y hacer que la rueda trasera se bloquee. ¡Riesgo de accidentes!

- Si la distancia aún no es suficiente y si la estrechez dificulta el proceso del cambio, tendrá que cortar un eslabón de la cadena. El cambio trasero estará entonces más tensado. Sin embargo, asegúrese de que la cadena pueda ir en el plato grande delante y el piñón grande atrás. Evite, no obstante, poner esta marcha, ya que la cadena irá entonces muy cruzada.

DESVIADOR DELANTERO

El ajuste del desviador delantero requiere mucha experiencia. La zona en la que el desviador mantiene la cadena en el plato sin rozar es muy reducida. A menudo, es mejor conformarse con un roce muy ligero de la cadena en el desviador delantero, en vez de correr el riesgo de que la cadena se salga, dejando su bicicleta Canyon sin tracción.

El cable del desviador delantero, al igual que el del cambio trasero, está sujeto a cierto estiramiento, lo que contribuye a reducir la precisión del cambio.

- Reajuste la tensión del cable actuando sobre el tornillo de ajuste por el cual el cable pasa al mando de cambio. Esta operación es similar a la descrita en el capítulo "Control y reajuste del cambio".
- Limite la zona de movimiento del desviador delantero actuando sobre los tornillos que hacen de tope final.



El ajuste del desviador delantero es una operación muy delicada. En caso de desajuste, se arriesga a que la cadena se salga y deje la rueda sin tracción. ¡Riesgo de caídas! El ajuste debe dejarse en manos de un especialista.



Un reajuste completo del cambio trasero y el desviador delantero es trabajo exclusivo del técnico experimentado. Ajustes incorrectos pueden provocar graves daños mecánicos. Observe las instrucciones de uso del fabricante del cambio. Si tiene problemas con el cambio, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.



Reajustar la tensión del cable del cambio actuando sobre el tornillo de ajuste



Ajuste del desviador delantero



Si su bicicleta se ha volcado o el desviador trasero ha sufrido un golpe, es posible que éste último o su fijación, la llamada patilla de cambio, se haya torcido y sobresalga en los radios. Tras este tipo de incidentes, o cuando se monta otra rueda trasera, es importante controlar la alineación de la patilla de cambio o controlar la zona de movimiento del desviador trasero y, si cabe, reajustar los tornillos de ajuste que hacen de topes finales.



Después de terminados los trabajos en el cambio y la cadena, realice con su bicicleta Canyon una salida de prueba en un lugar plano, sin tráfico (p. ej., un aparcamiento). Si al ir por la vía pública ocurren defectos debidos a un desajuste, puede que pierda el control sobre su bicicleta.



Tras una caída, compruebe que las placas de la jaula del desviador delantero siguen estando exactamente paralelas a los platos.

SHIMANO Di2

El sistema Di2 es la versión electrónica de los sistemas de cambio de alta calidad de Shimano. La transmisión de señales de cambio se hace por cables eléctricos en vez de cables Bowden. El cambio trasero y el desviador delantero son accionados por pequeños electromotores. Si la cadena va muy cruzada, el desviador delantero Di2 se reajusta automáticamente para evitar ruidos y reducir el desgaste.

Como ciclista, usted dispone de tres modos de funcionamiento. Dos de ellos son modos semi-automáticos "synchro shift". Esto significa que el cambio de marchas se realiza únicamente con la unidad de cambio derecha, que acciona el cambio trasero, mientras que el desviador delantero cambia automáticamente entre los dos o tres platos delanteros según las combinaciones seleccionadas. En el tercer modo se pueden cambiar las marchas como de costumbre, actuando tanto sobre el desviador delantero como sobre el cambio trasero.

Otra de las novedades es que la unidad de cambio se puede reprogramar a través de una herramienta de servicio. Así se pueden programar tanto el número de marchas que se va a utilizar como la velocidad de cambio de marcha. Si lo desea, Canyon le puede reprogramar o cambiar la función de los botones de mando también en el sistema. Para ello hace falta un aparato de prueba especial de Shimano, que también se usa para el diagnóstico de errores.

El suministro de energía se realiza mediante una batería recargable fijada en el cuadro o en la tija de sillín.

MANEJO

Contrario a lo que es habitual en los mandos clásicos de Shimano, las XT y XTR Di2 tienen unidades de cambio electrónicas.

En el modo manual, éstas funcionan con el mismo principio que en la versión mecánica. En vez de presionar todo el mando de cambio inferior o superior, sólo tiene que tocar los botones de mando del Di2. Para pasar a las ruedas dentadas mayores, accione el botón de mando inferior y más grande.



Cambio trasero Di2



Unidad de cambio

 También puede realizar los ajustes mediante una App o una conexión Bluetooth: <http://e-tubeproject.shimano.com/>

 Le recomendamos encarecidamente hacer una salida de prueba fuera del tráfico normal antes de usar su sistema de cambio Di2 por primera vez. Cambie entre los modos de cambio de marcha y pruebe la extraordinaria capacidad de cambio.

 Para obtener más información y acceder a los vídeos sobre el funcionamiento del sistema de cambio XTR Di2 Synchro Shift de Shimano vaya a la rubrica XTR Di2 en www.shimano.com

 Lea las instrucciones de uso adjuntas del fabricante del sistema de cambio.

Si pulsa el botón de mando superior y más pequeño, la cadena pasa a las ruedas dentadas menores. En el cambio trasero se pueden cambiar varias marchas a la vez. El número de marchas depende de la programación.

En la pantalla del sistema se puede cambiar entre los dos modos Synchro Shift con sólo pulsar una tecla. Estos se diferencian en la graduación de las marchas.

En el modo Synchro Shift, pulse en la unidad de cambio derecha el botón grande para obtener una marcha más fácil y el botón pequeño encima para una marcha más difícil. El desviador delantero y el cambio trasero están acoplados entre sí y pasan atrás y, dado el caso, también delante a la rueda dentada correspondiente. Todo lo que necesita hacer, a excepción de pulsar el botón para cambiar la marcha, es disminuir un poco la fuerza con que se pisa en los pedales para que la cadena pueda cambiar y no se suelte.

BATERÍA

Con una nueva batería completamente cargada podrá recorrer unos 800 a 1000 km. Una batería con un 25 por ciento de carga restante le permitirá recorrer unos 200 a 250 km.

Si la batería está débil, primero dejará de funcionar el desviador delantero y luego el cambio trasero. En este estado todavía puede recorrer unos cuantos kilómetros y cambiar las marchas con el cambio trasero. No obstante, deberá cargar la batería lo más pronto posible. Cuando la batería se ha descargado por completo, el cambio trasero mantiene la última marcha seleccionada. Ya no es posible pasar a otra marcha.

Con el tiempo, la capacidad de la batería disminuye poco a poco y, en consecuencia, también la distancia de recorrido. Este proceso es inevitable. Cuando la distancia de recorrido ya no responde a sus exigencias, deberá cambiar la batería por una nueva.

Puede comprobar el estado de carga de la batería en cualquier momento. Basta con pulsar uno de los botones de mando y mantenerlo pulsado durante medio segundo por lo menos.

El LED de la unidad de control le muestra el estado de carga:

- se emite luz verde por aproximadamente 2 segundos: el estado de carga de la batería es de 100%.
- una luz verde intermitente parpadea cinco veces: el estado de carga de la batería es de aproximadamente 50%.
- se emite una luz roja por aproximadamente 2 segundos: el estado de carga de la batería es de aproximadamente 25%.
- una luz roja parpadea cinco veces: la batería se ha descargado por completo.



Pantalla del sistema



Batería del sistema de cambio Di2

 Para cargar la batería use exclusivamente el cargador adjunto al producto.

 Si no usa la batería durante largo tiempo, guárdela cargada (por lo menos un 50%) en un lugar seco y fresco, fuera del alcance de los niños.

 Se recomienda comprobar el estado de carga a más tardar después de tres meses. Si no usa la batería, monte sin falta el recubrimiento de protección en la zona de contactos.

 Para cargar la batería (vacía) se necesitan aproximadamente 1,5 horas.

MANTENIMIENTO DE LA CADENA

Es cierto hoy como ayer: quien engrasa bien, conduce bien. Sin embargo, lo decisivo no es la cantidad de lubricante que se aplique, sino su repartición y la regularidad con que lo haga.

- Limpie de vez en cuando la suciedad y el aceite que se pegan a la cadena usando un trapo empapado en aceite. No hay necesidad de utilizar desengrasantes especiales para cadenas.
- Aplique el aceite, la grasa o la cera para cadenas en los eslabones, cuando estén brillantes.
- Al mismo tiempo, gire la biela echando gotitas a los rodillos de la cadena.
- A continuación, dé varias vueltas a la cadena. Luego deje su bicicleta Canyon en reposo durante unos minutos para que el lubricante pueda penetrar en la cadena.
- Por último, retire el lubricante sobrante con un trapo para que no gotee durante la marcha y para evitar que se deposite suciedad en la cadena.



Limpie con un trapo la suciedad y el aceite que se pegan a la cadena



Aplique aceite para cadenas en los eslabones, cuando estén brillantes



Para preservar el medio ambiente, use exclusivamente lubricantes biodegradables, dado que, al rodar, siempre cae al suelo algo de lubricante de la cadena.



Asegúrese de que en ningún caso entre lubricante en los discos de freno o las pastillas. El freno quedaría sin eficacia.

DESGASTE DE LA CADENA

Las cadenas forman parte de las piezas de desgaste de su bicicleta Canyon, pero el ciclista puede contribuir a alargar su vida útil. Por eso, lubrique la cadena con regularidad, sobre todo después de viajes bajo la lluvia. Trate de emplear marchas que supongan un guiado poco cruzado de la cadena. Trate de mantener una cadencia de pedaleo elevada (más de 60-70 revoluciones por minuto).

Las cadenas de bicicletas todo terreno equipadas con un cambio externo alcanzan a menudo ya a los 800 kilómetros el límite de desgaste. Las cadenas muy estiradas dificultan el cambio de las marchas, además de deteriorar mucho los piñones y los platos. Sustituir estos componentes resulta relativamente costoso si lo compara con un simple cambio de cadena. No deje pues de comprobar con regularidad el estado de desgaste de la cadena.

Para ello, cambie delante al plato grande. Retire la cadena con el pulgar y el índice del plato. Si consigue separar mucho la cadena del plato, es que ha dado de sí en exceso. Es hora de reemplazarla.

Para un control exacto de la cadena, hay aparatos de medición precisos. Deje la sustitución de la cadena en manos de un especialista, ya que la mayoría de las cadenas actuales no tienen eslabón maestro. Se trata de cadenas sin fin que requieren de una herramienta especial. Si fuera necesario, un establecimiento especializado podrá seleccionar y montar una cadena compatible con su tipo de cambio.



Control del estado de la cadena



Medición profesional del desgaste



Una cadena mal remachada puede romperse y provocar un accidente. Deje el cambio de la cadena en manos de un especialista.

RUEDAS – NEUMÁTICOS, CÁMARAS Y PRESIÓN DE INFLADO

Las ruedas ponen su bicicleta Canyon en contacto con el suelo y están sometidas a esfuerzos intensos al soportar el peso del ciclista, el equipaje y las irregularidades del terreno. Por más esmerada que sea la fabricación de las ruedas, que vienen centradas de fábrica, los radios no dejan de “asentarse” en los primeros kilómetros. Ya a los 100 - 300 kilómetros de rodaje puede ser necesario hacer corregir el centro de las ruedas. Tras este período de rodaje, deberá controlar con regularidad las ruedas, aunque normalmente no se necesite volver a centrarlas.

La rueda está constituida por el buje, los radios y la llanta. En esta última se monta el neumático, en el que está insertada la cámara. Para proteger la cámara que, es muy delicada, se coloca una cinta fondo de llanta sobre las cabecillas de los radios y sobre el lecho de llanta, el cual suele tener ángulos cortantes.

Si desea montar un neumático nuevo hay que tener en cuenta las dimensiones del neumático actual. Estas van grabadas en su flanco. Hay dos unidades de medición: la más exacta es la denominación en milímetros. Las cifras 57-622 indican que el neumático tiene 57 mm de ancho en estado inflado y un diámetro (interior) de 622 milímetros. La otra referencia de tamaño, expresada en pulgadas, es 29 x 2.25 para el mismo neumático. Un neumático de dimensiones mayores puede rozar en la horquilla o la parte trasera. Observe siempre las dimensiones del neumático montado.



Rueda



Dimensión y margen de la presión de inflado del neumático



Cinta fondo de llanta en la llanta



Si monta un neumático más ancho o más alto que el que viene montado de fábrica, es posible que su pie tope contra la rueda delantera al ir lentamente. También se puede bloquear una rueda al contraerse el elemento de suspensión. **¡Riesgo de accidentes!**

Un neumático sólo puede funcionar correctamente si se infla a la presión correcta. Ésta también contribuye a mejorar su resistencia contra pinchazos. Particularmente, el aplastamiento de la cámara que se produce al pasar sobre un bordillo afilado, el llamado snake bite (mordisco), suele tener su origen en una presión de inflado insuficiente.

Normalmente, la presión de inflado recomendada por el fabricante se especifica ya sea en el flanco del neumático o en la etiqueta de tipo. La presión inferior de las dos indicadas supone mayor comodidad en cuanto a la suspensión, ideal para salidas en terreno accidentado. Conforme la presión vaya aumentando, la resistencia a la rodadura disminuye al tiempo que empeora la comodidad. En efecto, las ruedas muy infladas son más apropiadas para rodar sobre carreteras asfaltadas y pistas de campo lisas. En terreno accidentado, una baja presión de inflado tiende a proporcionar una mejor resistencia a la rodadura y la tracción.

Muchas veces, la presión se expresa en la unidad inglesa psi (pounds per square inch). En la tabla se recogen los valores más frecuentes con sus equivalentes en bar.

El neumático y la llanta no son herméticos por sí mismos. **Excepción:** neumáticos sin cámara (tubeless) en bicicletas todo terreno. Para mantener la presión en el interior, la cámara se inserta en el neumático y se infla a través de una válvula. En las bicicletas Canyon se emplea la válvula Sclaverand que se ha impuesto en casi todos los tipos de bicicleta. La válvula lleva una caperuza de plástico que la protege de la suciedad.



Si monta en bicicleta con una presión de inflado demasiado baja, es posible que el neumático se salga de la llanta.



Neumáticos que admiten una presión igual o superior a 5 bar deben montarse en llantas con perfil de gancho.



Válvula Sclaverand



Desenroscar la caperuza protectora de plástico

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

Presión de inflado en psi, bar y kPa



No infle su neumático por encima de la presión máxima autorizada. El neumático podría salirse de la llanta o reventar en marcha. **¡Riesgo de caídas!**



Si monta un neumático más ancho que el que viene montado de fábrica, puede que haga tope contra la corona de la horquilla de suspensión cuando ésta se comprima por completo.

Tenga en cuenta los diferentes diámetros de las válvulas. Sólo utilice cámaras cuya válvula sea compatible con la llanta. El uso de una válvula incompatible puede provocar una pérdida brusca de aire y, por consecuencia, un accidente.

Si los cuerpos de las válvulas Sclaverand no están bien apretados, puede que se produzcan pérdidas de aire imperceptibles. Compruebe el asiento fijo del cuerpo de la válvula en su vástago alargado.

A menudo, las bombas de mano no dan abasto para aplicar una presión elevada en el neumático. Para ello resultan más apropiados los infladores de pie con manómetro, que permiten comprobar la presión en casa. Hay adaptadores para todo tipos de válvula. La pieza adicional adecuada le permitirá inflar incluso cámaras con válvula Slaverand en la gasolinera.



En la válvula Sclaverand, hay que aflojar la válvula



Adaptador de válvula

! Antes de inflar neumáticos con válvula Sclaverand, hay que aflojar un poco la pequeña tuerca moleteada y presionarla un segundo hacia la válvula hasta que salga algo de aire.

! Mantenga siempre la presión de inflado prescrita y compruébela en intervalos regulares, al menos, una vez a la semana.

! El diámetro de la debe ser compatible con el orificio en la llanta y la válvula siempre debe estar en posición recta.

! Debe cambiar los neumáticos que tengan el dibujo desgastado o los flancos resquebrajados. La estructura interior del neumático puede deteriorarse al penetrar humedad o impurezas.

! Las cintas fondo de llantas defectuosas deben cambiarse inmediatamente. Excepción: En ruedas de Mavic no es necesario colocar cintas fondo de llanta.

! En casos extremos los neumáticos dañados pueden provocar el reventón repentino de la cámara y, por consecuencia, un accidente.

CENTRADO DE LAS LLANTAS, TENSADO DE LOS RADIOS

Los radios unen la llanta con el buje en el centro de la rueda. La tensión uniforme de los radios es responsable de la marcha concéntrica de la rueda. Si cambia la tensión de algunos de ellos, p. ej., al pasar con velocidad excesiva sobre un bordillo o al romperse un radio, las fuerzas de tracción entran en desequilibrio y la llanta deja de marchar concéntricamente. Ya antes de que perciba esa irregularidad por un balanceo, puede que la funcionalidad de su bicicleta Canyon se haya visto afectada.



Examine el centrado de la rueda



Soporte de centrado

! Es imprescindible tensar inmediatamente los radios aflojados. De lo contrario, la carga aumenta considerablemente en esta zona para todos los demás componentes.

! El centrado (el retensado) de las ruedas es una tarea delicada, que conviene dejar en manos de un especialista.

! Nunca monte en su bicicleta con las ruedas descentradas ¡Riesgo de caídas! Por eso conviene comprobar cada cierto tiempo el centrado de las llantas. A tal fin, levante la rueda y hágala girar con la mano.

SUJECIÓN DE LAS RUEDAS CON CIERRES RÁPIDOS

Las ruedas se sujetan al cuadro mediante los ejes de los bujes y se fijan en las punteras mediante los cierres rápidos.

Para esta operación no se requieren herramientas. Le bastará echar para atrás una palanca y, eventualmente, aflojarla unas cuantas vueltas y ya podrá extraer la rueda (véa el capítulo “**Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes**”).

También es cierto que los cierres rápidos facilitan mucho el robo de la bicicleta. Para estar seguro, puede sustituir los cierres rápidos por antirrobo que sólo pueden abrirse y cerrarse con una llave codificada o una llave Allen.

SUJECIÓN DE LAS RUEDAS CON SISTEMAS DE EJE PASANTE

Actualmente el mercado ofrece una gran diversidad de sistemas de eje pasante. Algunos de estos sistemas se sujetan por cierre rápido. Otros pueden requerir herramientas especiales para su montaje y desmontaje.

Revise la fijación después de una o dos horas de uso y, en adelante, cada 20 horas de uso.



Apertura del cierre rápido



Cerrado del cierre rápido



Sujeción con eje pasante

 Tenga siempre en cuenta las indicaciones del fabricante de la horquilla en las instrucciones adjuntas.

 No monte nunca en su bicicleta sin haber comprobado la sujeción de las ruedas antes de salir. Si la rueda se suelta en marcha, una caída será inevitable.

 Al aparcarse su bicicleta, sujete a un punto fijo las ruedas provistas de cierre rápido junto con el cuadro.

 También las bicicletas todo terreno de Canyon están equipadas con ejes pasantes. Para mayor información, vea el capítulo “**Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes**”.

SUBSANAR UN PINCHAZO

Ningún ciclista está a salvo de pinchazos. Sin embargo, el hecho de pinchar no tiene por qué suponer el fin de la excursión si ha traído las herramientas necesarias para cambiar el neumático y la cámara, así como una cámara de recambio o un kit de reparación. En bicicletas con cierres rápidos, le bastarán para cambiar la cámara dos desmontables y una bomba. En bicicletas en que las ruedas se fijan por tuercas o están provistas con un mecanismo antirrobo se necesita la llave respectiva.

DESMONTAJE DE RUEDAS

- En frenos de disco hidráulicos, nunca accione la maneta de freno tras el desmontaje de la rueda. Al remontar la rueda, asegúrese de que el disco de freno no roce entre la pinza de freno. No toque nunca los discos de freno directamente después del frenado ya que éstos pueden calentarse mucho: ¡riesgo de quemaduras!
- En bicicletas con cambio externo, conviene cambiar atrás al piñón más pequeño antes de desmontar la rueda trasera. De esta forma, se aparta el cambio trasero para que no estorbe el desmontaje.
- Abra el cierre rápido tal y como se describe en el capítulo “**Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes**”. Si aún no logra extraer la rueda, esto se debe probablemente a un mecanismo de retención. Se trata de salientes en las punteras. En este caso, afloje algunas vueltas la tuerca que da la precarga al cierre rápido para desencajar la rueda de las punteras.



Cambie al piñón más pequeño antes de desmontar la rueda trasera



Mecanismo de retención en la horquilla

 Con la rueda desmontada, no accione nunca la maneta del freno (de disco) y no olvide montar los fiadores de transporte al desmontar la rueda.

 Los discos de freno pueden calentarse mucho, déjelos enfriar antes de desmontar la rueda.

 Siga las instrucciones de uso de los fabricantes de los frenos y cambios adjuntas al BikeGuard.

- Para facilitar el desmontaje de la rueda trasera, tire con la mano el cambio trasero un poco hacia atrás.
- Levante un poco su bicicleta Canyon y dé un pequeño golpe a la rueda para que se desprenda.

DESMONTAJE DE NEUMÁTICOS PLEGABLES Y DE ALAMBRE

- Desatornille la caperuza de la válvula y las tuercas de fijación para vaciar todo el aire.
- Presione el neumático desde el flanco de la llanta hacia el centro de la misma. Realizando esta operación en toda la circunferencia de la llanta, le resultará más fácil el desmontaje.
- Introduzca el primer desmontable entre el borde de la llanta y el neumático, a unos cinco centímetros a la derecha o a la izquierda de la válvula, y saque el flanco del neumático haciendo palanca en la pestaña de la llanta. Mantenga el desmontable en esta posición.
- Introduzca el segundo desmontable a unos diez centímetros del primero, entre la llanta y el neumático, y vuelva a hacer palanca en la pestaña de la llanta para continuar sacando el flanco del neumático.
- Una vez extraída una parte del flanco del neumático haciendo palanca en la pestaña de la llanta, bastará ir desplazando progresivamente el desmontable a lo largo de la circunferencia para sacar lo que falte.
- Ahora podrá extraer la cámara. Tenga cuidado de no enganchar la válvula en la llanta y de no dañar la cámara.



Para desmontar la rueda trasera, empuje el cambio trasero un poco hacia atrás



Presione el neumático hacia el centro de la llanta



Coloque el desmontable y haga palanca en el borde de la llanta para sacar el neumático



Saque la cámara del neumático

- Repare la cámara de acuerdo con las instrucciones del fabricante de parches.
- Una vez desmontado el neumático, aproveche para verificar la cinta fondo de llanta. Compruebe si sigue colocada de manera uniforme, sin deterioros ni rasgaduras, recubriendo todas las cabecillas y orificios de los radios. En las denominadas llantas de doble pared, es fundamental que la cinta fondo de llanta cubra todo el fondo de la misma. Las llantas de doble pared sólo admiten el uso de cintas fondo de llanta de textil o plástico resistente. Si tiene dudas acerca de su cinta fondo de llanta, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.
- Si fuera necesario, saque también el otro flanco del neumático, lo que ahora resultará muy fácil.

MONTAJE DE NEUMÁTICOS PLEGABLES Y DE ALAMBRE

Al montar el neumático tenga cuidado de no dejar entrar en su interior ningún cuerpo extraño como suciedad o arena y de no dañar la cámara.

- Coloque la llanta con una pestaña en el neumático. Haga pasar el flanco del neumático con sus pulgares por encima de la pestaña de la llanta a lo largo de toda la circunferencia. En general, no se necesitan herramientas para esta operación. Introduzca la válvula de la cámara en el orificio de la llanta.
- Aplique un poco de aire a la cámara, para abultarla un poco, antes de encajarla por completo en el interior del neumático. Tenga cuidado de que no se doble.
- Empezee el montaje final en el lado opuesto de la válvula. Haga pasar el neumático cuanto pueda por encima de la pestaña de la llanta, ayudándose de los pulgares.
- Tenga cuidado de no aprisionar la cámara entre el neumático y la llanta y de no aplastarla. Por eso, empuje siempre la cámara con el índice hasta que acabe encajándose en el interior del neumático.



Cinta fondo de llanta en la llanta



Introduzca la válvula en el orificio de la llanta



Empuje con las manos el neumático en la llanta



Si la estructura del neumático ha sido destruido por un cuerpo extraño, cambie el neumático.



Las cintas fondo de llanta defectuosas deben cambiarse inmediatamente.

- Avance de manera uniforme en ambos lados, a lo largo del contorno del neumático. Cuando falta poco, hay que tirar el neumático con fuerza hacia abajo para que la parte ya montada acabe encajándose en el fondo de la llanta. Esto le facilitará mucho el montaje en los últimos centímetros.
- Vuelva a verificar la posición de la cámara y haga pasar el neumático por encima de la pestaña de la llanta, empujándolo con la base del pulgar.
- Si no acierta en encajarlo, tendrá que recurrir a los desmontables. Tenga cuidado de usar el extremo romo en contacto con la cámara para no dañarla.
- Presione la válvula hacia el interior del neumático para no aprisionar la cámara con el aro del neumático. ¿La válvula está derecha? Si no es así, no queda más remedio que desmontar de nuevo un flanco del neumático y volver a alinear la cámara.
- Para garantizar que la cámara no quede aplastada por el aro del neumático, mueva el neumático a medio inflar de un lado a otro, en toda la circunferencia de la rueda, es decir en sentido transversal respecto al sentido de rodadura. Aproveche esta operación para comprobar si la cinta fondo de llanta no se ha desplazado.
- Ahora infle la cámara a la presión deseada. La presión máxima suele estar grabada en el flanco del neumático.
- Compruebe la colocación del neumático fijándose en el anillo de control que corre encima del flanco de la llanta. Lo importante es que el anillo guarde una distancia uniforme respecto a la pestaña de la llanta, en toda la circunferencia del neumático.



Presione el neumático hacia ambos lados para evitar que la cámara quede aplastada



Anillo de control en el flanco del neumático



Si pincha lejos de casa, le recomendamos no desmontar la rueda ni extraer la cámara por completo. Deje la válvula en la llanta y localice primero el lugar del pinchazo por el cual se escapa el aire. Para ello, infle la cámara. Acérquela al oído y vaya girándola en esta posición hasta darle la vuelta completa prestando atención a ruidos silbantes. Cuando haya descubierto el agujero, busque la parte que le corresponde en el neumático y examínala también. Muchas veces, el cuerpo extraño que ha originado el pinchazo todavía sigue clavado en el neumático. Si es así, retírelo.

DESMONTAJE DE NEUMÁTICOS SIN CÁMARA (NEUMÁTICOS UST / TUBELESS)

Deje salir todo el aire del neumático. Presione con las manos los flancos del neumático hacia el centro de la llanta hasta que el aro del neumático quede relajado en ambos lados. Empiece por el lado opuesto a la válvula levantando con sus dedos un flanco del neumático por encima del flanco lateral (pestaña) de la llanta. Retire por completo el flanco del neumático. A continuación, retire también el segundo flanco del neumático de la llanta.



Empuje el neumático sin cámara hacia el centro de la llanta

REPARACIÓN DE NEUMÁTICOS SIN CÁMARA (NEUMÁTICOS UST / TUBELESS)

En caso de pinchazo, los neumáticos sin cámara pueden también utilizarse con una cámara. Extraiga primero el cuerpo extraño que ha penetrado en el neumático. Desmonte también la válvula de la llanta. Coloque una cámara para bicicletas todo terreno a medio inflar en el neumático. Monte el neumático tal y como se ha descrito más arriba y aplíquelo la presión de inflado correcta y asegúrese de que esté bien asentado en la llanta. Los neumáticos sin cámara se pueden obturar en su interior con un parche de uso corriente. Observe las instrucciones de uso del fabricante del parche.



Un montaje incorrecto puede provocar disfunciones o, incluso, el fallo total del freno. Por eso, es indispensable respetar las indicaciones del fabricante en las instrucciones de uso adjuntas.

MONTAJE DE NEUMÁTICOS SIN CÁMARA (NEUMÁTICOS UST / TUBELESS)

Para el montaje, el interior y la base del neumático deben estar libres de lubricantes e impurezas. Humedezca las bases del neumático en toda la circunferencia con agua jabonosa o pasta para montaje de neumáticos. No utilice desmontables.

Para introducir el neumático en la llanta use únicamente sus manos, así evitará que se dañe la base del neumático. Presione primero una de las bases del neumático en toda su circunferencia por encima de una de las pestañas de la llanta. A continuación, presione la segunda base del neumático por encima de la pestaña de la llanta. Centre el neumático en la llanta. Asegúrese de que el neumático esté bien posicionado en la llanta y que la válvula quede bien centrada entre los dos flancos del neumático. Infle el neumático hasta alcanzar la presión máxima permitida. La presión suele estar indicada en la pared lateral del neumático.

Al inflar el neumático, éste se coloca en la base honda de la llanta. Compruebe el asiento correcto del neumático usando como referencia la línea fina situada encima de la zona de unión del neumático y la llanta. Esta línea debe guardar la misma distancia respecto a la llanta en toda la circunferencia del neumático. Regule la presión de inflado con la válvula, partiendo de la presión máxima. Observe al margen de presión recomendado.



Humedezca la base del neumático con agua jabonosa antes del montaje



La presión de inflado está grabada en el flanco del neumático



El anillo para controlar el asiento correcto del neumático



Los neumáticos sin cámara sólo deben montarse en llantas UST / ruedas UST (Mavic u otros fabricantes).

MONTAJE DE RUEDAS

El montaje de la rueda se hace en orden inverso al desmontaje. Compruebe que la rueda encaje de manera precisa en las punteras, bien centrada entre las barras de la horquilla o los tirantes traseros. Compruebe la colocación correcta del cierre rápido (vea el capítulo “Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes”) y, dado el caso, vuelva a montar el freno de inmediato.



Puntera



Asegúrese de la colocación correcta del cierre rápido



Antes de volver a montar en su bicicleta, compruebe que el disco de freno no roce. Compruebe el asiento fijo de la rueda. Después del montaje compruebe que el disco de freno sigue libre de grasa u otros lubricantes. Es indispensable realizar una prueba de frenado.



Un montaje incorrecto puede provocar disfunciones o, incluso, el fallo total del freno. Por eso, es indispensable respetar las indicaciones del fabricante en las instrucciones de uso adjuntas.



Si la estructura del neumático ha sido destruido por un cuerpo extraño, cambie el neumático.

JUEGO DE DIRECCIÓN

La horquilla, la potencia, el manillar y la rueda delantera van articulados al cuadro de forma giratoria mediante el juego de dirección. Esta parte de la dirección debe girar con extrema facilidad para que su bicicleta Canyon pueda estabilizarse por sí misma y avance en línea recta. Los golpes causados por ondulaciones de la calzada ponen el juego de dirección a dura prueba. El juego de dirección puede aflojarse o desajustarse.

CONTROL Y REAJUSTE

- Compruebe la holgura, colocando los dedos alrededor de la cazoleta superior del juego de dirección.
- Apóyese sobre el sillín y accione con la otra mano el freno de la rueda delantera, moviendo su bicicleta Canyon enérgicamente mediante un tira y empuje.
- Si la dirección ha cogido holgura, la cazoleta superior se desplaza a sacudidas respecto a la cazoleta inferior.
- Otra posibilidad de comprobar si la dirección tiene holgura es levantar algo la rueda delantera y, a continuación, dejarla caer. Si la dirección ha cogido holgura, se puede escuchar ahora un golpeteo.
- Para comprobar el funcionamiento suave del juego de dirección, tendrá que levantar el cuadro con una mano, hasta que la rueda delantera deje de tocar el suelo. Mueva el manillar de izquierda a derecha. La rueda delantera tiene que girar con mucha facilidad, sin atascarse, de un extremo a otro. A la menor pulsación en el manillar, la rueda debe moverse espontáneamente desde la posición central.



Conducir con un juego de dirección flojo implica aumentar en exceso la carga que recae sobre la horquilla y el juego de dirección. Esto puede causar daños en el juego de dirección o la rotura de la horquilla y tener graves consecuencias.



Compruebe la holgura del juego de dirección colocando los dedos alrededor de la cazoleta y moviendo su bicicleta Canyon mediante un tira y empuje, con el freno delantero accionado



Compruebe el funcionamiento suave del juego de dirección levantando ligeramente la rueda delantera: debe girar con suavidad



El ajuste del juego de dirección requiere cierta experiencia, por lo que le recomendamos que deje esta tarea en manos de un especialista. Si, no obstante, desea intentarlo usted mismo, le rogamos lea detenidamente las instrucciones del fabricante del juego de dirección antes del ajuste.



Una vez ajustado el juego de dirección, compruebe la colocación segura de la potencia sujetando la rueda delantera entre las piernas y tratando de girar el manillar con respecto a la misma. Una potencia floja puede provocar caídas.

JUEGO DE DIRECCIÓN DE TIPO AHEADSET®

Este sistema se distingue por el hecho de que la potencia no va enganchada dentro del cuello de la horquilla, sino que se sujeta por fuera rodeando el cuello de la horquilla, que no tiene rosca. Con ello, la potencia es una parte esencial del juego de dirección. El ajuste de la dirección viene determinada por su sujeción.

- Abra los tornillos de apriete de la potencia, situados en su parte lateral o trasera.
- Reapriete un poco y con suavidad el tornillo de ajuste, hundido en la parte superior, con una llave Allen.
- Reajuste la potencia de manera que el manillar forme un ángulo recto con la rueda delantera.
- Vuelva a apretar los tornillos de apriete laterales de la potencia con la llave dinamométrica. Utilice una llave dinamométrica y no sobrepase los pares de apriete máximos. Los encontrará en el capítulo “Pares de apriete recomendados”, en los componentes mismos y / o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.
- Compruebe la holgura como se describe al lado. El juego de dirección no debe ir demasiado apretado.

Para hacer el control, sujete la rueda delantera de su bicicleta Canyon entre sus rodillas. Agarre el manillar e intente girarlo con respecto a la rueda delantera. Apriete un poco más el (los) tornillo(s) de apriete de la potencia, si el manillar se deja girar.



Afloje los tornillos de apriete laterales y ajuste la holgura del juego de dirección actuando sobre el tornillo de ajuste, hundido en la parte de arriba



Vuelva a apretar los tornillos de apriete laterales de la potencia con la llave dinamométrica



Intente girar el manillar respecto a la rueda delantera



No apriete completamente este tornillo de ajuste, ya que sólo sirve para ajustar la holgura.



Tenga en cuenta que si se aprietan en exceso los tornillos la potencia podría aplastar el cuello de la horquilla.



Una vez ajustado el juego de dirección, compruebe la colocación de la potencia: ¡no debe dejarse girar! Una potencia floja podría provocar graves accidentes.

SUSPENSIÓN

GLOSARIO DE LA SUSPENSIÓN

Amortiguación de compresión (compression damping)

Un botón o una ruedecilla de ajuste, por lo general de color azul.

Decelera, o sea, frena la compresión. Esto evita que la horquilla de suspensión haga tope en presencia de golpes muy rápidos. En el caso de los elementos de suspensión de alta gama la amortiguación de compresión se divide en High Speed (para golpes fuertes = compresión rápida) y Low Speed (para compresión lenta, p.ej., al ir de pie sobre los pedales).

Amortiguador

El amortiguador es el elemento que realiza tanto la suspensión como la amortiguación de la parte trasera de una bicicleta con suspensión integral (full suspension).

Horquilla de suspensión

Horquilla de bicicleta que absorbe los golpes e imperfecciones del terreno mediante componentes móviles. Por lo general son horquillas telescópicas. Las barras fijas de la horquilla son los tubos delgados presionados o atornillados firmemente con la corona de la horquilla. Las botellas son los tubos inferiores, en que se sumergen las barras fijas.

Una excepción son las horquillas Upside Down.

La dureza del elemento elástico

La fuerza que se necesita para que el muelle se contraiga una determinada distancia, medida en newton por milímetro (N/mm) o pound/inch (lbs/in). Constantes superiores significan más fuerza por distancia. En el caso de elementos de suspensión neumática, esto se corresponde a una presión más elevada.



La amortiguación de compresión decelera la compresión



Parte trasera con suspensión



Horquilla de suspensión

Precarga del muelle

En los populares sistemas de suspensión neumática la dureza y la precarga se ajustan regulando la presión del aire dentro de la horquilla. Observe las recomendaciones del fabricante.

A los muelles de acero se les puede aplicar una precarga dentro de cierto margen. La suspensión responde entonces sólo al aplicar una carga alta. Sin embargo, la dureza del muelle no cambia. Los ciclistas pesados no pueden compensar una dureza del muelle demasiado pequeña con una precarga superior.

Ajuste del recorrido del muelle (travel adjust)

Por lo general, el recorrido del muelle de la horquilla de suspensión se reduce con un botón giratorio. En algunas horquillas, la reducción se activa sólo después de una fuerte compresión. En el caso de las partes traseras con suspensión (full suspension) generalmente se desatornillan segmentos, que soportan el amortiguador, o se sueltan y ajustan tornillos.

Lockout

Por lo general una palanca en el elemento de suspensión o en el manillar.

Dispositivo que sirve para bloquear la horquilla o el amortiguador con el fin de evitar basculaciones del elemento de suspensión al ir sobre asfalto o suelo liso. No debe activarse en terreno accidentado.

Recorrido negativo (sag)

Es el recorrido en que se contrae la parte trasera móvil o la horquilla delantera al adoptar el ciclista la posición normal de pedaleo con la bicicleta parada. Se indica generalmente como valor porcentual del recorrido total. Se debe ajustar individualmente.

Amortiguación de plataforma

Incrementa la amortiguación de compresión (low speed) y suprime las basculaciones. A diferencia del sistema lockout, no bloquea la suspensión por completo.

Amortiguación de rebote (rebound damping)

Un botón o una ruedecilla de ajuste, por lo general de color rojo. Decelera, o sea, frena el rebote. Evita que aumente la basculación exagerada de la bicicleta.



Lockout en el manillar



Recorrido negativo (sag) en la horquilla de suspensión



Recorrido negativo (sag) en la suspensión trasera



La amortiguación de rebote frena el rebote

HORQUILLA DE SUSPENSIÓN

En la construcción de bicicletas, es evidente la tendencia hacia el confort de marcha y el manejo seguro. Por esto, las bicicletas todo terreno de Canyon están equipadas con horquillas de suspensión. Estas permiten mejorar el control de su bicicleta Canyon cuando vaya por terreno accidentado o tramos de calzada en mal estado y limitan notablemente las cargas por impactos a las que están expuestos la bicicleta y su conductor. Aunque existen diferentes sistemas en el mercado, la mayoría de las horquillas de suspensión forman parte de las llamadas horquillas telescópicas que funcionan de manera similar a los elementos de suspensión empleados en motocicletas.

Las horquillas de suspensión se diferencian según el diseño de los elementos de la suspensión elástica y el tipo de amortiguación. Los materiales que se usan para la suspensión elástica son muelles de acero o aire en una cámara cerrada, o combinaciones de estos elementos. La amortiguación se realiza generalmente con aceite.

El amortiguamiento suele realizarse con aceite, que se encuentra en cámaras especiales. Raras veces se emplean amortiguadores de fricción o de aire.

Si realiza ascensos largos que exigen mucho esfuerzo de pedaleo, parado sobre los pedales de su bicicleta, le recomendamos bloquear la amortiguación (lockout). Para bajadas sobre terreno accidentado es ventajoso abrir bastante la amortiguación de compresión.

FUNCIONAMIENTO

Si la rueda delantera se ve expuesta a un choque, la parte inferior de la horquilla – las llamadas botellas – será empujada hacia arriba. Las botellas se deslizan sobre las barras fijas más delgadas que van atornilladas, encajadas a presión o pegadas a la corona de la horquilla. La horquilla se comprime gracias a un muelle situado en su interior.

El muelle se ocupa de que la horquilla se extienda después del choque y vuelva a alcanzar su posición inicial. Un muelle ideal se expandiría súbitamente. A fin de que el proceso de expansión tenga lugar de forma controlada y que la horquilla no se expanda bruscamente, se monta un amortiguador de vibraciones en la horquilla. Las horquillas telescópicas se diferencian por el diseño de los elementos de suspensión y el tipo de amortiguamiento.



Horquilla de suspensión



Lockout en el manillar

 Todas las bicicletas todo terreno de Canyon están diseñadas únicamente para el empleo de la horquilla de suspensión montada en serie o una horquilla similar. No está permitido el montaje de horquillas de doble pletina u horquillas de otras longitudes de montaje. La inobservancia de esta indicación tiene como consecuencia la pérdida de la garantía y puede provocar un grave daño o la rotura de su bicicleta Canyon. ¡Riesgo de accidentes!

 Los fabricantes de horquillas suelen facilitar instrucciones de uso de gran utilidad. Léalas con la debida atención antes de modificar el ajuste de la horquilla o realizar trabajos de mantenimiento por cuenta propia.

 Tenga también en cuenta el glosario de la suspensión al inicio de este capítulo.

En los elementos de suspensión se emplean los siguientes materiales elásticos: muelles de acero o titanio, o aire en una cámara cerrada, o combinaciones de estos.

AJUSTE DE LA DUREZA

Para que la horquilla de suspensión funcione de manera óptima se debe ajustar según el peso del ciclista, su postura en el sillín y el uso que se haga de la bicicleta.

En general se debe tener en cuenta que la horquilla de suspensión se contraiga ligeramente cuando el ciclista se sienta en la bicicleta, para que se produzca un recorrido negativo (sag). Al pasar sobre un agujero, el muelle se extiende, o sea, la horquilla de suspensión compensa la desigualdad del terreno. Si la presión del aire o la precarga del muelle son muy altas este efecto desaparece, pues la horquilla de suspensión ya se ha extendido completamente. De este modo se pierde en seguridad y comodidad cuando el neumático pierde por un momento el contacto con el suelo.

Los corredores de competición en las modalidades cross country y maratón ajustan, por lo general, el recorrido negativo más corto que los ciclistas que practican el freeride o downhill, los cuales conducen con frecuencia en terreno accidentado. Al sentarse en las bicicletas cross country y maratón, la horquilla de suspensión deberá comprimirse entre un 10 y 25 % del recorrido total del muelle y en bicicletas all mountain, enduro y freeride entre un 20 y 40 %.

Para la medición se puede usar el anillo de goma, que se encuentra por lo general en el tubo más delgado de la horquilla de suspensión que se sumerge. Si este anillo no existe, coloque una brida sujetacables en una de las barras fijas. Apriétela de modo que todavía se pueda mover, pero no se deslice sola.

En caso de horquillas de suspensión de aire, el ajuste de la dureza se realiza mediante la presión de aire de la horquilla. La presión se debe ajustar antes de la primera salida con una bomba especial de alta presión con indicador y, dado el caso, ajustarla posteriormente al peso del ciclista o la carga.

Muchas horquillas de suspensión de aire llevan una etiqueta autoadhesiva con una tabla que ofrece una primera referencia. Infle la horquilla de suspensión neumática con la presión indicada para su peso.



Coloque una brida sujetacables sobre la barra fija



Según se desplace la brida sujetacables, podrá constatar el recorrido usado



Ajuste de la dureza con una bomba para amortiguadores



Bomba para horquilla de suspensión y amortiguador

 Realice paso a paso este importante trabajo. Si tiene preguntas contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.

Monte en su bicicleta Canyon con su ropa de ciclismo (dado el caso, con mochila llena) y adopte la posición normal de marcha. Recuéstese contra un objeto fijo (barandillas, pared, etc.) para evitar que se caiga. Pídale a alguien que empuje hacia abajo el anillo de goma o la brida sujetacables contra la junta antipolvo en la botella.

Bájese de su bicicleta Canyon sin que la horquilla se comprima más. La distancia que resulta entre el anillo de goma/la brida sujetacables y la junta antipolvo es el recorrido negativo. Compare esta distancia con el recorrido total (datos del fabricante) para determinar si hay que ajustar la suspensión más dura o más suave.

En caso de una horquilla neumática tendrá que ajustar la presión. Anote los valores de ajuste adecuados y compruebe la presión de aire regularmente en el periodo posterior. Observe las recomendaciones del fabricante y no exceda nunca la presión de aire máxima de la horquilla de suspensión. Cada vez que modifique el ajuste realice sin falta una salida de prueba.

En la mayoría de horquillas con muelles de acero se puede precargar el muelle en un rango limitado mediante un botón giratorio situado arriba en la corona de la horquilla. Si esto no es posible y no se puede ajustar el recorrido negativo deseado, tendrá que sustituir los muelles de acero por otros más suaves o duros. Contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.

Para el cambio, use exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original. Cada vez que modifique el ajuste realice sin falta una salida de prueba, en lo posible por diferentes tipos de terrenos.

⚠ Compruebe el ajuste y la presión de aire de la horquilla de suspensión después de la primera salida y, posteriormente, en intervalos regulares. Un ajuste inadecuado de la horquilla de suspensión puede originar un funcionamiento defectuoso o causar daños en la misma.



Precarga de la horquilla con muelle de acero

⚡ Las horquillas de suspensión están diseñadas de manera que puedan o deban atenuar impactos. Si la horquilla es demasiado rígida o está bloqueada, los impactos actúan directamente sobre el cuadro que, en la mayoría de los casos, no está concebido para soportar esta carga. Por eso, en el caso de horquillas con sistema lockout (dispositivo de bloqueo), esta función no debe activarse en terreno accidentado sino únicamente en terreno liso (vías públicas, caminos rurales).

⚠ La horquilla de suspensión debe estar concebida o ajustada de manera que solamente haga tope en casos extremos. Un muelle demasiado suave (una presión de aire demasiado baja) produce fuertes impactos que se sienten y oyen claramente. Estos se deben a la contracción brusca y completa de la horquilla de suspensión. Si una horquilla de suspensión hace tope con frecuencia, ésta y el cuadro podrán sufrir daños con el tiempo.

ⓘ Siga las instrucciones pertinentes del manual del fabricante de la horquilla de suspensión en el CD adjunto o en caso de preguntas, contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.

ⓘ Si ha encontrado el ajuste adecuado, anote la presión de aire óptima para controles posteriores.

Compruebe posteriormente la posición del anillo de goma/la brida sujetacables. La distancia respecto a la junta antipolvo es el recorrido máximo del muelle, que ha usado. Si el anillo de goma/la brida sujetables se ha desplazado sólo unos milímetros es porque el ajuste de la horquilla es muy duro. Reduzca la presión o, en horquillas con muelle de acero, la precarga del muelle. Si este procedimiento no funciona, haga sustituir los muelles.

Si el anillo de goma/la brida sujetacables se ha desplazado a lo largo de toda la barra fija o se puede oír que la horquilla golpea varias veces en tramos de carretera en mal estado es porque el ajuste de la suspensión elástica es demasiado suave. En el caso de horquillas de aire se tendrá que aumentar la presión. En el caso de muelles de acero, su establecimiento especializado podrá encargarse de realizar la sustitución o solicite una cita en el taller Canyon.

AJUSTE DE LA AMORTIGUACIÓN

La amortiguación se regula mediante válvulas en el interior del sistema amortiguador. El flujo del aceite por estas válvulas frena la velocidad con la que la horquilla de suspensión se extiende y se comprime y evita un "balanceo posterior" de la horquilla de suspensión tras un obstáculo. Así se puede optimizar la reacción de la horquilla de suspensión frente a los obstáculos.

En horquillas de suspensión con amortiguación de rebote ("rebound damping") ajustable, se puede regular la velocidad de rebote (más despacio o más rápido) con una ruedecilla de ajuste (generalmente roja). Si existe una segunda ruedecilla (por lo general azul), también se podrá ajustar la velocidad de compresión (grado de compresión) y activar la función lockout.

Comience a realizar el ajuste con un grado de amortiguación completamente abierto (grado de rebote y compresión en "-"). Agarre el manillar con las dos manos y accione el freno delantero. Apóyese con todo su peso sobre la horquilla delantera y vuelva a soltarla inmediatamente. La horquilla se extenderá casi con la misma velocidad que usted usó para comprimirla.



Horquilla de suspensión - Ajuste del recorrido del muelle



Activación del lockout



Posibilidades de ajuste de la amortiguación de compresión

Ahora gire un sólo clic en la ruedecilla roja en dirección "+". Vuelva a presionar la horquilla con el freno delantero accionado y vuélvala a soltar repentinamente. Ya notará que el proceso de extensión es un poco más lento.

Vuelva a presionar y soltar la horquilla con la amortiguación de rebote cada vez más cerrada. Esto le dará una idea de cómo funciona la amortiguación de rebote.

Por lo general, el grado de rebote se ajusta de manera que la horquilla vuelva a extenderse algo frenado, mas no muy lentamente. Un rebote retardado que termina muy lentamente es señal definitiva de una amortiguación demasiado alta.

A continuación, pase por un obstáculo (p. ej., baje por el bordillo de la acera) y vaya cerrando, en pequeños pasos, la amortiguación de rebote (en dirección de "+") hasta que la horquilla de suspensión, después de comprimirse y extenderse, no rebote más de una o dos veces. Haga siempre una salida de prueba en terreno accidentado después de modificar el ajuste.

En algunos casos, las horquillas de suspensión cuentan además con una amortiguación de compresión (compression). La amortiguación de compresión típica – o en algunas horquillas de suspensión la amortiguación de compresión High Speed – frena la compresión de la horquilla cuando se pasa por un obstáculo a alta velocidad. Una alta velocidad de compresión podría hacer que la horquilla haga tope.

Una amortiguación más suave genera una buena respuesta, pero puede provocar que, bajo ciertas condiciones, p. ej., al pasar por obstáculos a alta velocidad, la horquilla de suspensión se comprima muy fuertemente o se balancee al ir de pie sobre los pedales. Una amortiguación más fuerte endurece la suspensión y reduce la comodidad de marcha.

Si ha ajustado el "sag" correctamente, como se describe arriba, y la horquilla funciona correctamente después de una salida de prueba normal, pero en situaciones extremas la horquilla todavía hace tope, puede aumentar ligeramente la amortiguación de compresión.



Amortiguación de rebote ajustable



Presione hacia abajo la horquilla con el freno delantero accionado



Si la horquilla está muy amortiguada (grado de rebote), puede que ya no se extienda tras obstáculos que se suceden rápidamente. **¡Riesgo de caídas!**



Al montar una nueva rueda delantera, asegúrese de que la rueda no roce la corona de la horquilla cuando ésta se comprima por completo. Si es necesario, deje salir todo el aire de la horquilla de suspensión y empuje el manillar con fuerza hacia abajo para comprobarlo. La rueda delantera podría bloquearse. **¡Riesgo de caídas!**

Haga el ajuste aquí clic por clic, pues una amortiguación de compresión muy fuerte impide que la horquilla de suspensión pueda usar todo su recorrido. El ajuste de la amortiguación de compresión puede ser un proceso largo, que debe realizar a conciencia y siempre paso a paso.

Empiece siempre con el nivel más bajo, es decir, el botón de ajuste/la ruedecilla de ajuste debe estar abierta completamente en dirección "-".

Haga siempre una salida de prueba en terreno accidentado después de modificar el ajuste.

Si no se siente capacitado para ajustar usted mismo la amortiguación o si tiene problemas durante el ajuste, siga las indicaciones pertinentes de las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, que se incluyen en el CD adjunto, o contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.

LOCKOUT

Al ir cuesta arriba de pie sobre los pedales y empleando mucha fuerza, la horquilla de suspensión generalmente se balancea. Es recomendable bloquear la amortiguación, si la horquilla de suspensión cuenta para ello con un mecanismo Lockout. Para descensos en terreno accidentado, es imperativo que el lockout esté abierto.

Muchas bicicletas hardtail Canyon cuentan con una palanca de lockout en el manillar. En el caso de los elementos de suspensión Fox, el "Climb mode" equivale a un Lockout.

MANTENIMIENTO

Las horquillas de suspensión son componentes sofisticados que requieren mantenimiento y cuidados regulares. Por lo tanto, muchos fabricantes han establecido centros de asistencia técnica que se encargan de la reparación de la horquilla de suspensión y de su revisión en los intervalos debidos, p. ej., anualmente, según el uso que haga de la misma.



Mantenga siempre limpias las barras fijas de la horquilla



No manipule tornillos sin estar seguro, esperando que se trate de dispositivos de ajuste. Se arriesga a soltar el mecanismo de fijación y provocar una caída. Por lo general los dispositivos de ajuste se deben manejar con los dedos y, en todas las marcas, estos dispositivos vienen con escalas o están marcados con "+" (para obtener una amortiguación más fuerte/una suspensión más dura) y "-". De vez en cuando una liebre y una tortuga indican velocidad.



No utilice la bicicleta si la horquilla de suspensión hace tope. Tanto la horquilla como el cuadro podrían sufrir daños. Adapte siempre la dureza del muelle al peso del ciclista, el peso del equipaje y a las condiciones de marcha.



No active el dispositivo de lockout en terreno accidentado, sino únicamente en suelo liso (vías públicas, caminos rurales).



Siga las indicaciones pertinentes de las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, que se incluyen en el CD adjunto, o contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.

En todo caso, conviene tener en cuenta ciertas pautas fundamentales de mantenimiento:

1. Mantenga limpias las superficies de deslizamiento de las barras fijas y la junta antipolvo.
2. Si la horquilla de suspensión está sucia, límpiela directamente tras la salida con abundante agua y una esponja suave.
3. Después de limpiar la bicicleta, pulverice algo de lubricante en spray, autorizado por el fabricante, en las barras fijas de la horquilla de suspensión o aplique una capa muy fina de aceite hidráulico. Después, comprima varias veces la horquilla y quite los restos del lubricante con un trapo limpio, antes de la próxima salida.
4. Para la limpieza no use una limpiadora a vapor ni detergentes agresivos. Siga las indicaciones pertinentes de las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, que se incluyen en el CD adjunto, o contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.
5. En horquillas con suspensión neumática debe controlar la presión periódicamente, ya que ésta puede disminuir con el tiempo.
6. Si tiene una horquilla con muelles de acero, es importante limpiar y engrasar los muelles con grasa libre de resina y ácido en intervalos regulares. Algunos fabricantes de horquillas ofrecen productos especiales para el cuidado. Observe sin falta las recomendaciones del fabricante. Este es una tarea para el centro de asistencia técnica del fabricante de la horquilla de suspensión. Si tiene dudas, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

Los elementos de suspensión son componentes sofisticados. Encargue los trabajos de mantenimiento y, en particular, el desmontaje de los elementos de suspensión al centro de asistencia técnica del fabricante de la horquilla de suspensión.



Tras la limpieza, aplique algo de lubricante homologado



En el caso de suspensión neumática deberá controlar periódicamente la presión

 La horquilla de suspensión está expuesta continuamente al bombardeo de agua y suciedad desde la rueda delantera. Límpiela con mucha agua y un trapo después de cada uso.

 Lleve su horquilla de suspensión, por lo menos una vez al año, a un centro de asistencia técnica del fabricante de la horquilla.

 Para más información sobre el ajuste y el mantenimiento visite las siguientes páginas:
www.manitoumtb.com
www.rockshox.com
www.sportimport.de
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

SUSPENSIÓN INTEGRAL

Las bicicletas con suspensión integral llevan, además de una horquilla de suspensión, una parte trasera móvil equipada con un amortiguador para su suspensión y amortiguación. Esto permite mejorar el control de la bicicleta cuando vaya por terreno accidentado o tramos de calzada en mal estado, pues el neumático tiene mejor contacto con el suelo. Además se limitan notablemente las sollicitaciones (por impactos) a las que se ven expuestos la bicicleta y su conductor.

Los amortiguadores se diferencian según el diseño de los elementos de suspensión elástica y el tipo de amortiguación. La suspensión elástica se realiza normalmente mediante un elemento neumático o, raras veces, un muelle de acero. La amortiguación se hace normalmente por aceite. Dependiendo del sistema, hay uno o más ejes de pivote.

PARTICULARIDADES DE LA POSICIÓN DEL SILLÍN

Dependiendo del ajuste de la suspensión trasera puede que el extremo posterior del sillín se incline un poco hacia atrás cuando se sienta, lo que deberá tener en cuenta a la hora de ajustar la inclinación del sillín. En caso de presentarse problemas de sentado, baje ligeramente la punta del sillín con respecto a la posición normal.

Para la práctica de dirt, freeride y downhill se suele montar con el sillín muy bajo e inclinado hacia atrás.

AJUSTE DE LA DUREZA

Para que la parte trasera funcione de manera óptima se debe ajustar el amortiguador según el peso del ciclista, la postura en el sillín y al uso que se haga de la bicicleta.

 Realice paso a paso este importante trabajo. Si tiene preguntas contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.



Parte trasera con suspensión



Amortiguador con elemento de suspensión neumático



Amortiguador con muelle de acero

 Los fabricantes de los amortiguadores suelen facilitar instrucciones de uso junto con el producto. Lea estas instrucciones con la debida atención antes de realizar modificaciones en el ajuste del amortiguador o trabajos de mantenimiento. Las instrucciones de uso del fabricante del amortiguador las encuentra en el CD adjunto o contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.

 Tenga también en cuenta el glosario de la suspensión al inicio de este capítulo.

Se debe tener en cuenta, en general, que la parte trasera ya deberá hundirse ligeramente al sentarse en la bicicleta para que se produzca un recorrido negativo, llamado "sag". Al pasar sobre un agujero, el muelle se extiende y la parte trasera compensa la desigualdad del terreno. Si la presión del aire o la precarga del muelle son muy altas este efecto desaparece, pues la parte trasera ya se ha extendido completamente. De este modo se pierde en seguridad y comodidad cuando el neumático pierde por un momento el contacto con el suelo.

Los competidores de cross country y maratón ajustan el recorrido negativo más corto que los ciclistas que practican el freeride o downhill, los cuales conducen generalmente por terreno accidentado. Al sentarse el ciclista, la parte trasera de las bicicletas cross country y maratón debería contraerse entre un 10 y 25 % del recorrido máximo, en el caso de las bicicletas all mountain, enduro y freeride aproximadamente entre un 20 y 40 %.

Para la medición se puede usar el anillo de goma, que se encuentra por lo general en el tubo delgado del amortiguador que se sumerge. Si este anillo no existe, coloque una brida sujetacables en el tubo más delgado. Apriétela de modo que todavía se pueda mover, pero no se deslice sola.

En caso de amortiguadores de aire, el ajuste de la dureza se realiza mediante la presión de aire en el amortiguador. La presión se debe ajustar antes de la primera salida con una bomba especial de alta presión con indicador y, dado el caso, ajustarla posteriormente al peso del ciclista o la carga. Muchos amortiguadores de aire llevan una etiqueta con una tabla que ofrece una primera referencia. Infle el amortiguador de aire con la presión recomendada para su peso.

Monte en su bicicleta con su ropa de ciclista (dado el caso, con mochila llena) y adopte la posición normal de marcha. Recuéstese contra un objeto fijo (barandillas, pared, etc.) para evitar que se caiga. Pídale a alguien que empuje hacia abajo el anillo de goma o la brida sujetacables contra la junta antipolvo en la botella.

Bájese de su bicicleta sin que la parte trasera se comprima más. La distancia que resulta entre el anillo de goma/la brida sujetacables y la junta antipolvo es el recorrido negativo.



El anillo en O, situado arriba en el amortiguador



El anillo en O desplazado indica el recorrido necesitado

i En las bicicletas con suspensión integral la distancia al suelo es superior a la de las bicicletas sin suspensión. Así que los pies no suelen llegar al suelo si la altura del sillín está ajustada correctamente. Al principio, ajuste el sillín en una posición más baja y practique el montar y desmontar.

4 En el caso de cuadros con suspensión integral la parte trasera móvil está concebida de manera que pueda o deba atenuar impactos. Si el amortiguador es demasiado rígido o está bloqueado, los impactos actúan directamente sobre el cuadro que, en la mayoría de los casos, no está concebido para soportar esta carga. Por eso, en el caso de amortiguadores con lockout (dispositivo de bloqueo), esta función no se debe activar en terreno accidentado, sino únicamente en terreno liso (vías públicas, caminos rurales).

Compárela con el recorrido total (datos del fabricante) del amortiguador, no de la parte trasera móvil o, como punto de referencia, mida el área recta y lisa que se comprime para determinar si hay que ajustar la suspensión más dura o más suave.

En amortiguadores de aire deberá ajustar la presión.

Anote los valores de ajuste adecuados y compruebe la presión de aire regularmente en el periodo posterior. Observe siempre las recomendaciones del fabricante y no exceda nunca la presión de aire máxima del amortiguador. Cada vez que modifique el ajuste realice sin falta una salida de prueba.

En la mayoría de los amortiguadores con muelle de acero es posible precargar el muelle mediante un anillo de ajuste. Si esto no es posible y no se puede ajustar el recorrido negativo deseado, tendrá que sustituir el muelle de acero por otros más suave o duro. Contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.

Para el cambio, use exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original.

Durante el funcionamiento, mantenga la válvula cubierta con el capuchón de válvula. Cada vez que modifique el ajuste realice sin falta una salida de prueba por un terreno lo más variado posible. Compruebe posteriormente la posición del anillo de goma/la brida sujetacables. Su distancia a la junta antipolvo es la carrera máxima del amortiguador, que ha usado.

Si el anillo de goma/la brida sujetacables se ha desplazado sólo unos milímetros es porque el ajuste del amortiguador es muy suave. Reduzca la presión de aire o, en amortiguadores de muelle de acero, la precarga del muelle. Si este procedimiento no funciona, haga sustituir los muelles.

Si el anillo de goma/la brida sujetacables se ha desplazado a lo largo de todo el recorrido de la barra o si oye al amortiguador hacer tope en terreno accidentado o en tramos de calzada en mal estado, la suspensión elástica está ajustada demasiado suave. En horquillas de aire se tendrá que aumentar la presión. Contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.



En amortiguadores de aire, se varía la presión de aire para realizar el ajuste



En el caso de muelles de acero, gire la ruedecilla de ajuste moleteada para aumentar la precarga del muelle

! Compruebe el ajuste y la presión de aire del amortiguador después de la primera salida y, posteriormente, en periodos regulares. Un ajuste inadecuado del amortiguador puede originar un funcionamiento defectuoso o causar daños en el mismo.

! El amortiguador debe estar concebido o ajustado de manera que sólo haga tope en casos extremos. Un muelle demasiado suave (una presión de aire demasiado baja) produce fuertes impactos que se sienten y oyen claramente. Esto se debe a la contracción brusca y completa del amortiguador. Si el amortiguador hace tope con frecuencia, éste y el cuadro podrían romperse con el tiempo.

i Siga las indicaciones pertinentes de las instrucciones de uso del fabricante del amortiguador, que se incluyen en el CD adjunto, o contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.

AJUSTE DEL CHASIS

Por lo general, usted conduce con el máximo recorrido de muelle que permite la parte trasera con suspensión integral. Esto proporciona el máximo placer de conducción y el mejor control de su bicicleta.

Algunas bicicletas ofrecen la posibilidad de ajustar el chasis dependiendo del terreno.

AJUSTE DE LA AMORTIGUACIÓN

La amortiguación se regula mediante válvulas en el interior del sistema amortiguador. El flujo del aceite por estas válvulas frena la velocidad con la que el amortiguador se extiende y se comprime y evita un “balanceo posterior” de la horquilla de suspensión tras el obstáculo. Así se puede optimizar la reacción del amortiguador frente a los obstáculos.

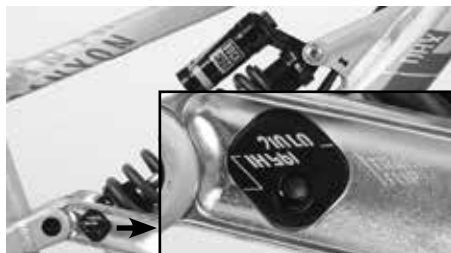
En amortiguadores con amortiguación de rebote (“rebound damping”) ajustable, se puede regular la velocidad de rebote (grado de rebote) más despacio o más rápido con una ruedecilla de ajuste (roja, por lo general).

Si existe una segunda ruedecilla (por lo general azul), también se podrá ajustar la velocidad de compresión (grado de compresión) y activar la función lockout.

Comience a realizar el ajuste con un grado de amortiguación completamente abierto (grado de rebote y compresión en “-”). Agarre el sillín con las dos manos. Apóyese ahora con todo su peso sobre el sillín y vuelva a soltarlo inmediatamente. El amortiguador deberá extenderse casi con la misma velocidad que usted usó para comprimirlo.

Ahora gire un sólo clic en la ruedecilla roja en dirección “+”. Vuelva a presionar hacia abajo el sillín y vuélvalo a soltar repentinamente. Ya notará que el proceso de extensión es un poco más lento.

Vuelva a presionar y soltar con la amortiguación de rebote cada vez más cerrada. Esto le dará una idea de cómo funciona la amortiguación de rebote.



Ajuste del chasis



Amortiguación de rebote en el amortiguador



Presione el sillín hacia abajo



No conduzca con un recorrido de muelle reducido en terreno accidentado y nunca cuando vaya cuesta abajo.



En cualquier caso, lea también las instrucciones de uso complementarias si ha adquirido una Strive.



Siga las indicaciones pertinentes de las instrucciones de uso del fabricante del amortiguador, que se incluyen en el CD adjunto, o contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.

Por lo general, el grado de rebote se ajusta de manera que la horquilla vuelva a extenderse algo frenado, mas no muy lentamente. Un rebote retardado, que termina muy lentamente, es señal definitiva de una amortiguación demasiado alta.

A continuación, pase por un obstáculo (p. ej., baje por el bordillo de la acera) y vaya cerrando, en pequeños pasos, la amortiguación de rebote (en dirección de “+”) hasta que la parte trasera, después de comprimirse y extenderse, no rebote más de una o dos veces. Haga siempre una salida de prueba en terreno accidentado después de modificar el ajuste.

En algunos casos, los amortiguadores también cuentan con una amortiguación de compresión (compresión). La amortiguación de compresión típica – o en algunos amortiguadores la amortiguación High Speed – frena la compresión cuando se pasa a alta velocidad sobre un obstáculo. Una alta velocidad de compresión provocaría probablemente que el amortiguador haga tope.

Una amortiguación más suave genera una buena respuesta, pero puede provocar que, bajo ciertas condiciones, p. ej., al pasar por obstáculos con alta velocidad, la parte trasera se comprima muy fuertemente o se balancee al ir de pie sobre los pedales. Una amortiguación más fuerte endurece la suspensión y reduce la comodidad de marcha.

Si ha ajustado el “sag” correctamente, como se describe arriba, y el amortiguador funciona correctamente después de una salida de prueba normal, pero en situaciones extremas el amortiguador todavía hace tope, puede aumentar ligeramente la amortiguación de compresión.

Aquí haga el ajuste clic por clic, pues una amortiguación de compresión muy fuerte impide que el amortiguador pueda usar todo su recorrido de muelle.

El ajuste de la amortiguación de compresión puede ser un proceso largo, que debe realizar a conciencia y siempre paso a paso.

Empiece siempre con el nivel más bajo, es decir, el botón de ajuste/la ruedecilla de ajuste debe estar abierta completamente en dirección “-”.



Amortiguación de compresión en el amortiguador



Si el amortiguador está muy amortiguado (grado de rebote), puede que ya no se extienda rápidamente tras obstáculos sucesivos. ¡Riesgo de caídas!



No manipule tornillos sin estar seguro, esperando que se trate de dispositivos de ajuste. Se arriesga a soltar el mecanismo de fijación y provocar una caída. Por lo general todos los dispositivos de ajuste se deben manejar con los dedos y, en casi todas las marcas, estos dispositivos vienen con escalas o están marcados con “+” (para obtener una amortiguación más fuerte/una suspensión más dura) y “-”.



A la hora de montar una nueva rueda trasera, asegúrese de que ésta no roce contra el cuadro cuando la parte trasera se comprima por completo. Si es necesario, deje salir todo el aire del amortiguador y empuje el sillín con fuerza hacia abajo para comprobarlo. La rueda trasera podría bloquearse. ¡Riesgo de caídas!



No utilice la bicicleta si el amortiguador hace tope. Esto podría dañar el amortiguador mismo y el cuadro. Adapte siempre la dureza del muelle al peso del ciclista, el peso del equipaje y a las condiciones de marcha.

Haga siempre una salida de prueba en terreno accidentado después de modificar el ajuste.

Si no se siente capacitado para ajustar usted mismo la amortiguación o si tiene problemas durante el ajuste, siga las instrucciones pertinentes de las instrucciones de uso de fabricante del amortiguador, que se incluyen en el CD adjunto, o contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045.

LOCKOUT

Al ir cuesta arriba, de pie sobre los pedales y empleando mucha fuerza, la parte trasera generalmente se balancea. Es recomendable bloquear la amortiguación, si el amortiguador cuenta para ello con un mecanismo Lockout. Para descensos en terreno accidentado, es imperativo que el lockout esté abierto.

Muchas bicicletas Canyon cuentan con una palanca de lockout en el manillar. En el caso de los elementos de suspensión Fox, el "Climb mode" equivale a un Lockout. En el "Climb mode" el amortiguador está muy rígido pero no completamente bloqueado.

MANTENIMIENTO

Los amortiguadores y las partes traseras son componentes sofisticados que requieren mantenimiento y cuidados periódicos. Por lo general, muchos fabricantes han establecido centros de asistencia técnica que se encargan de la reparación del amortiguador y de su revisión en los intervalos debidos, p. ej., anualmente, según el uso que haga de la misma.

En todo caso, conviene tener en cuenta ciertas pautas fundamentales de mantenimiento:

1. Mantenga limpias las superficies de deslizamiento del vástago del pistón.
2. Si el amortiguador y la parte trasera están sucias – sobre todo las zonas de pivote – límpielas directamente con abundante agua y una esponja suave tras la salida.



Limpieza del amortiguador con una esponja y agua



Después de la limpieza, aplique un lubricante homologado



No active el dispositivo de lockout en terreno accidentado, sino únicamente en suelo liso (vías públicas, caminos rurales).



Los elementos de suspensión son componentes sofisticados. Encargue los trabajos de mantenimiento y, en particular, el desmontaje de los elementos de suspensión al centro de asistencia técnica del fabricante del amortiguador.



El amortiguador está expuesto continuamente al bombardeo de agua y suciedad desde la rueda trasera. Límpiela con mucha agua y un trapo después de cada uso.

3. Después de limpiar la bicicleta, pulverice algo de lubricante en spray homologado en el vástago del pistón del amortiguador y las zonas de pivote o aplique una capa muy fina de aceite hidráulico. Después, haga que la parte trasera se contraiga varias veces y elimine los restos del lubricante con un trapo limpio antes de la próxima salida. Use el lubricante recomendado por el fabricante.

4. Para la limpieza no use una limpiadora a vapor ni detergentes agresivos.

5. En amortiguadores con muelle de acero deberá limpiar regularmente los muelles y el vástago del pistón subyacente y aplicar a éste último algo de lubricante en spray autorizado por el fabricante. Observe sin falta las recomendaciones del fabricante.

6. En amortiguadores con suspensión neumática deberá controlar periódicamente la presión, ya ésta que puede disminuir con el tiempo.

7. Compruebe regularmente el asiento de los tornillos de la parte trasera con una llave dinamométrica siguiendo las instrucciones allí indicadas. Compruebe si los puntos de apoyo de la parte trasera tienen holgura lateral o si el asiento del amortiguador tiene holgura vertical.

Para ello, levante la bicicleta por el sillín e intente mover la rueda trasera de un lado para el otro. Pida eventualmente a otra persona que sujete la parte delantera del cuadro.

Para comprobar la holgura del amortiguador, ponga la rueda trasera suavemente en el suelo y vuélvala a levantar un poco. Observe si se presentan ruidos de tableteo. Elimine inmediatamente la holgura o contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.



En el caso de suspensión neumática deberá controlar periódicamente la presión



Compruebe regularmente el asiento de los tornillos de la parte trasera conforme a los partes de apriete indicados



Lleve su amortiguador de la suspensión trasera a un centro de asistencia técnica del fabricante, por lo menos una vez al año.



Para más información sobre el ajuste y el mantenimiento visite las siguientes páginas:

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

TRANSPORTE DE SU BICICLETA CANYON

TRANSPORTE EN COCHE

Existen varias opciones para el transporte de su bicicleta Canyon en coche. Canyon le recomienda exclusivamente el transporte en el maletero.

Si bien es verdad que las bicicletas ocupan mucho espacio en el maletero del coche, también es cierto que están mejor protegidas contra la suciedad, el robo y el deterioro.

- Sin embargo tenga cuidado de que los cables, el sistema de alumbrado inclusive los cables y sobre todo el cambio trasero no sufran daños. Proteja su bicicleta Canyon con mantas o algo similar. Si su bicicleta Canyon está muy sucia, se recomienda colocar debajo una manta o algo similar para que no se ensucien los acolchados del coche.
- Asegure su bicicleta para que no se deslice.

Después de haber desmontado una rueda equipada con frenos de disco, no se debe accionar la maneta de freno. Puede que las pastillas se junten, lo que después dificultaría el montaje. Coloque los fiadores de transporte en las pinzas de freno. Después, accione las manetas de freno y asegúrelas con una cinta de goma o una correa.

Si la bicicleta no se puede transportar en el maletero, casi todas las tiendas de accesorios de coche y los fabricantes de automóviles ofrecen portabicicletas, que no obligan a desmontar la bicicleta. Las bicicletas suelen ir en un carril colocado sobre el techo y se sujetan con un clip que agarra el tubo inferior.

⚠ Nunca transporte boca abajo las bicicletas equipadas con frenos de disco. Esta posición favorece infiltraciones de aire con el consiguiente riesgo de que el freno quede inoperante. **¡Riesgo de accidentes!**



Transporte en coche

⚠ Tenga cuidado de que su bicicleta Canyon esté bien fija en el interior del coche. Piezas sueltas pueden presentar un peligro adicional para los ocupantes del coche en caso de accidentes. Para el transporte en el interior del coche a menudo se debe desmontar la rueda delantera o, incluso, ambas ruedas. Para mayor información sobre el desmontaje de las ruedas, lea sin falta el párrafo “Subsanar un pinchazo” en el capítulo “Ruedas”.

⚠ No use un portabicicletas que obligue a transportar su bicicleta Canyon al revés, o sea, con el manillar y el sillín hacia abajo. Este modo de fijación tiende a sobrecargar el manillar, la potencia, el sillín y la tija de sillín durante el transporte. **¡Peligro de rotura!** No use un portabicicletas que obligue a sujetar su bicicleta Canyon en la horquilla con la rueda delantera desmontada. Especialmente las horquillas de suspensión pueden romperse con este modo de sujeción.

⚠ No está permitido transportar bicicletas todo terreno Canyon sobre portabicicletas convencionales con clips. Si los tubos del cuadro son de gran diámetro, se corre el peligro de aplastarlos con los clips. Especialmente los cuadros de carbono pueden sufrir daños irreparables. Puede que se produzcan daños no perceptibles que pueden causar graves accidentes.

A diferencia de los portabicicletas instalados en el techo, los portabicicletas traseros, cada vez más en boga, cuentan con la ventaja principal de que no hay que levantar tanto la bicicleta para transportarla. Asegúrese de que el sistema de portabicicletas escogido no dañe la horquilla y el cuadro. **¡Peligro de rotura!**

A la hora de realizar la compra, fíjese en el distintivo GS o similar, que señala la conformidad con las normas de seguridad de su país.

TRANSPORTE EN AVIÓN

Si desea llevar su bicicleta Canyon en avión, colóquela en el BikeGuard o el BikeShuttle.

Coloque las ruedas en bolsas especiales para ruedas para que estén protegidas dentro de la maleta o de la caja de cartón. Lleve las herramientas necesarias para el montaje, una llave dinamométrica con los bits respectivos y estas instrucciones. Así podrá montar la bicicleta en el lugar de destino y dejarla lista para su uso.



El Canyon BikeGuard



El Canyon BikeShuttle

ⓘ Lea las instrucciones de uso del portabicicletas y no sobrepase la carga útil permitida ni la velocidad máxima recomendada u obligatoria.

⚠ Compruebe la fijación segura de su bicicleta antes del viaje, así como regularmente durante el mismo. Si la bicicleta se suelta de un portabicicletas instalado en el techo, puede que se pongan en peligro los otros usuarios de la vía pública.

⚠ Si su bicicleta Canyon no se embla para el envío como se indica en las instrucciones de embalaje adjuntas, usted no tendrá derecho al reembolso de los gastos causados por posibles daños ocasionados durante el transporte que ofrece la empresa Canyon Bicycles GmbH.

ⓘ Tenga cuidado de no tapar los sistemas de alumbrado y la matrícula de su coche. En ciertos casos, es obligatorio llevar un segundo retrovisor exterior.

⚠ Tenga en cuenta la mayor altura de su vehículo. Mida la altura total de su vehículo, y coloque un aviso bien visible en el tablero de instrumentos o el volante.

PAUTAS GENERALES PARA EL CUIDADO Y REVISIONES

Su bicicleta Canyon es un producto de calidad. Pero como en el caso de otros tipos de vehículos deberá cuidar regularmente su bicicleta Canyon y someterla a revisiones periódicas por un especialista.

En bicicletas ligeras se deben además sustituir regularmente componentes importantes (vea el capítulo “Intervalos de inspección y mantenimiento”). Es la única forma de garantizar el funcionamiento duradero y fiable de todos los componentes. Así podrá disfrutar durante muchos años de su bicicleta, con las mejores garantías de seguridad.

LIMPIEZA Y CUIDADO DE SU BICICLETA CANYON

La transpiración adherida, la suciedad y la sal que se expase para evitar el hielo o la sal del mar perjudican a su bicicleta Canyon. Por eso es indispensable limpiar regularmente todos los componentes de su bicicleta Canyon y protegerlos contra la corrosión.

No limpie su bicicleta Canyon con una limpiadora a vapor. Esta limpieza exprés presenta graves inconvenientes: el chorro de agua a alta presión es agresivo y puede atravesar los retenes y meterse en los rodamientos. El agua tiende a diluir el lubricante, hace aumentar el rozamiento y favorece la corrosión. A la larga, acabará deteriorando las pistas de los rodamientos que dejan de funcionar con suavidad. Además, puede que con el chorro de vapor se desprendan las etiquetas adhesivas.



Limpe la bicicleta Canyon con agua y trapo



Compruebe todos los componentes de construcción ligera



Sólo realice trabajos en la medida en que disponga de los conocimientos necesarios y de las herramientas adecuadas.



No limpie su bicicleta Canyon a corta distancia con un chorro de agua muy potente o una limpiadora a vapor.



Protéja la superficie de las vainas y los lugares donde puedan rozar los cables con una lámina de plástico o algo similar. Así evitará rasguños feos y el desgaste de la pintura.

Mucho más adecuado es el lavado de la bicicleta con una manguera y / o un cubo de agua y una esponja o brocha grande. El lavado a mano tiene otro efecto positivo: permite detectar a tiempo deterioros de la pintura, piezas desgastadas u otros defectos.

Cuando su bicicleta Canyon esté seca, proteja la pintura y las superficies metálicas con cera dura (excepción: discos de freno). Aplique igualmente una capa fina de cera a los radios, los bujes, los tornillos y las tuercas etc. A componentes con poca superficie, les puede aplicar la cera con un pulverizador de mano. Pule las superficies enceradas con un trapo blando para que brillen y repelan el agua.

Una vez terminados los trabajos de limpieza, queda por comprobar el estado de la cadena y, si fuera necesario, reengrasarla (vea el párrafo “Mantenimiento de la cadena” en el capítulo “Cambio”).



Conserve la pintura y las superficies metálicas con cera dura



Engrase la cadena después de terminada la limpieza



Procure no contaminar las pastillas y el disco de freno con productos de limpieza o aceite para cadenas. De lo contrario, los frenos podrían fallar (vea el capítulo “Sistema de frenos”). No aplique grasa o aceite en las zonas de apriete de carbono, p. ej., en el manillar, la potencia, la tija de sillín y el tubo de sillín.



Elimine las manchas de aceite o grasa rebeldes de las superficies lacadas o de carbono con un detergente a base de petróleo. No utilice desengrasantes que contengan acetona, cloruro metílico, etc., o productos de limpieza que contengan detergentes, no sean neutros o a base de sustancias químicas. Estos productos pueden dañar la superficie.



Aproveche la limpieza para detectar grietas, rayaduras, deformaciones o decoloraciones del material. Si tiene dudas, rogamos contacte con nuestra hotline +34 902 995 045. Haga sustituir de inmediato las piezas averiadas y retoque defectos de la pintura.



Antes de aplicar cera dura al cuadro de su bicicleta Canyon, haga una prueba con la cera en un lugar poco visible.

CONSERVACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE SU BICICLETA CANYON

Si su bicicleta Canyon recibe cuidados regulares durante la temporada, una parada por corto tiempo no requiere medidas de prevención especiales, exceptuando las de protección antirrobo. Se recomienda guardar su bicicleta Canyon en un lugar seco y bien ventilado.

Al preparar el descanso invernal de su bicicleta Canyon, conviene seguir algunas pautas:

- ▶ las cámaras pierden paulatinamente aire en caso de un período de desuso prolongado. Si su bicicleta Canyon queda apoyada sobre los neumáticos desinflados durante mucho tiempo, acabará dañando la estructura de los mismos. Por eso es preferible colgar las ruedas o la bicicleta entera, o comprobar a intervalos regulares la presión de las ruedas.
- ▶ Limpie su bicicleta Canyon y protéjala contra la corrosión tal y como se describe más arriba.
- ▶ Desmonte el sillín y deje secar la humedad que pueda haber penetrado. Pulverice un poco de aceite en fina distribución en el interior del tubo de sillín. (Excepción: cuadros de carbono).
- ▶ Guarde su bicicleta Canyon en un lugar seco.
- ▶ Ponga la cadena en el plato pequeño delante y en el piñón más pequeño atrás. Así, los cables y muelles estarán destensados al máximo.



Cuelge su bicicleta Canyon si la almacena durante largo tiempo



Coloque la bicicleta con la cadena en el piñón y el plato más pequeños



Compruebe regularmente la presión de inflado de los neumáticos



No cuelgue bicicletas con llantas de carbono sujetándolas de las llantas. ¡Peligro de rotura!

MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN

Primera inspección:

Nuestros especialistas han desarrollado un plan de mantenimiento específico. Durante los primeros kilómetros puede que las ruedas se asienten y que los cables del freno y del cambio se alarguen, evitando que el cambio pueda funcionar correctamente. Puede que también sean necesarias las primeras reparaciones por desgaste dependiendo de los kilómetros recorridos. En este caso, uno de nuestros especialistas se pondrá en contacto con usted con antelación.

Inspección regular anual:

Después de una temporada intensa le recomendamos hacer inspeccionar toda su bicicleta. ¿Quién puede realizar mejor este trabajo que quienes han construido su bicicleta?

La inspección anual es realizada por nuestros especialistas dependiendo del tipo de bicicleta que ha adquirido.

Revisión de seguridad Canyon:

Si ha recorrido en bicicleta menos de 1.000 kilómetros al año, los trabajos de mantenimiento serán también menos laboriosos. En este caso, la revisión de seguridad Canyon es lo más adecuado. Para ello, nuestros especialistas han desarrollado un plan de mantenimiento menos extenso que la inspección anual, pero que abarca todos los puntos relativos a la seguridad. Recomendamos hacer esta revisión al inicio de cada temporada o antes de unas vacaciones en bicicleta para que pueda pisar en los pedales sin preocuparse.

Para acortar el tiempo que deba permanecer su bicicleta en nuestro taller, le rogamos acordar antes una fecha con nuestro servicio técnico.



Al embalar su bicicleta Canyon para enviarla a nuestro taller especializado, le rogamos proceda tal y como se describe en las instrucciones de embalaje adjuntas al BikeGuard "Como embalar su bicicleta todo terreno".



Especialmente los componentes ligeros pueden presentar una vida útil reducida. Para su propia seguridad, haga comprobar los componentes listados en el capítulo "Intervalos de inspección y mantenimiento" como corresponda y hágalos sustituir, si fuera necesario.



Para disfrutar mucho tiempo de su bicicleta Canyon, conviene darle un repaso regularmente. Los tiempos listados en la tabla del capítulo "Intervalos de inspección y mantenimiento" son orientativos para ciclistas que recorren entre 750 y 1.500 km al año. Si suele realizar mayores kilometrajes o andar por carreteras en mal estado o en terreno accidentado, acorte los intervalos de revisión de acuerdo con el uso más severo que le da a la bicicleta. Lo mismo aplica en caso de que monte con frecuencia bajo la lluvia o en condiciones húmedas.



Use siempre piezas de recambio originales. Durante los primeros 2 años (o el período de garantía) Canyon pone a disposición todas las partes de recambio indispensables. En caso de que las piezas de recambio no estén disponibles, Canyon ofrece partes de recambio iguales o mejor calidad.



En nuestra página web, www.canyon.com, encontrará mucha información de asistencia técnica que le será útil a la hora de efectuar trabajos de mantenimiento y pequeñas reparaciones. Realice únicamente trabajos para los que disponga de los conocimientos necesarios. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, contacte con nuestra hotline de servicio +34 902 995 045 o envíe un e-mail a: spain@canyon.com

INTERVALOS DE INSPECCIÓN Y MANTENIMIENTO

Tras las primeras salidas con su bicicleta, un especialista debe mantener su bicicleta en periodos regulares. Los tiempos recogidos en la siguiente tabla son orientativos para ciclistas que recorren entre 750 y 1.500 km (aprox. 50 – 100 horas de uso) al año. Si usted suele realizar mayores kilometrajes o andar por carreteras en mal estado, acorte los intervalos de revisión de acuerdo con el uso más severo que le da a la bicicleta.

Componente	Acción	Antes de cada uso	Mensual	Anual	Otros intervalos
Alumbrado	Comprobar el funcionamiento	•			
Neumáticos	Comprobar la presión de inflado	•			
Neumáticos	Comprobar el estado del dibujo y las paredes laterales		•		
Frenos (de disco)	Medir el grosor de las pastillas		•		
Cables / tuberías de freno	Comprobación visual		x		
Amortiguador	Revisión			x	
Horquilla de suspensión	Comprobar los tornillos		x		
Horquilla de suspensión	Cambiar aceite, revisión			x	
Horquilla (aluminio y carbono)	Comprobar				x Por lo menos cada 2 años
	Sustituir				x Después de una caída o después de 3 años
Juego de pedalier	Comprobar la holgura de los rodamientos		x		
Juego de pedalier	Reengrasar			x	
Cadena	Comprobar y lubricar si fuera necesario	•			
Cadena	Comprobar y sustituir si fuera necesario				x A partir de 750 km
Biela	Comprobar y reapretar si fuera necesario			x	

Los controles marcados con “•” puede realizarlos cualquier persona, siempre que se tenga cierta habilidad manual, algo de experiencia y las herramientas adecuadas, tales como una llave dinamométrica. Si detecta fallos durante los controles, no dude en adoptar inmediatamente las medidas oportunas. Si tiene dudas, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

Los trabajos marcados con „x” deberían dejarse en manos de un especialista con conocimientos en técnica de bicicletas moderna (p. ej., en un taller especializado para bicicletas). No dude en contactar con nuestra hotline +34 902 995 045.

Componente	Acción	Antes de cada uso	Mensual	Anual	Otros intervalos
Pintura	Conservar				• Por lo menos cada seis meses
Ruedas / radios	Comprobar el centrado y la tensión		•		
Ruedas / radios	Centrar o recentrar si fuera necesario				x Si fuera necesario
Manillar y potencia aluminio y carbono	Comprobar				x Por lo menos cada 2 años
	Sustituir				x Después de una caída o después de 3 años
Juego de dirección	Comprobar la holgura de los rodamientos		•		
Juego de dirección	Reengrasar			x	
Superficies metálicas	Conservar (excepción: discos de freno)				• Por lo menos cada seis meses
Bujes	Comprobar la holgura de los rodamientos		•		
Bujes	Reengrasar			x	
Pedales	Comprobar la holgura de los rodamientos		x		
Pedales	Limpiar el mecanismo de enganche		•		
Cambio trasero / desviador	Limpiar, lubricar		•		
Cierres rápidos	Controlar colocación	•			
Tornillos y tuercas	Comprobar y reapretar si fuera necesario		x		
Válvulas	Controlar colocación	•			
Potencia / tija de sillín	Desmontar y reengrasar o, en caso de componentes de carbono, aplicar nueva pasta de montaje (Atención: no aplicar grasa en carbono)			x	
Cables: cambio / frenos	Desmontar y engrasar			x	

Los controles marcados con “•” puede realizarlos cualquier persona, siempre que se tenga cierta habilidad manual, algo de experiencia y las herramientas adecuadas, tales como una llave dinamométrica. Si detecta fallos durante los controles, no dude en adoptar inmediatamente las medidas oportunas. Si tiene dudas, contacte con nuestra hotline +34 902 995 045.

Los trabajos marcados con „x” deberían dejarse en manos de un especialista con conocimientos en técnica de bicicletas moderna (p. ej., en un taller especializado para bicicletas). No dude en contactar con nuestra hotline +34 902 995 045.

PARES DE APRIETE RECOMENDADOS

Componente	Tornillos	Shimano*	SRAM**
Cambio trasero	Tornillo de fijación	8-10 Nm	8-10 Nm
	Tornillo de apriete del cable	5-7 Nm	4-5 Nm
	Tornillos de las ruedecillas	3-4 Nm	
Desviador	Tornillo de fijación	5-7 Nm	5-7 Nm
	Tornillo de apriete del cable	5-7 Nm	5 Nm
Mandos de cambio	Tornillo de fijación del grupo de cambio	5 Nm	2,5-4 Nm
	Tapas de orificio	0,3-0,5 Nm	
	Tornillo de fijación de la abrazadera (llave Allen)	5 Nm	
	Patillas soporte del cuadro	1,5-2 Nm	
Buje	Palanca del cierre rápido	5-7,5 Nm	
	Contratuerca de ajuste de los rodamientos en bujes con cierre rápido	10-25 Nm	
Buje de rueda libre	Anillo de retén del casete	30-50 Nm	40 Nm
Juego de bielas	Tornillo de biela (cuadrado sin grasa)	35-50 Nm	
	Tornillo de biela (Shimano Octalink)	35-50 Nm	
	Tornillo de biela (Shimano Hollowtech II)	12-15 Nm	
	Tornillo de biela Isis		31-34 Nm
	Tornillo de biela Gigapipe		48-54 Nm
	Tornillo del plato	8-11 Nm	12-14 Nm (acero) 8-9 Nm (aluminio)
Cartucho sellado	Caja Shimano Hollowtech II	35-50 Nm	34-41 Nm
	SRAM Gigapipe		
Juego de pedalier	Octalink	50-70 Nm	
Pedal	Eje del pedal	35 Nm	31-34 Nm
Zapatilla	Tornillos de las calas	5-6 Nm	
	Taco	4 Nm	
Tija de sillín	Tornillo de fijación del sillín en la cabeza de la tija	20-29 Nm***	

* www.shimano.com

** www.sram.com

*** Estos valores son valores orientativos de los fabricantes de componentes mencionados arriba. Tenga también en cuenta los valores que aparecen en las instrucciones de los fabricantes de componentes eventualmente adjuntas.



Algunos de los pares de apriete indican en los componentes mismos. Respete los valores que figuran en las etiquetas o impresos.



La llave dinamométrica de Canyon



Montaje del manillar con la llave dinamométrica de Canyon

Cuadro Canyon:

Tornillos para portabidón	5 Nm
Patilla de cambio desmontable	1,5 Nm

Sujeción de la tija de sillín Canyon: 3-5 Nm

Si su bicicleta todo terreno está equipada con un cierre rápido para la fijación, lea el capítulo “**Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes**”.

Los pares de apriete mencionados a continuación son válidos si no se indican otros valores ni en el componente mismo ni en las instrucciones de montaje del fabricante de la potencia o la tija de sillín.

Potencia:

Tornillos M5	4,5-5,5 Nm
Tornillos M6	8-9,6 Nm
Tornillo de ajuste (en el tapón)	0,5-2 Nm
en potencias Ahead	

Tija de sillín:

Sujeción del sillín en la cabeza de la tija	
► Tijas con un tornillo	20-24 Nm
► Tijas con dos tornillos uno detrás de otro	6-9 Nm
► Tijas con dos tornillos colocados en sentido transversal respecto a la dirección de marcha	12-14 Nm



Indicación del par de apriete

⚠ Para ofrecer todas las garantías de seguridad de funcionamiento de su bicicleta Canyon, es fundamental apretar cuidadosamente los tornillos de los componentes y controlar su apriete cada cierto tiempo. Una llave dinamométrica resulta lo más apropiado para ello, porque salta al alcanzar el par de apriete deseado. Es importante ir acercándose a los pares máximos de apriete a partir de niveles bajos y comprobar el apriete satisfactorio de cada componente de acuerdo con las pautas reseñadas en los capítulos correspondientes. Si se desconocen los valores por falta de indicaciones en el componente, apriete los tornillos progresivamente y compruebe una y otra vez que el componente está bien apretado, tal y como se describe en los capítulos respectivos. Nunca sobrepase el par de apriete máximo.

i Algunos de los pares de apriete indican indicados en los componentes mismos. Respete los valores que figuran en las etiquetas o impresos.

i Si fuera necesario, también tenga en cuenta las instrucciones adjuntas de los fabricantes de los componentes o visite la rúbrica “manuales” de nuestra página web en www.canyon.com

⚠ En cuellos de horquilla de carbono, reconocibles por su color negro, apriete la sujeción del cuello con 6 Nm como máximo.

FRENOS DE DISCO

	Shimano*	Magura	SRAM	Formula
Tornillo de la pinza de freno en el cuadro / la horquilla	6-8 Nm	6 Nm	5-7 Nm (rueda trasera) 9-10 Nm (rueda delantera)	9 Nm
Tornillo de la abrazadera de la maneta de freno	6-8 Nm	4 Nm	4-5 Nm (Juicy 5) 2,8-3,4 Nm (Juicy 7 / carbono)	2,5 Nm
Sujeción de un tornillo				
Sujeción de dos tornillos				
Racores de la tubería en las palancas y tubería normal en la pinza de freno	5-7 Nm	4 Nm	5 Nm Sujeción aluminio 7,8 Nm Sujeción acero	5 Nm
Empalmes de las tuberías en la pinza de freno (tubería Disc tube)	5-7 Nm	6 Nm		
Tornillo de la tapa	0,3-0,5 Nm	0,6 Nm		
Tornillo de purga	4-6 Nm	2,5 Nm		
Tornillos del disco de freno en el buje	4 Nm	4 Nm	6,2 Nm	5,75 Nm
Conexión de anillo en la maneta de freno				8 Nm

⚠ Al realizar trabajos en el sistema de frenos, siga siempre las instrucciones de uso del fabricante del componente.



Freno de disco

REQUISITOS LEGALES PARA CIRCULAR EN LA VÍA PÚBLICA

EN ESPAÑA (2017)

De acuerdo con el Código de Circulación, su bicicleta debe estar equipada con los siguientes dispositivos:

1. Alumbrado

Los ciclistas deberán montar la iluminación correspondiente en su bicicleta si circulan por la noche, durante el ocaso y la salida del sol, en vías urbanas e interurbanas insuficientemente iluminadas o por pasos inferiores o túneles. En estas circunstancias también es obligatorio que el ciclista lleve puesta una prenda reflectante debidamente homologada. Las luces y elementos reflectantes con los que deberá contar una bicicleta son:

- Una luz de posición blanca en la parte delantera.
- Una luz de posición roja en la parte trasera.
- Un catadióptrico rojo en la parte trasera que no sea triangular.
- Catadióptricos amarillos en los radios de las ruedas y en los pedales (opcionales).

2. Casco

Los ciclistas están obligados a llevar puesto un casco debidamente homologado cuando circulen por vías interurbanas, al igual que sus pasajeros (niños menores de siete años que viajen sentados en una silla igualmente homologada), salvo en rampas ascendentes prolongadas, por razones médicas acreditadas o en condiciones extremas de calor.

3. La obligación del ciclista de señalar sus maniobras

Es obligatorio, señalar la maniobra al resto de los usuarios de la vía, extendiendo el brazo horizontalmente a la altura del hombro. Por otra parte, si lo que se va a señalar es una parada brusca, habrá que hacerlo levantando y bajando rápidamente cualquiera de los dos brazos.

4. Frenos

Todo ciclo estará equipado con un sistema de frenado, que actuará independientemente en la ruedas delanteras y en las traseras. En todo ciclo provisto de manillar y de frenos manuales, la maneta para el freno delantero estará situada al lado izquierdo del manillar y la del freno trasero al lado derecho. Los frenos podrán ser ajustados a medida que las zapatas se vayan desgastando, hasta el momento en que deban ser remplazadas, según las recomendaciones del fabricante.

5. Transporte de niños

Como norma general no se pueden llevar pasajeros en una bicicleta. Sin embargo, es posible viajar acompañado de un menor de siete años siempre y cuando éste vaya sentado en un sillín debidamente homologado y correctamente instalado en la bicicleta y siempre y cuando el conductor de la misma sea mayor de edad. Consulte con su establecimiento especializado sobre el tipo de sillas para niños apropiados para su bicicleta y, dado el caso, déjelos montar en seguida. Infórmese en su país sobre las normas acerca del transporte de niños antes de transportarlos.

6. Remolque

Fuera del casco urbano no está permitido llevar personas dentro del remolque. El uso de remolque en las ciudades está regulado por las ordenanzas correspondientes. Es decir, son las autoridades municipales las que tienen potestad para legislar sobre el transporte de personas en este tipo de vehículos. Por ejemplo, en Barcelona está permitido llevar personas en un remolque. Infórmese en su ayuntamiento sobre las normas para el transporte de niños en remolques antes de transportarlos.

Fuente: Real Decreto 339/2014



Para mayor información, visite:

www.circulaseguro.com
www.motor.practicopedia.lainformacion.com
www.dgt.es

RESPONSABILIDAD POR PRODUCTOS DEFECTUOSOS

Su bicicleta Canyon ha sido fabricada con sumo cuidado y se ha entregado premontada en su mayor parte. De acuerdo con la legislación, somos responsables de que su bicicleta no presente defectos que causen la pérdida de su valor o idoneidad o los menoscaben en gran medida. Durante los 2 primeros años siguientes a la adquisición, usted gozará de todos los derechos que se derivan de la garantía legal. Si constata un defecto, la dirección de Canyon indicada abajo es el lugar a contactar.

Para facilitar al máximo la tramitación de su reclamación será necesario tener a mano su recibo de compra. Consérvelo con la debida atención.

Con el objeto de prolongar la vida útil y garantizar la durabilidad de su bicicleta, es imprescindible usarla exclusivamente de acuerdo al uso conforme a lo prescrito (vea el capítulo "Uso conforme a lo prescrito"). También tenga en cuenta las cargas permitidas y las indicaciones referentes al transporte de equipajes y niños (vea el capítulo "Uso conforme a lo prescrito"). Asimismo hay que atenerse rigurosamente a las instrucciones de montaje de los fabricantes (especialmente los pares de apriete de los tornillos) y respetar los intervalos de mantenimiento prescritos. Cumpla las inspecciones y operaciones cuya lista figura en el presente manual y las demás instrucciones adjuntas (vea el capítulo "Intervalos de inspección y mantenimiento"), teniendo en cuenta la necesidad de sustituir ciertos componentes esenciales de seguridad, tales como manillar, frenos, etc. cuando haga falta.

Le deseamos que disfrute siempre de su bicicleta. Si tiene preguntas, rogamos contacte con nuestra hot-line: +34 902 995 045.



Siempre utilice su bicicleta conforme al uso previsto



Los amortiguadores en cuadros con suspensión integral están montados de manera que el amortiguador pueda y deba atenuar choques. Si el amortiguador es demasiado rígido o está bloqueado, los choques actúan directamente sobre el cuadro que, en la mayoría de los casos, no está concebido para soportar esta carga. Por eso, conviene tener siempre en cuenta que en el caso de amortiguadores con un sistema de lockout éste no debe ser activado en terreno accidentado sino sólo en terreno liso (vías públicas, pistas de campo lisas).



Adjunto encontrará las instrucciones de uso de los fabricantes de los componentes. Éstas contienen información detallada sobre el uso, mantenimiento y cuidado de los componentes. Este manual se refiere muchas veces a estas instrucciones específicas y detalladas. Asegúrese de que se encuentren en su posesión las instrucciones de uso respectivas de los pedales automáticos, los componentes del cambio y del freno y guárdalas cuidadosamente junto con este folleto y el manual.



El plástico reforzado con fibra de carbono es un material compuesto que se usa para la fabricación de componentes de peso optimizado. Debido al proceso de fabricación específico no se pueden evitar irregularidades (poros y burbujas pequeños) en la superficie de estos componentes. Éstas no constituyen un defecto.

CONSIDERACIONES SOBRE EL DESGASTE

Por la naturaleza de su función, algunos componentes de su bicicleta están sujetos a desgaste. El grado de desgaste depende del mantenimiento y del uso que le dé a su bicicleta (kilometraje, lluvia, suciedad, sal, etc.). Las bicicletas que a menudo se dejan fuera, expuestas a la intemperie, pueden presentar un mayor desgaste.

Estas piezas requieren un mantenimiento y un cuidado regulares pero, dependiendo de la intensidad y condiciones de uso, llegan tarde o temprano al final de su vida útil.

Es imprescindible reponer las siguientes piezas al alcanzar su límite de desgaste:

- la cadena,
- los cables,
- las fundas de las empuñaduras o la cinta del manillar,
- los platos,
- los piñones,
- las ruedecillas del cambio trasero,
- los cables y fundas del cambio,
- los neumáticos,
- la funda del sillín (cuero) y
- las zapatas / las pastillas.

Las **pastillas de los frenos** de disco están sujetas a desgaste debido a su función. Tanto el uso deportivo de su bicicleta como los viajes por terreno accidentado acortan los intervalos de reposición de las zapatas. Compruebe periódicamente el estado de las zapatas / las pastillas y hágalas cambiar en un establecimiento especializado cuando se hayan desgastado.



Zapatas / pastillas cuyo grosor queda por debajo de un milímetro, deben cambiarse por piezas de recambio originales



Los rodamientos están sujetos a cierto desgaste

LOS RODAMIENTOS Y AMORTIGUADORES EN CUADROS CON SUSPENSIÓN INTEGRAL

Por la naturaleza de su función, los amortiguadores y los cuadros con suspensión integral están sujetos a cierto desgaste. Esto concierne especialmente los retenes de los amortiguadores y los rodamientos de la parte trasera. Si los tornillos de fijación de los amortiguadores se aprietan demasiado, cargarán mucho el cuadro con el consiguiente riesgo de que sufra daños. Por eso, observe las instrucciones de montaje y utilice una llave dinamométrica.

GARANTÍA

Ampliando el período de garantía legal, ofrecemos una garantía de 6 años en total para los cuadros de bicicletas todo terreno (con excepción de los rodamientos y amortiguadores).

La garantía sólo es válida para el comprador inicial de la bicicleta, a partir de la fecha de la compra. La garantía no cubre daños de la pintura. Nos reservamos el derecho de reparar cuadros u horquillas defectuosos o sustituirlos por el modelo siguiente. Esto es lo único que cubre la garantía, no asumimos otros costes como el montaje, transporte etc.

La garantía no cubre deterioros causados por el uso inadecuado o contrario a lo prescrito, como p. ej., debido a negligencia (falta de mantenimiento y cuidados), caída, sobrecarga, así como la modificación del cuadro o la horquilla o el montaje y la modificación de componentes adicionales. Tampoco se tiene derecho a la garantía si la bicicleta ha sido empleada para saltos o si se ha sometida a otro tipo de esfuerzo excesivo.



Garantía de 6 años



Las bicicletas todo terreno Canyon son aparatos de deporte de la más alta gama, obras de construcción ligera de excepcional perfección. Sea también usted un profesional en cuanto al manejo del material. Un uso o montaje incorrecto así como un mantenimiento inadecuado pueden provocar el fallo de la bicicleta. ¡Riesgo de accidentes!

CRASH REPLACEMENT

En caso de accidentes o graves caídas puede que altas cargas se ejerzan sobre el cuadro y la horquilla de su bicicleta y afectan su funcionalidad. Nuestro servicio Crash Replacement (CR) le ofrece la sustitución de su cuadro Canyon a buenas condiciones. Esta oferta es válida por tres años a partir de la fecha de la compra. Usted recibirá el tipo de cuadro que tenía o un modelo de cuadro comparable (sin piezas montadas como, p. ej., tija de sillín, desviador delantero, amortiguador o potencia) de nuestro programa actual.

Sólo el primer comprador puede recurrir al servicio CR y únicamente por daños que afectan la funcionalidad. Nos reservamos el derecho de no conceder este servicio en caso de que constatemos que el daño fue provocado deliberadamente.

Para hacer uso de nuestro servicio CR, rogamos contacte con nuestro departamento de servicio técnico: +34 902 995 045.

Para mayor información visite nuestra página web: www.canyon.com



Crash Replacement: Canyon sustituye cuadros dañados a buenas condiciones



Aténgase a las indicaciones en el capítulo
“Uso conforme a lo prescrito”.

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