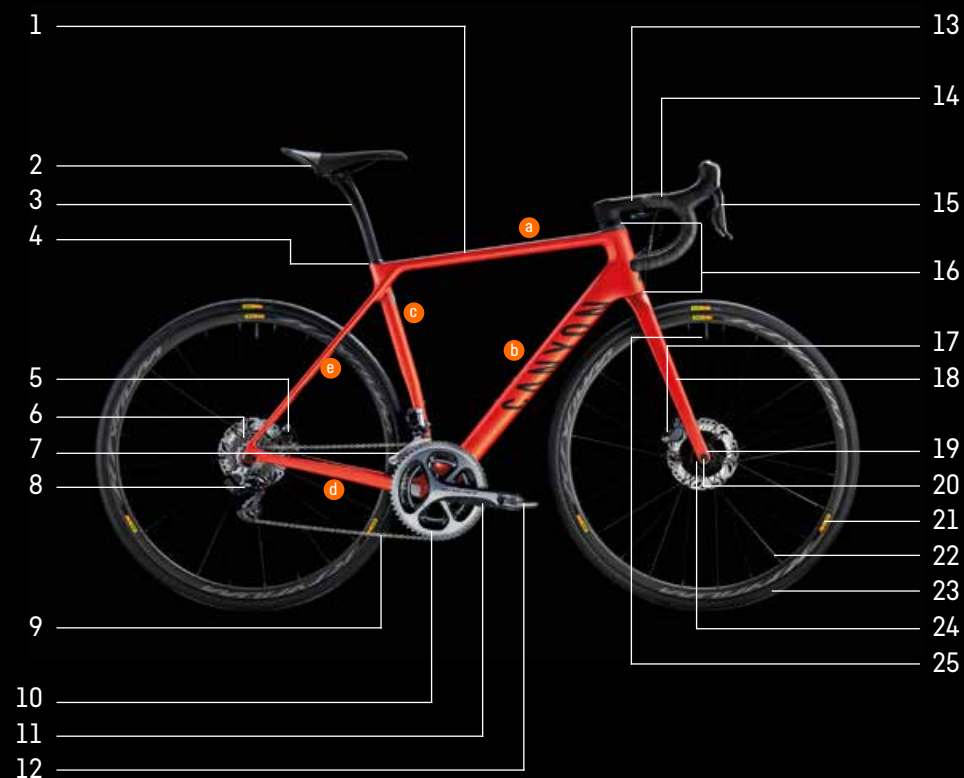


MANUAL

ROAD BIKE



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



¡Importante!

Instrucciones de montaje, página 12. Antes de usar su bicicleta por primera vez, por favor lea las páginas 4-11.

ÍNDICE DE CONTENIDO

DESCRIPCIÓN DE LOS COMPONENTES

- 1 **Cuadro:**
 - a Tubo superior
 - b Tubo inferior
 - c Tubo de sillín
 - d Vaina
 - e Tirante trasero superior
- 2 **Sillín**
- 3 **Tija de sillín**
- 4 **Sujeción de la tija de sillín**
- 5 **Freno trasero**
- 6 **Casete**
- 7 **Desviador delantero**
- 8 **Cambio trasero**
- 9 **Cadena**
- 10 **Plato**
- 11 **Juego de bielas**
- 12 **Pedal**

- 13 **Potencia**
- 14 **Manillar**
- 15 **Mando freno/cambio**
- 16 **Juego de dirección**
- 17 **Freno delantero**
- 18 **Horquilla**
- 19 **Puntera**
- Rueda:**
- 20 **Cierre rápido/eje pasante**
- 21 **Llanta**
- 22 **Radio**
- 23 **Neumático**
- 24 **Buje**
- 25 **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 el manejo del producto o una parte del manual que debe ser considerada de forma especial.

- 2 **¡Bienvenidos!**
- 4 **Uso conforme a lo prescrito**
- 7 **Antes del primer uso**
- 10 **Antes de cada uso**
- 12 **Montaje a partir del contenido del BikeGuard**
- 36 **Embalaje de su bicicleta de carretera Canyon**
- 37 **Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes**
 - 37 Procedimiento para la fijación segura de la rueda con cierre rápido
 - 39 Procedimiento para la fijación segura de la rueda con ejes pasantes
- 40 **Pautas para montar componentes adicionales o hacer modificaciones**
- 41 **Particularidades del carbono**
 - 42 Particularidades de ruedas de carbono
 - 43 Pautas de cuidado
- 44 **Particularidades de bicicletas de triatlón, de contrareloj y de pista**
- 46 **Tras una caída**
- 48 **Kits de cuadro – montaje y características técnicas**
- 53 **Adaptar la bicicleta de carretera Canyon al usuario**
- 54 **Ajuste de la altura del sillín**
- 56 **Ajuste de la altura del manillar**
- 57 **Potencias de tipo Aheadset®, o sea, sistemas sin rosca**
- 59 **Sistema I-lock**
- 61 **Avance y ajuste del sillín**
- 62 **Desplazamiento del sillín y ajuste de la inclinación del sillín**
- 65 **Ajuste del manillar y de las manetas de freno**
- 65 **Ajuste de la posición del manillar mediante giro**
- 67 **Ajuste de la apertura de las manetas de freno**
- 68 **Sistemas de pedales**
- 68 **Funcionamiento de los diversos sistemas**
- 70 **Ajuste y mantenimiento**
- 71 **Sistema de frenos**
 - 72 Frenos de llanta de bicicletas de carretera
 - 72 Funcionamiento y desgaste
 - 73 Control y reajuste de frenos de bicicletas de carretera
 - 73 Control del sistema de frenos
 - 73 Ajuste de la altura de las zapatas
 - 74 Reajuste y sincronización de los frenos de tiro lateral
- 75 **Frenos de disco mecánicos e hidráulicos**
 - 75 Funcionamiento y desgaste
 - 76 Ajuste de la apertura de las manetas
 - 76 Control y reajuste de frenos de disco mecánicos
 - 77 Control y reajuste de frenos de disco hidráulicos
- 79 **Cambio**
 - 80 Funcionamiento y manejo
 - 82 Control y reajuste del cambio
 - 82 Cambio trasero
 - 83 Ajuste de los topes finales
 - 85 Desviador delantero
 - 86 Shimano Di2
 - 88 Mantenimiento de la cadena
 - 89 Desgaste de la cadena
 - 90 Ajustar la tensión de la cadena en el caso de bicicletas con una sola marcha (Singlespeed)
- 91 **Ruedas – neumáticos, cámaras y presión de inflado**
- 94 **Centrado de las llantas, tensado de los radios**
- 95 **Subsanar un pinchazo**
 - 95 Desmontaje de ruedas
 - 96 Desmontaje de neumáticos plegables y de alambre
 - 97 Montaje de neumáticos plegables y de alambre
 - 99 Desmontaje de tubulares
 - 99 Montaje de tubulares
 - 103 Montaje de ruedas
- 104 **Juego de dirección**
 - 104 Control y reajuste
 - 105 Juego de dirección de tipo Aheadset®
 - 106 Juego de dirección sistema I-lock
- 108 **Transporte de su bicicleta Canyon**
- 110 **Pautas generales para el cuidado y revisiones**
 - 110 Limpieza y cuidado de su bicicleta Canyon
 - 112 Conservación y almacenamiento de su bicicleta Canyon
 - 113 Mantenimiento e inspección
- 115 **Intervalos de inspección y mantenimiento**
- 117 **Pares de apriete recomendados**
- 120 **Requisitos legales para circular en la vía pública**
- 121 **Responsabilidad por productos defectuosos**
- 123 **Garantía**
- 124 **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 montado 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 +34 910 470 740.

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 atraviere 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 Canyon.

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

Editor:

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

Hotline de servicio: +34 910 470 740

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: Marzo 2019, 10ª 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 de modificar detalles técnicos respecto a los datos y las ilustraciones de estas instrucciones. 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.

 Por su propia seguridad, sólo realice trabajos de montaje y ajuste para los que disponga de los conocimientos necesarios. Si tiene dudas, contacte con nuestra hotline +34 910 470 740. 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.



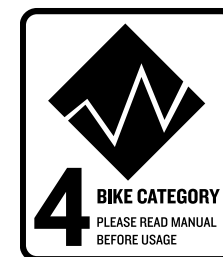
Condición 3

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 parques de bicicletas. 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 parques de bicicletas 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 dirt-bikes.



⚠ En los modelos GMAIL CF y GMAIL AL puede llevar su equipaje también en bolsas especiales para bicicletas de carretera y deportivas. Tenga en cuenta que no debe excederse el **peso total admisible** (ciclista, equipaje y bicicleta juntos) de **120 kg**. En caso del uso de sistemas de alforjas debe cubrir con la lámina protectora suministrada todos los puntos de contacto entre la bolsa y el cuadro.

⚠ 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.

⚠ No está permitido montar un portaequipajes. Si desea llevar equipaje, debe hacerlo exclusivamente en una mochila especial para la bicicleta.
Excepción: En el modelo GMAIL AL puede montar un portaequipajes.

ℹ 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.

ℹ Si ha adquirido una Speedmax **CF SLX**, lea sin falta las instrucciones de uso Speedmax suplementarias.

ANTES DEL PRIMER USO

1. **¿Ha montado alguna vez en una bicicleta de carretera, de contrareloj, de triatlón o de pista?** Tenga en cuenta que se trata de aparatos de deporte que requieren de cierta adaptación y práctica. Familiarícese poco a poco con su nueva bicicleta en un terreno sin tráfico y vaya explorando prudentemente las propiedades específicas de marcha. Asista a un curso técnico. Para mayor información, véase 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. 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



El cambio externo

⚡ 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.

⚡ Si conduce la bicicleta con las manos en un manillar aero (manillar de triatlón) o en la posición baja de manillar en el modelo GMAIL no podrá alcanzar tan rápidamente las manetas de freno que en otras posiciones de agarre del manillar. 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, 2 o 3 dedos. Si este no es el caso, contacte con nuestra hotline +34 910 470 740. Si monta en una bicicleta con un cuadro demasiado grande, podrá lesionarse al desmontar rápidamente. 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 consigue tocar tierra con la punta de los pies. Para mayor información sobre la posición del sillín, vea el capítulo **"Adaptar la bicicleta de carretera Canyon al usuario"**.

5. **¿Ha montado alguna vez 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



Especially in bicycles with very low frames, there is a risk that the foot will collide with the front wheel. For this reason, it is recommended, where possible, to ride only with automatic pedals. Additionally, do not forget to adjust the cleats correctly.



The lack of practice and/or an excessive adjustment of the automatic pedals could prevent you from disengaging the pedals! **¡Riesgo de caídas!**

6. **Use su bicicleta Canyon exclusivamente de acuerdo al uso previsto.** Las bicicletas de carretera y de triatlón sólo están diseñadas para el uso en calles y pistas con superficies lisas, p. ej., superficies alquitranadas o pavimentadas.

Las bicicletas de **ciclocross** y **Gravel** también se adecuan para pistas de grava y off-road, en las que las ruedas pierden brevemente el contacto con el suelo a causa de pequeños desniveles o escalones de una altura de 15 a 20 cm.

Las bicicletas de pista son aparatos exclusivamente diseñados para la práctica del deporte, previstas únicamente para el uso en pistas cerradas (velódromos). No está permitido el uso de bicicletas de pista en vías públicas.

Por regla general, las bicicletas de carretera Canyon están diseñadas para un peso total de 120 kg (ciclista, equipaje y bicicleta). En el caso de bicicletas de carretera con ruedas de Mavic, el peso total permitido es de 100 kg. No sobrepase nunca estos valores. 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"**.



La bicicletas de carretera Canyon están diseñadas para el uso sobre asfalto



Bicicleta de pista V-Drome



El carbono

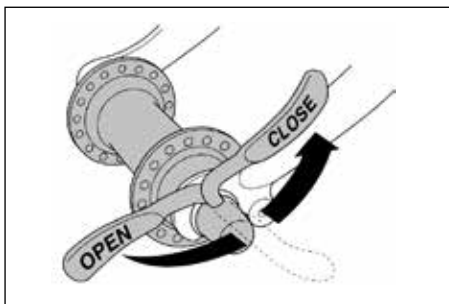


Road bikes, triathlon bikes and track bikes are high-performance sports equipment, built with exceptional lightness and perfection. Use them correctly as a professional, and take care of them properly. Incorrect use or assembly, as well as inadequate maintenance, can lead to failure of the bike. **¡Riesgo de accidentes!**

ANTES DE CADA USO

ANTES DE CADA USO ES IMPRESCINDIBLE QUE COMPRUEBE LO SIGUIENTE:

1. ¿Están cerrados correctamente los cierres rápidos en las ruedas delantera y trasera, la tija de sillín y los demás componentes? Para mayor información, vea 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 maneta no debe llegar hasta el manillar. En el caso de frenos de llanta, las zapatas deben coincidir en toda su superficie con los flancos de la llanta. No deben tocar los neumáticos. 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. El accesorio más importante para culminar con éxito su excursión en bicicleta es una pequeña 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.
7. 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.



Nunca monte en bicicleta sin alumbrado cuando oscurezca



Kit de averías



Las irregularidades de la calzada 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"**.



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.

MONTAJE A PARTIR DEL CONTENIDO DEL BIKEGUARD

El montaje a partir del contenido del BikeGuard no es muy difícil; sin embargo, realicelo 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 de carretera. Aquí está representada una bicicleta de carretera 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 de carretera Canyon cualquiera – no todas las bicicletas de carretera tienen el mismo aspecto.



Abra primero el BikeGuard.

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

 Si trabaja con un cúter, preste atención a no dañar ni la pieza, ni tampoco a herirse usted mismo. ¡Evite cortar en su dirección o en la del componente!

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 el caso embalada en una bolsa especial para ruedas, el sillín y la tija de sillín y un cartón con las piezas pequeñas (p. ej., cierres rápidos, reflectantes o, dado el caso, los pedales) y la llave dinamométrica Canyon inclusive las puntas intercambiables, la pasta de montaje Canyon y el manual de bicicleta de carretera con el CD adjunto.



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

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

INFORMACIÓN GENERAL SOBRE EL MONTAJE DE LA BICICLETA DE CARRETERA

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.

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 de carretera"; 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".

LISTADO DE HERRAMIENTAS NECESARIAS



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

- Llave dinamométrica Canyon incluidas las puntas intercambiables (1)
- Opcional: llave dinamométrica específica para la sujeción de la tija de sillín (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. 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.

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.



Si se sobrepasa el par de apriete máximo de los tornillos de apriete (p. ej., de la potencia, el cuello de la horquilla, el manillar o 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.

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



Coloque la punta correspondiente en la llave dinamométrica Canyon.

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



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.



i Para la sujeción de la tija del sillín de los modelos Ultimate CF SLX, Ultimate CF SL, Endurace CF SL y SLX así como Inlite CF SLX (a partir de MY18) utilice únicamente la llave dinamométrica específica suministrada. Esta funciona como una llave dinamométrica convencional.

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 %.



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 del sillín – tres zonas de apriete en que una fuerza de apriete excesiva puede destruir los componentes, haciendo que estos 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.

DESEMBALAJE



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.



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.



Retire el cartón protector delantero y el cartón con las piezas pequeñas.

Extraiga el cartón con la rueda delantera, estibado al costado del BikeGuard. En algunos casos, la rueda delantera está embalada en una bolsa especial para ruedas.



Tenga en cuenta que el sillín y la tija de sillín están fijados a la rueda delantera. Coloque el cartón a un lado con cuidado.

i 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.

i No todas las bicicletas se suministran con bolsas especiales para ruedas.



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

Saque cuidadosamente el cuadro junto con las piezas pequeñas y la rueda trasera del BikeGuard y colóquelos en un lugar seguro. Si es necesario, pida a alguien que sostenga la bicicleta.

MONTAJE DEL MANILLAR Y DE LA COMBINACIÓN MANILLAR/POTENCIA CANYON



Las bicicletas de carretera Canyon se suministran con diferentes sistemas.

Por un lado, con el sistema de potencia y manillar tipo Aheadset®.



Al sacar el cuadro del BikeGuard, sujete bien el manillar para evitar que se tuerza, se caiga o se dañe.



Por otro lado, la combinación manillar/potencia Canyon. Esta también se adecua para el sistema de dirección Aheadset®.

El montaje de su bicicleta Canyon puede variar dependiendo del tipo de sistema usado en su bicicleta de carretera. Por esta razón se describen las dos variantes a continuación.

MONTAJE DE LA RUEDA TRASERA



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



Al trabajar con el cúter, tenga cuidado de no dañar el componente ni herirse usted mismo. Corte siempre en dirección contraria a su cuerpo y al componente.

Abra el cierre rápido o el eje pasante del eje trasero. Siga los mismos pasos que al realizar el montaje de la rueda delantera. Observe aquí también la posición correcta de los pequeños muelles. Para mayor información sobre los cierres rápidos, consulte el capítulo "Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes" y "Montaje de la rueda delantera".

Quite la lámina protectora de las vainas y, si fuera necesario, retire la cinta adhesiva en la puntera.

Realice estas tareas a mano. Si fuera necesario, utilice con cuidado un cúter o unas tijeras.



Abra el freno de la rueda delantera soltando la palanca de desacople rápido del freno (Shimano, SRAM) o corriendo la clavija en la palanca de freno (Campagnolo) de manera que la palanca se pueda inclinar un poco hacia atrás.



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 del asiento correcto de la rueda en las punteras.



Cierre el cierre rápido o el eje pasante de forma que la rueda quede bien fija. Consulte el capítulo "Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes" y "Montaje de la rueda delantera".

Cierre de inmediato la palanca de desacople rápido del freno (Shimano, SRAM) o vuelva a posicionar la clavija en la palanca de freno (Campagnolo).

Compruebe si ambas ruedas están colocadas correctamente en las punteras y si están bien centradas entre las barras de la horquilla o los tirantes traseros. Haga girar ambas ruedas y compruebe que están centradas. Para obtener más información, consulte el capítulo "Ruedas – neumáticos, cámaras y presión de inflado".



Para obtener más información sobre el sistema de frenos de la bicicleta de carretera, consulte el capítulo "Sistema de frenos".



Asegúrese de que las zapatas hagan contacto completamente con las superficies de frenado.



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.

MONTAJE DE LA COMBINACIÓN MANILLAR/ POTENCIA CANYON

Sujete bien la combinación manillar/potencia y suelte la cinta de velcro superior que fija el manillar. La horquilla va sujeta por el juego de dirección y es imposible que se salga.



Quite el plástico protector y las fundas de protección de la combinación manillar/potencia. Realice estas tareas a mano. Si esto no funciona, le recomendamos usar unas tijeras y como última opción, un cúter. Deje que la combinación manillar/potencia cuelgue cuidadosamente.



Suelte el tornillo arriba en la potencia y retírelo junto con la tapa. Abra una esquina de la bolsa de pasta de montaje Canyon. Aplique una fina capa de pasta de montaje Canyon tanto en la cara interior de la zona de apriete de la potencia como en la zona de sujeción del cuello de la horquilla.

Coloque la combinación manillar/potencia en el cuello de la horquilla. Asegúrese de que los cables y las tuberías no se tuerzan o doblen y que lleguen en radios uniformes a los topes o al freno.



Coloque arriba la tapa que había retirado y apriete el tornillo con 2 Nm usando la llave dinamométrica suministrada.

Centre bien la combinación manillar/potencia. Compruebe la posición de la combinación manillar/potencia respecto a la rueda delantera: el manillar debe estar orientado perpendicularmente respecto a la rueda delantera y la potencia paralelamente respecto a ella.



Coloque la punta correspondiente en la llave dinamométrica Canyon. Primero apriete ligera y uniformemente los tornillos de apriete de la potencia. Asegúrese de que la ranura transcurra uniformemente. Por último, apriete los tornillos con el par de apriete indicado (5 Nm).

MONTAJE DEL MANILLAR

Sujete con fuerza el manillar y suelte, arriba en la potencia, la cinta de velcro, que fija el manillar.

Siga sujetando bien el manillar para evitar que se tuerza, se caiga o se dañe. Suelte, abajo en la horquilla, la cinta de velcro que fija el manillar.



Quite el plástico protector y las fundas de protección del manillar. Realice estas tareas a mano. Si esto no funciona, le recomendamos usar unas tijeras y como última opción, un cúter.

Deje que el manillar cuelgue cuidadosamente.

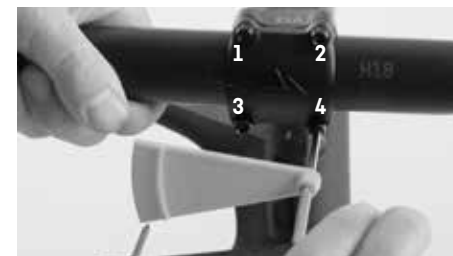


Coloque la punta correspondiente en la llave dinamométrica Canyon. Desenrosque los tornillos de apriete de la tapa de la potencia y quite la tapa.

Abra una esquina de la bolsa de pasta de montaje Canyon. Aplique una fina capa de pasta de montaje Canyon tanto en la cara interior de la zona de apriete de la potencia como en la zona de sujeción del cuello de la horquilla.

Centre el manillar en la zona de apriete de la potencia, con ayuda de la marca. 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 Canyon Aheadset® con tapa frontal.



► Apriete ligeramente los dos tornillos superiores (pos. 1+2) con un par de 1 Nm. La ranura tiene que estar completamente cerrada, la tapa frontal debe "encajar" perfectamente. 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 que se indica en la potencia (5 ó 8 Nm).

► A continuación, apriete los dos tornillos superiores (pos. 1+2) conforme a lo que se indica en la potencia (5 ó 8 Nm).

Alternativa 2: Fijación de las potencias convencionales Aheadset® con tapa frontal.



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

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

CASO ESPECIAL GRAIL CF COMBINACIÓN DE MANILLAR/POTENCIA



Asegúrese de que la zona de agarre superior de los mandos de freno/cambio estén en posición horizontal. Los extremos del manillar inferior quedan entonces en posición horizontal o apuntan ligeramente hacia abajo.



Sujete bien la combinación manillar/potencia y suelte en la potencia la cinta de velcro superior que fija el manillar.

Siga sujetando la combinación manillar/potencia para que no retuerce o caiga o dañe la propia combinación o el resto de la bicicleta. Suelte, abajo en la horquilla, la cinta de velcro que fija el manillar.

Retire la lámina protectora y las vainas de protección en la combinación manillar/potencia. Realice estas tareas a mano. Si esto no funciona, le recomendamos usar unas tijeras y como última opción, un cúter.

Deje que la combinación manillar/potencia cuelgue cuidadosamente.



Por último, apriete los tornillos de forma uniforme y en cruz y con el par de apriete indicado.



Si trabaja con un cúter, preste atención a no dañar ni la pieza, ni tampoco a herirse usted mismo. ¡Evite cortar en su dirección o en la del componente!



Coloque luego la combinación manillar/potencia en el cuello de la horquilla. Asegúrese de que los cables de freno y las tuberías hidráulicas se encuentren por encima de la unidad de la potencia, no se tuercen o doblen y que lleguen en radios uniformes a los topes o al freno.



Para el ajuste de altura están incluidos varios espaciadores en el suministro.



En el modelo GRAIL CF puede recambiar los espaciadores inferiores por espaciadores especiales incluidos en el suministro. Para más información sobre el modelo GRAIL CF consulte: www.canyon.com/road/grail/



Coloque arriba la tapa que había retirado y apriete el tornillo como **máximo con 2 Nm** usando la llave dinamométrica Canyon.

Centre bien la combinación manillar/potencia. Compruebe la posición de la combinación manillar/potencia respecto a la rueda delantera: el manillar debe estar orientado perpendicularmente respecto a la rueda delantera y la potencia paralelamente respecto a ella.

Ajustar el juego de dirección

Controle la holgura del juego de dirección.



Coloque luego los espaciadores (spacer) en función de la posición sentada deseada por encima o por debajo de la potencia. Preste atención a emplear siempre todos los espaciadores. Puede cambiar más tarde la posición de los espaciadores hacia arriba o hacia abajo, si bien jamás debe omitir un espaciador.



Apriete los tornillos del manillar/elementos de mando GRAIL con 7,5 Nm con la llave dinamométrica de Canyon.

Algunos modelos están equipados con una placa de transición que sirve para mantener la holgura ajustada, también con la potencia o el manillar/elementos de mando desmontado.



Para ajustar el juego de dirección debe soltar esta placa de transición al igual que la sujeción del cuello de la horquilla en el manillar/elementos de mando GRAIL.

MONTAJE DEL LA RUEDA DELANTERA



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

El sillín y la tija de sillín están fijados a la rueda delantera con una cinta de velcro y plástico protector. Retire con cuidado la cinta de velcro y coloque cuidadosamente el sillín y la tija de sillín a un lado.

Rueda delantera con cierre rápido



La placa de transición es, por lo tanto, solo una ayuda de montaje. Encontrará avisos relativos al ajuste, al control del juego de dirección y a los controles de seguridad posteriores en el capítulo **"Juego de dirección"**. Observe el par de apriete indicado de 1 Nm.



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

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



A cada lado del buje se debe colocar un muelle. 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).



Retire el plástico protector del mando de freno/cambio.

Abra el freno de la rueda delantera soltando la palanca de desacople rápido del freno (Shimano, SRAM) o corriendo la clavija en la unidad freno/cambio (Campagnolo) de manera que la palanca se pueda inclinar un poco hacia atrás.



Enrosque la contratuerca del cierre rápido sólo dos vueltas. Para mayor información sobre los cierres rápidos y ejes pasantes, lea el capítulo **"Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes"** de su manual bicicleta de carretera; siga también las instrucciones del fabricante del componente que aparecen en el CD adjunto.



Monte la rueda delantera empujando el eje del buje junto con el cierre rápido en las punteras.

Asegúrese de que el conjunto de la llanta y el neumático de la rueda delantera se encuentre centrado entre las barras de la horquilla.

Lea primero el capítulo **"Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes"** en su manual de bicicleta de carretera en el CD adjunto.



Enrosque la contratuerca con la palanca del cierre rápido abierta, hasta que la palanca del cierre rápido oponga resistencia al cerrar. Asegúrese de que la palanca cerrada quede bien recostada a la horquilla y, que en ningún caso sobresalga hacia los lados o hacia delante.



Compruebe que el freno esté centrado respecto a la llanta.

Para obtener más información, consulte el capítulo **"Sistema de frenos"** de su manual de bicicleta de carretera en el CD adjunto.



Cierre de inmediato la palanca de desacople rápido del freno (Shimano, SRAM) o empuje hacia atrás la clavija en la unidad freno/cambio (Campagnolo) con la maneta de freno ligeramente accionada.



Compruebe si la rueda delantera está colocada correctamente en las punteras y si está bien centrada entre las barras de 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.



Para mayor información sobre el montaje, consulte el capítulo **"Ruedas – neumáticos, cámaras y presión de inflado"** de su manual de bicicleta de carretera en el CD adjunto.



Para obtener más información sobre los frenos de bicicletas de carretera, consulte el capítulo **"Sistema de frenos"** de su manual de bicicleta de carretera en el CD adjunto.



Asegúrese de que las zapatas hagan contacto completamente con las superficies de frenado.



Accione la maneta de freno (en frenos de disco varias veces), una vez que haya montado la rueda y cerrado el cierre rápido. Asegúrese de que el punto de presión se establezca al mismo tiempo en los dos frenos y permanezca estable inmediatamente.

Rueda delantera con eje pasante

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 ello es que la ranura entre las pastillas es paralela y los indicadores de desgaste se encuentran en su sitio. Retire los fiadores de transporte. Asegúrese de colocar el disco de freno entre las pastillas.

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

Coloque la rueda en la horquilla y encaje simultáneamente el disco de freno en la pinza de freno.



Haga girar las ruedas y asegúrese de que estén centradas.

Para obtener más información, consulte el capítulo **"Ruedas – neumáticos, cámaras y presión de inflado"** de su manual de bicicleta de carretera en el CD adjunto.



Alinee la rueda delantera entre las punteras y empuje desde la izquierda el eje pasante con la palanca de cierre rápido abierta a través de las punteras y el buje.



Unas ruedas mal montadas pueden causar graves caídas o accidentes. Ante la más mínima duda y si tiene preguntas contacte con nuestra hotline de servicio +34 910 470 740.



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



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.



Una vez alcanzado el lado opuesto, desenrosque el eje pasante en la tuerca del lado derecho, girando hacia la derecha. No aplique fuerza, pero asegúrese de que la rosca del eje encaje bien en la tuerca del otro lado. La palanca de cierre del RWS debe girar libremente al dar la primera vuelta.

La palanca de cierre del RWS debe girar libremente al dar la primera vuelta. Si todo se encuentra en su posición debida, apriete la palanca de cierre RWS con por lo menos 15 Nm o bien a mano "tan firme como sea posible".



La resistencia de la palanca aumenta significativamente. Ahora, gire la palanca con la mano hasta que el eje quede cerrado. La palanca de cierre RWS no debe sobresalir hacia adelante.

⚠ No sobrepase los pares máximos de apriete. Estos valores aparecen en el capítulo **"Pares de apriete recomendados"**, en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los sistemas de ejes pasantes, p. ej., DTSwiss.



Tire la palanca de cierre RWS un poco hacia afuera para llevarla a una posición favorable. Gire entonces la palanca de cierre RWS en la posición deseada y empuje otra vez la palanca de cierre RWS en dirección del buje.

⚠ En la palanca de cierre RWS (sistema Ratchet Wheelmounting) la fuerza de apriete se genera girando con una palanca, similar como sucede con un tornillo. La palanca se puede llevar después a cualquier posición mediante tracción axial y giro.



Para quitar la palanca de cierre, primero agárrela y tirela un poco hacia fuera. A continuación, sostenga con una mano la horquilla. Con la otra mano, tire con fuerza de la palanca de cierre hasta que se pueda sacar. Accione varias veces la palanca de freno para dejar el freno listo para el funcionamiento. Tras un tercio del recorrido de la palanca, como máximo, ya debe formarse un punto de presión. Levante la rueda y dé un fuerte golpe en el neumático desde arriba. La rueda debe estar bien sujeta y no debe hacer ruido.



Compruebe el buen funcionamiento del sistema de cambio.

Para obtener más información sobre el ajuste del sistema de cambio, consulte el capítulo **"Cambio"** de su manual de bicicleta de carretera en el CD adjunto.



Haga pasar todas las marchas y asegúrese de que el cambio trasero no toque los radios al pasar la cadena por el piñón mayor.

⚡ Tras el montaje de las ruedas, haga una prueba de frenado con la bicicleta parada. El punto de presión del freno deberá establecerse antes de que la palanca de freno toque el manillar. En el caso de frenos hidráulicos, accione la palanca de freno varias veces, si fuera necesario, hasta que se produzca un punto de presión estable.

MONTAJE DEL SILLÍN Y DE LA TIJA DE SILLÍN



Quite la tapa protectora del extremo superior del tubo vertical. Abra el tornillo de fijación que sujeta la tija de sillín. Lea primero el capítulo **"Adaptar la bicicleta de carretera Canyon al usuario"** de su manual de bicicleta de carretera en el CD adjunto.



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.

Vuelva a extraer 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, es decir, en la zona de apriete de la tija de sillín.



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



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



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



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.



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



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



No sobrepase los pares máximos de apriete. Estos se encuentran en el capítulo **"Pares de apriete recomendados"**, en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.



Tenga en cuenta la 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 de carretera y en el CD adjunto y siga igualmente las instrucciones del fabricante del componente.



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

CASO ESPECIAL: SUJECIÓN DE LA TIJA DE SILLÍN SLX



Retire la tapa protectora o el tapón de goma atrás del tubo vertical en el área donde los tirantes traseros convergen con el tubo. Abra unas vueltas el tornillo de fijación que sujeta la tija de sillín. No es necesario desenroscar el tornillo por completo.

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.



Vuelva a extraer 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, es decir, en la zona de apriete de la tija de sillín.



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



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 de sillín hasta alcanzar la altura de sentado deseada. La tija de sillín debe introducirse en el cuadro por lo menos hasta por debajo del tubo superior o hasta la marca MAX de la tija de sillín. La sujeción debe realizarse únicamente en el área marcada en la tija de sillín. Alinee el sillín junto con la tija de sillín y gire ligeramente el tornillo que sujeta la tija de sillín con la llave dinamométrica Canyon.



Use la llave dinamométrica adjunta y aplique el par de apriete requerido. No sobrepase el par máximo permitido de apriete de 5 Nm. Compruebe el asiento fijo de la tija de sillín en el cuadro agarrando el sillín por adelante y por detrás e intentando girarlo. Coloque otra vez el tapón de goma en la cabeza del tornillo Allen del tubo vertical.



Para ajustar correctamente la altura del sillín lea primero el capítulo **"Adaptar la bicicleta de carretera Canyon al usuario"** de su manual de bicicleta de carretera y en el CD adjunto.

CASO ESPECIAL: CANYON SPEEDMAX CF Y AEROD

Todos los modelos de bicicletas Canyon con sujeción integrada (p. ej., Speedmax CF) cuentan con una tija de sillín con forma aerodinámica. Por esto es imposible montar una tija de sillín diferente a la tija de sillín de serie.

Levante atrás el revestimiento del cuadro en el sentido de marcha y tirelo hacia delante para sacarlo de la guía.



Presione desde atrás el mecanismo de sujeción en el interior del tubo vertical y, al mismo tiempo, suelte un poco el tornillo situado en la parte superior. Deténgase una vez que la parte superior de la sujeción quede a ras con el borde superior del tubo superior o sobresalga un milímetro como máximo.



No sujete su cuadro de carbono en un soporte de montaje mediante un tubo de cuadro o una tija de sillín de carbono. Los tubos podrían sufrir daños. Le recomendamos usar 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.



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

La tija de sillín debe introducirse en el cuadro por lo menos hasta por debajo del tubo superior o hasta la marca MAX de la tija de sillín. La sujeción debe realizarse únicamente en el área marcada en la tija de sillín.



Apriete el tornillo Allen de la sujeción de la tija de sillín con el par de apriete indicado de 4 Nm a 6 Nm como máximo.

Empuje el revestimiento del cuadro con la grapa retén adelante en el cuadro y engánchelo con cuidado en la parte trasera. El revestimiento deberá quedar a ras con el cuadro.



Para ajustar correctamente la altura del sillín lea primero el capítulo **"Adaptar la bicicleta de carretera Canyon al usuario"** de su manual de bicicleta de carretera y en el CD adjunto.

MONTAJE DE LOS PEDALES

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



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



Antes de montar los pedales fíjese en la letra que aparece en cada eje. La letra "R" designa el pedal derecho, 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.



No sobrepase los pares máximos de apriete. Estos se encuentran en el capítulo **"Pares de apriete recomendados"**, en los componentes mismos o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.



Enrosque los pedales con la mano, una o dos vueltas, en las roscas de las bielas.

A continuación, sírvase de una llave especial para pedales para enroscar por completo los pedales. 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 una caída.

EQUIPAMIENTO PARA CIRCULAR EN LAS VÍAS PÚBLICAS



Para terminar, monte el reflectante blanco en el manillar y el reflectante rojo en la tija de sillín, los reflectantes en los radios y el timbre.



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 de carretera. Para obtener más información, consulte el capítulo **"Requisitos legales para circular en la vía pública"** de su manual de bicicleta de carretera en el CD adjunto.

CONTROL Y AJUSTES



Infle ambos neumáticos con la presión máxima de inflado indicada en sus flancos. Para mayor información sobre el tema **"Ruedas y neumáticos"** consulte el capítulo **"Ruedas – neumáticos, cámaras y presión de inflado"** de su manual de bicicleta de carretera en el CD adjunto.



Ajuste las posiciones del sillín y de agarre, como se describe en el capítulo **"Adaptar la bicicleta de carretera Canyon al usuario"**.



Asegúrese de que la zona de agarre superior de los mandos de freno/cambio estén en posición horizontal. Alinee los extremos del manillar en el ángulo del tubo superior.



En potencias Aheadset® con tapa frontal, asegúrese de que las ranuras entre la tapa de la potencia y el cuerpo de la misma sean paralelas y tengan la misma anchura arriba y abajo. Si es necesario, suelte los tornillos de apriete y vuélvalos a apretar ligeramente de forma uniforme.

Utilice la llave dinamométrica Canyon y, dado el caso, apriete bien los tornillos de apriete. No sobrepase los pares máximos de apriete.

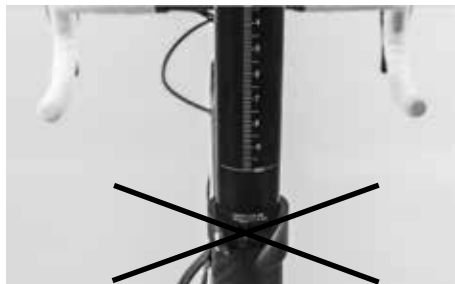


En potencias Canyon, la ranura arriba está completamente cerrada y sólo se puede identificar una hendidura abajo.

Utilice la llave dinamométrica Canyon y, dado el caso, apriete bien los tornillos de apriete. No sobrepase los pares máximos de apriete.



Asegúrese de que el sillín está alineado horizontalmente cuando la bicicleta está también en posición horizontal.



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



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.



Compruebe que el sillín esté centrado, es decir, éste debe formar una línea con los tubos superior e inferior del cuadro.



A 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 obtener más información sobre el ajuste del sistema de cambio, consulte el capítulo **"Cambio"** de su manual de bicicleta de carretera en el CD adjunto.



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



Compruebe el asiento fijo de la tija de sillín. Intente girar los componentes.



Compruebe el asiento fijo del manillar y de los mandos freno/cambio. Intente girar los componentes. El manillar no debe girar hacia abajo, incluso si empuja con fuerza. Reapriete el (los) tornillo(s) de apriete, si fuera necesario.



Para terminar realice minuciosamente los controles descritos en el capítulo **"Antes del primer uso"** y **"Antes de cada uso"**.



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 de carretera en el CD adjunto.



Una vez terminados el montaje y los controles es indispensable realizar una salida de prueba con su Canyon en un lugar plano, sin tráfico (p. ej., un aparcamiento). Si al ir por vías públicas o fuera de ellas ocurren defectos debidos a un montaje o un ajuste incorrecto puede que pierda el control sobre su bicicleta.

EMBALAJE DE SU BICICLETA DE CARRETERA 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 de carretera**". A la hora de embalar su bicicleta de carretera 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 +34 910 470 740.



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



El Canyon BikeGuard



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 podrían 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.

PROCEDIMIENTO PARA LA FIJACIÓN SEGURA DE LA RUEDA CON CIERRE RÁPIDO

- 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. Use la base del pulgar tirando con los dedos de la horquilla o del cuadro.



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



Palanca y tuerca de apriete



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.

- 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.
- 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.



Compruebe el asiento seguro del cierre rápido intentando girar la palanca cerrada



La palanca del cierre rápido debe quedar más o menos paralela a la rueda y no debe sobresalir en los lados



En su posición final, la palanca debe quedar perpendicular al eje del cierre rápido



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.



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



Puede sustituir los cierres rápidos por antirobos que requieren una llave especial codificada o una llave Allen. Si no está totalmente seguro o tiene preguntas, rogamos contacte con nuestra hotline +34 910 470 740.

PROCEDIMIENTO PARA LA FIJACIÓN SEGURA DE LA RUEDA CON EJES PASANTES

Los sistemas RWS de DT Swiss para bicicletas de carretera son ejes pasantes que dan mayor rigidez a la horquilla y a la parte trasera. Si su bicicleta se ve sometida a esfuerzos, la marcha permanece direccionalmente estable.

Para obtener más información sobre el montaje de una rueda delantera con el sistema RWS de DT Swiss, consulte el capítulo **"Montaje a partir del contenido del BikeGuard"** en las páginas de inicio de este manual.

El montaje de la rueda trasera se realiza de la misma manera.

Para desmontar la rueda, coloque la palanca del cierre rápido en el eje. Asegúrese de que la palanca (de cinco esquinas) quede bien alojada en el eje.

A continuación, gire la palanca del cierre rápido hacia la izquierda. Si ha desenroscado completamente el eje pasante con dos vueltas y media, sostenga la rueda en posición y saque el eje del buje.



Cerciórese de que la palanca de cierre RWS esté apretada con por lo menos 15 Nm o bien a mano "tan firmemente como sea posible".



Unas ruedas mal montadas pueden causar graves caídas o accidentes. Ante la más mínima duda y si tiene preguntas contacte con nuestra hotline de servicio +34 910 470 740.



Tras el montaje de las ruedas, haga una prueba de frenado con la bicicleta parada. El punto de presión del freno deberá establecerse antes de que la palanca de freno toque el manillar. En el caso de frenos hidráulicos, accione la palanca de freno varias veces, si fuera necesario, hasta que se produzca un punto de presión estable.



El sistema RWS de DT Swiss para bicicletas de carretera



Eje pasante en la rueda trasera



Palanca desmontable



Los fabricantes de sistemas de eje pasante 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 consecuencia, 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 +34 910 470 740 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.



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.

 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 +34 910 470 740.

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.

 El **peso total máximo admisible**, integrado por ciclista, equipaje y bicicleta, no debe exceder **120 kg**. ¡En ninguno de los modelos se permite el montaje de un remolque!

PARTICULARIDADES DE RUEDAS DE CARBONO

Las ruedas de carbono destacan por sus buenas características aerodinámicas y su peso ligero.

PARTICULARIDADES AL FRENAR CON RUEDAS DE CARBONO

Dado que las superficies de frenado son de carbono, tendrá que tener en cuenta algunas particularidades. Use únicamente zapatas adecuadas para ruedas de carbono. Le recomendamos usar siempre aquellas suministradas por el fabricante de la rueda.

Las zapatas para llantas de carbono suministradas por Shimano y Campagnolo sólo se adecuan para su uso en llantas de estas marcas. Las zapatas para llantas de carbono suelen desgastarse más rápidamente que zapatas convencionales. Tenga en cuenta que las llantas de carbono presentan un comportamiento de frenado algo particular, especialmente en condiciones de lluvia. Por eso le recomendamos practicar el frenado en una zona sin tráfico hasta que consiga controlar su bicicleta con seguridad.

Las superficies de frenado de las llantas de carbono son sensibles a temperaturas extremas. Por eso no debe efectuar frenados continuos al andar por la montaña. Por ejemplo, si durante un descenso usted frena constantemente con el freno de la rueda trasera, el material podría calentarse hasta deformarse. La llanta podría sufrir daños, un reventón de la cámara podría provocar un accidente. Siempre sírvase de ambos frenos al decelerar soltando los frenos de vez en cuando para que el material pueda enfriarse.



Las ruedas con llantas de carbono tienen un comportamiento particular a la hora de frenar

 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.

 Compruebe el estado de los frenos y use únicamente zapatas adecuadas para llantas de carbono.

 Compruebe el estado de las zapatas en intervalos cortos, ya que éstas pueden desgastarse más rápidamente que con llantas de aluminio.

 Tenga en cuenta que el efecto de frenado disminuye considerablemente en condiciones de lluvia. Evite en lo posible montar en bicicleta bajo la amenaza de la lluvia o en condiciones húmedas. Si, no obstante, conduce en una calzada mojada o húmeda, aumente las precauciones y conduzca mucho más lento que en condiciones secas.

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 puede eliminarlas 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.

Mantenga las superficies de frenado de ruedas de carbono limpias de productos de limpieza y de lubricantes.

 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.

 Compruebe regularmente, p. ej., a la hora de limpiar su bicicleta, si el componente de carbono presenta 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 +34 910 470 740.



Utilice cera para automóviles para proteger la superficie



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

 En caso del uso de sistemas de alforjas debe cubrir (solo en los modelos GRAIL, CF y AL) con la lámina protectora suministrada todos los puntos de contacto entre la bolsa y el cuadro.

 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.

 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.

PARTICULARIDADES DE BICICLETAS DE TRIATLÓN, DE CONTRARELOJ Y DE PISTA

MANILLARES DE CONTRARELOJ

En las bicicletas que se usan para practicar el triatlón y en las carreras de contrareloj se emplean los llamados manillares aero, ya que aquí juega un papel primordial una posición de sentado aerodinámica. En estos modelos aero, los mandos de cambio suelen situarse en el extremo del manillar, las manetas de freno en el extremo del manillar básico (manillar tipo bullhorn). Si asume una posición recostada hacia adelante, las manetas de freno quedan muy alejadas, el tiempo de reacción aumenta y la distancia de parada se alarga. Por ello, es importante que conduzca con especial precaución.

Dentro de ciertos límites, la posición del manillar se puede ajustar según sus deseos. Es decir que la parte recta del manillar deberá apuntar sólo ligeramente hacia abajo y, como máximo, treinta grados hacia arriba.

Asegúrese de que siempre pueda apoyar sus antebrazos de manera relajada, es decir, la parte trasera de los codos debería sobresalir un poco de los apoyabrazos.



Las bicicletas de contrareloj tienen un comportamiento de marcha particular



La parte trasera de los codos debería sobresalir un poco de los apoyabrazos



Las bicicletas de triatlón y de contrareloj tienen propiedades de marcha específicas. Familiarícese con su bicicleta en un terreno sin tráfico y vaya explorando prudentemente las propiedades específicas de marcha.

MANDOS DE CAMBIO EN LOS EXTREMOS DEL MANILLAR PARA EL USO DE CONTRARELOJ

En los mandos de cambio de Shimano, SRAM y Campagnolo que se usan para la práctica de triatlón y la competición contrareloj y que se sitúan en los extremos del manillar hay que presionar la palanca de cambio hacia abajo para cambiar a los piñones más pequeños, es decir, para conseguir un desarrollo mayor, y a los platos menores para conseguir un desarrollo menor. Presionando hacia arriba la palanca de cambio, la cadena pasa delante y atrás a las ruedas dentadas más grandes.

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. En bicicletas modernas, el proceso de cambio resultará exitoso aún bajo carga, gracias a unos dispositivos de guía en las ruedas dentadas. Sin embargo, cambiar las marchas bajo carga 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"). Por eso evite cambiar las marchas mientras pisa fuertemente los pedales, sobre todo si acciona el desviador delantero.

BICICLETAS DE PISTA

Las bicicletas de pista no disponen de frenos. El buje de la rueda trasera no tiene mecanismo de rueda libre. Mientras que las ruedas giran, las bielas giran también. Por lo tanto, le recomendamos practicar el ir en una bicicleta de pista bajo la dirección de un entrenador experto.



Con los mandos de cambio en los extremos del manillar se accionan el cambio trasero y el desviador delantero



Cambio trasero



Bicicleta de pista



Tenga en cuenta que la distancia de parada es mayor si se apoya en un manillar aero. Las manetas de freno no están en una posición de agarre favorable.



Las bicicletas de pista son muy diferentes a las bicicletas de carretera habituales. Vaya familiarizándose con mucho cuidado al ir en bicicleta sin mecanismo de rueda libre ni frenos.

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 observando la distancia entre las zapatas y los flancos de las llantas. Si nota fuertes variaciones de esta distancia y se ve incapaz de centrar las ruedas allí mismo, habrá de abrir un poco los frenos para que la llanta pase entre las zapatas sin rozar. Tenga en cuenta que ya no va a disponer de la plena eficacia de frenado. 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 de carretera 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 hacia el lado del cambio trasero, conviene comprobar su funcionamiento. Pida a alguien que levante la bicicleta por el sillín mientras va pasando una marcha tras otra. 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 engnache en los radios – **¡riesgo de caídas!** 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"**).



Compruebe que las dos ruedas siguen bien fijadas en las punteras



Intente girar el manillar respecto a la rueda delantera



Compruebe que la cadena sigue engranada en los platos y piñones



Observe las indicaciones en el capítulo **"Particularidades del carbono"**.

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. Rogamos lea los capítulos más detallados en las páginas siguientes de este manual o en el CD adjunto o contacte con nuestra hotline +34 910 470 740.



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.



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



Compruebe los componentes de carbono con especial atención y no tarde en sustituirlos en caso de duda



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.

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 Ultimate CF



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 de carretera Canyon, el juego de dirección y la horquilla ya vienen 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 +34 910 470 740.



Siempre atégase a las indicaciones de los pares de apriete



Nunca realice trabajos sin llave dinamométrica



En el cuadro F10 de Canyon, 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 preestirarlos. 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

Dependiendo del modelo se utilizan diferentes juegos de dirección.

Las bicicletas de carretera Canyon y los kits de cuadro se suministran siempre con la horquilla montada y el juego de dirección ajustado.

EJE DE PEDALIER

Dependiendo del modelo se utilizan diferentes sistemas de pedalier, principalmente Press-Fit BB 91 con 86,5 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 de carretera:	130 mm
Bicicleta de pista V-Drome:	120 mm



Juego de dirección montado y ajustado con potencia y horquilla



Eje pedalier

PATILLA DE CAMBIO DESMONTABLE

Las patillas de cambio desmontables van suficientemente fijas en todos los cuadros. Observe el par de apriete indicado, que encontrará en la patilla de cambio. No sobrepase los pares máximos de apriete.

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 Canyon Ultimate CF – 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 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



Tenga cuidado de no apretar demasiado el tornillo que sujeta la tija de sillín

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

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

 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.

ADAPTAR LA BICICLETA DE CARRETERA CANYON AL USUARIO

No importa si prefiere una postura aerodinámica o una postura relajada en una bicicleta de carretera Canyon. La posición de sentado es decisivo 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 de carretera es un aparato de deporte concebido para alcanzar altas velocidades. 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

 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

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 (por favor, lea antes el capítulo "**Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes**"). Suelte el tornillo de la tija de sillín 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.

Fórmula empírica para determinar la altura adecuada del sillín:

AS = Altura de entrepierna (longitud de pierna interior, descalzo) x 0,885



Para ajustar la altura de sentado, suelte el tornillo que sujeta la tija de sillín



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 +34 910 470 740.

- 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 +34 910 470 740.

- 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.

 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.



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

 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.



La altura del manillar determina la inclinación de la espalda



Las bicicletas de contrareloj tienen un comportamiento de marcha particular



Las bicicletas de pista son aparatos pura y exclusivamente de deporte

 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.

 En el modelo GRAIL CF puede recambiar los espaciadores inferiores por espaciadores especiales incluidos en el suministro. Para más información sobre el modelo GRAIL CF consulte: www.canyon.com/road/grail/

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

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.

- 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 de la parte lateral o posterior 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.

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

 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 +34 910 470 740.



Suelte los tornillos laterales de la potencia



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



Aplique algo de pasta de montaje para componentes de carbono al cuello de la horquilla

 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 +34 910 470 740.

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 que el manillar inferior quede en posición horizontal o, a lo sumo, apunte ligeramente hacia abajo.

► 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").



Compruebe que la zona de la potencia que sujeta el manillar no tenga bordes cortantes. Si planea hacer modificaciones, contacte con nuestra hotline +34 910 470 740.



Si su bicicleta de carretera 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.



Reajuste el juego de dirección



Vuelva a apretar la potencia con el par de apriete prescrito



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 +34 910 470 740. De lo contrario, corre el riesgo de que el manillar o la potencia se desprendan o rompan, lo que podría provocar un grave accidente.

SISTEMA I-LOCK

En bicicletas equipadas con un sistema de dirección i-lock, la potencia sujeta también el juego de dirección. Si se cambia la posición de la potencia, es necesario reajustar el juego de dirección (vea también el capítulo "Juego de dirección"). Algunos modelos están equipados con una placa de transición que sirve para mantener la holgura ajustada, también con la potencia o el manillar/elementos de mando desmontado. Para volver a ajustar el juego de dirección se tendrá que soltar tanto la placa de transición como la sujeción del tubo de la horquilla. La placa de transición es, por lo tanto, solo una ayuda de montaje. Observe los pares de apriete indicados. La regulación de la altura sólo es posible desplazando los separadores – también llamados espaciadores – de la parte inferior de la potencia poniéndolos arriba, o invirtiendo la potencia en los modelos denominados flip-flop.

► Suelte los tornillos laterales de la potencia entre dos y tres vueltas. Gire el tornillo de ajuste del juego de dirección en sentido antihorario.

► Desmonte el tapón situado en la parte superior de la potencia.

► Sujete la horquilla y extraiga la potencia de la horquilla.

► Ahora puede extraer los separadores.

► Aplique una pequeña cantidad de pasta de montaje para componentes de carbono (p. ej., de Canyon) en la zona que sujeta la potencia.

► Monte 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



Apriete el tornillo de la placa de transición



Retire el tapón



Su bicicleta de carretera Canyon dispone de un cuello de horquilla de carbono, reconocible por el color negro o negro-brillante en la holgura de la potencia. Realice siempre con gran cuidado trabajos en la dirección de su bicicleta Canyon. Estos trabajos deben dejarse 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. Si tiene dudas, deje realizar los ajustes en nuestro taller especializado. Si fuera necesario, contacte con nuestra hotline +34 910 470 740.



Este es un ajuste provisional para comprobar la posición, ya que es posible que los espaciadores hagan ruido al montar en bicicleta. Cuando haya encontrado la altura del manillar adecuada, deje que un especialista corte el cuello de la horquilla.



Para desmontar la potencia, utilice exclusivamente piezas de recambio compatibles e identificadas con la marca original. Debido al tipo específico de sujeción, puede que el montaje de otros modelos provoque daños, especialmente en el caso de horquillas de carbono. ¡Riesgo de caídas! Canyon no se hace responsable de la combinación con otros modelos de potencias. En este caso la garantía pierde su validez.

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.
- También en esta zona de apriete aplique pasta de montaje para componentes de carbono de Canyon y vuelva a fijar el manillar después de haber invertido la potencia.
- Coloque el tapón en la parte superior del cuello de la horquilla, sujete la horquilla y empuje hacia abajo la potencia y el tapón de manera que no ya no se note holgura.
- 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.
- Alinee además el manillar en la zona de apriete de la potencia de manera que el manillar inferior quede en posición horizontal o, a lo sumo, apunte ligeramente hacia abajo.
- Apriete todos los tornillos de apriete de la potencia 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.
- Ajuste la holgura del juego de dirección como descrito más abajo y realice el control de apriete, descrito al mismo lugar.



Los tornillos de la potencia y del manillar deben apretarse con los pares de apriete prescritos. Los valores prescritos los encontrará en el componente mismo o en las instrucciones adjuntas de los fabricantes de los componentes. De lo contrario, corre el riesgo de que el manillar o la potencia se desprendan o rompan, lo que podría provocar un grave accidente.



Extraiga los separadores



Aplique algo de pasta de montaje para componentes de carbono al cuello de la horquilla



Coloque el tapón, empujelo hacia la horquilla que se mantiene sujeta y vuelva a apretar la potencia alineada con el par de apriete prescrito



Apriete todos los tornillos de apriete de la potencia con la llave dinamométrica, siguiendo los valores indicados

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.

Para una **tija de sillín VCLS 2.0** lo más apropiado es un borde superior del sillín ligeramente inclinado hacia adelante. Por lo tanto debería empezar en esta posición.



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 +34 910 470 740.



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



VCLS Post 2.0

 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.

 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.

 Si ha adquirido una VCLS Post 2.0, lea sin falta las instrucciones de uso VCLS Post 2.0 suplementarias.

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 como máximo dos o tres vueltas



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

 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 la 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.

Sujeción del sillín Speedmax CF

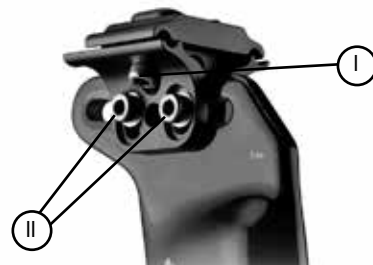
Para la fijación del sillín se dispone de un tornillo Allen en cada lado (vea I en la foto al lado). Al fijar el sillín, asegúrese de que el dispositivo de sujeción superior haga contacto con el bastidor del sillín. Apriete los dos tornillos Allen con el par de apriete indicado de 5 Nm.

Los dos tornillos Allen situados en la parte inferior (vea II en la foto al lado) sirven para ajustar la inclinación y la posición horizontal del sillín. Con estos dos tornillos puede ajustar la inclinación y la posición horizontal del sillín sin necesidad de soltar el mecanismo de sujeción.

Para modificar la posición horizontal del sillín suelte los dos tornillos Allen situados en la parte inferior dando dos a tres vueltas como máximo. Ahora puede desplazar el sillín horizontalmente y ajustar la inclinación según sus necesidades. Apriete a continuación ambos tornillos Allen uniformemente para que el sillín mantenga su ángulo. Utilice una llave dinamométrica. Si el sillín todavía no está bien fija con un par de apriete de 5 Nm, acérquese en pasos pequeños al par máximo de apriete de 8 Nm. No sobrepase este par de apriete.



Apriete el tornillo con una llave dinamométrica Canyon



Tornillos Allen para la fijación y el ajuste de la sujeción de sillín Speedmax



Lea las instrucciones de uso en la CD adjunta.



No monte nunca en bicicleta cuando la tija de sillín rebase la marca máxima. Podría romperse o sufrir daños. **¡Riesgo de caídas!**



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



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 la varillas. **¡Peligro de rotura!**



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.

AJUSTE DEL MANILLAR Y DE LAS MANETAS DE FRENO

En las bicicletas de carretera, la parte recta del manillar inferior debe estar paralela al suelo o estar orientada ligeramente hacia abajo en su parte posterior. Los extremos de las manetas de freno están más o menos situados en una prolongación imaginaria que parte del borde inferior de la parte baja del arco del manillar inferior. Los ajustes de las manetas de freno deberán dejarse en manos de un especialista, puesto que la cinta del manillar se debe enrollar de nuevo.

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.

Tenga en cuenta que hay dos métodos diferentes para fijar el manillar con seguridad.

Alternativa 1

Fijación de la potencia Canyon tipo Aheadset® con tapa frontal.

- Apreite los dos tornillos superiores (pos. 1+2) con un par de 1 Nm. La ranura tiene que estar completamente cerrada, la tapa frontal debe "encajar" perfectamente. 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 que se indica en la potencia (5 ó 8 Nm).
- A continuación, vuelva a apretar los dos tornillos superiores (pos. 1+2) conforme a lo indicado en la potencia (5 ó 8 Nm). Observe que este par de apriete sólo aplica para la combinación de la potencia Canyon con el manillar Canyon.



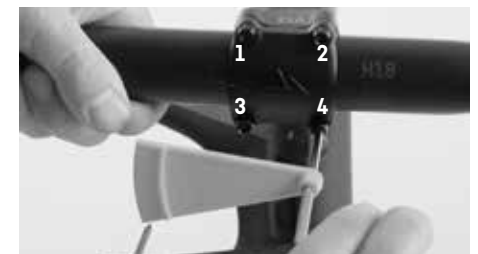
La parte recta del manillar inferior debe estar paralela al suelo o estar orientada ligeramente hacia abajo



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



La ranura superior tiene que estar completamente cerrada



Apriete los tornillos con el par de apriete impreso

Alternativa 2

Fijación de la potencias convencionales Aheadset® con tapa frontal.

- Gire los tornillos con cuidado y de forma uniforme. Asegúrese de que las ranuras entre la tapa de la potencia y el cuerpo de la misma sean paralelas y tengan la misma anchura arriba y abajo.
- Si todo está bien, gire los tornillos, uniformemente y en cruz, con la llave dinamométrica Canyon de acuerdo con la información impresa. Respete los pares de apriete recomendados en el capítulo **"Pautas generales para el cuidado y revisiones"**.

Compruebe la colocación correcta del manillar, colocándose delante de su bicicleta Canyon y agarrando ambas manetas de freno. El manillar no debe girar hacia abajo, incluso si empuja con fuerza. Reapriete el (los) tornillo(s) de apriete, si fuera necesario.



Asegúrese de que las ranuras entre la tapa de la potencia y el cuerpo de la misma sean paralelas y tengan la misma anchura arriba y abajo



Vuelva a apretar los tornillos con el par de apriete prescrito



Tenga en cuenta que la distancia de parada es mayor si conduce con una postura aerodinámica muy inclinada o si apoya las manos en las extensiones. Las manetas de freno no están en una posición de agarre favorable.



Los tornillos de la potencia, el manillar y los frenos deben apretarse 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.



Si tiene un montado un manillar recto (Flatbar) en su bicicleta de carretera, ajuste el manillar de tal forma que sus muñecas estén relajadas y no se encorven demasiado hacia fuera.



El manillar no debe girar, incluso si empuja con fuerza



Manetas de freno para manillares rectos

AJUSTE DE LA APERTURA DE LAS MANETAS DE FRENO

En las bicicletas de carretera se puede modificar ligeramente la distancia entre el mando de freno/cambio y el manillar. Así que para ciclistas con manos pequeñas se puede acercar la maneta de freno a una distancia adecuada del manillar para facilitar su accionamiento. La primera falange de los dedos índice y medio ya deben cubrir la maneta de freno. Frenar constantemente y en situaciones difíciles desde la posición de agarre, desde arriba, no es una alternativa, pues necesitará más fuerza manual y no se podrá apoyar bien.

En la Dura-Ace de **Shimano** retire la tapa de cromo y enrosque el tornillo situado en la parte delantera. Para Ultegra se necesitan piezas de inserción especiales. Para las dos variantes Di2 puede acceder a los tornillos desde la parte trasera, después de plegar los mangos de goma.

En **SRAM** ajuste primero los discos de leva integrados en los mandos de cambio, después de echarlos ligeramente hacia atrás y girarlos hacia adentro. A continuación, gire el tornillo oculto en el cuerpo del mando freno/cambio bajo el mango de goma con una llave Allen.

En el caso de **manillares rectos** suele haber un pequeño tornillo de ajuste en el lugar donde el cable de un freno de cable entra en el cuerpo de la maneta o en la maneta misma.

A continuación, compruebe el ajuste correcto y el funcionamiento del sistema de frenos, tal como se describe en el capítulo **"Sistema de frenos"** o en las instrucciones de uso del fabricante del freno.

Si tiene problemas para alcanzar las manetas, contacte con nuestro hotline +34 910 470 740.

Para mayor información sobre los manillares de contrareloj en bicicletas de triatlón y de contrareloj consulte el capítulo **"Particularidades de bicicletas de triatlón, de contrareloj y de pista"**.



Distancia de la maneta de freno



Shimano Dura-Ace

SRAM



Con la tuerca moleteada se puede ajustar el recorrido en vacío del freno



Los tornillos de la potencia, el manillar y los frenos deben apretarse 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.

SISTEMAS DE PETALES

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

⚠ Especialmente en bicicletas con cuadros muy bajos se corre el peligro de que el pie colisione con la rueda delantera. Por esto se recomienda, en lo posible, conducir únicamente con pedales automáticos. Además, no olvide ajustar correctamente las calas de las zapatillas.

⚠ Los pedales automáticos exigen zapatillas especiales.

⚠ Lea las instrucciones de uso del fabricante de los pedales o contacte con nuestra hotline +34 910 470 740.

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 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 +34 910 470 740.

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 de la fuerza de desenganche del pedal



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 su gusto.

En **frenos de llanta**, el frenado constante o el rozamiento continuo de las zapatas en las llantas puede provocar el sobrecalentamiento de estas últimas, lo que puede causar daños en la cámara o el desplazamiento del neumático hacia la llanta. Una pérdida brusca de aire durante la marcha puede provocar un grave accidente.

En los **frenos de disco**, el frenado constante o el rozamiento continuo de las pastillas provoca el sobrecalentamiento del sistema de frenado, lo que puede causar la disminución de la fuerza de frenado e, incluso, el fallo total del sistema de frenado. ¡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 la llanta manteniendo la maneta de freno desactivada.



Maneta de freno



Pinza de freno



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.

FRENOS DE LLANTA DE BICICLETAS DE CARRETERA

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.

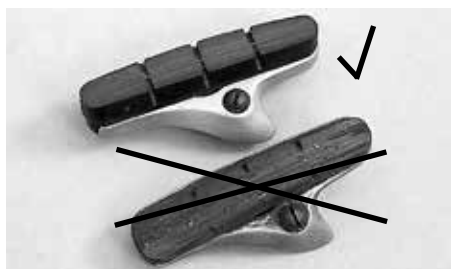
Si las superficies de contacto se ven impregnadas de agua, suciedad o aceite cambia el coeficiente de rozamiento. Por esta razón, cuando llueve, los frenos de llanta tardan más en dar respuesta y frenan peor. Las zapatas y también las llantas se desgastan por el rozamiento. El desgaste se ve favorecido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

Las llantas disponen de indicadores de desgaste (p. ej., ranuras o puntos). Cuando las ranuras o puntos ya no puedan verse, debe cambiar la llanta. Si la medida del flanco de la llanta queda por debajo de un límite crítico, la presión del neumático puede hacer reventar la llanta. La rueda puede bloquearse o la cámara puede reventar. **¡Riesgo de caídas!**

Haga revisar el espesor de la pared de llanta a más tardar después de desgastar el segundo juego de zapatas.

 Use solamente zapatas de recambio compatibles con la llanta e identificadas con la marca original.

 Es fundamental que las superficies de frenado estén totalmente libres de cera, grasa y aceite. Haga revisar la llanta por un especialista a más tardar después de reponer el segundo juego de zapatas. Las llantas desgastadas pueden hacer reventar la cámara y provocar caídas. Para poder decelerar de forma eficaz, es importante revisar los frenos cada cierto tiempo y ajustarlos si fuera necesario.



Deben cambiarse las zapatas cuyas ranuras (indicadores de desgaste) se hayan desgastado (abajo)



Haga inspeccionar y medir las llantas con regularidad



Para las llantas de carbono se necesitan zapatas especiales que se indican en las instrucciones de uso del fabricante de las ruedas

 Deben reemplazarse inmediatamente los cables de freno dañados que tengan, p. ej., alambres deshilachados. En caso contrario, los frenos pueden fallar, con el riesgo de caídas.

Control y reajuste de frenos de bicicletas de carretera

En frenos de tiro lateral, los brazos del freno están suspendidos en un punto común, formando un sistema cerrado. Al accionar la maneta de freno, los brazos son contraídos mediante un cable y las zapatas rozan contra los flancos de las llantas.

Control del sistema de frenos

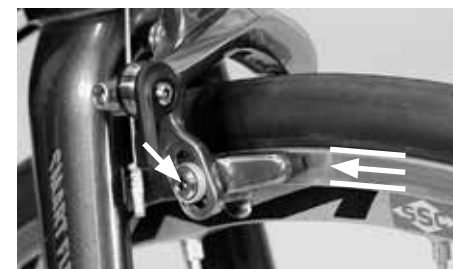
- Compruebe que las zapatas están alineadas con las llantas y tienen un grosor suficiente (vea el capítulo “Sistema de frenos”).
- Al accionar la maneta de freno, ¿tocan ambos brazos la llanta al mismo tiempo? ¿Ofrece la maneta del freno un punto duro preciso en caso de frenazo y no llega hasta el manillar?

Si todos estos puntos de comprobación están en orden, el freno está ajustado correctamente.

Ajuste de la altura de las zapatas

- Suelte el tornillo de fijación de la zapata dando una o, máximo, dos vueltas.
- Empuje la zapata hasta la altura adecuada, alinéela con el flanco de la llanta y vuelva a apretar el tornillo de fijación con el par de apriete adecuado.

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



La zapata debe coincidir exactamente con la superficie de frenado



Después de ajustar la altura, apriete el tornillo de fijación de la zapata con el par de apriete prescrito

 Utilice únicamente piezas de recambio originales.

 Tras el reajuste, haga una prueba de frenado con la bicicleta parada. Asegúrese de que, al accionar con fuerza el freno, las zapatas coincidan en toda su superficie con la llanta sin tocar los neumáticos y que la maneta de freno no se deje tirar hasta el manillar. De lo contrario, el fallo del freno o un neumático defectuoso podría causar un accidente.

Reajuste y sincronización de los frenos de tiro lateral

- En frenos de doble pivote, gire el pequeño tornillo, situado lateral o transversalmente en la parte superior, hasta que las zapatas a la derecha y a la izquierda tengan la misma distancia en relación a la llanta.
- Compruebe además que el tornillo que sujeta el freno al cuadro sigue apretado adecuadamente, es decir, que sigue apretado con el par de apriete indicado en el capítulo "**Pares de apriete recomendados**".
- Gire la tuerca moleteada, a través de la cual el cable pasa por el cuerpo del freno, hasta obtener un recorrido satisfactorio de la maneta de freno. Para sincronizar los frenos, gire el tornillo pequeño, situado lateral o transversalmente en la parte superior.



Gire el tornillo pequeño hasta que las zapatas queden a la misma distancia de la llanta, a la izquierda y a la derecha



Ajuste el recorrido de la maneta de freno en el manillar con la tuerca moleteada

 Deben reemplazarse inmediatamente los cables de freno dañados que tengan, p. ej., alambres deshilachados. De lo contrario, puede que fallen los frenos y se produzca una caída.

 El centrado de las zapatas sobre las llantas es una tarea que requiere mucha habilidad manual. Encargue el cambio y la regulación de las zapatas a un especialista.

FRENOS DE DISCO MECÁNICOS E HIDRÁULICOS

Funcionamiento y desgaste

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

En suelo húmedo los frenos de disco ofrecen una repuesta 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.

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 el disco de freno se desgastan por el rozamiento. El desgaste se ve favorecido por viajes reiterados bajo la lluvia.



Freno de disco



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 el 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.

 Se recomienda cambiar de inmediato los cables de freno dañados, ya que pueden romperse. **¡Riesgo de accidentes!**

 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 o durante una bajada prolongada.

Ajuste de la apertura de las manetas

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.

Después del ajuste, compruebe que el freno funcione correctamente y que las pastillas no rocen al soltar la maneta de freno y girar la rueda.

Control y reajuste de frenos de disco mecánicos

Compruebe con regularidad el punto de presión del freno y el estado de los cables del freno mientras mantiene accionado la maneta de freno.

¿Ofrece la maneta del freno un punto duro preciso al realizar un frenazo y no llega hasta el manillar?

Si el recorrido de la maneta de freno se ha alargado debido al desgaste de la pastilla, puede compensarlo de cierta medida directamente en la pinza de freno. Afloje el anillo de fijación del tornillo tensor a través del cual el cable entra en la pinza de freno y desenrosque el tornillo tensor hasta que obtenga un recorrido satisfactorio de la maneta de freno. Vuelva a apretar el anillo de fijación evitando que la ranura del tornillo tensor quede arriba o delante, puesto que así acumula más suciedad y humedad de lo normal.

Compruebe regularmente si las pastillas tienen todavía un grosor suficiente. El estado de las pastillas lo puede verificar en 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.



Apertura de la maneta de freno



Maneta de freno de manillares rectos

 En todo caso, lea también las instrucciones originales del fabricante del freno antes de realizar el ajuste del freno.

 Un ajuste reiterado sólo en la maneta del freno o en la pinza de freno puede mermar la eficacia máxima de frenado alcanzable.

 Deben reemplazarse inmediatamente los cables de freno dañados que tengan, p. ej., alambres deshilachados. De lo contrario, los frenos pueden fallar, con el riesgo de caídas.

 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.

 En algunos sistemas, el desgaste debe ser compensado directamente en la pinza de freno. Lea las instrucciones de uso del fabricante del freno.

Después del reajuste, compruebe que el freno funcione correctamente y que las pastillas no rocen al soltar la maneta de freno y girar la rueda.

Si realiza reajustes repetidos, la posición de la palanca situada en la pinza de freno termina por cambiar. La eficacia de frenado disminuye y, en casos extremos, puede que el freno falle por completo. **¡Riesgo de accidentes!**

En algunos modelos, la propia pinza de freno incorpora otros dispositivos de ajuste que, sin embargo, requieren habilidad manual.

Control y reajuste de frenos de disco hidráulicos

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 el freno inoperante. Si fuera necesario, contacte con nuestra hotline +34 910 470 740.

Una fuga puede dejar el freno inoperante. **¡Riesgo de accidentes!**

En la mayoría de los 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 de freno toque el manillar.

Compruebe regularmente si las pastillas tienen todavía un grosor suficiente. El estado de las pastillas lo puede verificar en 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.



Control de desgaste de las pastillas

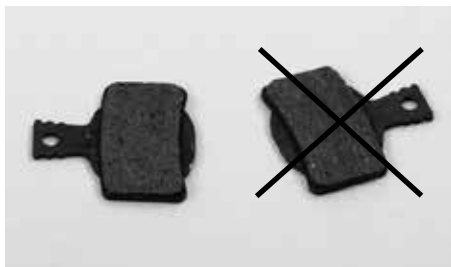
 Si su sistema de frenado funciona con líquido de freno DOT, es preciso cambiar éste en intervalos regulares siguiendo las indicaciones del fabricante.

 No abra las tuberías del freno. De lo contrario, puede que salga líquido de freno, que es perjudicial para la salud y corrosivo para la superficie lacada.

 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 +34 910 470 740. **¡Riesgo de accidentes!**

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.



Pastillas



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.



Observe también la información que se suministra en la página web del fabricante del freno.



Lea, en todo caso, las instrucciones originales del fabricante del freno antes de proceder al ajuste del freno.

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 empujadas 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 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.



El cambio externo



Cambio trasero



Desviador



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.

FUNCIONAMIENTO Y MANEJO

En las bicicletas de carretera, los mandos de cambio están incorporados en las manetas de freno. En el sistema de **Campagnolo** se cambia a las ruedas dentadas grandes por medio de la pequeña palanca, situada detrás de la maneta de freno, desplazándola hacia adentro con el índice o el dedo medio. Al empujar con el pulgar la palanca situada al interior del cubre-soporte, la cadena pasa a las ruedas dentadas menores.

En el caso de sistemas de **Shimano** se cambia a las ruedas dentadas mayores moviendo hacia adentro toda la maneta de freno. Con sólo desplazar hacia adentro la palanca pequeña, la cadena pasa a las ruedas dentadas menores.

Los sistemas de **SRAM** disponen de un solo mando de cambio, situado detrás de la maneta de freno. Mediante un breve movimiento del mando, la cadena pasa a la siguiente rueda dentada pequeña. Si se continúa moviendo el mando, el cambio trasero cambia entre una y tres ruedas dentadas adicionales.

En los mandos de cambio de Shimano, SRAM y Campagnolo que se usan para la práctica de triatlón y la competición contrareloj y que se sitúan en los extremos del manillar hay que presionar el mando de cambio hacia abajo para cambiar detrás a los piñones menores, es decir, para conseguir un desarrollo mayor, y, delante, a los platos menores para conseguir un desarrollo menor. Empujando el mando de cambio hacia arriba, puede cambiar detrás y delante a las ruedas dentadas mayores.

En **mandos de cambio para manillares rectos**, las llamadas flatbars, las palancas de manejo se encuentran debajo del manillar. La palanca grande derecha se acciona con el pulgar. La cadena pasa a los piñones mayores, es decir a marchas más pequeñas. La palanca más pequeña se acciona con el dedo índice o el pulgar y cambia las marchas en la otra dirección. En el lado izquierdo se pasa con el pulgar y la palanca grande al plato mayor, es decir, a un desarrollo mayor.



Mando freno-cambio de Campagnolo



Mando freno-cambio de Shimano



Mando freno-cambio de SRAM



Mandos de cambio en los extremos del manillar



Mando de cambio de manillares rectos

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 las ruedas dentadas.

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

Las bicicletas de carretera Canyon llegan a tener hasta 22 marchas. Los cambios por cadena tienen uno o dos platos en la biela delantera y 11 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.

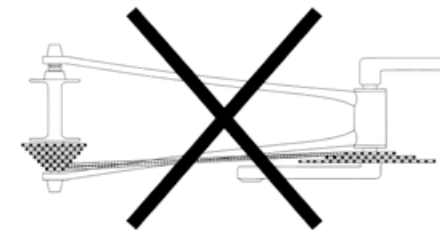
Se considera como desfavorable un guiado de cadena que hace que ésta vaya en el plato más pequeño delante y los dos o tres piñones externos (pequeños) detrás, o bien cuando engrana con el plato grande delante y los piñones internos (grandes) de la rueda trasera.



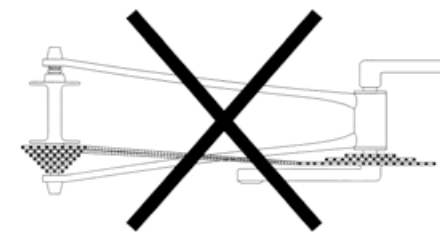
Durante el proceso de cambio se recomienda pedalear ligeramente; esto proporciona operaciones de cambio exactas y evita provocar ruidos, al mismo tiempo que disminuye el desgaste.



Si su bicicleta de carretera está equipada con una unidad de cambio Di2 de Shimano, lea también el capítulo **"Shimano Di2"**.



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



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.



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



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

- En las bicicletas de carretera, el ajuste se realiza con los tornillos de ajuste en el tope de cable derecho, situado en el tubo inferior. Otro tornillo de ajuste se encuentra directamente en el 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.
- En las bicicletas de carretera, los mandos de cambio no suelen ofrecer posibilidades de ajuste. Sin embargo disponen de topes ajustables en el tubo inferior. Desenrosque los tornillos, que encajan fácilmente, dando medias vueltas.



Retensar 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?



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 +34 910 470 740.



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.



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

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.
- 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.



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



Tornillos de ajuste del cambio trasero



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 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.

► Fíjese 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.

► 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.



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



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.



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.



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

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.



Vuelva a tensar el cable con el tornillo de ajuste en el cuadro



Ajuste la zona de movimiento del desviador delantero



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.



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.



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 +34 910 470 740.

SHIMANO Di2

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

Una batería recargable, fijada en el cuadro, suministra la energía al sistema.

MANEJO

En vez de mover hacia el interior toda la unidad de palanca o la palanca pequeña situada detrás como es el caso en las manetas de cambio Dual Control habituales, basta con pulsar brevemente unos botones de mando. Para pasar a las ruedas dentadas mayores, accione el botón de mando alargado, situado al lado de la palanca de freno. Si pulsa el botón triangular, situado detrás de la palanca de freno, la cadena pasa en las ruedas dentadas menores.

En su establecimiento especializado le cambiarán la asignación de los botones si lo desea. Para ello hace falta un aparato de prueba especial de Shimano, que también se usa para el diagnóstico de errores.



Desviador delantero Di2



Cambio trasero



Le recomendamos encarecidamente hacer una salida de prueba fuera del tráfico normal antes de usar su sistema de cambio Di2 por primera vez.



Lea las instrucciones de uso adjuntas del fabricante del cambio.

BATERÍA

Con una nueva batería que se ha cargado por completo podrá recorrer unos 1000 km. Una batería con unos 25 por ciento de carga restante le permitirá recorrer unos 250 km.

Si la batería está débil, primero el desviador delantero dejará de funcionar, luego, el cambio trasero. En este estado puede aún 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 marcha seleccionada por último. Ya no es posible pasar a otra marcha.

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 por lo menos medio segundo. 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 intermitente parpadea cinco veces:
La batería se ha descargado por completo.

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.



Batería del sistema de cambio Di2



La batería Di2 también se puede montar oculta en el tubo inferior



La información sobre el sistema de cambio SRAM RED e-tap y Campagnolo EPS se encuentra en la página web del fabricante o en los manuales adjuntos de los fabricantes de los componentes.



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



Si no usa la batería durante largo tiempo, guárdela en un lugar seco y fresco, fuera del alcance de los niños, cargada por lo menos un 50 por ciento. Después de seis meses conviene comprobar el estado de carga. Si no usa la batería, monte sin falta el recubrimiento de protección en la zona de los contactos.



Para la carga de 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 las superficies de frenado de las llantas o las zapatas. El freno perdería 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).

En las bicicletas de carretera, las cadenas alcanzan a los 1.200 a 4.000 km su 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.

AJUSTAR LA TENSIÓN DE LA CADENA EN EL CASO DE BICICLETAS CON UNA SOLA MARCHA (SINGLESPEED)

FUNCIONAMIENTO Y MANEJO

Las bicicletas denominadas de Singlespeed, como, p. ej., el modelo V-Drome, disponen de una sola marcha y, en consecuencia, no necesitan ni cambio trasero ni desviador delantero. Además, cuentan con un buje fijo ("Fixie").

En estos modelos, el único piñón de la rueda trasera va unido fijamente con ésta. Esto hace que los pedales se muevan siempre junto con la rueda trasera, y viceversa. A menudo, estas bicicletas no tienen freno.

CONTROL Y REAJUSTE

En el caso de bicicletas del tipo Singlespeed, la tensión de la cadena debe comprobarse después de unos 1000 km recorridos o tras 50 horas de uso, y volver a tensarse si fuera necesario.

Gire la biela hacia atrás y localice la posición en que la cadena va lo más tensada. Si en esta posición, en la zona central entre el plato y el piñón, la cadena se deja tirar hacia arriba de mucho más de un centímetro, deberá volver a tensar la cadena.

Suelte las tuercas de la rueda trasera con una herramienta adecuada. Ajuste la tensión de la cadena echando hacia atrás la rueda o soltando/apretando el tensor de cadena. Ahora, la biela debe dejarse girar sin oponer resistencia.

Ajuste la rueda trasera de manera que quede centrada en la parte trasera. Para ello puede servirle del tensor de cadena como tope. Apriete las tuercas de la rueda con una llave dinamométrica.



Singlespeed



Tenga en cuenta que de acuerdo con la StVZO (normas alemanas de matriculación de vehículos) no está permitido el uso de bicicletas del tipo Singlespeed sin frenos en la vía pública.



Los tensores de cadena sirven solamente para tensar la cadena y preajustar la rueda trasera. No mantienen la rueda en posición ni impiden que se deslice de las punteras.



Si la cadena está estirada de manera muy irregular a lo largo de su perímetro, habrá que cambiarla.

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 centrado 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 23-622 indican que el neumático tiene 23 mm de ancho en estado inflado y un diámetro (interior) de 622 milímetros. Si monta un neumático de tamaño mayor, puede que éste roce en la horquilla o la parte trasera. Por eso, atégase al tamaño del neumático ya montado.



Rueda



Dimensión 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. **¡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 suelo irregular. 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 asfalto liso.

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:** tubulares en bicicletas de carretera. Para mantener la presión en el interior, la cámara se inserta en el neumático y se infla a través de una válvula. Las bicicletas de Canyon están equipadas con válvulas Sclaverand. Esta válvula está diseñada para soportar presiones muy elevadas; pero su manejo requiere algo de práctica. La válvula lleva una caperuza de plástico que la protege de la suciedad.

- 

Si monta neumáticos tubeless en una bicicleta de carretera use únicamente herramientas del fabricante correspondiente para el montaje. Para obtener más información consulte las instrucciones del fabricante del neumático o su página web.
- 

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



Válvula Sclaverand



Margen de la presión de inflado del neumático

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

Presión de inflado en psi y bar

- 

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

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!**

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 Sclaverand en la gasolinera.

- 

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 válvula 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.



Desenroscar la caperuza protectora de plástico



En la válvula Sclaverand, hay que aflojar la válvula



Adaptador de válvula

- 

Las cintas fondo de llanta 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 concéntrica. Ya antes de que perciba esa irregularidad por un balanceo, puede que la funcionalidad de su bicicleta Canyon se haya visto afectada. Por lo general, los flancos de las llantas suelen ser también las superficies de frenado. Así que cualquier defecto de centrado puede mermar la eficacia de frenado.



Control del centrado mediante las zapatas



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 ruedas descentradas. Un alabeo extremo puede hacer que las zapatas de frenos de bicicletas de carretera al no coincidan con la superficie de frenado de la llanta, con el riesgo de enredarse en los radios. Esto suele provocar la parada inmediata de las ruedas. **¡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. Observe la holgura entre la llanta y las zapatas. Si esta holgura varía en más de un milímetro, conviene hacer recentrar la rueda por un especialista.

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 llanta para bicicletas de carretera, abra la palanca de desacople rápido en el freno (Shimano y SRAM)
- ▶ o corra la clavija en la unidad freno / cambio en el manillar (Campagnolo).
- ▶ 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.
- ▶ 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.



Cambie al piñón más pequeño antes de desmontar la rueda trasera



Abra la palanca de desacople rápido en el freno



Mecanismo de retención en la horquilla



Para facilitar el desmontaje de la rueda trasera, tire el cambio trasero un poco hacia atrás

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.
- Repare la cámara de acuerdo con las instrucciones del fabricante de parches.



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



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



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

- 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. Excepción: En ruedas de Mavic no es necesario colocar cintas fondo de llanta. Si tiene dudas acerca de su cinta fondo de llanta, contacte con nuestra hotline +34 910 470 740.

- 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.

- Empiece 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



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.

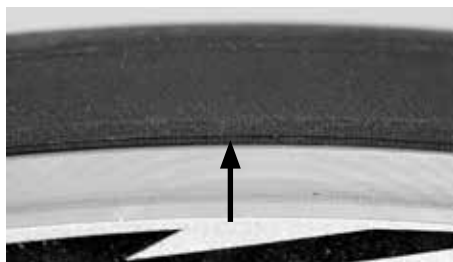
► Para garantizar que la cámara no quede aplastada por el aro del neumático, mueva el neumático a medio inflar de un lado a otro, en toda la circunferencia de la rueda, es decir en sentido transversal respecto al sentido de rodadura. Aproveche esta operación para comprobar si la cinta fondo de llanta 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 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. Infle la cámara, deje la válvula en la llanta y localice primero el lugar del pinchazo por el cual se escapa el aire. 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 examínela también. Muchas veces, el cuerpo extraño que ha originado el pinchazo todavía sigue clavado en el neumático. Si es así, retírelo.

DESMONTAJE DE TUBULARES

Deje salir todo el aire del tubular. Para desmontarlo, presione el tubular hacia un lado – en la parte opuesta de la válvula – hasta que se forme un espacio y se deje soltar. Si el tubular no se suelte fácilmente, introduzca en este espacio un desmontable, con el cual se hace palanca en el borde de la llanta.

No es posible sustituir una cámara por separado: debe montar un tubular completo en la llanta. El tubular no se puede pegar mientras esté en camino, es decir, que, después de inflarlo no estará bien fijo en la llanta.

Por eso le recomendamos que regrese a casa por el camino más corto, conduciendo lentamente y extremando las precauciones. Una vez en casa, tendrá que pegar el tubular como se describe a continuación.

MONTAJE DE TUBULARES

Un montaje cuidadoso que garantice la fijación segura del tubular tiene que realizarse paso a paso y requiere cierto tiempo. Si tiene ya alguna práctica y experiencia con el pegamento respectivo y el modelo del tubular que va a montar, el montaje se realizará más rápido.

Para pegar el tubular puede utilizar cintas autoadhesivas o pegamento líquido. La ventaja de la cinta radica en que el montaje es más rápido. Sin embargo, el asiento del tubular no será suficiente en todos los casos. En caso de pinchazo, la cinta queda pegada generalmente en el tubular desmontado, mientras que el tubular de recambio no está bien sujeto a la llanta.

Por eso se recomienda aplicar varias capas de pegamento líquido para formar un fondo sólido para el tubular. Este fondo no sólo sujeta mejor el tubular sino que, por regla general, quedará pegado an la llanta al desmontar el tubular.



Presione el tubular a un lado hasta que se forme un espacio



Haciendo palanca con un desmontable se puede sacar el tubular



Pegamento para tubulares



Para llantas de carbono se ofrecen en el mercado pegamentos especiales para tubulares (p. ej., Continental). Antes de utilizarlo lea sin falta las instrucciones de uso del fabricante de este pegamento especial para llantas de carbono.



Si pega el tubular de manera incorrecta, puede que se salga de la llanta. **¡Riesgo de accidentes!**

No obstante, también en este caso hay que volver a desmontar el tubular de recambio cuando haya regresado a casa. Se aplica otra vez pegamento al fondo ya existente y al tubular y se vuelve a montar el mismo. Así quedará el tubular bien fijo.

Si tiene montadas ruedas con flancos de llanta muy altos, desenrosque el obús de la válvula con herramienta especial y monte en su lugar un prolongador. Vuelva a enroscar el obús de válvula en la válvula ahora prolongada. Una vez montado el tubular, la válvula prolongada se puede inflar y desinflar de manera habitual.

Aplique sólo un poco de aire al neumático para abultarlo, e introduzca la válvula en el orificio de la llanta. Partiendo de la válvula, presione, de manera uniforme en ambos lados, el tubular en el fondo de la llanta. Si el tubular no se deja colocar por completo en la llanta o si esto sólo se puede realizar empleando mucha fuerza, no se podrá garantizar después un montaje correcto.

Una vez montado el tubular, haga girar la rueda para controlar su centrado. Muchas veces, el lugar en que la válvula sale del tubular es algo abultado y se genera un descentrado, lo que hace que la rueda de sacudidas al montar en bicicleta. Desbarbe el orificio de la válvula de una llanta de aluminio o avellánelo con un taladro de gran diámetro, un rascador triangular o una lima redonda. En el caso de una llanta de carbono, desbarbe el borde del orificio cuidadosamente con una lima redonda. Sólo mueva la lima desde el exterior hacia el interior y no en sentido opuesto para evitar que se suelten las fibras de la estructura del plástico. Selle el área con pegamento rápido. Después de esta operación, el área de la válvula se arrima mejor a la llanta. Si dispone del tiempo suficiente, deje reposar unos días el tubular inflado en la llanta; esto le facilitará adicionalmente el montaje posterior.

Limpie la grasa o el aceite que se hayan adherido al fondo de la llanta utilizando un trapo empapado de alcohol o gasolina de lavado.



Montaje del prolongador de la válvula



Control del centrado mediante el freno

! Los pegamentos especiales para tubulares no sólo se adhieren bien en las llantas y los tubulares, sino también en los dedos y la vestimenta; por esto le recomendamos usar ropa de trabajo vieja.

i Si monta el tubular en una llanta ya utilizada, tendrá que eliminar cuidadosamente eventuales restos de pegamento viejo y suciedad con una tela abrasiva. Tenga cuidado de no dañar el carbono. Por último, limpie la llanta con un trapo liso y algo de gasolina.

⚡ Sólo trabaje en lugares bien aireados cuando utiliza gasolina y el pegamento para tubulares, que es fácilmente inflamable. Guarde estos productos conforme a las normas de seguridad y lejos del alcance de los niños.

No comience a pegar el tubular hasta que el disolvente no se haya evaporado por completo. La aplicación del pegamento le resultará más fácil si sujeta la rueda en un soporte de centraje o en una horquilla vieja mediante un tornillo de banco.

Para crear un fondo bien adherente, se necesitan varias capas del pegamento líquido. Aplique el pegamento uniformemente y en una capa muy fina, en casi toda la circunferencia de la llanta.

En el lado opuesto a la válvula, debería dejar un espacio de cinco a diez centímetros sin pegamento para que más tarde tenga un punto de acción para volver a desmontar el tubular.

Con algo de práctica, podrá aplicar el pegamento directamente a partir del tubo. Si esto no le resulta exitoso, use un pincel con cerdas rígidas. Sin embargo, si el pegamento para neumáticos está envasado en una lata, será indispensable usar un pincel. Deje secar el pegamento por lo menos hasta que ya no se siente pegajoso. A veces se debe esperar varias horas. Sólo después aplique dos otras finas capas de pegamento y déjelas secar. Después, deje la llanta en reposo, por lo menos durante la noche.

Antes de montar el tubular, aplique también pegamento en la cinta que protege el cordón de soldadura. Aplique a continuación una última capa de pegamento en el fondo de la llanta. Cuando la capa superior haya secado un rato, pero dé todavía la sensación de viscosidad, coloque la llanta en el suelo, con el orificio de la válvula apuntando hacia arriba. Introduzca la válvula del tubular ligeramente inflado y, en consecuencia abultado, en el orificio de la llanta y presiónela fuertemente. Tenga cuidado de que los flancos del tubular no toquen el pegamento: el tubular se ensuciaría inmediatamente.



Aplicar el pegamento directamente del tubo



Introduzca la válvula del tubular ligeramente inflado en el orificio de la llanta

! Antes de desmontar una rueda, lea los capítulos "Ruedas" y "Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes".

i Para informarse sobre el pegado seguro de tubulares de Continental mire el vídeo en www.conti-online.com

Si no ha apliado pegamento al lado opuesto de la válvula, no existe el peligro de que se ensucie el suelo al depositar la llanta o que el pegamento atire suciedad del suelo.

Abarque el tubular uniformemente con las manos, a la izquierda y la derecha de la válvula, tírelo con mucha fuerza hacia abajo y póngalo poco a poco en el fondo de llanta. Continúe así hasta que queden unos veinte centímetros.

Vuelva a tirar el tubular hacia abajo, comenzando desde arriba donde se encuentra la válvula, hasta alcanzar con las manos la parte que aún está para montar. Mantenga el tubular bajo tensión apoyando los dedos en la llanta y el pulgar en el tubular, y presione la rueda contra su cadera. Haga pasar el tubular por el borde de la llanta, ayudándose de ambos pulgares.

Una vez insertado el tubular en el fondo de la llanta, habrá que centrarlo, puesto que en muy pocos casos empieza a marchar concéntricamente de inmediato. Para ello, vuelva a sujetar la rueda en el soporte de montaje y hágala girar. Si la superficie de rodadura no está centrada o si los flancos del tubular dan tumbos, levante la parte en cuestión y vuélvala a soltar un poco torcida.

Si el tubular gira sin alabeo, extraiga la rueda del soporte e infle el tubular hasta alcanzar aproximadamente la mitad de la presión nominal. Aplique una fuerza a la rueda a través de los muñones del eje y los cierres rápidos y empújela unos metros sobre el suelo. Durante esta operación hágala girar verticalmente, pero también inclinada hacia ambos lados durante unas vueltas.

Si, después de un control final, el tubular queda bien centrado, inflelo con la presión máxima y deje pasar por lo menos ocho horas, mejor un día entero, antes de montar en bicicleta por primera vez. Regule antes la presión de inflado según sus necesidades, siguiendo las recomendaciones del fabricante del tubular.



Coloque el tubular en el fondo de la llanta



Haga pasar el tubular por el borde de la llanta con los pulgares



Control del centrado mediante el freno



Tenga en cuenta que el tubular aún no está bien fijo después de su montaje provisional durante una excursión. Conduzca con especial cuidado. El tubular se deberá pegar muy bien otra vez.



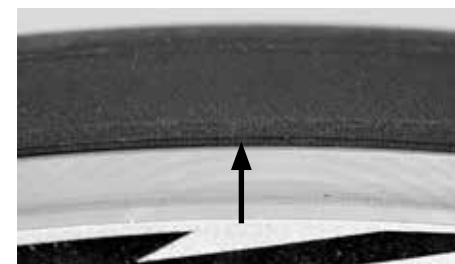
Un montaje incorrecto puede provocar disfunciones o daños del tubular. Por eso, es indispensable respetar las indicaciones del fabricante en las instrucciones de uso adjuntas.

MONTAJE DE RUEDAS

El montaje de la rueda se hace en orden inverso al desmontaje. Compruebe que la rueda encaja de manera precisa en las punteras, bien centrada entre las barras de la horquilla o los tirantes traseros. Asegúrese del asiento correcto del cierre rápido (vea el capítulo **"Manejo de cierres rápidos y ejes pasantes"**) y reenganche el freno o cierre la palanca de desacople rápido de inmediato si fuera necesario.



Control del centrado mediante las zapatas



Anillo de control en el flanco del neumático



Cierre la palanca de desacople rápido (Shimano, SRAM) o corra la clavija en la unidad cambio/freno (Campagnolo) y compruebe que las zapatas conciden con las superficies de frenado antes de montar en bicicleta. Compruebe el asiento fijo de la rueda. Después del montaje compruebe que las superficies de frenado siguen libres de grasa u otros lubricantes. Es indispensable realizar una prueba de frenado.



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



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.

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 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 tal y como se describe más abajo. El juego de dirección no debe ir demasiado apretada.

Para hacer el control, sujete la rueda delantera de su bicicleta Canyon entre sus rodillas. Agarre el manillar apoyándose en las manetas de freno 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.



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



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 el 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.

JUEGO DE DIRECCIÓN SISTEMA I-LOCK

Este sistema se distingue por el hecho de que la potencia va sujeta por fuera al cuello de una horquilla sin rosca. Con ello, la potencia es una parte esencial del juego de dirección. El ajuste de la dirección viene determinada por su sujeción. Al contrario del muy conocido sistema Ahead®, el juego de dirección se ajusta con la potencia apretada.

- Compruebe la fijación de los tornillos de apriete situados en la parte lateral y trasera de la potencia con una llave dinamométrica siguiendo los valores indicados. ¡Nunca sobrepase el par de apriete máximo!
- Enrosque en sentido horario y con suavidad el pasador roscado situado en la tapa del rodamiento con una llave Allen de dos milímetros. Comience con un cuarto de vuelta.
- Compruebe la holgura tal y como se describe más arriba. El juego de dirección no debe apretarse demasiado.
- Si fuera necesario, vuelva a dar un cuarto de vuelta y compruebe otra vez la holgura.
- Para hacer el control final, sujete la rueda delantera de su bicicleta Canyon entre sus rodillas.



Compruebe la fijación de los tornillos de apriete laterales de la potencia con una llave dinamométrica siguiendo los valores indicados



Ajuste la holgura del juego de dirección con el tornillo de ajuste lateral



Vuelva a realizar la comprobación de la holgura



El juego de dirección no se puede ajustar sin abrir la placa de transición. Abra la placa de transición antes de ajustar la holgura del juego de dirección y ciérrala después de realizar el ajuste.



No apriete completamente el tornillo de ajuste, sólo ajuste un poco y con suavidad la holgura.

- Agarre las manetas de freno en el manillar e intente girarlo con respecto a la rueda delantera. También intente empujar el manillar hacia abajo.
- Si el manillar o la potencia se dejan mover, desenrosque los tornillos, vuelva a alinear el componente y apriete los tornillos de apriete de la potencia con el par de apriete recomendado.
- Si el manillar y la potencia se dejan girar, incluso si están apretados con los pares máximos de apriete, tendrá que desmontar los mecanismos de apriete, desengrasarlos y volverlos a ensamblar aplicando pasta de montaje para componentes de carbono.



Intente girar el manillar con respecto a la rueda delantera y la potencia



Si fuera necesario, aplique algo de pasta de montaje para componentes de carbono al cuello de la horquilla o al manillar



Una vez ajustado el juego de dirección, compruebe la colocación de la potencia y el manillar: ¡no deben dejarse girar! Una potencia o un manillar sueltos podrían provocar graves accidentes.

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.

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. Tenga en cuenta que no cada portaequipajes es adecuado.

⚠ Si transporta una bicicleta de ciclocross, accione las manetas de freno y asegúrelas con un fuerte tensor de goma.

⚠ 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".



Transporte en coche

⚠ Si transporta una bicicleta de ciclocross con las ruedas desmontadas, monte los fiadores de transporte a los frenos de disco.

⚠ 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.

⚡ 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.

⚠ El transporte de bicicletas de carretera Canyon en portaequipajes con dispositivos de apriete solo se permite si dicho dispositivo cuenta con una limitación del par y si el portaequipajes ha sido aprobado por el fabricante para la sujeción de bicicletas de carretera o bicicletas con cuadros de carbono. ¡En los tubos del cuadro con diámetro grande existe peligro de aplastamiento! Especialmente los cuadros de carbono pueden sufrir un daño irreparable. Pueden surgir daños no visibles exteriormente capaces de provocar accidentes graves. En cualquier caso debe leer las instrucciones del fabricante del portaequipajes antes de montar su bicicleta Canyon en un portaequipajes.

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



Canyon BikeShuttle

⚠ Si transporta una bicicleta de ciclocross con las ruedas desmontadas, monte los fiadores de transporte a los frenos de disco.

⚠ Coloque las ruedas en bolsas especiales para ruedas para que estén protegidas dentro de la maleta o de la caja de cartón.

ⓘ 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.

ⓘ 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.

⚠ 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.



Limpie 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: llantas (si se utilizan frenos de llanta). 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. Pula 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"**).



Conservar la pintura y las superficies metálicas con cera dura



Control del estado de la cadena



Procure no contaminar las zapatas y las superficies de frenado de las llantas 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 +34 910 470 740. 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.



Coloque la bicicleta con la cadena en el piñón y el plato más pequeños



Compruebe regularmente la presión de inflado



Procure no contaminar las zapatas y las superficies de frenado de las llantas con productos de limpieza o aceite para cadenas. Esto puede provocar el fallo de los frenos – **¡riesgo de accidentes!**



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. También puede que 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.



La llave dinamométrica de Canyon



Al embalar su bicicleta de carretera 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 de carretera"**.



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 1.000 y 2.500 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.

Revisión de seguridad Canyon:

Si ha recorrido en bicicleta menos de 1000 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.



Haga inspeccionar regularmente su Canyon



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 +34 910 470 740 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 períodos regulares. Los tiempos recogidos en la siguiente tabla son orientativos para ciclistas que recorren entre 1.000 y 2.500 km (aprox. 40-100 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 llanta)	Comprobar recorrido de la maneta de freno, grosor de las zapatas y posición respecto a la llanta	●			
	Prueba de frenado con la bicicleta parada	●			
Cables / tuberías de freno	Comprobación visual		✕		
Llantas (aluminio) si se utilizan frenos de llanta	Comprobar el grosor de las paredes; cambiarlas si fuera necesario				✕ A más tardar tras el segundo juego de zapatas
Horquilla (aluminio y carbono)	Comprobar				✕ Por lo menos cada 2 años
	Cambiar				✕ Después de una caída o tras cada 6 años
Juego de pedalier	Comprobar la holgura de los rodamientos		✕		
Juego de pedalier	Reengrasar			✕	
Cadena	Comprobar y lubricar si fuera necesario	●			
Cadena	Comprobar y sustituir si fuera necesario				✕ A partir de 1.000 km
Biela	Comprobar y reapretar si fuera necesario			✕	
Pintura	Conservar				● Por lo menos cada seis meses

Componente	Acción	Antes de cada uso	Mensual	Anual	Otros intervalos
Ruedas / radios	Comprobar el centrado y la tensión	●			
Ruedas / radios	Centrar o recentrar si fuera necesario				✗ Si fuera necesario
Manillar y potencia aluminio y carbono	Comprobar				✗ Por lo menos cada 2 años
	Cambiar				✗ Después de una caída o tras cada 6 años
Cinta de manillar	Cambiar			●	
Juego de dirección	Comprobar la holgura de los rodamientos	●			
Juego de dirección	Reengrasar			✗	
Superficies metálicas	Conservar (excepción: flancos de llanta)				● Por lo menos cada seis meses
Bujes	Comprobar la holgura de los rodamientos	●			
Bujes	Reengrasar			✗	
Pedales	Comprobar la holgura de los rodamientos		✗		
Pedales	Limpiar el mecanismo de enganche	●			
	Lubricar				
Conjunto cuadro-horquilla	Lubricar				Anual
Cambio trasero / desviador	Limpiar, lubricar	●			
Cierres rápidos	Controlar colocación	●			
Tornillos y tuercas	Comprobar y reapretar si fuera necesario		✗		
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)			✗	
Cables: cambio / frenos	Desmontar y engrasar			✗	
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 +34 910 470 740. Los trabajos marcados con "✗" 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 +34 910 470 740.					

PARES DE APRIETE RECOMENDADOS

Componente	Tornillos	Shimano*	Campagnolo**	SRAM***
Cambio trasero	Fijación (en el cuadro / la patilla de cambio)	8-10 Nm	15 Nm	5-7 Nm
	Apriete del cable	5-7 Nm	6 Nm	5-7 Nm
	Ruedecillas	2,5-3 Nm		
Desviador delantero	Fijación en el cuadro	5-7 Nm	5 Nm	5-7 Nm
	Fijación directa patilla soldada		7 Nm	
	Apriete del cable	6-7 Nm	5 Nm	5 Nm
Dual Control Lever / Ergopower / Doubletap	Tornillo de fijación de la abrazadera (llave Allen)	6-8 Nm	10 Nm	6-8 Nm
	Tapas de orificio	0,3-0,5 Nm		
	Tornillo de las patillas soporte del cuadro (destornillador)	1,5-2 Nm		
Buje	Palanca del cierre rápido	5-7,5 Nm		
	Contratuerca de ajuste de los rodamientos en bujes con cierre rápido	15-17 Nm		
Buje de rueda libre	Anillo de retén del casete	30-50 Nm	40 Nm	40 (11 vel.) 50 (10 vel.)
Juego de bielas	Tornillo de biela (cuadrado sin grasa)		32-38 Nm	
	Tornillo de biela (Shimano Octalink)	35-50 Nm		
	Tornillo de biela Shimano Hollowtech II	12-15 Nm		
	Fijación de biela (Isis)			31-34 Nm
	Fijación de biela (Gigapipe)			48-54 Nm
	XZN		42 Nm	
	Tornillo de fijación del eje Ultra Torque		42-60 Nm	
	Fijación del plato	8-11 Nm	8 Nm	12-14 (acero) 8-9 (alu)
Cartucho eje pedalier sellado	Caja (cuadrado)	50-70 Nm	70 Nm	
	Caja (Shimano Hollowtech II SRAM Gigapipe)	35-50 Nm		34-41 Nm
	Octalink	50-70 Nm		
Pedal	Eje del pedal	35-55 Nm	40 Nm	47-54 Nm
Zapatilla	Tornillos de las calas	5-6 Nm		
	Taco	4 Nm		

Componente	Tornillos	Shimano*	Campagnolo**	SRAM***
Freno de tiro lateral	Tornillo de fijación del portazapata	5-7 Nm	8 Nm	8 Nm
	Tornillo de apriete del cable	6-8 Nm	6-8 Nm	5 Nm
	Tornillo de fijación del freno	8-10 Nm	10 Nm	8-10 Nm
Tija de sillín	Tornillo de fijación del sillín en la cabeza de la tija	20-29 Nm****	18-22 Nm****	

* www.shimano.com

** www.campagnolo.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 se 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:

Los pares de apriete para la sujeción de la tija de sillín Canyon y su potencia se indican en los componentes mismos.

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) en potencias Ahead®

0,5-2 Nm

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

Speedmax 5 Nm

Monorail 8 Nm

Canyon Road Carbon manillar/elementos de mando

máx. 6 Nm

Caso especial Grail:

Puños en manillares de carbono 7,5 Nm

 En cuellos de horquilla de carbono, reconocibles por su color negro, apriete la sujeción del cuello con 6 Nm como máximo.



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.

 Algunos de los pares de apriete indican indicados en los componentes mismos. Respete los valores que figuran en las etiquetas o impresos.

 Si fuera necesario, también tenga en cuenta las instrucciones adjuntas de los fabricantes de los componentes o visite la rubrica "manuals" de nuestra página web en www.canyon.com

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 lleva 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 señalizar sus maniobras.

Es obligatorio, señalizar 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 señalizar 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 bici 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 hotline: +34 910 470 740.



Siempre utilice su bicicleta conforme al uso previsto



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 guárdarlas 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

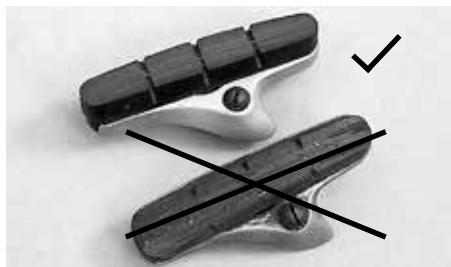
Por la naturaleza de su función, algunos componentes de su bicicleta están sujetos a desgaste. El grado de desgaste depende del mantenimiento y del uso que le dé a su bicicleta (kilometraje, lluvia, suciedad, sal, etc.). Las bicicletas que a menudo se dejan fuera, expuestas a la intemperie, pueden presentar 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 **zapatas de frenos** de llanta están sujetos al desgaste debido a su función. Tanto el uso deportivo de su bicicleta como los viajes por terreno montañoso acortan los intervalos de reposición de las zapatas. Compruebe periódicamente el estado de las zapatas y hágalas cambiar en un establecimiento especializado cuando se hayan desgastado.



Las zapatas cuyas ranuras (indicadores de desgaste) se hayan desgastado deberán cambiarse por piezas de recambio originales



Haga revisar el espesor de las paredes de sus llantas a más tardar después de reponer el segundo juego de zapatas

LAS LLANTAS SI SE UTILIZAN FRENOS DE LLANTA

Al frenar se desgastan no sólo las zapatas sino también la llanta. Por eso, compruebe con regularidad el estado de la llanta, p. ej., cada vez que infle el neumático. En llantas dotadas con indicadores de desgaste, conforme como la llanta se va acercando al límite de desgaste se hacen visibles unos anillos o unas ranuras. Tenga en cuenta las indicaciones inscritas en la propia llanta. Haga comprobar el espesor de la pared de la llanta por un especialista o en nuestro taller a más tardar al reponer el segundo juego de zapatas.

Si al aumentar la presión de inflado aparecen deformaciones o pequeñas grietas en los flancos de la llanta, es indicio de que la llanta está desgastada y que es hora de sustituirla.

GARANTÍA

Ampliando del período de garantía legal, ofrecemos una garantía de 6 años en total para los cuadros y las horquillas de bicicletas de carretera y de triatlón.

La garantía sólo es válida para el comprador inicial de la bicicleta, a partir de la fecha de la compra. Esto incluye asimismo los defectos en la mano de obra en cuanto a la pintura. Sin embargo, los daños de la pintura provocados externamente están excluidos de la garantía. Nos reservamos el derecho de reparar cuadros u horquillas defectuosos o sustituirlos por el modelo siguiente. Esta es la única 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 de carretera, de contrareloj, de triatlón y de pista son aparatos de deporte de más alta gama, obras de construcción ligera de excepcional perfección. Sea también usted un profesional en cuanto al manejo con el material. Un uso, montaje o mantenimiento incorrectos 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 de nuestro programa actual (sin piezas montadas como, p. ej., tija de sillín, desviador delantero o potencia).

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 constate-mos que el daño fue provocado deliberadamente.

Para hacer uso de nuestro servicio CR, rogamos contacte con nuestro departamento de servicio técnico por teléfono (+34 910 470 740) o por e-mail.

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