

MANUAL

BICICLETA DE MONTAÑA

CANYON

ÍNDICE DE CONTENIDO

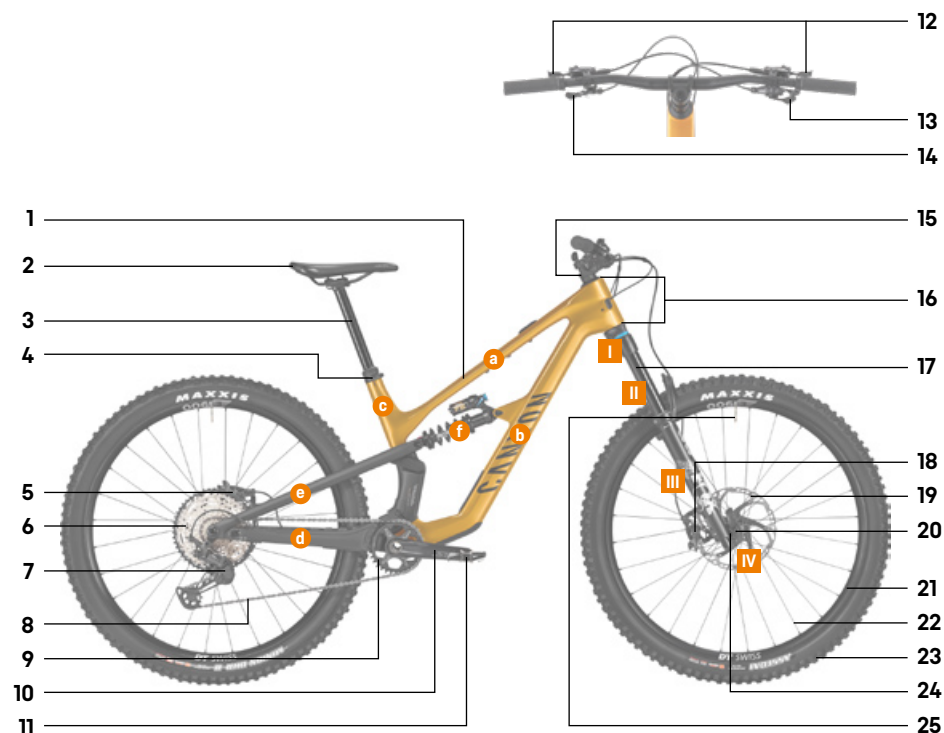
2	Descripción de los componentes	30	Kits de cuadro – Pautas de montaje y características técnicas
3	Sobre estas instrucciones de uso	35	Adaptar la bicicleta Canyon al usuario
6	Uso conforme a lo prescrito	36	Ajuste de la altura del sillín
10	Antes del primer uso	39	Ajuste de la altura del manillar
13	Antes de cada uso	39	Potencias de tipo Aheadset® (sistemas sin rosca)
15	Instrucciones para el montaje a partir del contenido del BikeGuard	42	Avance y ajuste del sillín
19	Embalaje de tu bicicleta Canyon	44	Desplazamiento del sillín y ajuste de la inclinación del sillín
20	Manejo de los ejes pasantes	46	Ajuste del manillar y de las manetas de freno
20	Fijación segura de la rueda	46	Ajuste de la posición del manillar mediante giro
22	Pautas para el montaje de ruedas con ejes pasantes	48	Ajuste de la apertura de las manetas de freno
23	Pautas para montar componentes adicionales o hacer modificaciones	49	Sistemas de pedales
24	Particularidades del carbono	49	Funcionamiento de los diversos sistemas
25	Instrucciones de cuidado	51	Ajuste y mantenimiento
26	Particularidades de las bicicletas tipo freeride	52	Sistema de frenos
28	Tras una caída	53	Funcionamiento y desgaste
		54	Control y reajuste de frenos de disco
		54	Control de funcionamiento
		55	Frenos de disco

AVISO

En estas instrucciones de uso se utiliza, por razones de legibilidad, la forma masculina para referirse a nombres de personas y sustantivos personalizados. Los términos correspondientes se aplican siempre a todos los géneros en el sentido de la igualdad de trato. El lenguaje abreviado (forma masculina) se usa únicamente para fines redaccionales y no implica un juicio de valor.

56	Sistema de cambio	84	Horquilla de suspensión
57	Funcionamiento y manejo	85	Funcionamiento
58	Control y reajuste del cambio	85	Ajuste de la dureza
58	Cambio trasero	88	Ajuste de la amortiguación
59	Ajuste de los topes finales	90	Lockout
62	Shimano Di2	90	Mantenimiento
66	Mantenimiento de la cadena	92	Suspensión integral
67	Desgaste de la cadena	92	Particularidades de la posición del sillín
68	Ruedas – neumáticos, cámaras y presión de inflado	93	Ajuste de la dureza
71	Centrado de las llantas, tensado de los radios	96	Ajuste del chasis
72	Sujeción de las ruedas con sistemas de eje pasante	96	Ajuste de la amortiguación
73	Subsanar un pinchazo	98	Lockout
73	Desmontaje de ruedas	98	Mantenimiento
74	Desmontaje de neumáticos plegables y con aro rígido	100	K.I.S. – Keep It Stable
75	Montaje de neumáticos plegables y de alambre	106	Transporte de tu bicicleta Canyon
77	Desmontaje de neumáticos sin cámara	108	Pautas generales para el cuidado e inspecciones
77	Reparación de neumáticos sin cámara	108	Limpieza y cuidado de tu bicicleta Canyon
78	Montaje de neumáticos sin cámara	110	Conservación y almacenamiento de tu bicicleta Canyon
79	Montaje de ruedas	111	Mantenimiento e inspección
80	Juego de dirección	112	Intervalos de inspección y mantenimiento
80	Control y reajuste	114	Pares de apriete recomendados
81	Juego de dirección de tipo Aheadset*	115	Requisitos legales
82	Suspensión	118	Responsabilidad por productos defectuosos
82	Glosario de la suspensión	120	Garantía
		121	Crash Replacement

2 DESCRIPCIÓN DE LOS COMPONENTES



1 Cuadro:

- a Tubo superior
- b Tubo inferior
- c Tubo vertical
- d Vaina
- e Tirante trasero
- f Amortiguador

2 Sillín

3 Tija de sillín ajustable en altura

4 Sujeción de la tija de sillín

5 Freno trasero

6 Casete

7 Cambio trasero

8 Cadena

9 Plato

10 Juego de bielas

11 Pedal

Manillar:

12 Maneta de freno delante/atrás

13 Mando de cambio

14 Palanca de mando para la tija de sillín ajustable en altura

15 Potencia

16 Juego de dirección

17 Horquilla de suspensión:

I Corona de la horquilla

II Barra fija

III Botella

IV Puntera

18 Freno delantero

19 Disco de freno

Rueda:

20 Cierre rápido/ Eje pasante

21 Llanta

22 Radio

23 Neumático

24 Buje

25 Válvula

SOBRE ESTAS INSTRUCCIONES DE USO

PRESTA ESPECIAL ATENCIÓN A LOS SIGUIENTES SÍMBOLOS:

Las posibles consecuencias indicadas no siempre se describen en las instrucciones de uso cuando aparecen estos símbolos.

PELIGRO

Este símbolo indica una situación de peligro que, si no se observan las instrucciones correspondientes o si no se adoptan las medidas de precaución necesarias, puede provocar la muerte o lesiones graves.

ATENCIÓN

Este símbolo te advierte de ciertos comportamientos incorrectos que pueden perjudicar al medio ambiente o causar daños materiales.

AVISO

Este símbolo llama la atención sobre las instrucciones específicas relacionadas con la seguridad e informa acerca del manejo del producto o sobre una parte de las instrucciones de uso que debe ser considerada de forma especial.

AVISO

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

AVISO

¡Importante! Las instrucciones de montaje se encuentran en la **guía de uso rápido (Quick Start Guide)** suministrada con tu bicicleta de montaña. La guía Quick Start también está disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

AVISO

Antes del primer uso, lee primero las páginas 4 a 12 de este manual. Antes de cada viaje, realiza la prueba de funcionamiento descrita en las páginas 13 y 14 de este manual.

ESTIMADA CLIENTE/ESTIMADO CLIENTE CANYON:

En este manual hemos reunido para ti todo tipo de información acerca del manejo de tu bicicleta Canyon y muchos detalles de utilidad en torno a la técnica, el mantenimiento y los cuidados de tu bicicleta. Lee atentamente estas instrucciones de uso. Te resultará muy útil, aun cuando hayas montado en bicicleta durante toda tu vida y te sientas como un «viejo zorro». La técnica de la bicicleta ha experimentado grandes avances en los últimos años.

Por tu propia seguridad y para que disfrutes siempre de tu bicicleta Canyon te recomendamos leer atentamente **este manual**, así como la guía **Quick Start** de tu modelo de bicicleta 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 tu 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 montes en tu bicicleta si no has 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 deberás tener siempre en cuenta que las instrucciones e indicaciones solo 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 lo tanto, sigue sin falta las instrucciones de nuestros proveedores de componentes, adjuntas al BikeGuard.

Observa que, bajo ciertas condiciones, las indicaciones y consejos dados pueden ser insuficientes como, por ejemplo, debido al nivel de experiencia y habilidad manual de la persona que realiza los trabajos o por falta de las herramientas necesarias, ya que muchos trabajos requieren herramientas (especiales) adicionales o medidas que no se describen en este manual.

En nuestro sitio web www.canyon.com encontrarás muchos vídeos de asistencia técnica que te serán útiles a la hora de efectuar pequeños trabajos de mantenimiento y reparación. Por tu propia seguridad, realiza únicamente trabajos para los que dispongas de los conocimientos necesarios. Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

Ten en cuenta: Estas instrucciones de uso no te conferirán los conocimientos de un mecánico de bicicletas. Hasta el manual más completo no podría cubrir todas las posibilidades de combinación entre las bicicletas y los componentes disponibles. Por esto, este manual hace referencia a la bicicleta que acabas de adquirir y a los componentes habituales, e incluye las indicaciones y advertencias más importantes. Tampoco te enseñará a montar por completo una bicicleta a partir de un kit de cuadro Canyon.

Este manual no te enseñará a montar en bicicleta. Por lo tanto, este manual se concentra exclusivamente en la bicicleta que acabas de adquirir y en las instrucciones y advertencias más importantes. No te podrá enseñar a montar en bicicleta ni te instruirá sobre las reglas de tráfico.

Cuando montes en bicicleta debes ser consciente de que estás practicando una actividad potencialmente peligrosa y que el ciclista siempre debe mantener el control sobre la bicicleta.

Como en cualquier otro deporte, también podrás lesionarte al montar en bicicleta. Cuando montes en bicicleta debes tener en cuenta este peligro y aceptarlo. Recuerda siempre que al ir en bicicleta no dispones de los dispositivos de seguridad de un automóvil, p. ej., una carrocería o un airbag.

Asegúrate siempre de conducir con cuidado y respetar a los demás usuarios de la vía pública.

Nunca utilices la bicicleta si te encuentras bajo la influencia de medicamentos, drogas, alcohol o si estás cansado. Nunca lles a otra persona en tu bicicleta y mantén siempre las manos en el manillar.

Para finalizar, te rogamos observar los siguientes puntos: Conduce siempre de manera que no te pongas en peligro a ti mismo ni a las demás personas y respeta la naturaleza cuando atravieses bosques y prados. Asegúrate de llevar 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 Canyon te desea mucha diversión con tu bicicleta.

Al suministrar la bicicleta, el fabricante deberá entregar instrucciones de uso adicionales. Para obtener más información sobre las instrucciones adicionales, visita también nuestra página web: www.canyon.com

Editor:

Canyon Bicycles GmbH
Karl-Tesche-Straße 12
D-56073 Coblenza, Alemania

Hotline de servicio: (+34) 910470740
Contacto en línea: www.canyon.com/contact

Texto, concepción, fotos y presentación gráfica:

Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de

Última actualización: Enero 2024, 10ª edición

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



Utiliza siempre casco y gafas al montar en bicicleta

⚠ PELIGRO

Sigue lo dispuesto en la normativa de tráfico vigente: El ciclista no debe enganchar su bicicleta a un vehículo. No se debe montar en bicicleta sin usar las manos (Conducir sin apoyar las manos en el manillar puede considerarse una conducción negligente (infracción grave de la Ley de Tráfico). Los pies solo se pueden retirar de los pedales cuando la condición de la carretera lo requiere.

i AVISO

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

i AVISO

Visita nuestra página web www.canyon.com. aquí encontrarás novedades, información y consejos útiles, así como las direcciones de nuestros distribuidores.

i AVISO

Por tu propia seguridad, asegúrate de realizar únicamente trabajos de montaje y ajuste para los que dispongas de los conocimientos necesarios. Si tienes dudas, contacta con nuestra hotline de servicio o usa el formulario de contacto en nuestro sitio web www.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 ensayo 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 sobre la bicicleta sean demasiado altas y el cuadro u otros componentes sufran daños, lo que podría provocar graves caídas.

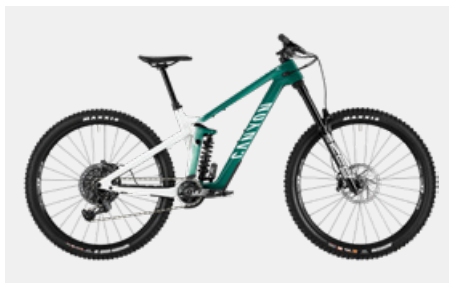
El peso total máximo permitido no debe exceder los **120 kg**. En el adhesivo del cuadro se indica si el peso total máximo permitido específico del modelo se desvía de este valor.

El **peso total máximo permitido** se calcula de la siguiente manera:

Peso de la bicicleta de montaña (kg)
+ Peso del ciclista (kg)
+ Peso del equipaje (p. ej., mochila o alforjas, si está permitido)
= Peso total máximo permitido (kg)

No olvides tener siempre en cuenta la categoría a la que pertenece tu bicicleta de montaña. Para saber a qué categoría pertenece tu bicicleta de montaña, consulta la información que se indica en el cuadro mediante los siguientes símbolos. La categoría señala en qué terreno puedes usar tu bicicleta y para qué acciones de manejo se adecua tu bicicleta de montaña.

Si no estás seguro a qué categoría pertenece tu bicicleta de montaña, no dudes en contactar con nuestra hotline de servicio o usar el formulario de contacto en nuestro sitio web www.canyon.com



⚠ PELIGRO

En general, no está permitido montar una silla para niños.

⚠ PELIGRO

En general, no está permitido montar un remolque para niños.

i AVISO

Lee sin falta todas las instrucciones de uso complementarias y las instrucciones de los fabricantes de los componentes adjuntas a tu nueva bicicleta Canyon.

i AVISO

La descripción de las categorías para todos los modelos se encuentra en el manual de Pedelec Canyon o en nuestro sitio web www.canyon.com

Condición 1

Las bicicletas de la **categoría 1** están diseñadas para circular por caminos revestidos. 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 contrarreloj**.

El **peso total máximo permitido**, que comprende el ciclista, equipaje y bicicleta, no debe exceder los **120 kg**. Bajo ciertas circunstancias, el peso total 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 y gravel** 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 la **categoría 2** están diseñadas para circular por caminos revestidos. Sus ruedas mantienen contacto continuo con el suelo. Estas bicicletas han sido diseñadas para la movilidad urbana y, por lo tanto, están principalmente destinadas para circular por carretera y en vías públicas previstas para bicicletas. Esta categoría comprende las bicicletas **urban, city y trekking**.

El **peso total máximo permitido**, que comprende el ciclista, equipaje y bicicleta, no debe exceder los **120 kg**. Bajo ciertas circunstancias, el peso total permitido puede verse limitado todavía más por las recomendaciones de uso de los fabricantes de los componentes.



Condición 3

Las bicicletas de la **categoría 3** se pueden usar en los terrenos indicados para las categorías 1 y 2 y también se adecuan para el uso en terrenos más difíciles y sin revestimiento. También está permitido dar saltos esporádicos a una altura de 60 cm como máximo. Sin embargo, ten en cuenta que para ciclistas inexpertos también los saltos a esta altura pueden resultar en aterrizajes violentos con cargas excesivamente altas que influyen sobre el cuadro y que pueden ocasionar daños y lesiones. A esta categoría pertenecen las bicicletas **MTB tipo hardtail y las bicicletas de suspensión integral con recorrido corto**.

**Condición 4**

Las bicicletas de la **categoría 4** incluyen el uso previsto de las bicicletas de las categorías 1 a 3. Además, también se adecuan para el uso en terrenos muy difíciles y parcialmente rocosos con grandes desniveles, en los que se alcanzan velocidades muy altas. Los saltos frecuentes y moderados realizados por un ciclista experimentado no dañan a estas bicicletas. Sin embargo, se recomienda evitar el uso frecuente y duradero de estas bicicletas en pistas tipo North Shore y bikeparks. Debido a las cargas elevadas a que están expuestas, se recomienda inspeccionar estas bicicletas después de cada uso a fin de detectar posibles daños. Las bicicletas típicas de esta categoría son las **bicicletas con suspensión integral de recorrido medio**.



Condición 5

Las bicicletas de esta categoría se pueden usar en terrenos muy exigentes, muy rocosos y extremadamente empinados que solo pueden ser recorridos por ciclistas que disponen del conocimiento técnico necesario y el entrenamiento necesario. Los saltos grandes a velocidades muy altas y el uso intenso de bikeparks o pistas downhill son típicos para esta categoría. Es indispensable controlar minuciosamente estas bicicletas después de cada uso a fin de detectar posibles daños. Los daños ya existentes pueden resultar en un fallo, incluso con cargas posteriores bastante bajas. También se aconseja cambiar con regularidad los componentes esenciales para la seguridad. Se recomienda encarecidamente llevar protectores especiales. **Las bicicletas con suspensión integral de recorrido largo**, así como las bicicletas de dirt son típicas de esta categoría.



! PELIGRO

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

! PELIGRO

Con la mayoría de los clips de portabicicletas, los tubos de cuadro de gran diámetro corren **peligro de aplastamiento**. Esto alberga el peligro de que los cuadros de carbono fallen repentinamente durante su uso posterior o que los cuadros de aluminio sufran abolladuras. Las tiendas de accesorios para coches ofrecen modelos especiales y adecuados.

! PELIGRO

No está permitido montar un portaequipajes. Si deseas llevar equipaje, debes hacerlo exclusivamente en una mochila especial para bicicletas.

i AVISO

Consulta la información permanentemente actualizada en nuestra página web www.canyon.com. Allí encontrarás también una representación gráfica de los campos de uso de nuestros modelos.

ANTES DEL PRIMER USO

1. **¿Has montado alguna vez en una bicicleta de montaña?** Por favor, ten en cuenta que al atravesar terreno accidentado se requiere de mucha concentración, condición y práctica. Familiarízate poco a poco con tu nueva bicicleta de montaña en un terreno sin tráfico y ve explorando prudentemente el terreno que deseas recorrer. Asiste a un curso técnico sobre bicicletas. Para obtener más información visita nuestro sitio web www.canyon.com

2. **¿Estás 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. Comprueba si puedes accionar el freno delantero con la misma maneta que usas habitualmente. Si no es así, tendrás que practicar hasta acostumbrarte a la nueva disposición, puesto que cualquier accionamiento no deseado del freno delantero puede provocar una caída. Si lo deseas, deja que un especialista modifique la asignación de las manetas de freno.

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

En cualquier caso, realiza primero algunas pruebas de frenado fuera del tráfico normal. Ve acercándote lentamente a la desaceleración máxima posible. Para obtener más información sobre los frenos, consulta el capítulo «Sistema de frenos».

3. **¿Estás familiarizado con el tipo de cambio y su funcionamiento?** Familiarízate con tu nuevo cambio en un lugar sin tráfico.



No se aconseja un accionamiento excesivo del freno delantero



El cambio por cadena

⚠ PELIGRO

Si usas un manillar MTB y conduces con las manos en los acoples, no podrás alcanzar las manetas de freno con la misma rapidez que desde otras posiciones de agarre. La distancia de parada resulta más larga. Es necesario aumentar las precauciones y tener en cuenta las distancias de parada más largas.

ⓘ ATENCIÓN

Ten en cuenta que la asignación de las manetas de freno puede variar según el país. Comprueba la asignación de los frenos a la maneta. Si no estás acostumbrado a esta asignación, ¡es posible que tengas que modificarla!

No cambies de marcha simultáneamente en el cambio trasero y el desviador delantero y no pises excesivamente los pedales al cambiar la marcha. Para obtener más información sobre el cambio, consulta el capítulo «Sistema de cambio».

4. **¿Te conviene la altura del cuadro y están bien ajustados el sillín y el manillar?** Ponte de pie con el tubo superior entres tus piernas y comprueba si dispones de suficiente libertad de movimiento en la entrepierna, por lo menos de un palmo. Si este no es el caso, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

Si montas en una bicicleta con un cuadro demasiado grande, podrás lesionarse al desmontar con rapidez. En bicicletas de cross country y maratón, el sillín debería estar ajustado de tal forma que tu talón apenas llegue al pedal cuando éste se encuentre en su posición más baja. Comprueba si todavía consigues tocar tierra con la punta de los pies cuando estás sentado en el sillín. En el caso de bicicletas de all mountain, enduro y freeride, el sillín se ajusta generalmente en una posición más baja. Particularmente en descensos se recomienda una posición más baja del sillín. Para obtener más información sobre la posición del sillín, consulta el capítulo «Adaptar la bicicleta Canyon al usuario».

5. **¿Has montado alguna vez con pedales automáticos y las zapatillas adecuadas?** Antes de usar por primera vez estos pedales, comienza a practicar cuidadosamente la forma de encajar y soltar las zapatillas con la bicicleta parada. Lo mejor es apoyarte en una pared para no caerte. Si fuera necesario, ajusta la fuerza de enganche y desenganche. En todo caso, lee primero las instrucciones de uso adjuntas al BikeGuard. Para obtener más información sobre los pedales lee el capítulo «Sistemas de pedales».



Comprueba la distancia entre el tubo superior y la entrepierna



Zapatillas para pedales automáticos



Pedal automático

⚠ PELIGRO

La falta de práctica o un ajuste excesivo de los pedales automáticos podrían impedirte el desenganche. ¡Riesgo de caídas!

6. **Usa tu bicicleta Canyon únicamente según el uso previsto.** Las bicicletas de montaña para la práctica de crosscountry y maratón no se adecuan para descensos en terrenos rocosos ni para la práctica de saltos, etc. Para las modalidades all mountain o enduro se ofrecen modelos especiales. Con los modelos Torque puede practicar el llamado freeride. Ten en cuenta que, aunque las maniobras realizadas por un profesional parezcan fáciles, éstas requieren de mucho entrenamiento y experiencia. Por tu propia seguridad, no sobrestimes tus capacidades.

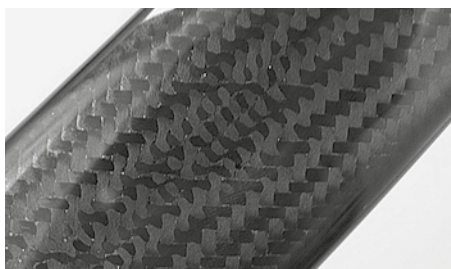
Por regla general, las bicicletas Canyon están diseñadas para un peso total de 120 kg (que incluye el ciclista, equipaje y bicicleta). No sobrepases nunca este límite. Para obtener más información al respecto, consulta el capítulo «Uso conforme a lo prescrito».

7. **¿Tu bicicleta está hecha parcialmente de carbono?** Ten en cuenta que este material requiere un especial cuidado y debe ser usado con precaución. En todo caso, lee el capítulo «Particularidades del carbono».

8. **Si has adquirido una bicicleta con suspensión, deberás comprobar la presión del aire de la horquilla de suspensión.** Si es necesario, usa para el ajuste la bomba adjunta al BikeGuard. Un ajuste inadecuado puede provocar anomalías funcionales o causar daños a la horquilla de suspensión. En cualquier caso, afectará el comportamiento de marcha de la bicicleta y ya no tendrás la máxima seguridad en carretera». Para obtener más información, consulta los capítulos «Horquilla de suspensión» y «Suspensión integral».



Conducción en terreno accidentado



El plástico reforzado con fibra de carbono



Bicicleta con suspensión

! PELIGRO

Las bicicletas de montaña Canyon son aparatos de deporte de alta gama, obras de construcción ligera de excepcional perfección. También deberás ser un profesional en el manejo del material. El mal uso y un montaje o mantenimiento incorrectos pueden provocar el fallo de la bicicleta. **¡Riesgo de accidentes!**

ANTES DE CADA USO

ANTES DE CADA USO ES IMPRESCINDIBLE COMPROBAR LO SIGUIENTE:

1. ¿Están cerrados correctamente los ejes pasantes y los cierres rápidos? Para obtener más información, consulta el capítulo «**Manejo de los ejes pasantes**».
2. ¿Los neumáticos están en buen estado y tienen suficiente presión? Haz girar ambas ruedas para controlar su centrado. Haciendo esto podrás detectar a tiempo rajaduras laterales de los neumáticos o la rotura de ejes y radios. Para obtener más información, consulta el capítulo «**Ruedas – neumáticos, cámaras y presión de inflado**».
3. Realiza 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 generar un punto de presión definido; las manetas no deben llegar hasta el manillar. En el caso de frenos hidráulicos (de disco), no debe escapar líquido de las tuberías. Para obtener más información sobre los «**frenos**», consulta el capítulo «**Sistema de frenos**».



Comprueba la presión de inflado



Las manetas de freno no deben llegar hasta el manillar

PELIGRO

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

PELIGRO

No utilices tu bicicleta Canyon si no cumple alguno de estos puntos.

14 ANTES DE CADA USO

4. Antes de usar tu bicicleta en las vías públicas o de noche, deberás inspeccionar el sistema de alumbrado, consulta el capítulo **«Requisitos legales»**.
5. Haz rebotar tu bicicleta Canyon en el suelo a poca altura y trata de identificar el origen de eventuales ruidos. Si es necesario, inspecciona los rodamientos y las uniones roscadas.
6. Debido al uso que se hace de ellas, las bicicletas de freeride o downhill, como p. ej., el modelo Sender, están expuestas a cargas elevadas. Si tienes una bicicleta de este tipo, examínala antes de cada uso a fin de detectar a tiempo signos de fatiga o debilitamiento del material, como grietas, abolladuras o dobladuras.
7. El accesorio más importante para culminar con éxito tu excursión en bicicleta es una pequeña bolsa de herramientas que se lleva bajo el sillín. Esta debería incluir dos desmontables de plástico, las llaves Allen más habituales, una cámara de recambio, un kit de reparación, tu móvil y algo de dinero. También se recomienda llevar una bomba de aire para fijar al cuadro.
8. Si quieres aparcar tu bicicleta Canyon, no olvides llevar un antirrobo de calidad. solo si sujetas tu bicicleta Canyon a un objeto inmóvil, podrás prevenir el robo.

⚠ ATENCIÓN

Para prevenir daños en tu bicicleta Canyon, respeta el peso máximo total permitido y las prescripciones acerca del transporte de equipaje y niños que se indican en el capítulo **«Uso conforme a lo prescrito»**. Además, te recomendamos leer el capítulo **«Transporte de tu bicicleta Canyon»** antes de transportar tu bicicleta en coche o avión.



Nunca montes en bicicleta sin alumbrado cuando oscurezca



Kit de reparación

⚠ PELIGRO

Las irregularidades del suelo y las fuerzas que ejerces sobre tu bicicleta Canyon la someten a un duro esfuerzo. Estas cargas dinámicas provocan desgaste y fatiga en los distintos componentes. Examina regularmente tu bicicleta Canyon para detectar signos de desgaste, rasguños, deformaciones, decoloraciones o pequeñas grietas. Es posible que los componentes que han llegado al final de su vida útil fallen repentinamente. Deja inspeccionar regularmente tu bicicleta Canyon para que, dado el caso, se reemplacen los componentes que puedan ocasionar problemas. Para obtener más información sobre el mantenimiento y la seguridad de funcionamiento, lee los capítulos **«Pautas generales para el cuidado e inspecciones»**, **«Pares de apriete recomendados»** e **«Intervalos de inspección y mantenimiento»**.

INSTRUCCIONES PARA EL MONTAJE A PARTIR DEL CONTENIDO DEL BIKEGUARD

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

Primero queremos familiarizarte con los componentes de tu bicicleta Canyon.

Despliega la cubierta delantera del manual de instrucciones de tu bicicleta de montaña. Aquí está representada una bicicleta de montaña Canyon con todos los componentes importantes. Así podrás encontrar fácilmente los componentes mencionados en el texto.

La gráfica muestra una bicicleta de montaña Canyon cualquiera. No todas las bicicletas montaña tienen este aspecto.

Para obtener más información sobre el montaje de tu bicicleta de montaña Canyon, consulta la guía **Quick Start** de tu modelo de bicicleta.

PELIGRO

¡No sujetes los cuadros o las tijas de sillín de carbono en un soporte de montaje! Esto podría dañar la tija de sillín o el cuadro. Monta o bien una tija de sillín (de aluminio) sólida y sujétala en el soporte de montaje, o utiliza 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.

INFORMACIÓN GENERAL SOBRE EL MONTAJE DE LA BICICLETA DE MONTAÑA

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

En la guía **Quick Start** se explica brevemente el montaje de la bicicleta. Si no dispones de una formación especial o la experiencia suficiente, rogamos leer el capítulo ampliado de este manual y observar las instrucciones de uso de los fabricantes de los componentes, disponibles en el sitio web www.canyon.com

Antes del primer uso, realiza los trabajos de control descritos en el capítulo «**Antes de cada uso**».

PELIGRO

No uses un cúter para trabajar en la bicicleta, ya que podrías dañar los componentes o lesionarte. Usa unas tijeras si necesitas cortar algo.

AVISO

Para obtener información detallada sobre el desembalaje, la instalación y el ajuste de tu modelo, visita nuestro Centro de servicio técnico en <https://www.canyon.com/es-es/atencion-cliente/montana/>

AVISO

Comparta tu alegría por la compra de tu nueva Canyon y pide ayuda a un amigo para sacarla del BikeGuard y montarla.

LISTADO DE HERRAMIENTAS NECESARIAS



Para el montaje de tu nueva bicicleta Canyon necesitas las siguientes herramientas que se encuentran en el cartón de las piezas pequeñas:

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

i AVISO

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

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, la tija de sillín o la sujeción de la tija de sillín), la fuerza de apriete será excesiva. Esto podría provocar el fallo del componente y alberga un elevado riesgo de accidentes. Por otra parte, esto representa un motivo para la pérdida de la garantía del producto. Unos tornillos poco o excesivamente apretados pueden provocar un fallo y, en consecuencia, ocasionar un accidente. Observa exactamente los pares de apriete indicados por Canyon.

i AVISO

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



Coloca la punta correspondiente en la llave dinamométrica Canyon. Introduce la llave Allen completamente en la cabeza del tornillo.



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

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 y permite reducir 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 de dirección y la potencia, la tija de sillín y el tubo vertical – tres zonas de apriete en que una fuerza de apriete excesiva puede destruir los componentes, haciendo que fallen o se pierda la garantía. Con la pasta de montaje Canyon se previene la eventual destrucción de las fibras de carbono mediante la reducción de la fuerza de apriete. Además, se evitan los crujidos en las zonas de apriete.



También proporciona máxima protección contra la corrosión y la evita eficazmente 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, elimina la suciedad y los residuos de lubricantes de la superficie a tratar. A continuación, aplica con un cepillo o una gamuza una capa fina y uniforme de pasta de montaje Canyon en las superficies limpias.

Después, monta los componentes de la forma prescrita. Usa la llave dinamométrica Canyon y no excedas nunca el par de apriete máximo prescrito. Retira el exceso de pasta de montaje Canyon y cierra bien la bolsa.

i AVISO

Usa pasta de montaje para la tija de sillín. Esto garantiza una fijación segura. Los cambios frecuentes de la altura de la tija de sillín en el cuadro hacen que se raye un poco su superficie. Esto forma parte del desgaste normal y no es un motivo de reclamación. El rayado no es un problema en tijas de sillín abatibles.

EMBALAJE DE TU BICICLETA CANYON

A la hora de embalar tu bicicleta Canyon, p. ej., para enviarla a nuestro taller especializado para la inspección o si quieres emprender un viaje, existen algunos aspectos a los que debes prestar atención para que tu bicicleta llegue sana y salva a su destino.

Para encontrar vídeos que explican paso a paso cómo embalar tu bicicleta, visita:

<https://www.canyon.com/es-es/atencion-cliente/reparacion-repuestos-garantia/reboxing.html>

Si deseas llevar tu bicicleta Canyon en avión, colócala en el BikeGuard Canyon o en una maleta especial para bicicletas, p. ej., el BikeShuttle Canyon.

Al transportar la bicicleta en el coche, asegúrate de hacerlo de manera segura y evita que se deslice. Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

⚠ PELIGRO

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

⚠ PELIGRO

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

⚠ ATENCIÓN

Las bicicletas de montaña con ruedas grandes (27,5" y 29") puede que no quepan en el BikeShuttle Canyon. Para realizar el embalaje, usa el Canyon BikeGuard.



El BikeShuttle Canyon

⚠ ATENCIÓN

Para tamaños de cuadro L y mayores puede que sea necesario quitar la rueda trasera para que encaje en el BikeGuard.

⚠ ATENCIÓN

En el caso de tubos de cuadro de gran tamaño, se corre el peligro de que sean aplastados con la mayoría de los clips de portabicicletas. Esto alberga el peligro de que los cuadros de carbono fallen repentinamente durante su uso posterior o que los cuadros de aluminio sufran abolladuras. Las tiendas de accesorios para coches ofrecen modelos especiales y adecuados.

⚠ ATENCIÓN

Si no embalas correctamente tu bicicleta Canyon para el envío, no tendrás derecho a un reembolso por parte de la empresa Canyon Bicycles GmbH por los daños que puedan surgir durante el transporte. Encontrarás los vídeos en: <https://www.canyon.com/es-es/atencion-cliente/reparacion-repuestos-garantia/reboxing.html>

i AVISO

También puedes llevar tu bicicleta a uno de nuestros socios de servicio para una inspección. Puedes encontrar un listado de los socios de servicio en: <https://www.canyon.com/es-es/atencion-cliente/reparacion-repuestos-garantia/bike-service-finder.html>

MANEJO DE LOS EJES PASANTES

A pesar de que los cierres rápidos son fáciles de usar, un manejo inadecuado puede provocar accidentes.

Para manejar los ejes pasantes deberás tener en cuenta los siguientes componentes:

- La palanca de cierre rápido se encuentra a un lado del buje, que transforma el movimiento de cierre en fuerza de apriete mediante una excéntrica y
- la rosca del eje pasante, que encaja en la rosca de la barra de la horquilla.

FIJACIÓN SEGURA DE LA RUEDA

- Abre la palanca del cierre rápido. Ahora deberá leerse «OPEN».
- Lleva de nuevo la palanca de cierre rápido hacia 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. Empuja con la base del pulgar tirando con los dedos de la horquilla o el cuadro, pero no de un disco de freno.
- En su posición final, la palanca debe quedar paralela a la rueda, es decir, no debe sobresalir por los lados. La palanca debe descansar adosada al cuadro, de modo que no pueda abrirse involuntariamente.



Apertura de la palanca del cierre rápido



Cierre de la palanca del cierre rápido

PELIGRO

Unas ruedas mal montadas pueden causar graves caídas o accidentes.

PELIGRO

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

AVISO

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

- Comprueba el asiento seguro del cierre rápido intentando girar la palanca cerrada.
- Si la palanca del cierre rápido gira en círculo, es porque la rueda no está fijada correctamente. Tendrás que volver a abrir la palanca del cierre rápido y aumentar la precarga.
- Repite el proceso de cierre y vuelve a comprobar si el cierre rápido sujeta bien. Si la palanca del cierre rápido ya no gira, es porque el cierre rápido sujeta la rueda correctamente.
- Por último, levanta la rueda algunos centímetros del suelo y dale un pequeño golpe al neumático desde arriba. Si la rueda está bien sujeta, permanecerá en las punteras del cuadro.

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



Cierra el cierre rápido con la base del pulgar



Intenta girar el sillín con respecto al cuadro

PELIGRO

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

PELIGRO

Si las palancas de los dos cierres rápidos y los ejes pasantes no están bien cerrados, puede que se suelten las ruedas. **¡Riesgo inminente de accidentes!**

PELIGRO

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

AVISO

Puedes sustituir los cierres rápidos por anti-robos, los cuales requieren una llave especial codificada o una llave Allen. Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

PAUTAS PARA EL MONTAJE DE RUEDAS CON EJES PASANTES

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

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

Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

La información detallada sobre los diferentes sistemas de eje pasante la puedes consultar en la guía **Quick Start** de tu modelo de bicicleta.



⚠ ATENCIÓN

Para colocar el eje nunca utilices herramientas distintas a las recomendadas por el fabricante. Usa siempre una llave dinamométrica. Aproxímate en pequeños pasos al par máximo de apriete prescrito (medios newton metros) y comprueba una y otra vez la sujeción segura del componente. No sobrepases el par de apriete máximo indicado por el fabricante. Si aprietas demasiado el eje, éste o la barra de la horquilla podrían sufrir daños.

i AVISO

Los fabricantes de sistemas de eje pasante suelen facilitar instrucciones detalladas. Léelas 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 con su uso respectivo. Recuerda que el montaje de un guardabarros o componentes similares puede afectar el buen funcionamiento de tu bicicleta y, por consecuencia, la seguridad durante el uso. Antes de adquirir y montar accesorios, es importante informarse si son compatibles con tu bicicleta Canyon. En cuanto a timbres, bocinas o dispositivos de alumbrado adicionales, deberás informarte si estos accesorios están permitidos y homologados y, en consecuencia, autorizados en términos de seguridad vial. Las lámparas que funcionan con batería/acumulador deben llevar la línea ondulada y la letra «K» (consulta el capítulo «Requisitos legales»).

En general, el uso de sillas y remolques para niños no está permitido en las bicicletas Canyon.

El montaje de un portaequipajes no está permitido en bicicletas con tija de sillín de carbono.

Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

Realiza únicamente los trabajos que dominas perfectamente.

El cambio del manillar, la potencia y la horquilla debería ser realizado únicamente por un especialista. Observa siempre las instrucciones de uso de los fabricantes de los accesorios. En cuanto al montaje de otros componentes y accesorios, eres siempre el responsable del correcto montaje de estos. Si tienes la más mínima duda, deja que Canyon realice el montaje en su taller especializado.



Kit de alumbrado: Foco frontal y luz trasera



Reflectantes con marca de certificación

⚠ PELIGRO

El montaje posterior de accesorios, tales como guardabarros, portaequipajes, etc., puede afectar el funcionamiento de tu bicicleta Canyon. Por tanto, utiliza preferiblemente accesorios de nuestra marca. Esto garantiza que se utilizan los componentes adecuados.

⚠ PELIGRO

Un montaje incorrecto puede hacer que los componentes se suelten o rompan con el consiguiente riesgo de graves caídas. Aprieta los tornillos relevantes para la seguridad con los pares de apriete prescritos.

i AVISO

Si tienes preguntas sobre el montaje de accesorios, la compatibilidad de los componentes o en caso de que desees hacer modificaciones, rogamos que consultes los capítulos más detallados en las páginas siguientes de este manual. Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

PARTICULARIDADES DEL CARBONO

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 disfrutes mucho tiempo de tu bicicleta Canyon y puedas fiarte 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, este material se caracteriza por 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, que reduce considerablemente la solidez del componente. Un esfuerzo excesivo ocurrido y que ha dañado las fibras internas, no se manifiesta con una deformación evidente como suele ocurrir en componentes de acero o aluminio.

Por este motivo, una pieza de carbono puede fallar tras una sobrecarga durante un uso posterior, lo que puede provocar una caída con consecuencias imprevisibles. Te recomendamos que, después de sufrir cualquier percance, dejes que un experto de nuestro taller especializado revise el componente o, mejor aún, toda tu bicicleta Canyon.

Puedes encontrar un listado de los socios de servicio en: <https://www.canyon.com/es-es/atencion-cliente/repuracion-repuestos-garantia/bike-service-finder.html>

Aparca siempre tu bicicleta Canyon de forma que no pueda volcarse. Los cuadros y componentes de carbono pueden dañarse con solo volcarse la bicicleta.



El plástico reforzado con fibra de carbono

⚠ PELIGRO

Permanece siempre atento al montar en bicicleta. Si tus componentes de carbono producen ruidos, puede ser indicio de un defecto en el material. Deja de usar tu bicicleta y llama a nuestra hotline de asistencia técnica para informarte de las medidas que se deben tomar. Por tu propia seguridad, nunca dejes reparar componentes de carbono. Reemplaza inmediatamente un componente dañado e impide en todo caso que un tercero siga utilizándolo.

⚠ PELIGRO

Los componentes de carbono no deben exponerse nunca a altas temperaturas, p. ej., no se les debes 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 dejes un componente de carbono cerca de una fuente de calor o en un automóvil que esté expuesto a la radiación solar.

⚠ PELIGRO

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

INSTRUCCIONES DE CUIDADO

Limpia los componentes de carbono con agua pura y un paño suave; si fuera necesario, añade un poco de detergente al agua. Las manchas de aceite o grasa rebeldes puedes eliminarlas con un detergente a base de petróleo. No utilices 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 puedes utilizar cera para automóviles. Los productos de pulido o limpieza de la pintura contienen componentes sólidos que pueden dañar la superficie.

⚠ PELIGRO

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.

⚠ PELIGRO

Comprueba regularmente, p. ej., a la hora de limpiar tu bicicleta, si el componente de carbono presenta daños visibles como entalladuras, grietas, abolladuras, decoloraciones, etc. Si el trapo se engancha en algún lugar, deberás controlar esta área. No sigas utilizando tu bicicleta Canyon. Contacta de inmediato con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en nuestro sitio web: www.canyon.com

ⓘ ATENCIÓN

Protege los puntos críticos del cuadro de carbono, p. ej., la parte inferior del tubo inferior, con etiquetas autoadhesivas especiales contra daños provocados por el rozamiento de cables o impactos de piedras.



Unas etiquetas autoadhesivas especiales protegen el carbono de posibles daños

ⓘ ATENCIÓN

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. También se corre el peligro de que los cuadros de carbono fallen repentinamente durante su uso posterior. Las tiendas de accesorios para coches venden portabicicletas especiales y adecuados.

ⓘ ATENCIÓN

No sujetes los cuadros o las tijas de sillín de carbono en un soporte de montaje, ya que podrían dañarse. Monta una tija de sillín (de aluminio) sólida y sujétala en el soporte de montaje, o utiliza 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.

ⓘ ATENCIÓN

No engrases nunca los 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 engrasados ya no pueden volverse a apretar de forma segura.

ⓘ AVISO

El peso máximo total, que comprende el ciclista, el equipaje (mochila) y la bicicleta, no debe sobrepasar los **120 kg**. No está permitido el montaje de un remolque.

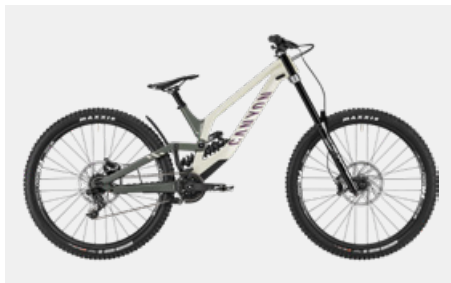
PARTICULARIDADES DE LAS BICICLETAS TIPO FREERIDE

Las modalidades de fourcross, dual slalom, downhill y freeride pertenecen a los deportes más duros que puedes practicar con la bicicleta. Dar saltos, pasar por escalones, hacer descensos rápidos y virajes cerrados en terreno rocoso o muy accidentado someten al ciclista y a la bicicleta a grandes esfuerzos. De ahí que para tales usos se necesita una bicicleta muy sólida y, si es necesario, que disponga de un buen sistema de suspensión. Una bicicleta de montaña cross country, touring o maratón fallaría en tales condiciones provocando graves accidentes. Incluso los modelos explícitamente diseñados para un uso deportivo y duro de las modalidades mencionadas no soportan cargas excesivamente elevadas. Sobre todo, en las circunstancias que se describen a continuación el material se somete a cargas excesivas y corre el riesgo de fallar:

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

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

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



Sender



Lleva siempre ropa protectora apropiada

PELIGRO

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

ATENCIÓN

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

AJUSTE DE LA ALTURA ADECUADA DEL SILLÍN

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

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

Comprueba la altura del sillín aplicando el siguiente método sencillo. El requisito es llevar zapatos de suela plana. Siéntate en el sillín y coloca el talón en el pedal, el cual debe encontrarse en la posición más baja. En esta posición, la pierna debe estar completamente extendida. Asegúrate de mantener la cadera recta.

Si practicas seriamente el **freeride, downhill**, etc., se recomienda escoger una posición del sillín muy baja y eventualmente inclinar el sillín algo hacia atrás. Pregunta a tu entrenador, en tu club de ciclismo o contacta con nuestra hotline de servicio para informarte sobre la posición correcta del sillín o utiliza el formulario de contacto, disponible en el sitio web www.canyon.com

En el capítulo «**Adaptar la bicicleta Canyon al usuario**» encuentras instrucciones sobre el ajuste del sillín.

⚠ PELIGRO

Las bicicletas de montaña de estos tipos suelen desgastarse ya después de una temporada, de modo que será preciso sustituir componentes esenciales o estructurales. Haz inspeccionar a fondo las bicicletas de estos tipos al menos cada tres o cuatro meses.



Para la práctica del freeride, etc., el sillín suele estar algo inclinado hacia atrás



Tija de sillín ajustable en altura

i AVISO

En el caso de tijas de sillín ajustables en altura, como, p. ej., el modelo Reverb de RockShox, el ajuste de la altura se regula presionando un botón en el manillar. Por favor, lee las instrucciones del fabricante de los componentes.

i AVISO

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

TRAS UNA CAÍDA

1. Comprueba que las ruedas siguen bien sujetas en las punteras y que las llantas permanecen centradas respecto al cuadro y la horquilla. Haz girar las ruedas. Así podrás controlar su centrado. Si la rueda está visiblemente descentrada, habrá que volver a centrarla. Para obtener más información, consulta los capítulos **«Sistema de frenos»** y **«Ruedas»**.
2. Comprueba que el manillar y la potencia no estén doblados ni rotos y que permanecen rectos. Asegúrate de que la potencia continúe bien apretada en la horquilla, intentando girar el manillar con respecto a la rueda delantera. Apóyate un momento sobre las manetas de freno para verificar la colocación segura del manillar en la potencia. Para obtener más información, consulta los capítulos **«Adaptar la bicicleta Canyon al usuario»** y **«Juego de dirección»**.
3. Comprueba que la cadena siga engranada en los platos y piñones. Si la bicicleta se ha caído hacia el lado del cambio trasero, conviene que compruebes su funcionamiento. Pide a alguien que levante la bicicleta por el sillín mientras vas pasando despacio una marcha tras otra en el cambio trasero. En particular, a la altura de las marchas cortas que obligan a la cadena a pasar en los piñones mayores, observa con especial atención la distancia que existe entre el cambio trasero y los radios. Si el cambio trasero o las punteras están deformados, puede que el cambio trasero se enganche en los radios – **riesgo de caídas!**



Comprueba que las ruedas siguen fijadas correctamente



Intenta girar el manillar respecto a la rueda delantera



Observa el cassette desde atrás observando si las ruedecillas del cambio trasero quedan exactamente debajo de los dientes del piñón correspondiente

AVISO

Observa las indicaciones del capítulo **«Particularidades del carbono»**.

El cambio trasero, la rueda trasera o el cuadro podrían sufrir daños. Revisa el desviador delantero. Si se ha desplazado, puede que la cadena se salga y la rueda quede sin tracción (consulta también el capítulo «Sistema de cambio»).

4. Comprueba la posición mirando desde el sillín a lo largo del tubo superior o en dirección de la caja del pedalier para asegurarte de que no se haya desplazado.
5. Levanta la bicicleta unos centímetros y hazla rebotar en el suelo. Si escuchas ruidos, deberás averiguar si hay uniones roscadas sueltas.
6. Por último, termina dando un repaso final a toda la bicicleta para detectar posibles deformaciones, decoloraciones o grietas.

Monta en tu bicicleta únicamente si ha superado perfectamente todas estas pruebas y regresa a casa extremando las precauciones. Evita acelerar y frenar de forma brusca y no te pongas de pie al pedalear.

Si dudas del buen funcionamiento de la bicicleta, será mejor que te recojan con el coche, en vez de exponerte a arriesgar tu seguridad. Una vez en casa, es imprescindible volver a examinar minuciosamente la bicicleta y reparar o sustituir los componentes averiados. Consulta los capítulos más detallados en las páginas siguientes de este manual. Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotli-ne de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

PELIGRO

Las piezas de carbono sobre las que ha actuado una fuerza violenta y las piezas de aluminio dobladas pueden romperse repentinamente. Estas piezas 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 tu propia seguridad está en juego.



Asegúrate de que el cambio trasero no toque los radios



Comprueba la posición mirando desde el sillín a lo largo del tubo superior para asegurarte de que no se haya desplazado



Por tu propia seguridad, cambia los componentes de construcción ligera después de una caída

KITS DE CUADRO – PAUTAS DE MONTAJE Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS



Kit de cuadro

Canyon suministra sus cuadros de carbono y aluminio de alta calidad también por separado para el montaje de componentes a medida.

A la hora de elegir las horquillas para los cuadros de bicicletas de montaña Canyon también se deberá elegir el recorrido de muelle apropiado. Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

La persona que completa el cuadro y monta los componentes debe asegurarse de la compatibilidad de estos 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 hace responsable de todas las combinaciones posibles de componentes.

También te recomendamos encarecidamente que leas con atención las instrucciones del fabricante de los componentes. Puede que un error en la combinación comprometa la seguridad de tu bicicleta Canyon. Por esta razón, te aconsejamos que dejes el montaje en manos de un especialista o que lo encargues a nuestro taller especializado. Para más seguridad, solo realiza trabajos para los que dispongas de los conocimientos necesarios.

⚠ ATENCIÓN

No sujetes el cuadro por los tubos en un soporte de montaje. Los tubos de pared delgada podrían sufrir daños. Monta primero una tija de sillín sólida (de aluminio) y sujétala en el soporte de montaje, o utiliza 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.

i AVISO

Encarga el montaje de tu bicicleta Canyon a nuestro taller especializado.

i AVISO

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

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

Monta 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 evitarás la corrosión. De lo contrario, es posible que ya no puedas desmontar tu bicicleta Canyon después de cierto tiempo.

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

Es importante que te aproximes a los pares máximos de apriete a partir de niveles bajos y compruebes 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, aprieta los tornillos progresivamente hasta alcanzar el par de apriete máximo y comprueba una y otra vez que el componente está bien apretado.



Observa siempre las indicaciones sobre los pares de apriete



Trabaja siempre con una llave dinamométrica

! PELIGRO

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 tienes preguntas sobre la compatibilidad de los componentes con el cuadro, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

! ATENCIÓN

Solo está permitido usar la potencia suministrada.

i AVISO

Los pares de apriete se indican en los componentes mismos, en la guía Quick Start de tu modelo de bicicleta o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

JUEGO DE DIRECCIÓN

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

HORQUILLAS DE SUSPENSIÓN

En los cuadros de bicicletas de montaña Canyon se puede montar una horquilla de suspensión de tu elección.

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

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



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



Observa la altura de montaje de la horquilla de suspensión



PELIGRO

Una horquilla inapropiada influye considerablemente en el comportamiento de marcha de la bicicleta e incluso puede provocar la pérdida de control sobre la bicicleta.

TOPES DE CABLE

Carga los topes de cable en los cuadros MTB de carbono Canyon, que están remachados según la trayectoria de fuerza, únicamente en la dirección de los cables de cambio. Una carga aplicada oblicuamente con respecto a la trayectoria de la fuerza o en contra de ella podría dañar el cuadro.



No sobrepases los pares de apriete indicados por los fabricantes de los juegos de dirección



No sobrepases nunca el par máximo de apriete al sustituir la patilla de cambio



No sobrepases el par de apriete indicado para el portabidón

i AVISO

Los pares de apriete se indican en los componentes mismos, en la guía Quick Start de tu modelo de bicicleta o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

i AVISO

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

TIJA DE SILLÍN

Tu nueva tija de sillín debe tener siempre el mismo diámetro nominal que el tubo vertical. 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 al cuadro, asegúrate de que el tubo vertical esté absolutamente libre de aristas o cantos vivos. Si tienes una tija de sillín de carbono o si el tubo vertical es de carbono, ambos componentes deben estar libres de grasa y aceite. Si fuera necesario, limpia el tubo vertical y elimina las aristas y cantos vivos.

Ten cuidado de no apretar demasiado el tornillo que sujeta la tija de sillín. Observa las instrucciones del capítulo «**Ajuste de la altura del sillín**» así como los pares de apriete permitidos que aparecen en el capítulo «**Pautas generales para el cuidado e inspecciones**» y sigue las indicaciones del fabricante del componente. Un apriete excesivo puede provocar daños en la tija y, dado el caso, ocasionar un accidente o lesiones al ciclista.



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



Respetar el par de apriete especificado para la sujeción de la tija de sillín

! PELIGRO

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, provocando un accidente o lesiones al ciclista.

! PELIGRO

Tu tija de sillín debe introducirse en el cuadro por lo menos hasta por debajo del tubo superior o hasta la marca mínima de la tija. Nunca montes en tu bicicleta Canyon si la marca mínima de la tija es visible.

! PELIGRO

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

i AVISO

Utiliza la pasta de montaje especial para componentes de carbono Canyon para obtener una fijación segura de la tija de sillín.

i AVISO

Ten en cuenta las indicaciones relativas a los diámetros de las tijas de sillín disponibles en https://www.canyon.com/es-es/support-articles/seat_post_diameters.html

ADAPTAR LA BICICLETA CANYON AL USUARIO

Da igual si prefieres una postura aerodinámica en una bicicleta de competición cross country Canyon o una postura relajada en una bicicleta all mountain Canyon. La posición de sentado es decisiva para tu bienestar y un buen rendimiento en tu bicicleta Canyon. Por lo tanto, adapta lo más preciso posible el sillín y el manillar de tu bicicleta Canyon a tus necesidades.

En primer lugar, una bicicleta de montaña es un aparato de deporte. Ya por esta razón, su manejo exige 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 tu 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 tu 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.

Elige el tamaño del cuadro de forma que la distancia entre el tubo superior y la entrepierna sea suficiente para evitar que sufras golpes dolorosos contra el tubo superior.

Con el sistema PPS de Canyon (Perfect Position System) es posible elegir con exactitud el tamaño apropiado de tu Canyon, incluso sin necesidad de hacer una salida de prueba. El sistema PPS lo encuentras en nuestra página web www.canyon.com



El cuadro debe ofrecer suficiente libertad de movimiento en la entrepierna



Postura típica de un freerider en descenso

PELIGRO

Todos los trabajos descritos a continuación requieren cierta experiencia, las herramientas adecuadas y habilidad manual. Después del montaje, realiza sin falta la inspección corta (capítulo «Antes de cada uso») y lleva a cabo una salida de prueba en un lugar sin tráfico o en una calle desierta. Así podrás volver a revisar todo sin correr peligro. Si tienes dudas, será mejor que realices únicamente el control de posición. Si es necesario, deja tu bicicleta Canyon en manos de un especialista.

AJUSTE DE LA ALTURA DEL SILLÍN

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

Importante: Al pedalear, el pulpejo del dedo gordo del pie debe estar más allá del centro del eje del pedal. Por lo tanto, 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 más baja; el pedaleo se hace irregular. Un sillín muy bajo puede provocar dolores de rodilla. Por lo tanto, comprueba la altura del sillín aplicando el siguiente método sencillo. El requisito es llevar zapatos de suela lisa.

- Siéntate 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. Asegúrate de mantener la cadera recta.

Para ajustar la altura de sentado, suelta el tornillo o el cierre rápido que sujeta el sillín (lee con anterioridad el capítulo «**Manejo de los ejes pasantes**»). Suelta el tornillo de la tija de sillín con la herramienta adecuada, girando a la izquierda.

No extraigas la tija de sillín por encima de la marca grabada en su tubo. En cuadros con un tubo vertical más largo de lo normal, que sobresale del tubo superior, la tija de sillín debe introducirse al menos por debajo del tubo superior. Con esto conseguirás una profundidad mínima de inserción de 10 centímetros y más.



Para ajustar la altura del sillín, tendrás que soltar el tornillo de apriete de la tija de sillín



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

⚠ PELIGRO

Nunca engrases el tubo de sillín de un cuadro de carbono si no lleva un casquillo de aluminio. Si montas una tija de sillín de carbono, no deberás engrasar ni siquiera los cuadros metálicos. En determinadas circunstancias, los componentes de carbono, una vez engrasados, no se podrán volver a apretar con seguridad.

⚠ ATENCIÓN

Puede que la tija y el cuadro requieran una profundidad mínima de inserción diferente. Selecciona la profundidad de inserción mayor prescrita.

- Una vez suelta, podrás desplazar verticalmente la tija de sillín. Asegúrate de que la parte de la tija que está dentro del tubo vertical esté siempre bien engrasada. (Excepción: Cuadros y tijas de sillín de carbono). Si la tija de sillín no se desliza con facilidad en el tubo vertical, nunca la fuerces. Llama a nuestra hot-line de servicio o utiliza nuestro formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com
- Vuelve a enderezar el sillín orientando su punta en dirección del pedalier o a lo largo del tubo superior.
- Aprieta de nuevo la tija de sillín girando su tornillo de fijación en sentido horario. Se deberá obtener una sujeción suficiente sin necesidad de aplicar mucha fuerza manual. En caso contrario, puede que la tija de sillín no sea compatible con el cuadro. Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com
- Comprueba el asiento fijo de la tija. Para hacerlo, agarra el sillín en las partes delantera y trasera e intenta girarlo. Si al hacer esta prueba el sillín no gira, es que la tija está bien sujeta.



Comprueba la posición mirando desde el sillín a lo largo del tubo superior para asegurarte de que no se haya desplazado



Intenta girar el sillín respecto al cuadro

PELIGRO

Asegúrate de no apretar demasiado el tornillo de sujeción de la tija de sillín. Un apriete excesivo puede dañar la tija o el cuadro.
¡Riesgo de accidentes!

AVISO

En el caso de tijas de sillín ajustables en altura, como, p. ej., el modelo Reverb de RockShox, el ajuste de la altura se regula presionando un botón en el manillar. Lee por favor las instrucciones del fabricante, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

- ¿Todavía puedes extender bien las piernas? Compruébalo colocando el pie en la posición óptima de pedaleo. Cuando el pulpejo del dedo gordo del pie esté apoyado en el centro del pedal, la rodilla debe estar ligeramente flexionada. Si alcanzas esta posición, habrás ajustado correctamente la altura del sillín.
- Comprueba si todavía logras poner el pie a tierra de forma segura. Si no es así, será necesario que bajes un poco el sillín.

Si practicas seriamente el dirtbiking, freeride, downhill, etc., te recomendamos escoger una posición del sillín muy baja y eventualmente inclinar el sillín algo hacia atrás. Para obtener más información, consulta el capítulo «**Particularidades de las bicicletas tipo freeride**». Pregunta a tu entrenador, en tu club de ciclismo, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com



Posición óptima de pedaleo: Cuando el pulpejo del dedo gordo del pie está apoyado en el centro del pedal, la rodilla debe estar ligeramente flexionada

⚠ PELIGRO

Nunca montes en tu bicicleta si la tija rebasa la marca final, mínima, máxima, límite o stop. La tija de sillín podría romperse o el cuadro podría sufrir daños. En cuadros con un tubo vertical más largo de lo normal, que sobresale del tubo superior, la tija de sillín debe introducirse al menos por debajo del tubo superior o de los tirantes traseros superiores.

ⓘ ATENCIÓN

Aproximarte en pequeños pasos al par máximo de apriete prescrito (medios newton metros) y comprueba una y otra vez la sujeción segura del componente. No sobrepases el par de apriete máximo indicado por el fabricante.

i AVISO

En bicicletas para adolescentes, comprueba regularmente la altura del sillín cada dos o tres meses.

AJUSTE DE LA ALTURA DEL MANILLAR

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

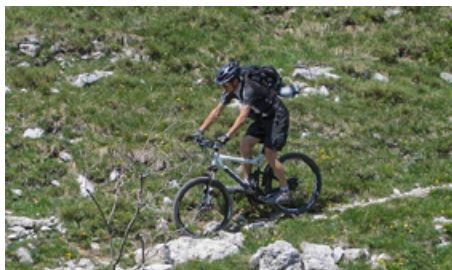
POTENCIAS DE TIPO AHEADSET® (SISTEMAS SIN ROSCA)

(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 ajuste del juego de dirección. Si cambias la posición de la potencia será necesario reajustar también el juego de dirección (consulta el capítulo «**Juego de dirección**»). Una regulación de la altura solo es posible desplazando los separadores (spacer), o dando la vuelta a la potencia si se trata de un modelo de los denominados flip-flop.



Potencia Aheadset®



La altura del manillar determina la inclinación de la espalda

⚠ PELIGRO

La potencia es uno de los elementos estructurales de la bicicleta. Cualquier modificación puede poner en peligro tu seguridad. Asegúrate de apretar correctamente los tornillos de la potencia y el manillar. Los pares de apriete se indican en los componentes mismos, en la guía Quick Start de tu modelo de bicicleta o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

En caso de que planifiques hacer cambios, contacta con nuestra hotline de servicio o usa el formulario de contacto en nuestro sitio web www.canyon.com

ⓘ ATENCIÓN

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

ⓘ AVISO

Observa también las instrucciones adjuntas de los fabricantes de los componentes.

- Desmonta el tornillo que da la precarga al juego de dirección en la parte superior del cuello de la horquilla y retira el tapón.
- Suelta los tornillos laterales de la potencia. Saca la potencia de la horquilla.
- Ahora puedes extraer los separadores.
- Aplica una pequeña cantidad de pasta de montaje para componentes de carbono de Canyon a la zona en que se aprieta la potencia.
- Monta la potencia en el cuello de la horquilla y vuelve a colocar los separadores, antes extraídos, por encima de la potencia.



Suelta los tornillos laterales de la potencia



Retira los separadores y vuelve a colocarlos por encima de la potencia



Reajusta el juego de dirección y aprieta de nuevo la potencia

PELIGRO

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. Al realizar el cambio, usa exclusivamente piezas de recambio compatibles y originales.

AVISO

Los separadores solo se pueden quitar acortando el cuello de la horquilla. Esta operación es irreversible. Por lo tanto, solo deberás realizarla cuando estés absolutamente seguro de la posición de sentado. Deja 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. Por favor, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

AVISO

Comprueba que la zona de la potencia que sujeta el manillar no tenga bordes cortantes. Llama a nuestra hotline de servicio o utiliza nuestro formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

Si deseas dar la vuelta a la potencia, tendrás que extraer también el manillar.

- Abre los tornillos de la cara delantera de la potencia, los que sujetan el manillar, y extrae este último cuidadosamente.
- Aplica también en esta zona de apriete pasta de montaje para componentes de carbono Canyon y fija de nuevo el manillar después de haber dado la vuelta a la potencia.
- Alinea también el manillar en el dispositivo de apriete de la potencia.
- Aprieta todos los tornillos de apriete de la potencia con una llave dinamométrica y aplica los valores indicados. Por regla general, no es necesario aplicar el par máximo de apriete si usas pasta de montaje para componentes de carbono. Es suficiente enroscar los tornillos con pares de apriete con un 20 a 25 por ciento inferior a los pares máximos indicados, p. ej., 6 Nm en vez de 8 Nm. Con ello se previene el desgaste del material.
- Vuelve a ajustar el juego de dirección.
- Coloca 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. Una vez alineada, aprieta la potencia y, a continuación, comprueba que no se pueda girar (consulta el capítulo «Juego de dirección»).



Suelta los tornillos en la parte delantera de la potencia



Aprieta de nuevo los tornillos

⚠ PELIGRO

Recuerda que los tornillos de la potencia y del manillar deben apretarse con los pares de apriete prescritos. De lo contrario, corres el riesgo de que el manillar o la potencia se desprendan o rompan, lo que podría provocar un grave accidente. Los pares de apriete se indican en los componentes mismos, en la guía Quick Start de tu modelo de bicicleta o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes. Llama a nuestra hot-line de servicio o utiliza nuestro formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

⚠ PELIGRO

Si tu bicicleta de montaña Canyon dispone de un cuello de horquilla de carbono (reconocible por el color negro o negro-brillante en la ranura de la potencia), deberás tener mucho cuidado al sujetar la potencia. ¡Este es un trabajo para especialistas!

i AVISO

Comprueba que la zona de la potencia que sujeta el manillar no tenga bordes cortantes. Llama a nuestra hotline de servicio o utiliza nuestro formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

AVANCE Y AJUSTE DEL SILLÍN

La posición del sillín determina en gran medida tu experiencia de conducción y un manejo sin dolor.

La distancia entre las empuñaduras del manillar y el sillín influye en la inclinación de la espalda y, por tanto, en la comodidad y la dinámica al pedalear. Esta distancia puede modificarse ligeramente desplazando el bastidor del sillín. Sin embargo, si las varillas del sillín se desplazan en la tija de sillín, esto también afectará el pedaleo. El ciclista pisará los pedales más o menos desde atrás.

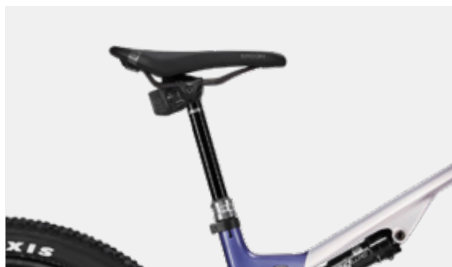
Si la regulación horizontal del sillín no es la adecuada, la postura de pedaleo será poco relajada, lo cual obliga al ciclista a apoyarse continuamente en el manillar para mantenerse en el sillín.

Asegúrate de mantener el borde superior del sillín en posición horizontal mientras que aprietas de nuevo el (los) tornillo(s). Durante estos trabajos de ajuste la bicicleta debe colocarse en un plano horizontal.

En bicicletas de montaña con suspensión integral puede resultar ventajoso ajustar el sillín un poco más bajo en la parte delantera, es decir, ligeramente inclinado.



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



El borde superior del sillín debe permanecer lo más horizontal posible

! PELIGRO

Asegúrate de apretar los tornillos de la tija de sillín con los pares de apriete prescritos. Utiliza una llave dinamométrica y no sobrepases nunca los pares de apriete máximos. Los pares de apriete se indican en los componentes mismos, en la guía Quick Start de tu modelo de bicicleta o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

El margen de ajuste del sillín es muy reducido. Las potencias ajustables o las distintas longitudes de potencia le proporcionarán variaciones de longitud notablemente mayores. En parte, se pueden alcanzar 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. Llama a nuestra hotline de servicio o utiliza nuestro formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

Tras el montaje, comprueba si el sillín que acabas de fijar bascula o se deja girar presionando alternativamente con las manos sobre su punta y sobre el otro extremo.



PELIGRO

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

AVISO

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. Te recomendamos dejar esta operación en manos de un taller especializado. Si tienes preguntas o deseas concertar una cita, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

DESPLAZAMIENTO DEL SILLÍN Y AJUSTE DE LA INCLINACIÓN DEL SILLÍN

Tija con mecanismo de sujeción integrado con uno o dos tornillos paralelos

En las tijas de sillín con mecanismo de sujeción integrado, la cabeza de la tija, la cual determina tanto la inclinación como la posición horizontal del sillín, va sujeta por uno o dos tornillos Allen centrales. La mayoría de las tijas de sillín tienen dos tornillos, situados uno al lado del otro.

Para ajustar la posición del sillín, suelta el tornillo o los tornillos de la cabeza de la tija de sillín. Para hacerlo, suelta el tornillo/los tornillos dando dos o tres vueltas como máximo, de lo contrario, todo el mecanismo podría desarmarse. Desplaza el sillín horizontalmente para ajustar su avance. Con frecuencia, un pequeño golpe en el sillín facilita esta operación. Observa las marcas en las varillas del bastidor del sillín y no las sobrepase.

Después de encontrar la posición de sentado deseada, comprueba que las dos mordazas del mecanismo de sujeción estén bien ajustadas a las varillas del bastidor del sillín.

Asegúrate de que el sillín o el mecanismo de sujeción «encaje» en una de las muescas de la cabeza de la tija del sillín mientras estás girando. Aprieta gradualmente el tornillo/los tornillos.

Si todo está bien, gira el tornillo o los tornillos con la llave dinamométrica siguiendo las instrucciones del fabricante.



Aprieta los dos tornillos de forma alterna y uniforme y no sobrepases nunca el par máximo de apriete



Comprueba si el sillín que acaba de fijar bascula

ⓘ ATENCIÓN

Comprueba una vez al mes el apriete de los tornillos con la llave dinamométrica conforme a los valores que se indican en los componentes mismos, en la guía Quick Start de tu modelo de bicicleta o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

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

En tijas con mecanismo de sujeción integrado, dos tornillos Allen verticales sujetan la cabeza de la tija, la cual determina tanto la inclinación como la posición horizontal del sillín. Un tornillo se encuentra detrás de la tija y el otro delante o en el centro de la tija.

Para ajustar la posición del sillín, suelta los dos tornillos dos o tres vueltas cómo máximo, de lo contrario, todo el mecanismo podría desarmarse. Desplaza el sillín horizontalmente para ajustar su avance. Con frecuencia un pequeño golpe en el sillín facilita la operación. Observa las marcas en las varillas del bastidor del sillín y no las sobrepase. Después de encontrar la posición de sentado deseada, comprueba que las dos mordazas del mecanismo de sujeción estén perfectamente ajustadas a las varillas del bastidor del sillín.

Aplica los pares de apriete recomendados. Comprueba si el sillín que acabas de fijar oscila presionando alternativamente con las manos sobre su punta y sobre el otro extremo.



Suelta los dos tornillos dando dos o tres vueltas como máximo



Aprieta de nuevo los tornillos de forma uniforme y alternada con el par de apriete prescrito



Coloca el sillín de manera que las varillas del bastidor queden fijas dentro de las marcas

! PELIGRO

Posiciona el bastidor del sillín de modo que el mecanismo de apriete de la tija de sillín quede en la zona especificada. Si no hay una zona marcada, el mecanismo de apriete deberá agarrar la parte recta y nunca las curvaturas delanteras o traseras de las varillas – **riesgo de rotura!**

! PELIGRO

A la hora de cambiar un sillín, ten en cuenta que las tijas de sillín están diseñadas normalmente para varillas del sillín con un diámetro de siete milímetros. Las varillas de otro diámetro pueden hacer que la tija falle y se caiga el ciclista.

AJUSTE DEL MANILLAR Y DE LAS MANETAS DE FRENO

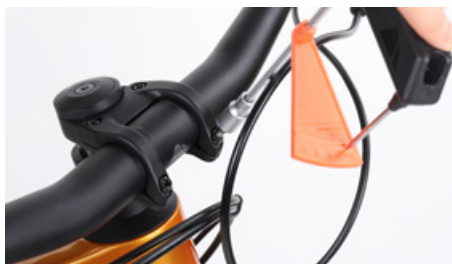
En las bicicletas de montaña, los extremos del manillar suelen ser algo curvados. Ajusta el manillar de modo que tus muñecas queden relajadas y no se encorven demasiado hacia fuera.

AJUSTE DE LA POSICIÓN DEL MANILLAR MEDIANTE GIRO

- Abre el (los) tornillo(s) Allen situado(s) en la cara delantera de la potencia.
- Gira el manillar hasta que alcance la posición deseada.
- Asegúrate de que el manillar esté sujeto exactamente en el centro de la potencia.
- Vuelve a apretar cuidadosamente los tornillos con una llave dinamométrica. Aplica el par de apriete prescrito. Los pares de apriete se indican en los componentes mismos, en la guía Quick Start de tu modelo de bicicleta o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes. Después de ajustar el manillar deberás ajustar las manetas de freno y de cambio.
- Suelta el tornillo Allen de las sujeciones de las manetas y los mandos.
- Gira las manetas de freno y los mandos de cambio en el manillar. Siéntate en el sillín y coloca los dedos en la maneta de freno. Comprueba si tu mano y antebrazo forman una línea recta.
- Vuelve a atornillar las manetas y los mandos.
- Comprueba la colocación correcta del manillar, colocándote delante de tu bicicleta Canyon y agarrando ambas manetas de freno. El manillar no debe girar, incluso si le das un fuerte empujón hacia abajo. Reaprieta el (los) tornillo(s) de apriete, si fuera necesario.



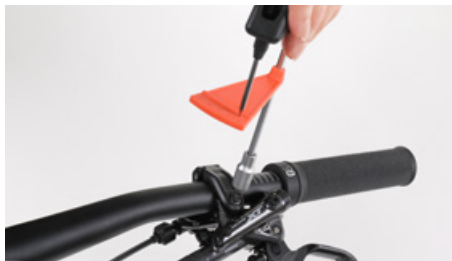
Abre el (los) tornillo(s) Allen situado(s) en la cara delantera de la potencia



Aprieta de nuevo los tornillos con el par de apriete prescrito



Al colocar tus dedos en las manetas de freno, tu mano y tu antebrazo deben formar una línea recta



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

Los **cuernos** ofrecen posibilidades adicionales de agarre. Suelen posicionarse de tal manera que las manos descansan cómodamente sobre ellos cuando el ciclista se pone de pie en los pedales de la bicicleta. Los acoples, también denominados «bar ends», quedarán entonces casi paralelos al suelo o ligeramente levantados en un ángulo de aproximadamente 25 grados.

- Afloja una o dos vueltas los tornillos que se encuentran generalmente en la parte inferior o superior de los acoples.
- Posiciona los acoples a tu gusto comprobando que formen el mismo ángulo en ambos lados.
- Aprieta otra vez los tornillos con el par de apriete requerido.
- Comprueba el apriete seguro de los cuernos, intentando girarlos.
- En manillares de carbono se deben montar tapas especiales en los extremos del manillar cuando se usan cuernos. En el caso de manillares de carbono deberás seguir sin falta las instrucciones de uso respectivas puesto que algunos fabricantes imponen severas restricciones en cuanto al uso de cuernos.



Los cuernos ofrecen posibilidades adicionales de agarre



Aprieta de nuevo los tornillos con el par de apriete requerido

PELIGRO

Ten en cuenta que los tornillos de la potencia, el manillar, los cuernos y los frenos se tienen que apretar con los pares de apriete prescritos. De lo contrario, corres el riesgo de que los componentes se desprendan o se rompan, lo que podría provocar un grave accidente. Los pares de apriete se indican en los componentes mismos, en la guía Quick Start de tu modelo de bicicleta o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

PELIGRO

No coloques los acoples de forma vertical o hacia atrás, ya que podrías sufrir lesiones en caso de caída.

PELIGRO

Ten en cuenta que la distancia de parada es mayor si te apoyas en los acoples. Las manetas de freno no están al alcance de la mano en todas las posiciones de agarre.

AJUSTE DE LA APERTURA DE LAS MANETAS DE FRENO

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

- Verifica el momento en que las zapatas/pastillas comienzan a tocar las superficies de frenado. Si percibes este punto de presión poco después de actuar sobre la maneta, deberás ajustar el freno. Si quieres ajustar la apertura de las manetas, consulta el capítulo «**Sistema de frenos**». De lo contrario, tras el ajuste, los frenos podrían rozar en las llantas. Pero si el freno comienza a actuar solo después de la mitad del recorrido de la maneta, tendrás cierto margen de ajuste para disminuir la apertura de la maneta.
- Por lo general, suele haber un pequeño tornillo cerca del lugar donde la tubería del freno entra en el cuerpo de la maneta. Enrosca este tornillo y observa cómo se mueve la maneta.
- En los frenos hidráulicos suele haber un tornillo de ajuste en la maneta, mediante el cual podrás modificar la posición.
- Cuando hayas alcanzado la apertura deseada, comprueba sin falta si la maneta aún tiene recorrido suficiente antes de que las zapatas/pastillas toquen las superficies de frenado.

⚠ PELIGRO

Ten en cuenta que la distancia de parada es mayor si te apoyas en los acoples. Las manetas de freno no están al alcance de la mano en todas las posiciones de agarre.



Apertura de la maneta de freno



Ajuste de la apertura de la maneta de freno

⚠ PELIGRO

Los tornillos de la potencia, el manillar y los frenos deben apretarse con los pares de apriete prescritos. De lo contrario, corres el riesgo de que los componentes se desprendan o se rompan, lo que podría provocar un grave accidente. Los pares de apriete se indican en los componentes mismos, en la guía Quick Start de tu modelo de bicicleta o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.

⚠ PELIGRO

Las manetas de freno no deben dejarse llevar hasta el manillar. ¡Antes se deberá alcanzar la fuerza máxima de frenado!

i AVISO

Observa también las instrucciones adicionales del fabricante del freno.

SISTEMAS DE PEDALES

No todo tipo de calzado se adecua para montar en bicicleta. Las zapatillas para ciclismo deben tener suela rígida y suficiente adherencia. Si la suela es demasiado blanda, existe peligro de que el pedal traspase presione causando molestias en el pie. Evita 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 provocando dolores de rodilla.

FUNCIONAMIENTO DE LOS DIVERSOS SISTEMAS

Se recomienda usar pedales en los que el pie va acoplado al pedal mediante una conexión desmontable, 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 pulpejo 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

AVISO

Los pedales automáticos requieren zapatillas especiales.

AVISO

Lee por favor las instrucciones del fabricante de los pedales, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

En los pedales automáticos, una zapatilla especial para bicicleta forma una conexión de enganche con el pedal, comparable al mecanismo usado en los zapatos de esquí. Se comienza dando la vuelta al pedal con la punta de la cala, después se pisa en el cuerpo del pedal que se encuentra en posición horizontal. La mayoría de los pedales para bicicletas de montaña 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 tus primeros intentos de enganchar y desenganchar los pedales con tus pies, apóyate en una pared o pídele a otra persona que te 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»)

PELIGRO

Practica 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 no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

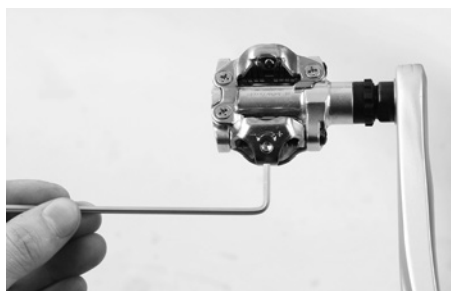
AJUSTE Y MANTENIMIENTO

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

- Sujeta la cala a la zapatilla de tal forma que el pulpejo 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.
- Asegúrate de que los tornillos de fijación estén siempre bien apretados, porque te costará mucho bajarte de la bicicleta si la cala de la zapatilla va suelta. **¡Riesgo de caídas!**
- Ajusta la fuerza de desenganche del pedal según tus propias necesidades. Al principio, se recomienda aplicar una precarga baja. Gira el pequeño tornillo Allen y verifica la precarga encajando y desenganchando los pedales.
- Limpia y engrasa regularmente los muelles y mecanismos que se encuentran al descubrirlo.
- Si se oyen crujidos y chirridos en las calas, aplica algo de grasa a los puntos de contacto de las calas y los pedales.
- Verifica regularmente el estado de desgaste de las calas. Una postura insegura en los pedales es indicio de que la cala o la suela de la zapatilla están desgastadas.



Es importante que el pie adopte su posición natural al pedalear



Ajusta la fuerza de desenganche del pedal según tus propias necesidades

⚠ PELIGRO

Mantén siempre los pedales y las suelas de las zapatillas libres de suciedad y cuerpos extraños y engrasa regularmente con aceite el mecanismo de enganche.

⚠ PELIGRO

Si los pedales no se enganchan y desenganchan con facilidad o si las calas están muy desgastadas existe riesgo de caída, ya que la zapatilla puede salirse espontáneamente o con dificultad de los pedales.

SISTEMA DE FRENOS

Los frenos montados en tu bicicleta Canyon sirven para adaptar la velocidad de marcha a las condiciones del terreno. En caso de emergencia, los frenos deben ser capaces de detener tu 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 y no resbaladizo, la intensidad de la desaceleración se ve limitada por el posible vuelco de la bicicleta y solo en segundo lugar por la adherencia de los neumáticos. Este problema empeora al ir cuesta abajo. Por lo tanto, durante un frenazo, el ciclista deberá desplazar su peso hacia atrás, tanto como le sea posible.

Acciona ambos frenos a la vez y recuerda que, debido a la transferencia de pesos, 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). Deja configurar los frenos a tus necesidades antes del primer uso de la bicicleta.

En **frenos de disco**, el frenado constante o el rozamiento continuo de las pastillas provoca el sobrecalentamiento del sistema de frenado. Esto puede causar la disminución de la fuerza de frenado e, incluso, el fallo total del sistema de frenos. ¡Peligro grave de accidentes!

Observa tu forma de conducir teniendo en cuenta estos aspectos y acostúmbrate a frenar de forma breve y firme al mismo tiempo soltando el freno regularmente entre frenado y frenado. En caso de dudas, detente un momento y deja enfriar el disco de freno o la llanta manteniendo la maneta de freno desactivada.

⚠ ATENCIÓN

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



Maneta de freno



Frenos de disco



Al frenar, el peso tiende a desplazarse hacia delante

⚠ PELIGRO

Familiarízate cuidadosamente con el sistema de frenos. Practica frenazos de emergencia en un lugar sin tráfico, hasta que consigas controlar tu bicicleta Canyon con seguridad. Así evitarás accidentes de tráfico.

FUNCIONAMIENTO Y DESGASTE

Al accionar una maneta, la zapata/pastilla de freno fija ejerce presión sobre una superficie de frenado en rotación provocando fricción. La rueda se desacelera por la fricción. Además de la fuerza que la zapata/pastilla ejerce sobre la superficie de frenado, lo más importante es el coeficiente de fricción de las dos superficies de contacto.

Si agua, suciedad o aceite entran en contacto con la superficie de fricción, el coeficiente de fricción cambia. Por esta razón, los frenos de disco tardan en dar respuesta y frenan peor cuando llueve. 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 trasero

PELIGRO

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

ATENCIÓN

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.

AVISO

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

AVISO

Usa únicamente piezas de recambio compatibles con el freno e identificadas con la marca original.

CONTROL Y REAJUSTE DE FRENOS DE DISCO

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 de este tipo de frenos es que suelen producir ruidos cuando están húmedos. Para poder accionar los frenos de forma óptima, las manetas de freno también se pueden ajustar al tamaño de la mano. Por regla general, esto se realiza mediante un pequeño tornillo Allen situado en la propia maneta.

CONTROL DE FUNCIONAMIENTO

Comprueba periódicamente que no haya fugas en las tuberías y los racores mientras mantienes la maneta de freno accionada. Si notas que sale aceite hidráulico o líquido de freno, toma inmediatamente las medidas correspondientes, ya que esto puede dejar el freno inoperante. Llama a nuestra hotline de servicio o utiliza nuestro formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

Comprueba el estado de las pastillas, revisando los salientes o pestañas metálicas 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, tendrás que desmontar las pastillas de acuerdo con las instrucciones del fabricante, revisarlas minuciosamente y, si fuera necesario, reemplazarlas.

AVISO

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

AVISO

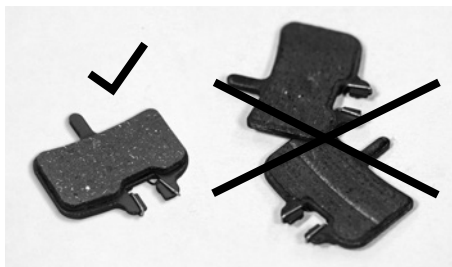
Utiliza únicamente piezas de recambio originales.



Freno de disco



Ajuste de la apertura de la maneta de freno



Es necesario reemplazar las pastillas de freno desgastadas

PELIGRO

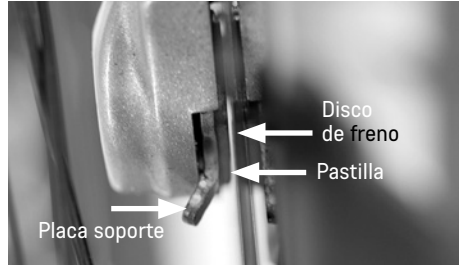
Las pastillas y los discos de freno sucios pueden reducir notablemente la fuerza de frenado. Por lo tanto, no permitas que penetre aceite u otro tipo de líquido en el freno, p. ej., durante la limpieza de la bicicleta o el engrase de la cadena. En ningún caso deberás limpiar las pastillas sucias. Cámbialas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

FRENOS DE DISCO

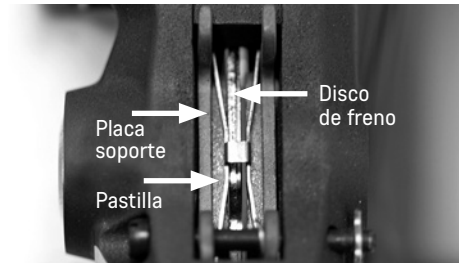
En estos modelos, el desgaste de las pastillas se compensa automáticamente. Comprueba antes de cada uso si los frenos alcanzan un punto de presión definido antes de que la maneta de freno toque el manillar. Comprueba regularmente si las pastillas tienen todavía un grosor suficiente.

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

Utiliza únicamente pastillas de recambio originales y observa las indicaciones en el manual del fabricante del freno. Si tienes la más mínima duda, encarga este trabajo a un especialista.



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



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

i AVISO

Las pastillas nuevas requieren de cierto rodaje para que alcancen los niveles máximos de desaceleración. Para hacerlo, acelera tu bicicleta Canyon entre 30 y 50 veces hasta unos 30 km/h, y frena hasta detenerla por completo.

i AVISO

Ten también en cuenta las indicaciones en las siguientes páginas web:
<https://www.rideformula.com>
<https://www.magura.com/en/EUR/>
<https://si.shimano.com>
www.sram.com

i AVISO

No acciones las manetas de freno después de haber desmontado las ruedas. De lo contrario, las pastillas se juntarán y la rueda ya no se dejará montar sin problemas. Tras el desmontaje de las ruedas, monta los fiadores de transporte suministrado junto con los frenos.

⚠ PELIGRO

Los frenos de disco se calientan mucho durante el uso. Por lo tanto, evita tocar el disco y la pinza de freno inmediatamente después de realizar frenados reiterados, p. ej., después o durante un descenso prolongado.

⚠ PELIGRO

Las conexiones abiertas o fugas en las tuberías reducen notablemente la eficacia de frenado. **¡Riesgo de accidentes!** Acude a un especialista cuando notes fugas en el sistema de frenado o dobleces en las tuberías, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

⚠ PELIGRO

No transportes tu bicicleta Canyon con el sillín y el manillar hacia abajo, ya que los frenos pueden quedar inoperantes.

SISTEMA DE CAMBIO

El sistema de cambio de tu 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, ya que sigue siendo 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 conseguirás subir cuestas empinadas sin gastar en exceso tus fuerzas. Pero esto te obligará a pedalear más.

Cuesta abajo se cambia a un desarrollo elevado, de modo que un solo giro de la biela es suficiente para recorrer muchos metros con una velocidad más alta. Para ahorrar energía, se recomienda el cambio frecuente de las marchas. Al igual que con un automóvil, tendrás 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 ciclistas de competición llegan a 90-110 revoluciones por minuto. Como es natural, la cadencia de pedaleo disminuye un poco en la subida. Sin embargo, mantén siempre un ritmo de pedaleo fluido. Las graduaciones finas y el manejo sencillo de los cambios modernos te 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 tus rodillas.

El cambio por cadena proporciona la transmisión más eficaz en la bicicleta. Alrededor del 97 o 98 por ciento del trabajo realizado se transmite a la rueda trasera, siempre que mantengas y lubriques regularmente el sistema de cambio y la cadena. Tanto el manejo del cambio como la eficacia de los frenos han llegado hoy día a un nivel muy sofisticado.



El cambio por cadena



Cambio trasero

⚠ PELIGRO

No cambies las marchas bajo carga, ya que esto 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»). Evita cambiar de marcha mientras pedaleas con fuerza.

⚠ ATENCIÓN

Usa siempre pantalones ajustados, una cinturilla para el pantalón o algo semejante. Así evitarás que tu pantalón se enganche en la cadena o en las ruedas dentadas, lo que puede provocar una caída.

i AVISO

Pedalee ligeramente durante el proceso de cambio. Esto proporciona operaciones de cambio exactas, evita ruidos y reduce el desgaste.

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

FUNCIONAMIENTO Y MANEJO

Los mandos de cambio en forma de pulsadores tienen dos principios de funcionamiento diferentes. En la mayoría de los casos, el botón grande sirve para pasar a las ruedas dentadas más grandes; mientras que la palanca pequeña, situada delante del manillar a la vista del ciclista, hace pasar la cadena a las ruedas dentadas más pequeñas. De modo que, al cambiar de marcha con la mano derecha, accionando el botón grande al lado derecho, se obtiene una relación de marchas más suave. Por el contrario, si pulsas el botón izquierdo con la mano izquierda, cambiarás a la rueda dentada mayor y la marcha se vuelve más dura.

Sin embargo, cambiar las marchas bajo carga acorta considerablemente la vida útil de la cadena. Por lo tanto, evita cambiar de marcha mientras pedaleas con fuerza.

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

El mando de cambio transmite a través del cable Bowden 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.



Pulsadores de cambio SRAM



Pulsadores de cambio Shimano



Mandos de cambio Shimano

PELIGRO

Practica el cambio de marchas en un lugar sin tráfico. Familiarízate con el manejo de las palancas. Practicar el cambio de las marchas en lugares transitados podría distraer tu atención de posibles peligros.

CONTROL Y REAJUSTE DEL CAMBIO

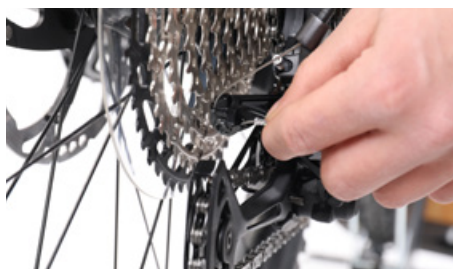
Tu equipo Canyon ha ajustado con esmero el cambio por cadena antes de enviar tu bicicleta Canyon. Sin embargo, los cables Bowden tienden a dar de sí en los primeros kilómetros, por lo que los cambios de marcha resultan más imprecisos y a la cadena le cuesta más pasar a los piñones mayores.

CAMBIO TRASERO

- Reajusta 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, comprueba si la cadena pasa con facilidad a los piñones mayores. Para hacerlo, gira las bielas a mano o monta en tu bicicleta Canyon.
- Si la cadena sube a los piñones mayores con facilidad, queda por comprobar si engrana con suavidad también en los piñones pequeños. Puede que sean necesarios varios intentos para lograr un ajuste preciso.



Retesado del cable del cambio trasero: Afloja primero el tornillo que mantiene el cable bajo tensión



Después puedes apretar el cable Bowden a mano

AVISO

Pide a otra persona que levante la rueda trasera para poder comprobar fácilmente el funcionamiento del cambio girando las bielas y pasando las marchas al mismo tiempo.

AJUSTE DE LOS TOPES FINALES

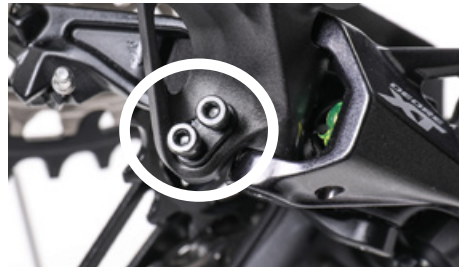
Para evitar que el cambio trasero o la cadena se enreden entre los radios o que la cadena se salga del piñón más pequeño, la zona de movimiento del cambio trasero se limita mediante unos tornillos de ajuste que hacen de topes finales. Su posición no cambia con el uso normal de la bicicleta.

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

- Pasa 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. Observa el casete desde atrás y comprueba si las ruedecillas del cambio trasero están bien centradas debajo de los dientes del piñón.
- Si fuese necesario, corrige la posición actuando sobre los tornillos de ajuste que hacen de tope final. En los cambios traseros, los 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 mayor, o sea, el piñón pequeño.
- En los topes finales que no estén marcados no te queda más remedio que probar. Gira un tornillo, cuenta las vueltas y observa el cambio trasero. Si no se mueve, es que estás actuando sobre el tornillo de tope final opuesto. Gira el tornillo el mismo número de vueltas en sentido opuesto.
- Gira el tornillo hacia la derecha si las ruedecillas deben ir más hacia dentro, o en sentido opuesto para que las ruedecillas se muevan más hacia fuera.



Observa el casete desde atrás observando si las ruedecillas del cambio trasero quedan exactamente debajo de los dientes del piñón correspondiente



Tornillos de tope final



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

- Pasa al piñón grande del cambio trasero. Ten cuidado al hacerlo para evitar que el cambio trasero se enganche inmediatamente en los radios. Una vez que la cadena vaya en el piñón más grande, intenta forzar la marcha y, a continuación, empuja el cambio trasero con la mano en dirección de los radios. Para hacerlo, haz girar la rueda.
- Si el balancín toca los radios o la cadena se sale del piñón tendrás que limitar la zona de movimiento. Gira el tornillo marcado con una «L», hasta que se pueda descartar una colisión de forma segura.
- Fíjate ahora en la posición del balancín respecto al casete. Entre la ruedecilla y el piñón más grande debería haber un espacio de por lo menos uno o dos eslabones.



Asegúrate que el cambio trasero no se enganche en los radios

PELIGRO

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!

ATENCIÓN

La puesta a punto del cambio trasero es un trabajo para técnicos experimentados. Si quieres intentarlo tú mismo, lee también las instrucciones de uso del fabricante del cambio. Si tienes problemas con el sistema de cambio, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

- Para ajustar esta distancia, el cambio trasero dispone de un tornillo que se apoya en la cara frontal de la puntera. Enrosca este tornillo hasta alcanzar la distancia deseada. Para comprobar el ajuste, gira las bielas hacia atrás, la ruedecilla tampoco deberá tocar el piñón ni siquiera durante este movimiento.
- Si la distancia aún no es suficiente y si la estrechez dificulta el proceso del cambio, tendrás que cortar un eslabón de la cadena. El cambio trasero estará entonces más tenso. Sin embargo, asegúrate de que la cadena pueda ir en el plato grande delante y el piñón grande atrás. Sin embargo, evita poner esta marcha, ya que la cadena irá muy cruzada.



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

⚠ ATENCIÓN

Después de haber terminado los trabajos en el cambio y la cadena, realiza sin falta una salida de prueba con tu bicicleta Canyon en un lugar plano, sin tráfico (p. ej., un aparcamiento). Si se producen errores en los ajustes mientras conduces por la vía pública, puede que pierdas el control sobre tu bicicleta.

⚠ ATENCIÓN

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

⚠ PELIGRO

Si tu bicicleta se ha volcado o el cambio trasero ha sufrido un golpe, es posible que el cambio 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 que controles la zona de movimiento del cambio trasero y, si cabe, que reajustes los tornillos de ajuste que hacen de topes finales.

⚠ ATENCIÓN

El reajuste completo del cambio trasero es un trabajo para un técnico experimentado. Los ajustes incorrectos pueden provocar graves daños mecánicos. Observa las instrucciones de uso del fabricante del cambio. Si tienes problemas con el sistema de cambio, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

SHIMANO DI2

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



Cambio trasero Di2

Como ciclista, tienes a tu disposición tres modos de funcionamiento. Dos modos son semi-automáticos «synchro shift». Esto significa que para cambiar de marcha solo se utiliza la unidad de cambio derecha del cambio trasero, mientras que el desviador delantero cambia automáticamente entre los dos o tres platos delanteros, según las combinaciones seleccionadas. En el tercer modo se pueden cambiar las marchas como de costumbre, actuando tanto sobre el desviador delantero como sobre el cambio trasero.



Unidad de cambio

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

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

PELIGRO

Te recomendamos encarecidamente hacer una salida de prueba fuera del tráfico normal antes de usar por primera vez tu sistema de cambio Di2. Cambia entre los modos de cambio y prueba la capacidad única de cambio.

AVISO

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

MANEJO

En lugar de las clásicas palancas de cambio Shimano, los XT y XTR Di2 tienen unidades de cambio electrónicas.

En el modo manual, estos sistemas funcionan igual que en la versión mecánica. En vez de presionar a fondo el mando de cambio inferior o superior, con el Di2 solo tienes que pulsar los botones de mando. Para pasar a las ruedas dentadas mayores, pulsa el botón de mando inferior más grande.

Si pulsas el botón de mando superior más pequeño, la cadena pasa a las ruedas dentadas pequeñas. En el cambio trasero puedes cambiar varias marchas a la vez. El número de marchas depende de la programación.

En la pantalla del sistema puedes cambiar entre los dos modos Synchro Shift con solo pulsar un botón. Estos modos se diferencian en la graduación de las marchas.

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



Pantalla del sistema

AVISO

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

AVISO

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

BATERÍA

Con una batería nueva completamente cargada podrás recorrer entre 800 y 1000 km. Una batería con un 25 % de carga restante te permitirá recorrer entre 200 y 250 km.

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

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

En cualquier momento podrás comprobar el estado de carga de la batería. Basta con pulsar uno de los botones de mando y mantenerlo pulsado al menos durante 0,5 segundos.

El LED de la unidad de control te mostrará el estado de carga:

- La luz verde se enciende por aproximadamente 2 segundos:
El estado de carga de la batería es de 100 %
- La luz verde intermitente parpadea 5 veces:
El estado de carga de la batería es de aproximadamente 50 %
- La luz roja se enciende por aproximadamente 2 segundos:
El estado de carga de la batería es de aproximadamente 25 %
- La luz roja parpadea 5 veces:
La batería se ha descargado por completo



Cambio trasero Di2

⚠ PELIGRO

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

⚠ PELIGRO

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

ⓘ ATENCIÓN

Se recomienda comprobar el estado de carga a más tardar después de tres meses. Coloca sin falta el recubrimiento de protección en la zona de contactos de la batería cuando quieras guardarla.

ⓘ AVISO

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

SRAM Eagle AXS

Con el SRAM Eagle AXS, las marchas se cambian en el cambio trasero pulsando el botón basculante del manillar.

Para cambiar a una marcha más pequeña (piñón trasero más grande), presiona hacia abajo el botón basculante del controlador. Para cambiar a una marcha mayor (piñón pequeño atrás), presiona hacia arriba el botón basculante del controlador.

Manteniendo presionado el botón basculante podrás cambiar varias marchas. La aplicación SRAM AXS te ofrece la posibilidad de realizar varios ajustes individuales en el cambio.

Para cargar la batería SRAM, retírala del cambio trasero. Carga la batería con el cargador suministrado.

Para obtener más información visita el sitio web www.sram.com



Botón basculante SRAM Eagle AXS



Batería SRAM



Retira la batería SRAM para cargarla

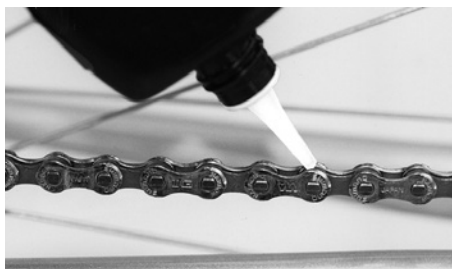
MANTENIMIENTO DE LA CADENA

Es cierto hoy como ayer: «Si lubricas bien, conduces bien». Sin embargo, lo decisivo no es la cantidad de lubricante que apliques, sino su distribución y la regularidad con que lo hagas.

- Limpia 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.
- Aplica el aceite, la grasa o la cera para cadenas en los eslabones, cuando estén brillantes.
- Al mismo tiempo, gira la biela y aplica unas gotitas a los rodillos de la cadena.
- A continuación, gira la cadena varias vueltas. Después, deja tu bicicleta Canyon en reposo durante unos minutos para que el lubricante pueda penetrar en la cadena.
- Por último, retira el lubricante sobrante con un trapo para que no gotee durante la marcha y evitar que se deposite suciedad en la cadena.



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



Aplica aceite para cadenas en los eslabones cuando estén brillantes

⚠ PELIGRO

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

i AVISO

Para preservar el medio ambiente, usa únicamente lubricantes biodegradables, pues al rodar, parte del lubricante para cadenas termina en el suelo.

DESGASTE DE LA CADENA

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

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

Pon la cadena en el plato pequeño delante (si existe). Tira la cadena con el pulgar y el índice y retírala del plato. Si consigues separar mucho la cadena del plato, es que ha dado de sí en exceso. Es hora de sustituirla.

Para realizar un control exacto de la cadena, existen aparatos de medición precisos. Deja 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 tu tipo de cambio.



Control del estado de la cadena



Medición profesional del desgaste

PELIGRO

Una cadena mal remachada puede romperse y provocar una caída. Deja el cambio de la cadena en manos de un especialista.

RUEDAS – NEUMÁTICOS, CÁMARAS Y PRESIÓN DE INFLADO

Las ruedas ponen a tu bicicleta Canyon en contacto con el suelo y se ven sometidas a esfuerzos intensos, pues soportan el peso del ciclista, el equipaje y las irregularidades del terreno. Aunque las ruedas se fabrican cuidadosamente y se entregan centradas, puede que los radios se suelten un poco durante las primeras salidas. Puede que después de 100-300 kilómetros de rodaje sea necesario corregir el centrado de las ruedas. Tras este período de rodaje deberás controlar con regularidad las ruedas, aunque normalmente no es necesario volver a centrarlas.

La rueda está constituida por el buje, los radios y la llanta. En la llanta se monta el neumático, que aloja 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 deseas montar un neumático nuevo deberás tener en cuenta las dimensiones del neumático actual. Estas van grabadas en su flanco. Existen dos unidades de medición: la más exacta es la designación en milímetros. Las cifras 57-622 indican que el neumático tiene 57 mm de ancho en estado inflado y un diámetro (interior) de 622 milímetros. La otra referencia de tamaño, expresada en pulgadas, es 29 x 2.25 para el mismo neumático. Si montas un neumático de mayor tamaño, puede que éste roce en la horquilla o la parte trasera. Por ese motivo, respeta el tamaño del neumático ya montado.



Rueda



Dimensión y margen de la presión de inflado del neumático



Cinta fondo de llanta en la llanta

PELIGRO

Si montas un neumático más ancho o alto que el que viene montado de fábrica, es posible que tu pie tope contra la rueda delantera al rodar lentamente. La rueda también se puede bloquear al contraerse el elemento de suspensión. **¡Riesgo de accidentes!**

Un neumático solo podrá funcionar correctamente si se infla a la presión correcta. La presión también contribuye a mejorar la resistencia contra los pinchazos. En particular, el aplastamiento de la cámara al pasar sobre un borde, el llamado snake bite (mordisco), es causado por una presión insuficiente.

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

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

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



Válvula Schläverand



Desenroscado de la caperuza protectora de plástico

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

Presión de inflado en psi, bar y kPa

⚠ PELIGRO

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

⚠ PELIGRO

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

⚠ PELIGRO

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

⚠ PELIGRO

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

Ten en cuenta los diferentes diámetros de las válvulas. Utiliza únicamente cámaras con una válvula que sea compatible con la llanta. El uso de una válvula incompatible puede provocar una pérdida brusca de aire y, en consecuencia, un accidente.

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

A menudo, las bombas de mano no se adecuan para aplicar una presión elevada en el neumático. Los infladores de pie con manómetro son más apropiados pues permiten comprobar la presión en casa. Existen adaptadores para todo tipo de válvulas. Con la pieza adicional adecuada también se pueden inflar cámaras con válvula Sclaverand en la gasolinera.



En el caso de la válvula Sclaverand, es necesario aflojar la válvula



Adaptador de válvula

⚠ PELIGRO

Conduce siempre con la presión de inflado prescrita y compruébala en intervalos regulares, al menos, una vez a la semana.

⚠ PELIGRO

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

⚠ PELIGRO

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

⚠ PELIGRO

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

ⓘ ATENCIÓN

Asegúrate de que el diámetro de la válvula sea compatible con el orificio de la llanta y que la válvula esté siempre en posición recta.

ⓘ AVISO

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

CENTRADO DE LAS LLANTAS, TENSADO DE LOS RADIOS

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



Comprueba el centrado de las llantas



Soporte de centrado

⚠ PELIGRO

Nunca montes en bicicleta con las ruedas descentradas. **¡Riesgo de caídas!** Por este motivo deberás comprobar cada cierto tiempo el centrado de las llantas. A tal fin, levanta la rueda y hazla girar con la mano.

ⓘ ATENCIÓN

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

ⓘ ATENCIÓN

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

SUJECIÓN DE LAS RUEDAS CON SISTEMAS DE EJE PASANTE

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

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



Apertura de la palanca del cierre rápido



Cierre de la palanca del cierre rápido



Sujeción con ejes pasantes

⚠ PELIGRO

Nunca montes en tu bicicleta sin antes haber comprobado la sujeción de las ruedas. Si la rueda se suelta en marcha, una caída será inevitable.

⚠ ATENCIÓN

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

i AVISO

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

i AVISO

Las bicicletas de montaña Canyon también están equipadas con sistemas de ejes pasantes. Para obtener más información al respecto consulta el capítulo «**Manejo de los ejes pasantes**».

SUBSANAR UN PINCHAZO

Ningún ciclista está a salvo de pinchazos. Sin embargo, el hecho de pinchar no tiene por qué suponer el fin de la excursión si has 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, te bastarán dos desmontables y una bomba para cambiar la cámara. En bicicletas con fijación por tuerca o dispositivo antirrobo necesitarás la llave correspondiente.

DESMONTAJE DE RUEDAS

- En el caso de frenos de disco hidráulicos, asegúrate de no accionar nunca la maneta de freno después de retirar la rueda. Al volver a montar la rueda, comprueba que el disco de freno no roce en la pinza de freno. Nunca toques los discos de freno directamente después del frenado, ya que se calientan mucho y pueden provocar quemaduras.
- Antes de desmontar una rueda trasera con cambio por cadena conviene pasar atrás al piñón más pequeño. De esta forma se hace a un lado el cambio trasero para que no estorbe durante el desmontaje.
- Abre el cierre rápido tal y como se describe en el capítulo «**Manejo de los ejes pasantes**». Si la rueda no se puede quitar después de abrir el cierre rápido, deberás abrir unas cuantas vueltas más la tuerca de precarga del cierre rápido.
- Para facilitar el desmontaje de la rueda trasera, tira con la mano el cambio trasero un poco hacia atrás.



Cambia al piñón más pequeño antes de desmontar la rueda trasera



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

⚠ PELIGRO

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

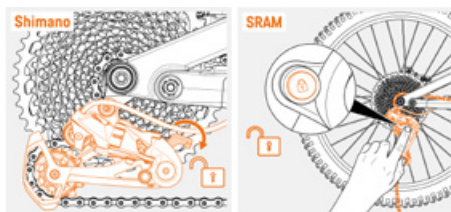
ⓘ ATENCIÓN

Nunca acciones la maneta del freno (de disco) con la rueda desmontada y no olvides montar los fiadores de transporte al desmontar la rueda.

ℹ AVISO

Sigue las instrucciones de uso de los fabricantes del freno y cambio.

- En el caso de un cambio Shimano deberás «desbloquear» primero el cambio trasero con la palanca. A continuación podrás tirar hacia atrás del cambio trasero.
- En el caso de un cambio SRAM, el cambio trasero se coloca en posición de montaje y después se bloquea con un botón.
- Levanta un poco tu bicicleta Canyon y dale un pequeño golpe a la rueda para que se desprenda.



Manejo del cambio trasero para desmontar el neumático en sistemas Shimano y SRAM

DESMONTAJE DE NEUMÁTICOS PLEGABLES Y CON ARO RÍGIDO

- Desenrosca la caperuza y las tuercas de fijación de la válvula y deja salir todo el aire.
- Presiona el neumático desde el flanco de la llanta hacia el centro de esta. Si realizas esta operación en toda la circunferencia de la llanta, te resultará más fácil el desmontaje.
- Introduce el primer desmontable entre el borde de la llanta y el neumático, a unos 5 centímetros a la derecha o a la izquierda de la válvula, y saca el flanco del neumático haciendo palanca en la pestaña de la llanta. Mantén el desmontable en esta posición.
- Introduce el segundo desmontable a unos 10 centímetros del primero, entre la llanta y el neumático, y vuelve 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 podrás extraer la cámara. Ten cuidado de no enganchar la válvula en la llanta y no dañar la cámara.
- Repara la cámara de acuerdo con las instrucciones del fabricante de parches.



Presiona el neumático hacia el centro de la llanta



Coloca el desmontable y haz palanca en el borde de la llanta para sacar el neumático



Saca la cámara del neumático

- Una vez desmontado el neumático, aprovecha para verificar la cinta fondo de llanta. Comprueba si sigue colocada de manera uniforme, sin deterioros ni rasgaduras y cubre 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 esta. En llantas de doble pared solo se pueden usar cintas fondo de llanta de textil o plástico resistente. Si tienes alguna duda sobre la cinta de fondo de llanta, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com
- Si fuera necesario, saca también el otro flanco del neumático, lo que ahora resultará muy fácil.

MONTAJE DE NEUMÁTICOS PLEGABLES Y DE ALAMBRE

Al montar el neumático, asegúrate de que no entre en su interior ningún cuerpo extraño como suciedad o arena y de no dañar la cámara.

- Coloca la llanta con una pestaña en el neumático. Haz pasar el flanco del neumático con ayuda de tus pulgares por encima de la pestaña de la llanta, a lo largo de toda la circunferencia. Por lo general no se necesitan herramientas para esta operación. Introduce la válvula de la cámara en el orificio de la llanta.
- Aplica un poco de aire a la cámara, para inflarla ligeramente, antes de encajarla por completo en el interior del neumático. Ten cuidado de que no se doble.
- Empieza el montaje final en el lado opuesto de la válvula. Haz pasar el neumático por encima de la pestaña de la llanta lo más que puedas, ayudándote de los pulgares.
- Asegúrate de no aprisionar la cámara entre el neumático y la llanta y de no aplastarla. Para hacerlo, empuja siempre la cámara con el dedo índice hasta que acabe encajando en el interior del neumático.



Cinta fondo de llanta en la llanta



Colocación de la válvula en el orificio de la llanta



Empujar con las manos el neumático en la llanta

⚠ PELIGRO

Si la estructura del neumático ha sido destruida por un cuerpo extraño, deberás cambiar el neumático como medida de seguridad.

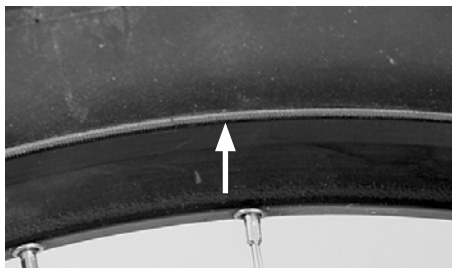
⚠ PELIGRO

Las cintas fondo de llanta defectuosas deben cambiarse de inmediato.

- Avanza de manera uniforme en ambos lados, a lo largo del contorno del neumático. Cuando falte poco, tira del neumático con fuerza hacia abajo para que la parte ya montada acabe encajando en el fondo de la llanta. Esto te facilitará mucho el montaje en los últimos centímetros.
- Vuelve a verificar la posición de la cámara y presiona el neumático por encima de la pestaña de la llanta, empujándolo con la base del pulgar.
- Si no aciertas en encajarlo, tendrás que recurrir a los desmontables. Asegúrate de que el extremo romo apunte en dirección de la cámara para no dañarla.
- Presiona la válvula hacia el interior del neumático para no aprisionar la cámara con el aro del neumático. ¿La válvula está recta? Si no es así, no tendrás 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 flanco del neumático, mueve 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. Aprovecha esta operación para comprobar si la cinta fondo de llanta se ha desplazado.
- Ahora, infla la cámara a la presión deseada. La presión máxima suele estar grabada en el flanco del neumático.
- Comprueba la colocación del neumático fijándote en el anillo de control que corre por 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.



Presiona el neumático hacia ambos lados para evitar aplastar la cámara



Anillo de control en el flanco del neumático

AVISO

Si pinchas lejos de casa, te recomendamos no desmontar la rueda ni extraer la cámara por completo. Deja la válvula en la llanta y localiza primero el lugar del pinchazo por el cual se escapó el aire. Para hacerlo, infla la cámara. Acerca la cámara al oído y ve girándola en esta posición hasta darle la vuelta completa prestando atención a ruidos silbantes. Cuando hayas descubierto el agujero, busca la parte que le corresponde en el neumático y examínala también. Muchas veces, el cuerpo extraño que ha originado el pinchazo todavía sigue clavado en el neumático. Dado el caso, elimina el cuerpo extraño.

DESMONTAJE DE NEUMÁTICOS SIN CÁMARA (NEUMÁTICOS UST / TUBELESS)

Deja salir todo el aire del neumático. Presiona con las manos los flancos del neumático hacia el centro de la llanta hasta que el aro del neumático quede relajado en ambos lados. Empieza por el lado opuesto a la válvula y levanta con los dedos un flanco del neumático por encima del flanco lateral (pestaña) de la llanta. Retira por completo el flanco del neumático. A continuación, retira también el segundo flanco del neumático de la llanta.



Empuja el neumático sin cámara hacia el centro de la llanta

REPARACIÓN DE NEUMÁTICOS SIN CÁMARA (NEUMÁTICOS UST / TUBELESS)

En caso de pinchazo, los neumáticos sin cámara pueden utilizarse también con una cámara. Extrae primero el cuerpo extraño que ha penetrado en el neumático. Desmonta también la válvula de la llanta. Coloca una cámara para bicicletas de montaña ligeramente inflada en el neumático. Monta el neumático tal y como se describe arriba, aplica la presión de inflado correcta y asegúrate de que esté bien asentado en la llanta. Los neumáticos sin cámara se pueden obturar en su interior con un parche de uso corriente. Observa las instrucciones de uso del fabricante del parche.

PELIGRO

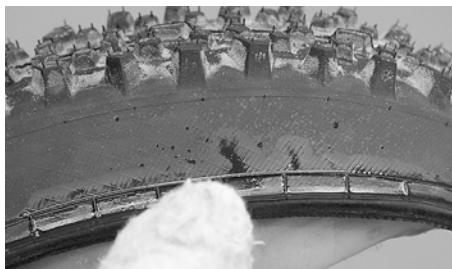
Un montaje incorrecto puede provocar problemas de funcionamiento e incluso el fallo total del freno. Por lo tanto, es indispensable respetar las indicaciones del fabricante en las instrucciones de uso adjuntas.

MONTAJE DE NEUMÁTICOS SIN CÁMARA (NEUMÁTICOS UST / TUBELESS)

Antes de realizar el montaje, asegúrate de que el interior y la base del neumático estén libres de lubricantes e impurezas. Humedece las bases del neumático en toda la circunferencia con agua jabonosa o pasta para montaje de neumáticos. No uses desmontables.

Para introducir el neumático en la llanta utiliza únicamente tus manos, así evitarás que se dañe la base del neumático. Presiona primero una de las bases del neumático en toda su circunferencia por encima de una de las pestañas de la llanta. A continuación, presiona la segunda base del neumático por encima de la pestaña de la llanta. Centra el neumático en la llanta. Asegúrate de que el neumático esté bien posicionado en la llanta y que la válvula quede bien centrada entre los dos flancos del neumático. Infla el neumático hasta alcanzar la presión máxima permitida. La presión suele indicarse en la pared lateral del neumático.

El neumático se asienta en el asiento de la llanta. Comprueba el asiento correcto del neumático usando como referencia la línea fina situada encima de la zona de unión del neumático y la llanta. Esta línea debe guardar la misma distancia respecto a la llanta en toda la circunferencia del neumático. Regula la presión de inflado con la válvula, partiendo de la presión máxima. Respeta el margen de presión recomendado.



Humedece la base del neumático con agua jabonosa antes del montaje



La presión de inflado está grabada en el flanco del neumático



Anillo de control para el asiento del neumático

⚠ ATENCIÓN

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

MONTAJE DE RUEDAS

El montaje de la rueda se hace en orden inverso al desmontaje. Comprueba que la rueda encaje perfectamente en las punteras y esté bien centrada entre las barras de la horquilla o los tirantes traseros. Comprueba la colocación correcta del cierre rápido (consulta el capítulo «**Manejo de los ejes pasantes**») y, dado el caso, vuelve a montar el freno de inmediato.



Comprueba la colocación correcta del cierre rápido

PELIGRO

Antes de volver a montar en tu bicicleta, comprueba que el disco de freno no roce. Comprueba el asiento fijo de la rueda. Después del montaje, asegúrate de que el disco de freno sigue libre de grasa u otros lubricantes. Realiza sin falta una prueba de frenado.

PELIGRO

Un montaje incorrecto puede provocar problemas de funcionamiento e incluso el fallo total del freno. Por lo tanto, es indispensable respetar las indicaciones del fabricante en las instrucciones de uso adjuntas.

PELIGRO

Sin embargo, si la estructura del neumático ha sido destruida por un cuerpo extraño, deberás cambiar el neumático como medida de seguridad.

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. El juego de dirección debe girar con extrema facilidad para que tu bicicleta Canyon pueda estabilizarse por sí misma y avanzar en línea recta. Los golpes causados por las irregularidades de la calzada suponen un gran esfuerzo para el juego de dirección. Esto puede hacer que el juego de dirección se afloje o desajuste.

CONTROL Y REAJUSTE

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

PELIGRO

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



Comprueba la holgura del juego de dirección colocando los dedos alrededor de la cazoleta y moviendo tu bicicleta Canyon mediante un tira y empuje con el freno accionado



Comprueba el funcionamiento suave del juego de dirección levantando ligeramente la rueda delantera, la cual debe girar con suavidad

PELIGRO

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 al juego de dirección o la rotura de la horquilla y tener graves consecuencias.

ATENCIÓN

El ajuste del juego de dirección requiere cierta experiencia, por lo que te recomendamos dejar esta tarea en manos de un especialista. Pero si deseas intentarlo tú mismo, lee detenidamente las instrucciones del fabricante del juego de dirección antes de realizar el ajuste.

JUEGO DE DIRECCIÓN DE TIPO AHEADSET™

Este sistema se caracteriza por que la potencia va sujeta por fuera al cuello de una horquilla sin rosca. La potencia es entonces una parte esencial del juego de dirección. El ajuste de la dirección viene determinado por su sujeción.

- Abre los tornillos de apriete de la potencia, situados en su parte lateral o trasera.
- Reaprieta ligeramente el tornillo de ajuste empotrado en la parte superior con una llave Allen.
- Vuelve a orientar la potencia de manera que el manillar forme un ángulo recto con la rueda delantera cuando conduzca en línea recta.
- Vuelve a apretar los tornillos de apriete laterales de la potencia con la llave dinamométrica. Utiliza una llave dinamométrica y no sobrepases nunca los pares de apriete máximos. Los pares de apriete se indican en los componentes mismos, en la guía Quick Start de tu modelo de bicicleta o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes.
- Comprueba la holgura como se describe a la derecha. El juego de dirección no debe ir demasiado apretado.

Para hacer el control, sujeta entre tus rodillas la rueda delantera de tu bicicleta Canyon. Agarra el manillar e intenta girarlo respecto a la rueda delantera. Si el manillar se deja girar, aprieta un poco más el (los) tornillo(s) de apriete de la potencia.

PELIGRO

Una vez ajustado el juego de dirección, comprueba la colocación de la potencia, la cual no debe dejarse girar. Una potencia floja podría provocar graves accidentes.

PELIGRO

Ten en cuenta que la potencia podría aplastar el cuello de la horquilla si aprietas demasiado los tornillos.



Afloja los tornillos de apriete laterales y ajusta la holgura del juego de dirección actuando sobre el tornillo de ajuste empotrado en la parte superior



Vuelve a apretar los tornillos laterales de la potencia con la llave dinamométrica



Intenta girar el manillar respecto a la rueda delantera

ATENCIÓN

No aprietes este tornillo, ya que solo sirve para ajustar la holgura.

SUSPENSIÓN

GLOSARIO DE LA SUSPENSIÓN

Amortiguación de compresión (compression damping)

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

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

Amortiguador

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

Horquilla de suspensión

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

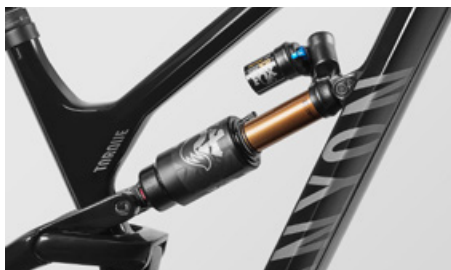
Una excepción son las horquillas Upside Down.

Dureza/constante del muelle

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



La amortiguación de compresión desacelera la compresión



Parte trasera con suspensión



Horquilla de suspensión

Precarga del muelle

En los sistemas de suspensión neumática más populares, la presión del aire en la horquilla determina la dureza y la precarga. Observa las recomendaciones del fabricante.

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

Ajuste del recorrido del muelle (travel adjust)

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

Lockout

Por lo general, una palanca en el elemento de suspensión o en el manillar. Dispositivo que sirve para bloquear la horquilla o el amortiguador con el fin de evitar que el elemento de suspensión no se balancee al ir sobre asfalto o suelo liso. No debe activarse en terreno accidentado.

Recorrido negativo (sag)

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

Amortiguación de plataforma

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

Amortiguación de rebote (rebound damping)

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



Lockout en el manillar



Recorrido negativo (sag) en la horquilla de suspensión



Recorrido negativo (sag) en la suspensión trasera



La amortiguación de rebote frena el rebote

HORQUILLA DE SUSPENSIÓN

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

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

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

Si realizas ascensos largos parado sobre los pedales de tu bicicleta, que exigen mucho esfuerzo, te recomendamos bloquear la amortiguación (lockout). Para descensos sobre terreno accidentado es ventajoso abrir bastante la amortiguación de compresión.



Horquilla de suspensión



Lockout en el manillar

⚠ PELIGRO

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

i AVISO

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

i AVISO

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

FUNCIONAMIENTO

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

El muelle se ocupa de que la horquilla se extienda después del choque y vuelva a alcanzar su posición inicial. Un muelle ideal se expandiría súbitamente. A fin de que el proceso de expansión tenga lugar de forma controlada y que la horquilla no se expanda bruscamente, se monta un amortiguador de vibraciones en la horquilla. Las horquillas telescópicas se diferencian por el diseño de los elementos de suspensión y el tipo de amortiguamiento. En los elementos de suspensión se emplean los siguientes materiales elásticos: muelles de acero o titanio, o aire en una cámara cerrada, o combinaciones de estos.

AJUSTE DE LA DUREZA

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

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



Horquilla de suspensión

¡ATENCIÓN

La horquilla de suspensión debe estar concebida o ajustada de manera que solo haga tope en casos extremos. Un muelle demasiado suave (una presión de aire demasiado baja) produce fuertes impactos que se sienten, y suelen oírse claramente. Estos se originan cuando la horquilla de suspensión se contrae completa y repentinamente. Si una horquilla de suspensión hace tope con frecuencia, tanto ella como el cuadro podrían romperse con el tiempo.

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

Para realizar la medición puedes usar el anillo de goma, situado generalmente en el tubo más delgado de la horquilla de suspensión que se sumerge. Si este anillo no existe, coloca una brida sujetacables en una de las barras fijas. Apriétala de modo que todavía se pueda mover, pero no se deslice sola.

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

Muchas horquillas de suspensión neumática llevan una etiqueta autoadhesiva con una tabla que ofrece una primera referencia. Infla la horquilla de suspensión neumática con la presión recomendada para tu peso.



Coloca una brida sujetacables sobre la barra fija



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



Ajuste de la dureza con una bomba para amortiguadores



Bomba para horquilla de suspensión y amortiguador

i AVISO

Realiza este importante trabajo paso a paso y, si surgen preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en el sitio web www.canyon.com

Monta en tu bicicleta Canyon con tu ropa de ciclismo (dado el caso, con mochila llena) y adopta la posición normal de marcha. Recuéstate contra un objeto fijo (barandillas, pared, etc.) para no caerte. Pídele a alguien que empuje hacia abajo el anillo de goma o la brida sujetacables contra la junta antipolvo en la botella.

Bájate de tu bicicleta Canyon sin que la horquilla se comprima más. La distancia que resulta entre el anillo de goma/la brida sujetacables y la junta antipolvo es el recorrido negativo. Compara esta distancia con el recorrido total (datos del fabricante) para determinar si es necesario endurecer o suavizar la suspensión.

En caso de una horquilla neumática, tendrás que ajustar la presión.

Anota los valores de ajuste adecuados y comprueba la presión de aire con regularidad en el periodo posterior. Observa las recomendaciones del fabricante y no excedas nunca la presión de aire máxima de la horquilla de suspensión. Realiza sin falta una salida de prueba cada vez que modifiques el ajuste.

En la mayoría de las horquillas con muelles de acero, el muelle se puede precargar en un rango limitado mediante un botón giratorio situado arriba en la corona de la horquilla. Si esto no es posible y no se puede ajustar el recorrido negativo deseado, tendrás que sustituir los muelles de acero por otros más suaves o duros. Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

Al realizar el cambio, usa exclusivamente piezas de recambio compatibles y originales. Cada vez que modifiques el ajuste, realiza sin falta una salida de prueba, en lo posible por diferentes tipos de terrenos.



Precarga de la horquilla con muelle de acero

⚠ PELIGRO

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

⚠ ATENCIÓN

Comprueba el ajuste y la presión de aire de la horquilla de suspensión después de la primera salida y regularmente a partir de entonces. Un ajuste inadecuado puede provocar un mal funcionamiento o daños en la horquilla de suspensión.

i AVISO

Si has encontrado el ajuste adecuado, anota la presión de aire óptima para controles posteriores.

i AVISO

Observa las indicaciones correspondientes en las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

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

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

AJUSTE DE LA AMORTIGUACIÓN

La amortiguación se regula mediante válvulas al interior del sistema amortiguador. El flujo del aceite por estas válvulas frena la velocidad con la que la horquilla de suspensión se extiende y se comprime y evita un «balanceo posterior» de la horquilla de suspensión tras un obstáculo. Esto permite optimizar la reacción del amortiguador frente a los obstáculos.

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

Comienza a realizar el ajuste con un grado de amortiguación completamente abierto (grado de rebote y compresión en «-»). Agarra el manillar con las dos manos y acciona el freno delantero. Apóyate con todo tu peso sobre la horquilla delantera y vuélvela a soltar inmediatamente. La horquilla se extenderá casi con la misma velocidad que usaste para comprimirla.



Horquilla de suspensión – Ajuste del recorrido del muelle



Activación del lockout



Posibilidades de ajuste de la amortiguación de compresión

Gira un solo clic en la ruedecilla roja en dirección «+». Presiona de nuevo la horquilla hacia abajo con el freno delantero accionado y suéltala de nuevo con la misma rapidez. Ya notarás que el proceso de extensión es un poco más lento.

Vuelve a presionar y soltar con la amortiguación de rebote cada vez más apretada. Esto te dará una idea de cómo funciona la amortiguación de rebote.

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

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

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

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

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



Amortiguación de rebote ajustable



Presiona hacia abajo la horquilla con el freno delantero accionado

⚠ PELIGRO

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

⚠ PELIGRO

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

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

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

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

Si no te sientes capacitado para ajustar tú mismo la amortiguación o si tienes problemas durante el ajuste, sigue las indicaciones correspondientes en las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

LOCKOUT

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

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

MANTENIMIENTO

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



Mantén siempre limpias las barras fijas de la horquilla

⚠ PELIGRO

No manipules tornillos sin estar seguro, esperando que se trate de dispositivos de ajuste. Te arriesgas a soltar el mecanismo de fijación y provocar una caída. Por lo general, los dispositivos de ajuste se deben manejar con los dedos y, en todas las marcas, vienen con escalas o están marcados con «+» (para aumentar la amortiguación/la suspensión elástica) y «-» para reducirla. A veces, una liebre y una tortuga indican la velocidad.

⚠ ATENCIÓN

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

⚠ ATENCIÓN

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

i AVISO

Sigue las indicaciones correspondientes en las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

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

1. Mantén limpias las superficies de deslizamiento de las barras fijas y las juntas antipolvo.
2. Si la horquilla de suspensión está sucia, límpiala directamente tras la salida con abundante agua y una esponja suave.
3. Después de limpiar la bicicleta, aplica algo de lubricante en spray autorizado por el fabricante en las barras fijas de la horquilla de suspensión o una capa muy fina de aceite hidráulico. Después, haz contraer la horquilla varias veces y retira los restos del lubricante con un trapo limpio antes de la próxima salida.
4. No uses una limpiadora a vapor ni detergentes agresivos para realizar la limpieza. Observa las indicaciones correspondientes en las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com
5. En horquillas con suspensión neumática deberás comprobar periódicamente la presión, ya que puede disminuir con el tiempo.
6. Si tienes una horquilla con muelles de acero, es importante limpiar y engrasar los muelles con grasa libre de resina y ácido en intervalos regulares. Algunos fabricantes de horquillas ofrecen grasas especiales para el cuidado. Observa sin falta las recomendaciones del fabricante. Esta es una tarea para el centro de asistencia técnica del fabricante de la horquilla de suspensión. Llama a nuestra hotline de servicio o utiliza nuestro formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

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



Tras la limpieza, aplica algo de lubricante homologado



Comprueba regularmente la presión del aire en los sistemas de suspensión neumática

⚠ ATENCIÓN

Las horquillas de suspensión están expuestas continuamente a un bombardeo de agua y suciedad desde la rueda delantera. Limpiala con mucha agua y un trapo después de cada uso.

i AVISO

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

i AVISO

En internet también encontrarás consejos para el ajuste y mantenimiento en <https://www.sram.com/es/rockshox>
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

SUSPENSIÓN INTEGRAL

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

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

PARTICULARIDADES DE LA POSICIÓN DEL SILLÍN

Dependiendo del ajuste de la suspensión de la parte trasera puede que el extremo posterior del sillín se incline un poco hacia atrás cuando te sientas, lo que deberás tener en cuenta a la hora de ajustar la inclinación del sillín. Si la posición del sillín no te conviene, baja ligeramente la punta del sillín respecto a la posición normal.

Para la práctica del dirt, freeride y downhill se suele ajustar el sillín muy bajo e inclinado hacia atrás.



Parte trasera con suspensión



Amortiguador con elemento de suspensión neumático



Amortiguador con muelle de acero

i AVISO

Los fabricantes de los amortiguadores suelen facilitar instrucciones de uso junto con el producto. Lee estas instrucciones con la debida atención antes de realizar modificaciones en el ajuste del amortiguador o trabajos de mantenimiento. Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

i AVISO

Realiza este importante trabajo paso a paso y, si surgen preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en el sitio web www.canyon.com

i AVISO

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

AJUSTE DE LA DUREZA

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

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

Los competidores de cross country y maratón ajustan el recorrido negativo más corto que los ciclistas que practican el freeride o downhill, los cuales conducen generalmente por terreno accidentado. Al sentarte en una bicicleta cross country y maratón, la horquilla de suspensión deberá comprimirse entre un 10 y 25 % del recorrido total del muelle y en bicicletas all mountain, enduro y freeride entre un 20 y 40 %.

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

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



El anillo tórico, arriba en el amortiguador



El anillo tórico desplazado indica el recorrido del muelle utilizado

⚠ PELIGRO

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

i AVISO

En bicicletas con suspensión integral, la distancia al suelo es superior que en bicicletas sin suspensión. Así que los pies no suelen llegar al suelo si la altura del sillín está ajustada correctamente. Al principio, ajusta el sillín en una posición más baja y practica el montaje y desmontaje.

Monta en tu bicicleta con tu ropa de ciclismo (dado el caso, con la mochila llena) y adopta la posición normal de marcha. Recuéstate contra un objeto fijo (barandillas, pared, etc.) para no caerte. Pídele a alguien que empuje hacia abajo el anillo de goma o la brida sujetacables contra la junta antipolvo en la botella.

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

Compara esta distancia con el recorrido total (datos del fabricante) del amortiguador, no de la parte trasera móvil o, como punto de referencia, mide el área recta y lisa que se comprime para determinar si es necesario endurecer o suavizar la suspensión.

En amortiguadores de aire deberás ajustar la presión.

Anota los valores de ajuste adecuados y comprueba la presión de aire con regularidad en el periodo posterior. Observa siempre las recomendaciones del fabricante y no excedas nunca la presión de aire máxima del amortiguador. Realiza sin falta una salida de prueba cada vez que modifiques el ajuste.

En la mayoría de los **amortiguadores con muelle de acero** es posible precargar el muelle mediante un anillo de ajuste. Si esto no es posible y no puedes ajustar el recorrido negativo deseado, tendrás que sustituir el muelle de acero por uno más suave o duro. Contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

Al realizar el cambio, usa exclusivamente piezas de recambio compatibles y originales.



Ajuste de la presión

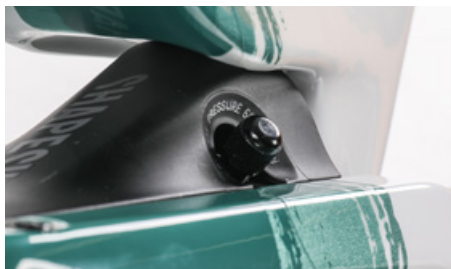


En muelles de acero, gira la ruedecilla de ajuste moleteada para aumentar la precarga del muelle

Durante el funcionamiento, mantén siempre la válvula cubierta con el capuchón. Cada vez que modifiques el ajuste, realiza sin falta una salida de prueba por un terreno lo más variado posible. Comprueba posteriormente la posición del anillo de goma/la brida sujetacables. La distancia respecto a la junta antipolvo es el recorrido máximo del muelle que has usado.

Si el anillo de goma se ha desplazado solo unos milímetros, significa que el ajuste del amortiguador es muy duro. Reduce la presión de aire o, en amortiguadores de muelle de acero, la precarga del muelle. Si este procedimiento no funciona, deja sustituir los muelles.

Si el anillo de goma se ha desplazado a lo largo de todo el recorrido de la barra o si oyes al amortiguador hacer tope en terreno accidentado o en tramos de calzada en mal estado, es porque el ajuste de la suspensión elástica es demasiado suave. En amortiguadores de aire tendrás que aumentar la presión. Contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com



Mantén la válvula cubierta con el capuchón de válvula mientras conduces



El anillo tórico desplazado indica el recorrido del muelle utilizado

⚠ ATENCIÓN

Comprueba el ajuste y la presión de aire del amortiguador después de la primera salida y regularmente a partir de entonces. Un ajuste inadecuado puede originar anomalías funcionales o causar daños al amortiguador.

⚠ ATENCIÓN

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

i AVISO

Observa las indicaciones correspondientes en las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

AJUSTE DEL CHASIS

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

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



Ajuste del chasis

AJUSTE DE LA AMORTIGUACIÓN

La amortiguación se regula mediante válvulas en el interior del sistema amortiguador. El flujo del aceite por estas válvulas frena la velocidad con la que el amortiguador se extiende y se comprime y evita un «balanceo posterior» tras el obstáculo. Esto permite optimizar la reacción del amortiguador frente a los obstáculos.

En amortiguadores con amortiguación de rebote («rebound damping») ajustable, se puede ajustar a una velocidad de rebote (grado de rebote) más lenta o rápida con una ruedecilla de ajuste (roja, por lo general).

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

Comienza a realizar el ajuste con un grado de amortiguación completamente abierto (grado de rebote y compresión en «-»). Agarra el sillín con las dos manos. Apóyate ahora con todo tu peso sobre el sillín y vuelve a soltarlo inmediatamente. El amortiguador se extenderá casi con la misma velocidad que usaste para comprimirlo.

Gira un solo clic en la ruedecilla roja en dirección «+». Vuelve a presionar hacia abajo el sillín y suéltalo con la misma rapidez. Ya notarás que el proceso de extensión es un poco más lento.

Vuelve a presionar y soltar con la amortiguación de rebote cada vez más apretada. Esto te dará una idea de cómo funciona la amortiguación de rebote.



Amortiguación de rebote en el amortiguador



Presiona el sillín hacia abajo

i AVISO

Si has adquirido una Strive, lee también sin falta las instrucciones de uso complementarias.

i AVISO

Observa las indicaciones correspondientes en las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

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

A continuación, pasa por un obstáculo (p. ej., baja por el bordillo de la acera) y ve cerrando, en pequeños pasos, la amortiguación de rebote (en dirección de «+») hasta que la parte trasera, después de comprimirse y extenderse, no rebote más de una o dos veces. Realiza siempre una salida de prueba en terreno accidentado después de modificar el ajuste.

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

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

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

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

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



Amortiguación de compresión en el amortiguador

⚠ PELIGRO

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

⚠ PELIGRO

No manipules tornillos sin estar seguro, esperando que se trate de dispositivos de ajuste. Te arriesgas a soltar el mecanismo de fijación y provocar una caída. Por lo general, los dispositivos de ajuste se deben manejar con los dedos y, en todas las marcas, vienen con escalas o están marcados con «+» (para aumentar la amortiguación/la suspensión elástica) y «-» para reducirla.

⚠ PELIGRO

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

ⓘ ATENCIÓN

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

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

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

Si no te sientes capacitado para ajustar tú mismo la amortiguación o si tienes problemas durante el ajuste, sigue las indicaciones correspondientes en las instrucciones de uso del fabricante de la horquilla de suspensión, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

LOCKOUT

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

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

MANTENIMIENTO

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

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

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



Limpieza del amortiguador con una esponja y agua



Después de la limpieza, aplica un lubricante homologado

⚠ PELIGRO

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

ⓘ ATENCIÓN

No utilices la bicicleta si el amortiguador hace tope. El amortiguador mismo y el cuadro podrían sufrir daños. Adapta siempre la dureza del muelle al peso del ciclista, al peso del equipaje y a las condiciones de marcha.

ⓘ ATENCIÓN

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

3. Después de limpiar la bicicleta, aplica algo de lubricante en spray homologado por el fabricante en el vástago del pistón del amortiguador y las zonas de pivote o una capa muy fina de aceite hidráulico. Después, haz que la parte trasera se contraiga varias veces y elimina los restos del lubricante con un trapo limpio antes de la próxima salida. Usa el lubricante recomendado por el fabricante.
4. No uses una limpiadora a vapor ni detergentes agresivos para realizar la limpieza.
5. En amortiguadores con muelle de acero deberás limpiar regularmente los muelles y el vástago del pistón subyacente y aplicarle algo de lubricante en spray homologado por el fabricante. Observa sin falta las recomendaciones del fabricante.
6. En amortiguadores con suspensión neumática deberás comprobar periódicamente la presión, ya que puede disminuir con el tiempo.
7. Comprueba regularmente el asiento de las uniones atornilladas de la parte trasera con una llave dinamométrica siguiendo las instrucciones allí indicadas. Comprueba si los puntos de apoyo de la parte trasera tienen holgura lateral o si el asiento del amortiguador tiene holgura vertical.

Para hacerlo, levanta la bicicleta por el sillín e intenta mover la rueda trasera de un lado para el otro. Pide eventualmente a otra persona que sujete la parte delantera del cuadro.

Para comprobar la holgura del amortiguador, pon la rueda trasera suavemente en el suelo y vuélve a levantarla un poco. Observa si se presentan ruidos de golpeteo. Elimina de inmediato una posible holgura, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com



Comprueba regularmente la presión del aire en los sistemas de suspensión neumática



Comprueba regularmente el asiento de todas las uniones atornilladas de la parte trasera conforme a los pares de apriete indicados

⚠ ATENCIÓN

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

i AVISO

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

i AVISO

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

<https://www.sram.com/es/rockshox>
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

K.I.S. – KEEP IT STABLE

Algunas bicicletas de montaña Canyon están equipadas con el revolucionario sistema K.I.S. («Keep It Stable»).

K.I.S. es un sistema de muelles integrado que conecta un anillo de leva en el cuello de la horquilla a un punto de anclaje en el tubo superior del cuadro. Cuando el manillar se desvía del centro, los muelles van ganando tensión e intentan centrarlo de nuevo.

El sistema combate el impacto fuerte de las ruedas, filtra las desviaciones de la rueda delantera e incluso ayuda a reducir el subviraje. El resultado es un mejor control sobre tu bicicleta.

El sistema K.I.S. estabiliza la dirección y aumenta el control. K.I.S. te ayuda activamente a centrar mejor el manillar.



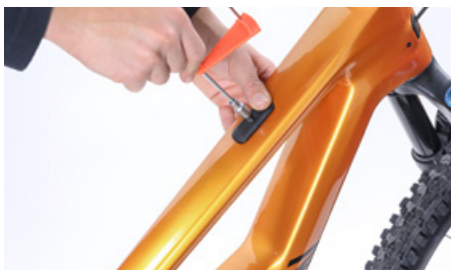
AJUSTE DEL SISTEMA K.I.S.

El sistema K.I.S. se puede adaptar al estilo de conducción individual del ciclista. Puedes seleccionar entre un máximo soporte para máxima estabilidad o un soporte más reducido para una mayor agilidad.

Utiliza la llave dinamométrica Canyon y una punta de 4 mm para aflojar una o dos vueltas el tornillo Allen del sistema K.I.S., situado en el tubo superior de tu bicicleta.

Nunca desenrosques completamente el tornillo, de lo contrario, todo el mecanismo podría desarmarse.

Ahora puedes ajustar el valor del sistema K.I.S. con ayuda de la marca.



A tal fin, puedes mover el control deslizante K.I.S.

Canyon recomienda empezar con un valor de entre -3 y 0.



Una vez realizado el ajuste, aprieta el tornillo Allen del sistema K.I.S., situado en el tubo superior de tu bicicleta, con un par de apriete de 4 Nm utilizando la llave dinamométrica Canyon y una punta de 4 mm.



Comprueba el funcionamiento del sistema K.I.S. levantando la rueda delantera y girando ligeramente el manillar del centro con la mano. Suelta el manillar y continúa manteniendo levantada la parte delantera de la bicicleta. El sistema K.I.S. estará bien ajustado si el manillar regresa automáticamente al centro.



⚠ ATENCIÓN

El ajuste del sistema K.I.S. requiere de cierta experiencia, por lo que te recomendamos realizar esta tarea únicamente si cuentas con la experiencia necesaria en el manejo de una llave dinamométrica. Pero si deseas intentarlo tú mismo, realiza este importante trabajo paso a paso y, si surgen preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en el sitio web www.canyon.com

i AVISO

Para obtener más información y vídeos sobre el sistema K.I.S. visita el sitio web: <https://www.canyon.com/es-es/atencion-cliente/montana/spectral/spectral-k.i.s.-2022---2023/>

CENTRADO SIGNIFICA CENTRAR EL MANILLAR Y LA POTENCIA CON UNA HERRAMIENTA

Levanta ligeramente la rueda delantera de tu bicicleta Canyon. Si el manillar gira automáticamente hacia un lado, será necesario alinear el cockpit.



Vuelve a depositar la rueda delantera de tu bicicleta en el suelo. Toma la llave dinamométrica Canyon y la extensión de punta de 4 mm.



Retira la cubierta lateral del tubo de dirección de tu Canyon y colócala a un lado.



Afloja el tornillo de leva en el costado del tubo de dirección una vuelta y media como máximo. Nunca desenrosques completamente el tornillo de la leva, ya que el mecanismo podría desarmarse en el interior del cuadro.



Sujeta con fuerza la rueda delantera y centra el manillar, es decir, el manillar debe quedar en ángulo recto respecto a la rueda delantera.



Mira desde el sillín a lo largo del tubo superior o en dirección de la caja del pedalier para asegurarte de que el manillar no se haya desplazado. Si es necesario vuelve a alinear el manillar. Para obtener más información, consulta el capítulo «Juego de dirección». Si surgen preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com



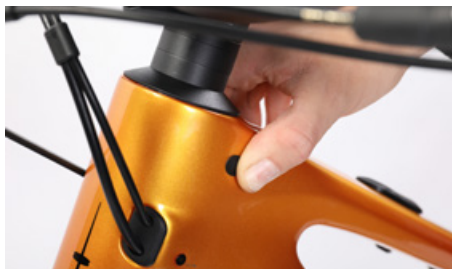
Vuelve a levantar ligeramente la rueda delantera. El manillar ya no deberá moverse de la posición central.



Si todo está bien, vuelve a depositar la rueda delantera en el suelo. A continuación, aprieta el tornillo de leva con un par de 1,5 Nm usando la llave dinamométrica de Canyon.



Para terminar, cierra la cubierta lateral del tubo de dirección.



CENTRADO DEL MANILLAR SIN HERRAMIENTAS / ALINEACIÓN CENTRAL DEL MANILLAR SIN HERRAMIENTAS

A continuación se describe el centrado del manillar sin herramientas, es decir la alineación central del manillar junto con la potencia sin usar herramientas.

Levanta ligeramente la rueda delantera. El manillar se mueve ligeramente hacia la derecha o hacia la izquierda.



Vuelve a depositar la rueda delantera de tu bicicleta en el suelo. Gira el manillar todo lo que puedas hacia la derecha o hacia la izquierda y presiona el manillar hacia abajo dando un ligero tirón.



Gira el manillar hacia el centro y vuelve a levantar ligeramente la rueda delantera. El manillar ya no deberá moverse de la posición central.



! PELIGRO

Si realizaste este ajuste durante una salida, por ejemplo, después de una caída en el camino, no olvides realizar sin falta el ajuste preciso con herramientas, descrito arriba, al regresar a casa.

TRANSPORTE DE TU BICICLETA CANYON

TRANSPORTE EN COCHE

Existen varias opciones para el transporte de tu bicicleta Canyon en coche. Canyon te recomienda únicamente 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, ten cuidado de que los cables, el sistema de alumbrado, inclusive los cables de luz, y sobre todo el cambio trasero no sufran daños. Protege tu bicicleta Canyon con mantas o algo similar. Si tu bicicleta Canyon está muy sucia, se recomienda colocar debajo una manta o algo similar para que no se ensucien los acolchados del coche.
- Asegura bien la bicicleta para evitar que se deslice.

Después de haber desmontado una rueda equipada con frenos de disco, no deberás accionar la maneta de freno. Puede que las pastillas se junten, lo que dificultaría después el montaje. Coloca los fiadores de transporte en las pinzas de freno. Después, acciona las manetas de freno y asegúralas con una cinta de goma o una correa.

Si no puedes transportar la bicicleta en el maletero, piensa que 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.

⚠ PELIGRO

Nunca transportes boca abajo las bicicletas equipadas con frenos de disco. Esta posición favorece infiltraciones de aire con el consiguiente riesgo de que el freno quede inoperante. **¡Riesgo de accidentes!**



Transporte en coche

⚠ PELIGRO

No uses un portabicicletas que obligue a transportar tu bicicleta Canyon al revés, o sea, con el manillar y el sillín apuntando 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 uses un portabicicletas que obligue a sujetar tu bicicleta Canyon en la horquilla con la rueda delantera desmontada. Especialmente las horquillas de suspensión pueden romperse con este modo de sujeción.

⚠ ATENCIÓN

Asegúrate de que tu bicicleta Canyon esté bien fija en el interior del coche. Las 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 obtener más información sobre el desmontaje de las ruedas, lee sin falta la sección «**Subsanar un pinchazo**» del capítulo «**Ruedas**».

⚠ ATENCIÓN

No está permitido transportar bicicletas de montaña Canyon sobre portabicicletas convencionales con clips. Si los tubos del cuadro son de gran diámetro, se corre el peligro de aplastarlos con los clips. Especialmente los cuadros de carbono pueden sufrir daños irreparables. Puede que se produzcan daños no perceptibles que pueden causar graves accidentes.

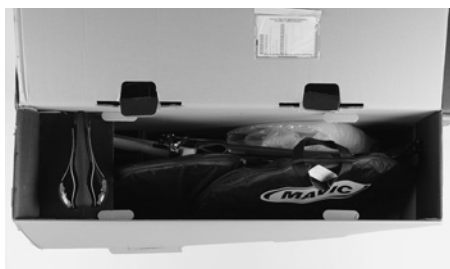
A diferencia de los portabicicletas instalados en el techo, los portabicicletas traseros, cada vez más en boga, cuentan con la ventaja principal de que no hay que levantar tanto la bicicleta para transportarla. Asegúrate de que el sistema de portabicicletas escogido no dañe la horquilla y el cuadro. **¡Peligro de rotura!**

A la hora de realizar la compra, fíjate en el distintivo GS o similar, que señala la conformidad con las normas de seguridad de tu país. Según la Dirección General de Tráfico, los portabicicletas deben quedar bien colocados, estar homologados y adecuarse tanto al tipo de vehículo como a la bicicleta.

TRANSPORTE EN AVIÓN

Si deseas llevar tu bicicleta Canyon en avión, cólcala en el BikeGuard o el BikeShuttle.

Coloca las ruedas en bolsas especiales para ruedas de modo que estén protegidas dentro de la maleta o el cartón. Lleva las herramientas necesarias para el montaje, una llave dinamométrica con las puntas respectivas y estas instrucciones. Así podrás montar la bicicleta en el lugar de destino y dejarla lista para el uso.



El BikeGuard Canyon



El BikeShuttle Canyon

⚠ PELIGRO

Comprueba la fijación segura de tu bicicleta antes y regularmente durante el viaje. Si la bicicleta se suelta de un portabicicletas instalado en el techo de tu coche, puede que se pongan en peligro los otros usuarios de la vía pública.

ⓘ ATENCIÓN

Si no embalas correctamente tu bicicleta Canyon para el envío, no tendrás derecho a un reembolso por parte de la empresa Canyon Bicycles GmbH por los daños que puedan surgir durante el transporte.

⚠ ATENCIÓN

Ten en cuenta la mayor altura de tu vehículo. Mide la altura total de tu vehículo y coloca un aviso bien visible en el tablero de instrumentos o el volante.

ⓘ AVISO

Ten cuidado de no tapar los sistemas de alumbrado y la matrícula de tu coche. En ciertos casos, es obligatorio llevar un segundo retrovisor exterior.

ⓘ AVISO

Lee las instrucciones de uso del portabicicletas y no sobrepases la carga útil permitida ni la velocidad máxima recomendada u obligatoria.

PAUTAS GENERALES PARA EL CUIDADO E INSPECCIONES

Tu bicicleta Canyon es un producto de calidad. Pero como ocurre con otros vehículos, deberás cuidar regularmente tu bicicleta Canyon y someterla a inspecciones periódicas por parte de un especialista.

Además, en bicicletas ligeras se deben sustituir regularmente componentes importantes (consulta el capítulo «Intervalos de inspección y mantenimiento»). Solo entonces se puede garantizar el funcionamiento duradero y fiable de todos los componentes. Así podrás disfrutar durante muchos años de tu bicicleta, con las mejores garantías de seguridad.

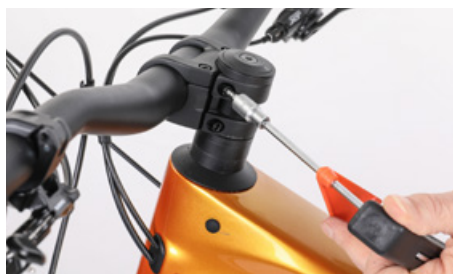
LIMPIEZA Y CUIDADO DE TU BICICLETA CANYON

La transpiración adherida, la suciedad, la sal que se rocía en invierno o la sal de mar dañan tu bicicleta Canyon. Por lo tanto, es indispensable limpiar regularmente todos los componentes de tu bicicleta Canyon y protegerlos contra la corrosión.

No limpies tu 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.



Limpia tu bicicleta Canyon con agua y un trapo



Controla todos los componentes de construcción ligera

⚠ ATENCIÓN

Realiza únicamente trabajos para los que dispongas de los conocimientos necesarios y las herramientas adecuadas.

⚠ ATENCIÓN

No limpies tu bicicleta Canyon a corta distancia con un chorro de agua muy potente o una limpiadora a vapor.

i AVISO

Protege la superficie de la vaina y los lugares donde puedan rozar los cables con una lámina de plástico o algo similar. Así evitarás rasguños feos y el desgaste de la pintura.

Mucho más adecuado es el lavado de la bicicleta con una manguera 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 tu bicicleta Canyon esté seca, protege la pintura y las superficies metálicas con cera dura (excepción: Discos de freno). Aplica igualmente una capa fina de cera a los radios, los bujes, los tornillos y las tuercas etc. A componentes con poca superficie, les puedes aplicar cera con un pulverizador de mano. Pule las superficies enceradas con un trapo blando para que brillen y repelan el agua.

Una vez terminados los trabajos de limpieza, queda por comprobar el estado de la cadena y, si fuera necesario, reengrasarla (consulta la sección **«Mantenimiento de la cadena»** del capítulo **«Sistema de cambio»**).



Conservación de la pintura y las superficies metálicas con cera dura



Engrasa la cadena después de terminar la limpieza

! PELIGRO

Aprovecha la limpieza para detectar grietas, rasguños, deformaciones o decoloraciones del material. Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com. Deja sustituir de inmediato las piezas averiadas y retoca defectos de la pintura.

! PELIGRO

Procura no contaminar las pastillas/zapatillas y el disco de freno con productos de limpieza o aceite para cadenas. De lo contrario, los frenos podrían fallar (consulta el capítulo **«Sistema de frenos»**). No apliques grasa o aceite en las zonas de apriete de carbono, p. ej., en el manillar, la potencia, la tija de sillín y el tubo vertical.

! ATENCIÓN

Antes de aplicar cera dura al cuadro de tu bicicleta Canyon, prueba la cera en un área poco visible.

! ATENCIÓN

Elimina las manchas de aceite o grasa rebeldes de las superficies pintadas o de carbono con un detergente a base de petróleo. No utilices desengrasantes que contengan acetona, cloruro metílico, etc., o productos de limpieza que contengan disolventes, no neutros o químicos. Estos productos pueden dañar la superficie.

CONSERVACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE TU BICICLETA CANYON

Si tu bicicleta Canyon recibe cuidados regulares durante la temporada, una parada corta no requiere medidas de prevención especiales, excepto las de protección antirrobo. Recomendamos guardar tu bicicleta Canyon en un lugar seco y bien ventilado.

Al preparar tu bicicleta Canyon para el descanso invernal, conviene seguir algunas pautas:

- Las cámaras pierden paulatinamente aire en caso de un período de desuso prolongado. Si tu bicicleta Canyon queda apoyada sobre los neumáticos desinflados durante mucho tiempo, su estructura acabará dañándose. Por esto es preferible colgar las ruedas o la bicicleta entera, o comprobar a intervalos regulares la presión de los neumáticos.
- Limpia tu bicicleta Canyon y protégela contra la corrosión tal y como se describe más arriba.
- Desmonta el sillín y deja secar la humedad que pueda haber penetrado. Aplica finamente un poco de aceite en el tubo vertical. (Excepción: Cuadros de carbono).
- Guarda tu bicicleta Canyon en un lugar seco.
- Pon la cadena en el plato pequeño delante (si existe) y en el piñón más pequeño atrás. Así, los cables y muelles estarán destensados al máximo.



Cuelga tu bicicleta Canyon si la quieres almacenar durante largo tiempo



Coloca la bicicleta con la cadena en el piñón más pequeño



Comprueba regularmente la presión de inflado de los neumáticos

⚠ PELIGRO

No cuelgues las 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 los cables del freno y cambio se alarguen, de modo que el cambio no 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 contigo con antelación.

Inspección regular anual:

Después de una temporada intensa, te recomendamos hacer inspeccionar toda tu bicicleta. ¿Quién puede realizar mejor este trabajo que quienes han construido tu bicicleta? Nuestros especialistas realizan la inspección anual conforme al plan de mantenimiento que se ajuste a tu tipo de bicicleta.

Revisión de seguridad Canyon:

Si has recorrido en tu bicicleta menos de 1.000 kilómetros al año, los trabajos de mantenimiento serán también menos laboriosos. En este caso, la revisión de seguridad Canyon es lo más adecuado. Para este propósito, 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 puedas pisar en los pedales sin preocupación.

Para acortar el tiempo que deba permanecer tu bicicleta en nuestro taller, te rogamos acordar antes una fecha con nuestro servicio técnico.

PELIGRO

Especialmente los componentes ligeros pueden presentar una vida útil reducida. Para tu propia seguridad, deja comprobar los componentes listados en el capítulo «Intervalos de inspección y mantenimiento» como corresponda y hazlos sustituir, si fuera necesario.

ATENCIÓN

Conviene darle un repaso regularmente a tu bicicleta Canyon para que puedas disfrutar de ella durante mucho tiempo. Los tiempos listados en la tabla del capítulo «Intervalos de inspección y mantenimiento» son orientativos para ciclistas que recorren entre 750 y 1.500 km al año. Si sueles recorrer más kilómetros o rodar por carreteras en mal estado o en terreno accidentado, los intervalos de revisión se acortan de acuerdo con el uso más fuerte que le des a la bicicleta. Lo mismo aplica en caso de que montes con frecuencia bajo la lluvia o en condiciones húmedas.

ATENCIÓN

Usa 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 de mejor calidad.

AVISO

Al embalar tu bicicleta de carretera Canyon para enviarla a nuestro taller especializado, asegúrate de hacerlo de la forma adecuada. Para acceder a vídeos que explican paso a paso cómo se puede embalar tu bicicleta, visita el sitio: <https://www.canyon.com/es-es/atencion-cliente/repuracion-repuestos-garantia/reboxing.html>

AVISO

En nuestra página web, www.canyon.com, encontrarás mucha información de asistencia técnica que te será útil a la hora de efectuar trabajos de mantenimiento y pequeñas reparaciones. Realiza únicamente trabajos para los que dispongas de los conocimientos necesarios. Si no estás completamente seguro o tienes preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en el sitio web www.canyon.com

INTERVALOS DE INSPECCIÓN Y MANTENIMIENTO

Tras las primeras salidas con tu bicicleta, un especialista deberá mantener tu bicicleta en períodos regulares. Los tiempos recogidos en la siguiente tabla son orientativos para ciclistas que recorren entre 750 y 1.500 km (aprox. 50 a 100 horas)

al año. Si usas con frecuencia la bicicleta para recorrer caminos en mal estado, acorta los intervalos de revisión de acuerdo con el uso más fuerte que le des a la bicicleta.

Componente	Acción	Antes de cada uso	Mensual	Anual	Otros intervalos
Alumbrado	Comprobar el funcionamiento	●			
Neumáticos	Comprobar la presión de inflado	●			
	Comprobar el estado del dibujo y las paredes laterales		●		
Frenos (de disco)	Medir el grosor de las pastillas		●		
Tuberías del freno	Comprobación visual		✕		
Amortiguador	Revisión			✕	
Horquilla de suspensión	Comprobar los tornillos		✕		
	Cambiar aceite, revisión			✕	
Horquilla (aluminio y carbono)	Comprobar				✕ Por lo menos cada 2 años
Eje pedalier	Comprobar la holgura		✕		
	Reengrasar			✕	
Cadena	Comprobar; lubricar si fuera necesario	●			
	Comprobar; sustituir si fuera necesario				✕ A partir de 750 km
Biela	Comprobar; reapretar si fuera necesario			✕	
Pintura	Conservar				● Por lo menos cada 6 meses

Los controles marcados con «●» puede realizarlos cualquier persona, siempre que cuente con cierta habilidad manual, algo de experiencia y las herramientas adecuadas, tales como una llave dinamométrica. Si detectas fallos durante las inspecciones, no dudes en adoptar inmediatamente las medidas oportunas. Si surgen preguntas o ambigüedades, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

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). Si surgen preguntas o ambigüedades, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

Componente	Acción	Antes de cada uso	Mensual	Anual	Otros intervalos
Ruedas / radios	Comprobar el centrado y la tensión	●			
	Centrar o volver a tensar				✗ Si fuera necesario
Manillar y potencia (carbono y aluminio)	Comprobar				✗ Por lo menos cada 2 años
	Cambiar				✗ Tras una caída o después de 3 años
Juego de dirección	Comprobar la holgura de los rodamientos	●			
	Reengrasar			✗	
Superficies metálicas	Conservar (excepción: discos de freno)				● Por lo menos cada 6 meses
Bujes	Comprobar la holgura de los rodamientos	●			
	Reengrasar			✗	
Pedales	Comprobar la holgura		✗		
	Limpiar el mecanismo de enganche		●		
Cambio trasero / desviador delantero	Limpiar, lubricar		●		
Cierres rápidos	Controlar colocación	●			
Tornillos y tuercas	Comprobar; reapretar si fuera necesario		✗		
Válvulas	Controlar colocación	●			
Potencia / tija de sillín	Desmontar y reengrasar o, en componentes de carbono, aplicar nueva pasta de montaje (Atención: no apliques grasa en carbono)			✗	
Cables: cambio/frenos	Desmontar y engrasar			✗	

Los controles marcados con «●» puede realizarlos cualquier persona, siempre que cuente con cierta habilidad manual, algo de experiencia y las herramientas adecuadas, tales como una llave dinamométrica. Si detectas fallos durante las inspecciones, no dudes en adoptar inmediatamente las medidas oportunas. Si surgen preguntas o ambigüedades, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

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). Si surgen preguntas o ambigüedades, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

PARES DE APRIETE RECOMENDADOS

PELIGRO

A fin de garantizar la seguridad de funcionamiento de tu 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 valores bajos y comprobar el apriete satisfactorio de cada componente de acuerdo con las pautas indicadas en los capítulos correspondientes. Si desconoces los valores por falta de indicaciones en el componente, aprieta los tornillos progresivamente y comprueba una y otra vez que el componente está bien apretado, tal y como se describe en los capítulos respectivos. Nunca sobrepases el par de apriete máximo.

AVISO

Los pares de apriete se indican en los componentes mismos, en la guía Quick Start de tu modelo de bicicleta o en las instrucciones de los fabricantes de los componentes. Llama a nuestra hotline de servicio o utiliza nuestro formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com



La llave dinamométrica Canyon



Montaje con la llave dinamométrica Canyon

ATENCIÓN

Sigue siempre las instrucciones de uso del fabricante del componente al realizar cualquier trabajo.

REQUISITOS LEGALES

Para poder usar tu bicicleta en la vía pública es obligatorio equiparla de acuerdo con la normativa vigente en tu país. Si deseas utilizar tu bicicleta en otro país, consulta con tu establecimiento especializado sobre la normativa vigente en el país correspondiente.

Al participar en el tráfico rodado, los ciclistas deben observar normalmente las mismas reglas que los automovilistas. Familiarízate con el reglamento de circulación de tu país.

EN ESPAÑA

la normativa de bicicletas está regulada por la Dirección General de Tráfico (DGT) y se rige por el Reglamento General de Circulación.

(Última actualización: Enero de 2024)

De acuerdo con el Código de Circulación, su bicicleta debe estar equipada con los siguientes dispositivos:

1. Alumbrado

Los ciclistas deberán montar la iluminación correspondiente en su bicicleta si circulan por la noche, durante el ocaso y la salida del sol, en vías urbanas e interurbanas insuficientemente iluminadas o por pasos inferiores o túneles. En estas circunstancias también es obligatorio que el ciclista lleve puesta una prenda reflectante debidamente homologada. Las luces y elementos reflectantes con los que deberá contar una bicicleta son:

- Una luz de posición blanca en la parte delantera.
- Una luz de posición roja en la parte trasera.
- Un catadióptrico rojo en la parte trasera que no sea triangular.
- Catadióptricos amarillos en los radios de las ruedas y en los pedales (opcionales).



Faro con marca de certificación



Reflectantes con marca de certificación

⚠ PELIGRO

Por razones de seguridad, enciende el alumbrado apenas empiece a anochecer. Montar en una bicicleta sin alumbrado y reflectantes en condiciones de escasa visibilidad puede provocar accidentes graves con consecuencias impredecibles para la vida y la salud.

⚠ PELIGRO

Mantén el sistema de alumbrado siempre limpio y en buen estado. Si usas lámparas a pila o acumulador, deberás comprobar su buen estado antes de salir con tu bicicleta.

2. Casco

Los ciclistas están obligados a llevar puesto un casco debidamente homologado cuando circulen por vías interurbanas, al igual que sus pasajeros (niños menores de siete años que viajen sentados en una silla igualmente homologada), salvo en rampas ascendentes prolongadas, por razones médicas acreditadas o en condiciones extremas de calor.

3. La obligación del ciclista de señalar sus maniobras

Es obligatorio, señalar la maniobra al resto de los usuarios de la vía, extendiendo el brazo horizontalmente a la altura del hombro. Por otra parte, si lo que se va a señalar es una parada brusca, habrá que hacerlo levantando y bajando rápidamente cualquiera de los dos brazos.

4. Frenos

Todo ciclo estará equipado con un sistema de frenado, que actuará independientemente en la ruedas delanteras y en las traseras. En todo ciclo provisto de manillar y de frenos manuales, la maneta para el freno delantero estará situada al lado izquierdo del manillar y la del freno trasero al lado derecho. Los frenos podrán ser ajustados a medida que las zapatas se vayan desgastando, hasta el momento en que deban ser remplazadas, según las recomendaciones del fabricante.

5. Transporte de niños

Como norma general no se pueden llevar pasajeros en una bicicleta. Sin embargo, es posible viajar acompañado de un menor de hasta siete años siempre y cuando éste vaya sentado en un sillín debidamente homologado y correctamente instalado en la bicicleta y siempre y cuando el conductor de la misma sea mayor de edad. Consulte con su distribuidor 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.



Sistemas de alumbrado por batería



Focos y reflectores

i AVISO

Para obtener más información importante sobre la conducción, consulta el capítulo «Sobre estas instrucciones de uso».

i AVISO

Canyon no suministra reflectantes de pedal, debido a la diversidad de sistemas de pedales que existen en el mercado. Te recomendamos contactar con el representante nacional del fabricante de los pedales, cuya dirección encontrarás en Internet.

i AVISO

En nuestra página web www.canyon.com encontrarás una selección de dispositivos de alumbrado que podrás pedir vía e-mail. Comprueba si estos sistemas de alumbrado también están homologados en tu país.

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.

En general, los remolques deberán ser visibles y disponer luz de posición roja trasera y reflectante trasero rojo. Sin embargo, la normativa puede variar de municipio a municipio. Por lo tanto, infórmese en su ayuntamiento sobre la normativa vigente en el lugar donde desea montar en bicicleta con un remolque para niños.

7. Timbre

Es obligatorio llevar timbre en la bicicleta.

8. Circulación

Dentro de las ciudades, las bicicletas pueden circular por el carril bici, si lo hubiera, o por la calzada junto al resto de transportes mecanizados. Si en las vías interurbanas no existe vía para ciclistas hay que circular por el arcén de la derecha si fuera transitable o suficiente, y si no lo fuera, se utilizará la parte imprescindible de la calzada. Los ciclistas tienen prohibido circular, como norma general, por autopistas y autovías.

Está prohibido circular en bicicleta por aceras y zonas peatonales, a no ser que esté señalizado como carril-bici de uso compartido con peatones.

Los ciclistas tienen permitido circular en filas de dos en carretera, orillándose todo lo posible a la derecha de la vía. En cambio, en tramos sin visibilidad (como curvas) y cuando formen aglomeraciones no podrán circular en paralelo y deberán colocarse en hilera.

9. Chaleco reflectante

De noche, los ciclistas deben llevar un chaleco reflectante al circular en vías interurbanas.

10. Uso de teléfonos móviles

Está prohibido el uso del teléfono móvil así como conducir y utilizar auriculares conectados a receptores o reproductores de sonido.

11. Uso de auriculares o cascos con altavoces integrados

No está permitido el uso de ningún tipo de auricular, ¡tampoco los inalámbricos! Lo mismo aplica para cascos con altavoces integrados.

12. Alcohol y drogas

Conducir bajo los efectos de las drogas o el alcohol conlleva una sanción de multa.

13. Aparcamiento

Está prohibido aparcar la bicicleta en cualquier lugar (postes, semáforos, árboles, aceras...), al igual que usar los aparcamientos para personas con movilidad reducida, aceras y salidas de urgencias o zonas de carga. Hay que hacerlo en aparcabicis, parkings subterráneos o en zonas de estacionamiento para motos.

Fuentes:

Guía del ciclista de la Dirección General de Tráfico en www.dgt.es
Real Decreto 339/2014

i AVISO

Para obtener más información, visite:
www.circulaseguro.com
www.motor.practicopedia.lainformacion.com
www.dgt.es

RESPONSABILIDAD POR PRODUCTOS DEFECTUOSOS

Tu bicicleta Canyon ha sido fabricada con sumo cuidado y te la han entregado premontada en su mayor parte. De acuerdo con la legislación somos responsables de que tu bicicleta no presente defectos que causen la pérdida o reduzcan significativamente su valor o idoneidad. Durante los 2 primeros años siguientes a la adquisición, gozarás de todos los derechos que se derivan de la garantía legal. Si constatas un defecto, la dirección de Canyon indicada abajo es el lugar para contactar.

Para facilitar al máximo la tramitación de tu reclamación es necesario que tengas a mano el recibo de compra. Consérvalo en un lugar seguro.

A fin de asegurar una larga vida útil y garantizar la durabilidad de tu bicicleta es imprescindible usarla exclusivamente según al uso previsto (consulta el capítulo «**Uso conforme a lo prescrito**»). También deberás tener en cuenta las cargas permitidas y las indicaciones referentes al transporte de equipajes y niños (consulta el capítulo «**Uso conforme a lo prescrito**»). Asimismo, tendrás que atenerte rigurosamente a las instrucciones de montaje de los fabricantes (especialmente los pares de apriete de los tornillos) y respetar los intervalos de mantenimiento prescritos. Realiza las inspecciones y trabajos listados en el presente manual y en las demás instrucciones adjuntas (consulta el capítulo «**Intervalos de inspección y mantenimiento**») y ten en cuenta la necesidad de sustituir ciertos componentes esenciales de seguridad, tales como manillar, frenos, etc., cuando haga falta.

Esperamos que disfrutes siempre de tu bicicleta. Si surgen preguntas, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto disponible en nuestro sitio web www.canyon.com



Utiliza siempre tu bicicleta conforme al uso previsto

⚠ ATENCIÓN

Los cuadros con suspensión integral están concebidos de manera que el amortiguador pueda o deba atenuar impactos. Si el amortiguador es demasiado rígido o está bloqueado, los impactos actúan directamente sobre el cuadro que, en la mayoría de los casos, no está concebido para soportar esta carga. Por lo tanto, en el caso de amortiguadores con un sistema de lockout, conviene tener siempre en cuenta que esta función no debe activarse en terreno accidentado sino únicamente en terreno liso (vías públicas, pistas de campo lisas).

i AVISO

Adjunto encontrarás las instrucciones de uso de los fabricantes de los componentes. Allí encontrarás información detallada sobre el uso, mantenimiento y cuidado. En este manual se hace referencia muchas veces a esas instrucciones específicas y detalladas. Asegúrate de tener en tu posesión las instrucciones de uso de los pedales automáticos, los componentes del cambio y freno respectivas y guárdalas cuidadosamente junto con este folleto y el manual.

i AVISO

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. Estas irregularidades no constituyen un defecto.

CONSIDERACIONES SOBRE EL DESGASTE

Por la naturaleza de su función, algunos componentes de tu bicicleta están sujetos a desgaste. El grado de desgaste depende del mantenimiento y el uso que le des a tu bicicleta (kilometraje, lluvia, suciedad, sal, etc.). Las bicicletas que se dejan a menudo al aire libre, expuestas a la intemperie, pueden presentar un mayor desgaste.

Estas piezas requieren un mantenimiento y cuidado periódico, pero tarde o temprano llegarán al final de su vida útil en función de la intensidad y las condiciones de uso.

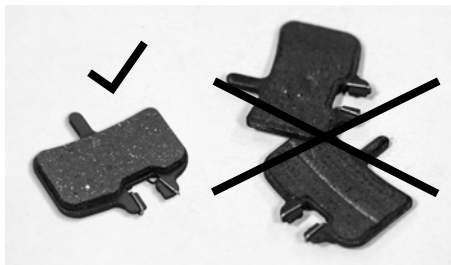
Es imprescindible reponer las siguientes piezas al alcanzar su límite de desgaste:

- la cadena,
- los cables,
- las fundas de las empuñaduras o la cinta del manillar,
- los platos,
- los piñones,
- las ruedecillas del cambio trasero,
- los cables y fundas del cambio,
- los neumáticos,
- la funda del sillín (cuero) y
- las zapatas/las pastillas.

Las **pastillas de los frenos de disco** están sujetos a desgaste debido a su función. Tanto el uso deportivo de tu bicicleta como los viajes por terreno montañoso acortan los intervalos de reposición de las pastillas/zapatas. Comprueba periódicamente el estado de las pastillas/zapatas y déjalas cambiar en un establecimiento especializado cuando se hayan desgastado.

LOS RODAMIENTOS Y AMORTIGUADORES EN CUADROS CON SUSPENSIÓN INTEGRAL

Por la naturaleza de su función, los amortiguadores y los cuadros con suspensión integral están sujetos a cierto desgaste. Esto se aplica en particular a las juntas de los amortiguadores y los rodamientos de la parte trasera. Unos tornillos de fijación del amortiguador muy apretados ejercen fuerza sobre el cuadro y pueden causar daños consecuentes. Por lo tanto, sigue las instrucciones de montaje y utiliza una llave dinamométrica.



Las pastillas con un grosor inferior a un milímetro deben cambiarse por piezas de recambio originales



Los rodamientos están sujetos a cierto desgaste

GARANTÍA

Además del período de garantía legal, ofrecemos una garantía de 6 años en total para los cuadros de bicicletas de montaña (con excepción de los rodamientos y amortiguadores).

La garantía solo es válida para el comprador inicial de la bicicleta, a partir de la fecha de la compra. La garantía no cubre daños de la pintura. Nos reservamos el derecho de reparar cuadros u horquillas defectuosos o sustituirlos por el modelo siguiente. Esta es la única garantía. Canyon se reserva el derecho de facturar al cliente los costes del montaje derivados del ensamblaje de la bicicleta.

La garantía no cubre los deterioros causados por el uso inadecuado o contrario a lo prescrito, como p. ej., debido a negligencia (falta de mantenimiento y cuidados), caídas, sobrecarga, modificación del cuadro o la horquilla, así como el montaje y modificación de componentes adicionales. Tampoco se tiene derecho a la garantía si la bicicleta ha sido empleada para practicar saltos o se ha sometido a otro tipo de esfuerzo excesivo.



Garantía de 6 años

PELIGRO

Las bicicletas de montaña Canyon son aparatos de deporte de alta gama, obras de construcción ligera de excepcional perfección. También deberás ser un profesional en el manejo del material. El mal uso y un 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 fuerzas elevadas actúen sobre el cuadro y la horquilla de tu bicicleta afectando su funcionalidad. Nuestro servicio Crash Replacement (CR) ofrece la sustitución de tu cuadro Canyon a buenas condiciones. Esta oferta es válida por tres años a partir de la fecha de la compra. Recibirás el mismo cuadro que tenías o un modelo de cuadro comparable de nuestro programa actual (sin componentes, como por ejemplo la tija de sillín, el desviador delantero o la potencia).

Solo el primer comprador puede gozar del 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, contacta con nuestra hotline de servicio o utiliza el formulario de contacto, disponible en nuestro sitio web www.canyon.com

Para obtener más información visita nuestra página web www.canyon.com



Crash Replacement – Canyon sustituye los cuadros dañados a buenas condiciones

AVISO

Observa las indicaciones del capítulo «Uso conforme a lo prescrito».

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