MANUAL

VTT

CANYON

TABLE DES MATIÈRES

2 Description des composants

3 Remarques sur la présente notice d'utilisation

6 Utilisation conforme à l'usage prévu

10 Avant la première sortie

13 Avant chaque sortie

15 Consignes concernant l'assemblage après réception du BikeGuard

19 Emballage de ton vélo Canyon

20 Maniement des axes traversants

20 Démarche à suivre pour le serrage fiable de la roue

22 Indications pour le montage de roues avec axe traversant

23 Précautions à prendre lors d'ajouts et de modifications

24 Particularités du composite carbone

25 Conseils d'entretien

26 Particularités des vélos de freeride

28 Après une chute

30 Kits cadre : conseils pour le montage, caractéristiques techniques

35 Adaptation du vélo Canyon au cycliste

36 Réglage correct de la hauteur de la selle

39 Réglage de la hauteur du cintre

39 Potences pour pivot de fourche non fileté, type Aheadset®

42 Recul et inclinaison de la selle

44 Réglage du recul et de l'inclinaison de la selle

46 Réglage du cintre et des poignées de frein

46 Réglage de la position du cintre par rotation autour de son axe

48 Réglage de la garde des leviers de frein

49 Systèmes de pédales

49 Aperçu sur le fonctionnement des divers systèmes

51 Réglage et entretien

52 Système de freinage

53 Fonctionnement et usure

54 Contrôle et réglage des freins à disque

54 Contrôle du fonctionnement

55 Freins à disque

REMARQUE

Pour des raisons de lisibilité, la forme masculine est utilisée dans cette notice pour désigner les personnes et les noms personnels. Les termes correspondants valent donc pour tous les sexes dans le sens de l'égalité des sexes. La forme abrégée est utilisée uniquement pour des raisons rédactionnelles et n'implique aucun jugement.

56 Système de changement de vitesses
57 Fonctionnement et utilisation
58 Contrôle et réglage du système de changement de vitesses
58 Dérailleur arrière
59 Réglage des vis de butée
62 Shimano Di2
66 Entretien de la chaîne
67 Usure de la chaîne

68 Roues : pneumatiques, chambres à air et pression de gonflage

71 Centrage de la jante, tension des rayons
72 Fixation de roue avec système à axe traversant

73 Remédier à une crevaison
73 Dépose de la roue
74 Dépose d'un pneu à tringles rigides ou souples
75 Montage d'un pneu à tringles rigides ou souples
77 Démontage d'un pneu sans chambre (UST/Tubeless)
77 Réparation d'un pneu sans chambre (UST/Tubeless)
78 Montage d'un pneu sans chambre (UST/Tubeless)
79 Pose d'une roue

80 Jeu de direction
80 Contrôle et réglage
81 Jeu de direction Aheadset®

82 Suspension
82 Petit glossaire de la suspension

84 Fourche suspendue
85 Fonctionnement
85 Réglage de la raideur du ressort
88 Réglage de l'amortissement
90 Lock-out
90 Maintenance

92 Suspension intégrale
92 Particularités de la position assise
93 Réglage de la raideur du ressort
96 Réglage du mécanisme de déplacement
96 Réglage de l'amortissement
98 Lock-out
98 Maintenance

100 K.I.S. – Keep It Stable

106 Transport de ton vélo Canyon

108 Conseils généraux d'entretien et révisions
108 Nettoyage et entretien de ton Canyon
110 Conservation et rangement de ton Canyon
111 Entretien et révision

112 Intervalles d'entretien et de maintenance

114 Couples de serrage recommandés

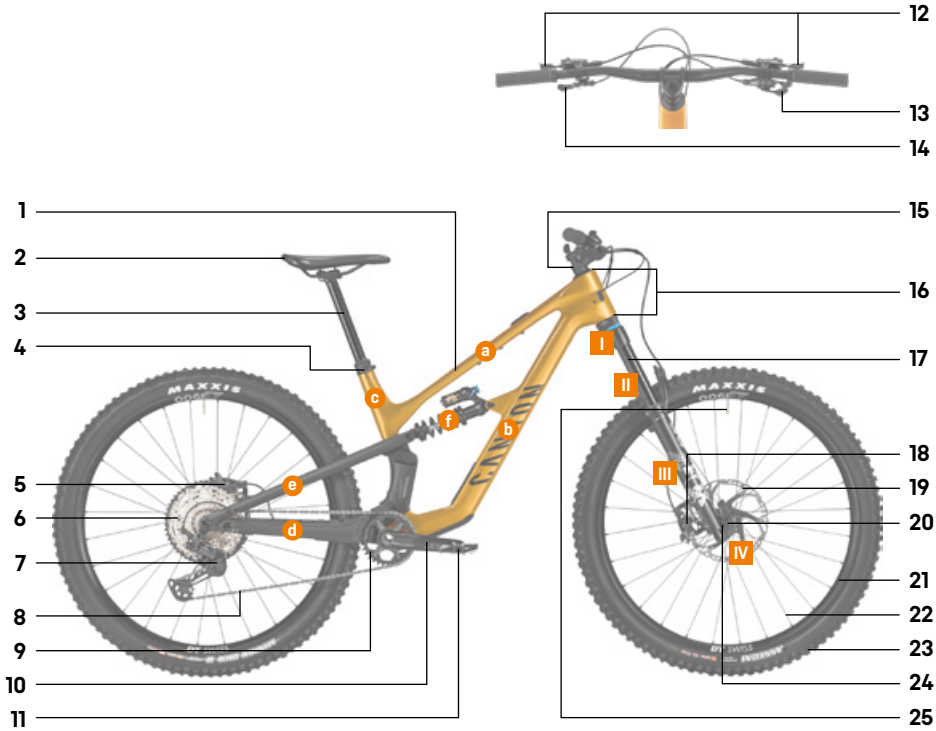
115 Exigences légales

118 Garantie légale des vices cachés

120 Garantie commerciale

121 Crash Replacement

2 DESCRIPTION DES COMPOSANTS



1 Cadre :
- a Tube supérieur
- b Tube diagonal
- c Tube de selle
- d Base
- e Hauban
- f Amortisseur

2 Selle
3 Tige de selle à hauteur variable
4 Fixation de la tige de selle
5 Frein arrière
6 Jeu de pignons
7 Dérailleur arrière
8 Chaîne
9 Plateau
10 Manivelle
11 Pédale

Cintre :
12 Levier de frein avant / arrière
13 Manette de vitesses
14 Levier de commande tige de selle à hauteur variable

15 Potence
16 Jeu de direction

17 Fourche suspendue :
- I Té de fourche
- II Plongeur
- III Fourreau
- IV Patte de fixation de roue

18 Frein avant
19 Disque de frein

Roue :
20 Attache rapide/ axe traversant
21 Jante
22 Rayon
23 Pneumatique
24 Moyeu
25 Valve

REMARQUES SUR LA PRÉSENTE NOTICE D'UTILISATION

PORTE UNE ATTENTION PARTICULIÈRE AUX SYMBOLES SUIVANTS :

Les conséquences possibles liées à la non-observation des mises en garde signalées par ces symboles ne sont pas détaillées systématiquement dans la notice !

DANGER

Ce symbole te signale une situation dangereuse qui peut entraîner des blessures graves, voire la mort si tu n'effectues pas les actions correspondantes décrites ou si les mesures de précaution correspondantes ne sont pas prises.

ATTENTION

Ce symbole t'avertit de certaines actions susceptibles d'endommager ton matériel ou d'avoir des répercussions néfastes sur l'environnement, mais sans causer de blessures.

REMARQUE

Ce symbole donne des instructions de sécurité spécifiques et des informations concernant le maniement du produit ou renvoie au passage correspondant de la notice d'utilisation méritant une attention particulière.

REMARQUE

Ton vélo et cette notice d'utilisation sont conformes aux exigences de sécurité décrites dans la norme EN ISO 4210-2.

REMARQUE

Important ! Notice de montage dans le **Quick Start Guide, fourni avec le VTT**. Le Quick Start Guide est également disponible sur notre site www.canyon.com

REMARQUE

Lis les pages 4 à 12 de cette notice avant ta première sortie. Contrôle le fonctionnement comme décrit aux pages 13 à 14 de cette notice avant chaque sortie !

CHÈRE CLIENTE CANYON,
CHER CLIENT CANYON,

Cette notice contient de nombreux conseils pratiques destinés à te faciliter la prise en main de ton vélo Canyon, ainsi que des informations concernant la technique, la maintenance et l'entretien de ton vélo. Lis attentivement cette notice. Même si tu pratiques le vélo depuis très longtemps, ces informations détaillées peuvent t'être très utiles, étant donnée l'évolution considérable qu'a connue le monde de la bicyclette ces dernières années.

Pour te garantir un plaisir durable dans l'utilisation de ton Canyon et pour ta propre sécurité, nous te recommandons de lire attentivement **cette notice** ainsi que le **Quick Start Guide** de ton modèle et

- de suivre scrupuleusement les instructions de montage fournies dans le chapitre **« Assemblage après réception du BikeGuard »**,
- de respecter et d'appliquer les consignes données dans le chapitre **« Avant la première sortie »**,
- de vérifier au chapitre **« Utilisation conforme à l'usage prévu »** l'usage spécifique auquel ton nouveau vélo est destiné et la charge totale autorisée (cycliste, habillement et bagages),
- de procéder avant chaque sortie à un contrôle de fonctionnement des organes essentiels. Tu trouveras la procédure à suivre dans le chapitre **« Avant chaque sortie »** de cette notice. N'enfourche ton vélo que si le contrôle est concluant en tous points !

Sur le support de données électronique fourni avec cette notice, plusieurs travaux de maintenance et d'entretien te sont présentés de manière détaillée. Lorsque tu effectueras ces travaux, tiens toujours compte du fait que les notices et les instructions auxquelles tu te réfères valent uniquement pour ton Canyon et ne sont pas applicables à d'autres vélos. En raison de la diversité et de l'évolution des modèles, la description des travaux peut ne pas être tout à fait complète dans certains cas. Pour cette raison, tu dois impérativement tenir compte des notices fournies par nos équipementiers que tu trouveras dans le carton de livraison BikeGuard.

Les travaux et astuces décrits dans cette notice ne tiennent pas compte de certains facteurs, comme l'expérience ou l'habileté manuelle de la personne qui les réalise ou encore l'outillage utilisé, et peuvent donc nécessiter des outils spécifiques ou des mesures supplémentaires qui ne sont pas précisés.

Plusieurs vidéos te sont proposées sur notre site www.canyon.com pour te guider dans l'exécution des menus travaux de réparation et d'entretien. Ne présume pas de tes capacités, dans l'intérêt de ta propre sécurité. Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

N'attends pas de cette notice qu'elle te communique le savoir-faire et l'expertise d'un mécanicien vélo. Il est impossible à la notice la plus complète de couvrir toutes les combinaisons imaginables de vélos et d'équipements. Cette notice considère seulement le vélo que tu viens d'acquérir ainsi que ses composants usuels, et se contente de fournir les consignes et mises en garde les plus importantes. Elle n'est pas non plus conçue pour te permettre d'entreprendre le montage complet d'un vélo à partir d'un kit cadre Canyon !

Cette notice n'est pas destinée à t'enseigner le maniement d'un vélo. Elle considère seulement le vélo que tu viens d'acquérir et se contente de fournir les indications et les avertissements les plus importants. Cependant, elle ne peut pas t'enseigner la conduite d'un vélo ni les règles de la circulation.

Lorsque tu roules à vélo, tu dois être conscient que cette activité est associée à des risques et que tu dois, en tant que cycliste, veiller à toujours conserver le contrôle de ta machine.

Comme tous les sports, la pratique du vélo peut entraîner des blessures. Reste vigilant et sois toujours conscient des dangers potentiels et de leurs conséquences. Rappelle-toi que tu n'es pas protégé sur un vélo, comme dans une voiture, par une carrosserie et des airbags.

Roule toujours avec prudence et respecte les droits des autres usagers.

Ne roule jamais si tu es sous l'influence de médicaments, de drogues ou de l'alcool, ou encore si tu es fatigué. Ne prends jamais de passager sur ton vélo et garde toujours les mains sur le cintre.

Enfin, nos dernières recommandations : roule toujours de sorte à ne pas te mettre en danger ni mettre en danger d'autres personnes et respecte la nature lorsque tu roules dans les bois et la campagne. Porte toujours un équipement approprié, à savoir au moins un casque de vélo adéquat, des lunettes de protection, des chaussures rigides et des vêtements adaptés à la pratique du vélo et de couleurs claires et voyantes.

L'équipe Canyon te souhaite beaucoup de plaisir sur ton vélo et bonne route !

En cas de livraison du vélo en dehors de l'Union européenne, des notices techniques complémentaires doivent être fournies par le fabricant. Rends-toi sur notre site www.canyon.com, où tu pourras télécharger ces notices complémentaires.

Éditeur :
Canyon Bicycles GmbH
Karl-Tesche-Straße 12
D-56073 Coblence

Hotline technique : (+33) 890 710 132 (FR)
(+32) 16 98 03 99 (BE)
Contact en ligne : www.canyon.com/contact

Texte, conception, photographie et réalisation graphique :
Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Version : janvier 2024, 11e édition

© Toute publication, réimpression, traduction et reproduction, même partielle et sur des médias électroniques, de même que toute autre utilisation sont interdites sans l'accord écrit de l'auteur.

Casque et lunettes, des accessoires indispensables pour ta sécurité

⚠ DANGER

Tiens compte des points suivants : ne t'accroche pas à un véhicule lorsque tu roules à vélo. Ne conduis pas sans les mains. Ne retire les pieds des pédales que si l'état de la route l'exige.

REMARQUE

Cette notice ne peut en aucun cas servir à assembler un vélo à partir de pièces détachées ou à le réparer ! Sous réserve de modification des caractéristiques techniques par rapport aux indications et illustrations de la notice d'utilisation. Cette notice est conforme aux exigences décrites dans la norme EN ISO 4210-2 et est soumise à la législation européenne.

REMARQUE

Consulte régulièrement notre site Internet à l'adresse www.canyon.com. Tu y trouveras des nouveautés, consignes et conseils utiles, ainsi que les adresses de nos distributeurs.

REMARQUE

N'entreprends pas de travaux d'assemblage et de réglage qui dépassent tes compétences, dans l'intérêt de ta propre sécurité. En cas de doute, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

UTILISATION CONFORME À L'USAGE PRÉVU

Afin de définir les usages spécifiques des différents types de vélos, nous avons classé nos vélos en plusieurs catégories. Cette classification a pour but de définir, déjà au moment du développement de nos vélos, les exigences de test harmonisées aux contraintes respectives pour assurer ainsi ultérieurement le maximum de sécurité lors de l'utilisation de nos vélos.

Il est par conséquent très important que les vélos ne soient pas utilisés au-delà de l'utilisation conforme à l'usage prévu, puisque autrement la charge maximale des vélos pourrait être dépassée et le cadre ou d'autres composants pourraient être endommagés. Ceci peut provoquer un accident grave.

Le poids total maximal admissible ne doit pas dépasser **120 kg**. Un poids total maximal admissible différent, spécifique à un modèle, figurera sur l'autocollant sur le cadre.

Le **poids total maximal admissible** est calculé comme suit :

poids du VTT (kg)
+ poids du cycliste (kg)
+ poids des bagages (p. ex. sac à dos ou sacoches, si autorisés)
= poids total maximal admissible (kg)

Tu dois impérativement tenir compte de la catégorie à laquelle appartient ton VTT. À l'aide de l'étiquetage du cadre selon les symboles suivants, tu es en mesure d'identifier la catégorie à laquelle ton VTT appartient. La catégorie définit les terrains sur lesquels tu peux rouler et les actions que tu peux exécuter avec ton VTT.

Si tu n'es pas sûr de la catégorie à laquelle ton VTT appartient, adresse-toi à notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

⚠ DANGER

Les sièges pour enfants ne sont pas autorisés en règle générale.

⚠ DANGER

La traction de remorques pour enfants n'est pas autorisée en règle générale.

ⓘ REMARQUE

Lis impérativement toutes les notices complémentaires, ainsi que les notices des équipementiers fournies avec ton nouveau vélo Canyon.

ⓘ REMARQUE

Les descriptions des catégories de tous les modèles électriques sont disponibles dans le manuel pour VAE Canyon et sur www.canyon.com

Condition 1
Les vélos de la **catégorie 1** sont conçus pour rouler sur des pistes stabilisées où les roues restent en contact permanent avec le sol. En règle générale, il s'agit de **vélos de route** dotés de cintres de route ou de cintres droits, de **vélos de triathlon ou de course contre la montre**.

Le **poids total maximal admissible** (c'est-à-dire le cycliste avec ses bagages et le vélo) ne doit pas dépasser **120 kg**. Dans certains cas, ce poids total maximal admissible peut être limité davantage par les consignes d'utilisation des équipementiers.

Les **vélos cyclocross et gravel** dotés de cintres de route et de freins cantilever ou à disque constituent un cas particulier dans cette catégorie. Ces vélos se prêtent aussi aux chemins caillouteux et aux pistes off-road (tout terrain) où les pneus perdent de l'adhérence à cause de petites marches ou paliers d'une hauteur de 15 à 20 cm.

Condition 2
Les vélos de la **catégorie 2** sont conçus pour rouler sur des pistes bien stabilisées où les roues restent en contact permanent avec le sol. Ces vélos sont conçus pour la mobilité urbaine, à savoir principalement pour la circulation sur les voies publiques ainsi que sur les chemins publics et ouverts. Cette catégorie inclut les **vélos Urban, de ville et de trekking**.

Le **poids total maximal admissible** (c'est-à-dire le cycliste avec ses bagages et le vélo) ne doit pas dépasser 120 kg. Dans certains cas, ce poids total maximal admissible peut être limité davantage par les consignes d'utilisation des équipementiers.

Condition 3
Les vélos de la **catégorie 3** comprennent l'usage prévu des vélos des catégories 1 et 2 et sont en plus conçus pour des terrains plus accidentés et non asphaltés. Les sauts sporadiques d'une hauteur max. d'environ 60 cm sont inclus dans la gamme d'utilisation de ces vélos. Pourtant, les sauts de cette hauteur pratiqués par des cyclistes inexpérimentés peuvent se solder par de mauvais atterrissages entraînant une augmentation signifiante des forces agissant sur le vélo, qui peuvent occasionner des dommages matériels et des blessures. Cette catégorie est représentée par les **VTT hardtail et les vélos tout suspendus avec un débattement court de suspension**.

Condition 4
Les vélos de la **catégorie 4** comprennent l'usage prévu des vélos des catégories 1 à 3. Les vélos de cette catégorie se prêtent en outre à une utilisation en terrain inégal et cassant avec de fortes pentes entraînant des vitesses plus élevées. Les sauts réguliers et modérés effectués par des cyclistes expérimentés ne posent pas de problèmes pour ces vélos. En revanche, l'utilisation régulière et durable de ces vélos sur les pistes North Shore et dans les bike parks doit être exclue. En raison des charges plus élevées, ces vélos doivent être vérifiés pour des dommages possibles après chaque sortie. **Les vélos tout suspendus avec un débattement moyen de suspension** sont typiques pour cette catégorie.

Condition 5
Ce type d'utilisation désigne l'utilisation des vélos sur des terrains extrêmement exigeants, très accidentés et extrêmement pentus qui ne peuvent être maîtrisés que par des cyclistes très bien entrainés. Les sauts hauts à des vitesses extrêmes ainsi que l'utilisation intense des bike parks désignés ou des pistes downhill sont typiques pour cette catégorie. Dans le cas de ces vélos, il faut absolument veiller à ce qu'un contrôle intensif pour des dommages possibles soit fait après chaque sortie. En cas de dommages préalables, des charges supplémentaires nettement inférieures peuvent provoquer une défaillance. En outre, un remplacement régulier des composants importants pour la sécurité doit être pris en considération. Il est fortement recommandé de porter des protections spéciales. **Les vélos tout suspendus avec un débattement long de suspension**, ainsi que les vélos dirt sont typiques pour cette catégorie.

⚠ DANGER

En raison de l'usage spécifique auquel ils sont destinés, certains vélos dirt sont équipés d'un seul frein.

⚠ DANGER

Sur la plupart des porte-vélos, les étriers de fixation trop étroits **peuvent écraser** les tubes de cadre surdimensionnés ! Endommagés de cette manière, des cadres en carbone peuvent céder brusquement ensuite, tandis que les cadres en aluminium peuvent très facilement subir des enfoncements. Les magasins d'accessoires auto proposent des modèles spéciaux adaptés au transport de tels vélos.

⚠ DANGER

Le montage d'un porte-bagages n'est pas autorisé. Si tu souhaites transporter des bagages, utilise toujours un sac à dos spécialement conçu pour l'usage cycliste.

ⓘ REMARQUE

Consulte également notre site www.canyon.com, qui est actualisé en permanence. Les domaines d'utilisation respectifs de nos modèles y sont représentés sous forme graphique.

AVANT LA PREMIÈRE SORTIE

1. **As-tu déjà fait du VTT ?** Tu dois garder à l'esprit que la pratique du vélo en tout terrain nécessite beaucoup de concentration, une bonne condition physique ainsi que de l'entraînement. Familiarise-toi avec ton nouveau VTT dans un endroit tranquille et aborde progressivement les terrains que tu souhaites franchir à VTT. Participe à un cours de conduite technique. Pour de plus amples informations, rends-toi sur le site www.canyon.com

2. **As-tu l'habitude du système de freinage ?** En principe, ton vélo Canyon est livré avec la commande du frein avant montée sur le côté gauche du cintre. Vérifie que tu peux freiner de la roue avant avec le même levier que celui dont tu as l'habitude. Si la commande diffère, tu devras t'efforcer d'assimiler la nouvelle disposition des leviers de frein, sachant que l'actionnement involontaire du frein avant pourrait entraîner une chute. Fais éventuellement modifier la disposition des leviers de frein par un spécialiste.

   L'efficacité des freins modernes peut être très supérieure à celle des freins de ton ancien vélo ! En raison de l'usage spécial auquel ils sont destinés, certains vélos dirt sont équipés d'un seul frein.

   N'hésite pas à faire d'abord quelques essais de freinage à l'écart de la circulation ! Détermine le point de freinage maximal possible, en usant de prudence et en procédant à des essais de freinage progressifs. Reporte-toi au chapitre **« Système de freinage »** pour de plus amples informations sur les freins.

3. **Familiarise-toi avec le système de changement de vitesses et son fonctionnement.** Entraîne-toi à passer les vitesses dans un endroit tranquille, à l'écart de la circulation.

Freinage à fond sur la roue avant : risque de culbute

Système de dérailleurs

DANGER

Si tu fais du VTT avec les mains posées sur les embouts de cintre, tu ne pourras pas actionner les leviers de frein aussi rapidement que dans les autres positions. Ton action de freinage sera alors retardée. Roule avec une prévoyance redoublée et anticipe les distances de freinage plus longues.

ATTENTION

Tiens compte du fait que la disposition des leviers de frein peut varier en fonction des pays ! Contrôle quel frein est actionné à l'aide de quel levier. Si la commande des freins diffère de tes habitudes, fais-la éventuellement modifier !

N'actionne pas simultanément les commandes de dérailleur avant et arrière et relâche légèrement la pression sur les pédales au moment de passer des vitesses. Tu trouveras de plus amples informations sur le système de changement de vitesses au chapitre **« Système de changement de vitesses »**.

4. **La hauteur du cadre correspond-t-elle à ta taille ? Le réglage de la selle et du cintre est-il correct ?** Debout avec le vélo entre les jambes, assure-toi que tu peux passer au moins la largeur d'une main entre l'entrejambe et le tube supérieur. Si ce n'est pas le cas, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

   En cas d'écart trop faible entre l'entrejambe et le tube supérieur, tu risques de te blesser si tu dois descendre de selle rapidement ! Sur les vélos de cross-country et de marathon, la selle doit être réglée de sorte que tu puisses tout juste poser le talon sur la pédale quand celle-ci se trouve en position basse. Vérifie que tu peux encore toucher le sol avec la pointe des pieds lorsque tu es assis sur la selle. Sur les vélos all mountain, les vélos d'enduro et de freeride, la selle est généralement réglée en position plus basse. Notamment pour la descente, il est recommandé de descendre la selle. Pour de plus amples informations sur la position, reporte-toi au chapitre **« Adaptation du vélo Canyon au cycliste ».**

5. **As-tu déjà roulé avec des pédales automatiques et les chaussures correspondantes ?** Avant d'entreprendre une première sortie avec ce type de pédales, tu dois t'entraîner à l'arrêt à accrocher et décrocher les chaussures sur les pédales. Appuie-toi de préférence sur un mur pour ne pas basculer. Règle éventuellement le seuil d'enclenchement et de déclenchement des pédales. Dans tous les cas, lis d'abord la notice d'utilisation que tu trouveras dans le carton BikeGuard. Pour de plus amples informations, reporte-toi au chapitre **« Systèmes de pédales ».**

Vérifier l'écart de l'entrejambe par rapport au tube supérieur

Chaussures spéciales pour pédales automatiques

Pédale automatique

⚠ DANGER

Si tu manques de pratique ou si la tension des ressorts de fixation sur les pédales automatiques est trop importante, il peut arriver que tu ne puisses plus dégager les chaussures des pédales ! **Risque de chute !**

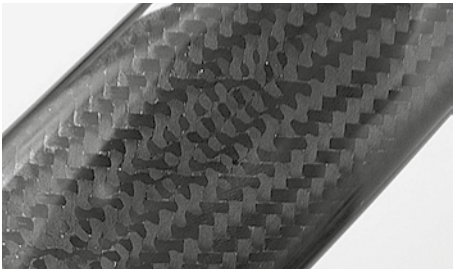
6. **Attention à n'utiliser ton vélo Canyon que pour l'usage spécifique auquel il est destiné !** Les VTT conçus pour le cross-country ou le marathon ne sont pas adaptés aux descentes difficiles sur terrain cassant, ni à l'exécution de sauts, etc. Tu disposes de modèles spécialement adaptés à un usage all mountain ou enduro. Avec les modèles Torque, tu peux aussi pratiquer le freeride. Garde à l'esprit que même si une manœuvre réalisée par un pro paraît un jeu d'enfant, elle nécessite en réalité beaucoup d'entraînement et d'expérience. Ne surestime pas tes qualités de pilote, pour ta propre sécurité.

   En règle générale, les vélos Canyon sont conçus pour supporter un poids total admissible (cycliste, bagages et vélo) de 120 kg. Cette limite ne doit en aucun cas être dépassée. Pour de plus amples informations sur l'usage spécifique de ton vélo, reporte-toi au chapitre **« Utilisation conforme à l'usage prévu »**.

7. **Ton vélo comprend-t-il des parties en carbone ?** Tiens compte du fait que le composite carbone nécessite une attention et des soins particuliers à l'usage. Lis dans tous les cas le chapitre **« Particularités du composite carbone »**.

8. **Si tu as fait l'acquisition d'un vélo suspendu, nous te conseillons de procéder à un contrôle de la pression pneumatique sur ta fourche.** Utilise la pompe fournie dans le BikeGuard pour éventuellement la régler. Un réglage incorrect peut entraîner un mauvais fonctionnement, voire une détérioration de la fourche suspendue. Il affectera dans tous les cas les qualités routières du vélo et ne te permettra pas de jouir d'une sécurité de conduite maximale. Reporte-toi aux chapitres **« Fourche suspendue »** et **« Suspension intégrale »** pour de plus amples informations.

Conduite en tout terrain



Le composite carbone

Vélo avec suspension

⚠ DANGER

Les VTT Canyon sont des vélos haut de gamme à vocation sportive ; leur construction légère est le résultat abouti de recherches menées par des ingénieurs hautement qualifiés. Toi aussi, traite ton matériel avec le même soin qu'un professionnel. Une utilisation inappropriée, un assemblage incompétent ou un entretien insuffisant peuvent compromettre la fiabilité de ta machine. **Risque d'accident !**

AVANT CHAQUE SORTIE

CONTRÔLE LES POINTS SUIVANTS AVANT CHAQUE SORTIE :

1. Les axes traversants et attaches rapides sont bien fermés. Pour de plus amples informations, reporte-toi au chapitre **« Maniement des axes traversants »**.

2. Les pneus sont-ils en bon état et la pression de gonflage est-elle suffisante ? Fais tourner les deux roues pour vérifier l'absence de voile et de saut. Cette mesure permet aussi de détecter à temps une déchirure latérale sur un pneu, une rupture d'axe de moyeu ou un rayon cassé. Pour de plus amples informations, reporte-toi au chapitre **« Roues : pneumatiques, chambres à air et pression de gonflage »**.

3. Fais un essai de freinage à l'arrêt, en tirant fort les leviers de frein vers le cintre. Tu dois atteindre rapidement un point de pression perceptible sur le levier, sans avoir à tirer le levier complètement jusqu'au cintre ! Sur les freins (à disques) hydrauliques, tu ne dois constater aucune fuite de liquide hydraulique. Reporte-toi au chapitre **« Système de freinage »** pour de plus amples informations sur les **freins**.

Vérifie la pression de gonflage

Les leviers ne doivent pas toucher le cintre

⚠ DANGER

En cas de serrage incorrect des attaches rapides, des éléments du vélo peuvent se détacher. **Risque de chute !**

⚠ DANGER

N'utilise pas ton Canyon s'il ne satisfait pas l'un des points évoqués plus haut !

4. Si tu circules sur des voies publiques ou de nuit, vérifie le système d'éclairage (chapitre **« Exigences légales »**).

5. Soulève légèrement ton Canyon, puis laisse-le rebondir sur le sol. Si tu perçois un cliquetis, tente d'en déterminer l'origine. Contrôle éventuellement les paliers et les visseries.

6. Les vélos de freeride ou de downhill, comme le Sender, sont soumis à des contraintes importantes dues à leur emploi. Si tu possèdes un vélo de ce type, vérifie avant chaque sortie s'il ne présente pas d'indices d'altération ou de fatigue du matériel, comme des fissures, des enfoncements ou des plis.

7. Pare à l'imprévu et emmène toujours avec toi une petite trousse à outils que tu fixeras sous la selle. Elle devra offrir assez de place pour deux démonte-pneus en plastique, un jeu de clés Allen, une chambre à air de rechange, quelques rustines avec de la colle, ton téléphone portable et un peu d'argent. Prévois également une pompe que tu fixeras au cadre.

8. Munis-toi d'un antivol robuste si tu as l'intention de laisser ton Canyon dans un endroit sans surveillance. Attache toujours ton Canyon à un point fixe, de manière à ce qu'il ne puisse être déplacé ou emporté.

ATTENTION

Pour prévenir les risques de dommages sur ton Canyon, tiens compte du poids total admissible et respecte les consignes concernant le transport des bagages et des enfants indiquées dans le chapitre **« Utilisation conforme à l'usage prévu »**. Nous te recommandons également de lire le chapitre **« Transport de ton vélo Canyon »** si tu envisages de transporter ton vélo en voiture ou par avion.

Ne roule jamais dans l'obscurité sans éclairage

Kit de réparation d'urgence

DANGER

Ton Canyon est énormément sollicité par les contraintes du terrain sur lequel tu évolues, ainsi que par les forces que tu exerces sur le vélo. Soumis à des charges dynamiques importantes, ses différents composants réagissent par l'usure et la fatigue. Vérifie régulièrement si ton vélo Canyon présente des signes d'usure, mais aussi des éraflures, des déformations, des altérations de couleur ou des fissures naissantes. Des pièces dont la durée de vie est dépassée peuvent céder subitement. Fais réviser ton Canyon régulièrement de façon à ce que les pièces suspectes puissent éventuellement être remplacées. Tu trouveras de plus amples informations sur le maintien du bon état de marche et de la fiabilité du vélo aux chapitres **« Conseils généraux d'entretien et révisions »**, **« Couples de serrage recommandés »** et **« Intervalles d'entretien et de maintenance »**.

CONSIGNES CONCERNANT L'ASSEMBLAGE APRÈS RÉCEPTION DU BIKEGUARD

L'assemblage du vélo, livré pré-assemblé dans son carton BikeGuard, n'est pas compliqué mais demande cependant à être effectué avec soin et circonspection. Un assemblage incompétent peut compromettre la fiabilité du vélo.

Familiarise-toi tout d'abord avec les différents composants de ton Canyon.

Regarde la couverture recto de ton manuel du vélo tout terrain. Nous y avons fait figurer un VTT Canyon doté de tous les composants essentiels. Elle te permettra de repérer rapidement les composants mentionnés dans le texte. L'illustration représente un VTT Canyon quelconque ; celui-ci peut différer dans l'apparence du modèle que tu possèdes.

Le **Quick Start Guide** de ton modèle contient des informations détaillées sur l'assemblage de ton VTT Canyon.

⚠ DANGER

Ne fixe en aucun cas un cadre ou une tige de selle en carbone sur un pied de montage ! Cela pourrait abîmer le cadre ou la tige de selle. Monte une tige de selle résistante (p. ex. en alu) sur le cadre, puis fixe celle-ci dans le pied de montage, ou utilise un modèle de pied supportant le cadre en trois points intérieurs ou bien un modèle fixant la fourche et soutenant la boîte de pédalier.

INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR L'ASSEMBLAGE DU VTT

Ton vélo Canyon a été intégralement monté et réglé en usine. Après la procédure d'assemblage exposée ci-dessous, le vélo est en parfait état de marche et ne demande aucun ajustement. Après l'assemblage, effectue un parcours d'essai avec ton vélo dans un endroit tranquille ou sur une route peu fréquentée.

L'assemblage est décrit de manière succincte dans le **Quick Start Guide**. Si tu n'es pas formé ou si tu ne disposes pas d'une expérience suffisante pour effectuer l'assemblage, lis les chapitres complémentaires qui se trouvent dans cette notice ; tiens aussi compte des notices techniques fournies par les équipementiers sur leur site internet ou sur www.canyon.com

Procède avant la première sortie aux opérations de contrôle décrites dans le chapitre **« Avant chaque sortie »**.

⚠ DANGER

N'utilise pas de cutter lorsque tu effectues des travaux sur le vélo même. Tu pourrais endommager le composant ou te blesser. Utilise, si nécessaire, une paire de ciseaux.

ⓘ REMARQUE

Tu trouveras des informations complètes sur le déballage, la structure et le réglage de ton modèle dans notre centre de service à l'adresse https://www.canyon.com/fr-fr/service-client/vtt/

ⓘ REMARQUE

Partage ton enthousiasme et demande à quelqu'un de t'aider à retirer ton nouveau Canyon du carton BikeGuard et à effectuer son assemblage.

LISTE DES OUTILS NÉCESSAIRES

Pour l'assemblage de ton nouveau vélo Canyon, tu as besoin des outils suivants que tu trouveras dans le carton avec les pièces détachées :

- Clé dynamométrique Canyon avec embouts **(1)**
- Pompe pour fourche suspendue **(2)**
- En option : pâte de montage Canyon **(3)**

REMARQUE

L'assemblage s'effectuera le plus simplement et sûrement possible si tu disposes d'un pied de montage ou si tu peux te faire aider par quelqu'un.

UTILISATION DE LA CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE CANYON

Pour assurer la fixation la plus fiable possible de deux composants, nous considérons chez Canyon que l'emploi d'une clé dynamométrique est indispensable.

Un dépassement du couple maximum autorisé sur les vis de fixation du composant (p. ex. sur la potence, la tige de selle ou le dispositif de fixation de la tige de selle) engendre une force de serrage trop élevée. Celle-ci peut entraîner une défaillance du composant et constitue par conséquent un facteur important de risques. En outre, la garantie sur le produit est inopérante dans ce cas. Des vis soumises à un serrage insuffisant ou excessif peuvent entraîner une défaillance et, par suite, un accident. Respecte scrupuleusement les couples de serrage stipulés par Canyon.

REMARQUE

Pour l'assemblage, utilise la clé dynamométrique Canyon fournie dans le BikeGuard.

Insère l'embout adéquat dans le porte-embout de la clé dynamométrique Canyon. Introduis complètement la clé Allen dans la tête de vis.

Tourne lentement la poignée de la clé dynamométrique Canyon. Le serrage opérant fait se déplacer l'aiguille de la clé sur l'échelle graduée. Cesse de tourner la poignée dès que l'aiguille atteint le chiffre correspondant au couple de serrage prescrit.

UTILISATION DE LA PÂTE DE MONTAGE CANYON

Les composants en carbone sont particulièrement vulnérables aux dommages causés par une force de serrage excessive. La pâte de montage Canyon crée une friction supplémentaire entre les deux surfaces, permettant ainsi une réduction de la valeur de couple nécessaire pour le serrage pouvant aller jusqu'à 30 %.

Son emploi est particulièrement recommandé dans les zones de serrage du cintre et de la potence, de la potence et du pivot de fourche ainsi que de la tige et du tube de selle, trois endroits critiques où un serrage excessif peut endommager gravement la structure des composants, provoquer leur défaillance et invalider la garantie. En réduisant la force de serrage, la pâte de montage Canyon allège la tension sur les surfaces de carbone sensibles, prévenant ainsi tout dommage aux fibres ou le déchirement de la structure interne du carbone. En outre, elle supprime des bruits de craquement survenant souvent dans les zones de serrage.

De plus, elle garantit une protection maximale contre la corrosion et empêche efficacement son développement même dans les conditions humides. La pâte de montage Canyon peut être utilisée pour toutes les jonctions alu/carbone. La pâte de montage Canyon est idéale pour cet emploi, car elle ne durcit pas.

Avant d'appliquer de la pâte de montage Canyon, débarrasse les surfaces à traiter des particules de saleté et des résidus de lubrifiant. Ensuite, applique une couche fine et régulière de pâte de montage Canyon sur les surfaces propres en utilisant un pinceau ou une peau de chamois.

Pour terminer, assemble les composants comme prescrit. Utilise pour cela la clé dynamométrique Canyon et ne dépasse en aucun cas les couples de serrage maximum prescrits. Après le serrage, essuies le surplus de pâte de montage Canyon et referme soigneusement le sachet de pâte.

REMARQUE

Utilise de la pâte de montage pour les tiges de selle, afin de garantir leur bonne fixation. Si tu modifies souvent le réglage de la hauteur de la tige de selle, tu rayes la surface. Ceci représente l'usure normale et ne peut pas faire l'objet de réclamations. Sur les tiges de selle réglables en hauteur, l'usure n'est pas un problème.

EMBALLAGE DE TON VÉLO CANYON

Si tu dois emballer ton vélo Canyon, p. ex. pour l'envoyer à notre atelier qualifié en vue d'une révision ou bien l'emmener en voyage, tu dois respecter certaines précautions pour éviter qu'il ne soit endommagé pendant le transport.

Tu trouveras des vidéos qui expliquent pas par pas comment bien emballer ton vélo à l'adresse : https://www.canyon.com/fr-fr/service-client/reparation-pieces-detachees-garantie/reboxing.html

Si tu voyages par avion, emballe ton vélo dans le carton BikeGuard de Canyon ou utilise une valise à vélo appropriée, comme la valise BikeShuttle de Canyon.

Pour le transport en voiture, veille à bien arrimer et protéger le vélo. Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

DANGER

Veille à ce qu'aucun accessoire (outil, sacoches, sièges enfants, etc.) ne se trouve sur le vélo et ne puisse s'en détacher. **Risque d'accident !**

DANGER

Ne dépose pas le vélo ou des composants dans l'habitacle de ton véhicule sans les arrimer. Des pièces non fixées pourraient constituer un danger pour toi en cas de freinage brusque.

ATTENTION

Les VTT équipés de grandes roues (27,5 et 29 pouces) peuvent être trop grands pour le Canyon BikeShuttle. Utilise le Canyon BikeGuard pour l'emballage.

La valise de transport Canyon BikeShuttle

ATTENTION

Il se peut que pour les cadres de taille L ou plus, tu doives démonter la roue arrière pour faire rentrer le vélo dans le BikeGuard.

ATTENTION

Sur la plupart des porte-vélos, les étriers de fixation trop étroits peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés ! Endommagés de cette manière, des cadres en carbone peuvent céder brusquement ensuite, tandis que les cadres en aluminium peuvent très facilement subir des enfoncements. Les magasins d'accessoires auto proposent des modèles spéciaux adaptés au transport de tels vélos.

ATTENTION

Si ton vélo Canyon n'a pas été emballé de manière conforme pour l'envoi, tu ne pourras pas faire valoir de remboursement de la part de Canyon Bicycles GmbH pour des dommages éventuellement subis pendant le transport. Tu trouveras les vidéos à l'adresse : https://www.canyon.com/fr-fr/service-client/reparation-pieces-detachees-garantie/reboxing.html

REMARQUE

Tu peux aussi amener ton vélo à l'un de nos partenaires de service pour une révision. Tu trouveras une vue d'ensemble de nos partenaires de service à l'adresse : https://www.canyon.com/fr-fr/service-client/reparation-pieces-detachees-garantie/bike-service-finder.html

MANIEMENT DES AXES TRAVERSANTS

Malgré leur mode de fixation simple, les attaches rapides sont souvent cause d'accidents, à cause d'un maniement incorrect.

Les composants suivants sont nécessaires pour bien utiliser l'axe traversant :

- Le levier de serrage rapide situé d'un côté du moyeu, qui transforme le mouvement de fermeture en force de serrage par l'intermédiaire d'un excentrique.
- Le filetage de l'axe traversant qui s'engage dans celui du fourreau de fourche.

DÉMARCHE À SUIVRE POUR LE SERRAGE FIABLE DE LA ROUE

- Desserre le levier de serrage rapide. Tu dois alors pouvoir lire l'inscription « OPEN » sur le levier.
- Déplace le levier de serrage rapide vers la position de serrage ; tu dois pouvoir lire l'inscription « CLOSE » sur le levier rabattu. Du début jusqu'à mi-course, tu dois pouvoir actionner le levier très facilement, sans produire aucun effet de serrage.
- Au-delà, la force que tu dois exercer sur le levier doit augmenter sensiblement et être telle que tu dois avoir des difficultés à déplacer le levier de serrage rapide en fin de course. Appuie sur le levier avec la paume de la main en prenant appui avec les doigts sur la fourche ou le cadre. Ne prends surtout pas appui sur le disque du frein.
- En position finale, le levier de serrage rapide doit être parallèle à la roue et ne doit en aucun cas dépasser sur le côté. Le levier de serrage rapide doit être plaqué contre le cadre, ce afin d'éviter toute ouverture involontaire.

Desserrage du levier de serrage rapide

Serrage du levier de serrage rapide

⚠ DANGER

Des roues mal montées peuvent être cause de chutes et d'accidents graves !

⚠ DANGER

Ne pars jamais avec un vélo dont tu n'as pas contrôlé la fixation des roues ! Si une roue se détache pendant que tu roules, la chute sera inévitable !

ⓘ REMARQUE

Attache non seulement le cadre mais aussi les roues munies de leviers de serrage rapide à un objet fixe quand tu gares ton vélo à un endroit.

- Pour contrôler la fiabilité du serrage, essaie de faire tourner le levier de serrage rapide en position fermée.
- Si le levier de serrage rapide tourne autour de l'axe, le serrage de la roue n'est pas suffisant. Tu devras alors de nouveau ouvrir le levier pour augmenter la précontrainte sur la tige.
- Ferme de nouveau le levier et contrôle la fiabilité du serrage. Si le levier de serrage rapide ne tourne plus, tu peux considérer que le serrage de la roue est correct.
- Enfin, soulève le vélo pour décoller la roue du sol et donne une tape sur le pneu avec la main. Si la roue est bien fixée, elle ne se déboîtera pas dans les pattes de fixation.

Pour contrôler le blocage de la selle par l'attache rapide, essaie de déplacer la selle angulairement par rapport à l'axe du tube de selle.

Fermeture du levier de serrage rapide avec la paume de la main

Essaie de faire pivoter la selle autour de la tige

⚠ DANGER

Assure-toi que les leviers de serrage des deux attaches rapides sont toujours placés du côté gauche de ton Canyon (côté opposé à la transmission). De cette manière, tu ne coures pas le risque de monter la roue avant à l'envers.
Dans le cas du système à axe traversant RockShox Maxle, le levier de serrage Maxle est toujours placé à droite.

⚠ DANGER

En cas de serrage insuffisant du levier de serrage rapide et des axes traversants, les roues peuvent se détacher. **Risque sérieux d'accident !**

⚠ DANGER

Sur les vélos équipés de freins à disque, ne remplace en aucun cas l'attache rapide de série par un composant dit léger.

ⓘ REMARQUE

Il est possible de remplacer les attaches rapides par des axes antivol. Ceux-ci ne peuvent être desserrés qu'à l'aide d'une clé spéciale codée ou d'une clé Allen. Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

INDICATIONS POUR LE MONTAGE DE ROUES AVEC AXE TRAVERSANT

Les axes traversants sont spécialement conçus pour les pratiques extrêmes du VTT comme le freeride, les sauts ou le downhill. Ils confèrent aux fourches suspendues une rigidité appropriée.

Divers systèmes à axe traversant sont actuellement disponibles sur le marché. Certains systèmes sont fixés au moyen d'attaches rapides. D'autres systèmes nécessitent le recours à un outil spécial pour le montage et le démontage.

Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

Le **Quick Start Guide** de ton modèle contient des informations détaillées sur les différents systèmes à axe traversant.

ATTENTION

Pour la fixation de l'axe, sers-toi exclusivement de l'outillage recommandé par le fabricant. Utilise toujours une clé dynamométrique pour les serrages. Effectue le serrage du composant progressivement, en te rapprochant par petits paliers d'un demi-newton du couple de serrage maximum prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépasse pas le couple maximum prescrit par le fabricant ! Si tu serres l'axe trop fortement, tu risques d'endommager l'axe ou le fourreau de la fourche.

REMARQUE

Les fabricants de systèmes de fixation de roue à axe traversant accompagnent habituellement leur produit d'une notice technique détaillée. Nous te conseillons de la lire attentivement avant de démonter la roue ou d'effectuer une opération d'entretien quelconque.

PRÉCAUTIONS À PRENDRE LORS D'AJOUTS ET DE MODIFICATIONS

Les vélos Canyon sont des articles de sport équipés en fonction de l'usage spécifique auxquels ils sont destinés. Tiens compte du fait que le montage de garde-boues ou d'autres accessoires peut avoir un effet préjudiciable sur le bon fonctionnement et, donc sur la fiabilité du vélo. Avant d'acheter et de monter des accessoires, tu dois vérifier s'ils sont compatibles avec ton Canyon. Pour les sonnettes, ainsi que les systèmes d'éclairage, renseigne-toi pour savoir si ces accessoires sont autorisés par la loi, s'ils sont homologués et s'ils satisfont aux conditions d'utilisation sur la voie publique. Les projecteurs alimentés par accumulateurs ou par batteries doivent porter la marque d'homologation, reconnaissable à la ligne serpentine accompagnée de la lettre « K » (voir le chapitre **« Exigences légales »**).

Il est généralement interdit d'utiliser des sièges enfant et remorques (pour enfants) sur ton Canyon.

Le montage d'un porte-bagages sur tige de selle n'est pas autorisé sur les vélos dotés d'une tige de selle en carbone.

Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

N'entreprends toi-même que les travaux dont tu maîtrises parfaitement l'exécution.

Les cintres, les potences et les fourches ne devraient être remplacés que par un mécanicien compétent. Tiens dans tous les cas compte de la notice d'utilisation fournie par l'équipementier. Pour le montage d'autres composants ou accessoires, tu es toi-même toujours responsable du montage compétent de ces composants. Au moindre doute, confie ton Canyon à notre atelier qualifié.

Set d'éclairage : feu avant et feu arrière

Catadioptre avec marque de contrôle

⚠ DANGER

Le montage d'accessoires autres que ceux d'origine, tels que des garde-boues, des porte-bagages, etc. peut affecter le bon fonctionnement de ton vélo Canyon. Pour cette raison, utilise de préférence les accessoires proposés dans notre assortiment. Tu auras ainsi l'assurance d'utiliser des composants adaptés.

⚠ DANGER

En cas de montage incorrect, des pièces peuvent se détacher ou se rompre et provoquer une chute grave. Serre les visseries importantes pour la sécurité en respectant les couples de serrage prescrits.

ⓘ REMARQUE

Si tu as des questions sur le montage d'accessoires, sur la compatibilité de composants ou sur des modifications, consulte les chapitres complémentaires plus bas. Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

PARTICULARITÉS DU COMPOSITE CARBONE

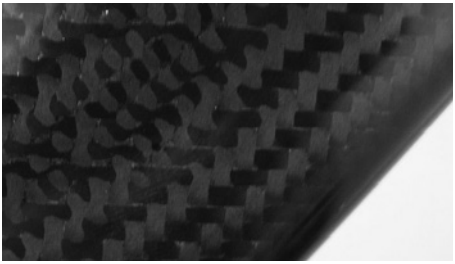
Le composite carbone, qui se compose à proprement parler d'une matière plastique renforcée de fibres de carbone (CFK), présente quelques particularités par rapport aux autres matériaux usuels de construction légère. Il est extrêmement important que tu aies connaissance de ces particularités pour pouvoir jouir durablement des hautes qualités de ton Canyon et compter sur ton matériel en toute circonstance.

Le composite carbone a fait ses preuves dans le domaine du sport cycliste par d'innombrables victoires. Ce matériau permet, sur la base d'une conception, d'une fabrication et d'un traitement tenant compte de ses spécificités, de réaliser des composants extrêmement résistants et capables de supporter des sollicitations importantes pour un poids très faible.

Cependant, le composite carbone présente la particularité propre d'être cassant. Du fait de cet inconvénient, le carbone ne se déformera pas de manière durable sous l'effet d'une surcharge, bien que sa structure interne soit déjà endommagée. Dans des cas extrêmes, ses fibres peuvent se désolidariser les unes des autres, phénomène dit de délamination, affectant considérablement la résistance du composant. Les surcharges exercées sur le composant, même si elles entraînent une détérioration des fibres internes, ne seront pas détectables par une déformation visible du matériau, comme c'est le cas avec l'acier ou l'aluminium.

Ainsi, un composant carbone ayant subi une surcharge peut céder ultérieurement lors de son utilisation et provoquer une chute aux conséquences imprévisibles. Si le risque se présente, nous te recommandons vivement de faire inspecter le composant incriminé ou, mieux encore, ton Canyon tout entier par un de nos mécaniciens qualifiés ou partenaires de service.

Tu trouveras une vue d'ensemble de nos partenaires de service à l'adresse : https://www.canyon.com/fr-fr/service-client/reparation-pieces-detachees-garantie/bike-service-finder.html



Le composite carbone

⚠ DANGER

Sois attentif lorsque tu roules. Si un composant en carbone produit des craquements, ceci peut laisser présager une défaillance de matériau imminente. N'utilise plus ton vélo et contacte notre hotline technique pour décider de la marche à suivre. Dans l'intérêt de ta sécurité, ne fais jamais réparer des composants en carbone ! Fais changer immédiatement un composant endommagé et empêche impérativement sa réutilisation par une tierce personne.

⚠ DANGER

Les pièces en carbone ne doivent jamais être soumises à des traitements requérant des températures élevées, tels le revêtement poudre où l'émaillage à chaud. La chaleur nécessaire pour ces traitements pourrait détruire le composant. Évite aussi de laisser ton vélo dans un véhicule exposé à un rayonnement solaire intense ou de le garer près d'une source de chaleur.

⚠ DANGER

Ne combine en aucun cas les cintres en carbone avec des embouts de cintres, à moins qu'ils ne soient spécialement autorisés. Ne raccourcis pas les cintres en carbone et ne fixe pas les poignées de commande frein/dérailleur plus au centre du cintre qu'il est indiqué ou nécessaire. **Risque de rupture !**

Veille à toujours garer ton Canyon soigneusement et de sorte qu'il ne puisse pas se renverser. Un cadre et des composants en carbone peuvent facilement être endommagés à la suite d'une simple chute.

CONSEILS D'ENTRETIEN

Nettoie les composants en carbone avec un chiffon humide et à l'eau claire, en ajoutant éventuellement un peu de produit vaisselle. Tu peux enlever les traces d'huile ou de graisse tenaces avec un détergent à base de pétrole. Proscris absolument l'emploi de dégraissants contenant de l'acétone, du trichloréthylène, du chlorure de méthyle ainsi que l'emploi de détergents non neutres ou chimiques, contenant des solvants susceptibles d'attaquer les surfaces !

Pour protéger et polir la surface, tu peux utiliser de la cire auto. Les produits de lustrage ou polish contiennent des ingrédients solides qui peuvent avoir un effet abrasif sur les surfaces.

DANGER

En fonction de l'utilisation, certains composants légers en carbone peuvent s'user plus rapidement. Nous te recommandons donc de respecter impérativement les intervalles d'entretien et de demander à notre atelier qualifié et/ou un autre atelier spécialisé de vérifier ces composants légers et de les remplacer le cas échéant.

DANGER

Contrôle régulièrement, p. ex. lors du nettoyage de ton vélo, si tes composants en carbone présentent des détériorations visibles telles que des entailles, des fissures, des bosses, des altérations de couleur, etc. Si ton chiffon reste accroché sur une surface, contrôle-la. N'utilise plus ton Canyon. Contacte au plus vite notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

REMARQUE

Le poids total maximal admissible (cycliste, bagages (sac à dos) et vélo) supporté ne doit pas dépasser **120 kg**. Il est par principe interdit de tracter une remorque !

Autocollants spéciaux de protection pour le carbone

ATTENTION

Sur la plupart des porte-vélos, les étriers de fixation trop étroits peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés ! Endommagés de cette manière, des cadres en carbone peuvent céder brusquement par la suite. Les magasins d'accessoires auto proposent des modèles spéciaux adaptés au transport de tels vélos.

ATTENTION

Ne fixe en aucun cas un cadre ou une tige en carbone sur un pied de montage ! Tu pourrais l'abîmer. Monte une tige de selle résistante (p. ex. en alu) sur le cadre, puis fixe celle-ci dans le pied de montage, ou utilise un modèle de pied supportant le cadre en trois points intérieurs ou bien un modèle fixant la fourche et soutenant la boîte de pédalier

ATTENTION

Pour empêcher que ton cadre en carbone ne soit endommagé par le frottement des gaines ou des projections de pierres, colle des autocollants de protection sur ses parties exposées, p. ex. sur le tube de direction et sous le tube diagonal.

ATTENTION

Évite par principe de graisser des composants en carbone. La graisse, en pénétrant dans leur surface, réduit considérablement leur coefficient de frottement et empêche une fixation fiable dans la plage de serrage autorisée. Il peut arriver que des composants en carbone graissés une fois ne puissent plus jamais être serrés correctement par la suite !

PARTICULARITÉS DES VÉLOS DE FREERIDE

Le four cross, le dual slalom, le downhill et le freeride comptent parmi les disciplines sportives les plus rudes que tu puisses disputer sur un vélo. Les sauts, les descentes de marches, les dévalées de montagne, les virages en épingle en terrain cassant ou extrêmement accidenté soumettent le cycliste et sa monture à des charges très élevées. Pour ces pratiques sportives éprouvantes, le vélo a besoin d'être très robuste et bien suspendu. Un VTT de cross-country, de randonnée ou de marathon serait rapidement exposé à des défaillances pouvant entraîner un accident très grave.

Même si les vélos destinés aux pratiques nommées plus haut sont spécialement développés pour un usage sportif et engagé, cela ne veut pas dire qu'ils puissent résister à n'importe quelle sollicitation. Notamment dans les cas suivants, le matériel peut être soumis à des surcharges trop importantes pouvant entraîner des défaillances :

- Exécution incorrecte de sauts, avec atterrissage sur arête vive, ou uniquement sur la roue avant ; sauts trop courts ou avec « trick » non mené à terme avant l'atterrissage
- Atterrissage en contre-pente, entre deux talus, dans la zone plane (Flat) pour les sauts, en rotation incomplète avec retombée en travers de la piste ou sans les mains sur le cintre ou les pieds sur les pédales

Ménage ton vélo et ne le soumets pas à des contraintes inutiles, qui usent le matériel prématurément et peuvent même entraîner une défaillance. Évite de

- charger la chaîne exagérément en roulant alors que sa tension est insuffisante
- faire patiner la chaîne sur les pignons ou le plateau
- solliciter exagérément les roues en roulant avec une pression de gonflage insuffisante
- soumettre le cadre ou des parties du cadre à des contraintes excessives, en roulant avec des éléments de suspension dont le réglage est trop mou ou encore, en effectuant des glissades sur le cadre et les pattes de fixation

Sender

Porte toujours des équipements de protection appropriés

DANGER

Les vélos destinés à la pratique du dirt, four-cross, dual slalom, downhill et freeride sont des outils de sport par excellence. Ne surestime pas tes qualités de pilote, pour ta propre sécurité. Certaines manœuvres paraissent simples quand elles sont réalisées par des cyclistes aguerris, mais requièrent en réalité beaucoup d'entraînement et d'expérience et ne sont pas sans danger. Porte toujours des équipements offrant une protection suffisante et spécialement adaptés à ta pratique.

ATTENTION

Les composants des vélos de freeride sont soumis à des charges très élevées. Vérifie les composants de ton vélo de freeride annuellement et procède éventuellement à leur remplacement.

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DE SELLE

Sur les vélos de dirt, freeride, dual-slalom, downhill, le réglage de la selle est aussi varié et spécifique que l'usage auquel ces vélos sont destinés. La position d'assise répond à des critères propres et doit surtout garantir un contrôle et une maniabilité maximale sur le vélo.

Si tu dois parcourir de **longues distances**, la hauteur de la selle devra être déterminée de sorte à garantir l'efficacité et le confort du pédalage. Pendant le pédalage, la plante antérieure du pied doit reposer exactement centrée au-dessus de l'axe de la pédale. Dans la position la plus basse de la pédale, où l'écart entre la pédale et la selle est le plus grand, la jambe ne doit pas être complètement tendue, pour ne pas nuire à la « rondeur » du pédalage.

Contrôle la hauteur de la selle en appliquant la méthode suivante, facile à mettre en œuvre. À noter que le port de chaussures à semelle plate est indispensable pour cette opération. Assieds-toi sur la selle et pose le talon sur la pédale, celle-ci se trouvant dans la position la plus basse. Dans cette position, la jambe doit être complètement tendue. La ligne des hanches doit être parallèle au sol.

Si tu fais du **freeride, du downhill,** etc., la selle sera réglée en position très basse et sera en général inclinée vers l'arrière. Demande la meilleure position à adopter à ton entraîneur, ton club ou notre hotline technique. Ou utilise le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Pour de plus amples informations sur le réglage de la selle, reporte-toi au chapitre **« Adaptation du vélo Canyon au cycliste ».**

REMARQUE

Sur les tiges de selle à hauteur variable, comme la Reverb de RockShox, le réglage de la hauteur s'effectue par pression d'un bouton placé sur le cintre. Lis les notices techniques des équipementiers.

Sur les vélos de freeride, etc., la selle est en général inclinée vers l'arrière

Tige de selle à hauteur variable

DANGER

Les VTT destinés aux pratiques engagées de dirt, freeride, downhill, etc., sont soumis à de telles contraintes que le remplacement d'organes essentiels et/ou d'éléments portants peut s'avérer nécessaire après seulement une saison. Si tu utilises un vélo de ce type, fais procéder au moins une fois tous les 3 à 4 mois à son inspection minutieuse.

REMARQUE

Un réglage rabaissé de la selle est généralement recommandé pour les descentes raides en VTT. Il est cependant déconseillé pour les longues sorties, où il peut entraîner des problèmes au niveau des genoux.

APRÈS UNE CHUTE

1. Vérifie que les roues sont encore bien fixées dans leurs pattes de fixation et centrées par rapport au cadre et à la fourche. Fais tourner les roues. Tu peux ainsi vérifier si elles ne sont pas voilées. Si une roue présente un voile prononcé, elle devra être recentrée. Reporte-toi aux chapitres **« Système de freinage »** et **« Roues »** pour de plus amples informations.

2. Vérifie que le cintre et la potence ne présentent ni torsion ni début de rupture et qu'ils ne sont pas décalés. Vérifie le serrage de la potence sur la fourche en essayant de bouger le cintre latéralement avec la roue maintenue en position. Appuie-toi aussi sur les poignées de frein un court instant pour contrôler le bon serrage du cintre dans la potence. Pour de plus amples informations, reporte-toi aux chapitres **« Adaptation du vélo Canyon au cycliste »** et **« Jeu de direction »**.

3. Vérifie si la chaîne est encore engagée sur les plateaux et les pignons. Si le vélo est tombé du côté dérailleur, vérifie le passage des vitesses. Demande à quelqu'un de soulever le vélo au niveau de la selle et passe lentement les vitesses une à une sur le dérailleur arrière. Surveille notamment l'écart du dérailleur arrière par rapport aux rayons dans les petites vitesses, c'est à dire quand la chaîne est engagée sur les plus gros pignons. Si le dérailleur ou la patte de fixation de roue sont tordus, le dérailleur peut se coincer dans les rayons et **provoquer une chute** !

Vérifie si les roues sont encore bien fixées

Essaie de faire pivoter le cintre par rapport à la roue avant

Examine le jeu de pignons de derrière et vérifie si les galets du dérailleur sont exactement sous les dents du pignon engagé

REMARQUE

Tiens également compte des indications données au chapitre **« Particularités du composite carbone »**.

Le dérailleur arrière, la roue arrière et le cadre peuvent être endommagés. Vérifie le dérailleur avant. S'il est décalé, il peut provoquer le déraillement de la chaîne. La transmission risque d'être brusquement interrompue (voir aussi le chapitre **« Système de changement de vitesses »**).

4. Vérifie l'alignement de la selle par rapport au cadre en prenant la boîte de pédalier ou le tube supérieur comme repère.

5. Soulève ton vélo de quelques centimètres, puis relâche-le pour le faire rebondir sur le sol. En cas de bruits suspects, vérifie si des fixations sont desserrées.

6. Pour finir, vérifie encore une fois l'état général du vélo, afin de repérer d'éventuelles déformations, altérations de couleur ou fissures.

N'enfourche ton vélo que si le contrôle de tous les points énumérés plus haut est satisfaisant et rentre en roulant très prudemment. Évite d'accélérer et de freiner brusquement et ne roule pas en danseuse.

Si tu as des doutes sur la fiabilité du vélo, fais-toi ramener en voiture pour éviter tout risque inutile. Arrivé chez toi, procède encore une fois à un contrôle approfondi de ton vélo. Les pièces endommagées devront être réparées ou remplacées. Lis les chapitres complémentaires plus loin dans la notice. Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

⚠ DANGER

Des composants en carbone qui ont subi une force d'impact, de même que des pièces tordues en aluminium peuvent se rompre subitement. N'essaie pas de les redresser, car cela aggraverait encore le risque de rupture. Ceci vaut en particulier pour la fourche, le cintre, la potence, les manivelles, la tige de selle et les pédales. En cas de doute, il est toujours préférable de faire remplacer ces composants, qui sont critiques pour ta sécurité.

Vérifie que le dérailleur arrière n'entre pas en contact avec les rayons

Vérifie l'alignement de la selle par rapport au cadre en utilisant le tube supérieur comme repère

Après une chute, procède au remplacement des composants légers pour ta sécurité

KITS CADRE : CONSEILS POUR LE MONTAGE, CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Kit cadre

Canyon propose ses cadres de qualité en carbone et en aluminium en kits séparés, permettant un équipement selon les goûts individuels.

Les fourches pour les cadres de VTT Canyon doivent être choisies en tenant compte du débattement approprié. Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

La personne qui complète le cadre et installe les composants doit auparavant s'assurer de la compatibilité des composants entre eux et garantir la qualité du montage. En raison du nombre infini de composants, il n'est pas possible à Canyon d'envisager dans cette notice toutes les combinaisons d'équipement possibles. Canyon ne peut donc pas être tenu responsable pour toutes les configurations possibles de composants montées sur ses cadres.

Nous te recommandons instamment de lire les notices fournies par les équipementiers soigneusement et dans leur intégralité. En principe, une incompatibilité des composants entre eux ou un montage défectueux peuvent compromettre la fiabilité de ton Canyon. Nous te recommandons donc de faire procéder au montage de ton Canyon par un spécialiste ou dans notre atelier qualifié. Ne présume pas de tes capacités, dans l'intérêt de ta propre sécurité.

ATTENTION

Évite absolument de fixer le cadre par ses tubes dans la pince-mâchoire de ton pied de montage ! Tu pourrais endommager les parois minces des tubes. Installe d'abord une tige de selle robuste (en aluminium) sur le cadre, puis fixe le cadre au pied de montage par la tige, ou utilise un modèle de pied supportant le cadre de l'intérieur, en trois points, ou encore un modèle fixant la fourche et supportant la boîte de pédalier.

REMARQUE

N'hésite pas à faire effectuer le montage de ton Canyon dans notre atelier qualifié !

REMARQUE

Selon l'expérience et/ou l'habileté manuelle de la personne effectuant le montage, cette notice pourra nécessiter un complément d'informations. Certains travaux peuvent requérir un outillage spécial (p. ex. un extracteur spécial pour les manivelles) ou des instructions supplémentaires.

Les cadres sont prêts à être montés, c'est-à-dire avec les filetages taillés et les emplacements des cuvettes ainsi que le tube de selle alésés. Un rattrapage du cadre n'est pas nécessaire. Ne modifie pas le cadre ou ses éléments fonctionnels, comme p. ex. la conduite de câble ajustable, en les limant, les perçant, etc.

Lubrifie tous les composants (à l'exception explicite des tiges de selle et des potences en carbone, de toutes les tiges de selle montées sur des cadres en carbone et de toutes les potences montées sur des pivots de fourche en carbone) avec une graisse de montage de qualité avant de procéder à leur montage sur le cadre. Tu limiteras ainsi les risques de corrosion et empêcheras que certaines pièces ne puissent plus être démontées après un certain temps.

Sur les vélos Canyon, le jeu de direction et la fourche sont fournis déjà montés.

Effectue le serrage des composants très progressivement en veillant toujours à appliquer, pour commencer, un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximum, puis contrôle la fixation correcte des composants, comme décrit dans les chapitres correspondants.

Quant aux composants pour lesquels aucune marge de couples de serrage n'est fournie, serre les vis par étapes progressives jusqu'au couple maximum autorisé en contrôlant chaque fois leur bon serrage.

DANGER

La personne entreprenant le montage d'un vélo complet sur la base d'un cadre Canyon, doit veiller elle-même à ce que l'assemblage des composants soit réalisé conformément aux consignes du fabricant, aux normes générales et à l'état actuel de la science et de la technique. En cas de doute sur la compatibilité de certains composants avec le cadre, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Tiens toujours compte des couples de serrage indiqués

Utilise toujours une clé dynamométrique pour les serrages

ATTENTION

Seule l'utilisation de la potence livrée est autorisée.

REMARQUE

Les couples de serrage des vis figurent sur les composants, dans le Quick Start Guide de ton modèle et/ou dans les notices techniques des équipementiers.

JEU DE DIRECTION

Tous les cadres sont livrés avec des cuvettes montées et un jeu de direction intégré (integrated headset).

FOURCHES SUSPENDUES

Les cadres de VTT Canyon peuvent être équipés d'une fourche suspendue de ton choix.

Tiens compte de la hauteur de montage de la fourche, qui doit être conforme à la géométrie du cadre. Tu trouveras les hauteurs de montage de ta fourche suspendue ainsi que les cotes du diamètre nominal du pivot de fourche sur notre site www.canyon.com

Le montage d'une autre fourche peut entraîner au moins une détérioration du comportement en conduite. Ton Canyon peut éventuellement échapper à ton contrôle. **Risque de chute !** Assure-toi également que le té de la fourche peut pivoter librement sous le cadre.

Le té de la fourche doit pouvoir pivoter sans toucher le cadre

Tiens compte de la hauteur de montage de la fourche suspendue

⚠ DANGER

Une fourche inadaptée peut affecter le comportement du vélo au point de le rendre incontrôlable dans certaines circonstances.

ARRÊTS DE GAINE

Sollicite les arrêts de gaine rivetés sur les cadres en carbone des VTT Canyon uniquement dans le sens de cheminement des câbles de dérailleur, conformément à la direction de la force. Une sollicitation de biais ou perpendiculaire au sens de cheminement des câbles risquerait d'endommager le cadre.

Ne dépasse pas les couples de serrage recommandés par les équipementiers

Lors du remplacement de la patte de dérailleur, ne dépasse en aucun cas le couple de serrage maximum

Respecte le couple de serrage indiqué pour le porte-bidon

REMARQUE

Les couples de serrage des vis figurent sur les composants, dans le Quick Start Guide de ton modèle et/ou dans les notices techniques des équipementiers.

REMARQUE

Veille à appliquer un peu de graisse entre le cadre et la patte de dérailleur lorsque tu remplaces celle-ci !

TIGE DE SELLE

Ta nouvelle tige de selle doit dans tous les cas avoir le même diamètre nominal que le diamètre intérieur du tube de selle de ton cadre. Tu dois pouvoir introduire la tige de selle dans le tube aisément, sans avoir à appuyer dessus ou la tourner. Si les diamètres de la tige et du tube de selle ne concordent pas, la tige de selle risque de ne pas pouvoir remplir sa fonction.

Avant de monter la tige sur le cadre, assure-toi que le tube de selle ne présente aucune arête saillante ou ébarbure. Si ta tige de selle ou le tube de selle de ton cadre sont en carbone, les surfaces des deux parties doivent être exemptes de graisse ou d'huile. Nettoie et ébarbe le tube de selle si nécessaire.

Ne serre pas trop fort la vis de fixation de tige de selle sur le tube de selle. Tiens compte des indications données au chapitre **« Réglage de la hauteur de la selle »**, ainsi que des couples de serrage autorisés au chapitre **« Conseils généraux d'entretien et révisions »** et respecte également les consignes de l'équipementier. Un serrage excessif peut endommager la tige de selle et entraîner un accident ou une blessure du cycliste.

Assure-toi que la tige de la selle est parfaitement adaptée au cadre

Respecte le couple de serrage indiqué pour la fixation de la tige de selle

⚠ DANGER

Si les diamètres d'une tige de selle et d'un tube de selle ne correspondent pas exactement, l'introduction de la tige dans le tube peut entraîner une rupture du cadre ou de la tige en question. Le cycliste peut se blesser à cette occasion ou avoir un accident.

⚠ DANGER

Ta tige de selle doit être enfoncée dans le tube de selle au minimum jusqu'en dessous du tube supérieur et jusqu'au repère d'insertion minimum indiqué sur la tige. Ne roule jamais avec ton Canyon si le repère d'insertion minimum est visible sur ta tige.

⚠ DANGER

Ne graisse en aucun cas une tige de selle en carbone ou le tube de selle d'un cadre en carbone.

ⓘ REMARQUE

Utilise la pâte de montage spéciale pour carbone de Canyon pour obtenir un serrage fiable de la tige de selle.

ⓘ REMARQUE

Tiens compte des indications concernant les diamètres des tiges de selle fournies sur https://www.canyon.com/fr-fr/support-articles/seat_post_diameters.html

ADAPTATION DU VÉLO CANYON AU CYCLISTE

Peu importe que tu souhaites être assis en position aérodynamique sur ton Canyon de course cross-country ou détendu sur ton vélo all mountain Canyon. La position de la selle est essentielle pour ton bien-être et pour te permettre de déployer des performances maximum sur ton Canyon. Pour ces raisons, ajuste la selle et le cintre de ton Canyon le plus précisément possible en fonction de tes besoins.

Un VTT est un vélo principalement destiné à un usage sportif. La pratique du VTT suppose de ce fait une musculature du tronc, des épaules et de la nuque capable de supporter des sollicitations nombreuses.

Ta taille est un critère décisif pour le choix de la hauteur de cadre de ton Canyon. La position du cycliste sur son vélo est plus ou moins conditionnée par le type de vélo choisi. Certains composants de ton Canyon sont cependant conçus de manière à pouvoir être ajustés, dans une certaine limite, à ta morphologie. Il s'agit principalement de la tige de selle, de la potence et des poignées de frein.

Choisis la taille du vélo de sorte que l'écart de l'entrejambe par rapport au tube supérieur soit suffisamment grand pour que tu ne risques pas de te faire mal en le heurtant lorsque tu descends de vélo.

Avec le système PPS (« Perfect Position System »), Canyon met à ta disposition un outil te permettant de déterminer virtuellement la taille exacte que doit avoir ton vélo Canyon, sans que tu n'aies à procéder à aucun essai. Tu peux accéder au système PPS sur notre site www.canyon.com

Le cadre doit offrir une liberté de mouvement suffisante au niveau de l'entrejambe

Position typique d'un freerider en descente

⚠ DANGER

Tous les travaux décrits dans la suite requièrent un minimum d'expérience, un outillage approprié et de l'habileté manuelle. Après l'assemblage, procède impérativement à un check-up rapide (voir le chapitre **« Avant chaque sortie »**) et effectue un parcours d'essai avec ton vélo dans une endroit tranquille ou sur une route peu fréquentée. Tu pourras ainsi vérifier encore une fois l'ensemble des réglages en toute sécurité. En cas de doute, contente-toi de vérifier ta position assise. Confie ton Canyon aux mains d'un spécialiste.

RÉGLAGE CORRECT DE LA HAUTEUR DE LA SELLE

Sur les vélos de cross-country, de marathon et de randonnée, la hauteur de selle requise est déterminée en fonction du pédalage.

Important : lors du pédalage, la plante du gros orteil doit reposer exactement centrée au-dessus de l'axe de la pédale. La jambe ne doit pas être complètement tendue quand la pédale se trouve dans la position la plus basse. Si la selle est trop haute, le passage du point bas est plus difficile ; le pédalage devient « carré ». Une position trop basse de la selle occasionnera quant à elle des douleurs au niveau des genoux. Contrôle la hauteur de la selle en appliquant la méthode suivante, facile à mettre en œuvre. Utilise pour cela des chaussures dotées de semelles plates.

- Assieds-toi sur la selle et pose le talon sur la pédale, celle-ci se trouvant dans la position la plus basse. Dans cette position, la jambe doit être complètement tendue. La ligne des hanches doit être parallèle au sol.

Pour régler la hauteur de la selle, tu dois desserrer la vis ou l'attache rapide du collier de serrage sur le tube de selle (lis auparavant le chapitre **« Maniement des axes traversants »**). Desserre la vis de serrage de la tige de selle avec un outil approprié, en tournant celle-ci dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Ne tire pas la tige de selle au-delà de la limite d'extraction MAX indiquée dessus. Sur les cadres dont le tube de selle dépasse du tube supérieur, l'extrémité inférieure de la tige de selle doit se trouver impérativement en dessous du tube supérieur ! Ceci peut impliquer une profondeur d'insertion minimum de 10 centimètres, voire davantage.

Pour régler la hauteur de la selle, tu dois desserrer la fixation de la selle

La jambe doit être complètement tendue quand la pédale se trouve dans la position la plus basse et que le talon du pied repose à plat sur celle-ci

⚠ DANGER

Ne graisse en aucun cas le tube de selle d'un cadre en carbone s'il n'est pas muni d'une douille en aluminium. Si tu utilises une tige de selle en carbone, ne graisse pas le cadre, même si celui-ci est en métal. Il est possible qu'une fois en contact avec de la graisse, les composants en carbone ne puissent plus être fixés correctement par la suite !

ATTENTION

La tige de selle et le cadre peuvent avoir différentes profondeurs d'insertion minimum à respecter. Choisis chaque fois la plus grande profondeur d'insertion prescrite.

- Une fois la tige desserrée, il est possible de la faire coulisser en hauteur. Veille à ce que la partie de la tige insérée dans le tube de selle soit toujours bien graissée. (Exception : cadre ou tige de selle en carbone). Si ta tige ne coulisse pas facilement dans le tube de selle, ne force surtout pas. Si nécessaire, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com
- Mets la selle en position droite en alignant sa pointe sur le tube supérieur ou par rapport à la boîte de pédalier.
- Resserre la tige de selle. Pour cela, visse la vis du collier de serrage dans le sens des aiguilles d'une montre. Tu dois pouvoir atteindre un effet de serrage suffisant sans trop forcer. Si ce n'est pas le cas, il est possible que la tige de selle ait un diamètre trop petit pour le cadre. Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com
- Vérifie que la tige est bien serrée. Pour cela, saisis la selle des deux mains, devant et derrière, et essaie de la faire pivoter latéralement. Si la selle reste en place, son serrage est correct.

Vérifie l'alignement de la selle par rapport au cadre en utilisant le tube supérieur comme repère

Essaie de faire pivoter la selle autour de la tige

⚠ DANGER

Fais attention de ne pas trop serrer la vis du dispositif de fixation de la tige de selle. En serrant trop fort, tu risquerais d'endommager la tige de selle ou le cadre. **Risque d'accident !**

REMARQUE

Sur les tiges de selle à hauteur variable, comme la Reverb de RockShox, le réglage de la hauteur s'effectue par pression d'un bouton placé sur le cintre. Lis la notice fournie par le fabricant, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

- Vérifie si l'extension des jambes est correcte en t'asseyant une nouvelle fois sur le vélo. Effectue ce contrôle en plaçant le pied dans la position de pédalage la plus basse. La plante du gros orteil posée au centre de la pédale, le genou doit former un angle léger. Si c'est le cas, la hauteur de la selle est bien réglée.
- Vérifie que tu atteins encore une position d'équilibre stable quand tes pieds sont posés sur le sol. Si ce n'est pas le cas, baisse un peu la selle.

Si tu fais du dirtbike, freeride, du downhill, etc., la selle sera réglée en position très basse et sera en général inclinée vers l'arrière. Tu trouveras plus d'informations dans le chapitre **« Particularités des vélos de freeride »**. Demande à ton entraîneur, ton club, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Position de pédalage idéale : la plante du gros orteil posée au centre de la pédale, le genou doit former un angle léger

⚠ DANGER

N'utilise jamais ton vélo si la tige de selle est tirée au delà du repère d'insertion minimale indiqué sur la tige ! La tige pourrait se rompre, ou le cadre être endommagé. Sur les cadres dont le tube de selle dépasse au dessus du tube supérieur, la tige de selle doit être enfoncée au minimum jusqu'en dessous du tube supérieur, voire en dessous des haubans !

ATTENTION

Effectue le serrage du composant progressivement, en te rapprochant par petits paliers d'un demi-newton du couple de serrage maximum prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépasse pas le couple maximum prescrit par le fabricant !

REMARQUE

Chez des adolescents en cours de croissance, vérifie la position d'assise régulièrement tous les deux à trois mois.

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DU CINTRE

C'est la hauteur du cintre par rapport à la selle qui détermine l'inclinaison du dos. Plus le cintre est bas, plus le buste doit s'incliner vers l'avant. Le cycliste a alors une position, certes, plus aérodynamique et reporte davantage de poids sur la roue avant, mais la position inclinée est plus contraignante et moins confortable car les charges qui s'exercent sur les poignets, les bras, le buste et le cou augmentent.

POTENCES POUR PIVOT DE FOURCHE NON FILETÉ, TYPE AHEADSET®
(Aheadset® est une marque déposée de la société Dia-Compe)

Sur les vélos équipés d'un jeu de direction de type Aheadset®, la potence sert aussi à régler le jeu de direction. Toute modification apportée à la position de la potence rend donc nécessaire un nouvel ajustement du jeu de direction (voir le chapitre **« Jeu de direction »**). Un réglage limité en hauteur est possible seulement en décalant les entretoises (aussi appelées « spacer ») ou en retournant la potence, s'il s'agit d'un modèle réversible.

Potence Aheadset®

La hauteur du cintre par rapport à la selle détermine l'inclinaison du dos

⚠ DANGER

La potence fait partie des éléments portants de ton vélo. Des modifications apportées à celle-ci peuvent compromettre ta sécurité. Veille au serrage correct des vis de la potence et du cintre. Les couples de serrage des vis figurent sur les composants, dans le Quick Start Guide de ton modèle et/ou dans les notices techniques des équipementiers.
Si tu prévois d'apporter des modifications, contacte éventuellement notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

ATTENTION

Assure-toi que la combinaison cintre-potence est autorisée par le fabricant du cintre et celui de la potence.

REMARQUE

Observe aussi les notices techniques fournies par les équipementiers.

- Dévisse la vis d'ajustement du jeu de direction, au sommet du pivot de fourche, puis retire le capuchon.
- Desserre les vis fixant la potence sur le pivot de fourche. Retire la potence de la fourche.
- Tu peux à présent retirer les entretoises.
- Applique un peu de pâte de montage Canyon pour composants carbone à l'endroit où la potence doit être fixée.
- Introduis complètement la potence sur le pivot de fourche, sans oublier de replacer au-dessus de la potence toutes les entretoises que tu as auparavant retirées.

DANGER

Les potences peuvent différer entre elles par la longueur de l'avancée, le diamètre d'introduction sur le pivot de fourche et le diamètre de passage du cintre. Un mauvais choix peut avoir des conséquences graves pour ta sécurité : le cintre et la potence peuvent rompre et provoquer un accident. Pour le remplacement, utilise uniquement des pièces de rechange garanties d'origine et appropriées.

REMARQUE

La suppression d'entretoises est seulement possible si le pivot de fourche est raccourci. Cette modification est irréversible. Elle ne doit donc être entreprise que si tu es absolument sûr de la position assise que tu souhaites obtenir. Fais réaliser ce travail par un spécialiste. Un maniement incorrect ou l'utilisation d'un outil inapproprié lors du raccourcissement du pivot de fourche peut entraîner des endommagements de matériel irréparables, voire même dangereux dans certains cas. Canyon n'assume aucune responsabilité pour les dommages au pivot de fourche causés par un maniement inapproprié. La garantie devient caduque dans ce cas. L'idéal est de contacter notre hotline technique ou de compléter le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Desserre les vis fixant la potence sur le pivot de fourche

Enlève les entretoises du pivot, pour les replacer ensuite au-dessus ou au-dessous de la potence

Réajuste le réglage du jeu de direction, puis resserre la potence

REMARQUE

Veille à ce que la zone de serrage du cintre ne présente pas d'arêtes vives. Si nécessaire, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Si tu souhaites retourner la potence, tu dois aussi démonter le cintre.

- Pour cela, dévisse complètement les vis du capot sur l'avancée de la potence puis retire le capot et le cintre avec précaution.
- Applique de la pâte de montage Canyon pour composants carbone dans la zone de serrage du cintre et fixe de nouveau le cintre après avoir retourné la potence.
- N'oublie pas d'ajuster correctement le cintre dans la zone de serrage de la potence.
- Visse toutes les vis de fixation de la potence à l'aide d'un clé dynamométrique, en respectant les couples de serrage recommandés. Tiens compte du fait que tu n'as généralement pas besoin d'appliquer le couple de serrage maximum si tu utilises une pâte de montage pour composants carbone. Un couple de serrage inférieur de 20 à 25 % au couple maximum (p. ex. 6 Nm au lieu de 8 Nm) est suffisant et permet de ménager le matériel.
- Procède au nouveau réglage du jeu de direction.
- Ajuste la potence de sorte que son avancée soit alignée sur la roue avant et que le cintre soit exactement perpendiculaire au sens de la marche. Serre convenablement la potence après l'avoir ajustée, puis essaie de la faire pivoter latéralement pour contrôler le serrage (voir le chapitre **« Jeu de direction »**).

⚠ DANGER

Pour le serrage de la potence et du cintre, respecte impérativement les couples prescrits. Le cintre ou la potence pourraient sinon se desserrer ou se rompre et provoquer éventuellement un accident grave. Les couples de serrage des vis figurent sur les composants, dans le Quick Start Guide de ton modèle et/ou dans les notices techniques des équipementiers. Si nécessaire, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Desserre les vis du capot sur l'avancée de la potence

Resserre les vis

⚠ DANGER

Si ton VTT Canyon est muni d'une fourche dont le pivot est en carbone (reconnaissable à la couleur noire ou noir brillant visible au niveau de la fente de la potence), tu dois faire preuve de la plus grande prudence lors du serrage de la potence. Confie ce travail de préférence à un professionnel !

ⓘ REMARQUE

Veille à ce que la zone de serrage du cintre ne présente pas d'arêtes vives. Si nécessaire, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

RECUL ET INCLINAISON DE LA SELLE

La position de la selle est essentielle pour te sentir bien et ne pas souffrir quand tu roules.

La distance entre les poignées du cintre et la selle a une influence sur la position inclinée du dos et donc sur ton confort de conduite et ta vélocité. Grâce au chariot de la tige de selle, il est possible de modifier cette distance sur une plage limitée. Cependant, le recul ou l'avancée de la selle sur la tige de selle a aussi des répercussions sur le pédalage lui-même. Le cycliste appuie sur la pédale dans une position qui est plus ou moins reculée par rapport aux pédales.

Une selle qui n'est pas horizontale ne permet pas un pédalage détendu sur le vélo. En effet, elle t'oblige à t'appuyer ou t'agripper constamment au cintre pour ne pas glisser de la selle.

Maintiens le bord supérieur de la selle horizontalement pendant que tu resserres la ou les vis. Pour ces réglages, le vélo doit être placé sur une surface horizontale.

Sur les VTT tout suspendus, il peut être avantageux de régler la selle plus bas à l'avant, c'est-à-dire légèrement inclinée.

L'écart entre les poignées du cintre et la selle influe sur la position inclinée du dos

Le bord supérieur de la selle doit si possible rester horizontal

⚠ DANGER

Pour le serrage des vis de la tige de selle, veille à respecter les couples de serrage prescrits. Utilise une clé dynamométrique et ne dépasse pas les couples de serrage maximum ! Les couples de serrage des vis figurent sur les composants, dans le Quick Start Guide de ton modèle et/ou dans les notices techniques des équipementiers.

La plage de réglage de la selle est très faible. Les potences offrent, quant à elles, des possibilités de réglage sensiblement plus grandes, grâce aux potences réglages ou à la longueur de leur avancée, en autorisant une marge d'adaptation de plus de 10 centimètres. Très souvent, ceux-ci impliqueront aussi que la longueur des câbles de dérailleur et de frein soit adaptée en conséquence. Si nécessaire, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Vérifie que la selle, une fois fixée, ne bascule pas ou ne tourne pas, en appuyant tour à tour sur la pointe et la partie arrière de la selle avec les mains.

DANGER

Ne fixe jamais la selle dans la partie coudée de ses rails mais uniquement dans sa partie droite.

REMARQUE

La plage de réglage de la selle est très faible. En revanche, différentes longueurs de potences permettent dans certains cas de réaliser des ajustements de plus de dix centimètres. Très souvent, ceux-ci impliqueront aussi que la longueur des câbles soit adaptée en conséquence. Pour ces modifications, consulte dans tous les cas un atelier spécialisé. Pour toute question ou pour prendre rendez-vous, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

RÉGLAGE DU RECUL ET DE L'INCLINAISON DE LA SELLE

Dispositif de fixation intégré à la tige de selle avec une ou deux vis parallèles

Sur la plupart des tiges de selle modernes, le chariot de selle, qui assure l'inclinaison ainsi que l'avancée ou le recul de la selle, est fixé sur la tête de la tige par une ou deux vis centrales à six pans creux. La plupart des tiges de selle sont dotées de deux vis placées côte à côte.

Pour régler la position de la selle, desserre la ou les vis sur la tête de la tige de selle. Dévisse la ou les vis de deux à trois tours maximum, pour ne pas disloquer complètement le dispositif de fixation. Avance ou recule la selle horizontalement pour régler la distance par rapport à la potence, en tapotant légèrement sur la selle si nécessaire. Tiens compte des repères sur les rails de la selle et veille à ne pas les dépasser.

Après avoir trouvé la bonne position, vérifie si les deux moitiés du dispositif de fixation épousent bien les rails.

Veille à ce que la selle ou le dispositif de fixation s'engage dans l'un des crans sur la tête de la tige de selle pendant que tu serres. Serre la ou les vis progressivement.

Quand tout est OK, serre la ou les vis avec la clé dynamométrique en suivant les indications.

Resserre les deux vis en alternance et progressivement, sans jamais dépasser le couple de serrage maximum autorisé

Vérifie après le serrage si la selle bascule encore

ATTENTION

Contrôle chaque mois les serrages à l'aide d'une clé dynamométrique en te référant aux valeurs sur les composants eux-mêmes, dans le Quick Start Guide de ton modèle et/ou les données dans les notices techniques des équipementiers.

Fixation de la selle par deux vis placées devant et derrière la tige de selle

Sur les tiges de selle fixées par deux vis placées devant et derrière, deux vis à six pans creux verticales maintiennent la tête, qui bloque aussi bien l'inclinaison que la position horizontale de la selle. Il y a une vis derrière la tige et une autre vis devant ou au milieu de la tige.

Pour régler la position de la selle, dévisse les deux vis de deux à trois tours maximum, pour ne pas disloquer complètement le dispositif de fixation. Avance ou recule la selle horizontalement pour régler la distance par rapport à la potence, en tapotant légèrement sur la selle si nécessaire. Tiens compte des repères sur les rails de la selle et veille à ne pas les dépasser. Après avoir trouvé la bonne position, vérifie si les deux moitiés du dispositif de fixation épousent bien les rails, en s'ajustant parfaitement.

Observe toujours les couples de serrage recommandés. Vérifie que la selle, une fois fixée, ne bascule pas, en appuyant tour à tour sur la pointe et la partie arrière de la selle avec les mains.

Desserre les deux vis de deux à trois tours maximum

Resserre les vis, en alternance et progressivement, au couple de serrage prescrit

Positionne la selle de sorte que les rails soient fixés dans leur section graduée

⚠ DANGER

Positionne les rails de la selle de sorte que le chariot de la tige de selle se trouve à l'intérieur de la plage de réglage prescrite. En l'absence de marquage de la plage de réglage, le serrage de la selle doit avoir lieu dans la zone rectiligne et en aucun cas dans les zones coudées des rails qui se trouvent à l'avant ou à l'arrière. **Risque de rupture !**

⚠ DANGER

Lorsque tu remplaces une selle, tiens compte du fait que les chariots des tiges de selle sont généralement conçus pour des rails de selle présentant un diamètre de sept millimètres. Des rails d'autres diamètres peuvent entraîner une défaillance de la tige et, donc la chute du cycliste.

RÉGLAGE DU CINTRE ET DES POIGNÉES DE FREIN

Généralement, sur les VTT, les extrémités des cintres sont légèrement cintrées. Règle le cintre de manière à ce que tes poignets adoptent une position détendue et ne soient pas trop tournés vers l'extérieur.

RÉGLAGE DE LA POSITION DU CINTRE PAR ROTATION AUTOUR DE SON AXE

- Desserre la ou les vis à six pans creux sur l'avancée de la potence.
- Fais pivoter le cintre autour de son axe jusqu'à obtenir la position souhaitée.
- Veille à ce que le cintre soit exactement centré sur la potence avant de le fixer.
- Resserre à présent la ou les vis avec précaution en utilisant une clé dynamométrique. Respecte le couple de serrage prescrit. Les couples de serrage des vis figurent sur les composants, dans le Quick Start Guide de ton modèle et/ou dans les notices techniques des équipementiers. Une fois le cintre réglé, tu dois ajuster les commandes de frein et de dérailleur.
- Desserre la vis à six pans creux sur les brides des commandes.
- Fais pivoter les commandes de frein et de dérailleur sur le cintre. Assieds-toi sur la selle et place tes doigts sur les leviers de frein. Assure-toi que la main et l'avant-bras forment une ligne droite.
- Resserre les brides fermement.
- Contrôle le serrage du cintre en te plaçant devant ton Canyon, en saisissant fermement les deux commandes de frein et en exerçant une poussée énergique vers le bas. Le cintre ne doit pas pivoter vers le bas. Éventuellement, resserre avec prudence la ou les vis de serrage du cintre sur la potence.

Desserre la ou les vis à six pans creux sur l'avancée de la potence

Resserre les vis en respectant le couple de serrage prescrit

Les doigts posés sur les leviers de frein, ta main doit former une ligne droite avec ton avant-bras

Serre les commandes de frein et de dérailleur au couple de serrage prescrit

Les **embouts de cintre** permettent de varier la position des mains sur le cintre. Ils sont en général réglés de manière à permettre une prise confortable quand le cycliste roule « en danseuse », à savoir quand il pédale en position debout sur le vélo. Les « bar ends », comme sont encore appelés les embouts de cintre, sont alors presque parallèles au sol ou forment un angle d'environ 25 degrés vers le haut.

- Desserre les vis de fixation, placées généralement sous les embouts, de un ou deux tours.
- Fais pivoter les embouts jusqu'à obtenir la position souhaitée en veillant à ce qu'ils présentent la même inclinaison des deux côtés.
- Resserre les vis au couple de serrage requis.
- Contrôle le bon serrage des embouts en essayant de les faire pivoter sur le cintre.
- Sur les cintres en carbone, tu dois utiliser des bouchons de cintre spéciaux si tu souhaites installer des embouts de cintre. Pour les cintres en carbone, tiens impérativement compte de la notice d'utilisation. En effet, divers fabricants de cintre imposent de fortes restrictions concernant l'utilisation d'embouts de cintre.

Les embouts de cintre permettent de varier la position des mains

Resserre les vis au couple de serrage requis

⚠ DANGER

Pour le serrage des vis de la potence, du cintre, des embouts de cintre et des freins, tu dois impérativement respecter les couples prescrits. Sinon, les composants pourraient se desserrer ou se rompre et provoquer éventuellement un accident grave. Les couples de serrage des vis figurent sur les composants, dans le Quick Start Guide de ton modèle et/ou dans les notices techniques des équipementiers.

⚠ DANGER

N'ajuste pas les embouts de cintre verticalement ou vers l'arrière, car ils pourraient te blesser en cas de chute.

⚠ DANGER

Tiens compte du fait que ton action de freinage peut être retardée dans certaines positions si ton vélo est équipé d'embouts de cintre. En effet, tes mains ne peuvent pas accéder facilement aux leviers de frein dans toutes les positions.

RÉGLAGE DE LA GARDE DES LEVIERS DE FREIN

La plupart des poignées de frein sont munies d'un dispositif pour régler la garde des leviers. Celui-ci permet aux cyclistes ayant de petites mains d'ajuster l'écart des leviers de frein par rapport au cintre pour les rendre facilement accessibles. La position du levier où celui-ci commence à produire une action de freinage doit également être réglée en tenant compte de la longueur des doigts.

- Contrôle le point où les garnitures de frein entrent en contact avec les surfaces de freinage. Si le point de pression est atteint dès que tu actionnes le levier de frein, le réglage du frein doit être modifié. Pour ajuster la garde du levier, reporte-toi au chapitre **« Système de freinage ».** Sinon, le frein risque de produire des frottements quand tu auras réduit la garde. Si le frein ne réagit qu'à mi-course du levier, tu disposes encore d'une petite marge de manœuvre pour réduire la garde.
- En règle générale, il y a une petite vis de réglage près de l'endroit où le câble aboutit à la poignée. Tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre tout en observant le déplacement du levier.
- Sur les freins hydrauliques, une vis de serrage se trouve en général sur le levier. Elle permet, elle aussi, de modifier la position du levier.
- Dès que le levier a atteint l'écart souhaité par rapport au cintre, contrôle impérativement si tu disposes encore d'une course de levier suffisante avant que les garnitures de frein n'entrent en contact avec les surfaces de freinage.

⚠ DANGER

Le levier de frein ne doit pas pouvoir être tiré complètement jusqu'au cintre. La force de freinage limite doit être atteinte avant !

Garde du frein

Réglage de la garde du levier de frein

⚠ DANGER

Pour le serrage des vis de la potence, du cintre et des freins, respecte impérativement les couples prescrits. Sinon, les composants pourraient se de sserrer ou se rompre et provoquer éventuellement un accident grave. Les couples de serrage des vis figurent sur les composants, dans le Quick Start Guide de ton modèle et/ou dans les notices techniques des équipementiers.

⚠ DANGER

Tiens compte du fait que ton action de freinage peut être retardée dans certaines positions si ton vélo est équipé d'embouts de cintre. En effet, tes mains ne peuvent pas accéder facilement aux leviers de frein dans toutes les positions.

ⓘ REMARQUE

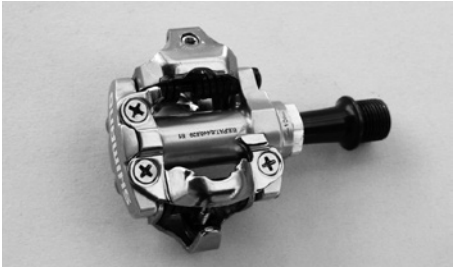
Tiens aussi compte des instructions données par le fabricant des freins.

SYSTÈMES DE PÉDALES

Toutes les chaussures ne sont pas adaptées à la pratique cycliste. Les chaussures utilisées pour rouler à vélo doivent avoir une semelle rigide et offrir une adhérence suffisante. Si la semelle est trop souple, tu risques de sentir la pédale à travers la semelle, ce qui peut être douloureux à la longue pour le pied. Évite de porter des chaussures avec des semelles larges au niveau des talons : celles-ci obligent à décaler les pieds vers l'extérieur pour ne pas heurter les bases du cadre lors du pédalage et empêchent les pieds d'adopter une position naturelle. Tu pourrais dans ce cas souffrir de douleurs au niveau des genoux.

APERÇU SUR LE FONCTIONNEMENT DES DIVERS SYSTÈMES

Il est recommandé pour la pratique du VTT d'utiliser des pédales automatiques, lesquelles permettent une fixation des chaussures sur les pédales enclenchable et déclenchable à volonté. La fixation empêche que le pied ne dérape quand le cycliste pédale à grande vitesse ou évolue sur un terrain accidenté. En outre, elle permet au cycliste non seulement d'appuyer mais aussi de tirer sur les pédales et facilite un pédalage fluide. Un autre atout des pédales automatiques : la plante des pieds est positionnée avantageusement au-dessus de l'axe des pédales et le cycliste ne risque pas de bloquer accidentellement la roue avant avec la pointe du pied lors d'une manœuvre.



Pédale automatique

Chaussures spéciales pour pédales automatiques

REMARQUE

L'utilisation des pédales automatiques nécessite le port de chaussures spéciales.

REMARQUE

Lis la notice fournie par le fabricant des pédales, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Reprenant le principe des fixations de ski, les pédales automatiques sont dotées d'un système de fixation sur lequel des chaussures spéciales munies de cales viennent s'enclencher. L'enclenchement s'effectue en engageant d'abord la pointe de la cale dans la pédale, puis en appuyant sur le corps de la pédale placé en position horizontale. La plupart des pédales automatiques pour VTT disposent d'un système d'enclenchement des deux côtés, il n'est donc pas nécessaire de les tourner. Les chaussures s'enclenchent automatiquement dans les pédales en produisant un clic caractéristique, d'où leur nom.

Pour dégager la chaussure, il suffit sur la plupart des systèmes courants de faire pivoter le talon vers l'extérieur. Il est recommandé, lors des premiers essais d'accrochage et de décrochage des chaussures, de s'appuyer sur un mur ou de se faire soutenir par une personne.

Les différences fonctionnelles des différents systèmes de pédales résident dans la forme des cales ainsi que dans l'angle et la force nécessaires pour le décliquetage. Les cyclistes qui ont tendance à avoir des problèmes aux genoux choisiront plutôt un système offrant une certaine liberté de mouvement, où il leur sera encore possible de déplacer latéralement le talon de la chaussure quand la cale est engagée dans la pédale.

Sur certains systèmes, les cales fixées aux chaussures sont spécialement conçues pour ne pas entraver la marche, grâce à leur incorporation dans les semelles.

La chaussure est décrochée de la pédale en faisant pivoter le talon vers l'extérieur

De petites cales de maintien (« cleats ») sont intégrées aux semelles

⚠ DANGER

Entraîne-toi à engager les cales dans les pédales et à les dégager en faisant pivoter le pied vers l'extérieur. Fais des essais d'abord à l'arrêt, puis peaufine ta technique sur une route peu fréquentée. Lis attentivement les notices techniques des pédales et des chaussures fournies par les fabricants. Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

RÉGLAGE ET ENTRETIEN

Les divers systèmes de pédales peuvent présenter des différences techniques notables. Cependant, tous requièrent le respect de certains principes de réglage :

- Fixe les cales sur les chaussures de manière à ce que la plante du gros orteil vienne se placer au-dessus de l'axe des pédales.
- La cale ne doit pas empêcher le pied de prendre sa position naturelle en pédalant. Dans la majorité des cas, le talon sera légèrement orienté vers l'intérieur.
- Veille toujours au bon serrage des vis fixant les cales. En effet, si la cale d'une chaussure est desserrée, il te sera pratiquement impossible de la dégager ! **Risque de chute !**
- Règle le seuil de déclenchement des pédales selon tes besoins. Au départ, il est recommandé de régler un seuil permettant un déclenchement aisé. Règle la précontrainte du cliquet sur la pédale en tournant la petite vis de réglage à six pans creux, puis contrôle le fonctionnement en accrochant ou décrochant la chaussure.
- Nettoie et lubrifie régulièrement les ressorts et les mécanismes exposés.
- Graisse légèrement les pédales aux points de contact entre les pédales et les cales si tu constates des grincements et craquements au niveau des cales.
- Contrôle régulièrement l'état d'usure des cales. Une position instable du pied sur la pédale est un indice d'usure de la cale ou de la semelle.

La cale ne doit pas empêcher le pied de prendre sa position naturelle en pédalant

Règle le seuil de déclenchement des pédales selon tes besoins

⚠ DANGER

Veille à ce que les pédales et les semelles des chaussures soient toujours exemptes de boue ou d'autres corps étrangers et graisse régulièrement le mécanisme d'enclenchement.

⚠ DANGER

Si le cliquet de la pédale ne fonctionne pas bien ou si la cale est très usée, tu risques de tomber, la chaussure pouvant se décrocher de manière impromptue ou, au contraire, ne pas pouvoir être dégagée à temps.

SYSTÈME DE FREINAGE

En général, les freins équipant ton Canyon doivent te permettre de moduler ta vitesse en fonction des conditions d'utilisation. Parfois, tu dois pouvoir compter sur leur action puissante pour stopper ton Canyon immédiatement en cas de besoin. Il est important que tu n'ignores pas les lois physiques qui s'exercent alors. Lorsque tu freines à fond, ton poids se déplace de l'arrière vers l'avant et décharge la roue arrière. Sur un sol sec et accrocheur, la puissance de décélération est contrariée en premier lieu par le risque de culbute du vélo, et seulement en second lieu par l'adhérence limitée des pneus. Ce problème devient particulièrement critique dans les descentes. En cas de freinage à fond, tu dois déplacer ton poids le plus possible vers l'arrière pour conserver la maîtrise de ton vélo.

Actionne les deux freins en même temps, en tenant compte du fait que le frein peut exercer une force de freinage beaucoup plus importante sur une surface adhérente, en raison du transfert de poids vers l'avant.

L'affectation des leviers de freins peut varier selon le montage. Ainsi, le levier gauche peut commander sur un vélo aussi bien le frein avant que le frein arrière. Avant la première sortie, fais permuter l'affectation des leviers de frein si celle-ci ne te convient pas.

Dans le cas des **freins à disques**, un freinage continu ou un frottement permanent des plaquettes de frein peut causer une surchauffe du système de freinage et entraîner une réduction, voire une suppression de l'effet de freinage, avec des conséquences graves pour ta sécurité.

Adapte ton style de conduite et habitue-toi à freiner brièvement mais fermement, en relâchant toujours la tension entre deux freinages. En cas de doute, arrête-toi un moment et laisse le disque ou la jante refroidir en relâchant les leviers de frein.

Levier de frein

Frein à disque

Lors du freinage, le poids du cycliste se déplace de l'arrière vers l'avant

ATTENTION

L'humidité diminue l'efficacité du freinage. Prévois des distances de freinage plus longues par temps de pluie !

FONCTIONNEMENT ET USURE

L'actionnement du levier de frein entraîne le déplacement de la plaquette de frein contre la surface de freinage en rotation. La friction provoquée par les plaquettes sur le disque de frein entraîne alors une décélération de la roue. La qualité du freinage dépend ici non seulement de la force d'application des plaquettes de frein sur les surfaces de freinage mais aussi du coefficient de frottement entre les différents éléments en contact.

Ce coefficient de frottement peut être altéré par la présence d'eau, de boue ou d'huile entre les surfaces de contact. Ceci explique que des freins à disque réagissent avec un léger retard et aient une efficacité de freinage moindre par temps de pluie. Le frottement produit au freinage entraîne une usure des plaquettes, mais aussi des disques ! Cette usure est aussi accrue par les sorties fréquentes effectuées par temps pluvieux.

DANGER

Familiarise-toi avec le fonctionnement de tes freins en procédant avec prudence. Entraîne-toi aux freinages d'urgence à l'écart de la circulation jusqu'à ce que tu aies acquis une bonne maîtrise de ton Canyon. La pratique que tu auras acquise peut te permettre plus tard d'éviter un accident sur la voie publique.

Disque de frein arrière

DANGER

Des défauts d'étanchéité dans les durites de freins hydrauliques peuvent rendre ceux-ci inopérants. Élimine immédiatement les causes de fuite. Tu risques sinon un accident !

ATTENTION

Veille impérativement à maintenir les surfaces de contact des disques et des plaquettes de frein exemptes de cire, de graisse et d'huile. Des plaquettes de frein contaminées avec de l'huile, de la graisse ou de la cire ne peuvent plus être nettoyées et doivent être changées !

REMARQUE

Au contact de surfaces encrassées et/ou humides, les freins peuvent produire des grincements importants.

REMARQUE

Pour le remplacement, utilise uniquement des pièces de rechange adaptées au frein et garanties d'origine.

CONTRÔLE ET RÉGLAGE DES FREINS À DISQUE

Par temps humide, les freins à disque ont une action de freinage beaucoup plus prompte que les freins sur jante. Ils demandent en outre peu d'entretien et n'entraînent pas l'usure des jantes. Ils ont cependant l'inconvénient de produire des bruits parasites quand ils sont mouillés. Sur les leviers de frein à disque, tu peux aussi adapter la garde des leviers à la taille de tes mains pour commander les freins. En règle générale, une petite vis à six pans creux est prévue à cet effet sur le levier de frein.

CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT

Vérifie régulièrement l'absence de fuites sur les durites et au niveau des raccords (avec les leviers en position tirée). Si de l'huile hydraulique ou du liquide de frein s'échappe du système de freinage, tu dois immédiatement prendre des mesures appropriées, sachant qu'une fuite peut rendre le frein inopérant. Si nécessaire, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Contrôle visuellement l'état d'usure des plaquettes à l'aide des pattes ou ergots métalliques qui dépassent de l'étrier de frein, en dessous ou sur le regard ménagé au-dessus. Si l'écart des ergots par rapport au disque approche du millimètre, retire les plaquettes conformément aux instructions du fabricant, contrôle leur état d'usure et remplace-les si nécessaire.

REMARQUE

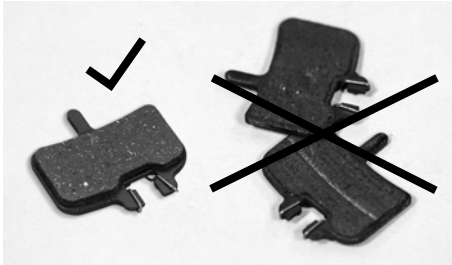
Les fabricants de freins à disque fournissent des notices techniques détaillées. Nous te conseillons de les lire attentivement avant de démonter la roue ou d'effectuer une opération d'entretien quelconque.

REMARQUE

Pour le remplacement, utilise uniquement des pièces de rechange garanties d'origine !

Frein à disque

Réglage de la garde du levier de frein



Les plaquettes de frein usées doivent être remplacées

DANGER

Des plaquettes et des disques de frein encrassés peuvent réduire sensiblement l'effet de freinage. Évite absolument le contact d'huile ou d'autres liquides avec les étriers de frein, p. ex. quand tu nettoies ton vélo ou graisses la chaîne. Des plaquettes contaminées ne peuvent en aucun cas être nettoyées et doivent être remplacées ! Tu peux nettoyer les disques de frein avec un produit nettoyant spécial ou, à défaut, avec de l'eau chaude et du produit vaisselle.

FREINS À DISQUE

Tous les modèles de ces marques compensent automatiquement l'usure des plaquettes de frein. Contrôle avant chaque sortie si tu peux atteindre un point de pression défini en tirant sur les leviers sans qu'ils touchent le cintre. Contrôle régulièrement si les plaquettes disposent encore d'une épaisseur de freinage suffisante.

Certains fabricants de freins fournissent avec leurs freins des cales de transport qui présentent des évidements. Si les plaquettes peuvent être glissées entre ceux-ci, il est temps de les remplacer.

Utilise uniquement des plaquettes de frein de rechange garanties d'origine et conforme-toi aux instructions fournies dans la notice du fabricant de freins. N'hésite pas à confier ce remplacement à un spécialiste si tu as le moindre doute.

REMARQUE

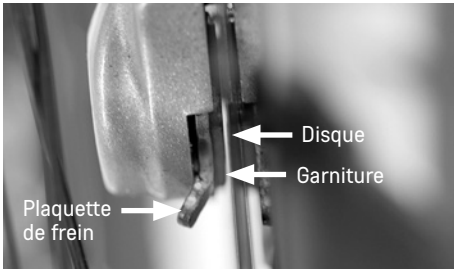
Tu dois faire subir un rodage aux plaquettes neuves de freins à disque avant de pouvoir profiter de la puissance de freinage optimale. Pour cela, accélère ton Canyon 30 à 50 fois jusqu'à une vitesse de 30 km/h environ, puis freine jusqu'à l'arrêt complet.

REMARQUE

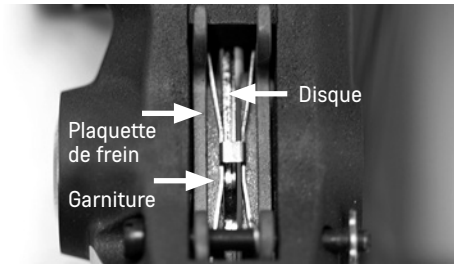
Tiens également compte des indications fournies sur les sites des équipementiers :
https://www.rideformula.com
https://www.magura.com/en/EUR/
https://si.shimano.com
www.sram.com

REMARQUE

Ne tire pas sur le levier de frein après avoir démonté une roue. Sinon, tu presses les plaquettes de frein l'une contre l'autre et il ne sera plus possible de remonter facilement la roue. Insère les cales de transport qui sont fournies entre les plaquettes de frein après le démontage des roues.



Contrôle des garnitures de frein sur un frein SRAM : la plaquette de frein ne doit jamais toucher le disque



Contrôle des garnitures de frein sur un frein Shimano : la plaquette de frein ne doit jamais toucher le disque

DANGER

Les freins à disque s'échauffent considérablement lors du freinage. Aussi, évite de toucher tout de suite les disques ou les étriers de frein après avoir freiné plusieurs fois à la suite, p. ex. après une longue descente.

DANGER

Une ouverture des raccords ou une fuite dans les durites peuvent entraîner une chute de l'effet de freinage. **Risque d'accident !** En cas de défaut d'étanchéité dans le circuit hydraulique ou de pliage des durites, consulte immédiatement un spécialiste, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

DANGER

Ne transporte pas ton Canyon avec la selle et le cintre en bas, les freins pourraient ne plus être opérationnels.

SYSTÈME DE CHANGEMENT DE VITESSES

Le système de changement de vitesses de ton Canyon te permet d'ajuster ta condition physique au profil du terrain et à la vitesse souhaitée. Le travail physique à accomplir n'est pas diminué par le changement de vitesses, car il reste toujours le même pour la même distance parcourue et la même allure adoptée. Ce qui est modifié, c'est l'effort fourni par tour de manivelle. Ainsi dans un petit braquet, tu pourras gravir des pentes a forte déclivité en fournissant un effort modéré. mais tu devras en même temps adopter une cadence de pédalage plus élevée.

En descente, tu choisiras un grand braquet qui te permettra de parcourir, par tour de manivelle, une distance plus grande, et donc de rouler plus vite. Pour rouler en ménageant tes forces, tu dois souvent changer de vitesse. Comme sur un engin motorisé, il s'agit pour toi de régler ton « moteur » au régime optimal pour atteindre le meilleur rendement possible.

En plaine, une fréquence de pédalage raisonnable se situe au dessus de 60 tours de manivelle par minute. Les coureurs cyclistes ont une fréquence de pédalage d'environ 90 à 110 tours/minute sur terrain plat. En montagne, la fréquence de pédalage a naturellement tendance à diminuer. Néanmoins, il t'est là aussi recommandé de maintenir une cadence fluide. Offrant une fine gradation des rapports et un emploi aisé, les systèmes de changement de vitesses modernes remplissent les conditions idéales pour te permettre de développer un style de conduite efficace. Non seulement ils sollicitent beaucoup moins la chaîne et les pignons, mais ils ménagent aussi davantage les articulations des genoux.

Les systèmes de dérailleurs sont considérés à ce jour comme le moyen le plus efficace de transmettre la force motrice aux roues. Pour une chaîne entretenue et lubrifiée, 97 à 98 % du travail fourni sont transmis à la roue arrière.

Système de dérailleurs

Dérailleur arrière

DANGER

Les changements de vitesse effectués sous charge raccourcissent considérablement la durée de vie de la chaîne. De plus, ils peuvent entraîner à l'avant un blocage de la chaîne entre la base et les plateaux (« chain-suck »). Évite de passer les vitesses tout en appuyant fort sur les pédales.

ATTENTION

Porte toujours des cuissards ou des pantalons moulants ou utilise des pinces ou des bandes velcro pour fixer ton pantalon. Ainsi, tu éviteras qu'il ne se salisse au contact de la chaîne ou qu'il se prenne dans les plateaux en risquant de provoquer une chute.

REMARQUE

Relâche légèrement la pression sur les pédales au moment de passer les vitesses. Tu permettras un changement de rapport précis et sans bruits et limiteras l'usure des composants.

Le changement de vitesses et l'actionnement des freins sont à même de satisfaire les exigences les plus poussées.

Grâce aux dentures spéciales des pignons, à la souplesse des chaînes et à l'indexation précise des commandes de vitesses, le passage des vitesses devient un jeu d'enfant. Sur la plupart des systèmes, un affichage sur la commande de cintre t'informe du rapport actuellement engagé.

Commande de dérailleur, modèle SRAM

FONCTIONNEMENT ET UTILISATION

Les commandes de changement de vitesses avec manettes présentent, selon les modèles, deux types de fonctionnement différents. Sur la plupart des commandes, la grosse manette permet d'engager la chaîne sur les pignons ou plateaux supérieurs. La petite manette, qui se trouve, du point de vue du cycliste, devant le cintre permet d'engager la chaîne sur les pignons ou plateaux inférieurs. En appuyant sur la grande manette du côté droit, on engage donc un développement plus petit (pignon plus grand) : le pédalage demande moins d'effort. Par contre, en appuyant sur la grande manette côté gauche, on engage un développement plus grand (plateau plus grand) : le pédalage demande plus d'efforts !

Commande de dérailleur, modèle Shimano

Cependant, le changement de vitesse sous charge raccourcit considérablement la durée de vie de la chaîne. Pour cette raison, évite de passer les vitesses tout en appuyant très fort sur les pédales.

Les commandes de changement de vitesses **Shimano** sont actionnées avec le pouce et l'index, tandis que les commandes **SRAM** sont uniquement actionnées avec le pouce.

Manettes de dérailleur Shimano

Le câble de dérailleur transmet le mouvement de la commande au dérailleur arrière. Le dérailleur entraîne alors la chaîne sur un autre plateau ou un autre pignon. Il est important, lors du passage des vitesses, de continuer à pédaler à un rythme régulier et sans forcer pendant que la chaîne se déplace entre les pignons ou les plateaux ! Des guides spéciaux pratiqués dans la denture permettent d'effectuer un changement de vitesses même si la tension de la chaîne est importante.

⚠ DANGER

Entraîne-toi à passer les vitesses dans un endroit à l'écart de la circulation. Familiarise-toi à cette occasion avec le fonctionnement des différents leviers. Évite de le faire sur la voie publique : l'apprentissage du maniement des commandes pourrait détourner ton attention des dangers possibles de la circulation.

CONTRÔLE ET RÉGLAGE DU SYSTÈME DE CHANGEMENT DE VITESSES

Tes dérailleurs ont été soigneusement ajustés par un des mécaniciens de l'équipe Canyon avant l'envoi de ton vélo. Sur les premiers kilomètres, les câbles peuvent néanmoins s'allonger, ce qui peut affecter la précision des changements de vitesse. La chaîne a alors plus de mal à passer sur un pignon supérieur.

DÉRAILLEUR ARRIÈRE

- Rattrape la tension du câble sur le barillet de réglage sur la manette ou le dérailleur arrière.
- Après avoir retendu le câble, contrôle chaque fois si la chaîne passe facilement sur le pignon supérieur lorsque tu commandes le changement de vitesses. Pour cela, tourne les manivelles à la main ou fais un parcours d'essai sur ton Canyon.
- Si la chaîne monte sans problème sur le pignon supérieur, assure-toi ensuite qu'elle s'engage facilement quand tu la fais redescendre sur le petit pignon. Pour un réglage précis, plusieurs essais pourront être nécessaires.

Resserrage du câble de dérailleur sur le dérailleur arrière : desserre d'abord la vis qui tend le câble

Puis tu peux tirer sur le câble à la main pour le tendre

REMARQUE

Si tu demandes à quelqu'un de décoller la roue arrière du sol, tu pourras facilement tester le fonctionnement des dérailleurs en faisant tourner les manivelles et en passant en même temps les vitesses.

RÉGLAGE DES VIS DE BUTÉE

Pour éviter que le dérailleur ou la chaîne ne se prennent dans les rayons, ou encore que la chaîne ne déraille du petit pignon, des vis de réglage, appelées vis de butée, sont prévues sur le dérailleur afin de régler et limiter son débattement. Une fois réglées, ces vis ne bougent pas dans les conditions d'utilisation normale :

Une chute de ton Canyon sur le côté peut cependant tordre le dérailleur arrière ou sa fixation au cadre. Si le cas survient, ou si tu montes de nouvelles roues sur ton Canyon, contrôle le débattement du dérailleur.

- Passe la vitesse la plus grande (petit pignon) en actionnant la manette. Le câble de commande est alors complètement détendu, la chaîne redescend automatiquement sur le petit pignon. Examine le jeu de pignons de derrière et vérifie si les galets du dérailleur viennent exactement sous les dents du petit pignon.
- Si ce n'est pas le cas, ajuste la position en agissant sur la vis de butée. Sur les dérailleurs, les vis de butée sont généralement repérées par la lettre « H » pour « high gear » (= « grand rapport »), et « L » pour « low gear » (= « petit rapport »). C'est ici la vis de butée « H » qui sera concernée par le réglage. La vis de butée « H » sert à régler le débattement du dérailleur là où le développement est le plus grand, c'est-à-dire sur la roue arrière, du côté petit pignon.
- En l'absence de repérage des vis, tu dois déterminer toi-même la fonction respective des vis de butée par des essais. En agissant sur une des vis, compte le nombre de tours que tu effectues et observe le dérailleur arrière. S'il ne bouge pas, c'est que tu es en train de tourner la vis de réglage de la butée opposée. Dans ce cas, revisse la vis dans l'autre sens en comptant le même nombre de tours et reprends le réglage sur l'autre vis.
- Tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour décaler le dérailleur vers l'intérieur, ou dans le sens opposé pour le décaler vers l'extérieur.

Examine le jeu de pignons de derrière et vérifie si les galets du dérailleur sont exactement sous les dents du pignon engagé

Vis de butée

Limite le débattement du dérailleur arrière à l'aide des vis de butée

- Commande le passage de la chaîne sur le plus grand pignon arrière. Pendant cette opération, fais attention que le dérailleur ne vienne pas se coincer dans les rayons. Dès que la chaîne est sur le grand pignon, essaie de forcer un peu la commande des vitesses au-delà du point limite d'indexation et de pousser le dérailleur vers les rayons avec la main. Fais tourner la roue en même temps.
- Si la chape du dérailleur (sur laquelle sont fixés les galets) frotte sur les rayons ou si la chaîne va au delà du grand pignon, tu dois limiter le débattement du dérailleur. Tourne dans ce cas la vis de butée « L » de sorte à décaler le dérailleur vers l'extérieur de la roue pour éviter tout risque de collision avec les rayons.
- Observe à présent la position de la chape de dérailleur par rapport aux pignons. Entre le galet de guidage et le plus grand pignon, l'écart doit être suffisant pour permettre le passage de deux maillons.

Vérifie que le dérailleur arrière ne puisse pas toucher les rayons

⚠ DANGER

Un réglage incorrect des vis de butée ou une patte de dérailleur tordue peuvent entraîner des dommages considérables sur le vélo et un blocage de la roue arrière. **Risque d'accident !**

ATTENTION

Le réglage du dérailleur arrière est une opération délicate, qui doit être réalisée par un mécanicien expérimenté. Si tu souhaites procéder toi-même à ce réglage, tiens compte des indications complémentaires fournies dans la notice technique du fabricant du système de changement de vitesses. Si tu rencontres des problèmes avec ton système de changement de vitesses, appelle notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

- Pour régler cet écart, le dérailleur dispose d'une vis de réglage de tension qui s'appuie sur le côté de la patte de fixation du dérailleur sur le cadre. Visse la vis jusqu'à ce obtenir l'écart souhaité. Effectue un contrôle en tournant les manivelles vers l'arrière ; même dans ce sens de mouvement, le galet ne doit pas toucher le pignon.
- Si l'écart n'est toujours pas suffisant, au point de gêner le passage des vitesses, le seul remède est alors de raccourcir la chaîne d'un maillon. Le dérailleur arrière bénéficie alors d'une tension un peu plus grande. Cependant, la chaîne doit demeurer suffisamment longue pour pouvoir s'engager à la fois sur le grand pignon à l'arrière et le grand plateau à l'avant. (évite cependant de rouler sur ce rapport, en raison du croisement important de la chaîne).

Pour régler l'écart entre la chape du dérailleur arrière et la denture, tourne la vis qui s'appuie sur le côté de la patte de fixation du dérailleur

ATTENTION

Après avoir effectué des travaux sur les dérailleurs et la chaîne, tu dois impérativement tester ton Canyon sur un terrain plat à l'écart de la circulation (un parking par exemple) ! Si un défaut de fonctionnement dû à un mauvais réglage devait se produire alors que tu roules sur la voie publique, tu pourrais perdre le contrôle de ton vélo et provoquer un accident !

ATTENTION

Après le réglage du dérailleur, il est impératif que tu essaies le vélo dans un endroit peu fréquenté, à l'écart de la circulation.

ATTENTION

Le réglage des dérailleurs avant est un travail qui doit être réalisé par un mécanicien expérimenté. Un réglage incorrect peut entraîner des dommages matériels importants. Tiens compte pour ce travail des indications fournies dans la notice d'utilisation du fabricant du système de changement de vitesses. Si tu rencontres des problèmes avec ton système de changement de vitesses, appelle notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

DANGER

Si le vélo est tombé sur le côté ou si le dérailleur a subi un choc, le dérailleur ou sa patte de fixation peuvent être tordus et dépasser dans les rayons. Dans ce cas, contrôle l'alignement de la patte de fixation du dérailleur ou bien si tu montes une autre roue arrière, nous te conseillons de contrôler le débattement du dérailleur et de réajuster éventuellement les vis de butée.

SHIMANO DI2

Le système Di2 est la version électronique des groupes de transmission haut de gamme de Shimano. Le changement de vitesses n'y est plus commandé mécaniquement par des câbles mais par la transmission d'impulsions électriques via des fils électriques. Les dérailleurs avant et arrière sont actionnés par de petits électromoteurs. Si la chaîne n'est pas correctement alignée, le dérailleur avant Di2 s'ajuste même automatiquement pour empêcher les bruits de frottement et une usure superflue.

En tant que cycliste, tu disposes de trois modes de fonctionnement. Deux modes sont semi-automatiques, à savoir l'option « Synchro Shift ». Cela signifie que seul le dérailleur arrière est actionné avec l'unité de commande gauche et que le dérailleur avant change automatiquement dans les combinaisons prédéterminées entre les deux ou trois plateaux et pignons. Dans le troisième mode, le changement des vitesses s'effectue à l'aide des unités de commande des dérailleurs arrière et avant.

Ce qui est aussi nouveau, c'est que le système de changement des vitesses peut être reprogrammé avec un servicetool. Ceci permet de programmer le nombre de vitesses ainsi que la vitesse de changement. Sur demande, Canyon peut aussi reprogrammer la fonction des touches de commande dans le système et les inverser par exemple. Pour cela, un testeur spécial fourni par Shimano est nécessaire, utilisable également pour diagnostiquer les pannes.

L'alimentation électrique est assurée par une batterie rechargeable fixée sur le cadre ou dans la tige de selle.

⚠ DANGER

Avant d'utiliser ton nouveau système de dérailleurs Di2 en sortie, familiarise-toi avec son fonctionnement dans une zone à l'écart de la circulation. Change entre les modes de changement des vitesses et familiarise-toi avec la performance unique de changer les vitesses.

Dérailleur arrière Di2

Unité de commande

ⓘ REMARQUE

Lis les notices techniques fournies par le fabricant du système de changement de vitesses.

UTILISATION

Contrairement aux commandes Shimano classiques, les groupes XT et XTR Di2 fonctionnent avec des unités de commande électroniques.

En mode manuel, tu passes les vitesses comme dans la version mécanique sur le principe. Alors qu'avec les commandes classiques, tu dois pivoter vers l'intérieur la manette supérieure ou inférieure, sur le Di2 il suffit d'appuyer simplement sur des touches électroniques intégrées aux commandes. Tu commandes le passage de la chaîne sur le pignon ou le plateau supérieur en appuyant sur la touche plus grande, inférieure de la commande de vitesses.

En appuyant sur la petite touche supérieure de la commande de vitesses, tu commandes le passage de la chaîne sur le pignon ou le plateau inférieur. Sur le dérailleur arrière, tu peux passer plusieurs vitesses à la fois. Le nombre des vitesses dépend de la configuration programmée.

À l'aide d'un bouton sur l'écran du système, tu peux basculer dans les deux modes Synchro Shift. Ces derniers diffèrent par la gradation des vitesses entres elles.

Dans le mode Synchro Shift, tu appuies sur le grand bouton de la manette droite pour obtenir une vitesse plus facile et le bouton plus petit en dessus pour obtenir une vitesse plus grande. Les dérailleurs arrière et avant sont couplés et passent sur le pignon ou le plateaux correct, le cas échéant. Tout ce que tu dois faire à part d'appuyer sur le bouton pour avoir le bon rapport est de réduire la pression sur le pédale, pour assurer que la chaîne passe bien sans sauter.

Écran du système

REMARQUE

Pour de plus amples informations et pour regarder les vidéos sur le groupe XTR Di2 Synchro Shift de Shimano, rends-toi sur le site www.shimano.com, mot clé XTR Di2

REMARQUE

Tu peux aussi procéder aux réglages avec l'application ou une connexion Bluetooth : http://e-tubeproject.shimano.com/

BATTERIE

Une batterie neuve chargée t'assure une autonomie d'environ 800 à 1000 kilomètres. Si la batterie est chargée à environ 25 % de sa capacité maximale, elle permet encore un fonctionnement des dérailleurs pendant environ 200 à 250 km.

Quand la charge de la batterie devient très faible, c'est d'abord le dérailleur avant qui cesse de fonctionner, puis le dérailleur arrière. De cette manière, tu peux encore parcourir quelques kilomètres et passer les vitesses sur le dérailleur arrière. Il te faudra cependant recharger la batterie aussitôt que possible. Une fois la batterie complètement déchargée, le dérailleur arrière reste dans la dernière vitesse sélectionnée. Il n'est alors plus possible de passer une autre vitesse !

Avec le temps, la capacité de la batterie diminue et avec elle, inéluctablement, la distance disponible sur laquelle les dérailleurs demeurent opérationnels. Si la capacité de la batterie ne suffit plus à couvrir la distance que tu souhaites parcourir, tu devras remplacer la batterie.

Tu as la possibilité de contrôler l'état de charge de la batterie à tout moment. Pour ce faire, tu dois appuyer sur une des touches de commande pendant un laps de temps d'au moins 0,5 seconde.

La LED de l'unité de contrôle t'indique l'état de charge :

- lumière verte allumée env. 2 secondes :
  état de charge de la batterie 100 %
- lumière verte clignotant 5 fois :
  état de charge de la batterie env. 50 %
- lumière rouge allumée env. 2 secondes :
  état de charge de la batterie env. 25 %
- lumière rouge clignotant 5 fois :
  batterie déchargée

Dérailleur arrière Di2

DANGER

Utilise toujours le chargeur fourni pour recharger la batterie !

DANGER

Si tu n'utilises pas la batterie sur une période assez longue, stocke-la dans un lieu sec et frais, non accessible aux enfants, après t'être assuré que son état de charge est suffisamment élevé (50 % ou plus).

ATTENTION

Après trois mois au plus tard, contrôle l'état de charge de la batterie. Pour le stockage, veille à toujours protéger les contacts de la batterie à l'aide du cache de protection fourni.

REMARQUE

Le chargement de la batterie (vide) nécessite environ une heure et demie.

SRAM Eagle AXS

Sur le groupe SRAM Eagle AXS, tu passes les vitesses en appuyant sur la gâchette sur le cintre.

Pour passer à une vitesse inférieure (grand pignon arrière), appuies vers le bas sur la gâchette située sur la commande. Pour passer à la vitesse supérieure (petit pignon arrière), appuies vers le haut sur la gâchette située sur la commande.

Tu peux passer plusieurs vitesses à la fois en maintenant la pression sur la gâchette. L'appli SRAM AXS te permet de procéder à divers réglages personnalisés sur ton système de changement de vitesses.

Pour recharger ta batterie SRAM, retire-la du dérailleur. Utilise toujours le chargeur fourni pour charger ta batterie.

Pour de plus amples informations, consulte le site www.sram.com

Gâchette SRAM Eagle AXS

Batterie SRAM

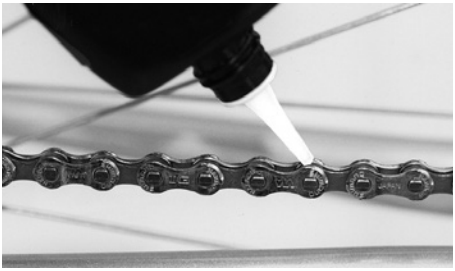
Retirer la batterie SRAM pour la recharger

ENTRETIEN DE LA CHAÎNE

Une bonne lubrification de la chaîne est une condition essentielle au bon fonctionnement de la transmission. Ce n'est pas la quantité de lubrifiant appliquée qui est déterminante, mais sa répartition judicieuse et son application fréquente.

- Nettoie la chaîne de temps à autre avec un chiffon huilé pour éliminer les dépôts de boue et d'huile. Il n'est pas nécessaire de recourir pour cela à un dégraissant spécial pour chaîne.
- Applique ensuite de l'huile, de la graisse ou de la cire sur les maillons après les avoir décrassés le mieux possible.
- Pendant cette opération, tourne lentement la manivelle et dépose du lubrifiant goutte à goutte sur les articulations des maillons.
- Fais ensuite tourner la chaîne plusieurs fois. Laisse reposer ton Canyon pendant quelques minutes pour assurer une bonne pénétration du lubrifiant dans les maillons.
- Enfin, essuie avec un chiffon les excédents de lubrifiant sur la chaîne pour limiter ultérieurement les projections et les dépôts de poussière.

Nettoie la chaîne de ses impuretés et des résidus de graisse à l'aide d'un chiffon



Applique du lubrifiant pour chaîne sur les maillons nettoyés

⚠ DANGER

Veille impérativement à ce que les disques et les plaquettes de frein ne soient pas contaminés par du lubrifiant. Cela rendrait les freins inopérants !

ⓘ REMARQUE

Dans un souci de préservation de l'environnement, nous te recommandons d'utiliser uniquement des lubrifiants biodégradables, en particulier pour la chaîne, qui aura toujours tendance à perdre un peu d'huile à l'usage.

USURE DE LA CHAÎNE

Si la chaîne figure parmi les pièces d'usure de ton Canyon, un entretien adéquat permet cependant d'en prolonger la longévité. Prends soin de lubrifier régulièrement la chaîne, notamment après les sorties effectuées sous la pluie. Privilégie les rapports où la ligne de chaîne demeure à peu près parallèle à l'axe de symétrie du cadre. Roule avec une fréquence de pédalage élevée (plus de 60 à 70 tours/min).

Vérification de l'état d'usure de la chaîne

Les chaînes de VTT avec dérailleurs ont souvent déjà atteint leur limite d'usure après 800 km. Un allongement important de la chaîne rend les changements de vitesses plus difficiles. Utilisée au delà de sa limite d'usure, celle-ci entraînera à son tour une usure accrue des pignons et des plateaux. Le remplacement de ces composants peut s'avérer plus coûteux que le changement d'une chaîne si ce dernier est réalisé à temps. Pour ces raisons, contrôle régulièrement l'état d'usure de ta chaîne.

Vérification de l'état d'usure avec un outil professionnel

Pour y arriver, passe sur le grand plateau (s'il y en a un). Prends la chaîne entre le pouce et l'index au niveau du plateau et essaie de l'éloigner de la denture en tirant dessus. Si la chaîne se décolle nettement de la denture, elle présente un étirement important et doit alors être changée.

Ton mécanicien vélo dispose d'un outil de mesure précis pour contrôler l'allongement de la chaîne. Il peut également procéder à son remplacement, si nécessaire. N'hésite pas à lui confier cette tâche. En effet, la plupart des chaînes modernes sont dépourvues d'un maillon de fermeture rapide et nécessitent un outillage spécial pour le montage. Le mécanicien vélo pourra t'aider, en cas de besoin, à choisir la chaîne la mieux adaptée à ton système de changement de vitesses et l'installer.

⚠ DANGER

Une chaîne mal rivetée risque de casser et de provoquer une chute. Confie le changement de la chaîne à un spécialiste.

ROUES : PNEUMATIQUES, CHAMBRES À AIR ET PRESSION DE GONFLAGE

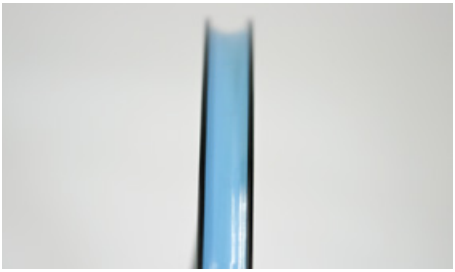
Les roues assurent le contact de ton Canyon avec le sol. Elles sont fortement sollicitées : par le poids du cycliste, celui des bagages et par les irrégularités de la chaussée. Malgré les soins apportés à la fabrication des roues, livrées toutes centrées, les rayons subissent un « tassement » dès les premiers kilomètres. Après un rodage assez court de 100 à 300 kilomètres environ, il peut être nécessaire pour cette raison de faire recentrer les roues. Au delà de cette période, tu dois faire contrôler les roues régulièrement, sachant par ailleurs que tu ne devras les faire recentrer que très rarement.

La roue est constituée du moyeu, des rayons et de la jante. La jante supporte le pneu, dans lequel est logée la chambre à air. Pour que la chambre à air ne soit pas endommagée par les écrous de fixation des rayons qui garnissent le fond de la jante ou d'autres arêtes vives, le fond de jante est recouvert d'un ruban de protection.

Avant de monter un pneu neuf, tu dois connaître les dimensions du pneu en place. Celles-ci sont indiquées sur les flancs du pneu. Il existe deux types de désignation : la plus précise est la désignation en millimètres. La désignation 57-622 signifie, par exemple, qu'un pneu a une largeur (bord à bord et gonflé) de 57 mm et un diamètre intérieur de 622 mm. A côté de l'indication en millimètres, on trouve aussi sur le pneu l'indication correspondante en pouces. Dans le cas présent, celle-ci est 29 x 2.25, où 29 indique le diamètre extérieur approximatif du pneu et 2.25 sa largeur approximative. Un pneu plus large peut venir frotter contre la fourche ou le triangle arrière. Aussi, tiens compte de la taille des pneus montés lorsque tu envisages leur changement.

Roue

Dimensions et plages de pression du pneu



Ruban de fond de jante placé dans la jante

⚠ DANGER

Si tu montes un pneu différent, plus large et de diamètre extérieur plus important que le pneu monté de série, tu risques de toucher du pied la roue avant lorsque tu roules lentement. La compression d'un élément de suspension peut également entraîner le blocage d'une roue. **Risque d'accident !**

Pour remplir pleinement sa fonction, un pneu doit être gonflé à une pression de gonflage convenable. Une pression de gonflage correcte permet de prévenir certaines pannes. Ainsi les crevaisons par pincement de la chambre à air, qui peuvent se produire, par exemple, lorsque tu heurtes la bordure d'un trottoir, sont souvent imputables à un gonflage insuffisant des pneus.

En général, la pression de gonflage recommandée par le fabricant figure sur le flanc du pneu ou l'étiquette signalétique. La plus petite des deux pressions indiquées garantit un confort de suspension maximum et est particulièrement recommandée pour les sorties tout terrain. La pression augmentant, la résistance au roulement diminue, mais aussi le confort. Cependant, les pneus durs seront plutôt recommandés pour rouler sur la route ou les chemins nivelés. Rouler avec une pression trop basse en tout terrain permet généralement une meilleure résistance au roulement et traction.

Souvent, la pression est exprimée en p.s.i. (« pound per square inch » = livre par pouce carré), une unité anglo-saxonne. Le tableau ci-contre indique les valeurs p.s.i. les plus courantes avec leur correspondance en pression atmosphérique, exprimée en bar et en kilopascal.

Sur un système classique, le pneu et la jante n'ont pas les propriétés de conserver l'air entre leurs parois. **Exception :** les pneus sans chambre à air, dits « Tubeless » sur les VTT. Pour maintenir une pression de gonflage dans le pneu, celui-ci nécessite une chambre à air, insérée entre les parois du pneu et la jante et gonflée à l'aide d'une valve. Canyon utilise la valve Sclaverland ou Presta, qui équipe aujourd'hui presque tous les types de vélo. La valve est protégée contre la saleté par un capuchon en plastique.

⚠ DANGER

Une pression trop basse peut provoquer le déjantage du pneu pendant que tu roules.

⚠ DANGER

Ne gonfle jamais un pneu au-delà de la pression maximale autorisée ! Le pneu pourrait déjanter ou éclater pendant que tu roules. **Risque de chute !**

Valve Presta ou Sclaverland

Retrait du capuchon en plastique

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

Pression pneumatique indiquée en livres par pouce carré (psi), en bar et en kilopascal

⚠ DANGER

Les pneus admettant une pression de cinq bar ou plus doivent être montés sur des jantes à crochets.

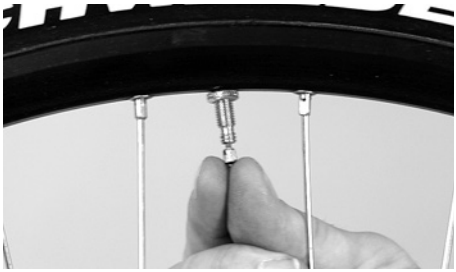
⚠ DANGER

En cas d'utilisation d'un pneu avant plus large que le pneu de série monté initialement, il se peut que celui-ci vienne buter contre le té de la fourche en compression maximale.

Tiens compte des différents diamètres de valve. Utilise uniquement des chambres à air dont la valve est compatible avec la jante. L'utilisation d'une valve inadéquate peut entraîner un dégonflement soudain et, donc un accident.

Si les obus des valves Presta ne sont pas bien serrés, ils risquent de laisser échapper de l'air imperceptiblement. Contrôle le serrage des obus sur les valves Presta extra-longues.

Souvent, les pompes à main ne suffisent pas pour atteindre la pression de gonflage nécessaire dans le pneu. Utilise de préférence une pompe à pied dotée d'un manomètre, qui te permet de contrôler chez toi la pression de gonflage. Il existe des adaptateurs pour tous les types de valves. Avec un adaptateur approprié, tu peux gonfler tes chambres à air munies de valves Presta dans une station-service.



Sur les valves Presta ou Sclaverland, l'écrou moleté de la valve doit être desserré pour permettre le gonflage

Adaptateur de valve

⚠ DANGER

Roule toujours à la pression de gonflage prescrite et contrôle-la à intervalles réguliers au moins une fois par semaine.

⚠ DANGER

Change les pneus si la sculpture est usée ou si les flancs sont fendillés. Les infiltrations d'humidité et de saleté peuvent dégrader la structure interne du pneu.

⚠ DANGER

Remplace immédiatement les rubans fond de jante défectueux. Exception : les roues complètes Mavic ne requièrent pas de rubans fond de jante.

⚠ DANGER

Un pneu endommagé peut, dans les cas extrêmes, faire éclater la chambre à air et provoquer un accident !

ATTENTION

Veille à ce que la valve ait le même diamètre que le trou de passage dans la jante et qu'elle sorte toujours droite de celle-ci !

REMARQUE

Sur la valve Presta, tu dois, avant de procéder au gonflage, desserrer le petit écrou moleté qui se trouve sur celle-ci et appuyer dessus brièvement pour permettre le passage de l'air.

CENTRAGE DE LA JANTE, TENSION DES RAYONS

Les rayons relient la jante et le moyeu placé au centre de la roue. Pour un centrage correct de la jante, les rayons doivent exercer sur elle une tension uniforme. Si certains rayons relâchent leur tension, par exemple à la suite d'un franchissement rapide de marches ou d'une rupture de rayon, l'équilibre des forces de tension est compromis : la roue se voile. Bien avant que tu ne remarques cette anomalie par un roulis, le fonctionnement de ton vélo Canyon peut en être affecté.

Vérifie l'absence de voile et de saut

Centreur de roue

DANGER

Évite de rouler avec des roues voilées. **Risque de chute !** Vérifie donc de temps à autre l'absence de voile. Pour y arriver, décolle la roue du sol et fais-la tourner avec la main.

ATTENTION

Des rayons desserrés à un endroit doivent être retendus immédiatement pour éviter que des charges importantes ne soient reportées à cet endroit sur tous les autres composants.

ATTENTION

Le dévoilage d'une roue (son recentrage) est une opération très délicate. N'hésite pas à confier cette tâche à un spécialiste !

FIXATION DE ROUE AVEC SYSTÈME À AXE TRAVERSANT

Divers systèmes à axe traversant sont actuellement disponibles sur le marché. Certains systèmes sont fixés au moyen d'attaches rapides. D'autres systèmes nécessitent le recours à un outil spécial pour le montage et le démontage.

Contrôle le serrage des vis après une à deux heures d'utilisation, puis régulièrement après 20 heures de service.

Desserrage du levier de serrage rapide

Serrage du levier de serrage rapide

Fixation de roue avec axe traversant

DANGER

Ne pars jamais avec un vélo dont tu n'as pas contrôlé la fixation des roues ! Si une roue se détache pendant que tu roules, la chute sera inévitable !

ATTENTION

Attache non seulement le cadre mais aussi les roues munies d'attaches rapides à un objet fixe quand tu gares ton vélo dans un endroit.

REMARQUE

Tiens également compte des consignes contenues dans la notice technique fournie par le fabricant de la fource.

REMARQUE

Les VTT Canyon sont eux aussi équipés de systèmes de fixation à axe traversant. Lis le chapitre **« Maniement des axes traversants »**.

REMÉDIER À UNE CREVAISON

Personne n'est à l'abri des crevaisons. Cependant, une crevaison ne doit pas forcément signifier la fin d'une sortie à vélo si tu as eu la prévoyance d'emporter avec toi les outils nécessaires pour démonter une roue, une chambre à air de rechange ou quelques rustines et de la colle. Si tes roues sont équipées d'attaches rapides, deux démonte-pneus et une pompe suffiront largement. Sur les roues fixées par des écrous ou des axes antivol, tu devras en outre prévoir une clé correspondante.

DÉPOSE DE LA ROUE

- Dans le cas de freins à disque hydrauliques, n'actionne jamais le levier de frein une fois que la roue est déposée. Vérifie lors du remontage de la roue que le disque ne frotte pas dans l'étrier de frein. Évite absolument le contact direct avec les disques après un freinage. En effet, ceux-ci peuvent être encore très chauds et provoquer des brûlures.
- Sur les vélos avec dérailleurs, engage la chaîne sur le petit pignon avant de retirer la roue arrière. De cette manière, le dérailleur se trouvera sur le côté extérieur de la roue et ne gênera pas son retrait.
- Desserre l'attache rapide, comme décrit au chapitre **« Maniement des axes traversants »**. S'il n'est toujours pas possible de retirer la roue après l'avoir desserrée, tu devras encore dévisser l'écrou de réglage de l'attache rapide de quelques tours.
- Pour faciliter le retrait de la roue arrière, tire légèrement le dérailleur vers l'arrière avec la main.

Passe sur le petit pignon avant de procéder au démontage de la roue arrière

Pour déposer la roue arrière, tire le dérailleur légèrement vers l'arrière

DANGER

Le disque de frein peut être encore chaud. Laisse-le refroidir avant de démonter la roue.

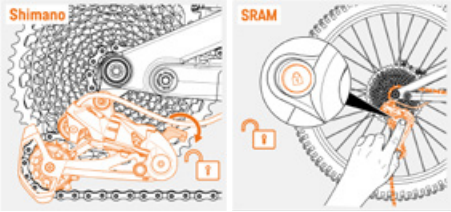
ATTENTION

Après avoir déposé la roue, n'actionne en aucun cas le levier de son frein à disque et veille à insérer la cale de transport dans la fente libérée de l'étrier !

REMARQUE

Tiens compte des notices techniques fournies par les fabricants de freins et du système de changement de vitesses.

- Sur un système de changement de vitesses Shimano, il faut d'abord « déverrouiller » le dérailleur à l'aide d'un levier. Puis il faut tirer le dérailleur vers l'arrière.
- Sur un système de changement de vitesses SRAM, il faut tirer le dérailleur en position de montage, puis le bloquer avec un bouton.
- Soulève ton Canyon par l'arrière et donne une tape sur la roue pour la faire glisser hors des pattes.



Maniement du dérailleur pour le démontage de pneus dans le cas de Shimano et SRAM

DÉPOSE D'UN PNEU À TRINGLES RIGIDES OU SOUPLES

- Dévisse le capuchon et l'écrou de fixation de la valve et laisse l'air s'échapper complètement.
- Appuie sur le pneu de la bordure vers le centre de la jante, sur toute la circonférence. Tu faciliteras ainsi le démontage.
- Introduis un démonte-pneu sous le talon du pneu, à environ 5 cm à gauche ou à droite de la valve, et sers-toi en de levier pour basculer le talon du pneu par-dessus le rebord de la jante. Maintiens le démonte-pneu en position.
- Glisse le deuxième démonte-pneus à environ 10 centimètres du premier, entre la jante et le pneu, et là encore, bascule le talon par-dessus le rebord de la jante.
- Après avoir basculé une partie du talon hors de la jante, il suffit généralement de faire glisser un démonte-pneu sur toute la circonférence de la jante pour extraire le talon complètement.
- Tu peux à présent retirer la chambre à air. Prends soin de ne pas accrocher la valve dans la jante et de ne pas endommager la chambre.
- Répare la chambre à air conformément aux instructions fournies par le fabricant de rustines.

Pression sur le pneu vers le centre de la jante

Introduction du démonte-pneu sous le talon du pneu et basculement du flanc de pneu par dessus le rebord de jante

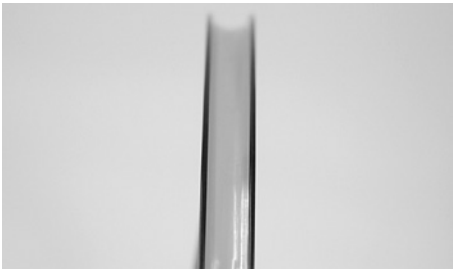
Retrait de la chambre à air

- Après avoir démonté le pneu, vérifie également l'état du ruban fond de jante. Le ruban fond de jante doit être soigneusement aligné sur la jante, ne doit pas être endommagé ni entaillé et doit recouvrir complètement les écrous de rayon et les forures. Sur les jantes à double paroi, le ruban doit complètement recouvrir le fond de jante. Il est recommandé d'utiliser uniquement des fonds de jante en textile ou en plastique résistant sur ce type de jantes. Si tu as des doutes sur ton ruban fond de jante, appelle notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com
- Au besoin, tu peux enlever le pneu complètement de la jante en tirant simplement sur le second flanc.

MONTAGE D'UN PNEU À TRINGLES RIGIDES OU SOUPLES

Lors du montage, vérifie l'absence de corps étrangers, grains de poussière ou de sable, dans le pneu et prends garde de ne pas endommager la chambre.

- Introduis un des talons du pneu dans la jante. Appuie avec les pouces sur le flanc du pneu pour faire glisser le talon complètement par-dessus le rebord de la jante. En principe, cette opération doit pouvoir s'effectuer sans outil sur n'importe quel pneu. Introduis la valve de la chambre dans l'orifice pratiqué dans la jante.
- Gonfle la chambre légèrement, de manière à ce qu'elle prenne forme, et insère-la complètement dans le pneu. Prends soin de ne pas la plier ou la pincer pendant la mise en place.
- Commence le montage final sur le côté opposé à la valve. Bascule le talon du pneu dans la jante, en appuyant avec les pouces aussi loin que possible sur sa circonférence.
- Prends soin de ne pas pincer et écraser la chambre à air entre le pneu et la jante. Pour ce faire, enfonce la chambre à air à l'intérieur du pneu au fur et à mesure que tu progresses.



Ruban de fond de jante placé dans la jante

Introduction de la valve dans le trou de la jante

Introduction du pneu dans la jante

⚠ DANGER

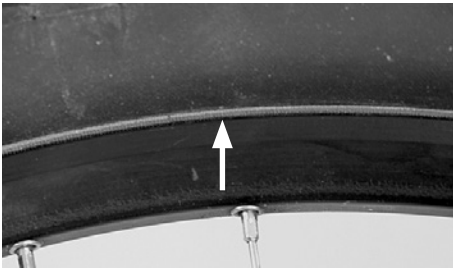
Si la carcasse du pneu a été irrémédiablement endommagée à la suite d'une perforation, remplace le pneu par mesure de sécurité.

⚠ DANGER

Remplace immédiatement les rubans fond de jante défectueux.

- Progresse symétriquement des deux côtés de la circonférence. En fin d'opération, tire vigoureusement sur le pneu vers le bas, pour faire en sorte que la partie déjà introduite glisse profondément dans le creux de la jante. Cela facilitera considérablement l'introduction du pneu sur les derniers centimètres.
- Contrôle une nouvelle fois la position de la chambre, puis appuie sur le pneu avec la paume pour basculer le reste du talon dans la jante.
- Si tu n'y arrives pas, aide-toi d'un démonte-pneu. Là aussi, fais attention de ne pas endommager la chambre avec le démonte-pneu.
- Enfonce la valve à l'intérieur du pneu pour empêcher que sa base ne soit coincée sous les talons du pneu. La valve sort-elle droite de la jante ? Si ce n'est pas le cas, tu devras ressortir un talon du pneu et replacer correctement la chambre.
- Pour empêcher que la chambre à air ne se coince sous les talons du pneu, nous te conseillons de la gonfler à moitié et de malaxer le pneu de part et d'autre sur toute la circonférence de la roue. Tu peux contrôler en même temps si le ruban fond de jante ne s'est pas déplacé.
- Gonfle la chambre à la pression souhaitée. La pression maximale est généralement indiquée sur le flanc du pneu.
- Contrôle la position du pneu par rapport à la jante, à l'aide de la ligne témoin visible sur ses flancs. Celle-ci doit être équidistante du rebord de la jante sur toute la circonférence de la roue.

Malaxe le pneu des deux côtés pour t'assurer que la chambre à air n'est pas coincée entre le pneu et la jante



Ligne témoin sur un flanc de pneu

REMARQUE

Si tu crèves en route, tu peux essayer de réparer la chambre à air sans démonter la roue et sans sortir la chambre complètement du pneu. Laisse la valve dans la jante et essaie d'abord de repérer le trou par où l'air s'échappe. Pour cela, gonfle la chambre à air. Approche ton oreille de la chambre à air et essaie de détecter des sifflements. Dès que tu as repéré l'emplacement du trou, localise l'endroit correspondant sur le pneu et soumets-le également à un examen. Souvent, le corps étranger qui a provoqué la crevaison est encore coincé dans le pneu. Retire-le si c'est le cas.

DÉMONTAGE D'UN PNEU SANS CHAMBRE (PNEUS TUBELESS/UST)

Laisse l'air s'échapper complètement du pneu. Appuie avec les mains sur les flancs du pneu vers le centre de la jante, jusqu'à ce que les deux talons reposent sans tension sur la jante. Commence le démontage sur le côté opposé à la valve et passe avec les doigts un des talons du pneu par-dessus le rebord de la jante. Dégage entièrement le flanc du pneu. Enlève ensuite le second flanc de la jante.

Pression sur le pneu Tubeless vers le centre de la jante

RÉPARATION D'UN PNEU SANS CHAMBRE (PNEUS TUBELESS/UST)

En cas de panne, les pneus Tubeless peuvent être également utilisés avec une chambre à air. Retire d'abord le corps étranger qui a perforé le pneu. Démonte aussi la valve de la jante. Introduis une chambre à air de VTT légèrement gonflée dans le pneu. Monte le pneu comme décrit précédemment et veille à une pression correcte ainsi qu'un bon positionnement sur la jante. Tu peux colmater un pneu Tubeless en collant une rustine de qualité courante sur la face interne. Tiens compte des instructions fournies par le fabricant de rustines.

⚠ DANGER

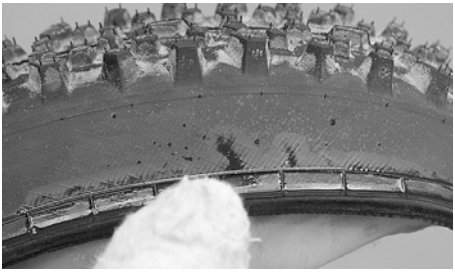
Un montage défectueux du pneu peut affecter le fonctionnement, voire entraîner une défaillance du frein. Pour cette raison, conforme-toi impérativement aux instructions données par le fabricant dans la notice jointe.

MONTAGE D'UN PNEU SANS CHAMBRE (PNEUS TUBELESS/UST)

Vérifie avant le montage que le pneu est exempt de lubrifiant et d'impuretés sur la face interne et dans la zone des talons. Avant le montage, humidifie les talons du pneu sur toute la circonférence avec de l'eau savonneuse ou une pâte de montage pour pneu. N'utilise surtout pas de démonte-pneus !

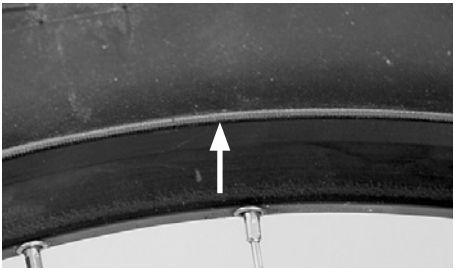
Place le pneu sur la jante en te servant uniquement des mains pour ne pas risquer d'endommager les talons. Passe d'abord un talon par dessus un rebord de la jante en appuyant dessus sur toute la circonférence du pneu. Appuie ensuite sur le second talon pour le basculer dans la jante. Centre le pneu sur la jante. Veille à ce que le pneu repose dans le fond de la jante et que la valve soit centrée entre les deux flancs du pneu. Gonfle le pneu jusqu'à la pression maximale requise. La pression est indiquée habituellement sur les flancs du pneu.

Au cours du gonflage, le pneu se met en place dans le siège de la jante. Contrôle le positionnement correct du pneu à l'aide de la ligne témoin située au-dessus de la jonction pneu-jante. L'écart de cette ligne témoin par rapport à la jante doit être constant sur toute la circonférence du pneu. Au moyen de la valve, règle à présent la pression d'air en partant de la pression maximale. Tiens compte pour cela de la plage de pression recommandée.



Avant le montage, humidifie les talons du pneu avec de l'eau savonneuse

Plage de pression indiquée sur le flanc du pneu



Ligne témoin permettant de contrôler le positionnement correct du pneu

ATTENTION

Les pneus Tubeless ne doivent être montés que sur des jantes ou roues UST (de marque Mavic ou autres).

POSE D'UNE ROUE

La pose d'une roue s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose. Assure-toi que la roue est insérée correctement dans les pattes de fixation et est bien centrée entre les fourreaux de la fourche ou les haubans du triangle arrière. Vérifie la position correcte de l'attache rapide (voir le chapitre **« Maniement des axes traversants »**) et n'oublie pas de raccrocher immédiatement le câble de frein, si nécessaire !

Veille au bon positionnement de l'attache rapide

⚠ DANGER

Vérifie, avant de continuer ta route, que le disque ne produit pas de frottement quand la roue tourne. Contrôle la position de fixation de la roue. Assure-toi que le disque de frein est exempt de graisse ou de tout autre lubrifiant après le montage. Fais impérativement un essai de freinage !

⚠ DANGER

Un montage défectueux du pneu peut affecter le fonctionnement, voire entraîner une défaillance du frein. Pour cette raison, conforme-toi impérativement aux instructions données par le fabricant dans la notice jointe.

⚠ DANGER

Si malgré cela, la carcasse du pneu a été irrémédiablement endommagée à la suite d'une perforation, remplace le pneu par mesure de sûreté.

JEU DE DIRECTION

La fourche, la potence, le cintre et la roue avant pivotent autour du jeu de direction intégré au cadre. Pour conférer à ton vélo Canyon la stabilité directionnelle nécessaire en ligne droite, le jeu de direction doit avoir une rotation très souple. Sur terrain accidenté, les à-coups transmis au jeu de direction soumettent celui-ci à des contraintes considérables. Il peut alors arriver qu'il se desserre et se dérègle.

CONTRÔLE ET RÉGLAGE

- Contrôle si la direction a du jeu en plaçant d'abord les doigts autour de la cuvette supérieure.
- Appuie-toi d'une main sur la selle et actionne de l'autre main le levier de frein avant, puis tire et pousse vigoureusement sur ton Canyon.
- En présence de jeu, tu percevras un décalage sensible de la cuvette supérieure par rapport à la cuvette inférieure.
- Tu peux soulever la roue avant du sol et la laisser retomber. Si le jeu de direction est desserré, tu percevras un bruit de cliquetis.
- Pour vérifier la souplesse de la direction, soulève le cadre avec une main afin de décoller la roue avant du sol. Fais pivoter le cintre de gauche à droite. La roue avant doit pivoter facilement et sans « points durs » sur tout l'angle de braquage. Une petite tape sur le cintre doit suffire pour que la roue commence à pivoter à partir de sa position centrale.

⚠ DANGER

Un jeu de direction desserré fait subir d'énormes contraintes à la fourche et à ses roulements. Il peut s'abîmer ou même entraîner une rupture de la fourche avec des conséquences très graves !

Vérifie l'absence de jeu dans le jeu de direction en passant les doigts autour de la cuvette puis en tirant et poussant sur le Canyon après avoir freiné la roue avant

Vérifie la souplesse de la direction en soulevant la roue avant et en vérifiant si le cintre peut pivoter très facilement sur son angle de braquage

⚠ DANGER

Après avoir réglé le jeu de direction, contrôle le bon serrage de la potence en calant la roue avant entre les jambes et en essayant de faire pivoter le cintre latéralement. Une potence mal serrée peut entraîner une chute.

ATTENTION

Le réglage du jeu de direction requiert une certaine expérience; il est donc préférable de confier cette opération à un spécialiste. Si néanmoins, tu souhaites procéder toi-même au réglage du jeu de direction, lis auparavant la notice technique du jeu de direction fournie par le fabricant, avec attention et dans son intégralité.

JEU DE DIRECTION AHEADSET®

Avec la technologie Aheadset, la potence, au lieu de s'enfoncer dans le pivot de fourche, enserre celui-ci comme une bague et est bridée sur lui. Elle devient un élément important du jeu de direction. En effet, sa bride fixe non seulement la potence sur le pivot de la fourche mais empêche en même temps le déréglage de la direction.

- Desserre les vis de serrage de la potence qui se trouvent sur le côté ou derrière la potence.
- Serre avec précaution la vis de réglage noyée dans le capuchon de la potence avec une clé Allen.
- Ajuste la potence de manière à ce que le cintre soit perpendiculaire au sens de la marche.
- Resserre les vis de serrage de la potence sur le pivot. Utilise une clé dynamométrique et ne dépasse pas les couples de serrage maximum ! Les couples de serrage des vis figurent sur les composants, dans le Quick Start Guide de ton modèle et/ou dans les notices techniques des équipementiers.
- Contrôle le jeu selon la procédure décrite plus haut. Ici aussi, le jeu de direction ne doit pas être trop serré.

Pour le contrôle, place-toi devant ton Canyon et bloque la roue avant entre les genoux. Saisis le cintre et essaie de le faire pivoter par rapport à la roue. Serre encore un peu la ou les vis de serrage de la potence si tu constates que tu peux bouger le cintre.

⚠ DANGER

Après le réglage du jeu de direction, vérifie la fixation de la potence sur le pivot ! Une potence non fixée pourrait provoquer une chute grave !

⚠ DANGER

Fais attention de ne pas écraser le pivot de la fourche en serrant trop fort les vis de fixation de la potence.

Après avoir desserré les vis de serrage de la potence sur le pivot, règle le jeu de la direction avec la vis de réglage noyée dans le capuchon

Resserre les vis de serrage de la potence sur le pivot en utilisant une clé dynamométrique

Essaie de faire pivoter le cintre par rapport à la roue avant

ⓘ ATTENTION

Ne serre pas cette vis à fond mais sers-toi en pour ajuster le jeu de la direction !

SUSPENSION

PETIT GLOSSAIRE DE LA SUSPENSION

Amortissement de la compression – « compression damping »
Bouton/molette de réglage presque toujours bleu(e).
Contrôle la vitesse de compression de la fourche. Empêche que la fourche suspendue ne talonne en cas de chocs violents. Sur les éléments de suspension d'une qualité extrême, divisé en amortissement de la compression High Speed (pour les chocs violents = compression rapide) et Low Speed (pour les compressions lentes, p. ex. tangage en danseuse).

Amortisseur
L'amortisseur correspond à l'élément réunissant le ressort ainsi que l'amortissement dans le triangle arrière d'un vélo tout suspendu (« full suspension »).

Fourche suspendue
Fourche de vélo assurant la suspension et l'amortissement des chocs à l'aide des composants mobiles. Les modèles les plus fréquents sont les fourches suspendues télescopiques. On appelle « tubes plongeurs » les tubes plus fins sertis ou vissés de manière fixe sur le té de fourche d'une fourche télescopique. On appelle généralement « fourreaux » les tubes inférieurs qui plongent dans les tubes plongeurs.
Par dérogation, il y a aussi les fourches upside down.

Raideur du ressort ou coefficient de raideur du ressort
Force requise pour comprimer le ressort d'une certaine valeur, mesurée en newton par millimètre (N/mm) ou livre par pouce (lbs/in). Un coefficient de raideur élevé signifie qu'une force plus grande doit être exercée sur le ressort pour un déplacement déterminé. Dans le cas des éléments pneumatiques, cela correspond à une pression plus élevée.

L'amortissement de la compression ralentit la compression

Le triangle arrière suspendu

Fourche suspendue

Précontrainte du ressort
Sur les systèmes de suspension pneumatique largement répandus, la pression d'air dans la fourche détermine la raideur du ressort et la précontrainte. Respecte les recommandations du fabricant.

Les ressorts acier peuvent être précontraints dans une certaine limite. Cela permet à la suspension de réagir seulement quand elle est soumise à une charge élevée, mais ne modifie cependant pas son coefficient de raideur. Des cyclistes lourds ne pourront pas compenser une raideur insuffisante de la suspension par une augmentation de la précontrainte du ressort.

Réglage du débattement – « travel adjust »
Le débattement de la fourche suspendue peut généralement être réduit à l'aide d'une molette de réglage. Sur certaines fourches, cette réduction ne sera active qu'après une compression longue. Sur les triangles arrière suspendus (« full suspension »), on dévisse ou on desserre les vis et on règle des segments destinés à la fixation de l'amortisseur arrière.

Lock-out
Généralement un levier sur l'élément de suspension ou le cintre.
Dispositif de verrouillage de la fourche ou de l'amortisseur neutralisant l'effet de « pompage » sur l'asphalte ou les revêtements lisses. Le lock-out ne doit pas être activé en conduite tout terrain.

Débattement négatif – « sag »
Enfoncement initial de la suspension (avant ou arrière) en charge, c'est-à-dire quand le cycliste est assis sur le vélo, sans bouger, dans la position de conduite normale. Le sag est souvent indiqué en pourcentage de la course totale du ressort. Il doit être réglé de manière individuelle.

Compression avec plate-forme
Augmente l'amortissement de la compression (Low speed) et limite le tangage. À la différence du lock-out, la suspension n'est pas complètement bloquée.

Amortissement du rebond – « rebound damping »
Bouton/molette de réglage presque toujours rouge. Contrôle la vitesse de détente de la fourche. Évite l'oscillation du vélo.

Lock-out sur le cintre

Le débattement négatif – « sag » de la fourche suspendue

Le débattement négatif – « sag » de la suspension arrière

L'amortissement du rebond ralentit la détente

FOURCHE SUSPENDUE

Répondant à une tendance générale, Canyon s'efforce de développer des vélos offrant un confort de conduite et une sécurité d'emploi exceptionnels. C'est aussi pour cette raison que tous les VTT Canyon sont équipés de fourches suspendues de qualité. Tu bénéficies ainsi d'un meilleur contrôle de ton Canyon en conduite tout terrain ou sur pistes défoncées et tu es beaucoup moins exposé, comme ta monture, aux charges provoquées par les secousses. Bien que diverses constructions soient présentes sur le marché, la majorité des fourches suspendues se recrute dans le groupe des fourches télescopiques au fonctionnement comparable à celui des amortisseurs moto.

Les fourches suspendues se distinguent entre elles par les éléments de suspension et l'amortissement employés. La suspension peut être assurée par des ressorts acier ou de l'air comprimé dans une chambre fermée ou par une combinaison de ces divers éléments.

L'amortissement est assuré en règle générale par de l'huile enfermée dans des chambres spéciales. On trouve également des amortisseurs à friction et à air.

Si tu dois pédaler longtemps debout, en fournissant de grands efforts, pour gravir une côte en montagne, il est indiqué de bloquer l'amortissement avec le lock-out. En descente sur terrain très accidenté, où le lock-out doit de toute façon être déverrouillé, il est au contraire avantageux d'ouvrir largement l'amortissement de la compression.

REMARQUE

Consulte aussi le glossaire sur la suspension en début de chapitre.

Fourche suspendue

Lock-out sur le cintre

DANGER

Tous nos VTT Canyon sont conçus uniquement pour être utilisés avec la fourche suspendue montée de série ou une fourche suspendue comparable. L'utilisation de fourches à double té ou de fourches offrant des longueurs qui diffèrent n'est pas autorisée, entraîne une perte de la garantie et peut causer un endommagement grave ou une rupture de ton vélo Canyon. **Risque d'accident !**

REMARQUE

En général, les fabricants de fourches suspendues apportent un soin particulier à la conception de leurs notices techniques. Lis attentivement celle de ta fourche avant de procéder à une modification du réglage ou à des travaux d'entretien.

FONCTIONNEMENT

En cas de choc sur la roue avant, les fourreaux, qui composent la partie inférieure de la fourche, sont poussés vers le haut. Ils coulissent sur les plongeurs, plus fins, lesquels sont insérés en force, collés ou serrés par vis dans le té de la fourche. La fourche et, avec elle, le système de suspension à l'intérieur des fourreaux, se compriment.

La suspension a pour fonction de ramener la fourche dans sa position initiale après le choc. En principe, un ressort idéal se détendrait de manière subite. Pour permettre une détente contrôlée et limiter l'oscillation de la fourche, un système d'amortissement est intégré à la fourche. Les fourches suspendues diffèrent entre elles par les éléments de suspension ainsi que le type d'amortisseur utilisé. Les éléments de suspension peuvent être des ressorts en acier ou titane ou de l'air comprimé enfermé dans une chambre étanche, ou encore une combinaison de ces systèmes.

RÉGLAGE DE LA RAIDEUR DU RESSORT

Pour fonctionner de manière optimale, la fourche suspendue doit être ajustée en fonction du poids du cycliste, de la position assise et de l'usage auquel le vélo est destiné.

En général, le cycliste peut déjà observer un léger affaissement de sa fourche suspendue quand il s'assied sur le vélo. Cet affaissement définit le débattement négatif de la fourche (« sag »). Lorsque le vélo traverse un nid de poule, le ressort se détend et la fourche suspendue compense la différence de niveau. Or, si la pression pneumatique ou la précontrainte du ressort est trop forte, cet effet est neutralisé, car la détente de la fourche suspendue est déjà complète. Le cycliste ne peut plus ainsi profiter d'un élément essentiel de confort et de sécurité au moment où le pneu perd brièvement le contact avec le sol.

Fourche suspendue

ATTENTION

La fourche suspendue doit être conçue et réglée de sorte qu'elle ne puisse talonner au pire que dans les cas extrêmes. Une suspension trop souple se fait souvent sentir, et aussi très souvent entendre, quand elle encaisse des chocs violents. Ceci est le cas quand la fourche est comprimée de manière brusque et complète. Un talonnage fréquent de la fourche suspendue pourra mener à une défaillance de la fourche et du cadre à long terme.

Les coureurs cyclistes avec un vélo de cross-country ou de marathon auront tendance à choisir un débattement négatif inférieur à celui des cyclistes pratiquant le freeride ou le downhill et roulant donc plus fréquemment sur des terrains accidentés. En s'asseyant sur le vélo, la fourche suspendue des vélos de cross-country et de marathon doit s'enfoncer de 10 à 25 % du débattement maximal et de 20 à 40 % sur les vélos all mountain, enduro et freeride.

Tu peux utiliser l'anneau torique qui se trouve généralement sur le tube plongeur plus fin de la fourche suspendue pour mesurer cet enfoncement. En l'absence d'anneau torique, enroule un collier de serrage autour d'un des plongeurs. Serre-le juste assez pour qu'il reste en place mais puisse encore coulisser facilement.

Sur les fourches à suspension pneumatique, la raideur du ressort est réglée à l'aide de la pression d'air dans la fourche. La pression doit être réglée à l'aide d'une pompe haute pression spéciale munie d'un manomètre avant la première sortie et doit être éventuellement adaptée plus tard en fonction du poids changeant du cycliste et/ou de la charge transportée.
Beaucoup de fourches à suspension pneumatique sont munies d'un autocollant avec tableau incluant une première indication. Gonfle la fourche à suspension pneumatique à la pression recommandée pour ton poids.

REMARQUE

Procède pas à pas à cette opération essentielle et en cas de questions, adresse-toi à notre hotline technique ou utilise le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Place un collier de serrage sur l'un des plongeurs de la fourche

Le déplacement du collier de serrage sur le plongeur te permet de déterminer le débattement utilisé

Réglage de la raideur du ressort avec une pompe pour amortisseur

Pompe pour la fourche suspendue et l'amortisseur

Installe-toi avec tes vêtements de cycliste typiques (et éventuellement avec ton sac à dos plein) sur ton Canyon et place-toi dans ta position de conduite normale. Appuie-toi contre un objet fixe (balustrade, mur ou similaire) de sorte à ne pas tomber. Demande à une seconde personne de faire glisser l'anneau torique ou le collier de serrage vers le bas, contre le racleur du fourreau.

Descends de ton vélo Canyon sans enfoncer la fourche davantage. L'écart alors mesuré entre l'anneau torique/le collier de serrage et le racleur représente le débattement négatif de la suspension. Compare-le au débattement total (fourni par le fabricant), pour déterminer si le réglage de la suspension doit être plus dur ou plus souple.

Dans le cas d'une fourche à suspension pneumatique, adapte la pression pneumatique.

Note les valeurs de réglage appropriées et contrôle-les régulièrement par la suite. Tiens toujours compte des recommandations du fabricant et ne dépasse en aucun cas la pression maximale d'air pour la fourche suspendue. Après toute modification du réglage, effectue un parcours d'essai.

Sur la plupart des fourches suspendues équipées de ressorts acier, il est possible de précontraindre le ressort, dans une mesure limitée, à l'aide d'une molette de réglage placée sur le té de fourche. Dans le cas contraire, et si le débattement négatif ne peut pas être réglé comme souhaité, tu devras remplacer les ressorts acier par des ressorts plus durs ou plus souples. Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

Pour le remplacement, utilise uniquement des pièces de rechange garanties d'origine et appropriées. Après toute modification du réglage, effectue un parcours d'essai en empruntant des chemins proposant des conditions variées.

Précontrainte fourche avec ressort acier

DANGER

Les fourches suspendues sont conçues de manière à pouvoir et devoir compenser les coups. Si la fourche a un fonctionnement trop rigide ou est bloquée, les coups seront transmis directement au cadre, à des endroits qui, le plus souvent, ne sont pas destinés à les supporter. Pour cette raison, si ta fourche est munie d'un dispositif lock-out, n'active celui-ci que sur des parcours nivelés (routes, chemins de campagne) et jamais en terrain accidenté.

ATTENTION

Contrôle le réglage et la pression pneumatique de ta fourche suspendue après la première sortie et régulièrement par la suite. Un réglage incorrect peut entraîner un mauvais fonctionnement, voire une détérioration de la fourche suspendue.

REMARQUE

Une fois que tu as trouvé le réglage qui te convient, note la pression de gonflage optimale pour des contrôles ultérieurs.

REMARQUE

Observe les consignes correspondantes dans la notice fournie par le fabricant de la fourche suspendue, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Contrôle ensuite la position de l'anneau torique/du collier de serrage témoin. Son déplacement par rapport au racleur du fourreau indique le débattement maximum que tu as utilisé. Si l'anneau torique/le collier de serrage témoin n'est décalé que de quelques millimètres, le réglage de la fourche suspendue est trop dur. Réduis la pression ou, sur les fourches à suspension pneumatique à ressort acier, la précontrainte du ressort. Si malgré cela, tu ne constates aucune amélioration en présence de ressorts acier, fais changer le ressort.

Le réglage de la suspension est trop souple si tu constates que l'anneau torique/le collier de serrage témoin s'est décalé sur toute la longueur de débattement du plongeur, ou que la fourche talonne en produisant un bruit audible chaque fois que tu roules sur des chaussées de mauvaise qualité. Sur les fourches à suspension pneumatique, la pression doit être augmentée. En cas de ressorts acier, fais remplacer le ressort par un vélociste ou contacte l'atelier Canyon pour convenir d'une date.

Fourche suspendue – réglage du débattement

Activation du lock-out

Possibilités de réglage de l'amortissement de la compression

RÉGLAGE DE L'AMORTISSEMENT

L'amortissement est réglé intérieurement par des valves. Le débit d'huile dans ces valves réduit la vitesse à laquelle la fourche suspendue se comprime ou se détend et empêche donc un rebondissement de la suspension après le passage d'un obstacle. Il est possible de cette manière d'optimiser la réaction de l'amortisseur aux obstacles.

Sur les fourches à suspension pneumatique dotées d'un amortissement du rebond (« rebound ») réglable, un bouton de réglage (presque toujours rouge) permet de réduire ou d'augmenter la vitesse de retour (détente). Si le dispositif est muni d'un second bouton (presque toujours bleu), ce dernier permet de régler la vitesse de compression (étage de pression) et/ou d'activer la fonction lock-out.

Pour effectuer ce réglage, pars de la position d'amortissement ouverte au maximum (compression ou détente sur « - »). Saisis le cintre des deux mains et actionne le levier de frein avant. Appuie-toi de tout ton poids sur la fourche avant, puis relâche immédiatement la pression. La fourche se détendra à pratiquement la même vitesse que celle avec laquelle elle s'est enfoncée.

Tourne désormais le bouton de réglage rouge d'un clic dans la direction « + ». Presse de nouveau la fourche vers le bas en ayant actionné le frein avant, puis relâche-la tout aussi soudainement. Tu remarqueras que la détente est un peu moins rapide.

Répète ces opérations de compression, puis de relâchement en limitant de plus en plus l'amortissement du rebond. Cela te permet de comprendre le fonctionnement de l'amortissement du rebond.

Généralement, le rebond est réglé de manière à se détendre en cas de freinage doux, sans toutefois se déplacer trop lentement. Une détente retardée, qui surviendrait à la fin de la procédure de rampe, est dans tous les cas trop élevée.

Puis, roule sur un obstacle (descends d'un trottoir par exemple) et ferme l'amortissement du rebond par petites étapes (vers la position « + ») jusqu'à ce que la fourche suspendue ne rebondisse qu'une à deux fois maximum après s'être comprimée et détendue. Essaie toujours le vélo hors route après une modification du réglage.

Dans certains cas, les fourches suspendues sont également équipées d'un amortissement de la compression (« compression »). L'amortissement typique de la compression, ou sur certaines fourches suspendues l'amortissement de la compression High speed, ralentit la compression de la fourche lorsque tu franchis un obstacle à vitesse élevée. Une vitesse de compression rapide provoquerait en effet très probablement un talonnage.

Un amortissement plus faible permet d'obtenir une bonne réponse de la fourche, mais pourra dans certaines circonstances engendrer une compression trop forte de la fourche suspendue lors du passage rapide d'obstacles, comme p. ex. des marches, ou encore un tangage lorsque le cycliste roule en danseuse. Un amortissement trop fort durcit la suspension et nuit donc au confort de conduite.

Si tu as réglé le « sag » correctement comme décrit plus haut et si la fourche se comporte correctement lors d'un parcours d'essai, mais si elle a tendance à talonner dans des situations extrêmes, tu peux légèrement augmenter l'amortissement de la compression.

Amortissement du rebond réglable

Presse une nouvelle fois la fourche vers le bas en ayant actionné le frein avant

⚠ DANGER

Si la fourche est trop amortie (détente), il est possible qu'elle ne puisse plus se détendre entre des obstacles franchis rapidement. **Risque de chute !**

⚠ DANGER

Si tu montes un nouveau pneu avant, assure-toi qu'il ne frotte pas contre le té de fourche quand la fourche se comprime complètement. Évacue le cas échéant tout l'air de la fourche suspendue et pousse le cintre avec force vers le bas pour contrôler cet état. La roue avant pourrait se bloquer. **Risque de chute !**

Dans ce cas également, travaille par petits crans, car un amortissement de la compression trop dur empêche la fourche suspendue d'utiliser l'ensemble de son débattement. Le bon réglage de l'amortissement de la compression sera généralement une procédure de longue haleine, qui doit être réalisée de manière consciencieuse et par petites étapes.

Ici aussi, commence par le cran le plus faible, c'est-à-dire la position « - » du bouton/de la molette de réglage.

Essaie toujours le vélo hors route après une modification du réglage.

Si tu ne penses pas arriver à bien régler l'amortissement ou si des problèmes surviennent, observe les consignes correspondantes dans la notice fournie par le fabricant de la fourche suspendue, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

LOCK-OUT

Si tu roules longtemps en position debout (« en danseuse ») en montée en usant de beaucoup de force, la fourche suspendue aura tendance à « osciller ». Dans ce cas, nous te conseillons de bloquer l'amortissement si la fourche suspendue est dotée d'un mécanisme lock-out. Lors de la conduite (en descente) sur un sol non plat, il faut impérativement ouvrir le dispositif lock-out.

De nombreux vélos hardtail Canyon sont munis d'un levier lock-out sur le cintre. Dans le cas des éléments de suspension Fox, le « Climb mode » correspond à un lock-out.

MAINTENANCE

Les fourches suspendues sont des composants sophistiqués qui requièrent une maintenance et un entretien réguliers. Presque tous les distributeurs de fourches suspendues disposent désormais de centres d'assistance technique où tu peux faire réparer ta fourche et la soumettre à une révision périodique selon l'utilisation (p. ex. tous les ans).

Veille à ce que les plongeurs de la fourche soient toujours propres

DANGER

N'interviens jamais à la légère sur des vis avec des outils si tu n'as pas l'entière certitude qu'elles font partie d'un système de réglage. Tu pourrais, sans le savoir, desserrer un mécanisme de fixation et compromettre ainsi la fiabilité de ton vélo. Les dispositifs de réglage de tous les fabricants se manipulent généralement avec les doigts et sont gradués ou signalés par un « + » (pour un amortissement plus grand/une suspension plus dure) et un « – ». Occasionnellement une indication de la vitesse est fournie à l'aide d'un lièvre et d'une tortue.

ATTENTION

N'utilise pas ton vélo si la fourche suspendue talonne. La fourche elle-même et le cadre pourraient subir des dommages. Ajuste toujours la raideur du ressort en fonction du poids du cycliste et de ses bagages ainsi que des conditions d'utilisation.

ATTENTION

N'active pas la fonction lock-out si tu roules en terrain accidenté, mais seulement sur des parcours nivelés (routes, chemins de campagne).

REMARQUE

Observe les consignes correspondantes dans la notice fournie par le fabricant de la fourche suspendue, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Tu dois dans tous les cas respecter quelques consignes de maintenance fondamentales :

1. Veille à ce que la surface de glissement des plongeurs et les joints racleurs restent propres.

2. Si la fourche suspendue est sale, nettoie-la avec une grande quantité d'eau et une éponge douce immédiatement après la sortie.

3. Après avoir nettoyé le vélo, pulvérise un peu de lubrifiant agréé par le fabricant ou applique une très fine couche d'huile hydraulique sur les plongeurs de la fourche suspendue. Comprime ensuite la fourche plusieurs fois et essuie les résidus de lubrifiant avec un chiffon propre avant d'entreprendre la prochaine sortie.

4. Pour le nettoyage, n'utilise surtout pas d'appareil à jet de vapeur ou de détergents puissants ! Observe les consignes correspondantes dans la notice fournie par le fabricant de la fourche suspendue, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

5. Pour les fourches à suspension pneumatique, un contrôle régulier de la pression d'air s'impose car cette dernière a tendance à diminuer avec le temps.

6. Sur les fourches dotées d'un ressort acier, nous te conseillons de nettoyer régulièrement les ressorts et de les lubrifier avec une graisse ne contenant ni résine ni acide. Certains fabricants de fourches fournissent de la graisse spéciale pour l'entretien. Respecte impérativement les recommandations du fabricant. Confie ce travail au centre d'assistance technique pour les fourches suspendues. Si nécessaire, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Les éléments de suspension sont des composants sophistiqués. Confie au centre d'assistance technique du fabricant de la fourche suspendue les opérations d'entretien et, en particulier, le désassemblage des éléments de suspension.

Après le nettoyage, appliquer un peu de lubrifiant agrée

Dans le cas de suspensions pneumatiques, contrôler régulièrement la pression

ATTENTION

Une fourche suspendue est exposée en permanence aux projections d'eau et de boue de la roue avant. Nettoie-les avec beaucoup d'eau et un chiffon après chaque sortie.

REMARQUE

Fais inspecter la fourche suspendue au moins une fois par an dans un des centres d'assistance technique du fabricant de la fourche.

REMARQUE

Tu trouveras aussi des conseils de réglage et d'entretien
sur Internet, aux adresses
https://www.sram.com/fr/rockshox
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

SUSPENSION INTÉGRALE

Les vélos tout suspendus sont dotés, en plus de la fourche suspendue, d'un triangle arrière articulé dont la suspension et l'amortissement sont assurés par un amortisseur. Ce dernier permet un meilleur contrôle de ton vélo en conduite hors route ou sur des chaussées de mauvaise qualité en maintenant le pneu davantage en contact avec le sol. Il amortit aussi considérablement les secousses supportées par le cycliste et le châssis.

Les amortisseurs se distinguent entre eux par les éléments de suspension et d'amortissement utilisés. L'amortisseur fonctionne normalement avec un ressort pneumatique ou – plus rarement – un ressort acier. L'amortissement lui-même est habituellement assuré avec de l'huile. Selon le système, un ou plusieurs axes de palier sont prévus.

PARTICULARITÉS DE LA POSITION ASSISE

Selon le réglage de la suspension arrière, la selle peut basculer légèrement vers l'arrière quand tu t'assieds dessus. Si tu n'es pas à l'aise sur ta selle, incline légèrement le bec de la selle vers l'avant par rapport au réglage normal.

Dans le secteur du dirt, du freeride et du downhill, la selle est souvent très rabaissée et inclinée vers l'arrière pour la conduite.

REMARQUE

Procède pas à pas à cette opération essentielle et en cas de questions, adresse-toi à notre hotline technique ou utilise le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

REMARQUE

Consulte aussi le glossaire sur la suspension en début de chapitre.

Le triangle arrière suspendu

L'amortisseur avec un ressort pneumatique

L'amortisseur avec un ressort acier

REMARQUE

Les fabricants d'amortisseur joignent en règle générale une notice technique à leur produit. Lis attentivement celle de ton amortisseur avant de procéder à une modification du réglage ou à des travaux d'entretien. Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

RÉGLAGE DE LA RAIDEUR DU RESSORT

Pour fonctionner de manière optimale, l'amortisseur doit être ajusté en fonction du poids du cycliste, de la position assise et de l'usage auquel le vélo est destiné.

En général, le cycliste peut déjà observer un léger affaissement de son triangle arrière quand il s'assied sur le vélo. Cet affaissement définit le débattement négatif de la fourche (« sag »). Lorsque le vélo traverse un nid de poule, le ressort se détend et le triangle arrière compense la différence de niveau. Or, si la pression pneumatique ou la précontrainte du ressort est trop forte, cet effet est neutralisé, car la détente du triangle arrière est déjà complète. Le cycliste ne peut plus ainsi profiter d'un élément essentiel de confort et de sécurité au moment où le pneu perd brièvement le contact avec le sol.

Les coureurs cyclistes avec un vélo de cross-country ou de marathon auront tendance à choisir un débattement négatif inférieur à celui des cyclistes pratiquant le freeride ou le downhill et roulant donc plus fréquemment sur des terrains accidentés. En s'asseyant sur le vélo, le triangle arrière des vélos de cross-country et de marathon doit s'enfoncer de 10 à 25 % du débattement maximal et de 20 à 40 % sur les vélos all mountain, enduro et freeride.

Tu peux utiliser l'anneau torique qui se trouve généralement sur le tube plongeur plus fin de l'amortisseur arrière pour mesurer cet enfoncement. En l'absence d'anneau torique, enroule un collier de serrage autour du tube le plus fin. Serre-le juste assez pour qu'il reste en place mais puisse encore coulisser facilement.

Sur les amortisseurs à suspension pneumatique, la raideur du ressort est réglée à l'aide de la pression d'air dans l'amortisseur. La pression doit être réglée à l'aide d'une pompe haute pression spéciale munie d'un manomètre avant la première sortie et doit être éventuellement adaptée plus tard en fonction du poids changeant du cycliste et/ou de la charge transportée. Beaucoup d'amortisseurs à suspension pneumatique sont munis d'un autocollant avec tableau incluant une première indication. Gonfle l'amortisseur à suspension pneumatique recommandée pour ton poids.

Joint torique, tout en haut sur le plongeur de l'amortisseur

Le déplacement du joint torique indique le débattement utilisé

⚠ DANGER

Les triangles arrière de cadres tout suspendus sont conçus de telle sorte à pouvoir et à devoir compenser les chocs. Si l'amortisseur a un fonctionnement trop rigide ou est bloqué, les chocs seront transmis directement au cadre, à des endroits qui, le plus souvent, ne sont pas destinés à les supporter. Pour cette raison, si ton amortisseur arrière est muni d'un dispositif lock-out, n'active celui-ci que sur des parcours nivelés (routes, chemins de campagne) et jamais en terrain accidenté.

ⓘ REMARQUE

Les vélos tout suspendus ont une garde au sol beaucoup plus importante que les vélos rigides. Un réglage correct de la hauteur de la selle ne permet donc généralement pas au pilote de toucher le sol avec les pieds. Règle d'abord ta selle à une hauteur plus basse que la hauteur requise et entraîne-toi à monter sur ton vélo et à en descendre.

Installe-toi avec tes vêtements de cycliste typiques (et éventuellement avec ton sac à dos plein) sur ton vélo et place-toi dans ta position de conduite normale. Appuie-toi contre un objet fixe (balustrade, mur ou similaire) de sorte à ne pas tomber. Demande à une seconde personne de faire glisser l'anneau torique ou le collier de serrage vers le bas, contre le racleur du fourreau.

Descends de ton vélo sans enfoncer le triangle arrière davantage. L'écart alors mesuré entre l'anneau torique/le collier de serrage et le racleur représente le débattement négatif de la suspension.

Compare-le avec le débattement total (fourni par le fabricant) de l'amortisseur, et pas du triangle arrière ou, pour te faire une idée, mesure la partie droite et lisse qui se comprime pour déterminer si le réglage de la suspension doit être plus dur ou plus souple.

Dans le cas d'un amortisseur à suspension pneumatique, adapte la pression pneumatique.

Note les valeurs de réglage appropriées et contrôle-les régulièrement par la suite. Tiens toujours compte des recommandations du fabricant et ne dépasse en aucun cas la pression maximale d'air pour l'amortisseur. Après toute modification du réglage, effectue un parcours d'essai.

Sur la plupart des **amortisseurs équipés de ressorts acier**, il est possible de précontraindre le ressort, dans une mesure limitée, à l'aide d'une bague de réglage. Dans le cas contraire, et si le débattement négatif ne peut pas être réglé comme souhaité, tu devras remplacer les ressorts acier par des ressorts plus durs ou plus souples. Contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Pour le remplacement, utilise uniquement des pièces de rechange garanties d'origine et appropriées.

Réglage de la pression

Sur les ressorts acier, on modifie la précontrainte du ressort en tournant la bague de réglage moletée

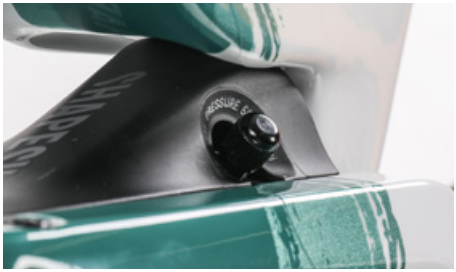
Pendant l'utilisation, la valve doit toujours être recouverte avec son capuchon. Après toute modification du réglage, effectue un parcours d'essai en empruntant des chemins proposant des conditions variées. Contrôle ensuite la position de l'anneau torique/du collier de serrage témoin. Son déplacement par rapport au racleur indique le débattement maximum que tu as utilisé.

Si l'anneau torique n'est décalé que de quelques millimètres, le réglage de l'amortisseur arrière est trop dur. Réduis la pression ou, sur les amortisseurs à ressort acier, la précontrainte du ressort. Si malgré cela, tu ne constates aucune amélioration en présence de ressorts acier, fais changer le ressort.

Le réglage de la suspension est trop souple si tu constates que l'anneau torique/le collier de serrage témoin s'est décalé sur toute la longueur de débattement du plongeur, ou que l'amortisseur talonne en produisant un bruit audible chaque fois que tu roules hors route ou sur des chaussées de mauvaise qualité. Sur les amortisseurs pneumatiques, la pression doit être augmentée. Contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

ATTENTION

Contrôle le réglage et la pression pneumatique de ton amortisseur arrière après la première sortie et régulièrement par la suite. Un réglage incorrect peut entraîner un mauvais fonctionnement, voire un endommagement de l'amortisseur.



Pendant la conduite, la valve doit toujours être recouverte avec son capuchon

Le déplacement du joint torique indique le débattement utilisé

ATTENTION

L'amortisseur doit être conçu et réglé de sorte qu'il ne puisse talonner au pire que dans les cas extrêmes. Une suspension trop souple se fait souvent sentir, et aussi très souvent entendre, quand elle encaisse des chocs violents. Ceci est le cas quand l'amortisseur est comprimé de manière brusque et complète. Un talonnage fréquent de l'amortisseur pourra provoquer une défaillance de l'amortisseur et du cadre à long terme.

REMARQUE

Observe les consignes correspondantes dans la notice fournie par le fabricant de la fourche suspendue, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

RÉGLAGE DU MÉCANISME DE DÉPLACEMENT

Généralement, tu conduis avec le débattement maximal autorisé par ton triangle arrière « full suspension ». C'est ainsi que tu profiteras du plaisir de la conduite et que tu auras le meilleur contrôle sur ton vélo.

Certains vélos t'offrent la possibilité de régler le mécanisme de déplacement en fonction du terrain sur lequel tu roules.

Réglage du mécanisme de déplacement

RÉGLAGE DE L'AMORTISSEMENT

L'amortissement est réglé intérieurement par des valves. Le débit d'huile dans ces valves réduit la vitesse à laquelle l'amortisseur arrière se comprime ou se détend et empêche donc un rebondissement de la suspension après le passage d'un obstacle. Il est possible de cette manière d'optimiser la réaction de l'amortisseur aux obstacles.

Sur les amortisseurs arrière dotés d'un amortissement du rebond (« rebound ») réglable, un bouton de réglage (presque toujours rouge) permet de réduire ou d'augmenter la vitesse de retour (détente).

Si le dispositif est muni d'un second bouton (presque toujours bleu), ce dernier permet de régler la vitesse de compression (étage de pression) et/ou d'activer la fonction lock-out.

Pour effectuer ce réglage, pars de la position d'amortissement ouverte au maximum (compression ou détente sur « - »). Saisis la selle avec les deux mains. Appuie-toi de tout ton poids sur la selle, puis relâche immédiatement la pression. L'amortisseur arrière se détendra à pratiquement la même vitesse que celle avec laquelle il s'est enfoncé.

Tourne désormais le bouton de réglage rouge d'un clic dans la direction « + ». Presse de nouveau la selle vers le bas, puis relâche-la tout aussi soudainement. Tu remarqueras que la détente est un peu moins rapide.

Répète ces opérations de compression, puis de relâchement en limitant de plus en plus l'amortissement du rebond. Cela te permet de comprendre le fonctionnement de l'amortissement de rebond.

Amortissement du rebond sur l'amortisseur

Appuie la selle vers le bas

REMARQUE

Lis dans tous les cas aussi les notices techniques complémentaires, si tu as acheté un vélo Strive p. ex.

REMARQUE

Observe les consignes correspondantes dans la notice fournie par le fabricant de la fourche suspendue, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Généralement, le rebond est réglé de manière à se détendre en cas de freinage doux, sans toutefois se déplacer trop lentement. Une détente retardée, qui surviendrait à la fin de la procédure de rampe, est dans tous les cas trop élevée.

Puis, roule sur un obstacle (descends d'un trottoir par exemple) et ferme l'amortissement du rebond par petites étapes (vers la position « + ») jusqu'à ce que le triangle arrière ne rebondisse qu'une à deux fois maximum après s'être comprimé et détendu. Essaie toujours le vélo hors route après une modification du réglage.

Dans certains cas, les amortisseurs sont également équipés d'un amortissement de la compression (« compression »). L'amortissement typique de la compression, ou sur certains amortisseurs l'amortissement de la compression High speed, ralentit la compression lorsque tu franchis un obstacle à vitesse élevée. Une vitesse de compression rapide provoquerait en effet très probablement un talonnage de l'amortisseur.

Un amortissement plus faible permet d'obtenir une bonne réponse de l'amortisseur, mais pourra dans certaines circonstances engendrer une compression trop forte du triangle arrière lors du passage rapide d'obstacles, comme des marches, ou encore un tangage lorsque le cycliste roule en danseuse. Un amortissement plus fort durcit la suspension et nuit donc au confort de conduite.

Si tu as réglé le « sag » correctement comme décrit plus haut et si l'amortisseur arrière se comporte correctement lors d'un parcours d'essai, mais s'il a tendance à talonner dans des situations extrêmes, tu peux légèrement augmenter l'amortissement de la compression.

Dans ce cas également, travaille par petits crans, car un amortissement de la compression trop dur empêche l'amortisseur arrière d'utiliser l'ensemble de son débattement.

Le bon réglage de l'amortissement de la compression sera généralement une procédure de longue haleine, qui doit être réalisée de manière consciencieuse et par petites étapes.

Amortissement de la compression sur l'amortisseur

⚠ DANGER

Si l'amortisseur arrière est trop amorti (détente), il est possible que le triangle arrière ne puisse plus se détendre entre des obstacles franchis rapidement. **Risque de chute !**

⚠ DANGER

N'interviens jamais à la légère sur des vis avec des outils si tu n'as pas l'entière certitude qu'elles font partie d'un système de réglage. Tu pourrais, sans le savoir, desserrer un mécanisme de fixation et compromettre ainsi la fiabilité de ton vélo. Les dispositifs de réglage de tous les fabricants se manipulent généralement avec les doigts et sont gradués ou signalés par un « + » (pour un amortissement plus grand/une suspension plus dure) et un « – ».

⚠ DANGER

Si tu montes un nouveau pneu arrière, assure-toi qu'il ne frotte pas contre le cadre quand le triangle arrière se comprime complètement. Évacue le cas échéant tout l'air de l'amortisseur arrière et pousse la selle avec force vers le bas pour contrôler cet état. La roue arrière pourrait se bloquer. **Risque de chute !**

ATTENTION

Ne roule pas sur un terrain accidenté et surtout en descente si le débattement est réduit !

Ici aussi, commence par le cran le plus faible, c'est-à-dire la position « - » du bouton/de la molette de réglage.

Essaie toujours le vélo hors route après une modification du réglage.

Si tu ne penses pas arriver à bien régler l'amortissement ou si des problèmes surviennent, observe les consignes correspondantes dans la notice fournie par le fabricant de la fourche suspendue, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

LOCK-OUT

Si tu roules longtemps en position debout (« en danseuse ») en montée en usant de beaucoup de force, le triangle arrière aura tendance à « osciller ». Dans ce cas, nous te conseillons de bloquer l'amortissement si l'amortisseur arrière est doté d'un mécanisme lock-out. Lors de la conduite (en descente) sur un sol non plat, il faut impérativement ouvrir le dispositif lock-out.

De nombreux vélos Canyon sont munis d'un levier lock-out sur le cintre. Dans le cas des éléments de suspension Fox, le « Climb mode » correspond à un lock-out. Dans le « Climb mode », l'amortisseur est très dur, mais pas entièrement bloqué.

MAINTENANCE

Les amortisseurs et les triangles arrière sont des composants sophistiqués qui requièrent une maintenance et un entretien réguliers. Presque tous les distributeurs d'amortisseurs arrière disposent désormais de centres d'assistance technique où tu peux faire réparer ton amortisseur et le soumettre à une révision périodique selon l'utilisation (p. ex. tous les ans).

Tu dois dans tous les cas respecter quelques consignes d'entretien fondamentales :

1. Veille à ce que la surface de glissement de la tige du piston reste propre.

Nettoyage de l'amortisseur avec une éponge et de l'eau

Après le nettoyage appliquer du lubrifiant agrées

DANGER

Les éléments de suspension sont des composants sophistiqués. Confie au centre d'assistance technique du fabricant de l'amortisseur les opérations d'entretien et, en particulier, le désassemblage des éléments de suspension.

ATTENTION

N'utilise pas ton vélo si l'amortisseur talonne. L'amortisseur lui-même et le cadre pourraient subir des dommages. Ajuste toujours la raideur du ressort en fonction du poids du cycliste et de ses bagages ainsi que des conditions d'utilisation.

ATTENTION

N'active pas la fonction lock-out si tu roules en terrain accidenté, mais seulement sur des parcours nivelés (routes, chemins de campagne).

2. S'ils sont sales, nettoie l'amortisseur et le triangle arrière, en particulier la zone avec les paliers, avec une grande quantité d'eau et une éponge douce immédiatement après la sortie.
3. Après avoir nettoyé ton vélo, pulvérise un peu de lubrifiant en aérosol agréé par le fabricant sur la tige du piston de l'amortisseur et les zones des paliers ou enduis-les d'une très mince couche d'huile hydraulique. Comprime ensuite le triangle arrière plusieurs fois et essuie les résidus de lubrifiant avec un chiffon propre avant d'entreprendre la prochaine sortie. Utilise le lubrifiant recommandé par le fabricant.
4. Pour le nettoyage, n'utilise surtout pas d'appareil à jet de vapeur ou de détergents puissants !
5. Sur les amortisseurs avec ressort acier, nous te conseillons de nettoyer régulièrement les ressorts et les tiges de piston situés en dessous et de pulvériser un spray agréé par le fabricant sur la tige de piston. Respecte impérativement les recommandations du fabricant.
6. Pour les amortisseurs à suspension pneumatique, un contrôle régulier de la pression d'air s'impose car cette dernière a tendance à diminuer avec le temps.
7. Vérifie régulièrement la bonne fixation de tous les assemblages vissés du triangle arrière à l'aide d'une clé dynamométrique en respectant les prescriptions indiquées sur le triangle arrière. Vérifie aussi si les paliers du triangle arrière ne présentent un jeu latéral ou les paliers de l'amortisseur un jeu vertical.

Pour ce faire, saisis ton vélo par la selle, soulève-le et essaie de faire bouger la roue arrière latéralement. Demande le cas échéant à la personne qui t'aide de maintenir le cadre avant.

Pour contrôler le jeu au niveau de l'amortisseur, dépose la roue arrière délicatement sur le sol et soulève-la de nouveau légèrement. Sois attentif aux bruits suspects. Si du jeu apparaît, remédies-y immédiatement, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Dans le cas de suspensions pneumatiques, contrôler régulièrement la pression

Contrôle régulièrement la fixation de toutes les vis du triangle arrière selon les couples de serrage indiqués

ATTENTION

L'amortisseur est exposé en permanence aux projections d'eau et de boue de la roue arrière. Nettoie-le avec beaucoup d'eau et un chiffon après chaque sortie.

REMARQUE

Fais inspecter l'amortisseur au moins un fois par an dans un des centres d'assistance technique du fabricant d'amortisseur.

REMARQUE

Tu trouveras de plus amples informations sur le réglage et l'entretien sur les sites Internet suivants
https://www.sram.com/fr/rockshox
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

K.I.S. – KEEP IT STABLE

Certains VTT Canyon sont équipés d'un système K.I.S. (pour « Keep It Stable ») révolutionnaire.

K.I.S. est un mécanisme d'amortissement intégré qui associe un anneau de came sur le pivot de fourche à un point d'ancrage dans le tube supérieur du cadre. Lorsque le cintre dévie du centre, les ressorts se tendent et s'efforcent activement de recentrer la direction.

Le système lutte activement contre le talonnage des roues, filtre la rotation de la roue avant et aide même à réduire les sous-virages. Tu maîtrises donc mieux ton vélo.

Le système K.I.S. stabilise tes manœuvres et accroît le contrôle. K.I.S. t'aide activement à centrer ton cintre.

RÉGLAGE DU SYSTÈME K.I.S.

Tu peux régler le système K.I.S. en fonction de ton style de conduite. Tu as le choix entre une assistance maximale pour une stabilité maximale et une assistance réduite pour plus d'agilité.

Desserrer de un à deux tours la vis à six pans creux du système K.I.S. située sur le tube supérieur de ton vélo en utilisant la clé dynamométrique Canyon et un embout de 4 mm.

La vis ne doit en aucun cas être entièrement dévissée, sans quoi le mécanisme se disloquerait.

Puis règle la valeur du système K.I.S. sur le marquage.

Cette opération a lieu à l'aide du K.I.S.-Adjuster.

Canyon te recommande de commencer par une valeur comprise entre -3 et 0.

Après avoir procédé au réglage, resserre la vis à six pans creux du système K.I.S. située sur le tube supérieur de ton vélo à 4 Nm en utilisant la clé dynamométrique Canyon et un embout de 4 mm.

Vérifie le fonctionnement du système K.I.S. en soulevant la roue avant et en décentrant légèrement le cintre à la main. Puis relâche le cintre tout en continuant à soulever le vélo. Le système K.I.S. est bien réglé si le cintre se recentre de lui-même.

ATTENTION

Le réglage du système K.I.S. nécessite une certaine expérience. Par conséquent, ne te lance dans cette opération que si tu possèdes les compétences nécessaires pour te servir d'une clé dynamométrique. Si tu veux le faire toi-même, procède pas à pas et adresse-toi à notre hotline technique ou utilise le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

REMARQUE

Tu trouveras de plus amples informations ainsi que des vidéos sur le système K.I.S. à l'adresse : https://www.canyon.com/fr-fr/service-client/vtt/spectral/spectral-k.i.s.-2022---2023/

CENTRAGE, C'EST-À-DIRE ORIENTATION CENTRÉE DU CINTRE AVEC POTENCE À L'AIDE D'OUTILS

Soulève légèrement la roue avant de ton vélo Canyon. Si le cintre tourne de lui-même d'un côté, cela signifie que tu dois remettre le cockpit correctement en place.

Repose la roue avant. Prends ta clé dynamométrique Canyon et le prolongateur de l'embout de 4 mm.

Retire le cache sur le côté du tube de direction de ton vélo Canyon et mets-le de côté.

Desserre la vis à came sur le côté du tube de direction d'un tour et demi maximum. Surtout, ne desserre pas complètement la vis à came sans quoi le mécanisme dans le cadre se disloquerait.

Tiens la roue avant et amène le cintre au centre, c'est-à-dire perpendiculairement à la roue avant.

Vérifie l'alignement du cintre en prenant l'alignement de la selle par rapport à la boîte de pédalier ou le tube supérieur comme repère. Si nécessaire, remets le cintre en place. Reporte-toi au chapitre **« Jeu de direction »** pour de plus amples informations. Si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Soulève une nouvelle fois légèrement la roue avant. Le cintre ne doit désormais plus sortir de la position centrée.

Si tout est OK, repose la roue avant au sol. Serre la vis à came à 1,5 Nm avec ta clé dynamométrique Canyon.

Pour terminer, referme le cache sur le côté du tube de direction.

CENTRAGE DU CINTRE SANS OUTILS / ALIGNEMENT CENTRÉ DU CINTRE SANS OUTILS

Tu trouveras ci-après une explication sur la manière alternative de centrer le cintre avec potence sans aucun outil.

Soulève légèrement la roue avant. Le cintre se déplace légèrement vers la droite ou la gauche.

Repose la roue avant. Puis tourne autant que possible le cintre vers la droite ou la gauche et presse le cintre vers le bas d'un coup léger.

Remets le cintre au milieu et soulève une nouvelle fois légèrement la roue avant. Le cintre ne doit désormais plus sortir de la position centrée.

⚠ DANGER

Si tu as réalisé ce réglage en route, p. ex. parce que tu es tombé sur une piste, tu devras obligatoirement procéder au réglage précis décrit plus haut avec un outil dès que tu seras chez toi.

TRANSPORT DE TON VÉLO CANYON

TRANSPORT EN VOITURE

Il existe plusieurs possibilités de transporter ton Canyon en voiture. Canyon recommande de transporter un vélo uniquement dans le coffre.

Transportés dans un coffre, les vélos prennent certes beaucoup de place, mais ils risquent moins de se salir et d'être volés ou endommagés.

- Veille à ce que les câbles, le système d'éclairage et surtout le dérailleur arrière ne soient pas endommagés au cours du transport. Protège ton Canyon avec des couvertures, etc. Si ton Canyon est particulièrement sale, nous te recommandons de placer dessous une couverture ou autre, pour éviter qu'il ne salisse les coussins de ta voiture.
- Sécurise ton vélo pour qu'il ne puisse pas glisser.

Si tu démontes une roue sur un vélo doté de freins à disque, tu ne dois plus tirer sur le levier de frein par la suite. En effet, les plaquettes de frein pourraient venir se coller l'une contre l'autre, ce qui gênerait plus tard le montage de la roue. Glisse des cales de transport dans les étriers de frein. Tire ensuite sur les leviers de frein et assure-les avec un élastique ou une sangle.

Si tu ne souhaites pas transporter le vélo dans le coffre, tu trouveras chez presque tous les vendeurs d'accessoires automobiles et pour presque toutes les marques, des systèmes permettant le transport de vélos sans démontage de la roue. En général, les vélos sont fixés sur la galerie et maintenus en place par un rail et un bras d'accrochage enserrant le tube diagonal.

⚠ DANGER

Ne transporte pas de vélos équipés de freins à disque la tête en bas. De l'air pourrait pénétrer dans le système, ce qui rendrait les freins inopérants. **Risque d'accident !**

Transport en voiture

⚠ DANGER

N'utilise pas de porte-vélos qui obligent à transporter ton Canyon tête en bas et à le fixer sur la galerie avec le cintre et la selle en bas. Ce mode de fixation exerce des contraintes considérables sur le cintre, la potence, la selle et la tige de selle pendant le transport. **Risque de rupture !** N'utilise pas de porte-vélos sur lesquels ton Canyon, après retrait de la roue avant, est fixé au porte-vélo par la fourche. Ce mode de fixation exerce des contraintes considérables sur les fourches suspendues et peut provoquer plus tard leur rupture.

ATTENTION

Attache ton Canyon dans l'habitacle. Un chargement non arrimé peut, en cas d'accident, constituer un risque supplémentaire pour les occupants. Souvent, il est nécessaire de démonter la roue avant, voire les deux roues, pour transporter un vélo dans l'habitacle. Lis impérativement le chapitre **« Roues »** pour la dépose des roues, en particulier la section **« Remédier à une crevaison »** !

ATTENTION

Le transport de VTT Canyon sur des porte-vélos conventionnels avec étriers de fixation n'est pas autorisé. Les étriers de fixation sont très souvent trop étroits et peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés ! Les risques de dommages irrémédiables sont particulièrement grands pour les cadres en carbone. De plus, ces dommages ne sont pas toujours visibles et peuvent ainsi être la cause d'accidents graves.

Par rapport aux porte-vélos installés sur le toit, les porte-vélos sur hayon, de plus en plus répandus, offrent l'avantage de ne pas t'obliger à trop soulever le vélo pour le transporter. Veille à ce que les étriers de fixation de ton porte-vélo ne puissent endommager la fourche et le cadre. **Risque de rupture !**

Lors de l'achat du porte-vélo, veille à ce qu'il porte des labels prouvant sa conformité aux normes de sécurité en vigueur dans ton pays, p. ex. NF, ISO et autres. En France, tous les porte-vélos doivent satisfaire à l'obligation générale de sécurité définie à l'article L 221-1 du code de la consommation.

TRANSPORT EN AVION

Si tu souhaites emporter ton Canyon en voyage et le faire transporter par avion, emballe-le dans son carton BikeGuard ou une valise BikeShuttle.

Emballe les roues dans des housses de transport spéciales pour les protéger dans la valise ou le carton. Prévois avec toi l'outillage nécessaire au montage, une clé dynamométrique avec ses douilles et cette notice, pour pouvoir remonter ton vélo sur place dans les règles de l'art et prêt à fonctionner.

DANGER

Contrôle la fixation du vélo avant le départ, mais aussi régulièrement pendant le déplacement. Si le vélo devait se détacher de la galerie pendant le déplacement, il pourrait mettre en danger d'autres usagers.

ATTENTION

Si ton vélo Canyon n'a pas été emballé de manière conforme pour l'envoi, tu ne pourras pas faire valoir de remboursement de la part de Canyon Bicycles GmbH pour des dommages éventuellement intervenus pendant le transport.

Carton de transport Canyon BikeGuard

La valise de transport Canyon BikeShuttle

ATTENTION

Tiens compte de l'augmentation de hauteur de ton véhicule. Mesure la hauteur totale du véhicule et appose une note de rappel bien visible sur le tableau de bord ou le volant.

REMARQUE

Prends soin de ne pas masquer l'éclairage ni la plaque minéralogique de ta voiture. Dans certains cas, l'utilisation d'un deuxième rétroviseur extérieur peut être obligatoire.

REMARQUE

Conforme-toi à la notice technique du porte-vélo et ne dépasse jamais la charge utile autorisée ni la vitesse maximale recommandée ou réglementaire.

CONSEILS GÉNÉRAUX D'ENTRETIEN ET RÉVISIONS

Ton vélo Canyon est un produit de qualité. Tu dois néanmoins, comme pour n'importe quel autre véhicule, l'entretenir régulièrement et le confier à un spécialiste pour les travaux de maintenance périodiques.

Sur les vélos légers, certains composants importants doivent être en outre régulièrement remplacés (voir le chapitre **« Intervalles d'entretien et de maintenance »**). Ce n'est qu'ainsi que tu pourras garantir un fonctionnement durable et fiable de tous les composants et profiter de ton Canyon en toute sécurité et avec le même plaisir pendant de longues années.

Nettoyage du Canyon avec un chiffon et de l'eau

Contrôle tous les composants légers

NETTOYAGE ET ENTRETIEN DE TON CANYON

La transpiration, l'encrassement, la salinité (le sel épandu en hiver ou l'air marin) sont autant de facteurs préjudiciables à la conservation de ton Canyon. Pour cette raison, tu dois t'astreindre à un nettoyage régulier de ton Canyon et protéger tous ses composants contre la corrosion.

Ne nettoie pas ton Canyon au jet de vapeur. Ce nettoyage express a des inconvénients considérables : le jet de vapeur haute pression, extrêmement puissant, n'est pas arrêté par les joints d'étanchéité et peut s'infiltrer à l'intérieur des paliers. La dilution du lubrifiant entraîne une augmentation des frottements et favorise la corrosion. À la longue, ce traitement a pour effet de détériorer les portées des paliers et de compromettre leur souplesse de fonctionnement. Il n'est pas rare que les jets de vapeur décollent aussi les adhésifs appliqués sur le cadre.

ATTENTION

Effectue uniquement les travaux pour lesquels tu penses disposer des connaissances nécessaires et de l'outillage approprié.

ATTENTION

Ne nettoie pas ton vélo Canyon à bout portant avec un jet d'eau puissant ou un jet de vapeur.

REMARQUE

Protège la surface supérieure de la base côté chaîne ainsi que les endroits où les gaines peuvent frotter avec des adhésifs, des protections en néoprène, etc. Ainsi, tu limiteras les traces de frottement sur la peinture et les rayures disgracieuses.

Sers-toi pour le nettoyage de moyens beaucoup moins agressifs : un jet d'eau à faible pression et/ou un seau d'eau ; une éponge ou un gros pinceau à badigeonner. Le nettoyage à la main présente un autre avantage secondaire : il te permet de détecter assez tôt des défauts de peinture, des pièces usées ou des anomalies.

Après le séchage de ton Canyon, nous te recommandons d'appliquer de la cire dure sur la peinture et les surfaces métalliques pour les conserver (exception : disques de frein). Applique un film de cire également sur les rayons, les moyeux, les vis et les écrous, etc, pour les protéger. Tu peux éventuellement te servir d'un vaporisateur à main pour traiter les pièces de faible dimension. Polis ensuite les surfaces cirées avec un chiffon doux pour les faire briller et permettre à l'eau de glisser.

Après chaque nettoyage, nous te conseillons de contrôler l'état de la chaîne et éventuellement de la lubrifier (voir le paragraphe **« Entretien de la chaîne »** au chapitre **« Système de changement de vitesses »**).

Entretien des surfaces peintes et métalliques avec de la cire dure

Lubrifie la chaîne une fois les travaux de nettoyage terminés

⚠ DANGER

Lors du nettoyage de ton vélo, sois attentif à la présence éventuelle de fissures, rayures, déformations de matériau ou altérations de couleur. Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com. Fais remplacer immédiatement les composants défectueux et effectue des retouches sur la peinture endommagée.

⚠ DANGER

Évite que du produit d'entretien ou de l'huile ne parviennent sur les plaquettes de frein et les disques ! Ceci pourrait rendre les freins inopérants (voir le chapitre **« Système de freinage »**) ! Évite absolument d'appliquer de la graisse ou du lubrifiant dans les zones de serrage en carbone, par exemple au niveau du cintre, de la potence, de la tige de selle et du tube de selle.

ATTENTION

Avant d'appliquer de la cire dure sur le cadre de ton Canyon, teste-la à un endroit peu visible de celui-ci !

ATTENTION

Enlève les résidus de graisse ou d'huile adhérant sur les surfaces peintes et en carbone avec un produit nettoyant à base de pétrole. Proscris absolument l'emploi de dégraissants contenant de l'acétone, du chlorure de méthyle, etc. ainsi que l'emploi de détergents, non neutres ou chimiques, contenant des solvants. Ces produits pourraient attaquer les surfaces !

CONSERVATION ET RANGEMENT DE TON CANYON

Si ton vélo Canyon bénéficie d'un entretien régulier en saison, il ne requiert pas de mesures particulières pour son rangement temporaire hormis les mesures de protection contre le vol. Il est conseillé de ranger ton Canyon dans un endroit sec et bien aéré.

Si ton Canyon reste inutilisé pendant l'hiver, tiens compte des indications suivantes :

- Pendant un stockage de longue durée, les chambres à air ont tendance à se dégonfler. Le stationnement prolongé sur des pneus dégonflés peut provoquer une dégradation de leur structure. Pour y remédier, suspends ou accroche les roues ou le vélo entier au mur, ou bien contrôle régulièrement la pression de gonflage.
- Nettoie ton Canyon et protège-le contre la corrosion, comme décrit plus haut.
- Démonte la tige de selle et évacue l'humidité qui aurait pu s'infiltrer. Vaporise un peu d'huile dans le tube de selle. (Exception : cadre en carbone)
- Stocke ton Canyon dans un endroit sec.
- Engage la chaîne sur le petit plateau (si tu en as un) et le petit pignon. De cette manière, la tension des câbles de commande et des ressorts des dérailleurs sera limitée à un minimum.

Accroche ton Canyon si tu n'as pas l'intention de l'utiliser pendant une longue période

Range le vélo avec la chaîne sur le plus petit pignon

Contrôle régulièrement la pression des pneus

⚠ DANGER

N'accroche pas ton vélo par les roues s'il est équipé de jantes en carbone ! **Risque de rupture !**

ENTRETIEN ET RÉVISION

Première révision :
Nos techniciens expérimentés ont mis au point un plan d'entretien spécial. Pendant les premiers kilomètres, il est par exemple possible que les roues subissent un léger tassement ou que les câbles de dérailleur s'étirent, de sorte que le passage des vitesses ou le freinage ne fonctionnent pas de manière optimale. Selon l'intensité d'utilisation, il peut s'avérer déjà nécessaire de remplacer certaines pièces d'usure. Dans ce cas, notre service clientèle se mettra auparavant en rapport avec toi.

Révision annuelle régulière :
Nous te recommandons, après une saison longue et exigeante, de soumettre ton Canyon à un check-up complet. Qui saurait mieux assurer cette tâche sinon ceux qui ont assemblé ton vélo ? La révision annuelle est réalisée par notre personnel qualifié selon un plan de maintenance adapté à ton type de vélo.

Contrôle de sécurité Canyon :
Si tu parcours sur ton vélo une distance nettement inférieure à 1000 km par an, les exigences de maintenance seront naturellement beaucoup plus modestes. Ici, l'inspection de sécurité Canyon est exactement ce qu'il te faut. Ce plan de maintenance spécialement développé pour répondre à tes besoins est moins détaillé qu'une révision annuelle et couvre cependant tous les points importants pour la sécurité. Nous te recommandons de faire procéder à cette inspection au début d'une nouvelle saison cycliste ou dans la perspective de vacances à vélo, afin de permettre un démarrage sans soucis.
En vue de limiter autant que possible la durée de passage de ton vélo dans notre atelier, nous te prions de nous contacter au préalable afin de déterminer avec nous des délais convenables.

⚠ DANGER

Les composants particulièrement légers peuvent avoir une durée de service très courte. Pour ta sécurité, fais réviser par roulements les composants listés dans le chapitre **« Intervalles d'entretien et de maintenance »** et fais procéder éventuellement à leur remplacement.

ATTENTION

Pour te garantir un plaisir durable, ton Canyon doit faire l'objet d'un entretien régulier. Les intervalles d'entretien figurant dans le chapitre **« Intervalles d'entretien et de maintenance »** sont donnés à titre indicatif, à l'attention de cyclistes parcourant entre 750 et 1500 km par an. Si tu effectues régulièrement un kilométrage plus important, dont une grande partie sur des routes en mauvais état ou des terrains accidentés, les intervalles d'entretien seront plus courts, compte tenu de l'utilisation plus intense. Cela vaut également dans le cas des sorties fréquentes sous la pluie et, en général, sous des climats humides.

ATTENTION

Utilise uniquement des pièces de rechange d'origine en cas de remplacement. Canyon met à disposition toutes les pièces détachées indispensables pendant les 2 premières années (ou la période de garantie). En cas d'indisponibilité, Canyon propose des pièces de rechange identiques ou supérieures.

REMARQUE

Si tu dois emballer ton Canyon pour l'envoyer à notre atelier qualifié, veille à bien l'emballer. Tu trouveras des vidéos explicatives sur la manière dont emballer ton vélo sous : https://www.canyon.com/fr-fr/service-client/reparation-pieces-detachees-garantie/reboxing.html

REMARQUE

De nombreuses consignes d'entretien te sont proposées sur notre site www.canyon.com pour te guider dans l'exécution de menus travaux de réparation et d'entretien. Cependant, ne surestime pas ta capacité à réaliser ces travaux ! Au moindre doute ou si tu as des questions, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur le site www.canyon.com

INTERVALLES D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE

Après la période de rodage, ton vélo doit faire l'objet d'une maintenance régulière réalisée par un spécialiste. Les intervalles indiqués dans le tableau suivant sont donnés à titre indicatif pour les cyclistes parcourant entre 750 et et 1500 km (soit l'équivalent de 50 à 100 heures de service) par an. Si tu effectues régulièrement un kilométrage plus important, dont une grande partie sur des chaussées en mauvais état, les intervalles d'entretien seront plus courts, compte tenu de l'utilisation plus intense.

Composant	Opération	Avant chaque sortie	Mensuellement	Annuellement	Autres intervalles
Éclairage	Contrôler	•			
Pneumatiques	Contrôler la pression	•			
	Contrôler les empreintes et les flancs		•		
Freins (à disque)	Mesurer l'épaisseur des garnitures		•		
Durites de frein	Contrôle visuel		✕		
Amortisseur	Maintenance			✕	
Fourche suspendue	Contrôler les vis		✕		
	Changer l'huile, maintenance			✕	
Fourche (alu et carbone)	Vérifier				✕ Au moins tous les 2 ans
Boîtier de pédalier	Contrôler l'absence de jeu		✕		
	Regraisser			✕	
Chaîne	Contrôler et éventuellement graisser	•			
	Contrôler et éventuellement changer				✕ à partir de 750 km
Manivelles	Contrôler et éventuellement resserrer			✕	
Peinture	Entretenir				• Au moins tous les 6 mois

Les opérations repérées par « • » sont à la portée de toute personne possédant une certaine habileté et expérience manuelles ainsi qu'un outillage approprié, tel qu'une clé dynamométrique, etc. Si les contrôles font apparaître des défauts, prends immédiatement des mesures appropriées. Pour toute question ou doute, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Fais effectuer les opérations marquées par un « ✕ » uniquement par du personnel qualifié familier de la technique vélo actuelle (p. ex. dans un atelier qualifié pour la réparation des cycles). Pour toute question ou doute, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Composant	Opération	Avant chaque sortie	Mensuellement	Annuellement	Autres intervalles
Peinture	Entretenir				● Au moins tous les 6 mois
Roues/rayons	Vérifier le centrage et la tension des rayons		●		
	Centrer ou retendre				✕ si nécessaire
Cintre et potence, carbone et aluminium	Vérifier				✕ Au moins tous les 2 ans
	Remplacer				✕ Après chute ou tous les 3 ans
Jeu de direction	Contrôler l'absence de jeu		●		
	Regraisser			✕	
Surfaces métalliques	Cirer (exception : disques de frein)				● Au moins tous les 6 mois
Moyeux	Contrôler l'absence de jeu		●		
	Regraisser			✕	
Pédales	Contrôler l'absence de jeu		✕		
	Nettoyer le mécanisme d'enclenchement		●		
Dérailleur AR/AV	Nettoyer, lubrifier		●		
Attaches rapides	Contrôler la position correcte	●			
Vis et écrous	Contrôler et éventuellement resserrer		✕		
Valves	Contrôler la position correcte	●			
Potence/ tige de selle	Démonter et lubrifier ou appliquer nouvelle pâte de montage carbone (**Attention** : pas de graisse sur le carbone !)			✕	
Câbles : dérailleurs/freins	Retirer et lubrifier			✕	

Les opérations repérées par « ● » sont à la portée de toute personne possédant une certaine habileté et expérience manuelles ainsi qu'un outillage approprié, tel qu'une clé dynamométrique, etc. Si les contrôles font apparaître des défauts, prends immédiatement des mesures appropriées. Pour toute question ou doute, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Fais effectuer les opérations marquées par un « ✕ » uniquement par du personnel qualifié familier de la technique vélo actuelle (p. ex. dans un atelier qualifié pour la réparation des cycles). Pour toute question ou doute, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDÉS

Clé dynamométrique Canyon

Montage avec la clé dynamométrique Canyon

DANGER

Pour garantir la fiabilité de ton vélo, il est indispensable de serrer les vis des composants soigneusement et de les contrôler régulièrement. Utilise de préférence une clé dynamométrique qui se désenclenche dès que le couple de serrage sélectionné est atteint. Effectue le serrage des composants très progressivement en veillant toujours à appliquer, pour commencer, un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximum, puis contrôle la fixation correcte des composants, comme décrit dans les chapitres correspondants. Quant aux composants pour lesquels aucune indication n'est fournie, serre les vis par étapes progressives et contrôle chaque fois leur bon serrage conformément à la procédure indiquée dans les chapitres s'y référant. Ne dépasse en aucun cas le couple de serrage maximum prescrit.

REMARQUE

Les couples de serrage des vis figurent sur les composants, dans le Quick Start Guide de ton modèle et/ou dans les notices techniques des équipementiers. Si nécessaire, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

ATTENTION

Pour tous les travaux, tiens compte des indications données dans la notice d'utilisation de l'équipementier correspondant.

EXIGENCES LÉGALES

Si tu circules sur les voies publiques avec ton vélo, ce dernier doit être équipé conformément aux prescriptions en vigueur dans ton pays ! Si tu veux acheter ou utiliser ton vélo dans un autre pays, renseigne-toi auprès de ton vélociste pour connaître les prescriptions applicables dans ce pays.

Les mêmes règles du code de la route que celles applicables aux voitures s'appliquent aux vélos. Familiarise-toi avec le code de la route en vigueur dans le pays.

EN FRANCE
(Version : Janvier 2024)

Exigences légales auxquelles sont soumis les vélos circulant sur la voie publique en France

Les vélos circulant en France sur la voie publique doivent satisfaire les exigences suivantes, conformément au code de la route :

1. **Système de freinage**
   Le vélo doit être obligatoirement équipé de deux freins, avant et arrière.

2. **Éclairage et signalisation active et passive**
   De nuit et dans des conditions de visibilité insuffisante, ton vélo doit obligatoirement être doté d'un équipement de signalisation active et passive et d'éclairage conforme aux dispositions du code de la route et en état de fonctionnement. Concrètement, cet équipement doit comporter : (obligatoires à tout moment, de jour comme de nuit)
   - un catadioptre blanc visible de l'avant
   - un ou plusieurs catadioptres arrière rouges
   - des catadioptres oranges visibles latéralement
   - des catadioptres de pédale
   - (obligatoires seulement la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante (tunnel, brouillard, pluie drue))
   - un feu de position avant jaune ou blanc
   - un feu de position arrière rouge

Phare avec marque de contrôle

Catadioptre avec marque de contrôle

⚠ DANGER

Pour ta propre sécurité, allumes l'éclairage dès qu'il commence à faire nuit. Le fait de conduire sans éclairage ni réflecteurs en cas de mauvaise visibilité peut causer des accidents graves, avec pour conséquence des blessures, voire même la mort.

⚠ DANGER

Fais toujours en sorte que ton système d'éclairage soit propre et fonctionne bien. Avant de prendre la route, vérifie notamment l'état de charge des batteries et piles dans le cas d'éclairages fonctionnant avec des batteries et des piles.

Pour répondre aux besoins des pratiquants sportifs, l'équipement d'éclairage peut être amovible.

3. **Avertisseur sonore**
   Le vélo doit être obligatoirement équipé d'un avertisseur sonore qui doit être entendu à plus de 50 m. Tout appareil autre qu'un timbre ou un grelot est interdit (p. ex. cloche, sifflet, trompe).

4. **Transport des enfants**
   En France, tu es autorisé à transporter des enfants sur le vélo ou dans une remorque. Si l'enfant transporté sur un siège a moins de 5 ans, ce siège doit être muni de repose-pieds et d'un système de retenue. Le transport d'un enfant de plus de 14 ans est interdit. S'ils ont moins de 12 ans, les enfants doivent porter un casque. Hors agglomération, la nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante, les enfants, quel que soit leur âge, doivent porter un gilet rétroréfléchissant.

5. **Remorque pour enfants**
   Une remorque de vélo est soumise aux mêmes obligations d'éclairage que les remorques tractées par d'autres véhicules dès lors que la remorque masque le ou les catadioptres du vélo tracteur :
   - Lorsque la remorque, ou son chargement, masque le catadioptre du vélo tracteur, la remorque doit être munie, à tout moment de jour comme de nuit, du ou des dispositifs correspondants, dont le nombre est fixé à deux obligatoirement si la largeur de la remorque dépasse 1,30 mètre.
   - Seulement la nuit, ou le jour si la visibilité est insuffisante, la remorque doit être munie de deux feux de position arrière rouges si la remorque ou son chargement sont susceptibles de masquer le feu de position arrière du véhicule tracteur ; le conducteur est en outre tenu de les allumer.

6. **Casque**
   Le port du casque n'est pas obligatoire en France pour les cyclistes adultes et les enfants de plus de 12 ans. Il est néanmoins fortement

Éclairage à piles

Catadioptre et réflecteurs

REMARQUE

En complément, tu peux aussi monter un éclairage fixe et/ou un éclairage sur pile/batterie. Tu dois également avoir les marquages de contrôle.
Les phares et feux arrière clignotants sont interdits. **Exceptions :** les clignotants sur les vélos à voies multiples ou sur les vélos dont la structure masque entièrement ou partiellement les gestes du cycliste.

REMARQUE

Canyon n'est pas en mesure de fournir des réflecteurs de pédales en raison du très grand nombre de systèmes de pédales différents. Adresse-toi au revendeur national de ton fabricant de pédales, dont tu trouveras l'adresse sur internet.

conseillé, notamment dans le cadre d'activités cyclosportives. Depuis le 22 mars 2017, le port du casque est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans, qu'ils soient conducteurs ou passagers.

7. **Gilet haute visibilité**
   Depuis le 1er octobre 2008, le port d'un gilet rétroréfléchissant est obligatoire en France hors agglomération, de nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante.

8. **Utilisation des pistes ou bandes cyclables**
   En France, un cycliste n'a pas l'obligation d'utiliser une piste ou une bande cyclable sauf si des panneaux indiquent clairement le contraire. Depuis le 1er janvier 1999, l'utilisation des pistes et bandes cyclables est en effet principalement facultative. Une utilisation obligatoire peut être néanmoins instituée par l'autorité investie du pouvoir de police (en général le maire d'une commune) après avis du préfet. Les pistes cyclables obligatoires sont signalées par un panneau rond et bleu avec un cycliste blanc à l'intérieur. Les pistes cyclables signalées par un panneau semblable mais de forme carrée sont elles des aménagements conseillés.

9. **Consignes d'éclairage pour remorques de vélo :**
   - Lorsque que la remorque d'un cycle est susceptible de masquer les feux de position arrière du véhicule tracteur, la remorque doit être munie du ou des dispositifs correspondants,
   - à savoir deux catadioptres rouges à l'arrière.
   - Ce nombre est fixé à deux obligatoirement si la largeur de la remorque dépasse 1,30 m.
   - Les clignotants sont par principe autorisés sur les remorques.

10. **Autres**
    Il est interdit de circuler avec un téléphone dans la main ou avec tout autre dispositif susceptible d'émettre du son (oreillettes, casques de musiques...).

REMARQUE

Tu trouveras d'autres astuces utiles pour bien conduire ton vélo dans le chapitre **« Remarque sur la présente notice d'utilisation »**.

REMARQUE

Pour de plus amples informations reporte-toi par ex. sur le site :
www.securite-routiere.gouv.fr

REMARQUE

Sur notre site www.canyon.com, tu trouveras un large choix de systèmes d'éclairage que tu peux commander par e-mail. Vérifie aussi si ces systèmes sont bien homologués dans ton pays.

GARANTIE LÉGALE DES VICES CACHÉS

Ton vélo a été fabriqué avec le plus grand soin et t'a été remis en grande partie prémonté. Conformément à la loi, nous nous engageons à te livrer un vélo exempt de vices compromettant définitivement ou limitant considérablement sa valeur ou son fonctionnement. Pendant les deux premières années suivant l'achat, tu bénéficies pleinement de la garantie légale contre les vices cachés. Si un vice devait se déclarer, nous nous tenons à ta disposition comme interlocuteur à l'adresse indiquée.

Pour permettre le traitement parfait de ta réclamation, tu dois être en mesure de présenter ton bon d'achat. Conserve celui-ci soigneusement.

Pour garantir un fonctionnement durable et fiable de ton vélo, tu dois uniquement l'utiliser conformément à l'usage pour lequel il est prévu (voir le chapitre **« Utilisation conforme à l'usage prévu »**). Respecte également les poids autorisés et les instructions relatives au transport des bagages et des enfants fournies au chapitre **« Utilisation conforme à l'usage prévu »**. Tu es tenu en outre de respecter rigoureusement les instructions de montage des fabricants (notamment les couples de serrage pour la visserie), ainsi que les intervalles d'entretien prescrits. Observe les contrôles et travaux listés dans cette notice (voir le chapitre **« Intervalles d'entretien et de maintenance »**) ainsi que dans les autres notices fournies et procède, si nécessaire, au remplacement des composants importants pour la sécurité, tels que le cintre, les freins, etc.

Nous espérons que ton vélo Canyon t'apportera toute satisfaction. Si tu as des questions, appelle notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

Utilise ton vélo conformément à l'usage auquel il est destiné

ATTENTION

Les cadres tout suspendus sont conçus de telle sorte que l'amortisseur puisse et même doive absorber les coups. Si l'amortisseur a un fonctionnement trop rigide ou est bloqué, les coups seront transmis directement au cadre, à des endroits qui, le plus souvent, ne sont pas destinés à les supporter. Pour cette raison, il est important, sur les amortisseurs dotés du dispositif lock-out de ne jamais activer la fonction lock-out en terrain accidenté mais uniquement en terrain plat (routes, chemins de terre nivelés).

REMARQUE

Tu trouveras ci-joint les notices techniques des équipementiers. Tous les détails sur l'utilisation, la maintenance et l'entretien des composants de ton Canyon y figurent. Cette notice renvoie en plusieurs endroits à ces notices spécifiques et détaillées. Veille à ce que les notices respectives sur les pédales automatiques, les composants du système de dérailleurs et de freinage soient en ta possession et conserve-les soigneusement avec la notice.

REMARQUE

Le carbone est un matériau composite qui est utilisé pour la conception de composants allégés. En raison des procédés de fabrication mis en œuvre, la présence d'irrégularités sur les surfaces (petites bulles ou pores) est inévitable. Cependant, celles-ci ne constituent pas un vice.

INDICATIONS CONCERNANT L'USURE

Certains composants de ton vélo sont sujets à l'usure, par la nature même de leur fonction. Le degré d'usure dépend de la qualité des soins et de l'entretien apportés au vélo, ainsi que des conditions d'utilisation auxquelles il est soumis (kilométrage, déplacements sous la pluie, exposition à l'encrassement, la salinité, etc.). Des vélos qui sont souvent garés dehors peuvent présenter une usure accrue en raison de leur exposition aux intempéries.

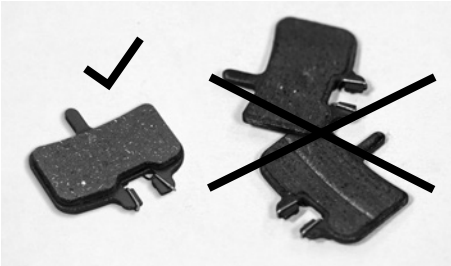
Les pièces d'usure doivent faire l'objet d'une maintenance et d'un entretien réguliers, ce qui n'empêchera pas qu'elles atteindront tôt ou tard leur limite d'usure, selon la fréquence et les conditions d'utilisation.

Les pièces suivantes doivent être remplacées après avoir atteint leur limite d'usure :
- la chaîne,
- les câbles,
- les poignées de frein ou le ruban de guidon,
- les plateaux,
- les pignons,
- les galets de dérailleur,
- les câbles de dérailleur,
- les pneumatiques,
- la couverture de selle (cuir) et
- les garnitures de frein.

Les **plaquettes de frein** sont des pièces d'usure par la nature même de leur fonction. En cas d'utilisation sportive ou de sorties en terrain montagneux, le remplacement des garnitures peut s'avérer nécessaire après un laps très court. Contrôle régulièrement l'état des garnitures de frein et, si nécessaire, fais changer les garnitures usées par un vélociste.

PALIERS ET AMORTISSEURS SUR LES CADRES TOUT SUSPENDUS

Les amortisseurs et les cadres tout suspendus sont soumis à une certaine usure par la nature même de leur fonction. Cette usure concerne en particulier les joints d'étanchéité de l'amortisseur et les paliers du triangle arrière. Si les vis de fixation de l'amortisseur sont trop serrées, elles exercent sur le cadre des contraintes et peuvent entraîner par la suite des dommages. Tu dois donc respecter les consignes de montage et utiliser une clé dynamométrique.



Les garnitures de frein dont l'épaisseur est inférieure à un millimètre doivent être remplacées par des pièces de rechange d'origine

Les paliers sont soumis à une certaine usure

GARANTIE COMMERCIALE

Sans préjudice de la garantie légale, nous accordons une garantie commerciale d'une durée totale de 6 ans sur les cadres de VTT (exception faite des paliers et des amortisseurs)

Notre garantie est valable à partir de la date de vente et s'applique uniquement au premier acquéreur du vélo. La garantie ne s'applique pas aux dommages subis par la peinture. Nous nous réservons le droit de réparer les fourches ou les cadres défectueux ou de les remplacer par le modèle actuel correspondant. La garantie ne donne droit à aucun autre service que celui stipulé ci-dessus. Canyon se réserve le droit de facturer les frais de réassemblage du vélo au client.

Sont exclus de la garantie les dommages occasionnés par une utilisation inappropriée ou non conforme à l'usage prévu, par la négligence (entretien et maintenance insuffisants), par une chute, des sollicitations excessives, ainsi que par des modifications apportées au cadre et à la fourche ou l'ajout et la transformation de composants supplémentaires. La garantie échoit également dans le cas de l'exécution de sauts ou de sollicitations excessives sous quelque forme que ce soit.

6 ans de garantie

⚠ DANGER

Les VTT Canyon sont des vélos haut de gamme à vocation sportive ; leur construction légère est le résultat abouti de recherches menées par des ingénieurs hautement qualifiés. Toi aussi, traite ton matériel avec le même soin qu'un professionnel. Une utilisation inappropriée, un assemblage incompétent ou un entretien insuffisant peuvent compromettre la fiabilité de ta machine. **Risque d'accident !**

CRASH REPLACEMENT

Au cours d'un accident ou d'une chute grave, des forces importantes peuvent s'exercer sur ton cadre et ta fourche et entraîner des dommages compromettant la fiabilité de leur fonctionnement. Le service Crash Replacement offert par Canyon te donne ici la possibilité de remplacer ton cadre accidenté à des conditions privilégiées. Cette offre est valable uniquement dans les trois années qui suivent la date d'achat de ton vélo. Dans le cadre de cette offre, tu reçois ton cadre ou un cadre similaire (sans pièces telles que tige de selle, dérailleur avant, amortisseur ou potence).

Seul le premier détenteur d'un vélo Canyon peut bénéficier du service Crash Replacement et il ne peut le faire valoir que si les dommages occasionnés compromettent le fonctionnement correct et fiable de son vélo. Canyon se réserve le droit de suspendre ce service dans des cas individuels où il constaterait que les dommages en question ont été provoqués intentionnellement.

Pour profiter du service CR, contacte notre hotline technique ou complète le formulaire de contact sur notre site www.canyon.com

De plus amples informations sur ce service te sont fournies sur notre site **www.canyon.com**

Crash Replacement : Canyon remplace ton cadre endommagé à des conditions privilégiées

REMARQUE

Tiens compte des recommandations au chapitre **« Utilisation conforme à l'usage prévu »**.

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