

# **MANUAL**

**MOUNTAIN BIKE**

**CANYON**

# INDICE

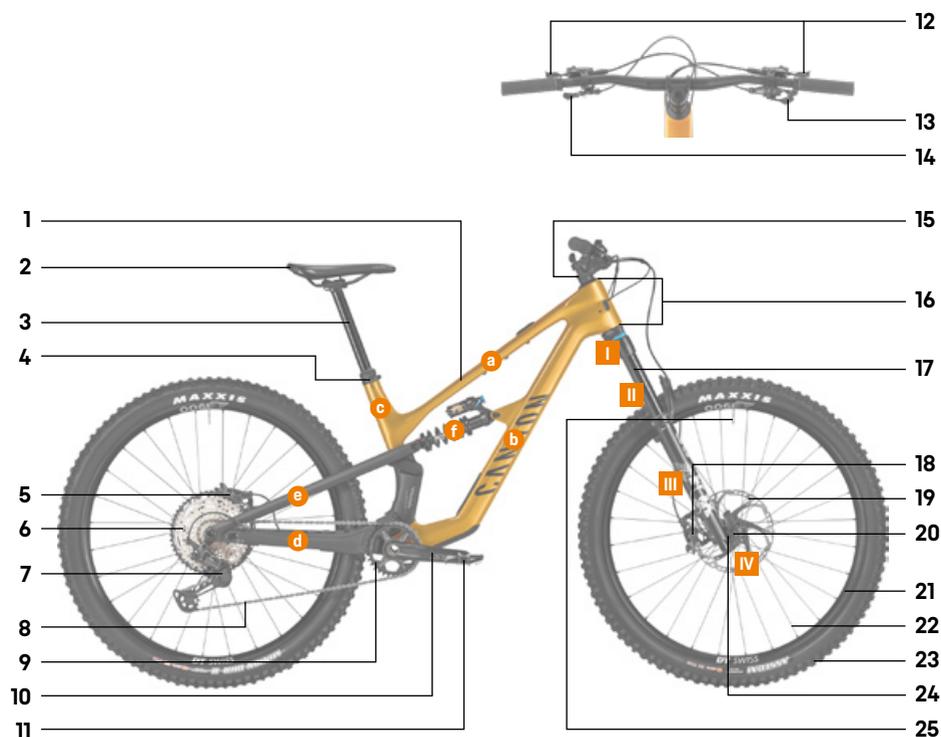
- 2** Descrizione dei componenti
- 3** Note sulle istruzioni per l'uso
- 6** Uso conforme
- 10** Prima della prima uscita
- 13** Prima di ogni uscita
- 15** Note sul montaggio dal BikeGuard
- 19** Imballare la bicicletta Canyon
- 20** **Uso di perni passanti**
  - 20 Procedura per il fissaggio sicuro della ruota
  - 22 Avvertenze per il montaggio di ruote con perni passanti
- 23** **Cosa devo tener presente nel caso di modifiche o di montaggio di componenti addizionali?**
- 24** **Peculiarità del carbonio**
  - 25 Istruzioni per la cura
- 26** **Peculiarità delle biciclette freeride**
- 28** **Dopo una caduta**
- 30** **Kit telaio – Istruzioni per il montaggio – Specifiche tecniche**
- 35** **Regolazione della bicicletta Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore**
- 36** **Regolazione dell'altezza di seduta**
- 39** **Regolazione dell'altezza del manubrio**
  - 39 Attacchi manubrio Aheadset®, sistema non filettato
- 42** **Distanza tra manubrio e sella e impostazione della sella**
  - 44 Spostare la sella e regolare l'inclinazione della sella
- 46** **Regolare il manubrio e le leve dei freni**
  - 46 Regolare la posizione del manubrio facendolo ruotare
- 48** **Regolazione della distanza delle leve del freno dal manubrio**
- 49** **I sistemi di pedali**
  - 49 Funzionamento di diversi sistemi – panoramica
  - 51 Impostazione e manutenzione
- 52** **Il sistema frenante**
  - 53 Funzionamento e usura
- 54** **Verifica e regolazione di freni a disco**
  - 54 Verifica del funzionamento
  - 55 Freni a disco

## **i** **NOTA**

Per una migliore leggibilità, i termini e i sostantivi relativi a persone utilizzati nel presente manuale si riferiscono a persone di sesso maschile. Nel rispetto della parità di trattamento, i termini interessati sono sempre validi per tutti i generi. La forma linguistica abbreviata è usata solo per motivi editoriali e non comporta alcun giudizio.

- 56 Il cambio**
- 57 Funzionamento e uso
- 58 Controllo e regolazione del cambio
- 58 Cambio posteriore
- 59 Regolare gli arresti di fine corsa
- 62 Shimano Di2
- 66 Cura della catena
- 67 Usura della catena
- 68 Le ruote – coperture, camere d'aria e pressione di gonfiaggio**
- 71 Centratura del cerchio, tensione dei raggi**
- 72 Fissaggio delle ruote con sistemi con perni passanti
- 73 Come riparare una copertura forata**
- 73 Smontaggio della ruota
- 74 Smontaggio di copertoncini e copertoncini pieghevoli
- 75 Montaggio di copertoncini e copertoncini pieghevoli
- 77 Smontaggio di coperture senza camera d'aria
- 77 Riparazione di coperture senza camera d'aria
- 78 Montaggio di coperture senza camera d'aria
- 79 Montaggio di ruote
- 80 La serie sterzo**
- 80 Verifica e regolazione
- 81 Serie sterzo Aheadset®
- 82 Sospensioni**
- 82 Glossario – Sospensioni
- 84 La forcella ammortizzata**
- 85 Funzionamento
- 85 Regolazione della rigidità della molla
- 88 Regolazione dell'ammortizzazione
- 90 Lockout
- 90 Manutenzione
- 92 Full suspension**
- 92 Particolarità della posizione di seduta
- 93 Regolazione della rigidità della molla
- 96 Regolazione dell'assetto
- 96 Regolazione dell'ammortizzazione
- 98 Lockout
- 98 Manutenzione
- 100 K.I.S. – Keep It Stable**
- 106 Trasportare la bicicletta Canyon**
- 108 Avvertenze generali su cura e ispezioni**
- 108 Pulizia e cura della bicicletta Canyon
- 110 Custodia della bicicletta Canyon
- 111 Ispezione e manutenzione
- 112 Intervalli d'ispezione e manutenzione**
- 114 Coppie di bloccaggio consigliate**
- 115 Norme sul traffico stradale**
- 117 Responsabilità su difetti di fabbricazione**
- 119 Garanzia**
- 120 Crash Replacement**

## 2 DESCRIZIONE DEI COMPONENTI



### 1 Telaio:

- a Tubo superiore
- b Tubo obliquo
- c Piantone
- d Fodero posteriore orizzontale
- e Fodero posteriore verticale
- f Sospensione

### 2 Sella

- 3 Reggisella regolabile in altezza
- 4 Chiusura del reggisella
- 5 Freno posteriore
- 6 Cassetta
- 7 Cambio posteriore
- 8 Catena
- 9 Moltiplica
- 10 Guarnitura
- 11 Pedale

### Manubrio:

- 12 Leva del freno anteriore/posteriore
- 13 Leva del cambio
- 14 Leva di comando reggisella regolabile in altezza

### 15 Attacco manubrio

### 16 Serie sterzo

### 17 Forcella ammortizzata:

- I Testa della forcella
- II Tubo portante
- III Fodero
- IV Forcellino

### 18 Freno anteriore

### 19 Disco del freno

### Ruota:

- 20 Bloccaggio rapido/Perno passante
- 21 Cerchio
- 22 Raggio
- 23 Pneumatico
- 24 Mozzo
- 25 Valvola

# NOTE SULLE ISTRUZIONI PER L'USO

## FAI PARTICOLARE ATTENZIONE AI SEGUENTI SIMBOLI:

Le possibili conseguenze descritte non vengono sempre ripetute nelle istruzioni là dove appaiono questi simboli!

### **PERICOLO**

Questo simbolo segnala una situazione pericolosa che può avere gravi lesioni o la morte come conseguenza in caso di mancata esecuzione delle operazioni descritte o nel caso in cui non vengano presi i provvedimenti richiesti.

### **ATTENZIONE**

Questo simbolo indica un comportamento sbagliato che non è correlato a lesioni fisiche, ma che può causare danni alle cose o all'ambiente.

### **NOTA**

Questo simbolo fornisce istruzioni specifiche e rilevanti per la sicurezza su come usare il prodotto o la relativa sezione della traduzione delle istruzioni per l'uso originali alla quale è necessario prestare particolare attenzione.

### **NOTA**

La bicicletta e le presenti istruzioni per l'uso soddisfano i requisiti di sicurezza dello standard EN ISO 4210-2.

### **NOTA**

**Importante!** Istruzioni di montaggio nella **Quick Start Guide fornita con la mountain bike**. La Quick Start Guide è disponibile inoltre sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### **NOTA**

Prima della prima uscita leggi le pagine da 4 a 12 del presente manuale. Prima di ogni uscita esegui i controlli descritti nelle pagine 13 e 14 del presente manuale.

### GENTILE CLIENTE CANYON,

nel presente manuale troverai una serie di consigli sull'uso della bicicletta Canyon nonché informazioni interessanti sulla tecnica di costruzione della bicicletta, sulla cura e manutenzione. Leggi questo manuale con attenzione, anche se pratici il ciclismo da molti anni e ti ritieni un ciclista provetto. Negli ultimi anni proprio la tecnica di costruzione delle biciclette ha fatto grandi progressi.

Per poterti divertire a lungo con la tua Canyon e per la tua sicurezza ti consigliamo di leggere con attenzione **questo manuale** e la **Quick Start Guide** del tuo modello e

- di attenerti strettamente alle istruzioni di montaggio riportate nel capitolo **«Montaggio dal BikeGuard»**,
- di leggere e seguire le avvertenze del capitolo **«Prima della prima uscita»**
- di leggere nel capitolo **«Uso conforme»** per quale uso è prevista la tua nuova bicicletta e la portata massima consentita (conducente, abbigliamento e bagaglio)
- nonché di eseguire la prova minima di funzionamento prima di ogni uscita. Nel capitolo **«Prima di ogni uscita»** di questo manuale troverai una descrizione su come eseguire tale prova. Non usare la bicicletta nel caso la verifica non dovesse risultare assolutamente corretta.

Sul supporto dati digitale, allegato al manuale, troverai una descrizione dettagliata di una serie di lavori di manutenzione e riparazione. Nell'eseguire tali operazioni ti preghiamo di tenere sempre in considerazione che le istruzioni e le indicazioni valgono esclusivamente per questa bicicletta Canyon e che non sono applicabili ad altre biciclette. A causa del gran numero di modelli e del cambio di modelli è possibile che le operazioni descritte non siano complete. Pertanto, non trascurare la lettura delle istruzioni dei nostri fornitori di componenti, che si trovano nel BikeGuard.

Tieni in considerazione che le spiegazioni e i consigli riportati possono essere insufficienti poiché non tengono conto di determinati fattori, quali ad es. l'esperienza o l'abilità manuale di chi esegue le operazioni o gli strumenti usati: alcune operazioni richiedono l'impiego di strumenti speciali o l'osservazione di procedure qui non descritte.

Sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com) troverai inoltre numerosi filmati che potranno esserti d'aiuto nell'esecuzione di piccole operazioni di riparazione e manutenzione. Nell'eseguire operazioni di montaggio e registrazione non pretendere troppo da te stesso mettendo così a rischio la tua sicurezza. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Ricorda: il presente manuale non è in grado di trasmetterti le conoscenze di un meccanico di biciclette. Anche un manuale delle dimensioni di un vocabolario non potrebbe contenere tutte le possibili combinazioni di biciclette e componenti. Pertanto l'attenzione del presente manuale è incentrata sulla bicicletta acquistata e sui componenti comuni. Esso illustra le indicazioni e le avvertenze più rilevanti. Inoltre non illustra come montare una bicicletta completa partendo dal kit telaio Canyon!

Il presente manuale non è in grado di insegnarti ad andare in bicicletta. Pertanto l'attenzione del presente manuale è incentrata sulla bicicletta che hai acquistato. Esso illustra le indicazioni e le avvertenze più rilevanti. Tuttavia non è in grado di insegnarti ad andare in bicicletta e non contiene le regole del traffico stradale.

Chi va in bicicletta deve essere consapevole del fatto che sta svolgendo un'attività potenzialmente pericolosa e che il conducente deve sempre avere la bicicletta sotto controllo.

Come accade in ogni tipo di sport ci si può ferire anche andando in bicicletta. Prima di montare in sella devi essere consapevole di tale pericolo e accettarlo. Non dimenticare che la bicicletta non dispone dei dispositivi di sicurezza di una macchina quali ad es. carrozzeria o airbag.

Quindi guida sempre con prudenza, rispettando gli altri utenti del traffico.

Non guidare mai dopo aver assunto medicinali, droghe, alcol o in caso di stanchezza. Non guidare mai con una seconda persona sulla bicicletta e tieni sempre le mani sul manubrio.

Infine ancora un paio di raccomandazioni da parte nostra: andando in bicicletta non mettere in pericolo la tua vita e quella degli altri e rispetta la natura quando attraversi boschi e prati. Indossa sempre equipaggiamento da bicicletta adeguato, per lo meno un casco adatto, occhiali di protezione, scarpe rigide e abbigliamento ben visibile adatto al ciclismo.

Il team Canyon ti augura buon divertimento con la tua bicicletta!

Con la fornitura della bicicletta il produttore è obbligato ad allegare istruzioni integrative. Troverai le istruzioni integrative anche sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

**Editore:**

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

Servizio di assistenza: (+39) 045515527  
Contatto online: [www.canyon.com/contact](http://www.canyon.com/contact)

**Testo, elaborazione, fotografia, realizzazione grafica:**

Zedler – Institut für Fahrradtechnik  
und -Sicherheit GmbH  
[www.zedler.de](http://www.zedler.de)

Versione: Gennaio 2024, Edizione 9

© È vietata la pubblicazione, la ristampa, la traduzione, la riproduzione o l'ulteriore uso commerciale, anche parziale, anche su media elettronici, senza previa autorizzazione scritta dell'autore.



Sempre con casco e occhiali

**⚠ PERICOLO**

Rispetta l'Art. 182 del Codice della strada: ai ciclisti è vietato farsi trainare da altro veicolo. Non è consentito andare in bicicletta senza mani. È consentito staccare i piedi dai pedali soltanto quando lo stato della strada lo renda necessario.

**i NOTA**

Le presenti istruzioni non sono da intendersi come guida per assemblare da singole parti e per riparare una bicicletta! I dettagli tecnici possono subire variazioni rispetto a dati e immagini del manuale. Questo manuale soddisfa i requisiti dello standard EN ISO 4210-2. Le presenti istruzioni sono disciplinate dalla normativa europea.

**i NOTA**

Visita il nostro sito Internet all'indirizzo [www.canyon.com](http://www.canyon.com). Troverai novità, avvertenze, consigli utili e gli indirizzi dei nostri partner commerciali.

**i NOTA**

Nell'eseguire operazioni di montaggio e registrazione non pretendere troppo da te stesso mettendo così a rischio la tua sicurezza. In caso di dubbi, contatta il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## USO CONFORME

Per poter definire l'uso previsto per i diversi tipi di biciclette di nostra produzione, abbiamo suddiviso le biciclette in differenti condizioni. L'obiettivo è definire, già durante la fase di sviluppo delle biciclette, i requisiti che devono soddisfare in base alla sollecitazione prevista, così da garantire in seguito la massima sicurezza d'uso.

È quindi estremamente importante che le biciclette non vengano utilizzate per altri usi oltre a quelli consentiti, poiché questo potrebbe portare al superamento dei limiti di sollecitazione e al conseguente danneggiamento del telaio o di altri componenti, provocando gravi cadute.

Il peso massimo consentito non deve superare i **120 kg**. Se il peso massimo consentito è specifico per un dato modello, è riportato sulla adesivo sul telaio.

Calcolare il **peso massimo consentito** nel modo seguente:

- Peso mountain bike** (kg)
- + **peso ciclista** (kg)
- + **peso bagaglio** (ad es. zaino o borse di trasporto, se approvato)
- = **peso massimo consentito** (kg)

Accertati sempre della Condizione di appartenenza della tua mountain bike. Per stabilire in quale Condizione rientra la tua mountain bike, confronta i simboli presenti sul telaio con i simboli riportati qui di seguito. La Condizione indica le superfici sulle quali è possibile guidare e i tipi di impiego adatti alla mountain bike.

Se non riesci a identificare la Condizione in cui rientra la tua mountain bike, rivolgiti al nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



### ⚠ PERICOLO

Non è consentito utilizzare seggiolini.

### ⚠ PERICOLO

Non è consentito trainare rimorchi per bambini.

### i NOTA

Leggi assolutamente tutte le istruzioni integrative e le istruzioni dei produttori dei componenti fornite con la tua nuova Canyon.

### i NOTA

Le descrizioni delle Condizioni per tutti i modelli elettrici si trovano nel manuale del Pedelec Canyon e sul sito [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

**Condizione 1**

Le biciclette di **Condizione 1** sono progettate per utilizzo su strade asfaltate, dove le ruote sono sempre a contatto con il fondo stradale. Generalmente si tratta di **biciclette da corsa** con manubrio da corsa o dritto, **biciclette da triathlon o da cronometro**.

Il **peso massimo consentito** composto da ciclista, bagaglio e bicicletta non deve superare **120 kg**. In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso massimo consentito.

In questa condizione un caso particolare è rappresentato da particolari **biciclette da ciclocross e gravel** con manubrio da corsa e freni Cantilever o a disco. Queste biciclette sono adatte anche per percorsi ghiaiosi e percorsi fuori strada dove gli pneumatici, a causa di piccoli dislivelli o scalini di circa 15-20 cm, possono perdere aderenza per brevi intervalli.

**Condizione 2**

Le biciclette di **Condizione 2** sono state progettate per strade ben stabilizzate; le ruote rimangono sempre in contatto con il suolo. Queste bici sono state progettate per la mobilità urbana e quindi in primo luogo per le strade e i sentieri pubblici consentiti. Vi rientrano le **bici Urban, City e da trekking**.

Il **peso massimo consentito** composto da ciclista, bagaglio e bicicletta non deve superare **120 kg**. In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso massimo consentito.



### Condizione 3

Le biciclette in **Condizione 3** comprendono il campo d'impiego delle bici delle Condizioni 1 e 2 e sono inoltre idonee per terreni più accidentati e non stabilizzati. L'uso consentito di queste biciclette include anche salti sporadici di un'altezza massima di circa 60 cm. Anche salti di questa altezza possono causare cadute rovinose per un ciclista inesperto, per cui il notevole incremento delle forze in gioco potrebbe provocare danni o ferite. **In questa condizione rientrano le MTB Hardtail e le biciclette full suspension con ammortizzatori a corsa breve.**



### Condizione 4

Le biciclette di **Condizione 4** comprendono il campo d'impiego delle bici delle Condizioni da 1 a 3. Sono adatte inoltre per terreni molto accidentati e parzialmente rocciosi, con forti pendenze e di conseguenza per elevate velocità. Per i ciclisti esperti effettuare salti moderati e frequenti con queste bici non costituisce un problema. Si dovrebbe però evitare l'uso regolare e costante delle bici su percorsi North-Shore e nei Bike Park. A causa delle forti sollecitazioni, queste biciclette dovrebbero essere controllate dopo ogni uscita per verificare la presenza di eventuali danni. **Le biciclette full suspension con ammortizzatori a corsa media** sono tipiche di questa categoria.



**Condizione 5**

Questo tipo di utilizzo si riferisce a terreni difficili, estremamente rocciosi e molto ripidi, che solo ciclisti tecnicamente preparati e molto allenati sono in grado di affrontare. Salti alti a velocità elevate e un uso intensivo in Bike Park appositi e in percorsi downhill sono caratteristici di questa condizione. Per queste biciclette deve assolutamente essere effettuato un controllo accurato dopo ogni uscita per verificare la presenza di possibili danni. I danni preesistenti possono essere causa di cedimenti anche con sollecitazioni successive di lieve intensità. Da non dimenticare la sostituzione a intervalli regolari dei componenti rilevanti per la sicurezza. È assolutamente necessario indossare protezioni speciali. **Contraddistinguono questa condizione le biciclette full suspension con ammortizzatori a corsa lunga e le biciclette da dirt.**

**! PERICOLO**

Dato l'uso particolare a cui sono destinate, alcune biciclette da dirt sono dotate di un solo freno.

**! PERICOLO**

**Piccolo di schiacciamento** dei tubi con la maggior parte delle staffe di portabiciclette nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni. Di conseguenza i telai in carbonio potrebbero rompersi improvvisamente durante l'uso, i telai in alluminio presentano leggere ammaccature. Tuttavia nei negozi di accessori auto si possono trovare modelli speciali adatti a questi tipi di telai.

**! PERICOLO**

Non è consentito montare portapacchi. Per trasportare del bagaglio utilizza esclusivamente gli appositi zaini per bicicletta.

**i NOTA**

Sul nostro sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com) troverai sempre informazioni aggiornate. Per ogni modello troverai inoltre un'immagine con gli usi previsti.

# PRIMA DELLA PRIMA USCITA

## 1. Hai già provato a guidare una mountain bike?

Tieni presente che andare fuori strada richiede particolare concentrazione, condizione fisica ed esercizio. Prendi lentamente confidenza con la tua nuova MTB in un luogo tranquillo e avvicinati a piccoli passi al percorso fuori strada che vuoi fare. Frequenta un corso di tecnica. Maggiori informazioni sono disponibili sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## 2. Hai già preso confidenza con il sistema frenante?

In genere le biciclette Canyon vengono fornite in modo tale che il freno anteriore venga attivato con la leva del freno sinistra. Verifica se riesci ad azionare il freno della ruota anteriore con la stessa leva del freno che usi di solito. Se così non fosse devi prendere dimestichezza attentamente con la nuova disposizione, poiché un azionamento sconsiderato del freno della ruota anteriore potrebbe provocare una caduta. Eventualmente chiedi a uno specialista di cambiare l'attribuzione delle leve dei freni.

L'azione frenante dei freni attuali potrebbe essere di gran lunga superiore a quella dei freni della bicicletta che hai usato finora! Dato l'uso particolare a cui sono destinate, alcune biciclette da dirt sono dotate di un solo freno.

In ogni caso, prova prima a fare delle frenate su strade prive di traffico. Raggiungi la frenata massima possibile po' per volta. Troverai maggiori informazioni sui freni nel capitolo «Il sistema frenante».

## 3. Hai già preso confidenza con il tipo di cambio e con il suo funzionamento?

Esercitati nell'uso del cambio su strade prive di traffico. Non cambiare marcia contemporaneamente davanti e dietro e riduci la forza di pedalata durante la cambiata. Troverai maggiori informazioni sul cambio nel capitolo «Il cambio».



Frenata eccessiva con il freno anteriore, da non imitare



Il cambio a catena

### PERICOLO

Se vai in bici con manubri da MTB tenendo le mani sulle appendici, raggiungere le leve del freno richiederà più tempo rispetto a quando le tieni in altre posizioni. La distanza di arresto risulta più lunga. Guida con particolare prudenza e tieni conto di distanze di arresto superiori.

### ATTENZIONE

Tieni presente che l'attribuzione delle leve del freno può variare da paese a paese! Verifica quale freno viene azionato tirando una leva del freno. Se l'impostazione non corrisponde alle tue abitudini, fai modificare l'assegnazione!

4. **L'altezza del telaio è adeguata? La sella e il manubrio sono impostati correttamente?** Mettiti sul tubo superiore della bicicletta e verifica che tra tubo e cavallo ci sia spazio per almeno la larghezza di una mano. In caso contrario, contatta il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Guidare con un telaio troppo grande può essere causa di lesioni nel caso si debba scendere in fretta dalla bicicletta. Per le biciclette da cross country o da maratona la sella dovrebbe essere impostata in modo tale che nella posizione più bassa il tallone raggiunga appena il pedale. Una volta in sella verifica di poter toccare il pavimento con le punte dei piedi. Nel caso di bicicletta da all-mountain, enduro e freeride la sella viene generalmente impostata più in basso. In particolare durante le discese in montagna si consiglia di abbassare la sella. Troverai maggiori informazioni sulla posizione nel capitolo **«Regolazione della bicicletta Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore»**.

5. **Hai già provato a guidare la bicicletta con pedali a sgancio rapido o pedali automatici e le scarpe apposite?** Prima della prima uscita con questi pedali ti consigliamo di esercitarti da fermo e facendo attenzione ad agganciare e sganciare i pedali. Mentre ti eserciti, l'ideale è appoggiarti a una parete per non cadere. Se necessario, regola la forza di aggancio e sgancio. In ogni caso leggi prima di tutto le istruzioni per l'uso, che troverai allegate nel BikeGuard. Troverai maggiori informazioni sui pedali nel capitolo **«I sistemi di pedali»**.



Verificare la distanza tra il tubo superiore e il cavallo



Scarpe per pedali automatici



Pedale automatico

#### **⚠ PERICOLO**

Una pratica insufficiente o pedali automatici troppo stretti possono impedire lo sgancio dal pedale! **Pericolo di caduta.**

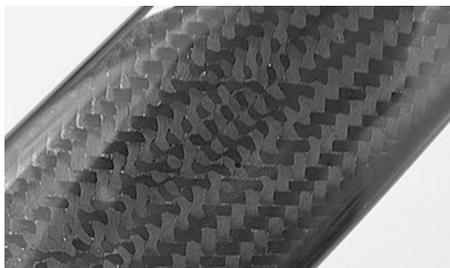
6. **Usa la tua bicicletta Canyon solamente in base all'uso previsto!** Mountain bike per cross country e maratona non sono adatte a discese difficili su terreni rocciosi o per salti, ecc. Per un uso all mountain o enduro sono disponibili modelli appositi. Con i modelli Torque puoi fare anche il cosiddetto freeride. Non dimenticare che alcune manovre eseguite da professionisti sembrano facili, ma richiedono in realtà lunghi allenamenti ed esperienza. Non sopravvalutare le tue capacità mettendo a rischio la tua sicurezza.



Guida fuori strada

In genere le biciclette Canyon sono progettate per un peso massimo consentito di 120 kg (sommando i pesi di ciclista, bagaglio e bicicletta). Non superare mai questo limite. Troverai maggiori informazioni sull'uso previsto nel capitolo «**Uso conforme**».

7. **La tua bicicletta è dotata di componenti in carbonio?** Tieni presente che questo materiale richiede una particolare cura e un uso attento. Leggi in ogni caso il capitolo «**Peculiarità del carbonio**».



Il carbonio

8. **Se hai acquistato una bicicletta con sospensioni, ricordati di controllare la pressione della forcella.** Per la regolazione serviti eventualmente della pompa che trovi nel BikeGuard. Una regolazione non corretta può avere come conseguenza un funzionamento difettoso o il danneggiamento della forcella ammortizzata. In ogni caso noterai un peggioramento del comportamento di guida, che impedisce di ottenere la massima sicurezza di guida. Troverai maggiori informazioni nei capitoli «**La forcella ammortizzata**» e «**Full suspension**».



Bicicletta con sospensioni

### **! PERICOLO**

Le mountain bike Canyon sono attrezzi sportivi di qualità superiore in grado di coniugare leggerezza ed elevate prestazioni ingegneristiche. Tratta anche tu questi materiali come un professionista. Un uso non conforme, un montaggio effettuato da mani inesperte o una cura poco scrupolosa possono compromettere la sicurezza della bicicletta. **Pericolo d'incidente!**

# PRIMA DI OGNI USCITA

**PRIMA DI OGNI USCITA TI CONSIGLIAMO DI VERIFICARE I SEGUENTI PUNTI:**

1. I perni passanti e i bloccaggi rapidi sono chiusi correttamente? Troverai maggiori informazioni nel capitolo «**Uso di perni passanti**».
2. Le coperture sono in buono stato ed hanno entrambe sufficiente pressione? Fai girare le ruote per verificarne la centratura. In questo modo potrai inoltre individuare forature laterali delle coperture, perni e raggi rotti. Troverai maggiori informazioni nel capitolo «**Le ruote – coperture, camere d'aria e pressione di gonfiaggio**».
3. Prova i freni da fermo tirando con forza le leve dei freni verso il manubrio. Dopo una breve corsa, la leva dovrà raggiungere un punto di pressione; tuttavia la leva non deve andare a toccare il manubrio. Nel caso di freni idraulici (a disco) non ci devono essere punti di perdita di fluido per freni. Troverai maggiori informazioni sul tema «**Freni**» nel capitolo «**Il sistema frenante**».



Controlla la pressione di gonfiaggio



Il freno non deve andare a toccare il manubrio

## **⚠ PERICOLO**

La chiusura non corretta dei bloccaggi rapidi può causare il distacco di parti della bicicletta. **Pericolo di caduta.**

## **⚠ PERICOLO**

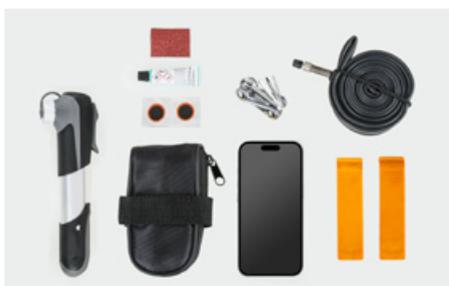
Non usare la tua Canyon se hai notato problemi in uno dei punti sopra elencati.

## 14 PRIMA DI OGNI USCITA

4. Nel caso di guida su strade pubbliche o di notte controlla l'impianto d'illuminazione (vedere il capitolo «**Norme sul traffico stradale**»).
5. Fai rimbalzare la tua Canyon sul pavimento da un'altezza ridotta. Presta attenzione a eventuali rumori provenienti dalla bicicletta. Se necessario verifica i collegamenti dei cuscinetti e i raccordi delle viti.
6. Per il loro uso particolare, le biciclette da enduro e freeride, come la Sender, vengono sottoposte a forti sollecitazioni. Se hai una bicicletta simile, verifica prima di ogni uscita che non presenti difetti e fatica del materiale, quali cricche, ammaccature e pieghe.
7. L'accessorio più importante per una serena uscita in bicicletta è una piccola sacca degli attrezzi che puoi collocare sotto la sella. Tra questi dovrebbero esserci due leve di montaggio in plastica, le chiavi Allen più comuni, una camera d'aria di ricambio, un kit d'emergenza, il tuo cellulare e del denaro. Porta anche una pompa che potrai fissare al telaio.
8. Procurati un lucchetto robusto nel caso volessi parcheggiare la tua Canyon. Lega la tua Canyon solamente a oggetti fissi, in modo da prevenire eventuali furti.



Non andare mai in bicicletta al buio senza illuminazione



Kit d'emergenza

### ⚠ ATTENZIONE

Per evitare danni alla tua Canyon rispetta il peso massimo consentito e le disposizioni sul trasporto di bagagli e bambini nel capitolo «**Uso conforme**». Inoltre, prima di trasportare la bicicletta in macchina o in aereo ti consigliamo di leggere il capitolo «**Trasportare la bicicletta Canyon**».

### ⚠ PERICOLO

La tua Canyon è sottoposta a forti sollecitazioni per via del fondo stradale e per effetto delle forze che eserciti sulla tua bici. Conseguenza di queste sollecitazioni dinamiche sono logoramingo e usura dei diversi componenti. Sottoponi la tua Canyon a controlli regolari per individuare eventuali usure così come graffi, deformazioni, alterazioni di colore o cricche iniziali. Una volta esaurito il ciclo vitale, i componenti possono rompersi improvvisamente. Fai ispezionare regolarmente la tua Canyon e, se necessario, chiedi di sostituire le parti interessate. Troverai maggiori informazioni sulla manutenzione e sulla sicurezza d'uso nei capitoli «**Avvertenze generali su cura e ispezioni**», «**Coppie di bloccaggio consigliate**» e «**Intervalli d'ispezione e manutenzione**».

# NOTE SUL MONTAGGIO DAL BIKEGUARD

Per il montaggio dal BikeGuard non serve certo la bacchetta magica; in ogni caso è necessario procedere con prudenza e con cura. Un montaggio effettuato da mani inesperte può compromettere la sicurezza della bicicletta.

Prima di tutto ti invitiamo a familiarizzare con i componenti della tua Canyon.

Consulta la copertina frontale del manuale della tua mountain bike. Vi è raffigurata una mountain bike Canyon con tutti i componenti più importanti in modo da trovare subito i componenti menzionati nel testo.

L'immagine mostra una mountain bike Canyon scelta arbitrariamente. Non tutte le biciclette Canyon sono uguali a quella illustrata.

Troverai informazioni dettagliate sul montaggio della tua mountain bike Canyon anche nella **Quick Start Guide** del modello.

## PERICOLO

Non utilizzare il cutter sulla bicicletta. Potresti ferirti o danneggiare il componente. Dove possibile, usa un paio di forbici.

## PERICOLO

Non serrare mai i telai o i reggisella in carbonio su cavalletti di montaggio. Il rischio è di danneggiare il telaio e/o il reggisella. Monta un reggisella resistente (in alluminio) e stringilo nel cavalletto oppure usa un cavalletto che serri il telaio all'interno su tre punti o che fissi forcella e scatola del movimento centrale.

## INDICAZIONI GENERALI PER IL MONTAGGIO DELLA MOUNTAIN BIKE

La tua Canyon è stata completamente assemblata e regolata in fabbrica. Al termine delle operazioni di seguito descritte, la bicicletta è completamente funzionante senza la necessità di doverla regolare. Conclusi tutti i lavori, fai un giro di prova su un piazzale tranquillo o su una strada poco frequentata.

Nella **Quick Start Guide** è riportata solo una breve descrizione del montaggio. Se non disponi di conoscenze o esperienza sufficienti, leggi i capitoli dettagliati riportati nel manuale completo; leggi anche le istruzioni dei produttori dei componenti sul loro sito Internet o su [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Prima della prima uscita esegui i controlli descritti nel capitolo «**Prima di ogni uscita**».

## NOTA

Troverai informazioni dettagliate sulla rimozione dall'imballaggio, sulla struttura e sulle regolazioni del tuo modello nel nostro Centro Assistenza all'indirizzo <https://www.canyon.com/it-it/customer-service/>

## NOTA

Condividi la gioia di possedere una nuova Canyon e chiedi a un amico di aiutarti a estrarre la tua nuova Canyon dal BikeGuard e ad assemblarla.

### ELENCO DEGLI UTENSILI NECESSARI



Per assemblare la tua nuova bicicletta Canyon sono necessari i seguenti utensili disponibili nella scatola con la minuteria:

- Chiave dinamometrica Canyon con punte intercambiabili (1)
- Pompa forcella ammortizzata (2)
- Opzione: Pasta di montaggio Canyon (3)

#### **i** NOTA

Il montaggio può essere effettuato con maggior facilità e sicurezza se si dispone di un cavalletto di montaggio o di un aiutante.

### UTILIZZO DELLA CHIAVE DINAMOMETRICA CANYON



Per fissare nel modo più sicuro possibile due componenti, Canyon ritiene indispensabile utilizzare una chiave dinamometrica.



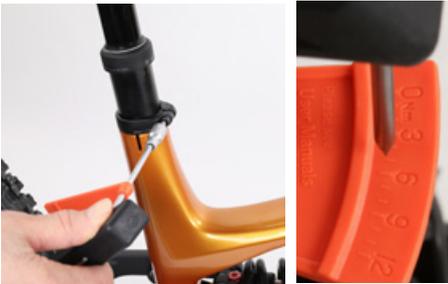
Fissare le viti di serraggio (ad es. dell'attacco manubrio, del reggisella o della chiusura del reggisella) con una coppia di bloccaggio superiore a quella massima produce una forza di serraggio troppo elevata. Questa può causare il cedimento del componente e determinare un elevato rischio di incidente. Inoltre, in questo caso la garanzia sul prodotto perde di validità. Viti troppo allentate o troppo strette possono causare un cedimento ed essere quindi causa di incidenti. Rispetta rigorosamente le coppie di bloccaggio indicate da Canyon.

#### **i** NOTA

Per il montaggio serviti della chiave dinamometrica Canyon in dotazione nel BikeGuard.



Inserisci la punta adeguata nel portautensile della chiave dinamometrica Canyon. Inserisci completamente la punta con testa a brugola nella testa della vite.



Gira lentamente tenendo la chiave dinamometrica Canyon dall'impugnatura. Quando la vite è serrata, l'indicatore sulla scala si sposta. Smetti di girare la chiave non appena l'indicatore raggiunge il valore della coppia di bloccaggio prescritta.

## UTILIZZO DELLA PASTA DI MONTAGGIO CANYON



I componenti in carbonio sono soggetti soprattutto ai danni causati da forze di serraggio eccessive. La pasta di montaggio Canyon crea ulteriore forza di attrito tra due superfici permettendo così di diminuire la forza di serraggio anche del 30%.

Questo accorgimento è utile soprattutto nelle zone di bloccaggio del manubrio e dell'attacco manubrio, del canotto della forcella e dell'attacco manubrio o del reggisella e del piantone, tre zone di bloccaggio in cui le forze di serraggio eccessive possono rovinare i componenti causandone il cedimento o la decadenza della garanzia. La pasta di montaggio Canyon previene l'eventuale danneggiamento delle fibre di carbonio grazie alla ridotta forza di serraggio. Inoltre limita la possibilità che si verifichino i classici scricchiolii nei punti di bloccaggio.



Garantisce anche la massima protezione dalla corrosione, proteggendo efficacemente anche in situazioni di bagnato. La pasta di montaggio Canyon può essere utilizzata per tutte le giunzioni tra carbonio e alluminio. È ideale per assolvere a questo scopo perché non si indurisce.

Prima di applicare la pasta di montaggio Canyon sulle superfici interessate, rimuovi lo sporco e i residui di lubrificante. Successivamente spalma sulle superfici pulite uno strato sottile e uniforme di pasta di montaggio Canyon con un pennello o un panno in pelle.

Quindi monta i componenti come indicato. Utilizza la chiave dinamometrica Canyon e non superare mai le coppie massime di bloccaggio indicate. Rimuovi la pasta di montaggio Canyon in eccesso e richiudi con cura la bustina.

### **i** NOTA

Utilizza la pasta di montaggio per il reggisella. In questo modo si ottiene un montaggio sicuro. Se viene modificata spesso l'altezza del reggisella nel telaio, la superficie si graffia leggermente. In questo caso si tratta di normale usura e non costituisce motivo di reclamo. Nei reggisella abbassabili i graffi non sono un problema.

# IMBALLARE LA BICICLETTA CANYON

Nel caso dovessi imballare la tua Canyon, ad es. per inviarla per una ispezione a una nostra officina specializzata o in caso di viaggio, ti consigliamo di tenere conto di alcuni punti, affinché la bicicletta arrivi intatta a destinazione.

Troverai le istruzioni d'imballaggio che descrivono passo dopo passo la modalità di imballaggio della tua bicicletta sul sito:

<https://www.canyon.com/it-it/customer-service/riparazioni-ricambi-garanzia/reboxing.html>

In caso di viaggio in volo imballa la bicicletta nel BikeGuard della Canyon oppure serviti di una valigia apposita, come ad es. il BikeShuttle della Canyon.

In caso di trasporto in macchina assicurati che la bicicletta sia in posizione stabile e non scivoli. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## ⚠ PERICOLO

Durante il trasporto in macchina fai attenzione che non ci siano parti sulla bicicletta che potrebbero staccarsi (attrezzi, borse di trasporto, seggiolini per bambini ecc.). **Pericolo d'incidente!**

## ⚠ PERICOLO

Non riporre la bicicletta o parti della bicicletta senza fissaggio nell'abitacolo del veicolo. Parti non fissate possono compromettere la sicurezza.

## ⚠ ATTENZIONE

Le mountain bike con ruote grandi (27,5" e 29") potrebbero non entrare nel Canyon BikeShuttle. Per l'imballaggio utilizza il Canyon BikeGuard.



Il BikeShuttle Canyon

## ⚠ ATTENZIONE

È possibile che con il telaio in misura L sia necessario smontare la ruota posteriore per farla entrare nel BikeGuard.

## ⚠ ATTENZIONE

Pericolo di schiacciamento dei tubi con la maggior parte delle staffe di portabiciclette nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni. Di conseguenza i telai in carbonio potrebbero rompersi improvvisamente durante l'uso, i telai in alluminio presentano leggere ammaccature. Tuttavia nei negozi di accessori auto si possono trovare modelli speciali adatti a questi tipi di telai.

## ⚠ ATTENZIONE

L'imballaggio non corretto della Canyon per la spedizione non dà alcun diritto al rimborso da parte della Canyon Bicycles GmbH per eventuali danni insorti durante il trasporto. I video si trovano sul sito: <https://www.canyon.com/it-it/customer-service/riparazioni-ricambi-garanzia/reboxing.html>

## i NOTA

Per un'ispezione puoi anche portare la tua bicicletta presso un nostro partner dell'assistenza. Una panoramica dei partner dell'assistenza si trova sul sito: <https://www.canyon.com/it-it/customer-service/riparazioni-ricambi-garanzia/bike-service-finder.html>

## USO DI PERNI PASSANTI

### PASSANTI

Nonostante la semplicità d'uso dei bloccaggi rapidi si verificano frequentemente incidenti dovuti a un uso incorretto.

Per utilizzare il perno passante fai attenzione ai componenti seguenti:

- La leva di bloccaggio rapido su un lato del mozzo, che per mezzo di un eccentrico trasforma il movimento di chiusura in forza di serraggio.
- La filettatura del perno passante che si avvita nella filettatura del fodero della forcella.

#### PROCEDURA PER IL FISSAGGIO SICURO DELLA RUOTA

- Apri la leva di bloccaggio rapido. Dovrebbe essere leggibile la scritta «OPEN» (aperto).
- Riporta la leva verso la posizione di fissaggio, riconoscibile dalla scritta «CLOSE» (chiuso), leggibile dal lato esterno. A partire dal movimento di chiusura fino a quasi la metà del percorso, la leva deve muoversi facilmente e quindi senza resistenza.
- Nella seconda metà del percorso la forza della leva deve aumentare notevolmente. Alla fine la leva di bloccaggio rapido si muove con molta difficoltà. Usa il palmo della mano alla base del pollice e le dita della mano per tirare tenendoti alla forcella o al telaio (non al disco del freno).
- Nella posizione finale la leva di bloccaggio rapido deve essere parallela alla ruota. Non deve assolutamente sporgere lateralmente. La leva di bloccaggio rapido deve aderire al telaio in modo da non poter essere aperta involontariamente.



Apertura della leva di bloccaggio rapido



Chiusura della leva di bloccaggio rapido

#### **! PERICOLO**

Le ruote montate scorrettamente possono causare gravi cadute e incidenti.

#### **! PERICOLO**

Non usare mai la bicicletta senza aver prima controllato il fissaggio delle ruote! Il distacco di una ruota durante la guida può causare una caduta!

#### **i NOTA**

Per parcheggiare la bicicletta lega le ruote fissate con leve di bloccaggio rapido insieme al telaio a un oggetto stabile.

- Verifica che il montaggio sia stabile provando a ruotare la leva di bloccaggio rapido chiusa.
- Se la leva di bloccaggio rapido dovesse girare su se stessa, la ruota non è fissata correttamente. Riapri il bloccaggio e aumenta il pre-carico.
- Ripeti la procedura di chiusura e verifica nuovamente il montaggio. La leva di bloccaggio rapido serra correttamente nel momento in cui non gira più.
- Infine solleva la ruota di alcuni centimetri dal pavimento e dall'alto dai un colpo leggero sulla copertura. Verifica che la ruota sia fissata stabilmente e che quindi non fuoriesca dai forcellini del telaio.

Per verificare la leva di bloccaggio rapido sulla sella prova a girare la sella rispetto al telaio.



Chiusura della leva di bloccaggio rapido con il palmo della mano alla base del pollice



Prova a ruotare la sella rispetto al telaio

### **! PERICOLO**

Assicurati che entrambe le leve dei bloccaggi rapidi si trovino sempre sul lato sinistro della tua Canyon (lato opposto alla catena), evitando così di montare la ruota anteriore sul lato sbagliato.

Nel caso del sistema con perno passante RockShox Maxle la leva di bloccaggio si trova sempre sul lato destro.

### **! PERICOLO**

Le leve di bloccaggio rapido e i perni passanti non chiusi correttamente possono causare il distacco delle ruote. **Imminente pericolo d'incidente!**

### **! PERICOLO**

Sulle bici con freni a disco non sostituire mai il bloccaggio rapido di serie con un cosiddetto componente leggero.

### **i NOTA**

È possibile sostituire i bloccaggi rapidi con un antifurto, che richiede una speciale chiave con codice o una chiave a brugola. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### AVVERTENZE PER IL MONTAGGIO DI RUOTE CON PERNI PASSANTI

I perni passanti vengono impiegati nel caso in cui la bicicletta venga sottoposta a sforzi elevati, ad es. per freeride, downhill, ecc. o salti. Conferiscono alle forcelle ammortizzate una relativa rigidità.

Attualmente il mercato offre una gran varietà di sistemi con perni passanti. Alcuni sistemi vengono fissati con bloccaggi rapidi mentre montaggio e smontaggio di altri sistemi richiedono l'uso di strumenti speciali.

In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Troverai informazioni dettagliate sui diversi sistemi con perni passanti nella **Quick Start Guide** del modello.



#### **ATTENZIONE**

Per il fissaggio del perno utilizza esclusivamente gli utensili indicati dal produttore. Usa sempre una chiave dinamometrica. Inizia sempre a serrare a piccoli passi (mezzo newton metri per volta) partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verifica più volte che il componente sia ben fissato. Non superare mai la coppia di bloccaggio massima indicata dal produttore! Un serraggio troppo stretto del perno può danneggiare il perno stesso o lo stelo della forcella.

#### **NOTA**

I fornitori di sistemi con perni passanti forniscono generalmente istruzioni per l'uso dettagliate. Leggile con attenzione prima di smontare una ruota o di eseguire operazioni di manutenzione.

## COSA DEVO TENER PRESENTE NEL CASO DI MODIFICHE O DI MONTAGGIO DI COMPONENTI ADDIZIONALI?

Le biciclette Canyon sono articoli sportivi equipaggiati in funzione dell'uso specifico per cui sono destinate. Tieni presente che il montaggio di parafranghi o simili può pregiudicare il funzionamento della bicicletta e la sicurezza di guida. Prima di acquistare e montare accessori accertati che questi siano compatibili con la tua Canyon. Nel caso di ulteriori campanelli o dispositivi d'illuminazione verifica attentamente che tali accessori siano consentiti, testati e quindi ammessi nella circolazione stradale. Fanali a pila/pila ricaricabile devono essere contrassegnati con una linea di serpente e con la lettera «K» (vedere il capitolo «**Norme sul traffico stradale**»).

In generale non è consentito utilizzare seggiolini e rimorchi per bambini sulla tua Canyon.

Non è consentito montare portapacchi su biciclette con reggisella in carbonio.

In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Esegui solamente le operazioni che ritieni di poter eseguire correttamente al 100%.

La sostituzione di manubrio, attacchi manubrio e forcelle deve essere sempre eseguita da meccanici esperti. In ogni caso leggi le istruzioni per l'uso del produttore degli accessori. Non dimenticare che la responsabilità per il montaggio corretto di altri componenti e di accessori è sempre nelle tue mani. Nel caso di dubbi, anche minimi, porta la tua Canyon nella nostra officina specializzata.



Kit di illuminazione: fanale anteriore e fanale posteriore



Riflettore posteriore con marchio di controllo

### **⚠ PERICOLO**

Accessori montati successivamente quali parafranghi, portapacchi, ecc. possono pregiudicare il funzionamento della tua Canyon: scegli preferibilmente accessori dal nostro assortimento. In questo modo sarai certo di usare componenti adeguati.

### **⚠ PERICOLO**

In caso di montaggio inadeguato le parti potrebbe allentarsi o rompersi provocando cadute gravi. Avvita i collegamenti a vite di rilevanza per la sicurezza prestando attenzione alle coppie di bloccaggio previste.

### **i NOTA**

Per tutte le questioni legate al montaggio degli accessori, alla compatibilità tra i componenti o alla modifica dei componenti, leggi i capitoli dettagliati riportati più avanti nelle istruzioni. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## PECULIARITÀ DEL CARBONIO

Il carbonio, o per esattezza il materiale sintetico rinforzato con fibre di carbonio, detto anche CFRP, rispetto ai comuni materiali da costruzione leggeri presenta alcune caratteristiche peculiari. È di fondamentale importanza prendere nota di queste caratteristiche per godere a lungo dell'elevata qualità della tua Canyon e per poterti fidare del materiale in qualsiasi circostanza.

La plastica rinforzata da fibra di carbonio ha mostrato le sue qualità in seguito a numerose vittorie nel corso di competizioni ciclistiche. Se fabbricato, lavorato e trattato correttamente questo materiale consente di ottenere componenti estremamente solidi, altamente resistenti e di peso leggero.

Tuttavia una caratteristica particolare di questo materiale è data dalla sua fragilità. Un componente in carbonio non si deforma in seguito a sovraccarico, nonostante la struttura possa già risultare danneggiata. In casi estremi le fibre possono staccarsi l'una dall'altra, provocando la cosiddetta delaminazione, pregiudicando fortemente la stabilità del componente. L'eventuale sollecitazione eccessiva, che danneggia le fibre interne, non è riconoscibile da deformazioni di materiale come nel caso di acciaio o alluminio.

Per questo motivo in seguito a un sovraccarico è possibile che il componente in carbonio si guasti, causando un'eventuale caduta con conseguenze non prevedibili. Pertanto ti consigliamo vivamente di far controllare il componente o meglio ancora l'intera Canyon dalla nostra officina specializzata o da un partner dell'assistenza in seguito a un incidente.

Una panoramica dei partner dell'assistenza si trova sul sito: <https://www.canyon.com/it-it/customer-service/riparazioni-ricambi-garanzia/bike-service-finder.html>

Parcheggia sempre la tua Canyon con cura e in modo che non possa cadere. Una semplice caduta può danneggiare il telaio o i componenti in carbonio.



Il carbonio

### ⚠ PERICOLO

Fai attenzione durante la guida. Nel caso un componente CFRP dovesse scricchiolare, potrebbe essere indicativo di un imminente cedimento del materiale. Non usare la bicicletta e contatta la hotline dell'officina per decidere il da farsi. Non fare mai riparare i componenti in CFRP. Ne va della tua sicurezza! Sostituisci immediatamente un componente danneggiato ed evita assolutamente che tale componente venga usato da terzi.

### ⚠ PERICOLO

I componenti in carbonio non devono mai essere esposti a temperature elevate come quelle raggiunte ad esempio durante i processi di rivestimento in polvere o la verniciatura a forno, poiché il calore elevato potrebbe danneggiare i tali componenti. Evita inoltre di lasciarli in macchina esposta a raggi solari intensi e non conservarli nelle vicinanze di fonti di calore.

### ⚠ PERICOLO

Non collegare appendici a un manubrio in carbonio, a meno che questo non sia approvato appositamente per tale utilizzo. Non accorciare un manubrio in carbonio e non fissare le leve del freno e del cambio più all'interno sul manubrio rispetto a quanto indicato o consentito. **Pericolo di rottura!**

## ISTRUZIONI PER LA CURA

Pulisci i componenti in materiale sintetico rinforzato con fibre di carbonio con un panno morbido e acqua, alla quale potrai aggiungere del detersivo. Per rimuovere tracce d'olio o di grasso persistenti usa un detersivo a base di petrolio. Non usare mai sgrassanti che contengono acetone, monoclorometano, trielina, ecc. o solventi, detersivi non neutri, contenenti solventi o detersivi chimici, che potrebbero intaccare la superficie!

Usa della cera per auto per proteggere e lucidare la superficie. Le paste lucidanti o polish contengono sostanze solide che possono intaccare la superficie.



Adesivi particolari proteggono il carbonio da eventuali danni

### ⚠ PERICOLO

A seconda dell'utilizzo, i componenti leggeri in CFRP possono essere soggetti a un'usura più veloce. Pertanto si consiglia vivamente di seguire gli intervalli d'ispezione e quindi di far controllare ed eventualmente sostituire periodicamente i componenti leggeri dalla nostra officina di assistenza e/o da altre officine specializzate.

### ⚠ PERICOLO

Verifica regolarmente, ad es. durante la pulizia della bicicletta, che il componente in CFRP non presenti danni esterni quali incisioni, cricche, ammaccature, alterazioni di colore, ecc. Se lo straccio dovesse impigliarsi, verifica la zona interessata. Non usare più la bicicletta Canyon e contatta immediatamente il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### i NOTA

La portata massima di conducente, bagaglio (zaino) e bicicletta non deve superare **120 kg**. Fondamentalmente non sono consentiti rimorchi per bambini!

### ⚠ ATTENZIONE

Pericolo di schiacciamento dei tubi con la maggior parte delle staffe di portabiciclette nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni. I telai in carbonio potrebbero rompersi improvvisamente. Nei negozi di accessori auto si possono trovare modelli speciali adatti a questi tipi di telai.

### ⚠ ATTENZIONE

Non fissare mai telai o reggisella in CFK su cavalletti di montaggio! Potrebbero subire danni. Monta un reggisella resistente (in alluminio) e stringilo nel cavalletto oppure usa un cavalletto che serri il telaio all'interno su tre punti o che fissi forcella e scatola del movimento centrale.

### ⚠ ATTENZIONE

Proteggi le zone a rischio del telaio in carbonio, quali ad es. il lato inferiore del tubo obliquo, con speciali adesivi per evitare danni dovuti a sassi o cavi che si sfregano.

### ⚠ ATTENZIONE

Non ingrassare mai i componenti in carbonio. Il grasso si deposita sulla superficie riducendo il coefficiente d'attrito e impedendo quindi un serraggio sicuro nell'ambito delle coppie di bloccaggio consentite. Una volta ingrassati, i componenti in carbonio non possono più essere serrati in maniera stabile!

## PECULIARITÀ DELLE BICICLETTE FREERIDE

Le specialità fourcross, dual slalom, downhill e freeride sono attività sportive estreme che puoi svolgere con la bicicletta. In seguito a salti, guida su gradini, discese rapide e curve brusche su terreno roccioso o fortemente in dislivello, ecc., sia la persona che il materiale vengono sottoposti a forti sollecitazioni. In altre parole la bicicletta usata per questi tipi di sport deve essere molto resistente ed eventualmente ben ammortizzata. Una bicicletta da cross country, da touring o da maratona si romperebbe provocando un grave incidente.

Nonostante le biciclette per gli usi suindicati siano state costruite per usi intensi in campo sportivo, non sono in grado di far fronte a ogni sovraccarico. In particolare nei seguenti casi il materiale viene sollecitato eccessivamente fino alla rottura:

- salti non eseguiti correttamente su angoli vivi o salti con cui solo la ruota anteriore atterra, salti troppo corti o trucchi non portati a termine prima dell'atterraggio.
- Atterraggi sul lato opposto di un pendio, tra due pendii, su terreno piano (flat) nel caso di salti, con rotazione, diagonalmente alla carreggiata o senza mani sul manubrio/senza piedi sui pedali.

Inoltre ti consigliamo di evitare quanto segue, in quanto il materiale viene sollecitato più del dovuto provocandone un'usura preventiva o addirittura la rottura:

- sollecitazione eccessiva della catena in seguito a guida con tensione della catena ridotta
- fare del grind (scivolare su catena o moltiplica)
- sollecitazione eccessiva delle ruote in seguito a guida con pressione d'aria insufficiente
- sollecitazione eccessiva del telaio e dei componenti in seguito a guida con elementi della sospensione troppo morbidi o in caso di scivoli su telaio o forcellini



Sender



Indossa sempre indumenti protettivi idonei

### ⚠ PERICOLO

Le biciclette da dirt, fourcross, dual slalom, downhill e freeride sono articoli sportivi puror sangue. Non sopravvalutare le tue capacità mettendo a rischio la tua sicurezza. Parecchie azioni o acrobazie eseguite da professionisti sembrano semplici ma costituiscono in realtà un pericolo mortale. Indossa sempre indumenti protettivi speciali e idonei.

### ⚠ ATTENZIONE

I componenti delle biciclette freeride sono sottoposti a forti sollecitazioni. Controlla ogni anno i componenti della tua bicicletta freeride e se necessario sostituiscili.

## REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DELLA SELLA

Nel caso di biciclette da dirt, freeride, dual slalom, downhill, ecc., è necessario impostare la sella diversamente a seconda dell'uso. La posizione di seduta non è paragonabile con quella di altre biciclette; controllo totale e mobilità sulla bicicletta sono di fondamentale importanza.

Nel caso di **lunghe uscite**, l'altezza di seduta viene stabilita in base alla pedalata. Durante la pedalata i polpastrelli dei piedi devono trovarsi oltre la metà dell'asse del pedale. Nel punto più basso della pedivella e quindi nella distanza più grande tra pedale e sella, la gamba non deve essere completamente estesa altrimenti la pedalata non risulterà circolare.

Verifica l'altezza di seduta sulla base del semplice metodo seguente. Per tale verifica è necessario indossare scarpe con suola piatta. Siediti sulla sella e metti il tallone sul pedale che si trova nella posizione più bassa. In questa posizione la gamba deve risultare estesa al massimo. Verifica che il fianco resti dritto.

Dirtbiking, **freeride e downhill** eseguiti a livello di sport richiedono una regolazione molto bassa della sella, in genere inclinata indietro. Chiedi al tuo allenatore, al tuo circolo o al nostro servizio di assistenza di mostrarti la posizione di seduta corretta. In alternativa, utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Troverai maggiori informazioni sulla regolazione della sella nel capitolo **«Regolazione della bicicletta Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore»**.

### **PERICOLO**

Le mountain bike di questo tipo possono risultare talmente usurate da richiedere la sostituzione di molti componenti e/o di parti portanti. Le biciclette previste per questi usi devono essere sottoposte a verifiche approfondite almeno ogni 3-4 mesi.



Nel caso di freeride, ecc., la sella viene in genere inclinata indietro



Reggisella regolabile in altezza

### **NOTA**

Nel caso di reggisella regolabili in altezza come ad es. Reverb di RockShox, la regolazione avviene tramite un pulsante collocato sul manubrio. Leggi le istruzioni dei produttori dei componenti.

### **NOTA**

In linea generale consigliamo un'impostazione bassa della sella nel caso di discese ripide in MTB. Lunghe uscite con la sella regolata in basso possono essere la causa di problemi al ginocchio.

## DOPO UNA CADUTA

1. Verifica che le ruote siano ancora ben fissate ai forcellini e che i cerchi siano ancora centrati nel telaio e nella forcella. Fai girare le ruote. In questo modo puoi controllare se la ruota è centrata. Se la ruota presenta un'eccentricità evidente deve essere centrata nuovamente. Troverai maggiori informazioni nei capitoli «**Il sistema frenante**» e «**Le ruote**».



Verifica che le ruote siano ancora ben fissate

2. Verifica che il manubrio e l'attacco manubrio non si siano deformati o rotti e che siano ancora dritti. Cercando di torcere il manubrio rispetto alla ruota anteriore verifica che l'attacco manubrio sia fissato saldamente alla forcella. Appoggiate brevemente sui corpi delle leve dei freni per verificare la tenuta stabile del manubrio nell'attacco. Troverai maggiori informazioni nei capitoli «**Regolazione della bicicletta Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore**» e «**La serie sterzo**».



Prova a spostare il manubrio rispetto alla ruota anteriore

3. Accertati che la catena sia ancora sulle multiplie e sui pignoni. Nel caso la bicicletta fosse caduta sul lato del cambio ti consigliamo di verificarne il funzionamento. Fai sollevare a qualcuno la bicicletta dalla sella e prova con cautela a inserire con il cambio posteriore tutte le marce. In particolare, nel caso di marce basse, dove la catena sale sui pignoni più grandi, controlla quanto il cambio posteriore si avvicina ai raggi. Se il cambio posteriore o il forcellino sono deformati è possibile che il cambio posteriore finisca nei raggi. **Pericolo di caduta!**



Da dietro, osserva la cassetta e verifica che le pulegge del cambio posteriore si trovino esattamente sotto le punte dei denti del relativo pignone

Cambio posteriore, ruota posteriore e telaio potrebbero subire dei danni. Controlla il deragliatore centrale. Un eventuale spostamento può causare la caduta della catena, la bicicletta si fermerebbe (vedere anche capitolo «**Il cambio**»).

### **i NOTA**

Leggi inoltre le avvertenze riportate nel capitolo «**Peculiarità del carbonio**».

4. Verifica che la sella non sia storta osservando la sella lungo il tubo superiore o verso la scatola del movimento centrale.
5. Solleva la bicicletta di alcuni centimetri e falla rimbalzare sul pavimento. Se durante tale operazione dovessero risultare dei rumori è possibile che ci siano delle viti allentate.
6. Infine osserva nuovamente la bicicletta per individuare eventuali parti deformate, alterazioni di colore o cricche.

Torna indietro con la bicicletta facendo attenzione e solamente se tutti i controlli sono stati superati senza problemi. Evita forti accelerazioni e frenate, non guidare alzandoti dalla sella e con colpi di pedale energici.

In caso di dubbi sul corretto funzionamento della bicicletta chiedi a qualcuno di venire a prenderti in macchina. Non correre rischi mettendo a repentaglio la tua sicurezza. Una volta a casa è necessario sottoporre la bicicletta nuovamente a controlli accurati. Le parti danneggiate devono essere riparate o sostituite. Leggi i capitoli dettagliati riportati più avanti nelle istruzioni. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### **! PERICOLO**

I componenti in carbonio che hanno subito un forte impatto e i componenti in alluminio deformati possono rompersi improvvisamente. Non devono essere raddrizzati poiché comunque persisterebbe un forte pericolo di rottura. In particolar modo, non cercare di raddrizzare la forcella, il manubrio, l'attacco manubrio, le pedivelle, i reggisella e i pedali. In caso di dubbi si consiglia di sostituire tali parti, ne va della tua sicurezza.



Verifica che il cambio posteriore non entri in contatto con i raggi



Osserva la sella lungo il tubo superiore per verificare che non sia storta



Per la tua sicurezza, sostituisci i componenti leggeri dopo una caduta

# KIT TELAIO – ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO – SPECIFICHE TECNICHE



Gruppo telaio

I telai di qualità in carbonio e alluminio della Canyon sono acquistabili singolarmente per il montaggio individuale di componenti.

Le forcelle per telai mountain bike Canyon devono essere scelti tenendo conto della lunghezza corretta della corsa. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

La persona che completa il telaio e monta i componenti deve pertanto garantire la compatibilità e la qualità di montaggio di tali componenti. Dato il gran numero di componenti disponibili la Canyon non è in grado di illustrare nelle presenti istruzioni tutte le combinazioni possibili di montaggio. Canyon declina la responsabilità per tutte le possibili combinazioni di componenti.

Ti consigliamo vivamente di leggere con attenzione le istruzioni dei produttori dei componenti. Eventuali errori nella combinazione possono compromettere alla base la sicurezza della tua Canyon. Ti consigliamo pertanto di far eseguire il montaggio da uno specialista o di rivolgerti alla nostra officina specializzata. Non pretendere troppo da te stesso mettendo così a rischio la tua sicurezza.

## ⚠ ATTENZIONE

Non fissare il telaio mettendo i tubi in un cavalletto di montaggio. I tubi presentano pareti sottili che potrebbero quindi subire dei danni. Prima di tutto monta un reggissella (in alluminio) solido e fissalo sul cavalletto, oppure usa un cavalletto di montaggio, che serri il telaio all'interno su tre punti o che fissi forcella e scatola del movimento centrale.

## i NOTA

Fai montare la tua Canyon nella nostra officina specializzata!

## i NOTA

A seconda dell'esperienza e/o dell'abilità manuale di chi esegue le operazioni, queste istruzioni potrebbero richiedere un'integrazione. È possibile che alcune operazioni richiedano ulteriori strumenti (speciali), ad es. estrattori speciali o istruzioni aggiuntive.

I telai sono pronti per essere montati per cui i filetti sono tagliati, le sedi dei cuscinetti e il pianone sono alesati. Non sarà necessario eseguire una rifinitura del telaio. Non apportare modifiche al telaio e alle parti funzionali (quali passacavi regolabili, ecc.), limature, fori o simili.

Monta tutti i componenti (eccezione: reggisella in carbonio, attacchi manubrio su forcelle con tubo in carbonio e tutti i reggisella su telaio in carbonio) apportando sul telaio del grasso di montaggio di qualità. In questo modo si evita un'eventuale corrosione. In caso contrario, con il passare del tempo potresti non riuscire più a smontare la tua Canyon.

La serie sterzo e la forcella delle biciclette Canyon sono già montate.

Inizia sempre a serrare partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verifica costantemente che il componente sia montato saldamente, come descritto nei relativi capitoli.

Per le parti prive di indicazioni serra le viti gradualmente fino a raggiungere la coppia massima di bloccaggio e verifica costantemente che il componente sia montato saldamente.



Rispetta sempre le indicazioni sulle coppie di bloccaggio



Usa sempre una chiave dinamometrica

### **! PERICOLO**

La persona che completa il telaio Canyon per farne una bicicletta completa deve fare in modo che l'assemblaggio dei componenti avvenga in base alle direttive del produttore, alle norme generali e attenendosi allo stato della scienza e della tecnica. In caso di domande sulla compatibilità di singoli componenti con il telaio rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### **! ATTENZIONE**

Utilizza solo l'attacco manubrio in dotazione.

### **i NOTA**

Le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi, nella Quick Start Guide del tuo modello e/o nelle istruzioni dei produttori dei componenti.

### SERIE STERZO

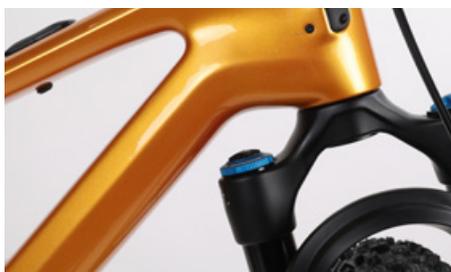
Tutti i telai vengono forniti con le calotte già montate e con la serie sterzo integrata (integrated headset).

### FORCELLE AMMORTIZZATE

I telai delle mountain bike Canyon possono essere provvisti di una forcella ammortizzata di tua scelta.

Tieni conto dell'altezza di montaggio della forcella, che deve essere compatibile con la geometria del telaio. Sul nostro sito internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com) troverai le altezze di montaggio della tua forcella ammortizzata nonché le misure del diametro nominale per il tubo della forcella.

Il montaggio di un'altra forcella comporta un peggioramento del comportamento di guida. In alcuni casi si rischia di perdere il controllo della Canyon – **pericolo di caduta!** Tieni inoltre conto che la testa della forcella deve girare liberamente sotto il telaio.



La testa della forcella deve girare liberamente sotto il telaio



Tieni conto dell'altezza di montaggio della forcella ammortizzata

### PERICOLO

Una forcella non compatibile modifica il comportamento di guida fino a rendere la bicicletta incontrollabile.

**FERMI DEL CAVO**

Sollecita i fermi del cavo rivettati sul telaio Canyon Carbon MTB, in base al percorso della forza, solamente nel senso di scorrimento dei cavi del cambio. Una sollecitazione diagonale al senso di scorrimento o in direzione opposta allo stesso potrebbe danneggiare il telaio.



Non superare le coppie di bloccaggio del produttore del movimento centrale



Quando sostituisci il forcellino del cambio sostituibile non superare mai la coppia di bloccaggio massima



Rispetta la coppia di bloccaggio indicata per il portaborraccia

**i NOTA**

Le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi, nella Quick Start Guide del tuo modello e/o nelle istruzioni dei produttori dei componenti.

**i NOTA**

Quando sostituisci il forcellino del cambio, controlla di mettere un po' di grasso fra il forcellino del cambio e il telaio.

## REGGISELLA

Il tuo nuovo reggisella deve presentare lo stesso diametro nominale del piantone del telaio. Il reggisella deve scorrere facilmente nel telaio, senza spingerlo o girarlo. Misure differenti di telaio e reggisella possono causare la rottura del reggisella stesso.

Prima di montare il reggisella nel telaio, verifica che il piantone sia assolutamente privo di spigoli vivi o di bavature. Nel caso di un reggisella o di un piantone in carbonio si accerti che entrambi i componenti siano privi di grasso o olio. Pulisci e rimuovi le bavature dal piantone, se necessario.

Non serrare eccessivamente la vite della chiusura del reggisella. Prendi nota delle avvertenze riportate nel capitolo «**Regolazione dell'altezza di seduta**» e delle coppie di bloccaggio consentite nel capitolo «**Avvertenze generali su cura e ispezioni**» e tieni conto delle indicazioni dei produttori dei componenti. Forzando il bloccaggio si rischia di danneggiare il reggisella e di provocare un incidente e/o la lesione dell'utilizzatore.



Verifica che il reggisella sia perfettamente compatibile con il telaio



Rispetta la coppia di bloccaggio indicata per la chiusura del reggisella

### **! PERICOLO**

Se i diametri di piantone e reggisella non sono esattamente corrispondenti, possono provocare una rottura del telaio o del reggisella in CFRP, con conseguente incidente o lesione dell'utilizzatore.

### **! PERICOLO**

Il reggisella deve trovarsi almeno fin sotto al tubo superiore o fino alla marcatura minima del reggisella nel telaio. Non usare mai la tua Canyon se la marcatura minima è visibile sul reggisella.

### **! PERICOLO**

I reggisella e i piantoni in carbonio di telai in carbonio non devono mai essere ingrassati.

### **i NOTA**

Utilizza la pasta di montaggio speciale della Canyon per un fissaggio sicuro del reggisella.

### **i NOTA**

Atteniti alle indicazioni relative ai diametri dei reggisella indicati sul sito [www.canyon.com/it-it/support-articles/seat\\_post\\_diameters.html](http://www.canyon.com/it-it/support-articles/seat_post_diameters.html)

# REGOLAZIONE DELLA BICICLETTA CANYON IN BASE ALLE ESIGENZE DELL'UTILIZZATORE

Non importa se preferisci una posizione aerodinamica su una Canyon cross-country-racer o una posizione rilassata su una Canyon all mountain. La posizione di seduta è di fondamentale importanza per il tuo benessere e per permetterti di ottenere prestazioni ottimali sulla tua Canyon. Pertanto regola sella e manubrio della tua Canyon il più possibile in base alle tue esigenze.

Sostanzialmente una mountain bike è un attrezzo sportivo. Già per questo motivo una mountain bike presuppone una determinata condizione della muscolatura del tronco, delle spalle e del collo.

La statura è di fondamentale importanza per la scelta dell'altezza del telaio della tua Canyon. Con la scelta del tipo di bicicletta si stabilisce approssimativamente il portamento del corpo in sella. Tuttavia alcuni componenti della tua Canyon sono concepiti in maniera tale da consentire in parte un adattamento alle proporzioni del corpo. Tali componenti sono il reggisella, l'attacco manubrio e le leve dei freni.

Al momento della scelta delle dimensioni del telaio, ti preghiamo di verificare che la distanza dal pavimento al tubo superiore ti garantisca spazio sufficiente nell'andatura, senza appoggiarsi con dolori sul tubo superiore.

Il sistema PPS (Perfect Position System) della Canyon consente di determinare l'altezza corretta della Canyon senza dover fare un giro di prova. Il sistema PPS è disponibile sul nostro sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Il telaio deve garantire spazio sufficiente nell'andatura



Postura tipica di un utilizzatore di freeride in discesa

## **⚠ PERICOLO**

Per svolgere tutte le operazioni di seguito descritte sono richiesti una certa esperienza, utensili adatti e abilità manuale. Una volta terminato il montaggio, ricordati di eseguire la verifica rapida (capitolo «**Prima di ogni uscita**») nonché un giro di prova su un piazzale tranquillo o su una strada poco frequentata. In questo modo puoi verificare nuovamente il tutto senza correre alcun pericolo. Nel caso di dubbi ti consigliamo di eseguire solamente la verifica della posizione. Se necessario affida la tua Canyon a mani esperte.

## REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DI SEDUTA

L'altezza di seduta per gli utilizzatori di biciclette da cross country, maratona e touring viene determinata in base alla pedalata.

**Importante:** durante la pedalata l'eminenza dell'alluce dovrebbe trovarsi oltre la metà dell'asse del pedale. Nel punto più basso della pedivella la gamba non deve essere completamente estesa. Se la sella è troppo in alto risulterà difficile superare il punto più basso; la pedalata non sarà rotonda. Una sella impostata troppo in basso può essere causa di dolori al ginocchio. Verifica quindi l'altezza di seduta sulla base del semplice metodo seguente. Per tale verifica indossa scarpe con suola piatta.

- Siediti sulla sella e metti il tallone sul pedale che si trova nella posizione più bassa. In questa posizione la gamba deve risultare estesa al massimo. Verifica che il fianco resti diritto.

Per impostare l'altezza di seduta è necessario allentare la vite della chiusura del reggisella o il bloccaggio rapido (leggi prima il capitolo «**Uso di perni passanti**»). Svita la vite della chiusura del reggisella usando uno strumento adeguato e girando in senso antiorario.

Nell'estrarre il reggisella non superare il limite contrassegnato sul tubo. In caso di telai con un piantone più lungo e che sporge fuori dal tubo superiore, il reggisella deve essere inserito almeno fin sotto al tubo superiore! Il che significa che la profondità minima d'inserimento può essere pari o superiore a 10 centimetri.



Per regolare l'altezza di seduta è necessario allentare la chiusura della sella



Quando il tallone è sul pedale, che si trova nella posizione più bassa, la gamba deve risultare estesa al massimo

### ⚠ PERICOLO

Non ingrassare mai il piantone di un telaio in carbonio, se non è presente una boccola di alluminio. Nel caso di montaggio di un reggisella in carbonio, anche il telaio in metallo non deve essere ingrassato. Una volta ingrassati, i componenti in carbonio non potrebbero più essere serrati in maniera stabile!

### ⓘ ATTENZIONE

Reggisella e telaio possono avere differenti profondità minime d'inserimento. Scegli la profondità d'inserimento più grande fra le due.

- Il reggisella allentato può ora essere regolato in altezza. Assicurati che la parte del reggisella all'interno del piantone sia sempre ben lubrificata. (Eccezione: telai e reggisella in carbonio). Non usare mai la forza qualora il reggisella non dovesse scorrere con facilità nel piantone. Se necessario, contatta il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)
- Regola la sella nuovamente in posizione diritta fissando dalla punta della sella il movimento centrale o lungo il tubo superiore.
- Blocca nuovamente il reggisella. A tal fine, serra la vite del reggisella in senso orario. Un serraggio sufficiente non deve richiedere l'impiego di un'elevata forza manuale. Se così non fosse il reggisella non è eventualmente adatto al telaio. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)
- Verifica che il reggisella sia ben fissato tenendo ferma la sella con entrambe le mani e provando a girarla. Se la sella non si gira allora il reggisella è fisso.



Osserva la sella lungo il tubo superiore per verificare che non sia storta



Prova a ruotare la sella rispetto al telaio

### PERICOLO

Fai attenzione a non serrare troppo la vite della chiusura del reggisella. Un serraggio eccessivo può danneggiare il reggisella o il telaio. **Pericolo d'incidente!**

### NOTA

Nel caso di reggisella regolabili in altezza come ad es. Reverb di RockShox, la regolazione avviene tramite un pulsante collocato sul manubrio. Leggi le istruzioni per l'uso del produttore, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

- L'estensione delle gambe è corretta? Per controllare, porta il piede nella posizione di pedalata ottimale. Quando l'eminenza dell'alluce si trova a metà del pedale, il ginocchio deve essere leggermente piegato. Se così fosse, l'altezza della sella è impostata correttamente.
- Una volta toccato il pavimento accertati di trovarvi in una posizione di equilibrio. Se così non fosse ti consigliamo di abbassare la regolazione della sella.

Dirtbiking, freeride e downhill eseguiti a livello di sport richiedono una regolazione molto bassa della sella, in genere inclinata indietro. Troverai ulteriori informazioni anche nel capitolo «**Peculiarità delle biciclette freeride**». Chiedi al tuo allenatore, al tuo circolo o al nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



La posizione di pedalata ottimale è quando l'eminenza dell'alluce si trova a metà del pedale, il ginocchio deve essere leggermente piegato

### **! PERICOLO**

Non usare mai la bicicletta se il reggisella è stato estratto superando la marcatura fine, minimo, massimo, limit, stop o simile! Il reggisella potrebbe rompersi o il telaio potrebbe subire danni. In caso di telai con un piantone più lungo e che sporge fuori dal tubo superiore, consigliamo di inserire il reggisella almeno fin sotto al tubo superiore e/o al fodero posteriore verticale!

### **! ATTENZIONE**

Inizia sempre a serrare a piccoli passi (mezzo newton metri per volta) partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verifica più volte che il componente sia ben fissato. Non superare mai la coppia di bloccaggio massima indicata dal produttore!

### **i NOTA**

Verifica la posizione di seduta per gli adolescenti almeno ogni 2-3 mesi.

## REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DEL MANUBRIO

L'altezza del manubrio determina l'inclinazione della schiena. Tanto più in basso viene impostato il manubrio, tanto maggiore sarà l'inclinazione del tronco. Il conducente si trova in posizione aerodinamica e apporta più peso sulla ruota anteriore, tuttavia questa posizione fortemente curva è più faticosa e scomoda, in quanto i polsi, le braccia, il busto e la nuca sono sottoposti a una maggiore sollecitazione.

### ATTACCHI MANUBRIO AHEADSET®, SISTEMA NON FILETTATO

(Aheadset® è un marchio registrato della ditta Dia-Compe)

Nel caso di biciclette con serie sterzo Aheadset® la serie sterzo viene regolata per mezzo dell'attacco manubrio. Se viene modificata la posizione dell'attacco manubrio, è necessario regolare nuovamente la serie sterzo (vedere al riguardo il capitolo «**La serie sterzo**»). Una regolazione dell'altezza è possibile solamente spostando i distanziali, i cosiddetti spacer, o invertendo l'attacco manubrio nel caso di modelli con mozzo flip flop.



Attacco manubrio Aheadset®



L'altezza del manubrio determina l'inclinazione della schiena

#### **PERICOLO**

Gli attacchi manubrio sono fra le parti portanti della bicicletta. L'apporto di modifiche può compromettere la tua sicurezza. Le viti dell'attacco manubrio e del manubrio devono essere serrate correttamente. Le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi, nella Quick Start Guide del tuo modello e/o nelle istruzioni dei produttori dei componenti.

Per le modifiche previste, contatta il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

#### **ATTENZIONE**

Controlla che la combinazione manubrio-attacco manubrio sia approvata dal costruttore del manubrio o dell'attacco manubrio.

#### **NOTA**

Rispetta inoltre le istruzioni per l'uso in dotazione dei produttori di componenti.

- Smonta la vite per il precarico della serie sterzo nella parte superiore del tubo e rimuovi il coperchio.
- Allenta le viti ai lati dell'attacco manubrio. Estrai l'attacco manubrio dalla forcella.
- Ora puoi estrarre i distanziali.
- Distribuisci una quantità minima di pasta di montaggio per carbonio della Canyon nella zona in cui viene fissato l'attacco.
- Spingi l'attacco completamente sul tubo della forcella e reinsertisci quindi tutti i distanziali rimossi in cima all'attacco.

### **⚠ PERICOLO**

Gli attacchi manubrio presentano dimensioni differenti in lunghezza, nel diametro del tubo e nel foro manubrio. Una scelta sbagliata può rivelarsi fonte di pericolo: manubrio e attacco manubrio potrebbero rompersi provocando un incidente. In caso di sostituzione, usa solamente appositi pezzi di ricambio originali e contrassegnati.

### **i NOTA**

È possibile eliminare i distanziali solo accorciando il cannotto della forcella. Tale operazione è irreversibile. Dovrebbe pertanto essere eseguita solamente nel momento in cui sei pienamente soddisfatto della posizione di seduta. Chiedi a uno specialista di eseguire tale operazione. L'utilizzo di utensili non adatti o l'esecuzione di azioni sbagliate durante il taglio del cannotto della forcella provocano danni irreparabili e potenzialmente pericolosi al materiale. Canyon declina ogni responsabilità per danni al cannotto della forcella causati da azioni non appropriate. In questi casi la garanzia si estingue. L'ideale è contattare il nostro servizio di assistenza oppure utilizzare il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Allenta le viti ai lati dell'attacco manubrio



Estrai i distanziali e reinsertiscili quindi in cima all'attacco



Regola nuovamente lo sterzo e fissa completamente l'attacco manubrio

### **i NOTA**

Verifica che la zona di bloccaggio del manubrio non presenti spigoli vivi. Se necessario, contatta il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Per invertire l'attacco manubrio è inoltre necessario rimuovere il manubrio.

- Svita le viti nella parte anteriore dell'attacco manubrio, con cui viene bloccato il manubrio, ed estrai il manubrio prestando particolare attenzione.
- Applica della pasta di montaggio per carbonio della Canyon anche in questa zona di bloccaggio e fissa nuovamente il manubrio, una volta invertito l'attacco manubrio.
- Allinea inoltre il manubrio nella zona di bloccaggio dell'attacco.
- Avvita tutte le viti di fissaggio dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica attenendoti alle indicazioni. Tieni presente che di regola la coppia di bloccaggio massima non deve essere raggiunta nel caso di uso di pasta di montaggio per carbonio. È sufficiente serrare le viti con coppie di bloccaggio inferiori del 20-25%, ad es. con 6 Nm anziché 8 Nm, evitando così un'usura precoce del materiale.
- Regola nuovamente il cuscinetto.
- Allinea l'attacco manubrio in modo tale che sia allineato alla ruota anteriore e che il manubrio formi esattamente un angolo retto rispetto alla direzione di guida. Una volta regolato, avvita l'attacco manubrio e accertati che non rimanga storto (vedere il capitolo «La serie sterzo»).



Allenta le viti sul lato anteriore dell'attacco manubrio



Serra nuovamente le viti

### **⚠ PERICOLO**

Ricorda che i collegamenti a vite di attacco manubrio e manubrio devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. In caso contrario è possibile che il manubrio e l'attacco manubrio si staccino o si rompano, provocando un grave incidente. Le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi, nella Quick Start Guide del tuo modello e/o nelle istruzioni dei produttori dei componenti. Se necessario, contatta il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### **⚠ PERICOLO**

Se la tua mountain bike Canyon è dotata di un tubo della forcella in carbonio (riconoscibile dal colore nero o nero lucido nella fessura dell'attacco manubrio), presta particolare attenzione durante l'operazione di fissaggio dell'attacco. Un'operazione per mani esperte!

### **i NOTA**

Verifica che la zona di bloccaggio del manubrio non presenti spigoli vivi. Se necessario, contatta il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## DISTANZA TRA MANUBRIO E SELLA E IMPOSTAZIONE DELLA SELLA

La posizione della sella è fondamentale per le sensazioni alla guida e per andare in bici senza dolori.

La distanza tra le manopole del manubrio e la sella influisce sull'inclinazione della schiena e quindi sul comfort e la dinamica di guida. Tale distanza può essere modificata minimamente tramite il carrello della sella. Lo spostamento del telaio nel reggisella ha tuttavia ripercussioni sulla pedalata. Il ciclista farà pressione sui pedali da una posizione più o meno arretrata.

Una sella non in posizione orizzontale ha ripercussioni sul comfort di pedalata del ciclista, che deve così appoggiarsi o tenersi costantemente al manubrio per non scivolare dalla sella.

Nel riavvitare le viti (le viti) accertati che il bordo superiore della sella resti in posizione orizzontale. Durante questa operazione di regolazione la bicicletta deve trovarsi in posizione orizzontale.

Sulle mountain bike full suspension può essere vantaggioso abbassare leggermente la sella davanti, ossia inclinarla leggermente.



La distanza tra le manopole del manubrio e la sella incide sull'inclinazione della schiena



Il bordo superiore della sella deve restare il più possibile in orizzontale

### PERICOLO

Verifica che le viti del reggisella vengano serrate con le coppie di bloccaggio previste. Utilizza una chiave dinamometrica e non superare mai le coppie massime di bloccaggio! Le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi, nella Quick Start Guide del tuo modello e/o nelle istruzioni dei produttori dei componenti.

Il campo di regolazione della sella è decisamente ridotto. Un campo di lunghezza di gran lunga superiore si ottiene con attacchi manubrio regolabili o dalle diverse lunghezze degli attacchi manubrio. In alcuni casi si possono ottenere più di 10 cm di differenza. Nella maggior parte dei casi è necessario adeguare la lunghezza dei cavi del cambio dei freni. Se necessario, contatta il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Dopo il montaggio, controlla che la sella riavvitata non si inclini o giri, appoggiandoti con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella.



#### **PERICOLO**

Non fissare mai la sella nelle parti curve del telaio bensì sempre nelle zone diritte.

#### **NOTA**

Il campo di regolazione della sella è decisamente ridotto. Diverse lunghezze degli attacchi consentono invece di realizzare delle regolazioni in lunghezza in parte superiori a dieci centimetri. Nella maggior parte dei casi è necessario adeguare la lunghezza dei cavi. Per questa modifica ti consigliamo in ogni caso di rivolgerti a un'officina specializzata. In caso di domande o per prendere un appuntamento, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### SPOSTARE LA SELLA E REGOLARE L'INCLINAZIONE DELLA SELLA

#### Dispositivo di bloccaggio brevettato con una o due viti parallele

I reggisella con meccanismo di bloccaggio brevettato sono dotati di una o due viti a esagono incassato centrale che sostengono la testa e consentono di fissare l'inclinazione e la posizione orizzontale della sella. La maggior parte dei reggisella è dotata di due viti collocate una accanto all'altra.

Per regolare la posizione della sella, svita la vite (le viti) sulla testa del reggisella. Allenta la vite (le viti) al massimo di due o tre giri, altrimenti potrebbe aprirsi l'intero meccanismo. Sposta la sella orizzontalmente per regolare la distanza tra manubrio e sella. A tal fine, spesso è necessario dare un colpetto alla sella. Fai attenzione alle marcature sul telaietto, che non devono essere superate.

Una volta trovata la posizione desiderata, verifica che le due metà del meccanismo di bloccaggio aderiscano al telaietto della sella.

Assicurati che la sella o il meccanismo di bloccaggio «entrino» nelle zigrinature sulla testa del reggisella durante il serraggio. Avvita la vite (le viti) gradualmente.

Se tutto è a posto, avvita la vite o le viti con la chiave dinamometrica secondo le indicazioni.



Avvita entrambe le viti uniformemente e alternandole, senza superare mai la coppia di bloccaggio massima consentita



Verifica che la sella appena fissata non si inclini

#### **!** ATTENZIONE

Verifica ogni mese le viti con una chiave dinamometrica secondo i valori indicati sui componenti stessi, nella Quick Start Guide del tuo modello e/o nelle istruzioni dei produttori dei componenti.

**Dispositivo di bloccaggio integrato al reggisella con due viti di bloccaggio posizionate una dietro l'altra**

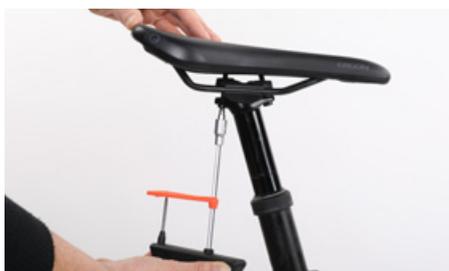
I reggisella con meccanismo di bloccaggio di questo tipo sono dotati di due viti a esagono incassato centrale che sostengono la testa e che consentono di fissare l'inclinazione e la posizione orizzontale della sella. Una vite si trova dietro il supporto, l'altra davanti o al centro.

Per regolare la posizione della sella, allenta entrambe le viti al massimo di due o tre giri, altrimenti potrebbe aprirsi l'intero meccanismo. Sposta la sella orizzontalmente per regolare la distanza tra manubrio e sella. A tal fine, spesso è necessario dare un colpo alla sella. Fai attenzione alle marcature sul telaio che non devono essere superate. Una volta trovata la posizione desiderata, verifica che le due metà del meccanismo di bloccaggio si adattino esattamente al telaio della sella.

Rispetta sempre le coppie di bloccaggio delle viti consigliate. Verifica che la sella riavvitata non si inclini, appoggiandoti con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella.



Allenta entrambe le viti al massimo di due o tre giri



Serra nuovamente le viti uniformemente e alternandole, rispettando la coppia di bloccaggio prescritta



Regola la sella in modo tale che il telaio venga fissato nella zona della marcatura

**⚠ PERICOLO**

Posiziona il telaio della sella in modo tale che il bloccaggio del reggisella si trovi all'interno della zona specificata. Nel caso la marcatura mancasse, il bloccaggio deve fissare solamente la parte diritta e in alcun caso la zona curva anteriore o posteriore. **Pericolo di rottura!**

**⚠ PERICOLO**

In caso di sostituzione del reggisella tieni presente che solitamente i reggisella sono progettati per telaietti con diametro di sette millimetri. Guide con diametro differente possono causare la rottura del reggisella e la caduta dell'utilizzatore.

## REGOLARE IL MANUBRIO E LE LEVE DEI FRENI

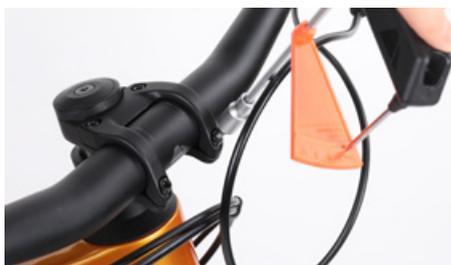
Nel caso di mountain bike quasi sempre le manopole del manubrio sono leggermente curve. Regola il manubrio in modo tale che i polsi siano rilassati e non rivolti troppo verso l'esterno.

### REGOLARE LA POSIZIONE DEL MANUBRIO FACENDOLO RUOTARE

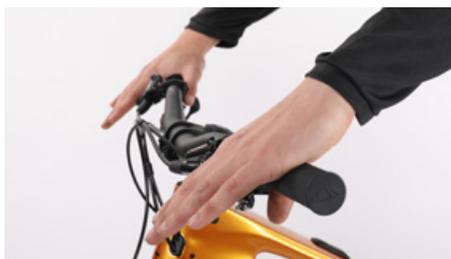
- Svita la vite (le viti) a esagono incassato sul lato anteriore dell'attacco manubrio.
- Gira il manubrio fino a raggiungere la posizione desiderata.
- Accertati che il manubrio venga fissato all'attacco manubrio esattamente nel centro.
- Ora serra nuovamente le viti con cautela e usando una chiave dinamometrica. Rispetta la coppia di serraggio prescritta. Le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi, nella Quick Start Guide del tuo modello e/o nelle istruzioni dei produttori dei componenti. Una volta regolato il manubrio, regola le leve dei freni e del cambio.
- Allenta la vite a esagono incassato sulle fascette delle leve.
- Fai girare la leva del freno e del cambio sul manubrio. Siediti sulla sella e metti le dita sulla leva del freno. Controlla che la mano e l'avambraccio formino una linea dritta.
- Serra nuovamente le leve.
- Controlla che il manubrio sia ben fissato posizionandoti davanti alla tua Canyon e afferrando il manubrio da entrambe le leve del freno. Il manubrio non si deve girare nemmeno in caso di forte pressione verso il basso. Eventualmente serra nuovamente la vite (le viti) di bloccaggio.



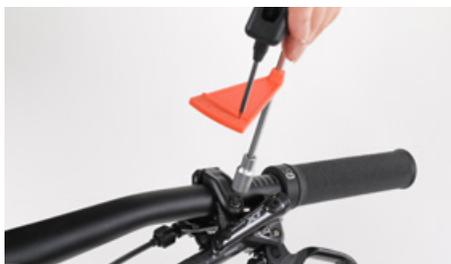
Svita la vite (le viti) a esagono incassato sul lato anteriore dell'attacco manubrio



Serra nuovamente le viti con la coppia di bloccaggio prescritta



Posizionando le dita sulle leve dei freni, la mano e l'avambraccio devono formare una linea retta



Serra le leve del freno e del cambio attenendoti alla coppia di bloccaggio prescritta

Le **appendici** offrono ulteriori possibilità di presa. In genere vengono regolate in modo tale che le mani siano comode quando il ciclista pedala in piedi. Le cosiddette bar end, altra denominazione usata per le appendici, devono trovarsi quasi parallelamente rispetto al pavimento o formare un angolo di circa 25° verso l'alto.

- Svita di uno-due giri le viti che, nella maggior parte dei casi, si trovano sul lato inferiore o superiore delle appendici.
- Gira le appendici in base alle tue esigenze prestando attenzione che entrambi i lati abbiano la stessa angolatura.
- Serra nuovamente le viti con la coppia di bloccaggio prescritta.
- Verifica che il montaggio sia ben saldo provando a girare le appendici.
- Nel caso si montino appendici su manubri in carbonio sarà necessario usare speciali tappi di chiusura manubrio. Nel caso di manubri in carbonio rispetta assolutamente le istruzioni per l'uso, in quanto diversi produttori di manubri impongono forti restrizioni nell'uso di appendici.



Le appendici offrono ulteriori possibilità di presa



Serra di nuovo le viti alla coppia di bloccaggio necessaria

### **! PERICOLO**

Non dimenticare che i collegamenti a vite di attacco manubrio, manubrio, appendici e freni devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. Altrimenti è possibile che i componenti si stacchino o si rompano provocando un grave incidente. Le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi, nella Quick Start Guide del tuo modello e/o nelle istruzioni dei produttori dei componenti.

### **! PERICOLO**

Non mettere le appendici in posizione verticale o rivolte all'indietro, potrebbero provocare lesioni in caso di caduta.

### **! PERICOLO**

Tieni presente che la distanza di arresto è maggiore se sul manubrio sono montate delle appendici. Le leve del freno non sono facilmente raggiungibili da tutte le posizioni d'impugnatura.

## REGOLAZIONE DELLA DISTANZA DELLE LEVE DEL FRENO DAL MANUBRIO

Numerose leve dei freni prevedono la regolazione della distanza tra la leva e le manopole del manubrio, consentendo a utilizzatori con mani piccole di avvicinare la leva del freno al manubrio e di facilitare quindi la presa. Anche la posizione della leva, in cui il freno inizia ad agire, deve essere adattata alla lunghezza delle dita.

- Controlla quando i pattini dei freni toccano le superfici dei freni. Se il punto di contatto avviene già dopo un breve percorso della leva, sarà necessario regolare il freno. La regolazione della distanza delle leve è descritta nel capitolo «Il sistema frenante», in caso contrario è possibile che dopo la regolazione i freni striscino. Se tuttavia la presa del freno inizia a metà del percorso leva, avrai a disposizione del gioco per ridurre la distanza di presa delle leve.
- In genere, è presente una piccola vite vicino al punto di inserimento del tubo del freno nel corpo della leva. Avvita la vite e osserva lo spostamento della leva.
- Nel caso di freni idraulici troverai una vite di registrazione sulla leva con cui puoi modificare la posizione.
- Una volta raggiunta la presa desiderata ricorda di controllare che sulla leva ci sia un fine corsa sufficiente, prima che i pattini aderiscano alle superfici dei freni.

### **! PERICOLO**

Tieni presente che la distanza di arresto è maggiore se sul manubrio sono montate delle appendici. Le leve del freno non sono facilmente raggiungibili da tutte le posizioni d'impugnatura.



Distanza delle leve del freno



Impostazione della distanza della leva del freno dal manubrio

### **! PERICOLO**

Non dimenticare che i collegamenti a vite di attacco manubrio, manubrio e freni devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. Altrimenti è possibile che i componenti si staccino o si rompano provocando un grave incidente. Le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi, nella Quick Start Guide del tuo modello e/o nelle istruzioni dei produttori dei componenti.

### **! PERICOLO**

La leva del freno non deve andare a toccare il manubrio. La massima forza frenante deve essere raggiunta prima!

### **i NOTA**

Leggi anche le istruzioni aggiuntive del produttore dei freni.

# I SISTEMI DI PEDALI

Non tutte le scarpe sono adatte per andare in bicicletta. Le scarpe indossate per andare in bicicletta devono avere una suola rigida e sufficiente tenuta. Se la suola è troppo morbida è possibile che il piede avverta la pressione del pedale con conseguente dolore. Intorno al tallone la scarpa non deve presentare una suola troppo larga, che altrimenti impedirebbe la posizione naturale del piede, dal momento che pedalando andrebbe a toccare i foderi del carro posteriore. Dolori al ginocchio ne sarebbero la conseguenza.

## FUNZIONAMENTO DI DIVERSI SISTEMI - PANORAMICA

Sono consigliabili i pedali con i quali il piede si aggancia al pedale con un aggancio amovibile, i cosiddetti pedali automatici o a sgancio rapido. L'aggancio fa in modo che il piede non scivoli, in caso di pedalata rapida o su fondo accidentato. Grazie alla tenuta stabile del piede il pedale può essere spostato o tirato, facilitando una pedalata scorrevole. Un ulteriore vantaggio è dato dal fatto che il polpastrello del pollice si trova in posizione favorevole sull'asse del pedale. In questo modo si evita di bloccare inavvertitamente la ruota anteriore con la punta del piede.



Pedale automatico



Scarpe per pedali automatici

### **i** NOTA

I pedali automatici o a sgancio rapido richiedono sempre scarpette apposite.

### **i** NOTA

Leggi le istruzioni per l'uso del produttore dei pedali, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Nel caso di pedali automatici o a sgancio rapido, delle scarpette apposite sono dotate di un fissaggio con aggancio, simile al sistema di fissaggio degli sci. Si gira prima il pedale con la punta della tacchetta per poi andare sul corpo del pedale, che si trova in posizione orizzontale. La maggior parte dei pedali per mountain bike presenta il meccanismo di aggancio su entrambi i lati, di modo che l'aggancio avvenga senza dover girare il pedale. L'aggancio della scarpetta avviene con un click percettibile. I pedali automatici vengono spesso chiamati anche pedali a sgancio rapido.

Nella maggior parte dei sistemi lo sgancio della scarpetta avviene ruotando il tallone verso l'esterno. Durante i primi tentativi di agganciare e sganciare il pedale ti consigliamo di appoggiarti a una parete o a una persona.

Le differenze di funzionamento dei diversi pedali automatici sono date dalla forma delle tacchette, dall'angolo e dalla forza di sgancio. Utilizzatori con tendenza a problemi al ginocchio dovrebbero scegliere dei pedali automatici con «libertà del piede» e che, una volta agganciata la scarpetta, permettono al tallone un movimento laterale.

Il vantaggio di alcuni pedali automatici è dato dal fatto che la tacchetta è affondata nella suola permettendo così di camminare senza problemi.



Lo sgancio della scarpetta nei pedali a sgancio rapido avviene ruotando il tallone verso l'esterno



Nelle soles sono integrate delle piccole tacchette (cleats)

### **PERICOLO**

Esercitatevi da fermo nell'afferrare i pedali, nell'agganciare e nello sganciare la scarpetta dal pedale ruotando il piede verso l'esterno, prima di affinare la tecnica su strade poco trafficate. Leggi attentamente le istruzioni per l'uso del produttore di pedali e scarpette. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## IMPOSTAZIONE E MANUTENZIONE

I diversi tipi di pedali automatici presentano differenti caratteristiche tecniche, che non possono essere trascurate. Alcune impostazioni base sono però comuni a tutti i modelli:

- Fissa la tacchetta sulla scarpetta in modo che l'eminenza dell'alluce si trovi oltre l'asse del pedale.
- Durante la pedalata il piede deve assumere una posizione naturale. Nella maggior parte dei casi il tallone è leggermente rivolto verso l'interno.
- Assicurati che le viti di bloccaggio siano sempre ben serrate, poiché una tacchetta allentata rende quasi impossibile la discesa dalla bicicletta! **Pericolo di caduta.**
- Regola la forza di sgancio del pedale in base alle tue esigenze. Inizialmente consigliamo un precarico ridotto. Gira la piccola vite a esagono incassato e verifica il precarico agganciando e sganciando la scarpetta.
- Pulisci e ingrassa regolarmente molle e meccanismi esposti.
- Eventuali cigolii delle tacchette dei pedali possono essere eliminati apportando del grasso sui punti di contatto tra tacchetta e pedale.
- Verifica regolarmente l'usura delle tacchette. Una posizione traballante sul pedale è segno di usura della tacchetta o della suola della scarpetta.



Durante la pedalata il piede deve assumere una posizione naturale



Regola la forza di sgancio del pedale in base alle tue esigenze

### **⚠ PERICOLO**

Assicurati che pedale e suola siano sempre privi di sporco e di altri corpi estranei e lubrifica regolarmente il meccanismo di aggancio con dell'olio.

### **⚠ PERICOLO**

Se il meccanismo di aggancio/sgancio del pedale non dovesse funzionare regolarmente o se la tacchetta fosse fortemente usurata, sussiste un pericolo di caduta, in quanto la scarpetta potrebbe sganciarsi dal pedale automaticamente o con difficoltà.

## IL SISTEMA FRENANTE

Di norma i freni della tua Canyon sono necessari per adeguare la velocità di marcia alle condizioni del traffico. In caso di necessità i freni devono tuttavia consentire l'arresto il più veloce possibile della tua Canyon. In tali frenate a fondo la fisica è di fondamentale importanza. Durante la frenata il peso viene trasferito da dietro in avanti, la ruota posteriore viene alleggerita. L'intensità di decelerazione su fondo asciutto e con presa sicura viene limitato, prima di tutto, dal ribaltamento imminente della bicicletta e solo in seconda linea dall'aderenza delle coperture. La problematicità è presente in particolar modo durante le discese in montagna. In caso di frenata a fondo cerca di trasferire il tuo peso il più possibile indietro.

Aziona entrambi i freni contemporaneamente e non dimenticare che su fondo non scivoloso il freno anteriore trasmette una forza di gran lunga superiore in seguito allo spostamento del peso.

L'attribuzione delle leve del freno ai corpi freno può variare (ad es. la leva sinistra agisce sul freno anteriore). Fai invertire la disposizione dei freni in base alle tue esigenze prima della prima uscita.

In caso di **freni a disco** una frenata persistente o un costante strascico possono determinare il surriscaldamento del sistema frenante. Le conseguenze vanno dalla riduzione della forza frenante all'avaria completa, con conseguente incidente grave.

Ti consigliamo pertanto di verificare il tuo stile di guida, di abituarti a frenare brevemente ma con forza e di rilasciare i freni di tanto in tanto. In caso di dubbio, fermati e lascia raffreddare il disco del freno o il cerchio con leva del freno rilasciata.



Leva del freno



Freno a disco



Durante la frenata il peso viene trasferito da dietro in avanti

### ⚠ PERICOLO

Ti consigliamo di esercitarti con cautela a usare i freni. Prova a fare delle frenate di emergenza in zone prive di traffico fino ad avere il pieno controllo della tua Canyon. In questo modo eviti possibili incidenti nel traffico stradale.

### ⚠ ATTENZIONE

Il bagnato riduce l'azione frenante. Calcola percorsi di frenata più lunghi in caso di pioggia.

## FUNZIONAMENTO E USURA

L'azionamento di una leva a mano determina lo spostamento e sfregamento delle pastiglie/dei pattini su una superficie di frenata in rotazione. L'attrito determina la decelerazione della bicicletta. Di fondamentale importanza è non solo la forza con cui la pastiglia/il pattino preme sulla superficie di frenata bensì anche il cosiddetto coefficiente d'attrito tra le parti che entrano in contatto.

L'eventuale contatto della superficie di attrito con acqua, sporco o olio determina una modifica del coefficiente d'attrito. Per questo motivo in caso di pioggia i freni a disco reagiscono con un leggero ritardo e non frenano al meglio. L'attrito provoca l'usura delle pastiglie e anche dei dischi dei freni! L'usura di pattini e cerchi è anche dovuta a numerose uscite con pioggia.



Freno a disco posteriore

### **⚠ PERICOLO**

Le perdite nei tubi di freni idraulici possono renderli inefficaci. Elimina immediatamente eventuali punti di perdita per evitare il pericolo d'incidente!

### **ⓘ ATTENZIONE**

Assicurati che i dischi e le pastiglie dei freni siano assolutamente prive di cera, grasso e olio. Se le pastiglie dei freni vengono in contatto anche solo una volta con dell'olio non possono più essere pulite e devono essere sostituite!

### **i NOTA**

In caso di forte sporco e/o umidità si possono avvertire dei fischi.

### **i NOTA**

In caso di sostituzione, usa solamente pastiglie originali, contrassegnate e adatte al freno.

## VERIFICA E REGOLAZIONE DI FRENI A DISCO

Su bagnato i freni a disco hanno una risposta più rapida rispetto ai freni a pattino. Inoltre richiedono una scarsa manutenzione e non usurano i cerchi. Purtroppo, però, se umidi i freni a disco tendono a creare rumori. Per un uso ottimale dei freni è necessario adattare le leve dei freni alle dimensioni delle mani. Normalmente tale regolazione avviene tramite una piccola vite a esagono incassato, direttamente sulla leva del freno.

### VERIFICA DEL FUNZIONAMENTO

Tirando la leva del freno verifica regolarmente che non ci siano perdite in tubi e collegamenti. Prendi subito provvedimenti nel caso dovesse fuoriuscire olio idraulico o liquido frenante, dal momento che le perdite possono compromettere il funzionamento regolare dei freni. Se necessario, contatta il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

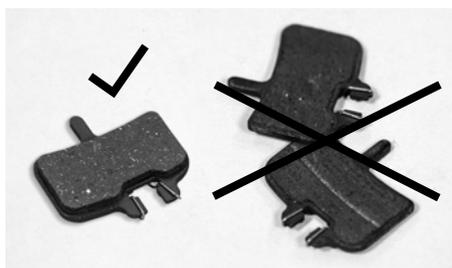
Verifica l'usura delle pastiglie sulle linguette o sui nasi metallici che sporgono nella parte inferiore della pinza del freno o nel campo d'ispezione nella parte superiore della pinza del freno. Se si avvicinano fino a un millimetro dal disco, sarà necessario smontare le pastiglie in base alle istruzioni del produttore, controllarle e, se necessario, sostituirle.



Freno a disco



Impostazione della distanza della leva del freno dal manubrio



Le pastiglie dei freni usurate devono essere sostituite

#### **i** NOTA

I produttori di freni a disco forniscono istruzioni per l'uso dettagliate. Leggile con attenzione prima di smontare una ruota o di eseguire operazioni di manutenzione.

#### **i** NOTA

In caso di sostituzione usa solamente pezzi di ricambio originali!

#### **⚠** PERICOLO

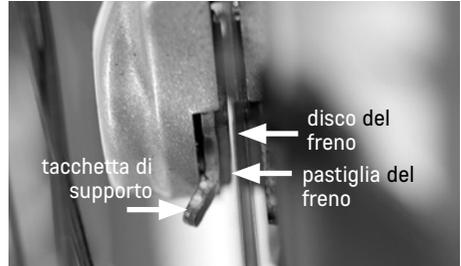
Pastiglie e dischi del freno sporchi possono ridurre drasticamente la forza frenante. Pertanto fai in modo che né olio né altri liquidi finiscano nel freno (ad es. durante la pulizia della bicicletta o la lubrificazione della catena). Pastiglie sporche non possono più essere pulite e devono essere sostituite! Puoi pulire i dischi del freno con un detergente per freni e all'occorrenza con acqua calda e detersivo.

## FRENI A DISCO

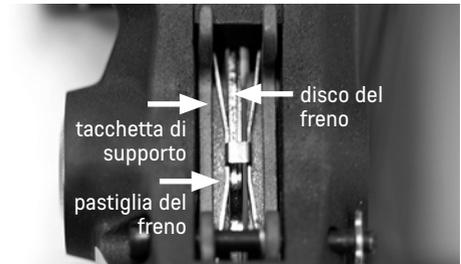
Su questi modelli l'usura delle pastiglie dei freni viene compensata automaticamente. Verifica prima di ogni uscita se il freno raggiunge un punto di pressione definito prima che la leva del freno tocchi il manubrio. Verifica regolarmente che le pastiglie presentino uno spessore sufficiente.

Alcuni produttori di freni forniscono staffe di sicurezza per il trasporto fornite di apposite cavità. Se riesci a spingere le pastiglie in queste cavità, allora sarà necessario sostituirle.

Usa esclusivamente pastiglie originali e seguire le avvertenze nel manuale del produttore dei freni. Nel caso del minimo dubbio chiedi a uno specialista di eseguire questa operazione.



Verifica delle pastiglie dei freni su un freno SRAM – la piastra di supporto non deve mai toccare il disco



Verifica delle pastiglie dei freni su un freno Shimano – la tacchetta di supporto non deve mai toccare il disco

### **i** NOTA

Le pastiglie nuove devono essere sottoposte a un rodaggio per raggiungere valori di decelerazione ottimali. A tal fine porta la Canyon per 30-50 volte a una velocità di circa 30 km/h e poi frena fino a fermarla.

### **i** NOTA

Leggi anche le istruzioni sui siti Internet:  
<https://www.rideformula.com>  
<https://www.magura.com/en/EUR/>  
<https://si.shimano.com>  
[www.sram.com](http://www.sram.com)

### **i** NOTA

Non tirare le leve dei freni quando le ruote sono smontate. In caso contrario le pastiglie verranno spinte l'una contro l'altra, rendendo difficoltoso il successivo montaggio della ruota. Una volta smontata la ruota, monta le staffe di sicurezza per il trasporto, che sono state fornite con la bicicletta.

### **⚠** PERICOLO

I freni a disco si surriscaldano notevolmente durante la frenata. Pertanto non toccare subito il disco e la pinza del freno se hai fatto frenate frequenti, ad es. dopo o durante una discesa prolungata.

### **⚠** PERICOLO

I collegamenti aperti o le linee idrauliche con perdite riducono l'azione frenante. **Pericolo d'incidente!** In caso di perdite del sistema o di pieghe nei tubi rivolgiti a uno specialista o al nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### **⚠** PERICOLO

Non trasportare la Canyon capovolta con sella e manubrio rivolti verso il basso, i freni potrebbero non funzionare più.

## IL CAMBIO

Il cambio della tua Canyon serve per adeguare la propria condizione fisica al tipo di terreno e alla velocità di guida desiderata. Il cambio non riduce lo sforzo fisico del ciclista, che rimane invariato nel caso di percorsi e velocità invariati. Ciò che cambia è la forza impiegata per ogni giro di pedivella. In parole semplici: una marcia corta consente di salire su salite ripide con un modesto impiego di forze, pedalando però più velocemente.

In discesa si usa un rapporto lungo. Con un giro di pedivella puoi percorrere molti metri, la velocità è relativamente alta. Per pedalare risparmiando energia devi cambiare spesso. Come per le macchine, anche in bicicletta è necessario tenere il «motore» su di giri per ottenere il massimo delle prestazioni.

In linea di massima in pianura il numero di giri delle pedivelle, ovvero la frequenza di pedalata, supera i 60 giri al minuto. In pianura i corridori raggiungono una frequenza di pedalata che va dai 90 ai 110 giri al minuto. In salita la frequenza tende naturalmente a diminuire leggermente. Ciò nonostante ti consigliamo di pedalare uniformemente. La graduazione fine e la facilità d'uso dei cambi moderni offrono i presupposti ottimali per una guida efficiente. Inoltre si riducono l'usura della catena e dei pignoni nonché la sollecitazione del ginocchio.

Il cambio a catena consente una trasmissione ottimale di energia sulla bicicletta. Il 97 o 98% circa della forza impiegata viene trasmesso alla ruota posteriore, sempre che il cambio a catena sia ben curato e lubrificato. Sia la facilità d'uso del cambio che l'efficacia dei freni sono all'altezza di ogni aspettativa.



Il cambio a catena



Cambio posteriore

### ⚠ PERICOLO

Non cambiare sotto sforzo, perché così facendo riduci notevolmente la durata della catena. Inoltre è possibile che la catena rimanga bloccata tra fodero posteriore orizzontale e multipliche («chain-suck»). Evita di cambiare marcia mentre spingi forte sui pedali.

### ⓘ ATTENZIONE

Fai in modo di indossare sempre pantaloni a gamba stretta o usa fermapantaloni o simili per evitare che i pantaloni finiscano nella catena o nelle ruote dentate, provocando così una caduta.

### ⓘ NOTA

Durante la cambiata, riduci leggermente la pressione sui pedali, favorendo così una cambiata precisa, senza rumori e con un'usura limitata dei componenti.

Forme speciali dei denti dei pignoni, catene flessibili e una cambiata precisa sulle leve facilitano le cambiate. La maggior parte dei cambi è dotata di un indicatore sul manubrio, sul quale appare la marcia attualmente inserita.

**FUNZIONAMENTO E USO**

I comandi in forma di tasti presentano due tipi differenti di funzionamento. Nella maggior parte dei comandi, con il tasto grande si passa alle ruote dentate più grandi. La leva piccola, che dall'angolazione dell'utilizzatore si trova davanti al manubrio, sposta la catena sulle ruote dentate più piccole. In questo modo, l'operazione del cambio, se avviata con la mano destra sul tasto grande del pollice destro, determina l'inserimento di un rapporto più facile. Se invece premi il tasto del pollice sul lato sinistro passi alla ruota dentata grande.

Una cambiata con sforzo eccessivo riduce notevolmente la durata della catena. Evita quindi di cambiare marcia mentre spingi forte sui pedali.

Le leve **Shimano** vengono comandate con il pollice e l'indice, le leve **SRAM** esclusivamente con il pollice, ciò significa che la leva grande consente di passare a una ruota dentata più grande.

Il comando di cambio viene trasmesso dalla leva del cambio al cambio posteriore tramite il cavo Bowden. Il cambio posteriore si sposta di lato, la catena sale sul pignone successivo. Per la procedura di cambio è di fondamentale importanza pedalare con costanza e senza impiegare troppa forza fino a quando la catena si sarà spostata da un pignone all'altro! Grazie a delle guide speciali nelle ruote dentate il cambio funziona anche sotto sforzo.



Comandi con tasti SRAM



Comandi con tasti Shimano



Leve del cambio Shimano

**⚠ PERICOLO**

Esercitati a cambiare le marce in una zona priva di traffico. Prendi confidenza con il funzionamento delle diverse leve. Non esercitarti nel traffico stradale poiché potresti distrarti da eventuali pericoli.

## CONTROLLO E REGOLAZIONE DEL CAMBIO

Il team della Canyon ha sottoposto a regolazione precisa il cambio a catena della tua Canyon prima di spedirla. Tuttavia durante i primi chilometri è possibile che i cavi Bowden si allunghino; rendendo la cambiata imprecisa. La catena sale involontariamente sul pignone successivo più grande.

### CAMBIO POSTERIORE

- Regola la trazione con la vite di registrazione, attraverso la quale il cavo Bowden passa nella leva del cambio o nel cambio posteriore.
- Una volta terminata l'operazione di tensionamento, assicurati ogni volta che la catena passi senza problemi al pignone successivo più grande. A tal fine, fai girare le pedivelle con la mano o fai un giro sulla tua Canyon.
- Se la catena sale facilmente sui pignoni più grandi, verifica che la catena passi senza problemi anche sui pignoni più piccoli scalando. Una regolazione precisa può richiedere più tentativi.



Regolazione del cavo del cambio sul cambio posteriore: svita prima la vite che tiene in tensione il cavo Bowden



Successivamente puoi tirare il cavo Bowden e metterlo in tensione manualmente

#### **i** NOTA

Chiedi a una persona di sollevare la ruota posteriore. In questo modo potrai facilmente verificarne il funzionamento facendo girare le pedivelle e cambiando.

## REGOLARE GLI ARRESTI DI FINE CORSA

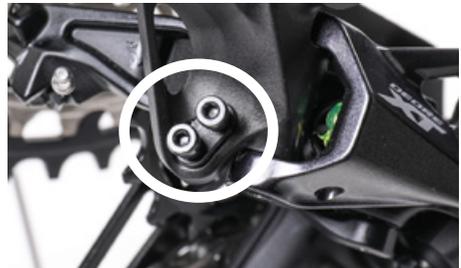
Per evitare che il cambio posteriore o la catena finiscano nei raggi o che la catena cada dal pignone più piccolo, il raggio d'azione del cambio viene limitato da cosiddette viti di fine corsa. In condizioni d'uso normale tali viti non subiscono cambiamenti:

Se tuttavia la tua Canyon dovesse cadere è possibile che il cambio posteriore o la relativa unità di fissaggio risultino deformati. In questi casi o nel caso in cui sulla tua Canyon vengano montate altre ruote, è necessario controllare il raggio d'azione.

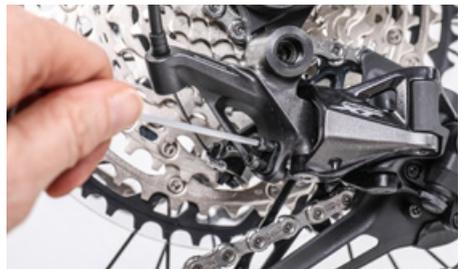
- Con la leva del cambio passa alla marcia più lunga (pignone più piccolo). Il cavo del cambio risulta completamente allentato, la catena gira automaticamente sul pignone più piccolo. Osserva la cassetta da dietro e controlla che le pulegge del cambio posteriore si trovino esattamente sotto le punte dei denti del relativo pignone.
- Se così non fosse, devi regolare la posizione con la vite di fine corsa. Spesso le viti dei cambi sono contrassegnate con una «H», che sta per «high gear» (marcia lunga) e con una L, che sta per «low gear» (marcia corta). La marcia lunga indica in questo caso il rapporto grande, ossia il pignone piccolo.
- Se le viti non sono contrassegnate, la regolazione deve avvenire per tentativi. Gira una vite, contando i giri, e osserva il cambio posteriore. Se non si muove, vuol dire che non stai girando la vite di fine corsa corretta. Riavvita la vite del numero di giri contato.
- Gira la vite verso destra se le pulegge devono spostarsi più verso l'interno oppure in direzione opposta se vuoi che girino più verso l'esterno.



Da dietro, osserva la cassetta e verifica che le pulegge del cambio posteriore si trovino esattamente sotto le punte dei denti del relativo pignone



Viti di fine corsa



Usa le viti di regolazione dei fine corsa per limitare il raggio d'azione del cambio posteriore

- Passa al pignone posteriore più grande facendo molta attenzione affinché il cambio non finisca nei raggi. Se la catena si trova sulla ruota dentata più grande, forza volontariamente la marcia e con la mano spingi il cambio posteriore in direzione dei raggi. Per eseguire questa operazione, fai girare la ruota.
- Se il bilanciante delle pulegge tocca i raggi o se la catena sale oltre il pignone, è necessario limitare il raggio d'azione. Gira la vite contrassegnata con una «L» per escludere definitivamente una eventuale collisione.
- Osserva quindi la posizione del bilanciante delle pulegge rispetto alla cassetta. Tra puleggia e pignone più grande deve essere possibile far passare almeno una o due maglie.



Verifica che il cambio posteriore non finisca nei raggi

### **PERICOLO**

Arresti di fine corsa regolati non correttamente o un fissaggio del cambio deformato possono causare danni gravi alla bicicletta e bloccare la ruota posteriore. **Pericolo d'incidente!**

### **ATTENZIONE**

La regolazione del cambio posteriore è un'operazione solo per installatori esperti. Se scegli di effettuare personalmente tale regolazione, ti consigliamo di leggere le istruzioni per l'uso del produttore del cambio. Se hai problemi con il cambio, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

- La regolazione di questa distanza avviene per mezzo di una vite sul cambio posteriore, situata esattamente sul lato frontale del forcellino. Avvita questa vite fino a raggiungere la distanza desiderata. Per controllo, fai girare le pedivelle in senso antiorario: la puleggia non deve toccare il pignone.
- Se la distanza non dovesse essere sufficiente rendendo difficoltosa la cambiata, sarà necessario accorciare la catena di una maglia. In questo modo il cambio posteriore risulterà leggermente più teso. Verifica tuttavia che la catena sia in grado di salire sulla ruota dentata grande sia davanti che dietro. Consigliamo di non usare questa marcia in quanto la catena gira troppo di traverso.



Per regolare la distanza tra il bilanciere delle pulegge e la cassetta gira la vite che si appoggia sul lato frontale del forcellino

### ⚠ ATTENZIONE

Una volta terminati i lavori su cambio e catena, consigliamo vivamente di fare un'uscita di prova con la tua Canyon su terreno piano e privo di traffico (per esempio in un parcheggio). Eventuali errori di regolazione possono causare la perdita del controllo della bicicletta durante un'uscita nel traffico stradale!

### ⚠ ATTENZIONE

Una volta regolato il cambio fai sempre un giro di prova lontano dal traffico stradale.

### ⚠ PERICOLO

Se la bicicletta è caduta o il cambio posteriore ha subito un colpo, vi è il pericolo che il cambio posteriore o il suo fissaggio, il cosiddetto forcellino, si sia piegato ed entri nei raggi. Controlla l'allineamento del forcellino dopo tali eventi oppure, se si monta una ruota posteriore diversa, controlla il raggio d'azione del cambio posteriore e regola eventualmente le viti di fine corsa.

### ⚠ ATTENZIONE

L'operazione completa di regolazione del cambio posteriore richiede esperienza. Impostazioni non corrette possono essere la causa di gravi danni meccanici. Al riguardo leggi le istruzioni per l'uso del produttore del cambio. Se hai problemi con il cambio, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

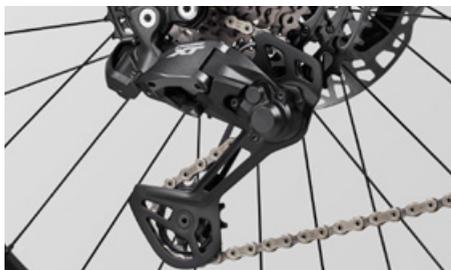
## SHIMANO Di2

Di2 è la versione elettronica del gruppo di cambio di alta qualità Shimano. Invece che via cavo Bowden, la trasmissione avviene tramite impulso elettronico. Cambio posteriore e deragliatore centrale vengono azionati da piccoli motori elettrici. Il deragliatore Di2 provvede addirittura a correggere automaticamente la catena quando gira di traverso, evitando così rumori da sfregamento e una maggiore usura.

Il ciclista dispone di quattro diverse modalità di comando: due modalità sono semiautomatiche «synchro shift». Questo vuol dire che il cambio viene azionato soltanto con l'unità di comando di destra e che il deragliatore, in base alla combinazione selezionata, passa automaticamente tra le due o tre ruote dentate anteriori. La terza modalità consente cambiare come di consueto sia il deragliatore [centrale] che il cambio con la leva di comando.

Un'ulteriore novità consiste nel fatto che il sistema del cambio può essere riprogrammato tramite un tool di assistenza. Questo consente di programmare persino il numero di marce che possono essere selezionate e la velocità del cambio. Se lo desideri, puoi chiedere a Canyon di invertire o riprogrammare la funzione dei pulsanti di comando. Per far questo è necessario uno speciale tester di Shimano che viene impiegato anche per rilevare i guasti.

L'alimentazione è affidata a una batteria ricaricabile fissata al telaio o al reggisella.



Cambio Di2



Unità di comando

### **! PERICOLO**

Prima di utilizzare un nuovo cambio Di2 fai sempre un giro di prova lontano dal traffico stradale. Attiva le diverse modalità di comando e prova le straordinarie prestazioni di funzionamento del cambio.

### **i NOTA**

Leggi con attenzione il manuale d'istruzione del produttore del cambio.

## COMANDO

A differenza delle tradizionali leve del cambio di Shimano, XT e XTR Di2 sono dotati di unità di comando elettronica.

Nella modalità manuale è possibile cambiare secondo lo stesso principio delle versioni meccaniche. Invece di tenere premuta completamente verso l'alto o verso il basso la leva del cambio, con Di2 è sufficiente premere brevemente i pulsanti di comando. È possibile passare alle ruote dentate più grandi utilizzando il pulsante di comando superiore più grande.

Premendo il pulsante di comando superiore più piccolo la catena passerà alle ruote dentate più piccole. Per il cambio posteriore puoi cambiare più marce in una volta, a seconda delle impostazioni programmate.

Tramite il display del sistema puoi passare a una o all'altra modalità di cambio Synchro Shift premendo un pulsante. La differenza tra i sistemi consiste nella graduazione delle marce.

In modalità Synchro Shift si preme il pulsante grande dell'unità di comando di destra per le marce più corte e il pulsante piccolo immediatamente sopra per le più lunghe. Cambio e deragliatore sono combinati tra loro per cui passano sull'ingranaggio corretto dietro o davanti a seconda del caso. Oltre a premere il pulsante, tutto ciò che è necessario fare per la direzione di cambio corretta è dare una pedalata decisa per consentire alla catena di cambiare posizione senza scivolare.



Display del sistema

### **i** NOTA

Maggiori informazioni e video che spiegano come funziona il sistema di cambio XTR Di2 Synchro Shift di Shimano sono disponibili nella sezione XTR Di2 all'indirizzo [www.shimano.com](http://www.shimano.com)

### **i** NOTA

Puoi modificare le regolazioni anche tramite app o connessione Bluetooth: <http://e-tubeproject.shimano.com/>

**BATTERIA**

Una batteria nuova, completamente carica, permette di fare circa 800-1.000 chilometri. Se la batteria è carica circa al 25% basterà indicativamente per 200-250 km.

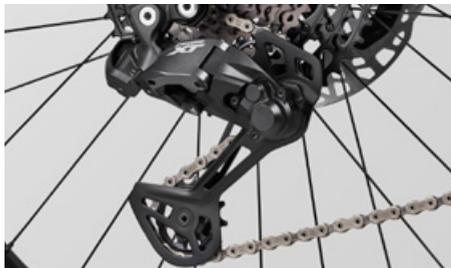
Quando la batteria è quasi scarica, prima smette di funzionare il deragliatore centrale, poi il cambio posteriore. In queste condizioni puoi fare ancora qualche chilometro e cambiare marcia con il cambio posteriore. In ogni caso dovresti ricaricare la batteria il prima possibile. Se la batteria è completamente scarica il cambio posteriore si ferma sull'ultima marcia impostata. Non è più possibile cambiare marcia!

Con il passare del tempo la capacità della batteria diminuisce e quindi anche la distanza che ti permette di percorrere si riduce notevolmente. Questo è inevitabile. Quando la distanza percorribile non soddisfa più le tue aspettative è necessario sostituire la batteria.

Puoi verificare in qualsiasi momento lo stato di carica della batteria. Devi semplicemente tenere premuto uno dei pulsanti di comando per almeno 0,5 secondi.

Il LED dell'unità di controllo ti mostra lo stato di carica:

- la luce verde lampeggia per circa 2 secondi: stato di carica della batteria 100%
- la luce verde lampeggia 5 volte: stato di carica della batteria circa 50%
- la luce rossa lampeggia per circa 2 secondi: stato di carica della batteria circa 25%
- la luce rossa lampeggia 5 volte: batteria scarica



Cambio Di2

**⚠ PERICOLO**

Per caricare la batteria usa solamente il caricabatterie fornito in dotazione!

**⚠ PERICOLO**

Se la batteria viene utilizzata per lungo tempo è necessario caricarla ampiamente (50% o più) e custodirla in un luogo fresco e asciutto, lontano dalla portata dei bambini.

**ⓘ ATTENZIONE**

Verifica lo stato di carica al più tardi dopo tre mesi. Quando riponi la batteria, proteggi sempre i contatti con la mascherina protettiva in dotazione.

**ⓘ NOTA**

Il tempo di carica della batteria (scarica) è di circa 1,5 ore.

### SRAM Eagle AXS

Con SRAM Eagle AXS la cambiata sul cambio posteriore avviene premendo l'interruttore sul manubrio.

Per passare a una marcia più corta (pignone più grande dietro), premi l'interruttore del controller verso il basso. Per passare a una marcia più lunga (pignone più piccolo dietro), premi l'interruttore del controller verso l'alto.

Se tieni premuto l'interruttore puoi cambiare più marce in una volta sola. Con la app SRAM AXS è possibile configurare e personalizzare numerose impostazioni del cambio.

Per caricare la batteria SRAM, rimuovila dal cambio posteriore. Carica quindi la batteria con il caricabatterie in dotazione.

Troverai maggiori informazioni sul sito [www.sram.com](http://www.sram.com)



Interruttore SRAM Eagle AXS



Batteria SRAM



Rimuovere la batteria SRAM per caricarla

### CURA DELLA CATENA

Non dimenticare quanto segue: se vuoi che la bici scorra bene, bisogna lubrificare la catena. Determinante non è tuttavia la quantità di lubrificante bensì la distribuzione e la frequenza dell'operazione.

- Pulisci di tanto in tanto la catena con un panno imbevuto d'olio per togliere sporco e olio depositati. Non è necessario usare sgrassanti specifici per la catena.
- Applica dell'olio, del grasso o della cera sulle maglie della catena, che devono essere il più pulite possibile.
- Fai girare le pedivelle e fai scendere delle gocce sui rullini.
- Quindi fai girare un po' la catena. Lascia ferma la tua Canyon per qualche minuto, affinché il lubrificante possa penetrare nella catena.
- Infine rimuovi con un panno il lubrificante in eccesso, in modo che durante la guida non spruzzi o non attiri sporco.



Usa un panno per rimuovere sporco e olio dalla catena



Applica dell'olio sulle maglie della catena, che devono essere il più pulite possibile

#### **! PERICOLO**

Controlla che il lubrificante non finisca sulle superfici di frenata dei dischi o sulle pastiglie del freno. Ciò comprometterebbe l'efficacia dei freni!

#### **i NOTA**

Proteggi l'ambiente usando solamente lubrificanti biodegradabili, poiché durante l'uso della bicicletta cade sempre del lubrificante per terra.

## USURA DELLA CATENA

Le catene fanno parte dei componenti della tua Canyon che sono soggetti a usura; tuttavia l'utilizzatore ne può influenzare la durata. Lubrifica quindi regolarmente la catena, soprattutto dopo le uscite sotto la pioggia. Cerca di usare marce con cui la catena non giri troppo di traverso. Tieni una frequenza di pedalata elevata (più di 60-70 giri/minuto).

Il limite di usura di catene di cambi a catena per mountain bike è raggiunto dopo aver percorso approssimativamente 800 km. Catene fortemente allungate incidono negativamente sulla risposta del cambio. Inoltre si consumano fortemente pignoni e moltipliche. La sostituzione di questi componenti risulta decisamente costosa rispetto alla semplice sostituzione della catena. Verifica quindi lo stato d'usura della catena a intervalli regolari.

Per farlo, porta la catena sulla moltiplica grande (se presente). Solleva la catena dalla moltiplica con pollice e indice. Se la catena si stacca notevolmente, vuol dire che le maglie sono fortemente allungate. Sarà necessario sostituirla.

Per una verifica corretta della catena sono disponibili strumenti di misurazione precisi. La sostituzione della catena spetta a mani esperte, poiché la maggior parte delle catene moderne non hanno una chiusura a maglia. Questi tipi di catena sono senza fine e richiedono pertanto degli strumenti speciali. Se necessario, chiedi a un rivenditore di scegliere e montare la catena adatta al cambio della tua bicicletta.



Verifica dello stato della catena



Misurazione professionale del grado d'usura

### **⚠ PERICOLO**

Una catena mal rivettata può causare una caduta. Chiedi a uno specialista di sostituire la catena.

## LE RUOTE – COPERTURE, CAMERE D'ARIA E PRESSIONE DI GONFIAGGIO

Le ruote assicurano il contatto della tua Canyon con il suolo. Il peso dell'utilizzatore e del bagaglio nonché le asperità del fondo stradale sottopongono le ruote a forti sollecitazioni. Nonostante le ruote vengano prodotte con precisione e consegnate già centrate, i raggi subiscono un assestamento dopo i primi chilometri. Già dopo un breve periodo di rodaggio di circa 100-300 chilometri può pertanto essere necessario far ricentrare le ruote. Dopo questo periodo di rodaggio è necessario controllare regolarmente le ruote, in genere senza doverle ricentrare.

La ruota è costituita dal mozzo, dai raggi e dal cerchio. Sul cerchio viene montata la copertura, nella quale si trova la camera d'aria. Per proteggere la camera, che è molto delicata, sui nipples e sul fondo del cerchio, spesso con spigoli vivi, viene apportato del rim-tape.

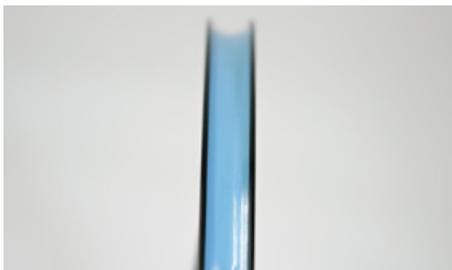
Per montare una nuova copertura è necessario prestare attenzione alle dimensioni della copertura montata, solitamente riportate sul fianco della copertura stessa. Esistono due denominazioni: la più precisa è la denominazione in millimetri. Le cifre 57-622 indicano che da gonfia la copertura ha una larghezza di 57 mm e un diametro (interno) di 622 millimetri. Un'altra denominazione delle dimensioni per la stessa copertura viene indicata in pollici ed è pari a 29 x 2.25. Montando una copertura più grande è possibile che questa strisci contro la forcella o il carro posteriore. Utilizza quindi la misura già montata.



Ruota



Dimensioni e intervalli della pressione di gonfiaggio della copertura



Rim-tape nel cerchio

### **⚠ PERICOLO**

Il montaggio di una copertura più alta, più larga o diversa rispetto a quella di serie può far sì che, andando lentamente, il piede vada a urtare la ruota anteriore. Nella fase di affondamento l'elemento della sospensione potrebbe inoltre bloccare una ruota. **Pericolo d'incidente!**

Il buon funzionamento delle coperture dipende fondamentalmente da una corretta pressione di gonfiaggio, che rende le coperture più resistenti anche ai guasti. In particolare lo schiacciamento della camera d'aria in seguito all'urto di un angolo, il cosiddetto snake-bite, è dovuto a una pressione di gonfiaggio troppo bassa.

In genere la pressione di gonfiaggio consigliata dal produttore si trova sul fianco della copertura o sull'etichetta del tipo. Il limite inferiore della pressione indicata garantisce un miglior comfort di sospensione, ottimale per uscite fuori strada. Aumentando la pressione si minimizza la resistenza al rotolamento mentre il comfort diminuisce. Un'elevata pressione di gonfiaggio delle coperture le rende tuttavia adatte per uscite su strade e sentieri di campagna in buono stato. In fuori strada, una pressione di gonfiaggio inferiore migliora tendenzialmente la resistenza al rotolamento e la trazione.

Spesso la pressione viene indicata nell'unità inglese psi (pound per square inch). Nella tabella sono stati convertiti i valori più comuni.

La copertura e il cerchio di per sé non sono a tenuta d'aria. **Eccezione:** mountain bike con coperture senza camera d'aria (tubeless). Per mantenere la pressione all'interno, la camera d'aria viene inserita e gonfiata per mezzo di una valvola. Canyon utilizza la valvola Sclaverand o Presta, oramai montata su quasi tutti i tipi di bicicletta. Un cappuccio in plastica preserva la valvola dallo sporco.



Valvola Presta o Sclaverand



Svitare il cappuccio in plastica

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

Pressione di gonfiaggio in psi, bar e kPa

**⚠ PERICOLO**

Se usi la bicicletta con una pressione di gonfiaggio troppo bassa è possibile che la copertura fuoriesca dal cerchio.

**⚠ PERICOLO**

Nel gonfiare le coperture non superare mai la pressione massima consentita! Durante la corsa la copertura potrebbe uscire dal cerchio o scoppiare. **Pericolo di caduta.**

**⚠ PERICOLO**

Coperture che consentono una pressione pari o superiore a cinque bar devono essere montate su cerchi con profilo a forma d'uncino.

**⚠ PERICOLO**

In caso di utilizzo di una copertura più larga rispetto a quella di serie è possibile che la copertura tocchi la corona della forcella quando la forcella ammortizzata affonda completamente.

Tieni in considerazione i diametri differenti delle valvole e usa solamente camere d'aria con valvole compatibili con il cerchio. L'uso di una valvola non corretta può causare la perdita improvvisa d'aria con conseguente incidente.

Un serraggio non corretto del corpo della valvola Presta determina una lenta fuoriuscita d'aria. Verifica la tenuta del corpo della valvola sul tubo allungato.

Spesso con le pompe a mano non si riesce a ottenere una maggiore pressione di gonfiaggio. A tal scopo sono più adatte le pompe a piede con manometro, con cui si può verificare a casa la pressione della copertura. Per tutti i tipi di valvola sono disponibili degli adattatori. Con un adattatore adeguato anche una camera d'aria con valvola Sclaverand può essere gonfiata dal benzinaio.



Nel caso di valvola Presta o Sclaverand è necessario svitare la valvola



Adattatore della valvola

### **! PERICOLO**

Usa sempre la bicicletta con la pressione di gonfiaggio prescritta, che deve essere controllata a intervalli regolari, almeno una volta alla settimana.

### **! PERICOLO**

Sostituisci le coperture con profilo consumato o i cui fianchi presentano screpolature. Infiltrazioni di umidità e sporco possono causare danni alla struttura interna della copertura.

### **! PERICOLO**

Rim-tape difettosi devono essere sostituiti immediatamente. Eccezione: nel caso di ruote Mavic non sarà necessario apportare del rim-tape.

### **! PERICOLO**

In casi estremi eventuali danni delle coperture possono causare uno scoppio improvviso della camera d'aria con conseguente incidente!

### **! ATTENZIONE**

Assicurati che il diametro della valvola sia compatibile con quello del cerchio e che la valvola sia sempre diritta!

### **i NOTA**

Nel caso della valvola Presta o Sclaverand prima di gonfiare è necessario svitare leggermente il dado zigrinato e premerlo brevemente verso la valvola, fino a far uscire un po' d'aria.

# CENTRATURA DEL CERCHIO, TENSIONE DEI RAGGI

I raggi collegano il cerchio con il mozzo situato al centro della ruota. Una tensione uniforme dei raggi garantisce la centratura delle ruote. Una ripartizione irregolare delle forze di trazione, dovuta per esempio all'urto improvviso della ruota contro il bordo di un marciapiede o alla rottura di un raggio, fa sì che il cerchio non sia più centrato. Il funzionamento della tua Canyon può risultare compromesso già prima di notare questa anomalia, che si manifesta con un'oscillazione del cerchio.



Verifica la centratura



Centraruote

## ⚠ PERICOLO

Non usare la bicicletta con ruote non centrate. **Pericolo di caduta.** Verifica quindi di tanto in tanto la centratura dei cerchi. A tal fine solleva la ruota dal pavimento e falla girare con la mano.

## ⓘ ATTENZIONE

Raggi allentati devono essere tesi immediatamente. Altrimenti in questo punto aumenta la sollecitazione su tutti i restanti componenti.

## ⓘ ATTENZIONE

La centratura delle ruote (tensione dei raggi) è un'operazione difficile, assolutamente di competenza di uno specialista!

### FISSAGGIO DELLE RUOTE CON SISTEMI CON PERNI PASSANTI

Attualmente il mercato offre una gran varietà di sistemi con perni passanti. Alcuni sistemi vengono fissati con bloccaggi rapidi mentre montaggio e smontaggio di altri sistemi richiedono l'uso di strumenti speciali.

Controlla il fissaggio dopo una-due ore d'uso e quindi ogni 20 ore d'uso.



Apertura della leva di bloccaggio rapido



Chiusura della leva di bloccaggio rapido



Fissaggio con perni passanti

#### **⚠ PERICOLO**

Non usare mai la bicicletta senza aver prima controllato il fissaggio delle ruote! Il distacco di una ruota durante la guida può causare una caduta!

#### **⚠ ATTENZIONE**

Per parcheggiare la bicicletta lega le ruote fissate con bloccaggi rapidi insieme al telaio a un oggetto stabile.

#### **i NOTA**

Rispetta sempre le indicazioni del produttore della forcella nelle istruzioni allegate.

#### **i NOTA**

Anche le mountain bike Canyon sono dotate di sistemi con perni passanti. Leggi al riguardo il capitolo «**Uso di perni passanti**».

# COME RIPARARE UNA COPERTURA FORATA

La foratura di una copertura non risparmia nessun ciclista. La foratura della copertura non deve però significare la fine dell'uscita in bicicletta, sempre che si abbia con sé un kit di emergenza o gli strumenti necessari per sostituire copertura e camera d'aria. Per sostituire la camera d'aria di biciclette con bloccaggi rapidi servono semplicemente due leve di montaggio e una pompa. Nel caso di ruote fissate con dadi o antifurto sarà inoltre necessaria la rispettiva chiave.

## SMONTAGGIO DELLA RUOTA

- Nel caso di freni a disco idraulici non azionare mai la leva del freno una volta smontata la ruota. Nel rimontare la ruota accertati che il disco del freno giri senza strisciare nella pinza del freno. Non toccare mai i dischi del freno subito dopo aver frenato poiché questi si surriscaldano e possono causare ustioni.
- Nel caso di ruote posteriori con cambio a catena, passa sul pignone più piccolo prima di smontarle. In questo modo il cambio posteriore si trova completamente all'esterno e non impedisce le operazioni di smontaggio.
- Apri il bloccaggio rapido come descritto nel capitolo «**Uso di perni passanti**». Se una volta allentato il bloccaggio non riesci a estrarre la ruota, devi è necessario aprire di alcuni giri il dado del bloccaggio rapido.
- Per facilitare lo smontaggio della ruota posteriore sposta con la mano il cambio posteriore leggermente indietro.



Passa al pignone più piccolo prima di smontare la ruota posteriore



Sposta leggermente indietro il cambio posteriore per smontare la ruota

### **⚠ PERICOLO**

I dischi dei freni possono riscaldarsi. Lasciali raffreddare prima di smontare la ruota.

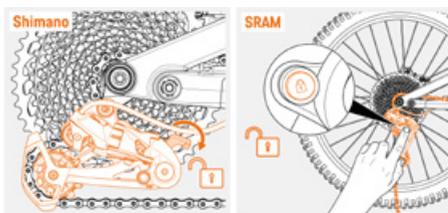
### **ⓘ ATTENZIONE**

Non tirare mai la leva del freno (a disco) una volta smontata la ruota e accertati di avere montato i blocchi per il trasporto quando smonti la ruota.

### **ⓘ NOTA**

Segui le istruzioni per l'uso dei produttori di freni e cambi.

- Sui cambi Shimano, il cambio posteriore deve essere prima «sbloccato» con una leva. Successivamente puoi tirare indietro il cambio posteriore.
- Sui cambi SRAM, il cambio posteriore deve essere tirato in posizione di montaggio e quindi bloccato con un pulsante.
- Solleva leggermente la tua Canyon e dai un colpo alla ruota per farla cadere.



Gestione del cambio posteriore per smontaggio della copertura con Shimano e SRAM

### SMONTAGGIO DI COPERTONCINI E COPERTONCINI PIEGHEVOLI

- Svita il tappo della valvola e i dadi di fissaggio dalla valvola, quindi fai uscire l'aria completamente.
- Spingi la copertura staccandola dal fianco del cerchio verso il centro del cerchio. Esegui questa operazione su tutta la circonferenza per facilitare lo smontaggio.
- Appoggia la leva di montaggio circa 5 cm a sinistra o a destra della valvola sul bordo inferiore della copertura, quindi solleva il fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio. Tieni la leva in questa posizione.
- Posiziona ora la seconda leva a circa 10 centimetri dalla prima leva, tra cerchio e copertura e, anche in questo caso, solleva nuovamente il fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio.
- Una volta sollevata una parte del fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio, stacca completamente il fianco della copertura spostando la leva di montaggio su tutta la circonferenza della copertura.
- Ora puoi estrarre la camera d'aria. Fai in modo che la valvola non si impigli nel cerchio e che la camera d'aria non subisca danni.
- Ripara la camera d'aria in base alle istruzioni per l'uso del produttore del kit d'emergenza.



La copertura viene spinta verso il centro del cerchio



Collocazione della leva di montaggio e sollevamento del fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio



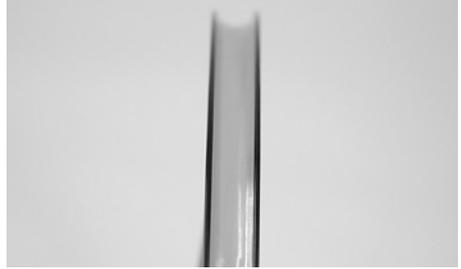
Estrarre la camera d'aria dalla copertura

- Se hai smontato la copertura, dovresti controllare il rim-tape, la cui sede deve risultare omogenea, non deve essere danneggiato o presentare crepe e deve coprire tutti i nipples e i fori dei raggi. Nel caso di cerchi con parete doppia il rim-tape deve coprire tutto il fondo del cerchio. Questo tipo di cerchi consente esclusivamente l'uso di rim-tape in tessuto o in materiale sintetico rigido. Se hai dubbi sul rim-tape, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)
- Se necessario, stacca anche il secondo fianco dal cerchio.

### MONTAGGIO DI COPERTONCINI E COPERTONCINI PIEGHEVOLI

Durante montaggio della copertura, assicurati che non ci siano corpi estranei quali sporco o sabbia all'interno della stessa e che la camera d'aria non venga danneggiata.

- Inserisci il cerchio con un bordo nella copertura. Usando il pollice, fai passare il fianco della copertura sul bordo del cerchio su tutta la sua circonferenza. Questa operazione non dovrebbe richiedere l'uso di strumenti. Infilare la valvola della camera d'aria nel foro della valvola sul cerchio.
- Gonfia leggermente la camera d'aria finché non assume una forma rotonda e inseriscila completamente nella parte interna della copertura. Verifica che non si formino delle pieghe.
- Inizia con il montaggio finale sul lato opposto alla valvola. Fai passare la copertura sul fianco del cerchio facendo il più possibile pressione con il pollice.
- Fai attenzione a non incastrare o schiacciare la camera d'aria tra copertura e cerchio. A tal fine spingi costantemente la camera d'aria verso l'interno della copertura aiutandoti con l'indice della mano.



Rim-tape nel cerchio



Inserire la valvola nel foro del cerchio



Premere con la mano la copertura nel cerchio

#### **⚠ PERICOLO**

Per motivi di sicurezza ti consigliamo di sostituire la copertura nel caso la struttura della stessa risulti danneggiata dalla penetrazione di un oggetto.

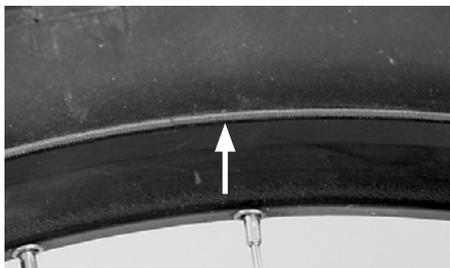
#### **⚠ PERICOLO**

Rim-tape difettosi devono essere sostituiti immediatamente.

- Procedi uniformemente su entrambi i lati e lungo la circonferenza della copertura. Verso la fine spingi la copertura con forza verso il basso, di modo che la parte già montata possa scivolare sul fondo del cerchio. Tale operazione facilita notevolmente il montaggio degli ultimi centimetri.
- Verifica nuovamente la sede della camera d'aria e con il palmo della mano spingi la copertura oltre il bordo del cerchio.
- Se non dovessi riuscire, ti consigliamo di usare delle leve di montaggio. Assicurati che il lato smussato sia rivolto verso la camera d'aria per non danneggiarla.
- Spingi la valvola verso la parte interna della copertura affinché la camera d'aria non rimanga incastrata sotto il tallone della copertura. La valvola è diritta? Se così non fosse, smonta nuovamente un fianco della copertura e centra di nuovo la camera d'aria.
- Se vuoi essere sicuro che la camera d'aria non si schiacci sotto il fianco, spingi la copertura gonfiata a metà su entrambi i lati trasversalmente alla direzione di marcia e su tutta la circonferenza della ruota. In questo modo è inoltre possibile controllare se si è spostato il rim-tape.
- Gonfia quindi la camera d'aria fino a raggiungere la pressione desiderata. La pressione massima è quasi sempre riportata sul fianco della copertura.
- Verifica il corretto montaggio della copertura con l'aiuto della linea di controllo al di sopra del fianco del cerchio. È importante che tale linea presenti su tutta la circonferenza della copertura una distanza uniforme rispetto al bordo del cerchio.



Premi la copertura su entrambi i lati per assicurarti che la camera d'aria non si sia incastrata



Linea di controllo sul fianco del tubolare

### **i** NOTA

Se fori durante un'uscita, puoi provare a non smontare la ruota e a non estrarre completamente la camera d'aria. Lascia la valvola nel cerchio e cerca, prima di tutto, il foro dal quale fuoriesce l'aria. A tal fine gonfia la camera d'aria. Avvicina la camera d'aria all'orecchio prestando attenzione a eventuali sibili. Una volta individuato il foro, cerca il punto corrispondente sulla copertura e controllalo accuratamente. Spesso il corpo estraneo si trova ancora nella copertura. Rimuovilo, se presente.

### **SMONTAGGIO DI COPERTURE SENZA CAMERA D'ARIA (COPERTURE TUBELESS/UST)**

Fai uscire tutta l'aria dalla copertura. Con le mani premi i fianchi della copertura verso il centro del cerchio finché il tallone della copertura non si allenta su entrambi i lati del cerchio. Cominciando dal lato opposto rispetto alla valvola, solleva con le dita un fianco della copertura dal fianco (bordo) del cerchio. Libera l'intera parete laterale della copertura. Quindi procedi staccando la seconda parete dal cerchio.



La copertura senza camera d'aria viene spinta verso il centro del cerchio

### **RIPARAZIONE DI COPERTURE SENZA CAMERA D'ARIA (COPERTURE TUBELESS/UST)**

In caso di foratura della copertura è possibile usare le coperture tubeless anche con una camera d'aria. Rimuovi prima l'oggetto penetrato nella copertura. Smonta anche la valvola del cerchio. Inserisci nella copertura una camera d'aria per mountain bike leggermente gonfiata. Monta la copertura come descritto sopra e fai attenzione alla pressione di gonfiaggio corretta e che la copertura sia montata correttamente sul cerchio. Le coperture senza camera d'aria possono essere riparate all'interno con delle toppe comunemente in commercio. Segui le istruzioni del produttore del kit d'emergenza.

#### **! PERICOLO**

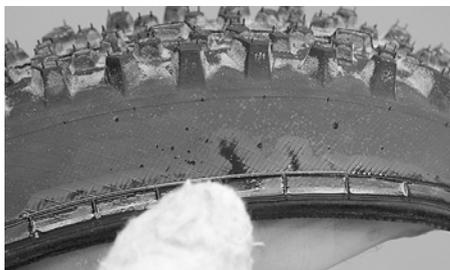
Un montaggio errato può essere causa di cattivo funzionamento o addirittura di avaria del freno. Segui quindi assolutamente le avvertenze del produttore nelle istruzioni allegate.

### MONTAGGIO DI COPERTURE SENZA CAMERA D'ARIA (COPERTURE TUBELESS/UST)

Prima del montaggio controlla che la parte interna della copertura e la zona intorno al tallone della stessa siano prive di sporco e lubrificante. Prima di montare la copertura, bagna entrambe le parti del tallone con acqua saponata o con pasta di montaggio per coperture. Non usare leve di montaggio.

Usa esclusivamente le mani per spingere la copertura sul cerchio, evitando quindi danni al tallone della copertura. Spingi prima un tallone della copertura sull'intera circonferenza oltre un bordo del cerchio. Spingi quindi l'altro tallone della copertura oltre il bordo del cerchio. Centra la copertura sul cerchio. Assicurati che la copertura si trovi sul fondo del cerchio e che la valvola sia centrata tra i fianchi della copertura. Gonfia la copertura fino a raggiungere la pressione massima di gonfiaggio. La pressione è di norma riportata sul fianco della copertura.

Durante questa operazione la copertura entra nella sede del cerchio. Controlla che il montaggio sia corretto aiutandoti con la linea sottile di controllo sopra il punto di contatto fra copertura e cerchio. Tale linea deve scorrere sull'intera circonferenza della copertura con una distanza omogenea rispetto al cerchio. Partendo dal valore massimo, regola quindi la pressione di gonfiaggio con la valvola, facendo attenzione a restare nell'intervallo consigliato.



Prima di montare la copertura, bagna il tallone con acqua saponata



Indicazione della pressione di gonfiaggio sul fianco della copertura



Linea di controllo per la sede della copertura

#### ⓘ ATTENZIONE

Le coperture tubeless possono essere montate solamente con cerchi e ruote UST (Mavic e altri produttori).

## MONTAGGIO DI RUOTE

Il montaggio delle ruote avviene in sequenza inversa rispetto allo smontaggio. Assicurati che la ruota sia inserita esattamente nei forcellini e che sia centrata tra gli steli della forcella o tra i foderi del carro posteriore. Controlla il corretto montaggio del bloccaggio rapido (vedere il capitolo «Uso di perni passanti») e, se necessario, riaggancia subito il freno.



Controlla il corretto montaggio del bloccaggio rapido

### **⚠ PERICOLO**

Prima di rimetterti in marcia, controlla se i freni a disco funzionano senza sfregamenti. Controlla il corretto montaggio del fissaggio della ruota. Controlla che il disco del freno, dopo il montaggio, sia privo di grasso o altri lubrificanti. Fai sempre una prova dei freni.

### **⚠ PERICOLO**

Un montaggio errato può essere causa di cattivo funzionamento o addirittura di avaria del freno. Segui quindi assolutamente le avvertenze del produttore nelle istruzioni allegate.

### **⚠ PERICOLO**

Per motivi di sicurezza ti consigliamo tuttavia di sostituire la copertura nel caso la struttura della stessa risulti danneggiata dalla penetrazione di un oggetto.

## LA SERIE STERZO

La forcella, l'attacco manubrio, il manubrio e la ruota anteriore sono alloggiati in maniera girevole nel telaio mediante la serie sterzo. Affinché la tua Canyon possa stabilizzarsi e andare dritta, è necessario che tale zona dello sterzo possa girare con facilità. Le sollecitazioni d'urto di fondi stradali irregolari sollecitano fortemente la serie sterzo, provocandone, in alcuni casi, un allentamento o spostamento.

### VERIFICA E REGOLAZIONE

- Verifica il gioco appoggiando le dita sulla calotta superiore della serie sterzo.
- Appoggiati sulla sella con il busto, tira con l'altra mano il freno della ruota anteriore e spingi con forza la tua Canyon avanti e indietro.
- Se il cuscinetto presenta del gioco, con un colpo leggero la calotta superiore si sposta rispetto a quella inferiore.
- Un'ulteriore possibilità per verificare la presenza di gioco consiste nel sollevare leggermente la ruota anteriore da terra e di farla cadere. Nel caso di gioco, dovreste sentire dei rumori in questa zona.
- Per verificare la scorrevolezza del cuscinetto, solleva con una mano il telaio in modo che la ruota anteriore non sia più a contatto con il pavimento. Muovi il manubrio da sinistra a destra. La ruota anteriore deve oscillare facilmente da un estremo all'altro in maniera scorrevole e senza bloccarsi. Toccando leggermente il manubrio la ruota deve muoversi automaticamente dalla posizione centrale.

#### **! PERICOLO**

Guidando con una serie sterzo allentata, le sollecitazioni di forcella e cuscinetto aumentano notevolmente. Pericolo di danni al cuscinetto o di rottura della forcella con conseguenze gravi!



Verifica il gioco della serie sterzo appoggiando un dito sulla calotta del cuscinetto e spostando avanti e indietro la Canyon con il freno tirato



Per verificare la scorrevolezza del cuscinetto solleva la ruota anteriore e assicurati che si muova con molta facilità

#### **! PERICOLO**

Dopo aver regolato il cuscinetto, controlla il corretto montaggio dell'attacco manubrio prendendo la ruota anteriore tra le ginocchia e provando a girare il manubrio rispetto alla ruota anteriore. Un attacco manubrio allentato può altrimenti essere causa di una caduta.

#### **! ATTENZIONE**

Per regolare la serie sterzo è richiesta una certa esperienza, pertanto si consiglia di rivolgersi a uno specialista per eseguire tale operazione. Se vuoi provare a effettuare la regolazione, ti consigliamo di leggere attentamente le istruzioni del produttore della serie sterzo.

**SERIE STERZO AHEADSET®**

Con questo sistema di sterzo l'attacco manubrio non viene infilato nel tubo bensì fissato all'esterno su un tubo non filettato. L'attacco manubrio è un elemento importante della testa della serie sterzo. La regolazione del cuscinetto è determinata dal fissaggio dell'attacco manubrio.

- Apri le viti di bloccaggio che si trovano sui lati o dietro all'attacco manubrio.
- Usa una chiave a brugola con delicatezza per serrare di poco la vite di registrazione incassata in alto.
- Regola l'attacco manubrio in modo tale che guidando su un rettilineo il manubrio non risulti storto.
- Serra nuovamente le viti laterali dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica. Utilizza una chiave dinamometrica e non superare mai le coppie massime di bloccaggio! Le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi, nella Quick Start Guide del tuo modello e/o nelle istruzioni dei produttori dei componenti.
- Esegui la verifica del gioco descritta qui di lato. Anche in questo caso il cuscinetto non deve essere serrato troppo stretto.

Per eseguire la verifica metti davanti alla tua Canyon e blocca la ruota anteriore tra le ginocchia. Impugna il manubrio e prova a girarlo rispetto alla ruota anteriore. Serra leggermente la vite (le viti) di bloccaggio dell'attacco manubrio nel caso dovessi riuscire a girare il manubrio.



Dopo aver allentato le viti di bloccaggio laterali, regola il gioco del cuscinetto con la vite di registrazione incassata in alto



Serra nuovamente le viti laterali dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica



Prova a spostare il manubrio rispetto alla ruota anteriore

**⚠ PERICOLO**  
 Dopo aver regolato il cuscinetto, controlla il corretto montaggio dell'attacco manubrio. Un attacco manubrio allentato potrebbe essere causa di una caduta grave!

**⚠ PERICOLO**  
 Se le viti vengono serrate troppo è possibile che l'attacco manubrio schiacci il tubo della forcella.

**⚠ ATTENZIONE**  
 Non serrare completamente questa vite, ma usala per regolare il gioco.

# SOSPENSIONI

## GLOSSARIO – SOSPENSIONI

### Smorzamento in compressione – «compression damping»

Solitamente una manopola o rotella di regolazione blu.

Ritarda o rallenta la compressione. Impedisce che la forcella ammortizzata non raggiunga il fine corsa in caso di colpi rapidi. Per gli ammortizzatori di alta qualità si distingue tra smorzamento in compressione High Speed (per colpi forti = compressioni rapide) e Low Speed (per compressioni lente, per es. dondolamenti pedalando in piedi).

### Sospensione (detta anche ammortizzatore)

La sospensione è l'elemento che combina sia la molla che l'ammortizzatore nel carro posteriore di una bicicletta con sospensioni integrali (Full Suspension).

### Forcella ammortizzata

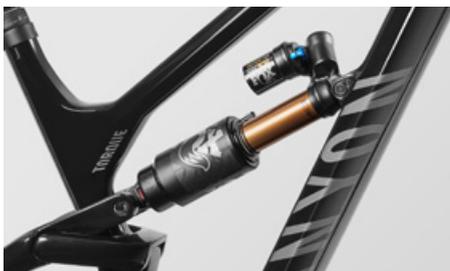
Forcella che attutisce e smorza gli shock tramite elementi mobili. Le più comuni sono le forcelle ammortizzate telescopiche. Si chiamano tubi portanti i tubi sottili pressati o avvitati insieme alla testa della forcella telescopica. Si chiamano foderi quei tubi, solitamente posti in basso, nei quali affondano i tubi portanti. Sono anche disponibili forcelle Upside-Down.

### Rigidità

È la forza, misurata in newton per millimetro (N/mm) o Pound/Inch (Lbs/in), necessaria a comprimere la molla per una determinata corsa. Una rigidità elastica alta richiede più forza per effettuare la corsa. Nel caso di elementi pneumatici corrisponderà a una maggiore pressione.



Lo smorzamento in compressione ritarda la compressione



Il carro posteriore ammortizzato



La forcella ammortizzata

**Prearico della molla**

Nei sistemi di ammortizzazione pneumatica ampiamente diffusi la pressione di gonfiaggio determina la rigidità e il prearico della forcella. Segui i suggerimenti del produttore.

Le molle in acciaio possono essere precaricate entro un certo intervallo. La sospensione reagisce quindi solo in presenza di una sollecitazione maggiore. Tuttavia la rigidità della molla non cambia. Aumentando il prearico gli utilizzatori pesanti non riescono quindi a bilanciare una rigidità della molla ridotta.

**Regolazione della corsa – «travel adjust»**

Quasi sempre è possibile ridurre la corsa della forcella ammortizzata con una vite di regolazione. Su alcune forcelle la riduzione si attiva dopo una compressione completa. Per i carri posteriori ammortizzati («full suspension») solitamente devono essere svitati e regolati i segmenti che «accolgono» la sospensione o le viti.

**Lockout**

Solitamente una leva sull'ammortizzatore o sul manubrio.

Dispositivo che blocca la forcella o la sospensione in modo che l'elemento elastico non dondoli su asfalto o percorsi lisci. Non deve essere utilizzato fuoristrada.

**Corsa negativa – «sag»**

È la corsa data dall'affondamento del carro posteriore o della forcella quando il ciclista da fermo assume la posizione di guida. Generalmente viene indicata in percentuale rispetto alla corsa ammortizzata totale. Da impostare individualmente.

**Ammortizzazione con piattaforma**

Incrementa lo smorzamento in compressione (Low Speed) e impedisce il dondolamento. Diversamente dal lockout con questo sistema la forcella non viene bloccata completamente.

**Smorzamento in ritorno – «rebound damping»**

Solitamente una manopola o rotella di regolazione rossa, ritarda o rallenta l'estensione. Impedisce che la bicicletta ondeggi.



Lockout sul manubrio



Corsa negativa – «sag» sulla forcella ammortizzata



Corsa negativa – «sag» sulla sospensione del carro posteriore



Lo smorzamento in ritorno ritarda la decompressione

## LA FORCELLA AMMORTIZZATA

Nel settore della costruzione di biciclette è evidente la tendenza a un maggior comfort di guida e a un uso sicuro. Per questo motivo le mountain bike Canyon sono dotate di forcelle ammortizzate, che consentono un maggior controllo della tua Canyon su corse fuori strada o su fondi stradali in cattivo stato; inoltre diminuiscono le sollecitazioni sulla bicicletta e sull'utilizzatore derivanti da colpi. Nonostante sul mercato siano presenti diversi modelli, la maggior parte delle forcelle ammortizzate rientrano nel gruppo delle cosiddette forcelle telescopiche, la cui modalità di funzionamento assomiglia molto a quella degli elementi della forcella spesso usati su motociclette.

Le forcelle ammortizzate variano in base ai modelli degli elementi della sospensione e al tipo di ammortizzatore. Gli elementi della sospensione possono essere molle in acciaio oppure aria in una camera chiusa o combinazioni di questi elementi.

L'ammortizzazione avviene per mezzo di olio, che si trova in speciali camere. In alcuni casi vengono impiegati ammortizzatori a frizione o ad aria.

Ti consigliamo di bloccare l'ammortizzazione (lockout) nel caso di lunghe pedalate in piedi, in salita e che richiedono un elevato dispendio d'energia. In discesa su fondi sfavorevoli è consigliabile tenere aperto lo smorzamento in compressione.

### PERICOLO

Tutte le nostre mountain bike Canyon sono state progettate per essere utilizzate solo con le forcelle ammortizzate montate di serie o con forcelle analoghe. Non è consentito l'uso di forcelle a doppia piastra o forcelle con lunghezze di montaggio differenti. L'uso di tali forcelle comporta la perdita del diritto di garanzia nonché gravi danni o la rottura della tua Canyon. **Pericolo d'incidente!**



La forcella ammortizzata



Lockout sul manubrio

### NOTA

Praticamente tutti i produttori di forcelle mettono a disposizione delle istruzioni ben scritte. Leggile con attenzione prima di modificare la regolazione della forcella o di eseguire operazioni di manutenzione.

### NOTA

Leggi anche il Glossario sulle sospensioni all'inizio del capitolo.

## FUNZIONAMENTO

Se la ruota anteriore subisce un urto, la parte inferiore della forcella, data dai cosiddetti foderi, viene spinta verso l'alto. Tali foderi scorrono sui tubi portanti, che sono avvitati saldamente, incassati o incollati alla corona della forcella. La forcella e la molla all'interno della stessa si comprimono.

La molla fa in modo che, in seguito all'urto, la forcella si estenda e torni nella sua posizione iniziale. La molla ideale dovrebbe estendersi immediatamente. La forcella è dotata di un ammortizzatore di oscillazioni, affinché l'espansione avvenga in maniera controllata limitando l'oscillazione della forcella. Le forcelle telescopiche si diversificano in base ai modelli degli elementi della sospensione e al tipo di ammortizzatore. Gli elementi della sospensione sono molle in acciaio o titanio oppure aria in una camera stagna o combinazioni di questi elementi.

## REGOLAZIONE DELLA RIGIDITÀ DELLA MOLLA

Per un funzionamento ottimale è necessario registrare la forcella ammortizzata in base al peso, alla postura dell'utilizzatore e al tipo d'uso.

Tieni presente che normalmente già stando seduti in sella la forcella ammortizzata si deve comprimere leggermente; si tratta della cosiddetta corsa negativa («sag»). Attraversando una buca l'ammortizzatore si estende e la forcella ammortizzata compensa l'irregolarità della superficie. Se la pressione di gonfiaggio o il precarico della molla sono troppo elevati, questo effetto viene meno perché la forcella ammortizzata è già completamente estesa. In questo modo si perde un fattore importante per la sicurezza e la comodità perché gli pneumatici perdono brevemente aderenza al suolo.



La forcella ammortizzata

### ! ATTENZIONE

La forcella ammortizzata deve essere regolata in modo tale da non raggiungere il fine corsa, se non in casi estremi. Una molla troppo morbida (pressione d'aria insufficiente) produce colpi e rumori forti, provocati dalla compressione improvvisa e totale della forcella. Se la forcella ammortizzata raggiunge spesso il fine corsa, a lungo andare ne subiranno danni sia il telaio che la forcella stessa.

I corridori delle discipline crosscountry e maratona impostano solitamente una corsa negativa più corta rispetto a chi pratica freeride o downhill, che pedala più spesso su terreni irregolari. Da seduti, sulle biciclette da crosscountry e da maratona la forcella ammortizzata dovrebbe compiere il 10-25% della corsa massima, sulle biciclette all-mountain, da enduro e freeride il 20-40%.

Per la misurazione puoi utilizzare l'anello di gomma, inserito di solito sul tubo più sottile che affonda nella forcella ammortizzata. Qualora non dovesse essere presente l'anello di gomma, stringi una fascetta per cavi attorno a uno dei tubi portanti. Stringilo quanto basta perché possa ancora scorrere senza scivolare da solo.

Per forcelle a sospensione pneumatica la rigidità viene regolata tramite la pressione di gonfiaggio sulla forcella. La pressione deve essere regolata tramite una speciale pompa ad alta pressione dotata di indicatore di pressione prima della prima uscita e all'occorrenza va regolata successivamente in base alle variazioni del peso dell'utilizzatore e/o del carico.

Molte forcelle ammortizzate ad aria presentano un adesivo con una tabella indicante dei valori orientativi. Carica una forcella ammortizzata ad aria con la pressione indicata per il proprio peso.



Applica una fascetta sul tubo portante



Osservando lo spostamento della fascetta puoi riconoscere la corsa della sospensione



Impostazione della rigidità della molla con una pompa per ammortizzatori



Pompa per forcella ammortizzata e sospensione

**i NOTA**

Esegui questa importante operazione un passo alla volta e in caso di dubbi rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Monta in sella alla tua Canyon indossando l'abbigliamento che usi di solito (se necessario con lo zaino pieno) e assumi la posizione di guida. Appoggiatevi a un oggetto fisso (ringhiera, parete e simili) in modo da non cadere. Chiedi a qualcuno di aiutarti a far scorrere l'anello di gomma o la fascetta per cavi in basso verso il parapolvere sul fodero.

Scendi dalla bicicletta Canyon senza far affondare ulteriormente la forcella. La distanza che risulta tra l'anello di gomma o la fascetta per cavi e il parapolvere è la corsa negativa. Confrontala con la corsa ammortizzata totale (indicata dal produttore) per determinare se occorre una regolazione più dura o più morbida delle sospensioni.

In caso di forcella ammortizzata ad aria, regola la pressione.

Prendi nota dei valori di regolazione corretti e verificali successivamente a intervalli regolari. Tieni sempre presente le indicazioni del produttore e non superare assolutamente la pressione di gonfiaggio massima della forcella ammortizzata. Al termine di ogni modifica delle impostazioni fai un giro di prova.

Nella maggior parte delle forcelle ammortizzate con molle in acciaio è possibile precaricare l'ammortizzatore, seppur limitatamente, tramite una vite di regolazione collocata sulla testa della forcella. Se così non fosse e se non è possibile registrare la corsa negativa desiderata, è necessario sostituire la molla in acciaio con un componente simile più duro o più morbido. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

In caso di sostituzione, usa solamente appositi pezzi di ricambio originali e contrassegnati. Al termine di ogni modifica delle impostazioni fai un giro di prova con condizioni del terreno possibilmente varie.



Precarico della forcella con molla in acciaio

### **! PERICOLO**

Le forcelle ammortizzate sono fatte per potere/dovere compensare i colpi. Se la forcella è rigida e bloccata, i colpi vengono trasmessi direttamente al telaio che, nella maggior parte dei casi, non è concepito per sopportare tali carichi. Per questo motivo, nel caso di forcelle dotate di lockout (meccanismo di blocco) tale funzione deve essere attivata in genere solamente su terreno liscio (strade, strade di campagna spianate) e non su fondo irregolare.

### **! ATTENZIONE**

Controlla l'impostazione e la pressione della forcella ammortizzata dopo la prima uscita e successivamente a intervalli regolari. Una regolazione non corretta della forcella ammortizzata può avere come conseguenza un funzionamento difettoso o il danneggiamento della forcella stessa.

### **i NOTA**

Una volta trovata la regolazione desiderata prendi nota della pressione di gonfiaggio ottimale per i futuri controlli.

### **i NOTA**

Segui le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore della forcella ammortizzata, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Successivamente verifica la posizione dell'anello di gomma o della fascetta per cavi. La sua distanza dal parapolvere rappresenta la corsa massima che hai sfruttato. Se l'anello di gomma o la fascetta per cavi sono scivolati anche solo di un paio di millimetri significa che la regolazione della forcella è troppo dura. Riduci la pressione o il precarico della molla nel caso di forcelle con molla in acciaio. Se con le molle in acciaio non noti nessun miglioramento, fai sostituire la molla.



Forcella ammortizzata – regolazione della corsa

Se l'anello di gomma o la fascetta per cavi sono scivolati lungo tutto il tubo o se su fondo stradale in cattivo stato la forcella raggiunge più volte il fine corsa rumorosamente, le sospensioni sono troppo morbide. In caso di forcelle pneumatiche è necessario aumentare la pressione. Le molle in acciaio devono essere sostituite da un rivenditore specializzato oppure fissando un appuntamento presso un'officina Canyon.

### REGOLAZIONE DELL'AMMORTIZZAZIONE

La regolazione dell'ammortizzazione avviene internamente per mezzo di valvole. Il flusso dell'olio attraverso le valvole riduce la velocità di estensione e compressione della forcella ammortizzata e impedisce il «dondolamento» delle sospensioni dopo un ostacolo, ottimizzando così la reazione agli ostacoli.

Nel caso di forcelle con smorzamento in ritorno (Rebound) registrabile è possibile impostare tramite una manopola (di solito rossa) la velocità di estensione o intensità di ammortizzazione (più lenta o più veloce). Se è presente una seconda rotella (di solito blu), questa consente di registrare la velocità di affondamento (compressione) e/o di attivare la funzione lockout.



Attivazione del lockout



Regolazione dello smorzamento in compressione

Inizia a regolare partendo dalla posizione più aperta (ritorno e compressione su «-») dell'ammortizzazione. Afferra il manubrio con entrambe le mani e tira il freno della ruota anteriore. Adesso appoggiali con tutto il peso sulla forcella della ruota anteriore e rilasciala immediatamente. La forcella si estenderà quasi con la stessa velocità con cui l'hai compressa.

Ruota quindi la manopola di regolazione rossa facendo fare uno scatto verso il «+». Spingi ancora sulla forcella tirando il freno della ruota anteriore e di nuovo rilasciala immediatamente. Noterai che rispetto a prima l'estensione sarà un po' più lenta.

Ripeti l'operazione di compressione-rilascio serrando progressivamente lo smorzamento di ritorno. In questo modo prenderai confidenza con il funzionamento dello smorzamento di ritorno.

Solitamente l'intensità di ammortizzazione viene registrata in modo tale che l'estensione sia leggermente frenata senza però strascicare. Un'estensione ritardata che diventa poi strascicamento è indice di un'ammortizzazione troppo elevata.

Supera quindi un ostacolo (ad es. scendi da un marciapiede) e gira lo smorzamento in ritorno a piccoli passi chiudendo (direzione «+») fino a quando la forcella, dopo un ciclo compressione-estensione, non dondola più di una o due volte massimo. Effettua sempre un giro di prova fuori strada per verificare ogni impostazione.

Inoltre in alcuni casi le forcelle ammortizzate presentano anche uno smorzamento in compressione («compression»). Il tipico smorzamento in compressione, o High Speed per alcune forcelle ammortizzate, frena la compressione quando viene superato un ostacolo a elevata velocità. In questi casi una compressione rapida potrebbe spaccare la forcella.

Un'ammortizzazione più debole fornisce una buona risposta ma in determinate circostanze come il superamento di ostacoli, per es. delle sporgenze, a velocità elevata, la forcella ammortizzata si comprime con troppa forza o dondola pedalando in piedi. Un'ammortizzazione troppo forte indurisce le sospensioni e limita il comfort di guida.

Se il «sag» è stato regolato correttamente come descritto sopra e durante un normale giro di prova la forcella lavora correttamente, ma sbatte comunque in situazioni estreme, puoi aumentare leggermente lo smorzamento in compressione.



Regolazione dello smorzamento in ritorno



Spingi la forcella verso il basso con il freno anteriore tirato

**⚠ PERICOLO**

Se la forcella è troppo dura (intensità di ammortizzazione) può succedere che, a seguito di sollecitazioni rapide e ripetute, non sia più in grado di estendersi. **Pericolo di caduta.**

**⚠ PERICOLO**

Quando monti una nuova copertura sulla ruota anteriore, assicurati che non vada a strisciare contro la testa della forcella quando la forcella è completamente compressa. Eventualmente scarica completamente l'aria dalla forcella ammortizzata e premi con forza il manubrio verso il basso per accertarti che sia fuoriuscita. La ruota anteriore può bloccarsi. **Pericolo di caduta.**

Esegui le operazioni un passo per volta perché se lo smorzamento in compressione è troppo forte la forcella ammortizzata esaurisce la propria corsa. La regolazione dello smorzamento in compressione può essere un processo molto lungo che deve essere eseguito con molta attenzione e sempre a piccoli passi.

Anche in questo caso comincia con il livello inferiore, ovvero la manopola o la rotella di regolazione devono essere girate completamente in direzione «←».

Effettua sempre un giro di prova fuori strada per verificare ogni impostazione.

Se non te la senti di regolare l'ammortizzazione o se hai problemi durante questa operazione, segui le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore della forcella ammortizzata, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### LOCKOUT

Nel caso di lunghe pedalate in piedi, in salita e con un elevato dispendio d'energia, solitamente una forcella ammortizzata dondola. È consigliabile bloccare l'ammortizzazione, qualora la forcella ammortizzata sia dotata di lockout. Nel caso di utilizzo (in discesa) su terreno accidentato è assolutamente necessario aprire il lockout.

Molte biciclette Canyon Hardtail dispongono di una leva di lockout sul manubrio. Negli ammortizzatori Fox «Climb mode» corrisponde a un lockout.

### MANUTENZIONE

Le forcelle ammortizzate sono elementi complicati, che richiedono manutenzione e cura regolari. Pertanto i produttori di forcelle ammortizzate mettono a disposizione centri d'assistenza dove è possibile fare riparare la forcella e sottoporla ai controlli di turno a seconda del tipo d'uso (ad es. annualmente).



Tieni sempre puliti i tubi portanti della forcella

#### **⚠ PERICOLO**

Non girare le viti con gli utensili in modo avventato pensando che possano essere viti di regolazione. Così facendo potresti allentare il meccanismo di fissaggio e provocare una caduta. Normalmente i dispositivi di regolazione di tutti i produttori possono essere regolati con le dita e sono contrassegnati con delle scale o con i segni «+» (per ammortizzazione maggiore/sospensioni più dure) e «-». A volte il simbolo di una lepre o di una tartaruga segnala la velocità.

#### **ⓘ ATTENZIONE**

Non usare la bicicletta nel caso in cui la forcella ammortizzata raggiunga il fine corsa. La forcella stessa e il telaio potrebbero subire danni. Regola sempre la durezza degli ammortizzatori in base al peso dell'utilizzatore e del carico e alle condizioni d'uso.

#### **ⓘ ATTENZIONE**

Non attivare la funzione lockout su fondo irregolare, bensì solamente su terreno liscio (strade, strade di campagna spianate).

#### **ⓘ NOTA**

Segui le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore della forcella ammortizzata, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

In ogni caso ti consigliamo di seguire attentamente alcuni consigli generali sulla manutenzione:

1. Assicurati che le superfici di scorrimento dello stelo del tubo portante e le guarnizioni parapolvere siano pulite.
2. Se è sporca, pulisci la forcella ammortizzata subito dopo l'uscita con acqua abbondante e una spugna morbida.
3. Dopo aver lavato la bicicletta spruzza dello spray lubrificante approvato dal produttore o applica un leggero strato di olio idraulico sui tubi portanti della forcella ammortizzata. Quindi esercita più volte pressione sulla forcella ed elimina il lubrificante in eccesso con un panno pulito prima dell'uscita successiva.
4. Non usare idropultrici né detergenti aggressivi per la pulizia. Segui le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore della forcella ammortizzata, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)
5. Nel caso di forcelle a sospensione pneumatica, controlla regolarmente la pressione, dato che con il tempo può diminuire.
6. Nel caso di forcelle con molle in acciaio, pulisci e lubrifica regolarmente le molle con grasso privo di resine e di acidi. Alcuni produttori di forcelle forniscono del grasso specifico. Segui tassativamente i suggerimenti del produttore. È un'operazione per il centro di assistenza della forcella ammortizzata. Se necessario, contatta il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Gli elementi della sospensione sono componenti sofisticati. Lascia che sia il centro di assistenza del produttore della sospensione a eseguire la manutenzione e soprattutto lo smontaggio degli elementi della sospensione.



Dopo la pulizia applicare un po' di lubrificante adatto



In caso di sospensioni ad aria controllare eventualmente la pressione

#### **!** ATTENZIONE

Le forcelle ammortizzate sono sempre esposte agli spruzzi d'acqua e di fango della ruota anteriore. Puliscili con acqua abbondante e un panno dopo ogni uscita.

#### **i** NOTA

Porta almeno una volta all'anno la forcella ammortizzata presso un centro di assistenza del produttore di forcelle.

#### **i** NOTA

Ulteriori consigli su impostazione e manutenzione sono disponibili anche su Internet su <https://www.sram.com/en/rockshox>  
[www.ridefox.com](http://www.ridefox.com)  
[www.srsuntour-cycling.com](http://www.srsuntour-cycling.com)

## FULL SUSPENSION

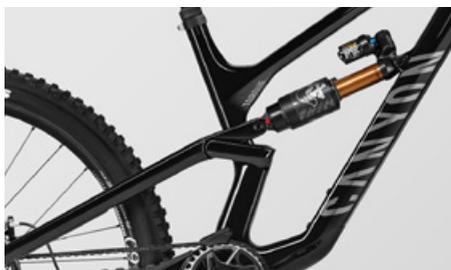
Le biciclette a sospensione integrale sono dotate di una forcella ammortizzata e di un carro posteriore mobile la cui sospensione e ammortizzazione avviene per mezzo di una sospensione. Questo garantisce un miglior controllo della bicicletta durante le uscite fuori strada o su fondi stradali in cattivo stato, perché la copertura ha una maggiore aderenza al suolo. Le sollecitazioni (d'urto) su bicicletta e utilizzatore si riducono notevolmente.

Le sospensioni variano in base ai modelli degli elementi elastici e del tipo di ammortizzatore. La sospensione è dotata generalmente di un elemento pneumatico o, più raramente, di molle in acciaio. Per ammortizzare viene impiegato dell'olio. A seconda del sistema vengono impiegati uno o più assi.

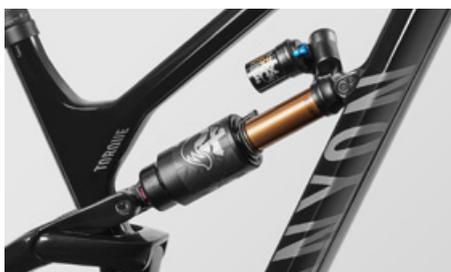
### PARTICOLARITÀ DELLA POSIZIONE DI SEDUTA

A seconda della regolazione della sospensione del carro posteriore la sella potrebbe inclinarsi leggermente all'indietro quando sali in sella. Tieni conto di questo aspetto quando regoli l'inclinazione della sella. Nel caso di problemi di seduta prova ad abbassare di poco il naso della sella rispetto all'impostazione standard.

Nelle discipline dirt, freeride e downhill la sella spesso viene posizionata molto in basso e inclinata all'indietro.



Il carro posteriore ammortizzato



Sospensione ad aria



Sospensione con molla in acciaio

#### **i** NOTA

Esegui questa importante operazione un passo alla volta e in caso di dubbi rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

#### **i** NOTA

Leggi anche il Glossario sulle sospensioni all'inizio del capitolo.

#### **i** NOTA

In genere alle sospensioni sono allegate delle istruzioni. Leggile con attenzione prima di modificare la regolazione della sospensione o di eseguire operazioni di manutenzione. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## REGOLAZIONE DELLA RIGIDITÀ DELLA MOLLA

Per un funzionamento ottimale del carro posteriore, la sospensione deve essere regolata in base al peso dell'utilizzatore, alla postura di seduta e all'uso previsto.

Tieni presente che normalmente già stando seduti in sella della bicicletta il carro posteriore si deve comprimere leggermente; si tratta della cosiddetta corsa negativa («sag»). Attraversando una buca l'ammortizzatore si estende e il carro posteriore compensa l'irregolarità della superficie. Se la pressione di gonfiaggio o il precarico della molla sono troppo elevati, questo effetto viene meno perché il carro posteriore è già completamente esteso. In questo modo si perde un fattore importante per la sicurezza e la comodità perché gli pneumatici perdono brevemente aderenza al suolo.

I corridori delle discipline crosscountry e maratona impostano solitamente una corsa negativa più corta rispetto a chi pratica freeride o downhill, che pedala più spesso su terreni irregolari. Da seduti, sulle biciclette da crosscountry e da maratona il carro posteriore dovrebbe compiere il 10-25% della corsa massima, sulle biciclette all-mountain, da enduro e freeride il 20-40%.

Per la misurazione puoi utilizzare l'anello di gomma, inserito di solito sul tubo più sottile che affonda nella sospensione. Qualora non dovesse essere presente l'anello di gomma, stringi una fascetta per cavi attorno al tubo più sottile. Stringilo quanto basta perché possa ancora scorrere senza scivolare da solo.

Nelle sospensioni ad aria la rigidità viene regolata tramite la pressione dell'aria nella sospensione. La pressione deve essere regolata tramite una speciale pompa ad alta pressione dotata di indicatore di pressione prima della prima uscita e all'occorrenza va regolata successivamente in base alle variazioni del peso dell'utilizzatore e/o del carico. Molte sospensioni ad aria presentano un adesivo con una tabella riportante dei valori orientativi. Carica una sospensione ad aria con la pressione indicata per il tuo peso.



L0-Ring situato in cima all'ammortizzatore



L0-Ring spostato sull'ammortizzatore indica la corsa della sospensione

### **! PERICOLO**

Nel caso di telaio full suspension il carro posteriore è costruito in modo da poter, o meglio, dover compensare i colpi. Se la sospensione è rigida e bloccata, i colpi vengono trasmessi direttamente al telaio che, nella maggior parte dei casi, non è concepito per sopportare tali carichi. Per questo motivo, nel caso di sospensioni dotate di lockout (meccanismo di blocco) tale funzione deve essere attivata in genere solamente su terreno liscio (strade, strade di campagna spianate) e non su fondo irregolare.

### **i NOTA**

Le biciclette con sospensione integrale hanno una maggiore distanza da terra rispetto alle biciclette senza sospensione. Posizionando la sella all'altezza corretta non dovresti riuscire a toccare terra con i piedi. Inizialmente consigliamo di impostare la sella più in basso per esercitarti a salire e scendere.

Monta in sella alla tua bici indossando l'abbigliamento che usi di solito (se necessario con lo zaino pieno) e assumi la posizione di guida. Appoggiati a un oggetto fisso (ringhiera, parete e simili) in modo da non cadere. Chiedi a qualcuno di aiutarti a far scorrere l'anello di gomma o la fascetta per cavi in basso verso il parapolvere sul fodero.

Scendi dalla bicicletta senza far affondare ulteriormente la forcella. La distanza che risulta tra l'anello di gomma o la fascetta per cavi e il parapolvere è la corsa negativa.

Confrontala con la corsa ammortizzata totale (indicata dal produttore) della sospensione ma non del carro posteriore oppure misura utilizzando come riferimento la parte dritta e liscia che viene compressa, per determinare se occorre una regolazione più dura o più morbida delle sospensioni.

In caso di sospensione ad aria, regola la pressione.

Prendi nota dei valori di regolazione corretti e verificali successivamente a intervalli regolari. Tieni sempre presente le indicazioni del produttore e non superare assolutamente la pressione di gonfiaggio massima della sospensione. Al termine di ogni modifica delle impostazioni fai un giro di prova.

Nella maggior parte delle **sospensioni con molle in acciaio** è possibile precaricare la molla, seppur limitatamente, tramite un anello di regolazione. Se così non fosse e se non è possibile registrare la corsa negativa desiderata, è necessario sostituire la molla in acciaio con un pezzo simile più duro o più morbido. Rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

In caso di sostituzione, usa solamente appositi pezzi di ricambio originali e contrassegnati.



Regolazione della pressione

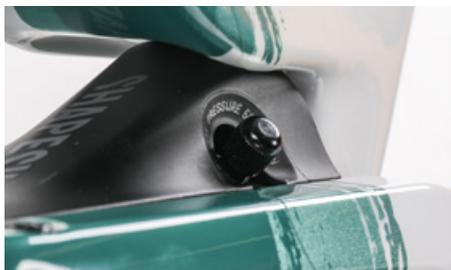


Il precarico delle molle in acciaio viene modificato girando l'anello di registrazione zigrinato

Durante l'uso copri sempre la valvola con il relativo cappuccio. Al termine di ogni modifica delle impostazioni fai un giro di prova con condizioni del terreno possibilmente varie. Successivamente verifica la posizione dell'anello di gomma o della fascetta per cavi. La sua distanza dal parapolvere rappresenta la corsa massima della sospensione che hai sfruttato.

Se l'anello di gomma è scivolato anche solo di un paio di millimetri significa che la regolazione della sospensione è troppo dura. Riduci la pressione o, in caso di sospensioni con molle in acciaio, il precarico della molla. Se con le molle in acciaio non noti nessun miglioramento, fai sostituire la molla.

Se l'anello di gomma è scivolato lungo tutto il tubo o se su fondo stradale in cattivo stato la sospensione raggiunge più volte il fine corsa rumorosamente, le sospensioni sono troppo morbide. In caso di sospensioni ad aria è necessario aumentare la pressione. Rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Durante l'uso tieni sempre coperta la valvola con il relativo cappuccio



L'0-Ring spostato sull'ammortizzatore indica la corsa della sospensione

### ⚠ ATTENZIONE

Controlla l'impostazione e la pressione della sospensione dopo la prima uscita e successivamente a intervalli regolari. Una regolazione non corretta della sospensione può avere come conseguenza un suo funzionamento difettoso o il danneggiamento.

### ⚠ ATTENZIONE

La sospensione deve essere regolata in modo tale da non raggiungere il fine corsa, se non in casi estremi. Una molla troppo morbida (pressione d'aria insufficiente) produce colpi e rumori forti, provocati dalla compressione improvvisa e totale della sospensione. Se la sospensione raggiunge spesso il fine corsa, a lungo andare ne subiranno danni sia il telaio che la sospensione stessa.

### i NOTA

Segui le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore della forcella ammortizzata, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### REGOLAZIONE DELL'ASSETTO

In genere si guida utilizzando la corsa massima dell'ammortizzatore consentita dal carro posteriore Full Suspension. Questo offre il massimo divertimento e il miglior controllo della bicicletta.

Alcune biciclette consentono di regolare l'assetto a seconda del terreno.



Regolazione dell'assetto

### REGOLAZIONE DELL'AMMORTIZZAZIONE

La regolazione dell'ammortizzazione avviene internamente per mezzo di valvole. Il flusso dell'olio attraverso le valvole riduce la velocità di estensione e compressione della sospensione e impedisce il «dondolamento» delle sospensioni dopo un ostacolo, ottimizzando così la reazione agli ostacoli.

Nel caso di sospensioni con smorzamento in ritorno (Rebound) registrabile è possibile impostare tramite una manopola (di solito rossa) la velocità di estensione o intensità di ammortizzazione (più lenta o più veloce).

Se è presente una seconda rotella (di solito blu), questa consente di registrare la velocità di affondamento (compressione) e/o di attivare la funzione lockout.

Inizia a regolare partendo dalla posizione più aperta (ritorno e compressione su «-») dell'ammortizzazione. Afferra la sella con tutte e due le mani. Adesso appoggiate con tutto il peso sulla sella e rilasciate immediatamente. La sospensione si estenderà quasi con la stessa velocità con cui l'hai compressa.

Ruota quindi la manopola di regolazione rossa facendo fare uno scatto verso il «+». Premi di nuovo la sella verso il basso e di nuovo rilasciate immediatamente. Noterai che rispetto a prima l'estensione sarà un po' più lenta.

Ripeti l'operazione di compressione-rilascio serrando progressivamente lo smorzamento di ritorno. In questo modo prenderai confidenza con il funzionamento dello smorzamento di ritorno.



Smorzamento in ritorno sulla sospensione



Spingi la sella verso il basso

#### **i** NOTA

Leggi sempre anche le istruzioni complementari se hai acquistato ad es. una Strive.

#### **i** NOTA

Segui le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore della forcella ammortizzata, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Solitamente l'intensità di ammortizzazione viene registrata in modo tale che l'estensione sia leggermente frenata senza però strascicare. Un'estensione ritardata che diventa poi strascicamento è indice di un'ammortizzazione troppo elevata.

Supera quindi un ostacolo (ad es. scendi da un marciapiede) e gira lo smorzamento in ritorno a piccoli passi chiudendo (direzione «+») fino a quando il carro posteriore, dopo un ciclo compressione-estensione, non dondola più di una o due volte massimo. Effettua sempre un giro di prova fuori strada per verificare ogni impostazione.

Inoltre in alcuni casi le sospensioni presentano uno smorzamento in compressione («compression»). Il tipico smorzamento in compressione, o High Speed per alcune sospensioni, frena la compressione quando viene superato un ostacolo a elevata velocità. In questi casi una compressione rapida potrebbe spaccare la sospensione.

Un'ammortizzazione più debole fornisce una buona risposta ma in determinate circostanze come il superamento di ostacoli, per es. delle sporgenze, a velocità elevata, il carro posteriore si comprime con troppa forza o dondola pedalando in piedi. Un'ammortizzazione più forte indurisce le sospensioni e limita il comfort di guida.

Se il «sag» è stato regolato correttamente come descritto sopra e durante un normale giro di prova la sospensione lavora correttamente, ma sbatte comunque in situazioni estreme, puoi aumentare leggermente lo smorzamento in compressione.

Anche in questo caso, esegui le operazioni un passo per volta perché se lo smorzamento in compressione è troppo teso la sospensione esaurisce la propria corsa.

La regolazione dello smorzamento in compressione può essere un processo molto lungo che deve essere eseguito con molta attenzione e sempre a piccoli passi.



Smorzamento in compressione sulla sospensione

### ⚠ PERICOLO

Se la sospensione è troppo dura (intensità di ammortizzazione), in caso di una successione rapida di colpi il carro posteriore potrebbe non estendersi più. **Pericolo di caduta.**

### ⚠ PERICOLO

Non girare le viti con gli utensili in modo avventato pensando che possano essere viti di regolazione. Così facendo potresti allentare il meccanismo di fissaggio e provocare una caduta. Normalmente i dispositivi di regolazione di tutti i produttori possono essere regolati con le dita e sono contrassegnati con delle scale o con i segni «+» (per ammortizzazione maggiore/sospensioni più dure) e «-».

### ⚠ PERICOLO

Quando monti una nuova copertura sulla ruota posteriore, assicurati che non vada a strisciare contro il telaio quando il carro posteriore è completamente compresso. Eventualmente scarica completamente l'aria dalla sospensione e premi con forza la sella verso il basso per accertarti che sia fuoriuscita. La ruota posteriore può bloccarsi. **Pericolo di caduta.**

### ⓘ ATTENZIONE

Non guidare con la corsa ridotta su fondi irregolari, soprattutto in discesa.

Anche in questo caso comincia con il livello inferiore, ovvero la manopola o la rotella di regolazione devono essere girate completamente in direzione «->».

Effettua sempre un giro di prova fuori strada per verificare ogni impostazione.

Se non te la senti di regolare l'ammortizzazione o se hai problemi durante questa operazione, segui le indicazioni contenute nelle istruzioni per l'uso del produttore della forcella ammortizzata, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### LOCKOUT

Nel caso di lunghe pedalate in piedi, in salita e con un elevato dispendio d'energia, solitamente un carro posteriore dondola. È consigliabile bloccare l'ammortizzazione, qualora la sospensione sia dotata di lockout. Nel caso di utilizzo (in discesa) su terreno accidentato è assolutamente necessario aprire il lockout.

Molte biciclette Canyon dispongono di una leva di lockout sul manubrio. Negli ammortizzatori Fox «Climb mode» corrisponde a un lockout. In «Climb Mode» l'ammortizzatore è molto rigido, ma non bloccato completamente.

### MANUTENZIONE

Le sospensioni e i carri posteriori sono componenti complicati, che richiedono manutenzione e cura regolari. Pertanto i produttori di sospensioni mettono a disposizione centri d'assistenza dove è possibile fare riparare la sospensione e sottoporla ai controlli di turno a seconda del tipo d'uso (ad es. annualmente).

In ogni caso ti consigliamo di seguire attentamente alcuni consigli generali sulla manutenzione:

1. Assicurati che le superfici di scorrimento dello stelo del pistone siano sempre pulite.
2. Se necessario, dopo ogni uscita pulisci la sospensione e il carro posteriore con acqua abbondante e con un panno morbido, dedicando particolare attenzione ai cuscinetti.



Pulizia della sospensione con una spugna e acqua



Dopo la pulizia applicare un po' di lubrificante adatto

### **⚠ PERICOLO**

Gli elementi della sospensione sono componenti sofisticati. Lascia che sia il centro di assistenza del produttore della sospensione a eseguire la manutenzione e soprattutto lo smontaggio degli elementi della sospensione.

### **ⓘ ATTENZIONE**

Non usare la bicicletta nel caso in cui la sospensione raggiunga il fine corsa. La sospensione stessa e il telaio potrebbero subire danni. Regola sempre la rigidità degli ammortizzatori in base al peso dell'utilizzatore e del carico e alle condizioni d'uso.

### **ⓘ ATTENZIONE**

Non attivare la funzione lockout su fondo irregolare, bensì solamente su terreno liscio (strade, strade di campagna spianate).

3. Dopo aver lavato la bicicletta Canyon, spruzza dello spray lubrificante o applica un leggero strato di olio idraulico indicato dal produttore come idoneo sullo stelo del pistone della sospensione e sui cuscinetti. Quindi esercita più volte pressione sulla sospensione ed elimina il lubrificante in eccesso con un panno pulito prima dell'uscita successiva. Utilizza il lubrificante consigliato dal produttore.
4. Non usare idropulitrici né detersivi aggressivi per la pulizia.
5. In caso di sospensioni con molle in acciaio pulisci regolarmente le molle e l'asta del pistone sottostante e lubrifica quest'ultima con uno spray approvato dal produttore. Segui tassativamente i suggerimenti del produttore.
6. Nel caso di sospensioni pneumatiche, controlla regolarmente la pressione, dato che con il tempo può diminuire.
7. Verifica regolarmente con una chiave dinamometrica che tutte le viti del carro posteriore siano serrate come indicato sul carro stesso. Verifica inoltre che i cuscinetti del carro posteriore abbiano gioco laterale, oppure che i cuscinetti della sospensione abbiano gioco verticale.

Solleva la bicicletta dalla sella e prova a spostare lateralmente la ruota posteriore. Chiedi eventualmente a un'altra persona di tenere ferma la parte anteriore del telaio.

Per verificare il gioco della sospensione, appoggia con attenzione la ruota posteriore a terra e risolleva leggermente. Fai attenzione a rumori e vibrazioni. Elimina immediatamente la presenza di un eventuale gioco, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



In caso di sospensioni ad aria controllare eventualmente la pressione



Verifica regolarmente che tutte le viti del carro posteriore siano fissate con le coppie di bloccaggio prescritte

### ⚠ ATTENZIONE

Le sospensioni sono sempre esposte agli spruzzi d'acqua e di fango della ruota posteriore. Puliscile con acqua abbondante e un panno dopo ogni uscita.

### i NOTA

Porta almeno una volta all'anno la sospensione del carro posteriore presso un centro di assistenza del produttore della sospensione.

### i NOTA

Sono disponibili consigli su impostazione e manutenzione anche su Internet su <https://www.sram.com/en/rockshox>  
[www.ridefox.com](http://www.ridefox.com)  
[www.srsuntour-cycling.com](http://www.srsuntour-cycling.com)

## K.I.S. – KEEP IT STABLE

Alcune MTB Canyon sono dotate del rivoluzionario sistema K.I.S. («Keep It Stable»).

K.I.S. è meccanismo a molla integrato che unisce un anello a camma sul cannotto della forcella a un punto di ancoraggio nel tubo superiore del telaio. Girando il manubrio rispetto alla posizione centrale, aumenta la tensione sulle molle che lavorano attivamente per centrare nuovamente lo sterzo.

Il sistema contrasta attivamente la perdita di trazione delle ruote, le deviazioni della ruota anteriore e aiuta addirittura a ridurre il sottosterzo. Il risultato è un maggiore controllo della bicicletta.

Il sistema K.I.S. stabilizza i movimenti dello sterzo e aumenta il controllo. K.I.S. ti aiuta attivamente a centrare il manubrio.



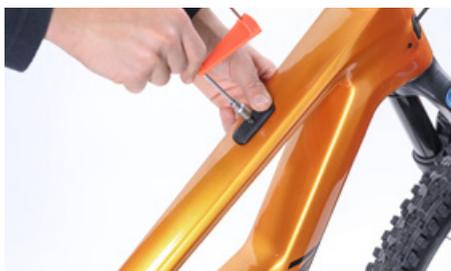
### REGOLAZIONE DEL SISTEMA K.I.S.

Puoi regolare il sistema K.I.S. in base al tuo stile di guida personale. Scegli fra l'assistenza massima per la massima stabilità o l'assistenza ridotta per una maggiore agilità.

Svita la vite a esagono incassato del sistema K.I.S. sul tubo superiore della tua bicicletta con la chiave dinamometrica Canyon e la punta da 4 mm per uno o due giri.

Non svitare mai completamente la vite, altrimenti l'intero meccanismo potrebbe aprirsi.

Ora puoi regolare il valore del sistema K.I.S. in base alla marcatura.



A tal fine puoi spostare il registro del K.I.S..

Canyon consiglia di iniziare con un valore fra -3 e 0.



Dopo aver effettuato la regolazione, stringi la vite a esagono incassato del sistema K.I.S. sul tubo superiore della tua bicicletta con la chiave dinamometrica Canyon e una punta da 4 mm a 4 Nm.



Controlla il funzionamento del sistema K.I.S. sollevando la ruota anteriore e girando il manubrio spostandolo a mano leggermente dalla posizione centrale. Quindi lascia andare il manubrio e continua a tenere sollevata la bicicletta davanti. Il sistema K.I.S. è regolato correttamente se il manubrio si riporta automaticamente al centro.



### ⚠ ATTENZIONE

La regolazione del sistema K.I.S. richiede una certa esperienza. Pertanto dovresti eseguire questo lavoro solo se disponi delle necessarie capacità nell'uso di una chiave dinamometrica. Se desideri provare a eseguire da solo questa importante operazione, procedi un passo alla volta e in caso di dubbi rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

### i NOTA

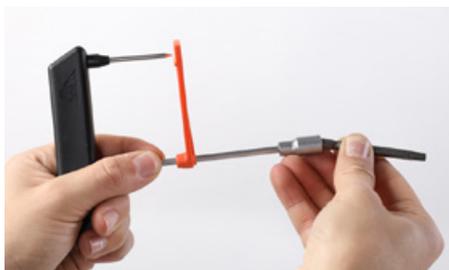
Troverai maggiori informazioni e video sul sistema K.I.S. sul sito: <https://www.canyon.com/it-it/customer-service/mtb/spectral/spectral-k.i.s.-2022---2023/>

**CENTRAGGIO, OSSIA ALLINEAMENTO AL CENTRO DI MANUBRIO E ATTACCO MANUBRIO CON L'USO DI STRUMENTI**

Solleva leggermente la ruota anteriore della tua bicicletta Canyon. Se il manubrio gira da solo da una parte, devi allineare il cockpit.



Appoggia di nuovo la ruota anteriore sul terreno. Prendi la chiave dinamometrica Canyon e la prolunga della punta da 4 mm.



Rimuovi la copertura laterale sul tubo di sterzo della tua bicicletta Canyon e mettila da parte.



Svita la vite a camma sul lato del tubo di sterzo per al massimo un giro o un giro e mezzo. Non svitare mai completamente la vite a camma, altrimenti il meccanismo all'interno potrebbe aprirsi.



Tieni saldamente la ruota anteriore e porta il manubrio in posizione centrale, ossia il manubrio deve essere ad angolo retto rispetto alla ruota anteriore.



Verifica che il manubrio non sia storto osservando la sella lungo il tubo superiore o verso la scatola del movimento centrale. Raddrizza nuovamente il manubrio se necessario. Troverai ulteriori informazioni nel capitolo «**La serie sterzo**». In caso di dubbi rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



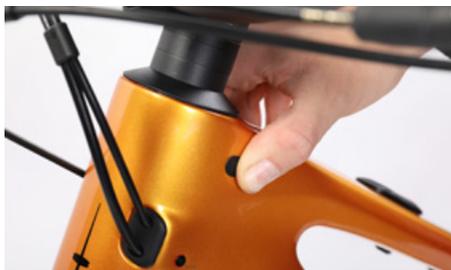
Solleva di nuovo leggermente la ruota anteriore. Ora il manubrio non deve più spostarsi dalla posizione centrale.



Se è tutto a posto, appoggia di nuovo la ruota anteriore sul terreno. Quindi serra la vite a camma con la chiave dinamometrica Canyon a 1,5 Nm.



Infine chiudi la copertura laterale sul tubo di sterzo.



### **CENTRAGGIO DEL MANUBRIO SENZA STRUMENTI/ALLINEAMENTO AL CENTRO DEL MANUBRIO SENZA STRUMENTI**

Nelle parti seguenti è descritta la procedura di centraggio alternativa, ossia per l'allineamento al centro di manubrio e attacco manubrio, senza l'uso di strumenti.

Solleva leggermente la ruota anteriore. Il manubrio si sposta leggermente verso destra o sinistra.



Appoggia di nuovo la ruota anteriore sul terreno. Gira quindi il manubrio il più possibile verso destra o sinistra e spingi il manubrio verso il basso con un colpetto.



Riporta il manubrio al centro e solleva di nuovo leggermente la ruota anteriore. Ora il manubrio non deve più spostarsi dalla posizione centrale.



**! PERICOLO**

Se hai effettuato questa regolazione mentre eri in giro, ad es. dopo una caduta sul trail, ti consigliamo vivamente di eseguire la regolazione di precisione con l'uso di strumenti, sopra descritta, una volta tornato a casa.

# TRASPORTARE LA BICICLETTA CANYON

## TRASPORTO IN MACCHINA

Esistono diverse possibilità per trasportare in macchina la tua Canyon. Canyon consiglia esclusivamente il trasporto nel bagagliaio.

Pur occupando molto spazio, nel bagagliaio le biciclette sono meglio protette da sporco, furto e danni.

- Assicurati tuttavia che i cavi, l'impianto d'illuminazione e i relativi cavi e, in particolare, il cambio posteriore non subiscano danni. Proteggi la tua Canyon con coperte o simili. Se molto sporca, consigliamo di appoggiarla su una coperta o simili per non sporcare i sedili della macchina.
- Fissa la bicicletta in modo che non si muova.

Se smonti una ruota con freni a disco, ricordati di non azionare più la leva del freno, altrimenti le pastiglie potrebbero accostarsi l'una all'altra rendendo difficoltoso il montaggio successivo. Monta le staffe di sicurezza per il trasporto sulle pinze dei freni. Aziona quindi le leve dei freni e bloccale con un elastico o con una cinghia.

Nel caso non fosse possibile trasportare la bicicletta nel bagagliaio, quasi tutti i rivenditori di accessori auto e le marche automobilistiche dispongono di portabiciclette che non richiedono lo smontaggio della bicicletta. Normalmente le biciclette vengono posizionate su una guida montata sul tetto e quindi fissate con una fascetta sul tubo obliquo.

### **! PERICOLO**

Non trasportare sottosopra le biciclette con freni a disco, in quanto potrebbe filtrare dell'aria nel sistema frenante provocando un'avaria dei freni. **Pericolo d'incidente!**



Trasporto in macchina

### **! PERICOLO**

Non usare portabiciclette con i quali la tua Canyon viene fissata sottosopra, ossia con il manubrio e la sella rivolti verso il basso. Con questo tipo di fissaggio il manubrio, l'attacco manubrio, la sella e il reggisella vengono fortemente sollecitati durante il trasporto. **Pericolo di rottura!** Non usare portabiciclette con i quali la tua Canyon viene fissata sulla forcella senza ruota anteriore. Alcune forcelle ammortizzate sono particolarmente soggette a rottura se fissate in questo modo.

### **! ATTENZIONE**

Fissa la tua Canyon all'interno dell'abitacolo. Parti sciolte potrebbero mettere ulteriormente in pericolo gli occupanti della macchina in caso d'incidente. In caso di trasporto della bicicletta all'interno della macchina è spesso necessario smontare la ruota anteriore o addirittura entrambe le ruote. Per smontare le ruote leggi in ogni caso il capitolo «**Le ruote**», paragrafo «**Come riparare una copertura forata**».

### **! ATTENZIONE**

Non è consentito il trasporto di mountain bike Canyon su portabiciclette convenzionali con bloccaggi. Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile che questi vengano schiacciati dai bloccaggi del portabiciclette! Soprattutto i telai in carbonio potrebbero subire dei danni irreparabili. Tali danni possono non essere riconoscibili a vista d'occhio ma provocare comunque incidenti gravi.

Diversamente dai portabiciclette da tetto, con i portabiciclette posteriori, sempre più di moda, non è necessario trasportare la bicicletta a un'altezza elevata. Assicurati che forcella e telaio non subiscano danni con il tipo di fissaggio usato. **Pericolo di rottura!**

Durante l'acquisto assicurati che il portabiciclette sia conforme alle norme di sicurezza valide nel proprio paese (ad es. marchio GS o simile).

### TRASPORTO IN AEREO

In caso di viaggio in aereo riponi la tua Canyon nell'apposito BikeGuard o nel BikeShuttle.

Riponi le ruote in borse apposite, affinché siano protette a sufficienza nella valigia o nella scatola di cartone. Non dimenticare di portare con te gli strumenti necessari, una chiave dinamometrica, le punte e le presenti istruzioni per montare la bicicletta correttamente una volta giunto a destinazione.



Il BikeGuard Canyon



Il BikeShuttle Canyon

#### **! PERICOLO**

Controlla il fissaggio della bicicletta prima di partire e a intervalli regolari durante il trasporto. Sganciandosi dal tetto la bicicletta può mettere in pericolo gli altri utenti del traffico.

#### **! ATTENZIONE**

L'imballaggio non corretto della Canyon per la spedizione non dà alcun diritto al rimborso da parte della Canyon Bicycles GmbH per eventuali danni insorti durante il trasporto.

#### **! ATTENZIONE**

Tieni conto della maggiore altezza del tuo veicolo. Misura l'altezza totale del tuo veicolo e annotala su un foglio da riporre in posizione ben visibile sul cruscotto o sul volante.

#### **i NOTA**

Assicurati che i dispositivi d'illuminazione e la targa dell'auto siano ben visibili. In alcuni casi è d'obbligo il montaggio di un secondo specchietto retrovisore esterno.

#### **i NOTA**

Leggi le istruzioni per l'uso del portabiciclette, rispetta il carico utile consentito e la velocità massima consigliata o prescritta.

## AVVERTENZE GENERALI SU CURA E ISPEZIONI

La tua Canyon è un prodotto di qualità. Tuttavia, come nel caso di altri veicoli, è necessario curare costantemente la tua Canyon e far eseguire a uno specialista le operazioni di manutenzione a intervalli regolari.

Inoltre, nel caso di biciclette leggere è necessario eseguire la sostituzione regolare di alcuni componenti di fondamentale importanza (vedere il capitolo «**Intervalli d'ispezione e manutenzione**»). In questo modo viene garantito un funzionamento duraturo e sicuro di tutte le parti, assicurando il piacere e la sicurezza di guida per molti anni.

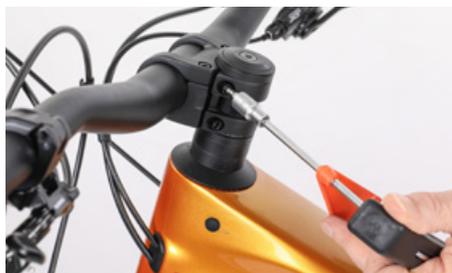
### PULIZIA E CURA DELLA BICICLETTA CANYON

Sudore, sporco, il sale sparso sulle strade d'inverno o salsedine marina danneggiano la tua Canyon. Pertanto è necessario pulire regolarmente e proteggere da corrosione tutti i componenti della tua Canyon.

Non pulire la tua Canyon con un'idropulitrice. Questo tipo di pulizia rapida presenta notevoli svantaggi: il forte getto d'acqua generato da una pressione elevata può penetrare all'interno delle guarnizioni e dei cuscinetti, con conseguente diluizione dei lubrificanti, aumento dell'attrito e corrosione. Col tempo si rovina la superficie di scorrimento e la scorrevolezza dei cuscinetti. Molto spesso l'uso di idropultrici provoca il distacco degli adesivi.



Pulizia della bicicletta Canyon con panno e acqua



Controlla tutti i componenti leggeri

#### ⚠ ATTENZIONE

Esegui solamente i lavori per i quali disponi delle conoscenze specifiche e degli strumenti adeguati.

#### ⚠ ATTENZIONE

Non puntare forti getti d'acqua o l'idropultrice direttamente verso la bicicletta Canyon da una breve distanza.

#### i NOTA

Proteggi con della pellicola o simili la parte superiore del foderò posteriore orizzontale e tutti i punti in cui i cavi potrebbero sfregare. In questo modo eviterai spiacevoli graffi e l'abrasione del colore.

Decisamente più delicata è la pulizia della bicicletta con un leggero getto d'acqua e/o con un secchio d'acqua e l'ausilio di una spugna o di un pennello. La pulizia a mano ha un ulteriore effetto positivo secondario: così facendo puoi individuare in tempo avarie, zone con vernice danneggiata o parti usurate.

Una volta asciutta, consigliamo di apportare della cera dura sulla verniciatura e sulle superfici metalliche della tua Canyon (eccezione: dischi dei freni). Applica uno strato di cera anche su raggi, mozzi, viti, dadi ecc. Sulle parti con superficie ridotta è possibile applicare la cera con un nebulizzatore. Lucida le superfici incerate con un panno morbido fino a farle brillare e a renderle così impermeabili all'acqua.

Una volta terminati i lavori di pulizia controlla la catena ed eventualmente lubrificala (vedere il capitolo «Il cambio», paragrafo «Cura della catena»).



Conservare con cera dura la vernice e le superfici metalliche



Lubrifica la catena dopo averla pulita

### ⚠ PERICOLO

Durante la pulizia fai attenzione a eventuali cricche, graffi, alterazioni di colore o deformazioni del materiale. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com). Fai sostituire immediatamente i componenti danneggiati e ritocca le zone con vernice danneggiata.

### ⚠ PERICOLO

Non applicare prodotti di pulizia e cura o olio della catena sulle pastiglie e sui dischi dei freni. Il freno potrebbe smettere di funzionare (vedere il capitolo «Il sistema frenante»). Non applicare olio o grasso sulle zone di bloccaggio in carbonio, quali manubrio, attacco manubrio, reggisella e piantone.

### ⓘ ATTENZIONE

Prima di applicare della cera dura sulla tua Canyon, fai una prova su una zona poco in vista.

### ⓘ ATTENZIONE

Per rimuovere le tracce d'olio o di grasso persistenti dalle superfici verniciate e in carbonio usa un detergente a base di petrolio. Non usare sgrassanti che contengono acetone, monochlorometano ecc. o solventi, detersivi non neutri o detersivi chimici che potrebbero intaccare la superficie.

### CUSTODIA DELLA BICICLETTA CANYON

Se durante la stagione d'uso la tua Canyon viene sottoposta a cura regolare, in caso di un momentaneo periodo di fermo non sarà necessario prendere provvedimenti particolari, eccetto un dispositivo antifurto. Ti consigliamo di riporre la tua Canyon in un luogo asciutto e ben arieggiato.

Se l'inverno è alle porte, leggi i seguenti punti:

- durante il lungo periodo di fermo le camere d'aria perdono gradualmente aria. Se la tua Canyon rimane a lungo sulle ruote sgonfie, è possibile che ne venga danneggiata la struttura. Pertanto ti consigliamo di appendere le ruote o l'intera bicicletta o di controllare regolarmente la pressione di gonfiaggio.
- Pulisci la tua Canyon e proteggila dalla corrosione come descritto sopra.
- Smonta la sella e fai asciugare le parti in cui è eventualmente penetrata l'umidità. Spruzza dell'olio nebulizzato finemente nel piantone. (Eccezione: telai in carbonio).
- Custodisci la tua Canyon in un locale asciutto.
- Ingrana davanti la moltiplica più piccola (se presente) e dietro il pignone più piccolo, in modo che i cavi e le molle siano il più possibile allentati.



Appendi la tua Canyon in caso di un lungo periodo di fermo



Bicicletta con la catena sul pignone più piccolo



Controlla periodicamente la pressione di gonfiaggio

#### **⚠ PERICOLO**

Non appendere per i cerchi le biciclette dotate di cerchi in carbonio. **Pericolo di rottura!**

## ISPEZIONE E MANUTENZIONE

### Prima ispezione:

I nostri tecnici esperti hanno approntato uno speciale piano di manutenzione. Durante i primi chilometri, per esempio, è possibile che le ruote si assestino o che i cavi del cambio si allungino, causando un funzionamento non perfetto del cambio. Inoltre, a seconda delle prestazioni sostenute, potrebbe essere necessario effettuare le prime riparazioni dovute all'usura. In questo caso uno dei nostri collaboratori del reparto assistenza provvederà a contattarti.

### Manutenzione regolare annuale:

Dopo una stagione lunga e impegnativa è consigliabile far eseguire un'ispezione completa della bicicletta. Chi meglio è in grado di fare tale ispezione se non coloro che hanno costruito la tua bicicletta? L'ispezione annuale viene svolta dal nostro personale specializzato sulla base di un piano di manutenzione creato appositamente per il tipo di bicicletta acquistato.

### Check di sicurezza Canyon:

Le operazioni e i costi di manutenzione si riducono se i chilometri percorsi con la bicicletta in un anno sono decisamente inferiori a 1.000 km. In questo caso il check di sicurezza Canyon è il programma più adatto. I nostri specialisti hanno sviluppato un piano di manutenzione mirato e quindi meno dettagliato rispetto a una ispezione annuale, ma che copre comunque tutti i punti rilevanti per la sicurezza. Raccomandiamo di eseguire questo check all'inizio di una nuova stagione ciclistica o prima di una vacanza in bicicletta, per montare in bicicletta senza pensieri.

Per ridurre i tempi di attesa consigliamo di prendere appuntamento.

### PERICOLO

Componenti particolarmente leggeri possono avere un ciclo vitale ridotto. Per la tua sicurezza fai verificare ed eventualmente sostituire regolarmente i componenti elencati nel capitolo «**Intervalli d'ispezione e manutenzione**».

### ATTENZIONE

Per un divertimento duraturo consigliamo di sottoporre la tua Canyon a manutenzione regolare. Gli intervalli di tempo riportati nella tabella del capitolo «**Intervalli d'ispezione e manutenzione**» sono dei riferimenti per i ciclisti che percorrono dai 750 ai 1.500 km all'anno. Gli intervalli d'ispezione si riducono in caso di un uso regolare della bicicletta su strade in cattivo stato o fuori strada. Lo stesso vale anche per uscite frequenti sotto la pioggia o in generale in condizioni climatiche d'umidità.

### ATTENZIONE

In generale ti consigliamo di usare solamente pezzi di ricambio originali. Durante i primi 2 anni (ovvero nel periodo coperto da garanzia) Canyon mette a disposizione tutti i pezzi di ricambio irrinunciabili. In caso di non disponibilità, Canyon mette a disposizione pezzi di ricambio analoghi o di qualità superiore.

### NOTA

Nel caso dovessi imballare la tua Canyon, ad es. per inviarla per un'ispezione a una nostra officina specializzata, assicurati che l'imballaggio sia adeguato. Troverai le istruzioni d'imballaggio che descrivono passo dopo passo la modalità di imballaggio della tua bicicletta nei video sul sito <https://www.canyon.com/it-it/customer-service/riparazioni-ricambi-garanzia/reboxing.html>

### NOTA

Sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com) troverai numerose informazioni sull'assistenza che potranno esserti d'aiuto nell'esecuzione di piccole operazioni di riparazione e manutenzione. Non pretendere troppo da te stesso nell'eseguire tali operazioni. In caso di dubbi o domande non esitare a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compila il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## INTERVALLI D'ISPEZIONE E MANUTENZIONE

Dopo il periodo di rodaggio recati da uno specialista per sottoporre a manutenzione la bicicletta a intervalli regolari. Gli intervalli di tempo riportati nella tabella seguente sono dei riferimenti

per i ciclisti che percorrono dai 750 ai 1.500 km (tra 50 e 100 ore circa) all'anno. Gli intervalli d'ispezione si riducono in caso di un uso regolare della bicicletta su strade in cattivo stato.

Componente	Attività	Prima di ogni uscita	Mensile	Annuale	Ulteriori intervalli
Illuminazione	Controllare	•			
Coperture	Controllare la pressione di gonfiaggio	•			
	Controllare l'altezza del profilo e i fianchi		•		
Freni (disco)	Misurare lo spessore delle pastiglie		•		
Tubi dei freni	Controllo visivo		✕		
Ammortizzatore	Ispezione			✕	
Forcella ammortizzata	Controllare le viti		✕		
	Cambiare l'olio, ispezione			✕	
Forcella (alluminio e carbonio)	Verificare				✕ Almeno ogni 2 anni
Movimento centrale	Controllare il gioco dei cuscinetti		✕		
	Ingrassare nuovamente			✕	
Catena	Controllare e, se necessario, lubrificare	•			
	Controllare e, se necessario, sostituire				✕ Dopo 750 km
Pedivella	Controllare e, se necessario, serrare			✕	
Vernice	Curare				• Almeno ogni sei mesi

Se disponi di buone attitudini manuali, esperienza e strumenti adeguati (ad es. chiave dinamometrica), puoi eseguire personalmente i controlli contrassegnati con «•». Prendi subito provvedimenti se durante i controlli dovessi rilevare dei problemi. In caso di domande o dubbi, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Consigliamo di far eseguire le operazioni contrassegnate con una «✕» da uno specialista esperto in tecnica moderna di biciclette (ad es. in un'officina specializzata). In caso di domande o dubbi, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Componente	Attività	Prima di ogni uscita	Mensile	Annuale	Ulteriori intervalli
Ruote/raggi	Controllare la centratura e la tensione	●			
	Centrare e/o tendere nuovamente i raggi				✘ Se necessario
Manubrio e attacco, carbonio e alluminio	Verificare				✘ Almeno ogni 2 anni
	Sostituzione				✘ Dopo una caduta o ogni 3 anni
Serie sterzo	Controllare il gioco dei cuscinetti	●			
	Ingrassare nuovamente			✘	
Superfici metalliche	Curare (eccezione: dischi dei freni)				● Almeno ogni sei mesi
Mozzi	Controllare il gioco dei cuscinetti	●			
	Ingrassare nuovamente			✘	
Pedali	Controllare il gioco dei cuscinetti		✘		
	pulire il meccanismo di aggancio/sgancio	●			
Cambio posteriore/deragliatore centrale	Pulire, lubrificare	●			
Bloccaggio rapido	Verificarne la sede	●			
Viti e dadi	Controllare e, se necessario, serrare		✘		
Valvole	Verificarne la sede	●			
Attacco manubrio/reggisella	Smontare e ingrassare nuovamente o nel caso di carbonio nuova pasta di montaggio ( <b>Attenzione:</b> non applicare grasso sul carbonio)			✘	
Cavi: Cambio/freni	Smontare e ingrassare			✘	

Se disponi di buone attitudini manuali, esperienza e strumenti adeguati (ad es. chiave dinamometrica), puoi eseguire personalmente i controlli contrassegnati con «●». Prendi subito provvedimenti se durante i controlli dovessi rilevare dei problemi. In caso di domande o dubbi, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Consigliamo di far eseguire le operazioni contrassegnate con una «✘» da uno specialista esperto in tecnica moderna di biciclette (ad es. in un'officina specializzata). In caso di domande o dubbi, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## COPPIE DI BLOCCAGGIO CONSIGLIATE

### **⚠ PERICOLO**

Al fine di garantire una sicurezza d'uso della tua Canyon, è necessario che le viti dei componenti siano serrate con precisione e che vengano controllate regolarmente. Usa una chiave dinamometrica che si arresta una volta raggiunta la coppia di bloccaggio desiderata. Inizia sempre a serrare partendo dal valore più basso per poi raggiungere la coppia massima e verifica costantemente il corretto fissaggio dei componenti, come descritto nei relativi capitoli. Per le parti prive d'indicazioni sugli intervalli di bloccaggio serra le viti gradualmente e verifica costantemente il corretto fissaggio del componente, come descritto nei relativi capitoli. Non superare mai la coppia di bloccaggio massima.

### **i NOTA**

Le coppie di bloccaggio sono riportate sui componenti stessi, nella Quick Start Guide del tuo modello e/o nelle istruzioni dei produttori dei componenti. Se necessario, contatta il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



La chiave dinamometrica Canyon



Montaggio con la chiave dinamometrica Canyon

### **⚠ ATTENZIONE**

Per tutte le operazioni segui sempre le istruzioni per l'uso del produttore dei componenti.

# NORME SUL TRAFFICO STRADALE

Se guidi nella circolazione stradale, la tua bicicletta deve essere equipaggiata in conformità alle disposizioni del tuo Paese. Se vuoi acquistare o utilizzare la bicicletta in un altro Paese, chiedi al tuo rivenditore specializzato le disposizioni vigenti nel Paese in questione.

In generale le norme del traffico stradale valide per i ciclisti sono le stesse di quelle degli automobilisti. Ti consigliamo di familiarizzare con le regole del traffico stradale del Paese specifico (Codice della Strada).

## IN ITALIA

(Aggiornato a febbraio 2024)

In conformità a quanto stabilito dal Codice della strada, la tua bicicletta in Italia deve essere equipaggiata come segue:

### 1. Freni

La bicicletta deve essere equipaggiata con un dispositivo indipendente per ciascun asse che agisca in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote (Art. 68, codice della strada).

### 2. Illuminazione, catarifrangenti, riflettori

La bicicletta deve essere equipaggiata con i seguenti dispositivi di illuminazione (Art. 68, codice della strada):

- fanale anteriore, bianco o giallo
- luce posteriore, rossa
- catarifrangente posteriore, rosso
- riflettori sui raggi
- riflettori sui pedali, gialli

Per le biciclette in gara non valgono tali norme.

### 3. Avvisatore

È fatto obbligo dotarsi di un campanello (Art. 68, codice della strada).

### 4. Trasporto di bambini

Il trasporto di bambini è consentito se il seggiolino per il bambino è predisposto allo scopo e stabile (Art. 68, codice della strada).



Faro con marchio di controllo



Riflettore posteriore con marchio di controllo

#### **⚠ PERICOLO**

Per motivi di sicurezza ti consigliamo di azionare l'impianto d'illuminazione già all'imbrunire. Evita di andare in bicicletta senza impianto d'illuminazione e riflettori e in condizioni di visibilità ridotta poiché potrebbero verificarsi incidenti gravi con pericolo di morte.

#### **⚠ PERICOLO**

Fai in modo che l'impianto d'illuminazione sia sempre pulito e ben funzionante. In particolare nel caso di fari a pile/pile ricaricabili assicurati che queste siano sempre cariche.

**5. Rimorchio**

È consentito l'uso di rimorchi. La lunghezza massima (bicicletta più rimorchio) non deve comunque superare i 3 m per una larghezza massima di 75 cm e un'altezza incluso il carico di 1 m.

Peso massimo (per carichi + bambini) 50 kg. Nelle ore notturne è obbligatorio un segnale luminoso.

**6. Casco**

Non sussiste alcun obbligo di indossare il casco.

**7. Giubbotto riflettente**

Tutti i ciclisti, in caso di oscurità e in galleria, al di fuori dei centri abitati, devono indossare un giubbotto riflettente.

**8. Telefoni cellulari/Smartphone**

In bicicletta l'uso del telefono cellulare o di altri dispositivi elettronici è consentito nei limiti dell'Art. 173, ossia attraverso auricolare, ed a condizione che lasci libero l'uso delle mani.

**9. Illuminazione di rimorchi per biciclette:**

- Il rimorchio non deve essere largo più di 75 cm. Per la circolazione notturna il rimorchio deve inoltre essere equipaggiato con i dispositivi di segnalazione visiva posteriore e laterale previsti per i velocipedi all'articolo 224 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada.
- Montare sempre una luce di posizione posteriore rossa e un riflettore catadiottrico posteriore rosso.
- Montare due riflettori catadiottrici gialli sui due lati di ciascuna ruota.
- In generale è consentito l'uso di indicatori di direzione sui rimorchi.



Illuminazione a batteria



Catarifrangenti e riflettori

**i NOTA**

Ulteriori consigli importanti sulla guida si trovano nel capitolo «**Note sulle istruzioni per l'uso**».

**i NOTA**

Canyon non fornisce catarifrangenti per pedali, poiché sono disponibili diversi modelli di sistemi di pedali. Al riguardo rivolgiti al rappresentante locale del produttore di pedali; l'indirizzo si trova su Internet.

**i NOTA**

Sul nostro sito internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com) troverai una gamma di dispositivi d'illuminazione, ordinabili per e-mail. Assicurati che l'impianto d'illuminazione sia omologato anche per il tuo Paese.

# RESPONSABILITÀ SU DIFETTI DI FABBRICAZIONE

La tua bicicletta è stata fabbricata con cura ed è stata consegnata premontata in quasi tutte le sue parti. In base alla legge ci assumiamo la responsabilità di fornire una bicicletta priva di difetti, che potrebbero comprometterne definitivamente o limitarne considerevolmente il valore o il funzionamento. Per i primi due anni dall'acquisto hai diritto alla garanzia di legge. In caso di difetti contattaci all'indirizzo riportato qui di seguito.

Per sbrigare senza problemi le pratiche del reclamo tieni a portata di mano la prova d'acquisto, che è quindi da conservare con cura.

Al fine di garantire un lungo ciclo vitale della bicicletta ne consigliamo un uso conforme (vedere il capitolo **«Usò conforme»**). Rispetta i pesi consentiti e le disposizioni sul trasporto di bagagli e bambini (nel capitolo **«Usò conforme»**). Rispetta inoltre rigorosamente le disposizioni di montaggio dei produttori (in particolare alle coppie di bloccaggio delle viti) e gli intervalli di manutenzione previsti. Non trascurare le verifiche e le operazioni elencate nel presente manuale e nelle istruzioni eventualmente allegate (vedere il capitolo **«Intervalli d'ispezione e manutenzione»**) nonché la sostituzione, in particolari circostanze, di componenti di fondamentale importanza per la sicurezza, quali manubrio, freni ecc.

Ti auguriamo buon divertimento a ogni uscita. In caso di domande, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Usa la bicicletta sempre in base all'uso previsto

## ⓘ ATTENZIONE

Gli ammortizzatori posteriori di telai con full suspension sono montati in modo tale da assorbire i colpi. Se l'ammortizzatore è rigido e bloccato, i colpi vengono trasmessi direttamente al telaio che, nella maggior parte dei casi, non è concepito per sopportare tali carichi. Pertanto, in linea generale consigliamo di non attivare la funzione lockout su fondo irregolare bensì solamente su terreno liscio (strade, strade di campagna spianate).

## ⓘ NOTA

In allegato trovi le istruzioni per l'uso dei produttori dei componenti, in cui sono riportati tutti i dettagli su uso, manutenzione e cura. Nel presente manuale troverai spesso riferimenti a tali istruzioni, di per sé specifiche e dettagliate. Assicurati di essere in possesso delle istruzioni di pedali automatici, cambio e freno e conservale con cura insieme all'opuscolo e al manuale.

## ⓘ NOTA

Il carbonio è un materiale composito utilizzato per la costruzioni di elementi dal peso ottimale. Le irregolarità della superficie sono il risultato inevitabile del tipo di lavorazione (piccole bolle o pori). Tali irregolarità non sono da considerarsi difetti.

## NOTE SULL'USURA

Alcuni componenti della bicicletta sono esposti a usura dovuta alla natura della loro funzione. Il livello di usura dipende dalla cura e dalla manutenzione e dal tipo di uso della bicicletta (chilometri percorsi, uscite con pioggia, sporco, sale ecc.). Le biciclette che vengono parcheggiate spesso all'aperto sono sottoposte a usura elevata dovuta alle condizioni atmosferiche.

Queste parti richiedono manutenzione e cura regolari, tuttavia sono prima o poi destinate a usurarsi completamente, a seconda della frequenza e delle condizioni d'uso della bicicletta.

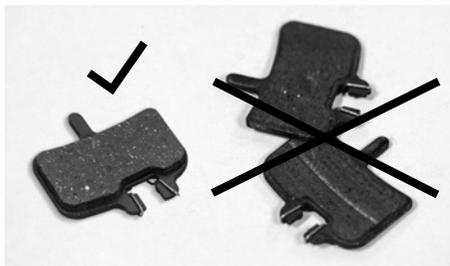
Le parti riportate qui di seguito devono essere sostituite una volta raggiunto il limite d'usura:

- la catena,
- i cavi,
- i rivestimenti delle manopole e/o il nastro del manubrio,
- le moltipliche,
- i pignoni,
- le pulegge del cambio posteriore,
- i cavi e le guaine del cambio,
- le coperture,
- il rivestimento della sella (pelle) e
- le pastiglie dei freni.

Le **pastiglie dei freni a disco** sono soggette a usura dovuta al funzionamento. L'uso in ambito sportivo o su terreno montuoso rende necessaria la sostituzione dei pattini a intervalli ridotti. Verifica regolarmente lo stato delle pastiglie e, se necessario, chiedi al rivenditore di fiducia di sostituirle.

## I CUSCINETTI E GLI AMMORTIZZATORI NEL CASO DI TELAI CON FULL SUSPENSION

Ammortizzatori posteriori e telai con full suspension sono esposti a usura dovuta al funzionamento. In particolare ne sono interessati i cuscinetti del carro posteriore e le guarnizioni delle sospensioni posteriori. Se le viti di fissaggio della sospensione sono troppo strette, sovraccaricano il telaio con conseguente rischio di danni. Segui pertanto le istruzioni di montaggio e usa una chiave dinamometrica.



Le pastiglie dei freni con uno spessore inferiore a un millimetro devono essere sostituite con parti di ricambio originali



I cuscinetti sono soggetti a usura

## GARANZIA

Oltre al normale periodo previsto dalla legge concediamo una garanzia di 6 anni su telai mountain bike (cuscinetti e ammortizzatori posteriori esclusi).

La nostra garanzia è valida a partire dalla data di acquisto e solo per il proprietario originale della bicicletta. Sono esclusi eventuali danni alla verniciatura. Ci riserviamo il diritto di riparare telai o forcelle difettosi o di sostituirli con equivalenti modelli successivi. Il diritto di garanzia non sussiste per tutte le altre operazioni. Canyon si riserva il diritto di addebitare al cliente i costi di montaggio per il riassetto della ruota.

Non rientrano in garanzia danni causati da incuria o uso non conforme (cura e manutenzione insufficienti), caduta, sovraccarico, modifiche apportate al telaio o alla forcella, montaggio e modifica di ulteriori componenti. La garanzia non è valida anche in caso di salti o sollecitazioni eccessive di qualsiasi tipo.



6 anni di garanzia

### **⚠ PERICOLO**

Le mountain bike Canyon sono attrezzi sportivi di qualità superiore in grado di coniugare leggerezza ed elevate prestazioni ingegneristiche. Tratta anche tu questi materiali come un professionista. Un uso non conforme, un montaggio effettuato da mani inesperte o una cura poco scrupolosa possono compromettere la sicurezza della bicicletta. **Pericolo d'incidente!**

## CRASH REPLACEMENT

Nel caso si verificano incidenti o cadute gravi, è possibile che il telaio e la forcella vengano sottoposti a forze notevoli, causando danni che compromettono le funzionalità della bicicletta. Con il Crash Replacement (CR) offriamo un servizio con cui sostituiamo a condizioni vantaggiose il telaio danneggiato della tua Canyon. L'offerta vale per i primi tre anni dalla data di acquisto. Il telaio verrà sostituito con uno uguale o simile (senza componenti annessi, come ad es. reggisella, deragliatore, ammortizzatore o attacco manubrio).

Il servizio CR è limitato al proprietario originale e a danni che compromettono le funzionalità della bicicletta. Ci riserviamo il diritto di sospendere questo servizio qualora dovessimo rilevare che il danno è stato causato intenzionalmente.

Per poter usufruire del servizio CR, rivolgiti al nostro servizio di assistenza o utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Troverai maggiori informazioni sul nostro sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Crash Replacement – sostituzione di telai Canyon danneggiati a condizioni vantaggiose

### **i** NOTA

Segui le avvertenze del capitolo «Uso conforme».

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