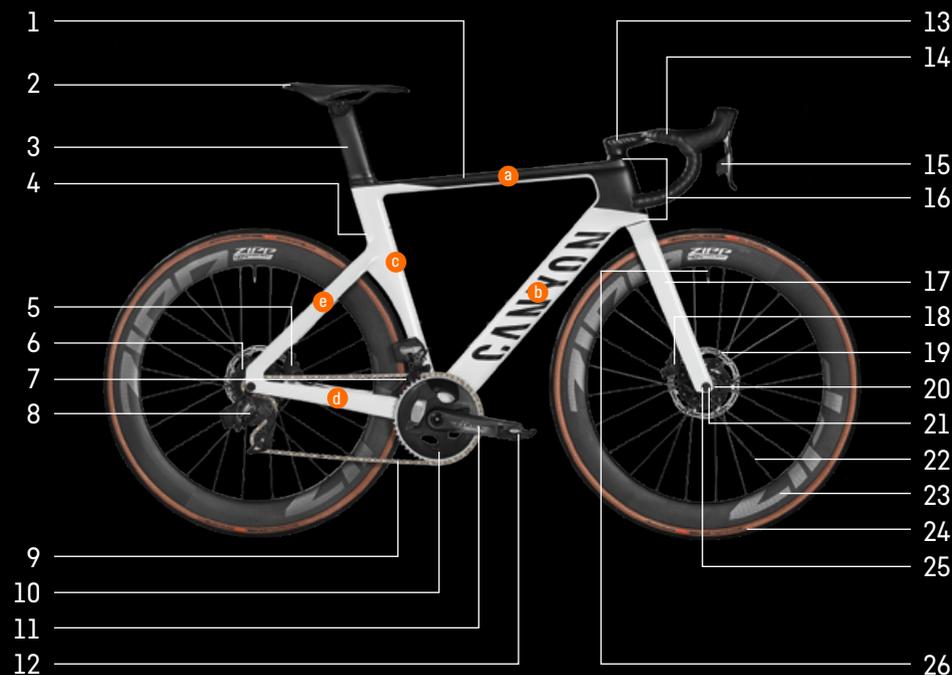


# MANUAL

## ROAD BIKE



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

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

 Prima della prima uscita leggete le pagine da 2 a 10 del presente manuale. Prima di ogni uscita eseguite i controlli descritti nelle pagine 11 e 12 del presente manuale.

## DESCRIZIONE DEI COMPONENTI

- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| <b>1 Telaio:</b>                 | <b>13 Attacco manubrio</b>                 |
| a Tubo superiore                 | <b>14 Manubrio</b>                         |
| b Tubo obliquo                   | <b>15 Leva freno-cambio</b>                |
| c Piantone                       | <b>16 Serie sterzo</b>                     |
| d Fodero posteriore orizzontale  | <b>17 Forcella</b>                         |
| e Fodero posteriore verticale    | <b>18 Freno anteriore</b>                  |
| <b>2 Sella</b>                   | <b>19 Disco del freno</b>                  |
| <b>3 Reggisella</b>              | <b>20 Forcellino</b>                       |
| <b>4 Chiusura del reggisella</b> |  |
| <b>5 Freno posteriore</b>        | <b>Ruota:</b>                              |
| <b>6 Cassetta</b>                | <b>21 Bloccaggio rapido/Perno passante</b> |
| <b>7 Deragliatore centrale</b>   | <b>22 Raggio</b>                           |
| <b>8 Cambio posteriore</b>       | <b>23 Cerchio</b>                          |
| <b>9 Catena</b>                  | <b>24 Pneumatico</b>                       |
| <b>10 Moltiplica</b>             | <b>25 Mozzo</b>                            |
| <b>11 Serie pedivelle</b>        | <b>26 Valvola</b>                          |
| <b>12 Pedale</b>                 |  |

## NOTE SULLE ISTRUZIONI PER L'USO

### PRESTATE PARTICOLARE ATTENZIONE AI SEGUENTI SIMBOLI:

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



Questo simbolo indica un possibile pericolo per la vita o per la salute in caso di mancata esecuzione delle rispettive operazioni o nel caso in cui non vengano presi i provvedimenti specificati.



Questo simbolo indica un comportamento sbagliato che può causare danni a cose o all'ambiente.



Questo simbolo fornisce informazioni su come usare il prodotto o la relativa sezione delle istruzioni d'uso alla quale è necessario prestare particolare attenzione.

## INDICE

- |  |   |
|--|---|
| <b>2 Note sulle istruzioni per l'uso</b>   | <b>65 Il sistema frenante</b>   |
| <b>4 Uso conforme</b>  | 66 Freni a pattino per bicicletta da corsa                              |
| <b>8 Prima della prima uscita</b>  | 66 Funzionamento ed usura   |
| <b>11 Prima di ogni uscita</b>   | 67 Verifica e regolazione   |
| <b>13 Note sul montaggio dal BikeGuard</b>   | 67 Verifica del sistema frenante  |
| <b>16 Imballare la bicicletta da corsa Canyon</b>  | 67 Regolazione dell'altezza dei pattini                                 |
| <b>17 Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti</b>  | 68 Regolazione e sincronizzazione                                       |
| 17 Procedura per fissare correttamente la ruota con i bloccaggi rapidi                             | 69 Freni a disco idraulici  |
| 19 Procedura per fissare correttamente la ruota con i perni passanti                               | 69 Funzionamento ed usura   |
| <b>20 Cosa devo tener presente nel caso di modifiche o di montaggio di componenti addizionali?</b> | 70 Regolazione della distanza delle leve                                |
| <b>21 Peculiarità del carbonio</b>   | 71 Verifica e regolazione   |
| 22 Peculiarità delle ruote in carbonio   | <b>73 Il cambio</b>   |
| 23 Istruzioni per la cura  | 74 Funzionamento ed uso   |
| <b>24 Caratteristiche delle biciclette da triathlon, da cronometro e da pista</b>                  | 76 Controllo e regolazione del cambio                                   |
| <b>26 Dopo una caduta</b>  | 76 Cambio posteriore  |
|  | 77 Regolare gli arresti di fine corsa                                   |
| <b>28 Kit telaio – Istruzioni per il montaggio – Specifiche tecniche</b>                           | 79 Deragliatore centrale  |
| <b>33 Regolazione della bicicletta da corsa Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore</b>     | 80 Shimano Di2  |
| <b>34 Regolazione dell'altezza di seduta</b>   | 82 SRAM eTap/AXS Road   |
| <b>36 Regolazione dell'altezza del manubrio</b>  | 83 CAMPAGNOLO EPS   |
| 37 Attacchi manubrio Aheadset®, sistema non filettato  | 84 Cura della catena  |
| 39 Sistema i-Lock  | 85 Usura della catena   |
| <b>41 Distanza tra manubrio e sella ed impostazione della sella</b>                                | <b>86 Le ruote – coperture, camere d'aria e pressione di gonfiaggio</b> |
| 42 Spostare la sella e regolare l'inclinazione della sella   | <b>89 Centratura del cerchio, tensione dei raggi</b>                    |
| 44 Distanza tra manubrio e sella ed impostazione della sella Speedmax                              | <b>90 Come riparare una copertura forata</b>                            |
| <b>48 Reggisella con bloccaggio integrato</b>  | 90 Smontaggio della ruota   |
| <b>52 Regolare il manubrio e le leve dei freni</b>   | 91 Smontaggio di copertoncini e copertoncini pieghevoli                 |
| 52 Regolare la posizione del manubrio facendolo ruotare  | 92 Montaggio di copertoncini e copertoncini pieghevoli                  |
| <b>54 Cockpit</b>  | 94 Smontaggio di tubolari   |
| 54 Regolazione della larghezza del manubrio  | 94 Montaggio di tubolari  |
| 56 Regolazione dell'altezza del manubrio per modello Aeroad  | 98 Montaggio di ruote   |
| 60 Boccola in alluminio e cuneo di bloccaggio con cockpit con bloccaggio a cuneo                   | <b>99 La serie sterzo</b>   |
| <b>60 Regolazione della distanza delle leve del freno dal manubrio</b>                             | 99 Verifica e regolazione   |
| <b>62 I sistemi di pedali</b>  | 100 Serie sterzo Aheadset®  |
| 62 Funzionamento di diversi sistemi  | 101 Serie sterzo i-Lock   |
| 64 Impostazione e manutenzione   | 103 Serie sterzo del modello Aeroad                                     |
|  | <b>104 Impact Protection Unit (IPU)</b>                                 |
|  | <b>105 Trasportare la bicicletta Canyon</b>                             |
|  | <b>107 Avvertenze generali su cura ed ispezioni</b>                     |
|  | 107 Pulizia e cura della bicicletta Canyon                              |
|  | 109 Custodia della bicicletta Canyon                                    |
|  | 110 Ispezione e manutenzione  |
|  | <b>112 Intervalli d'ispezione e manutenzione</b>                        |
|  | <b>114 Coppie di bloccaggio consigliate</b>                             |
|  | <b>117 Norme sul traffico stradale</b>                                  |
|  | <b>118 Responsabilità su difetti di fabbricazione</b>                   |
|  | <b>120 Garanzia</b>   |
|  | <b>121 Crash Replacement</b>  |

**GENTILE CLIENTE CANYON,**

nel presente manuale troverà raccolta una serie di consigli sull'uso della bicicletta da corsa Canyon nonché informazioni interessanti sulla tecnica di costruzione della bicicletta, sulla cura e manutenzione. La preghiamo di leggere con attenzione questo manuale,

anche se è da molti anni che pratica ciclismo e ritiene di essere un ciclista provetto. Negli ultimi anni proprio la tecnica di costruzione delle biciclette ha fatto grandi progressi.

Per garantirle un piacere duraturo e per la sua sicurezza le consigliamo di leggere con attenzione **questo manuale** e la **Quick Start Guide** del vostro modello e

- ▶ di attenersi strettamente alle istruzioni di montaggio e alla check-list **«Prima di ogni uscita»**,
- ▶ di leggere e seguire le avvertenze del capitolo **«Prima della prima uscita»**
- ▶ di leggere nel capitolo **«Uso conforme»** per quale uso è prevista la sua nuova bicicletta da corsa e la **portata massima consentita** (bicicletta da corsa, ciclista, abbigliamento e bagaglio).
- ▶ nonché di eseguire la **prova minima di funzionamento** prima di ogni uscita. Nel capitolo **«Prima di ogni uscita»** di questo manuale troverà una descrizione su come eseguire tale prova. Non usate la bicicletta nel caso la verifica non dovesse risultare assolutamente corretta.

In questo manuale è disponibile una descrizione dettagliata di numerosi interventi di manutenzione e riparazione. Nell'eseguire tali operazioni la preghiamo di tenere sempre in considerazione che le istruzioni e le indicazioni valgono esclusivamente per questa bicicletta da corsa 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. Non trascuri pertanto di leggere le istruzioni dei nostri fornitori di componenti, che si trovano nel BikeGuard.

Tenete 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) troverete inoltre numerosi filmati che potranno esservi d'aiuto nell'esecuzione di piccole operazioni di riparazione e manutenzione. Non pretendete troppo da voi stessi, potreste mettere a rischio la vostra sicurezza. In caso di dubbi o domande non esitate a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compilate il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Tenete conto dei seguenti punti: il presente manuale non è in grado di trasmettere 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 insegnarvi ad andare in bicicletta. Pertanto l'attenzione del presente manuale è incentrata sulla bicicletta da voi acquistata. Esso illustra le indicazioni e le avvertenze più rilevanti. Tuttavia non è in grado di insegnarvi 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 sotto controllo la propria bicicletta.

Come accade in ogni tipo di sport ci si può ferire anche andando in bicicletta. Prima di montare in sella bisogna essere consapevoli di tale pericolo ed accettarlo.

Non dimentichi che la bicicletta non dispone dei dispositivi di sicurezza di una macchina quali p. es. carrozzeria o airbag.

Quindi guidate sempre con prudenza, rispettando gli altri utenti del traffico. Non guidate mai dopo aver assunto medicinali, droghe, alcol o se vi sentite stanchi. Non guidate mai con una seconda persona sulla bicicletta e tenete sempre le mani sul manubrio.

Infine ancora un paio di raccomandazioni da parte nostra. Andate in bicicletta prestando sempre attenzione a non mettere in pericolo la propria vita e quella degli altri. Indossate sempre equipaggiamento da bicicletta adeguato, per lo meno un casco adatto, occhiali di protezione, scarpe rigide ed abbigliamento ben visibile e chiaro adatto al ciclismo.

Il team Canyon vi augura buon divertimento con la vostra Canyon!

Con la fornitura della bicicletta il produttore è obbligato ad allegare istruzioni integrative. Per istruzioni integrative vedere [www.canyon.com/downloads](http://www.canyon.com/downloads) (aggiornato a novembre 2020).

**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: luglio 2021, 10ª edizione

© 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 ed occhiali



Tenete conto dei seguenti punti: 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.



Le presenti istruzioni non sono da intendersi come guida per riparare una bicicletta o per assemblarla partendo da singole parti. I dettagli tecnici possono subire variazioni rispetto ai dati e alle immagini delle istruzioni per l'uso. Questo manuale soddisfa i requisiti dello standard EN ISO 4210-2. Le presenti istruzioni sono disciplinate dalla normativa europea.



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



Nell'eseguire operazioni di montaggio e registrazione non pretendete troppo da voi stessi mettendo così a rischio la vostra sicurezza. In caso di dubbi, contattate il nostro servizio di assistenza oppure utilizzate il modulo di contatto sul sito Web [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 bicicletta da corsa** (kg)  
 + **peso ciclista** (kg)  
 + **peso bagaglio** (p. es. zaino o borse di trasporto, se approvato)  
 = **peso massimo consentito** (kg)

Accertatevi sempre della condizione di appartenenza della bicicletta da corsa. Per stabilire in quale condizione rientra la vostra bicicletta da corsa, confrontate i simboli presenti sul telaio con i simboli riportati qui di seguito. La categoria indica le superfici sulle quali è possibile guidare e gli usi adatti alla bicicletta da corsa.

Se non riuscite a identificare la condizione della bicicletta da corsa, rivolgetevi in qualsiasi momento al nostro servizio di assistenza oppure utilizzate il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Non è consentito utilizzare seggiolini.



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)



Non è consentito trainare rimorchi per bambini.



Leggete assolutamente tutte le istruzioni integrative e le istruzioni dei produttori dei componenti fornite con la vostra nuova Canyon.

### 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**.

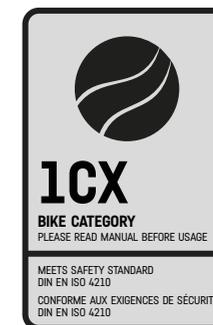
Il **peso massimo consentito** composto da ciclista, bagaglio e bicicletta non deve superare **120 kg**. In alcuni casi i consigli d'uso dei produttori dei componenti potrebbero limitare ulteriormente il peso massimo consentito.

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.



Sui modelli GRAIL CF e GRAIL AL è possibile trasportare il bagaglio anche in speciali borse per biciclette da corsa e per il fitness. Si ricorda che il **peso massimo consentito** (sommando ciclista, bagaglio e bicicletta) di **120 kg** non deve essere superato. In caso di utilizzo di sistemi di borse per bagagli è necessario coprire tutti i punti di contatto fra borsa e telaio con le pellicole protettive in dotazione.



La bicicletta da corsa Canyon può essere utilizzata su rulli liberi (rulli per allenamento senza freno). Inoltre può essere utilizzata su rulli per allenamento a condizione che la bicicletta sia fissata per l'asse posteriore e si utilizzino gli accessori forniti in dotazione dal produttore dei rulli (ad es. assi speciali). In caso di dubbi sull'idoneità dei rulli per allenamento per la vostra bicicletta da corsa Canyon, non esitate a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compilate il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

**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 ad 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.**



Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile che le staffe di portabiciclette **schiaccino i tubi!** 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.



Non è consentito montare portapacchi. Per trasportare del bagaglio usare esclusivamente gli appositi zaini per bicicletta. **Eccezione:** sul modello GRAIL AL è consentito montare un portapacchi.



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

## PRIMA DELLA PRIMA USCITA

1. **Ha già provato a guidare biciclette da corsa, da cronometro, da triathlon o da pista?** Tenete presente che si tratta di attrezzi sportivi che richiedono adattamento e pratica. Prendete lentamente confidenza con la vostra nuova bicicletta in un luogo tranquillo e avvicinatevi a piccoli passi alle caratteristiche di guida. Frequentate un corso di tecnica. Maggiori informazioni sono disponibili sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

2. **Avete 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. Verificate se si riesce ad attivare il freno della ruota anteriore con la stessa leva del freno che siete soliti usare. Se così non fosse è necessario familiarizzare accuratamente con la nuova disposizione, poiché un azionamento sconsiderato del freno della ruota anteriore potrebbe provocare una caduta. Eventualmente chiedete ad uno specialista di cambiare l'attribuzione delle leve dei freni. Assicurarsi le leve del freno siano abbinate ai freni allo stesso modo su tutte le vostre biciclette.

L'azione frenante dei freni attuali è eventualmente di gran lunga superiore a quella dei freni della bicicletta da Lei usata fino ad ora! Effettuate in ogni caso prima delle frenate di prova su strade prive di traffico. Avvicinatevi a piccoli passi alla decelerazione massima possibile. Troverete maggiori informazioni sui freni nel capitolo «**Il sistema frenante**».

3. **Avete già preso confidenza con il tipo di cambio e con il suo funzionamento?** Esercitatevi nell'uso del cambio su strade prive di traffico. Non cambi marcia contemporaneamente davanti e dietro e riduca la forza di pedalata durante il cambio. Troverete maggiori informazioni sul cambio nel capitolo «**Il cambio**».



Frenata a fondo, da non imitare



Il cambio a catena



Tenete presente che l'attribuzione delle leve del freno può variare da paese a paese. Verificate quale freno viene azionato tirando una leva del freno. Se l'impostazione non corrisponde alle vostre abitudini fate modificare tale assegnazione!



Se si guida tenendo le mani sulle estensioni aerodinamiche (manubrio da triathlon) o in posizione bassa sulla parte inferiore del manubrio nel modello GRAIL, raggiungere le leve del freno richiederà più tempo rispetto a quando le si tengono in altre posizioni. La distanza di arresto risulta più lunga. Guidate con particolare prudenza e tenete conto di distanze di arresto superiori.

4. **L'altezza del telaio è adeguata? La sella ed il manubrio sono impostati correttamente?** Mettetevi sul tubo superiore della bicicletta e verificate che tra tubo e cavallo ci sia spazio per almeno 2-3 dita. In caso contrario, contattate il nostro servizio di assistenza oppure compilate 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. La sella dovrebbe essere impostata in modo tale che nella posizione più bassa il tallone raggiunga appena il pedale. Una volta in sella verificate di poter toccare il pavimento con le punte dei piedi. Troverete maggiori informazioni sulla posizione nel capitolo «**Regolazione della bicicletta da corsa Canyon in base alle esigenze dell'utilizzatore**».

5. **Avete 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 vi consigliamo di esercitarvi da fermo e facendo attenzione ad agganciare e sganciare i pedali. Appoggiatevi ad una parete per non cadere. Se necessario, regolate la forza di aggancio e sgancio. In ogni caso leggete prima di tutto le istruzioni per l'uso, che troverete allegate. Troverete maggiori informazioni sui pedali nel capitolo «**I sistemi di pedali**».



Sulle biciclette da corsa e sulle biciclette gravel possono essere utilizzati esclusivamente pedali a sgancio rapido o automatici. Non utilizzate i pedali a piattaforma e i pedali duo (a sgancio rapido da un lato e a piattaforma dall'altro).



Soprattutto nel caso di telai molto piccoli è possibile che il piede tocchi la ruota anteriore. Per questo motivo si consiglia di utilizzare solo pedali a sgancio rapido o pedali automatici. Assicuratevi inoltre che le tacchette siano regolate correttamente.



Verificare la distanza tra il tubo superiore ed il cavallo



Scarpe per pedali automatici



Pedale automatico



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

6. **Usi la bicicletta Canyon solamente in base all'uso previsto per il tipo da Lei acquistato!** Le biciclette da corsa e da triathlon devono essere impiegate esclusivamente su strade e sentieri con fondo liscio, p. es. su fondi asfaltati o lastricati.

Le biciclette da **ciclocross** e **gravel** 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.

Le **biciclette da pista** sono attrezzi prettamente sportivi e devono essere impiegate solamente su circuiti chiusi (velodromo). Non è consentito l'utilizzo di biciclette da pista su strade o sentieri pubblici.

In genere le biciclette da corsa Canyon sono progettate per un **peso massimo consentito di 120 kg** composto dai pesi di ciclista, bagaglio e bicicletta. Nel caso di biciclette da corsa con ruote Mavic la portata massima consentita è di 100 kg. Non superate mai questi limiti. Troverete maggiori informazioni sull'uso previsto nel capitolo **«Uso conforme»**.

7. **La Sua bicicletta è dotata di componenti in carbonio?** Tenete presente che questo materiale richiede una particolare cura ed un uso attento. Leggete in ogni caso il capitolo **«Peculiarità del carbonio»**.



Le biciclette da corsa Canyon sono progettate per uscite su asfalto



Bicicletta gravel GRAIL CF SL



Il carbonio

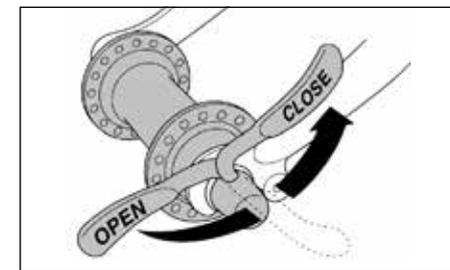


Le biciclette da corsa, da cronometro, da triathlon o da pista Canyon sono attrezzi sportivi di qualità superiore in grado di coniugare leggerezza ed elevate prestazioni ingegneristiche. Trattate anche voi questi materiali come un professionista. Un uso non conforme, un montaggio effettuato da mani inesperte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

## PRIMA DI OGNI USCITA

**PRIMA DI OGNI USCITA EFFETTUATE I SEGUENTI CONTROLLI:**

1. I bloccaggi rapidi e i perni passanti della ruota anteriore e posteriore, il reggisella ed i restanti componenti sono fissati correttamente? Troverete maggiori informazioni nel capitolo **«Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti»**.
2. Le coperture sono in buono stato ed hanno entrambe sufficiente pressione? Fate girare le ruote per verificarne la centratura. In questo modo potrete inoltre individuare forature laterali delle coperture, perni e raggi rotti. Troverete maggiori informazioni nel capitolo **«Le ruote – coperture, camere d'aria e pressione di gonfiaggio»**.
3. Fate una prova dei freni da fermi 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. I pattini dei freni a pattino devono centrare i fianchi dei cerchi in tutta la loro superficie. Non devono toccare le coperture. Troverete maggiori informazioni sul tema **«Freni»** nel capitolo **«Il sistema frenante»**.



Verifichi la pressione delle coperture



Il freno non deve andare a toccare il manubrio



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



Non usate la vostra Canyon nel caso aveste riscontrato problemi in uno dei punti sopra elencati.

4. Nel caso di guida su strade pubbliche o di notte verifici l'impianto d'illuminazione (vedere il capitolo «**Norme sul traffico stradale**»).
5. Da un'altezza ridotta faccia rimbalzare la Sua Canyon sul pavimento. Prestate attenzione ad eventuali rumori provenienti dalla bicicletta. Se necessario verifici i collegamenti dei cuscinetti ed i raccordi delle viti.
6. L'accessorio più importante per una serena uscita in bicicletta è una piccola sacca degli attrezzi che potrà 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 vostro cellulare e del denaro. Portate con voi anche una pompa che potrete fissare al telaio.
7. Si munisca di un antifurto robusto nel caso volesse parcheggiare la Sua Canyon. Leghi la Sua Canyon solamente ad oggetti fissi, in modo da prevenire eventuali furti!



Non vada mai in bicicletta al buio senza illuminazione



Kit d'emergenza

 A seconda del tipo di fondo stradale e delle forze esercitate dall'utilizzatore, la Sua Canyon viene sottoposta a forti sollecitazioni. Conseguenza di queste sollecitazioni dinamiche sono logoramento ed usura dei diversi componenti. Sottoponga la Sua 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. Faccia ispezionare regolarmente la Sua Canyon e, se necessario, chiedi di sostituire le parti interessate. Troverete maggiori informazioni sulla manutenzione e sulla sicurezza d'uso nei capitoli «**Avvertenze generali su cura ed ispezioni**», «**Coppie di bloccaggio consigliate**» ed «**Intervalli d'ispezione e manutenzione**».

 Per evitare danni alla Sua Canyon si attinga al peso massimo consentito ed alle disposizioni sul trasporto di bagagli e bambini nel capitolo «**Uso conforme**». Inoltre, prima di trasportare la bicicletta in macchina o in aereo consigliamo di leggere il capitolo «**Trasportare la bicicletta Canyon**».

## 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 La preghiamo di familiarizzare con i componenti della Sua Canyon.

Estraete la pagina di copertina anteriore del manuale della bicicletta da corsa. Vi è raffigurata una bicicletta da corsa Canyon con tutti i componenti più importanti. Tenete aperta questa pagina durante la lettura in modo da trovare subito i componenti menzionati nel testo.

L'immagine mostra una bicicletta da corsa Canyon scelta arbitrariamente. Non tutte le biciclette Canyon sono uguali a quella illustrata.

Informazioni dettagliate sul montaggio della bicicletta da corsa Canyon si trovano anche nella **Quick Start Guide** del modello.

 Non utilizzate il cutter sulla bicicletta. Potreste ferirvi o danneggiare il componente. Dove possibile servirvi di una forbice.

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

 Condividete la gioia di possedere una nuova Canyon e chiedete ad un vostro amico di aiutarvi ad estrarre la vostra nuova Canyon dal BikeGuard e ad assemblarla.

## INDICAZIONI GENERALI PER IL MONTAGGIO DELLA BICICLETTA DA CORSA

La vostra 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 effettuate 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 si dispone di conoscenze o esperienza sufficienti, è necessario leggere i capitoli dettagliati riportati nel manuale completo; leggete anche le istruzioni dei produttori dei componenti sul loro sito Internet o su [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

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

## ELENCO DEGLI UTENSILI NECESSARI



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

- Chiave dinamometrica Canyon con punte intercambiabili (1)
- Opzione: chiave dinamometrica specifica per Canyon per il fissaggio del reggisella (2)
- Opzione: Pasta di montaggio Canyon (3)

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

## UTILIZZO DELLA CHIAVE DINAMOMETRICA CANYON



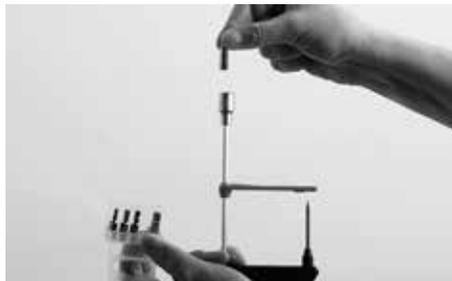
Per fissare nel modo più sicuro possibile due componenti, Canyon ritiene indispensabile utilizzare una chiave dinamometrica.



Fissare le viti di serraggio (ad es. su attacco manubrio, canotto della forcella, manubrio o 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. Attenetevi rigorosamente alle coppie di bloccaggio indicate da Canyon.



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



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



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



Per i fissaggi di reggisella con una coppia di bloccaggio indicata di 5 Nm è possibile utilizzare la chiave dinamometrica specifica per Canyon in dotazione, se lo spazio disponibile non consente di utilizzare la chiave dinamometrica Canyon standard.

## 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.



Utilizzare della pasta di montaggio con i 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.



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, rimuovete lo sporco e i residui di lubrificante. Successivamente spalmate sulle superfici pulite uno strato sottile e uniforme di pasta di montaggio Canyon con un pennello o un panno in pelle.

Quindi montate i componenti come indicato. Utilizzate la chiave dinamometrica Canyon e non superate mai le coppie massime di bloccaggio indicate. Rimuovete la pasta di montaggio Canyon in eccesso e richiudete con cura la bustina.



Nei modelli Aeroad (a partire da MY20) tenere conto dell'utilizzo particolare del reggisella e della chiusura del reggisella. Informazioni dettagliate: si trovano nella Quick Start Guide Aeroad allegata o sul nostro sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## IMBALLARE LA BICICLETTA DA CORSA CANYON

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

Al BikeGuard sono state allegate le istruzioni d'imballaggio «**Come imballare la bicicletta da corsa**». Nell'imballare la bicicletta si attenga sempre esattamente alle istruzioni.

Troverete le istruzioni d'imballaggio che descrivono passo dopo passo la modalità di imballaggio della Canyon anche sul nostro sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

In caso di viaggio in volo imballi la bicicletta da corsa nel BikeGuard della Canyon oppure si serva di una valigia apposita, come p. es. il BikeShuttle Il Canyon o la Canyon Signature Pro Bike Bag.

In caso di trasporto in macchina si assicuri che la bicicletta sia in posizione stabile e non slitti. In caso di dubbi o domande, legga i capitoli dettagliati riportati più avanti nelle istruzioni oppure non esiti a contattare il nostro servizio di assistenza o compilare il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

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

 L'imballaggio non corretto della Canyon secondo le istruzioni d'imballaggio allegate non dà alcun diritto al rimborso da parte della Canyon Bicycles GmbH di eventuali danni insorti durante il trasporto.



Canyon Signature Pro Bike Bag



Il BikeGuard Canyon

 **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.

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

## USO DI BLOCCAGGI RAPIDI E DI PERNI PASSANTI

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

Fondamentalmente il bloccaggio rapido è costituito da due elementi di comando:

- ▶ La leva manuale su un lato del mozzo, che per mezzo di un eccentrico trasforma il movimento di chiusura in forza di serraggio.
- ▶ Il dado di bloccaggio sull'altro lato del mozzo, che consente di regolare il precarico su una barra filettata.

### PROCEDURA PER FISSARE CORRETTAMENTE LA RUOTA CON I BLOCCAGGI RAPIDI

- ▶ Apra il bloccaggio rapido. Dovrebbe essere leggibile la scritta «OPEN» (aperto).
- ▶ Spostate la leva nuovamente 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.
- ▶ Durante la seconda metà del percorso la forza della leva deve aumentare notevolmente. Alla fine la leva si muove con molta difficoltà. Usi il polpastrello del pollice e le dita della mano per tirare appoggiandosi sulla forcella o sul telaio.

 Per parcheggiare la bicicletta legate le ruote fissate con bloccaggi rapidi insieme al telaio ad un oggetto fisso.



Leva e dado di bloccaggio



Apertura del bloccaggio rapido



Chiusura del bloccaggio rapido

 Le ruote montate scorrettamente possono causare gravi cadute ed incidenti.

 Non usi mai la bicicletta prima di averne controllato il fissaggio delle ruote. Il distacco di una ruota durante la guida può causare una caduta!

- ▶ Nella posizione finale la leva deve essere parallela alla ruota. Non deve assolutamente sporgere lateralmente. La leva deve aderire al telaio in modo da non poter essere aperta involontariamente.
- ▶ Ne verifichi l'alloggiamento provando a spostare la leva.
- ▶ Se la leva di bloccaggio dovesse girare su se stessa, la ruota non è fissata correttamente. Riapra il bloccaggio ed aumenti il precarico girando di mezzo giro ed in senso orario il dado situato sul lato opposto.
- ▶ Ripeta la procedura di chiusura e verifichi nuovamente l'alloggiamento. Il bloccaggio serra correttamente nel momento in cui la leva non gira più.
- ▶ Infine sollevi la ruota di alcuni centimetri dal pavimento e dall'alto dia un colpo leggero alla copertura. Verifichi che la ruota sia fissata stabilmente e che quindi non fuoriesca dai forcellini del telaio.



Verificate che la sede sia stabile provando a ruotare la leva chiusa



La leva del bloccaggio rapido deve essere all'incirca parallela alla bicicletta e non deve sporgere lateralmente



Nella posizione finale la leva deve essere perpendicolare rispetto al perno del bloccaggio rapido

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

 Le leve di bloccaggio rapido non chiuse correttamente possono comportare il distacco delle ruote. **Imminente pericolo d'incidente!**

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

### PROCEDURA PER FISSARE CORRETTAMENTE LA RUOTA CON I PERNI PASSANTI

Il sistema RWS di DT Swiss per biciclette da corsa consiste in perni passanti in grado di conferire alle forcelle e ai carri posteriori una maggiore rigidità. Quando la bicicletta da corsa è sottoposta ad elevate sollecitazioni mantiene la stabilità di marcia.

Maggiori informazioni sul montaggio della ruota anteriore con sistema SWR di DT Swiss sono disponibili nel capitolo «**Montaggio dal BikeGuard**» all'interno delle presenti istruzioni.

Il montaggio dell'asse posteriore avviene in modo analogo.

Per smontare la ruota inserire la leva di serraggio nell'asse. Accertarsi che la leva di serraggio (a cinque lati) si correttamente applicate nell'asse.

Girare quindi la leva di serraggio in senso antiorario. Una volta aperto completamente il perno passante di circa due giri e mezzo, mantenere la ruota in posizione ed estrarre il perno dal mozzo.



Sistema RWS di DT Swiss per biciclette da corsa



Perno passante sulla ruota posteriore



Leva di serraggio rimovibile

 Assicurarsi che la leva di serraggio RWS sia serrata ad almeno 15 Nm o «il più saldamente possibile a mano».

 Le ruote montate scorrettamente possono causare gravi cadute ed incidenti. In caso di dubbi anche minimi o domande non esitate a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compilate il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

 Una volta montate le ruote effettuate una prova dei freni da fermo. Il punto di pressione del freno deve instaurarsi prima che la leva del freno tocchi il manubrio. Nel caso di freni idraulici pompate (spingete la leva) un paio di volte fino a quando non viene raggiunto un punto di pressione stabile.

 I produttori di sistemi con perni passanti forniscono generalmente istruzioni per l'uso dettagliate. Le legga 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. Tenga presente che il montaggio di parafanghi o simili può pregiudicare il funzionamento della bicicletta e la sicurezza di guida. Prima di acquistare e montare accessori si accerti che questi siano compatibili con la Sua Canyon.

Nel caso di ulteriori campanelli, avvisatori acustici o dispositivi d'illuminazione è necessario verificare 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»).

Se decidete di montare un portapacchi o un seggiolino o di trainare un rimorchio leggete prima il capitolo «Uso conforme» e accertatevi che sia consentita tale operazione. In questo caso, contattate il nostro servizio di assistenza oppure compilate il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Esegua solamente le operazioni che ritiene di poter eseguire correttamente al 100%.

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



Parafanghi



Portapacchi

 Accessori montati successivamente quali parafanghi, portapacchi, ecc. possono pregiudicare il funzionamento della bicicletta Canyon: scelga preferibilmente accessori dal nostro assortimento. In questo modo sarà sicuro di usare componenti adeguati.

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

 Per tutte le questioni legate al montaggio degli accessori, alla compatibilità tra i componenti o alla modifica dei componenti, leggete i capitoli dettagliati riportati più avanti nelle istruzioni oppure contattate il nostro servizio di assistenza o compilare il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## PECULIARITÀ DEL CARBONIO

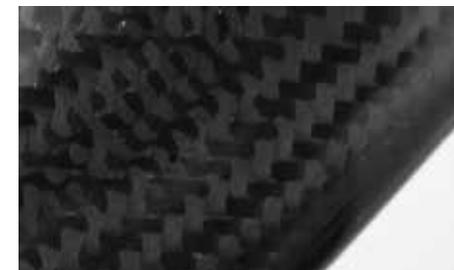
Il carbonio, o per esattezza il materiale sintetico rinforzato con fibre di carbonio, detto anche CFRP, rispetto ai comuni materiali da costruzione leggeri presenta alcune caratteristiche peculiari. È di fondamentale importanza prendere nota di queste caratteristiche per approfittare a lungo dell'elevata qualità della Sua Canyon e per fidarsi 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 ad un sovraccarico è possibile che il componente in carbonio si guasti, causando un'eventuale caduta con conseguenze non prevedibili. Pertanto raccomandiamo vivamente di far controllare alla nostra officina specializzata il componente o meglio ancora l'intera Canyon in seguito ad un incidente!

Parcheggi sempre la Sua Canyon con cura ed in modo che non possa cadere. Una semplice caduta può danneggiare il telaio o i componenti in carbonio.



Il carbonio

 Guidi sempre con attenzione. Nel caso il componente CFRP dovesse scricchiolare, potrebbe essere indicativo di un imminente cedimento del materiale. Non usi la bicicletta e contatti la hotline dell'officina per decidere il da farsi. Non fare mai riparare i componenti in CFRP. Ne va della vostra sicurezza! Sostituiscia immediatamente un componente danneggiato ed eviti che tale componente venga usato da terzi.

 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. Evitate anche di lasciarli in auto sotto il sole o di custodirli vicino a fonti di calore.

 **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.

 Il **peso massimo consentito** composto da ciclista, bagaglio e bicicletta **non deve superare 120 kg**. Fondamentalmente non sono consentiti rimorchi per bambini!

### PECULIARITÀ DELLE RUOTE IN CARBONIO

Grazie all'uso di plastica rinforzata da fibra di carbonio le ruote in carbonio presentano particolari qualità aerodinamiche ed un peso ridotto.

### FRENARE CON RUOTE IN CARBONIO - CARATTERISTICHE

Dal momento che le superfici di frenata sono in carbonio è necessario tenere conto di alcune peculiarità. Usare solamente pattini freno idonei all'utilizzo con ruote in carbonio. Consigliamo di usare sempre i pattini del produttore di ruote!

Anche Shimano e Campagnolo forniscono pattini per ruote in carbonio, tuttavia questi sono adatti ai cerchi Shimano o Campagnolo. I pattini per ruote in carbonio si usano più rapidamente rispetto ai pattini comuni. Tenete presente che i cerchi hanno un comportamento di frenata che richiede una certa pratica, in particolare su bagnato. Esercitarsi pertanto a frenare in zone prive di traffico fino ad avere il pieno controllo della bicicletta.

Le superfici di frenata dei cerchi in carbonio sono sensibili alle temperature elevate. Evitare pertanto frenate continue durante le uscite in montagna. Scendendo a valle con il freno posteriore costantemente attivato è possibile che il materiale si riscaldi fino a deformarsi. Il cerchio può rovinarsi completamente, un eventuale scoppio della camera d'aria può essere causa di un incidente. Si consiglia di frenare sempre con entrambi i freni e di rilasciarli di tanto in tanto per consentire al materiale di raffreddarsi.



Biciclette con cerchi in carbonio presentano un comportamento di frenata particolare

 Non fissi mai telai o reggisella in CFRP su cavalletti di montaggio. Potrebbero subire danni. Monti un reggisella (in alluminio) stabile che potrà fissare oppure usi un cavalletto, che serri il telaio all'interno su tre punti o che fissi forcella e scatola del movimento centrale.

 Verifici lo stato dei freni e si accerti di usare solamente pattini adatti per cerchi in carbonio.

 Verifici lo stato dei pattini ad intervalli brevi, poiché l'usura è eventualmente maggiore rispetto ai cerchi in alluminio.

 Tenere conto che l'azione frenante si riduce fortemente sul bagnato. Se possibile evitare di uscire in bicicletta se è prevista pioggia o umidità. Se tuttavia si dovesse uscire su fondo stradale umido consigliamo di guidare con particolare prudenza e molto più lentamente che su strade asciutte.

### ISTRUZIONI PER LA CURA

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

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

Si accerti che le superfici di frenata di ruote con cerchi in carbonio siano sempre prive di prodotti di pulizia e lubrificanti!



Protegga la superficie con cera per auto



Adesivi particolari proteggono il carbonio da eventuali danni

 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.

 Verificare 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, verificare la zona interessata. Non usi la bicicletta Canyon e contatti immediatamente il nostro servizio di assistenza oppure utilizzi il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

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

 In caso di utilizzo di sistemi di borse per bagagli (consentito solo con i modelli GRAIL CF e AL) è necessario coprire tutti i punti di contatto fra borsa e telaio con le pellicole protettive in dotazione.

 Non ingrassare mai i componenti in carbonio. Il grasso si deposita sulla superficie riducendo il coefficiente d'attrito ed 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!

 Non fissi mai telai o reggisella in CFRP su cavalletti di montaggio. Potrebbero subire danni. Monti un reggisella (in alluminio) stabile che potrà fissare oppure usi un cavalletto, che serri il telaio all'interno su tre punti o che fissi forcella e scatola del movimento centrale.

## CARATTERISTICHE DELLE BICICLETTE DA TRIATHLON, DA CRONOMETRO E DA PISTA

### MANUBRI DI BICICLETTE DA CRONOMETRO

Nella pratica del triathlon o nelle gare a cronometro, in cui è di fondamentale importanza assumere una posizione di seduta particolarmente aerodinamica, vengono di norma montati i cosiddetti manubri Aero. Le leve del cambio dei modelli Aero sono spesso posizionate all'estremità del manubrio, le leve del freno sulla parte terminale del manubrio base (manubrio con appendici). Guidando in posizione distesa le leve dei freni sono distanti, il tempo di reazione è superiore, lo spazio di frenata aumenta. Guidi pertanto con particolare prudenza.

È possibile regolare limitatamente la posizione del manubrio in base alle proprie esigenze. Il che significa che la parte diritta del manubrio può essere leggermente spostata verso il basso ed essere rivolta verso l'alto di massimo 30°.

Assicuratevi che gli avambracci possano sempre appoggiarsi comodamente, pertanto i gomiti dovrebbero sporgere indietro e leggermente sopra i poggiabraccia del manubrio.



Le biciclette da cronometro presentano un comportamento su strada che richiede una certa pratica



I gomiti dovrebbero sporgere verso l'indietro e leggermente sopra i gusci del manubrio

 Le biciclette da triathlon, da cronometro e da pista possiedono particolari caratteristiche di guida. Provi la Sua bicicletta in un luogo tranquillo e si avvicini a piccoli passi alle caratteristiche di guida.

### BICICLETTE DA CRONOMETRO – LEVE CAMBIO PER ESTREMITÀ MANUBRIO

Nel caso di leve del cambio per estremità manubrio Shimano, SRAM e Campagnolo per triathlon e gare a cronometro, la leva del cambio viene spinta verso il basso per passare dietro ai pignoni più piccoli, quindi ad un rapporto grande, e davanti alle moltipliche più piccole, quindi ad un rapporto più piccolo. Tirando verso l'alto la leva del cambio si passa dietro e davanti alle ruote dentate più grandi.

Il comando di cambio viene trasmesso dalla leva del cambio tramite il cavo bowden. Il cambio posteriore oscilla, la catena sale sul pignone successivo. Per la procedura di cambio è di fondamentale importanza che si pedali con costanza e senza grandi impieghi di forza fino a quando la catena si sarà spostata da un pignone all'altro! Grazie a delle guide speciali nelle ruote dentate il cambio delle biciclette attuali funziona anche sotto carico. Una cambiata con sforzo eccessivo riduce notevolmente il ciclo vitale della catena.

Inoltre è possibile che la catena rimanga bloccata tra fodero posteriore orizzontale e moltipliche (il cosiddetto "chain-suck"). Evitare di cambiare mentre si sta pedalando con forza, soprattutto nel caso di cambiata sul deragliatore centrale.

### BICICLETTA DA PISTA

Le biciclette da pista non hanno freni. Il mozzo posteriore non gira a ruota libera. Le pedivelle ruotano continuamente fintanto che le ruote girano. Le consigliamo pertanto di esercitarsi con una bicicletta da pista sotto la supervisione di un allenatore esperto.



Le leve cambio per estremità manubrio comandano cambio posteriore e deragliatore centrale



Cambio posteriore



Bicicletta da pista

 Tenga presente che lo spazio di frenata è maggiore se le mani sono appoggiate sul manubrio Aero. Le leve dei freni non sono facilmente raggiungibili.

 Le biciclette da pista sono completamente diverse dalle comuni biciclette da corsa. Si avvicini a piccoli passi alla guida senza ruota libera e senza freni.

## DOPO UNA CADUTA

1. Verificate che le ruote siano ancora ben fissate ai forcellini e che i cerchi siano ancora centrati nel telaio e nella forcella. Faccia girare le ruote ed osservi la fessura tra pattini e fianchi del cerchio o fra telaio e pneumatici. Se la fessura cambia notevolmente e non ha la possibilità di effettuare la centratura in loco, eventualmente sarà necessario aprire leggermente i freni affinché il cerchio possa girare tra i pattini senza strisciare. Tenga conto che in questo caso l'azione frenante si riduce. Troverà maggiori informazioni nei capitoli «**Il sistema frenante**» e «**Le ruote**».

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

3. Accertatevi che la catena sia ancora sulle moltipliche e sui pignoni. Nel caso la bicicletta fosse caduta sul lato del cambio Le consigliamo di verificarne il funzionamento. Faccia sollevare a qualcuno la bicicletta dalla sella e provi ad inserire tutte le marce. In particolare, nel caso di marce basse, dove la catena sale sui pignoni più grandi, vi preghiamo di controllare 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!** Cambio posteriore, ruota posteriore e telaio potrebbero subire dei danni. Controlli il deragliatore centrale. Un eventuale spostamento può causare la caduta della catena, la bicicletta si fermerebbe (vedere anche capitolo «**Il cambio**»).



Verifichi che entrambe le ruote siano fissate saldamente nei forcellini



Provi a spostare il manubrio rispetto alla ruota anteriore



Verifichi che la catena sia ancora sulle moltipliche e sui pignoni



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

4. Verificate che la sella non sia storta osservando la sella lungo il tubo superiore o verso la scatola del movimento centrale.

5. Sollevi la bicicletta di alcuni centimetri e la faccia rimbalzare sul pavimento. Se durante tale operazione dovessero risultare dei rumori è possibile che ci siano dei raccordi vite allentati.

6. Infine osservi nuovamente la bicicletta per individuare eventuali parti deformate, alterazioni di colore o cricche.

Torni indietro con la bicicletta facendo attenzione e solamente se tutti i controlli sono stati superati senza problemi. Evitate forti accelerazioni e frenate, non guidate alzandovi dalla sella e con colpi di pedale energici.

In caso di dubbi sul corretto funzionamento della bicicletta chiedi a qualcuno di venire a prendere in macchina. Non corra rischi mettendo a repentaglio la propria sicurezza. Una volta a casa è necessario sottoporre la bicicletta nuovamente a controlli accurati. Legga inoltre i capitoli dettagliati riportati più avanti nelle istruzioni oppure non esiti a contattare il nostro servizio di assistenza o compilare il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



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



Controlli i componenti in carbonio con particolare attenzione ed, ai fini della sicurezza, provveda a sostituirli nel caso del minimo dubbio



Per la Sua sicurezza, dopo una caduta sostituisca i componenti leggeri



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 particolare modo non cerchi di raddrizzare la forcella, il manubrio, l'attacco manubrio, le pedivelle, il reggisella ed i pedali. In caso di dubbi si consiglia di sostituire tali parti, ne va della vostra sicurezza.

## KIT TELAIO – ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO – SPECIFICHE TECNICHE

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

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.

Le consigliamo vivamente di leggere con attenzione le istruzioni dei produttori di componenti. Eventuali errori nella combinazione possono fondamentalmente compromettere la sicurezza della Sua Canyon. Consigliamo pertanto di far eseguire il montaggio da uno specialista o di rivolgersi alla nostra officina specializzata. Non pretenda troppo da se stesso mettendo così a rischio la propria sicurezza.



Kit telaio della Canyon Ultimate CF

 Faccia montare la Sua Canyon nella nostra officina specializzata.

 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) p. es. estrattori speciali o istruzioni aggiuntive.

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

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

Monti 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 è possibile che con il passare del tempo non sia più in grado di smontare la Sua Canyon.

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

Inizi sempre a serrare partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verifichi costantemente la sede stabile del componente, come descritto nei relativi capitoli.

Per le parti prive di indicazioni serri le viti gradualmente fino a raggiungere la coppia massima di bloccaggio e verifichi costantemente la sede stabile del componente.



Si attenga sempre alle indicazioni sulle coppie di bloccaggio



Usi sempre una chiave dinamometrica

 Utilizzare solo l'attacco manubrio in dotazione.

 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 ed attenendosi allo stato della scienza e della tecnica. In caso di domande sulla compatibilità di singoli componenti con il telaio contatti il nostro servizio di assistenza o compili il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

 Sul telaio Canyon F10 tutte le fibre in carbonio sono state elaborate in modo da sopportare le sollecitazioni a cui vengono sottoposte durante l'uso. Pertanto i fermi del cavo rivettati devono essere sollecitati solamente in direzione dei cavi del cambio o del freno. Non tiri i cavi diagonalmente al senso di scorrimento o in direzione opposta allo stesso, quindi allontanandosi dal telaio (p. es. per eseguire una tensione iniziale). Una tale procedura potrebbe danneggiare il telaio.

 Per alcuni componenti le coppie di bloccaggio sono stampate o incollate su adesivi. Si attenga assolutamente a questi valori. Legga in ogni caso le istruzioni allegate dei produttori di componenti!

**CUSCINETTI DELLO STERZO/SERIE STERZO**

A seconda del modello vengono utilizzati serie sterzo/cuscinetti diversi.

Le biciclette da corsa e i kit telaio Canyon vengono consegnati sempre con la forcella già montata e con la serie sterzo regolata.

**MOVIMENTO CENTRALE**

A seconda del modello vengono utilizzati diversi sistemi di movimento centrale, prevalentemente il Press-Fit PF-86 mm.

Le scatole dei movimenti del tipo Cartridge possono essere montate direttamente con del grasso di montaggio di qualità. Si attenga alle coppie di bloccaggio consigliate dal produttore di movimenti centrali.

**LARGHEZZA CARRO POSTERIORE**

Telaio per bicicletta da corsa con freni a pattino: 130 mm

Telaio per bicicletta da corsa con freni a disco: 142 mm

Telaio per bicicletta da corsa con bloccaggio rapido e freni a disco: 135 mm



Serie sterzo già montata ed impostata con attacco manubrio e forcella



Movimento centrale

**FORCELLINO DEL CAMBIO SOSTITUIBILE**

I forcellini del cambio sostituibili sono fissati sufficientemente su tutti i telai. Attenersi alla coppia di bloccaggio indicata che si trova sul forcellino del cambio. Non superare le coppie di bloccaggio massime!

**SUPPORTO BORRACCE**

Attenersi alla coppia di bloccaggio massima di 2 Nm. Non superare mai la coppia di bloccaggio massima di 2 Nm.

**FERMI DEL CAVO**

Solleciti i fermi del cavo rivettati sul telaio Canyon Ultimate CF, in base al percorso della forza, solamente nel senso di scorrimento del cavo del cambio o del freno. Una sollecitazione diagonale al senso di scorrimento o in direzione opposta allo stesso potrebbe danneggiare il telaio.



Sostituendo il forcellino del cambio sostituibile non superi mai la coppia di bloccaggio massima di 1,5 Nm



Nel caso del supporto borracce si attenga alla coppia di bloccaggio massima di 2 Nm



Nel sostituire il forcellino del cambio sostituibile, controlla di mettere un po' di grasso fra il forcellino del cambio e il telaio.

**REGGISELLA**

Il Suo 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 in carbonio e/o del telaio.

Prima di montare il reggisella nel telaio, verifichi 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. Se necessario, pulisca il piantone ed elimini le bavature.

**Caso speciale reggisella nei modelli Aeroad a partire da MY20:** In questo caso si applica un sottile strato di grasso sul bordo superiore del piantone. Al riguardo, legga assolutamente la Quick Start Guide Aeroad allegata. Troverà maggiori informazioni sul nostro sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

Non stringa eccessivamente le vite o il bloccaggio rapido del bloccaggio sul piantone. Prenda nota delle avvertenze riportate nel capitolo «**Regolazione dell'altezza di seduta**» e delle coppie di bloccaggio consentite nel capitolo «**Avvertenze generali su cura ed ispezioni**» e tenga conto delle indicazioni dei produttori di componenti. Forzando il bloccaggio si rischia di danneggiare il reggisella e di provocare un incidente e/o la lesione dell'utilizzatore.

 Nei modelli Aeroad (a partire da MY20) tenere conto dell'utilizzo particolare del reggisella e della chiusura del reggisella. Informazioni dettagliate: si trovano nella Quick Start Guide Aeroad allegata o sul nostro sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

 Si attenga alle indicazioni relative ai diametri dei reggisella indicati sul sito [www.canyon.com/service](http://www.canyon.com/service)



Verifichi che il reggisella sia perfettamente compatibile con il telaio



Non superare la coppia di bloccaggio massima indicata

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

 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.

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

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

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

Non importa se preferisce una posizione aerodinamica o una posizione rilassata su una bicicletta da corsa Canyon. La posizione di seduta è di fondamentale importanza per il Suo benessere e per permetterLe di ottenere prestazioni ottimali sulla Sua Canyon. Pertanto regoli sella e manubrio della Sua Canyon il più possibile in base alle proprie esigenze.

Sostanzialmente una bicicletta da corsa è un attrezzo sportivo progettato per la velocità. Già per questo motivo una bicicletta da corsa presuppone delle condizioni di base della muscolatura del tronco, delle spalle e del collo.

La statura è di fondamentale importanza per la scelta dell'altezza del telaio della Sua Canyon. Con la scelta del tipo di bicicletta si stabilisce approssimativamente il portamento del corpo in sella. Tuttavia alcuni componenti della Sua 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, La preghiamo di verificare che la distanza dal pavimento al tubo superiore Le 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 si trova sul nostro sito internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



L'altezza del tubo superiore deve garantire spazio sufficiente nell'andatura



Postura tipica di un utilizzatore di biciclette da corsa

 Per svolgere tutte le operazioni di seguito descritte sono richiesti una certa esperienza, utensili adatti e abilità manuale. Una volta terminato il montaggio, non omettete 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, per verificare nuovamente il tutto senza correre pericolo alcuno. Nel caso di dubbi consigliamo di eseguire solamente la verifica della posizione. Se necessario affidi la Sua Canyon a mani esperte.

## REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DI SEDUTA

L'altezza della sella viene stabilita 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. Verificate pertanto l'altezza della sella sulla base del seguente metodo di facile applicazione. Per tale verifica indossate scarpe con suola piatta.

► Sedetevi sulla sella e mettete il tallone sul pedale che si trova nella posizione più bassa. In questa posizione la gamba deve risultare estesa al massimo. Verificate che il fianco resti diritto.

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

Nell'estrarre il reggisella non superate 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.

**Formula pratica per il calcolo dell'altezza di seduta adatta:**

AS = altezza al cavallo (lunghezza interna della gamba, a piedi scalzi) x 0,885



Per impostare l'altezza di seduta è necessario allentare la vite della chiusura del reggisella



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

 Reggisella e telaio possono avere differenti profondità minime d'inserimento. Scegli la profondità d'inserimento più grande di entrambi.

 Verificare la posizione di seduta per gli adolescenti almeno ogni due o tre mesi.

 Non ingrassare mai il piantone di un telaio in carbonio, se non è presente una boccia 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!

► Il reggisella allentato può ora essere regolato in altezza. Si assicuri che la parte del reggisella all'interno del piantone sia sempre ben lubrificata. (Eccezione: telai e reggisella in carbonio). Non usate mai la forza qualora il reggisella non dovesse scorrere con facilità nel piantone. Contattate il nostro servizio di assistenza oppure utilizzate il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

► Regoli la sella nuovamente in posizione diritta fissando dalla punta della sella il movimento centrale o lungo il tubo superiore.

► Bloccate nuovamente il reggisella. A tal fine, serrare 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, contattate il nostro servizio di assistenza oppure utilizzate il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

► Verifici la sede stabile del reggisella tenendo ferma la sella con entrambe le mani e provando a girarla. Se la sella non si gira allora il reggisella è fisso.

► L'estensione delle gambe è corretta? Portate 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 accertarsi di trovarsi in una posizione di equilibrio. Se così non fosse consigliamo d'impostare nuovamente la sella più in basso.

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



Verifici che la sella non sia storta fissando la sella lungo il tubo superiore



Provi a spostare la sella rispetto al telaio

 Se la Sua Canyon è dotata di reggisella con bloccaggio integrato, si attenga al capitolo «**Reggisella con bloccaggio integrato**».

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

 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 foderino posteriore verticale!

## REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DEL MANUBRIO

L'altezza del manubrio determina l'inclinazione della schiena. Tanto più in basso viene impostato il manubrio quanto maggiore sarà l'inclinazione del tronco. Il conducente si trova in posizione aerodinamica ed 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 ad una maggiore sollecitazione.



L'altezza del manubrio determina l'inclinazione della schiena



Le biciclette da cronometro presentano un comportamento su strada che richiede una certa pratica



Le biciclette da pista sono attrezzi puramente ed esclusivamente sportivi

 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 ed attacco manubrio potrebbero rompersi provocando un incidente. In caso di sostituzione usi solamente appositi pezzi di ricambio originali e contrassegnati.

 Sul modello GRAIL CF è possibile sostituire i distanziali inferiori con dei distanziali speciali inclusi in dotazione. Potrà trovare ulteriori informazioni sul modello GRAIL CF sul sito Internet [www.canyon.com/road/grail/](http://www.canyon.com/road/grail/)

 Controllare che il cockpit sia approvato dal costruttore del manubrio o dell'attacco manubrio.

### 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 «**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.

- ▶ Smonti la vite per il precarico della serie sterzo nella parte superiore del tubo e rimuova la chiusura.
- ▶ Allenti le viti ai lati dell'attacco manubrio. Estragga l'attacco manubrio dalla forcella.
- ▶ Ora può estrarre i distanziali.
- ▶ Distribuisca una quantità minima di pasta di montaggio per carbonio della Canyon nella zona in cui viene fissato l'attacco.
- ▶ Spinga l'attacco completamente sul tubo della forcella e reinserta quindi tutti gli spacer rimossi in cima all'attacco.

 Osservare anche le istruzioni per l'uso dei produttori di componenti in allegato.

 È possibile eliminare i distanziali solo accorciando il cannotto della forcella. Tale operazione è irreversibile. Dovrebbe pertanto essere eseguita solamente nel momento in cui è pienamente soddisfatto della posizione di seduta. Chieda ad uno specialista di eseguire tale operazione. L'utilizzo di utensili non adatti e 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)



Allenti le viti ai lati dell'attacco manubrio



Estragga i distanziali e li reinserta quindi in cima all'attacco



Apporti un leggero strato di pasta di montaggio per carbonio sul tubo della forcella

 Gli attacchi manubrio sono fra le parti portanti della bicicletta. L'apporto di modifiche può compromettere la Sua sicurezza. Le viti dell'attacco manubrio e del manubrio devono serrare correttamente. I valori prescritti sono riportati nel capitolo «**Coppie di bloccaggio consigliate**». Per le modifiche previste, contattate il nostro servizio di assistenza oppure utilizzate 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.

- ▶ Sviti le viti nella parte anteriore dell'attacco manubrio, con cui viene bloccato il manubrio, ed estraiga il manubrio prestando particolare attenzione.
- ▶ Apporti della pasta di montaggio per carbonio della Canyon anche in questa zona di bloccaggio e fissi nuovamente il manubrio, una volta invertito l'attacco manubrio.
- ▶ Regoli inoltre il manubrio nella zona di bloccaggio dell'attacco: la parte inferiore del manubrio dovrebbe essere in posizione orizzontale o tutt'al più leggermente rivolta verso il basso.
- ▶ Avviti tutte le viti di fissaggio dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica attenendosi alle indicazioni. Tenga 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%, p. es. con 6 Nm anziché 8 Nm, evitando così un'usura precoce del materiale.
- ▶ Regoli nuovamente lo sterzo.
- ▶ Imposti 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 impostato, avviti l'attacco manubrio e si accerti che non si storca (vedere il capitolo «La serie sterzo»).

 Verifichi che la zona di bloccaggio del manubrio non presenti spigoli vivi. Per le modifiche previste, contattate il nostro servizio di assistenza oppure utilizzate il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

 Se la Sua bicicletta da corsa Canyon è dotata di un tubo della forcella in carbonio (riconoscibile dal colore nero o nero lucido nella fessura dell'attacco manubrio) sarà necessario prestare particolare attenzione durante l'operazione di fissaggio dell'attacco. Un'operazione per mani esperte!



Regoli nuovamente lo sterzo



Serri quindi l'attacco manubrio con la coppia di bloccaggio prescritta

 Non dimentichi che i collegamenti a vite di attacco manubrio e manubrio devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. I relativi valori sono riportati nel capitolo «Coppie di bloccaggio consigliate» o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Contattate se necessario il nostro servizio di assistenza oppure utilizzate il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com). Altrimenti è possibile che il manubrio e l'attacco manubrio si stacchino o si rompano, provocando un grave incidente.

### SISTEMA I-LOCK

Nel caso di biciclette con serie sterzo i-Lock l'attacco manubrio ferma anche la serie sterzo. Se viene modificata la posizione dell'attacco manubrio, è necessario regolare nuovamente la serie sterzo (vedere al riguardo anche il capitolo «La serie sterzo»). Alcuni modelli sono dotati di piastra di transizione che permette di mantenere la regolazione del gioco dei cuscinetti anche dopo aver smontato l'attacco manubrio o la combinazione attacco-manubrio. Per regolare nuovamente la serie sterzo è necessario allentare questa piastra di transizione allo stesso modo del morsetto del canotto della forcella. La piastra di transizione è quindi semplicemente un aiuto per il montaggio. Attenersi alla coppia di bloccaggio indicata. La regolazione dell'altezza è possibile solamente spostando i distanziali, i cosiddetti spacer, dalla parte inferiore dell'attacco manubrio alla parte superiore dello stesso oppure, nel caso dei modelli flip-flop, invertendo l'attacco manubrio.

- ▶ Allenti di due-tre giri le viti ai lati dell'attacco manubrio. Riavviti la vite di registrazione della serie sterzo, girandola quindi in senso antiorario.
- ▶ Smonti il tappo di chiusura posizionato in cima all'attacco manubrio.
- ▶ Tenga ferma la forcella e stacchi l'attacco manubrio dalla forcella.
- ▶ Ora può estrarre i distanziali.
- ▶ Distribuisca una quantità minima di pasta di montaggio per carbonio, p. es. della Canyon, nella zona in cui viene fissato l'attacco.
- ▶ Spinga l'attacco completamente sul tubo della forcella e reinserisca quindi tutti gli spacer rimossi in cima all'attacco.

 La Sua bicicletta da corsa Canyon ha un tubo della forcella in carbonio, riconoscibile dal colore nero o nero lucido nella fessura dell'attacco manubrio. Presti sempre la massima attenzione durante lavori nella zona dello sterzo della Sua Canyon. Si tratta di un'operazione per mani esperte! L'utilizzo di utensili non adatti e l'esecuzione di azioni sbagliate durante il taglio del canotto della forcella provocano danni irreparabili e potenzialmente pericolosi al materiale. Canyon declina ogni responsabilità per danni al canotto della forcella causati da azioni non appropriate. In questi casi la garanzia si estingue. In caso di dubbi chiedi alla nostra officina specializzata Canyon di eseguire tali operazioni. Contatti se necessario il nostro servizio di assistenza oppure utilizza il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Allenti le viti ai lati dell'attacco manubrio



Riavviti la vite di registrazione della piastra di transizione



Rimuova il tappo di chiusura

 Questa regolazione è provvisoria e serve a testare la posizione, poiché gli spacer, durante la guida, possono eventualmente vibrare. Una volta trovata l'altezza del manubrio ottimale chiedi ad uno specialista di accorciare il tubo della forcella.

 In caso di sostituzione dell'attacco manubrio usi solamente appositi pezzi di ricambio originali e contrassegnati. A seconda del tipo di fissaggio è possibile che, specialmente nel caso di forcelle in carbonio, si verifichino dei danni usando modelli differenti. **Pericolo di caduta.** Canyon non si assume alcuna responsabilità nel caso di combinazioni con altri modelli di attacchi manubrio. In questi casi la garanzia si estingue.

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

- ▶ Sviti le viti nella parte anteriore dell'attacco manubrio, con cui viene bloccato il manubrio, ed estrarra il manubrio prestando particolare attenzione.
- ▶ Apporti della pasta di montaggio per carbonio anche in questa zona di bloccaggio e fissi nuovamente il manubrio, una volta invertito l'attacco manubrio.
- ▶ Sposti il tappo di chiusura in cima al tubo della forcella, tenga ferma la forcella e spinga attacco manubrio e tappo verso il basso, in modo da eliminare il minimo gioco percettibile.
- ▶ Imposti 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.
- ▶ Regoli inoltre il manubrio nella zona di bloccaggio dell'attacco: la parte inferiore del manubrio dovrebbe essere in posizione orizzontale o tutt'al più leggermente rivolta verso il basso.
- ▶ Avviti tutte le viti di fissaggio dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica attenendosi alle indicazioni.
- ▶ Regoli il gioco dello sterzo ed esegua anche il test di stabilità come descritto qui di seguito.



Estragga i distanziali



Apporti un leggero strato di pasta di montaggio per carbonio sul tubo della forcella



Apporti il tappo di chiusura, lo spinga sulla forcella che sta tenendo ferma e fissi l'attacco manubrio regolato con la coppia di bloccaggio prevista



Avviti tutte le viti di fissaggio dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica attenendosi alle indicazioni



Non dimentichi che i collegamenti a vite di attacco manubrio e manubrio devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. I relativi valori sono riportati sul componente stesso o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Altrimenti è possibile che il manubrio e l'attacco manubrio si stacchino o si rompano, provocando un grave incidente.

## DISTANZA TRA MANUBRIO E SELLA ED IMPOSTAZIONE DELLA SELLA

Anche la distanza tra le manopole del manubrio e la sella e l'inclinazione della sella incidono sull'inclinazione della schiena e quindi su comfort e dinamica di guida.

Tale distanza può essere modificata minimamente tramite il carrello della sella. Lo spostamento del telaio della sella nel reggisella ha tuttavia ripercussioni sulla pedalata. In funzione della posizione della sella più in avanti o più indietro, cambia l'angolazione delle gambe rispetto ai pedali.

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

Per il **reggisella VCLS 2.0** l'ideale è avere il bordo superiore della sella leggermente inclinato verso il basso in avanti. Pertanto si consiglia di iniziare da questa posizione.



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



La sella non dovrebbe in alcun caso essere inclinata all'indietro



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



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 consigliamo in ogni caso di rivolgersi ad un'officina specializzata. In caso di dubbi, contattate il nostro servizio di assistenza oppure utilizzate il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Verificate che le viti del reggisella vengano serrate con le coppie di bloccaggio previste. Utilizzi una chiave dinamometrica e non superi le coppie massime di bloccaggio! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo «Coppie di bloccaggio consigliate», sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti.

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

#### Dispositivo di bloccaggio integrato al reggisella con due viti parallele

Nel caso di dispositivi di bloccaggio integrati con due viti parallele, la testa, che consente di fissare l'inclinazione e la posizione orizzontale della sella, è sostenuta da due viti parallele ad esagono incassato. Sviti entrambe le viti in testa al reggisella. Per questa operazione sviti le viti con max. due-tre giri, altrimenti potrebbe rompersi l'intero meccanismo.

Sposti la sella a piacere in avanti o indietro. A tal fine, spesso è necessario dare un colpo alla sella. Presti attenzione alle marcature sul telaio, che non devono essere superate.

Riavviti le viti progressivamente ed in senso alternato, accertandosi che il bordo superiore della sella resti in posizione orizzontale. Durante questa operazione di regolazione la bicicletta deve trovarsi in posizione orizzontale.

Per verificare che la sella riavvitata non si inclini, appoggiatevi con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella.



Avviti entrambe le viti progressivamente ed in senso alternato, non superi mai la coppia di bloccaggio massima consentita



Verifici che la sella appena fissata non oscilli



VCLS Post 2.0

 I reggisella presentano dimensioni molto diverse in lunghezza e nel diametro del tubo reggisella. Una scelta sbagliata può rivelarsi fonte di pericolo: i reggisella possono rompersi o staccarsi improvvisamente e quindi causare un incidente.

 Con una chiave dinamometrica verifichi mensilmente le viti in base ai valori riportati nel capitolo «**Coppie di bloccaggio consigliate**», nelle istruzioni allegate e/o sui componenti stessi.

 Legga in ogni caso anche il manuale integrativo VCLS Post 2.0, se ha acquistato un VCLS Post 2.0.

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

Allenti entrambe le viti con max. due-tre giri, altrimenti potrebbe rompersi l'intero meccanismo. Sposti la sella orizzontalmente per regolare la distanza tra manubrio e sella. Serri entrambe le viti uniformemente, per non modificare l'angolo della sella.

Serri la vite anteriore per spostare più in basso la punta della sella. Se necessario, allenti la vite posteriore. Serri la vite posteriore per spostare più in basso la parte posteriore della sella. Una volta trovata la posizione desiderata verifichi che le traverse aderiscano al telaio della sella, prima di passare alla coppia di bloccaggio delle viti indicata dal produttore del reggisella.

Si attenga alle coppie di bloccaggio consigliate nel capitolo «**Avvertenze generali su cura ed ispezioni**». Per verificare che la sella riavvitata non si inclini, appoggiatevi con le mani sulla punta e poi sul lato posteriore della sella.



Allenti entrambe le viti di max. due-tre giri



Serri nuovamente le viti uniformemente ed in senso alternato, attenendosi alla coppia di bloccaggio prescritta



Regoli la sella in modo tale che il telaio venga fissato nell'ambito della marcatura

 Posizioni 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 dritta ed in alcun caso la zona curva anteriore o posteriore. **Pericolo di rottura!**

 In caso di sostituzione del reggisella tenga 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.

### DISTANZA TRA MANUBRIO E SELLA ED IMPOSTAZIONE DELLA SELLA SPEEDMAX



La posizione longitudinale della sella può essere personalizzata sfruttando un ampio spazio di regolazione. Sono disponibili quattro diverse modalità di regolazione:

- ▶ Traslazione del telaietto della sella nel morsetto superiore della sella
- ▶ Fissaggio del telaietto della sella nei fori anteriori o posteriori del carrello
- ▶ Traslazione orizzontale del carrello nel foro oblungo del reggisella
- ▶ Rotazione di 180° del carrello sul reggisella

Cambiando la posizione longitudinale della sella sul reggisella si influisce anche sulla pedalata.

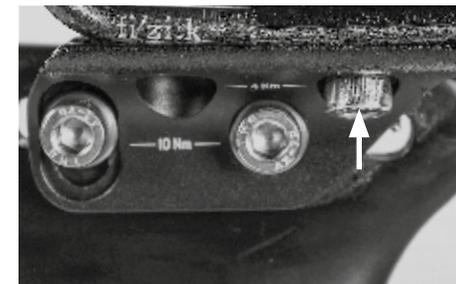
In funzione della posizione della sella più in avanti o più indietro, cambia l'angolazione delle gambe rispetto ai pedali.



Con le possibilità di regolazione, in particolare con la rotazione del carrello, si ottiene un ulteriore campo di regolazione da 0 mm a 85 mm di distanza dal centro del movimento centrale.



Per prima cosa allentate di due-tre giri le viti ad esagono incassato del carrello poste in orizzontale. Se necessario, bloccate le viti sul lato opposto servendovi di un'altra chiave a brugola.



Se lo spazio di regolazione non dovesse essere sufficiente, è possibile svitare ulteriormente le due viti praticamente verticali. Traslate il telaio della sella nel morsetto superiore.



Se non dovesse essere possibile traslare il carrello, svitate leggermente anche le due viti quasi verticali senza muovere la sella nel morsetto superiore.

Ora sarà possibile spostare la sella orizzontalmente nel reggisella, insieme al carrello, e regolare l'inclinazione in base alle esigenze.



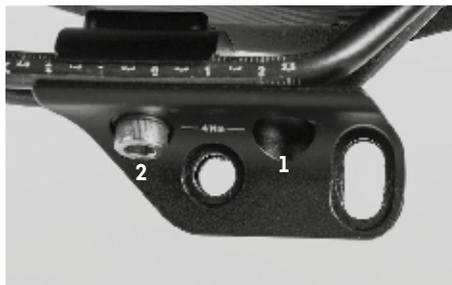
Fate in modo che il telaio della sella sia posizionato in modo tale che sia bloccato all'interno della zona specificata. Se non dovesse essere presente alcuna marcatura sul telaio della sella, il bloccaggio deve fissare solamente la parte diritta e in nessun caso la zona curva anteriore o posteriore. **Pericolo di rottura!**

 Non usate mai la bicicletta se il reggisella è stato estratto superando il segno MAX o se la sella è bloccata al di là della zona di bloccaggio! Il reggisella e il telaio della sella potrebbero rompersi o danneggiarsi. **Pericolo di caduta.**

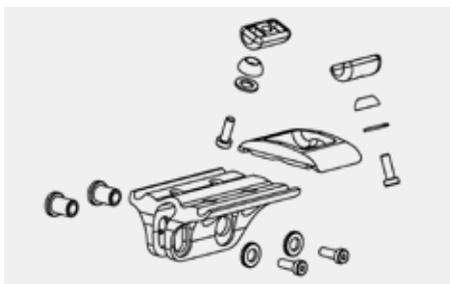
 Leggete anche le istruzioni integrative sul sito [www.canyon.com/downloads](http://www.canyon.com/downloads) (aggiornato a novembre 2020).



Se lo spazio di regolazione non dovesse essere ancora sufficiente, svitate completamente le viti ad esagono incassato poste in orizzontale ed estraetele. Estraiete dal reggisella il carrello rimontandolo girato di 180°. Successivamente è necessario girare anche la sella.



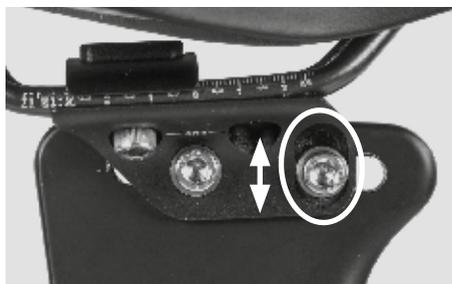
Un'altra possibilità è quella di girare le viti di bloccaggio verticali a scelta attraverso i fori del carrello anteriori (1) o posteriori (2) nel morsetto superiore. Quando si fissa la sella accertatevi che il morsetto superiore aderisca al telaio della sella; serrate quindi entrambe le viti ad esagono incassato con la coppia di bloccaggio indicata di 4 Nm.



Montate nella nuova posizione sella, morsetto superiore e carrello. Durante l'assemblaggio delle viti ad esagono incassato accertatevi di montare nell'ordine corretto dadi, rosette e viti, serrandole in modo tale che il morsetto della sella possa essere ancora traslato.



Posizioni 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 dritta ed in alcun caso la zona curva anteriore o posteriore. **Pericolo di rottura!**



Regolate ora l'inclinazione desiderata della sella. Serrate le viti ad esagono incassato inferiori poste in orizzontale in modo uniforme, per non modificare l'angolo della sella. Utilizzate una chiave dinamometrica. Se con 8 Nm il reggisella non è ancora serrato, avvicinatevi a piccoli passi (mezzo newton metro per volta) alla coppia di bloccaggio massima di 10 Nm. Non superate tale valore!



Regolate la sella in posizione orizzontale o leggermente inclinata in avanti. Una sella inclinata troppo in avanti ha ripercussioni sul comfort di pedalata. Il ciclista sarà costretto ad appoggiarsi costantemente al manubrio per non scivolare dalla sella.

Per verificare che la sella riavvitata non si inclini, appoggiatevi con le mani prima sulla punta e poi sul lato posteriore della sella.



Utilizzate una chiave dinamometrica con punte intercambiabili senza superare le coppie massime di bloccaggio!



Con una chiave dinamometrica verificate mensilmente i collegamenti a vite secondo i valori che si trovano stampati direttamente sul collegamento o nel capitolo "**Copie di bloccaggio consigliate**".

## REGGISELLA CON BLOCCAGGIO INTEGRATO

### MONTAGGIO DI UN REGGISELLA CIRCOLARE CON BLOCCAGGIO INTEGRATO NEL TELAIO

Alcune biciclette da corsa e biciclette gravel Canyon sono dotate di un bloccaggio integrato convenzionale, p. es. i modelli Inflite e Grail.



Prendere il cappuccio protettivo o i tappini di gomma dietro al piantone vicino a dove i bracci confluiscono nel piantone. Allentare di due-tre giri la vite del bloccaggio del reggisella. Non è necessario svitare completamente la vite; in caso contrario, il meccanismo si scompone nelle sue singole parti.

Il reggisella deve scorrere facilmente nel telaio, senza doverlo spingere o girare. Se ciò non dovesse essere possibile, aprire ulteriormente il bloccaggio rapido del reggisella.

 Non applicare olio o grasso sulle zone di bloccaggio in carbonio!



Estrarre nuovamente il reggisella. Applicare ora della pasta di montaggio Canyon sulla parte inferiore del reggisella e all'interno del piantone del telaio, ovvero sulle zone di bloccaggio del reggisella.



Spinga il reggisella nel piantone fino a raggiungere l'altezza di seduta desiderata. Il reggisella deve trovarsi nel telaio almeno fin sotto al tubo superiore o fino al segno MAX del reggisella.

Il bloccaggio deve avvenire solo nell'area del reggisella indicata.

Mettere in posizione la sella e il reggisella, quindi avvitare leggermente la vite del bloccaggio rapido del reggisella usando la chiave dinamometrica Canyon.

 Misurate l'altezza della sella con la bicicletta utilizzata fino a questo momento, dal centro del movimento centrale fino alla metà del bordo superiore della sella. Impostare quindi questa altezza di seduta nella nuova Canyon.

### MONTAGGIO DI UN REGGISELLA AERO CON BLOCCAGGIO INTEGRATO NEL TELAIO



Alcune biciclette da corsa Canyon sono dotate di un reggisella Aero (forma aerodinamica) con bloccaggio integrato, p. es. il modello Aeroad.

Controllare che sulla Aeroad sia già tutto pronto per il montaggio e la messa in funzione: il piantone deve essere già ingrassato nella zona della guarnizione, il meccanismo di bloccaggio deve essere dotato di pasta di montaggio Canyon.

Utilizzando la chiave dinamometrica in dotazione, avvitare con la coppia di bloccaggio indicata. Non superare mai la coppia di bloccaggio massima consentita di 5 Nm.



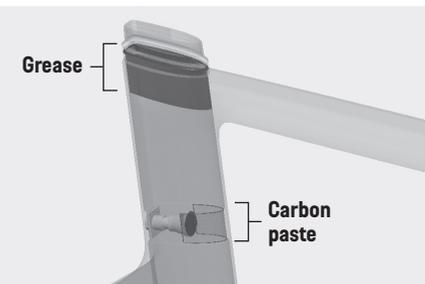
Per controllare che il reggisella sia ben fisso nel telaio, prendere la sella con le mani davanti e dietro e cercare di muoverla. Inserire nuovamente i tappini di gomma nella testa delle viti ad esagono incassato del piantone.

### SMONTAGGIO DI UN REGGISELLA CIRCOLARE CON BLOCCAGGIO INTEGRATO NEL TELAIO

Svitare di due o tre giri al massimo in senso antiorario la vite ad esagono incassato sul meccanismo di bloccaggio integrato (sul retro del piantone) che blocca il reggisella sul piantone.

Ora è possibile estrarre il reggisella dal piantone. Se non si riesce a estrarre facilmente il reggisella, è necessario allentare ancora un po' la vite. Potrebbe essere necessario dare anche un colpo alla sella, in avanti o indietro in senso longitudinale, per staccare il reggisella e il meccanismo di bloccaggio l'uno dall'altro.

 Quando si regola l'altezza della sella fare attenzione che la zona fra reggisella e guarnizione sia sempre priva di sporco.



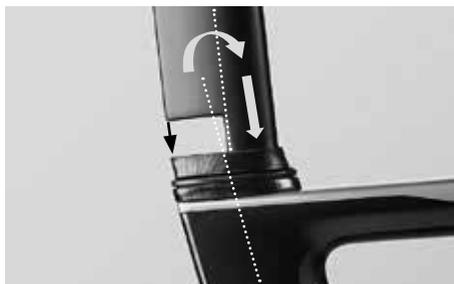
È possibile montare direttamente il reggisella a secco.

 Allo stato originale, l'Aeroad è già pretrattata. Non è necessario applicare altra pasta di montaggio Canyon o grasso.

 Non mettere mai della pasta di montaggio Canyon sul reggisella stesso né sul bordo superiore del piantone.



Allentare di due-tre giri la vite del bloccaggio del reggisella. Non è necessario svitare completamente la vite; in caso contrario, il meccanismo si scompone nelle sue singole parti.



Inserisca il reggisella angolandolo leggermente in avanti per evitare una collisione fra il reggisella e la guarnizione.

Spinga il reggisella nel piantone fino a raggiungere l'altezza di seduta desiderata. Il reggisella deve trovarsi nel telaio almeno fin sotto al tubo superiore o fino al segno MAX del reggisella. Il bloccaggio deve avvenire solo nell'area del reggisella indicata.

Utilizzando la chiave dinamometrica in dotazione, avvite con la coppia di bloccaggio indicata. Non superare mai la coppia di bloccaggio massima consentita di 5 Nm.



Indicazioni per la manutenzione e la cura del reggisella Aero si trovano nel capitolo «Avvertenze generali su cura ed ispezioni».

#### CHIUSURA DELLA SELLA SUL REGGISELLA CON BLOCCAGGIO INTEGRATO NEL TELAIO



Con questi reggisella, la testa, che consente di fissare l'inclinazione e la posizione orizzontale della sella, è sostenuta da una vite ad esagono incassato orizzontale e posta trasversalmente rispetto alla direzione di guida.



La vite di bloccaggio è composta da due parti: sul lato destro si trova una vite convenzionale, sul lato sinistro un perno filettato.



Misurate l'altezza della sella con la bicicletta utilizzata fino a questo momento, dal centro del movimento centrale fino alla metà del bordo superiore della sella. Impostare quindi questa altezza di seduta nella nuova Canyon.



Sviti la vite sul lato destro nella testa del reggisella. Sviti la vite al massimo per uno, due o al massimo tre giri; non sviti completamente la vite perché la vite è una parte fondamentale del sistema di bloccaggio.



Sposti la sella a piacere in avanti o indietro. A tal fine, spesso è necessario dare un colpetto alla sella. Presti attenzione alle marcature sul telaio, che non devono essere superate.



Posizioni 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 ed in alcun caso la zona curva anteriore o posteriore. **Pericolo di rottura!**



Per cambiare l'inclinazione della sella, è necessario allentare il meccanismo di bloccaggio sulla testa del reggisella.

Prema sulla punta della sella o il retro della sella oppure tiri il retro della sella per portare la sella all'inclinazione desiderata. A tal fine, spesso è necessario dare un colpetto alla sella.



Esegua infine i controlli descritti nei capitoli «Prima della prima uscita» e «Prima di ogni uscita».

## REGOLARE IL MANUBRIO E LE LEVE DEI FRENI

Nelle biciclette da corsa la parte diritta ed inferiore del manubrio dovrebbe essere in posizione parallela al pavimento o leggermente inclinata verso il basso. Le estremità delle leve dei freni si trovano all'incirca su un prolungamento immaginario, che parte dal bordo inferiore della parte curva inferiore del manubrio. Regolazioni delle leve dei freni devono essere eseguite da uno specialista, in quanto successivamente è necessario riavvolgere il nastro del manubrio.

### REGOLARE LA POSIZIONE DEL MANUBRIO FACENDOLO RUOTARE

- ▶ Sviti la vite (le viti) ad esagono incassato sul lato anteriore dell'attacco manubrio.
- ▶ Giri il manubrio fino a raggiungere la posizione desiderata.
- ▶ Si accerti che il manubrio venga fissato all'attacco manubrio esattamente nel centro.

**È possibile fissare il manubrio con due diverse procedure.**

#### Alternativa 1

Avvitare l'attacco manubrio Canyon Aheadset® con il tappo frontale.

- ▶ Avvitare leggermente (1 Nm) entrambe le viti superiori (pos. 1+2). Le fessure devono chiudersi completamente, il tappo anteriore deve andare «in blocco». Se necessario allentare leggermente le due viti inferiori (pos. 3+4).
- ▶ Quindi avvitare entrambe le viti inferiori (pos. 3+4) rispettando le indicazioni riportate sull'attacco manubrio (5 o 8 Nm).
- ▶ Infine serrare entrambe le viti superiori (pos. 1+2), sempre rispettando le indicazioni riportate sull'attacco manubrio (5 o 8 Nm). Tenere presente che questa coppia di bloccaggio è adatta soltanto per la combinazione dell'attacco manubrio Canyon con il manubrio Canyon.



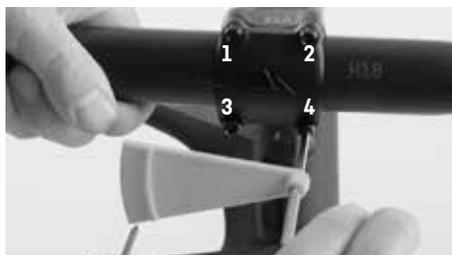
La parte diritta ed inferiore del manubrio dovrebbe essere in posizione parallela al pavimento o leggermente inclinata verso il basso



Sviti la vite (le viti) ad esagono incassato sul lato anteriore dell'attacco manubrio



La fessura superiore deve essere completamente chiusa



Serrare le viti con la coppia di bloccaggio indicata

#### Alternativa 2

Avvitare l'attacco manubrio Aheadset® convenzionale con il tappo frontale.

- ▶ Prestando la massima attenzione, riavvitare ora le viti in modo uniforme. Verificare che le fessure tra il coperchio dell'attacco manubrio e il corpo dello stesso siano parallele e che abbiano la stessa ampiezza sia in alto che in basso.
- ▶ Se tutto è a posto serrare le viti con la chiave dinamometrica Canyon in modo alternato e uniforme rispettando le indicazioni impresse. Si attenga alle coppie di bloccaggio consigliate (vedere il capitolo «**Avvertenze generali su cura ed ispezioni**»).

Verifici la sede stabile del manubrio posizionandosi davanti alla Sua Canyon ed afferrando il manubrio da entrambe le leve del freno. Il manubrio non deve piegarsi verso il basso anche quando lo si spinge con forza. Eventualmente serrare nuovamente la vite (le viti) di bloccaggio.



Le fessure tra il coperchio dell'attacco manubrio e il corpo dello stesso siano parallele e che abbiano la stessa ampiezza sia in alto che in basso



Serri le viti con la coppia di bloccaggio prescritta



Tenga presente che lo spazio di frenata è maggiore se le mani sono appoggiate sulle appendici o se guida disteso in posizione aerodinamica. Le leve dei freni non sono facilmente raggiungibili.



Non dimentichi che i collegamenti a vite di attacco manubrio, manubrio e freni devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. I relativi valori sono riportati nel capitolo «**Avvertenze generali su cura ed ispezioni**» o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Altrimenti è possibile che i componenti si stacchino o si rompano provocando un grave incidente.



Se con la propria bicicletta da corsa si utilizza un manubrio dritto (flatbar), regolare il manubrio in modo tale che i polsi siano rilassati e non troppo rivolti verso l'esterno.



Il manubrio non si deve girare in caso di forte pressione



Leve del freno per manubri dritti

## COCKPIT

Alcune biciclette da corsa Canyon, come l'Aeroad, sono equipaggiate con un cockpit composto da 3 parti.



Il cockpit è composto dal corpo dell'attacco manubrio con manubrio superiore e due estremità del manubrio.

Nel manubrio superiore si inseriscono l'estremità destra e sinistra del manubrio e si fissano da sotto con due viti per lato.

Questo cockpit permette di regolare la larghezza del manubrio e l'altezza del manubrio.

 Il corpo dell'attacco manubrio non può essere rimosso e può essere smontato esclusivamente dall'assistenza Canyon. Rivolgetevi al nostro servizio di assistenza, ai nostri partner di assistenza ufficiali oppure utilizzate il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

 I lavori di regolazione sul cockpit, p. es. per regolare l'altezza e la larghezza del manubrio, durante il montaggio e lo smontaggio delle estremità del manubrio ecc. è necessario assicurarsi di non esporre i cavi a forze di trazione elevate. Procedete quindi sempre con cautela durante questi lavori.

 Le due estremità del manubrio possono essere svitate e piegate per il trasporto, ad esempio in auto.

### REGOLAZIONE DELLA LARGHEZZA DEL MANUBRIO



Se necessario, staccate il nastro del manubrio nella zona del corpo dell'attacco manubrio e del manubrio superiore e srotolatelo per alcuni giri.



Per ciascun lato del manubrio, svitate le due viti Torx sotto il corpo dell'attacco manubrio.

Ora è possibile spingere con cautela le due estremità del manubrio senza danneggiare le guaine/i cavi e le linee del freno che scorrono al suo interno.

 Se non è possibile estrarli, i cavi possono rimanere impigliati nelle viti di un ciclocomputer o di un dispositivo GPS già montati. In questo caso, svitate con cautela le viti del ciclocomputer o del dispositivo GPS.



È possibile regolare la larghezza del manubrio a 3 livelli (390, 410 e 430 mm). Le marcature corrispondenti sono riportate sulle estremità del manubrio.

La regolazione continua non è possibile.

Assicuratevi che il lato destro e il lato sinistro del manubrio siano regolati sulla stessa marcatura.



Dopo aver regolato il manubrio alla larghezza desiderata, inserite nel corpo dell'attacco manubrio le due viti Torx sottostanti su ciascun lato del manubrio. Avvitatele con le dita per alcuni giri con delicatezza.

Quindi serrate prima le viti interne ad una coppia di bloccaggio di 3 Nm e successivamente anche le viti esterne a 3 Nm.

Infine serrate le viti interne ad una coppia di bloccaggio di 6 Nm e successivamente anche le viti esterne a 6 Nm.

 Non estraete mai le estremità del manubrio oltre le marcature a 430 mm!  
**Pericolo di rottura e d'incidente!**

 Eseguite infine i controlli descritti nei capitoli «Prima della prima uscita» e «Prima di ogni uscita».



Se necessario, adattate il nastro del manubrio alla nuova larghezza del manubrio.

**REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DEL MANUBRIO PER MODELLO AEROAD**


Togliete la copertura di gomma al centro nella parte superiore del corpo dell'attacco manubrio e aprite l'apertura di inserimento per l'attrezzo speciale.



Se necessario, sollevate il corpo dell'attacco manubrio e quindi anche manubrio. Se non è possibile farlo subito con facilità, scuotete con cautela il manubrio e il corpo dell'attacco manubrio. Non estraete completamente dal basso il corpo dell'attacco manubrio dallo stelo della forcella della ruota anteriore.



Sterzate il manubrio completamente verso destra o verso sinistra.

Ora è possibile allentare la vite sul retro del cappuccio della serie sterzo con una chiave a brugola da 4 mm.

Quindi svitate le viti di solo uno o due giri, ma senza svitarle completamente.



Per posizionare il manubrio più in basso togliete uno o più distanziali a due pezzi.



Ora è possibile spingere verso il basso il corpo dell'attacco manubrio e quindi anche il manubrio finché il corpo dell'attacco manubrio poggia a filo sui distanziali rimasti oppure sull'anello di copertura non rimovibile del cuscinetto. Perché ciò avvenga più facilmente, tenete ferma la forcella con l'altra mano.



Quindi inserite l'attrezzo speciale nell'apertura sul lato superiore del corpo dell'attacco manubrio. L'attrezzo speciale si trova nella scatola con la minuteria.

Serrate leggermente la regolazione interna con l'attrezzo speciale, ossia a 2 Nm.

Con questo attrezzo speciale si regola anche il gioco dei cuscinetti della serie sterzo. Ulteriori informazioni si trovano nel capitolo «La serie sterzo» e nella Quick Start Guide.

 Per questo lavoro è indispensabile utilizzare l'attrezzo speciale che si trova nella scatola con la minuteria. Non utilizzate altri attrezzi.



La regolazione del gioco dei cuscinetti della serie sterzo si fissa con la piastra di transizione.

Serrate quindi la vite sul retro del tappo della serie sterzo alla coppia di bloccaggio indicata di 9 Nm. A tal fine, utilizzate la chiave dinamometrica Canyon.



Iniziate sempre a serrare a piccoli passi (mezzo newton metro per volta) partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verificate più volte che il manubrio sia ben fissato. Non superare la coppia di bloccaggio massima indicata!

Infine, svitate ed estraete l'attrezzo speciale. Rimontate la copertura di gomma al centro nella parte superiore del corpo dell'attacco manubrio.

Eseguite quindi il controllo del gioco dei cuscinetti, come descritto nel capitolo «La serie sterzo».

 Dopo aver regolato lo sterzo verifici la sede stabile dell'attacco manubrio e del manubrio! Un manubrio/attacco manubrio allentato potrebbe essere causa di una caduta grave!

## CASO SPECIALE GRAIL CF COCKPIT



Tenere fermo il cockpit e staccare dall'attacco manubrio il nastro con il velcro che tiene fermo il manubrio.

Continuare a tenere fermo il cockpit in modo che non ruoti o cada e non subisca danni o danneggi il resto della bicicletta. Aprire nella parte bassa sulla forcella il nastro con il velcro che tiene fermo il manubrio.

Rimuovere dal cockpit la pellicola di protezione e il rivestimento protettivo. Cercare di eseguire questa operazione solo con le mani. Se ciò non dovesse essere possibile, servirsi di una forbice o, in caso di necessità, di un cutter.

Prestando particolare attenzione, lasciar pendere il cockpit.



Inserire quindi il cockpit sul canotto della forcella. Controllare che i tubi idraulici e i cavi dei freni passino al di sopra del manubrio integrato, non siano storti o piegati e che scorrano con raggi uniformi fino ai fine corsa o al freno.



Per la regolazione dell'altezza sono forniti diversi distanziali in dotazione.



Sul modello GRAIL CF è possibile sostituire i distanziali inferiori con dei distanziali speciali inclusi in dotazione. Potrà trovare ulteriori informazioni sul modello GRAIL CF sul sito Internet [www.canyon.com/road/grail/](http://www.canyon.com/road/grail/)



Infilare quindi i distanziali sopra o sotto l'attacco manubrio, a seconda della posizione di seduta desiderata. Controllare di montare sempre tutti i distanziali. È possibile spostare i distanziali in un secondo tempo tra sopra e sotto; tuttavia è necessario montare sempre tutti i distanziali.



Appoggiare in alto il coperchio e serrare la vite con la chiave dinamometrica Canyon a una coppia di bloccaggio di **massimo 2 Nm**.

Centrare il cockpit. Osservare il cockpit guardando in direzione della ruota anteriore così da poter orientare perpendicolarmente il manubrio e parallelamente l'attacco manubrio.



Per regolare nuovamente la serie sterzo è necessario allentare questa piastra di transizione allo stesso modo del morsetto del canotto della forcella sul cockpit GRAIL.

## Regolazione dei cuscinetti dello sterzo/della serie sterzo

Controllare il gioco della serie sterzo.



Stringere le viti del cockpit GRAIL allineata con la chiave dinamometrica Canyon applicando una coppia di bloccaggio di 7,5 Nm.

Alcuni modelli sono dotati di piastra di transizione che permette di mantenere la regolazione del gioco dei cuscinetti anche dopo aver smontato l'attacco manubrio o il cockpit.



La piastra di transizione è quindi semplicemente un aiuto per il montaggio. Troverete consigli per l'impostazione, per il controllo del gioco dei cuscinetti e per i check di sicurezza successivi nel capitolo «La serie sterzo». Attenersi alla coppia di bloccaggio indicata di 1 Nm.

**BOCCOLA IN ALLUMINIO E CUNEO DI BLOCCAGGIO CON COCKPIT CON BLOCCAGGIO A CUNEO**


Il cockpit GRAIL CF e alcuni altri modelli sono dotati di un bloccaggio a cuneo sull'attacco manubrio.

Pertanto è indispensabile tenere conto dei seguenti punti per i lavori su questo speciale sistema di bloccaggio.

Il montaggio del cockpit non deve mai avvenire senza il relativo cuneo di bloccaggio e senza la boccola in alluminio nera nel canotto della forcella, perché altrimenti possono verificarsi danni al canotto della forcella. Ulteriori informazioni si trovano nella Quick Start Guide.

Se le due viti di fissaggio del cockpit sono serrate ad una coppia di bloccaggio eccessiva vi è il pericolo di danneggiare il canotto della forcella in carbonio. Durante i lavori sul cockpit utilizzi quindi sempre una chiave dinamometrica. Non superare la coppia di bloccaggio massima indicata!

 Serrare le due viti di fissaggio del cockpit alternandole e gradualmente con la stessa coppia di bloccaggio.

 Applicare un leggero strato di pasta di montaggio per carbonio sul canotto della forcella, se necessario.

 Dopo aver effettuato lavori di manutenzione o montaggio sul cockpit (p. es. per accorciare il canotto della forcella) è necessario tenere conto delle indicazioni sopra descritte durante l'assemblaggio.

## REGOLAZIONE DELLA DISTANZA DELLE LEVE DEL FRENO DAL MANUBRIO

Nelle biciclette da corsa, la distanza tra leve del freno/cambio e manubrio può essere molto ridotta, consentendo ad utilizzatori con mani piccole di spostare le leve del freno vicino al manubrio e di facilitare quindi l'impugnatura. La prima falange dell'indice e del dito medio deve poter riuscire ad afferrare la leva del freno. Frenare impugnando le leve dall'alto non può essere considerata nel lungo periodo e in situazioni particolarmente difficili una vera alternativa. Richiede una forza maggiore e non è possibile fare bene presa.

Sui Dura-Ace di **Shimano** svitare il tappino cromato e avvitare la vite al suo interno. Per gli Ultegra sono necessari degli strumenti appositi. Nelle varianti Di2 le viti possono essere raggiunte dal retro dopo aver ribaltato la gomma delle leve.

Con **SRAM** è necessario innanzitutto spostare gli eccentrici delle leve del cambio leggermente arretrate e ribaltate. Avvitare quindi la vite nascosta dietro la gomma nel copro della leva utilizzando una chiave a brugola.

Le leve freno-cambio **Campagnolo** sono dotate di un perno che può essere spinto di lato nel manubrio o fuori dal manubrio dopo aver azionato la leva del freno. Per avvicinare la leva del freno al manubrio in posizione più comoda per i ciclisti con le mani piccole, spingere questo perno completamente all'interno.

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

Nei **manubri dritti**, nel punto di contatto tra il cavo di un freno a tiraggio laterale ed il corpo del freno o sulla leva stessa, si trova una piccola vite di regolazione.

Verifici quindi la regolazione ed il funzionamento corretti dell'impianto frenante, come descritto nel capitolo «**Il sistema frenante**» e/o nelle istruzioni del produttore di freni.

In caso di problemi a raggiungere i comandi, non esiti a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compili il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com). Maggiori informazioni sui manubri da cronometro per biciclette da triathlon e cronometro sono disponibili nel capitolo «**Caratteristiche delle biciclette da triathlon, da cronometro e da pista**».



Distanza leva dei freni



Shimano Dura-Ace

SRAM



Con il dado è possibile impostare la corsa del freno

 Non dimentichi che i collegamenti a vite di attacco manubrio, manubrio e freni devono essere serrati con le coppie di bloccaggio previste. I relativi valori sono riportati nel capitolo «**Avvertenze generali su cura ed ispezioni**» o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti. Altrimenti è possibile che i componenti si staccino o si rompano provocando un grave incidente.

## 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

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

 Soprattutto nel caso di telai molto piccoli è possibile che il piede tocchi la ruota anteriore. Per questo motivo si consiglia di utilizzare solo pedali a sgancio rapido o pedali automatici. Assicuratevi inoltre che le tacchette siano regolate correttamente.

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

 Leggete le istruzioni per l'uso del produttore dei pedali oppure rivolgetevi al nostro servizio di assistenza o compilate il nostro 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 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.



Lo sgancio della scarpetta avviene ruotando il tallone verso l'esterno

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 consigliamo di appoggiarsi ad una parete o ad una persona.



Nelle soles sono integrate delle piccole tacchette (cleats)

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.

 Si eserciti da fermo nella presa dei pedali, nell'agganciare e sganciare la scarpetta dal pedale ruotando il piede verso l'esterno, prima di affinare la tecnica su strade poco trafficate. Legga attentamente le istruzioni del produttore di pedali e scarpette. In caso di dubbi, contatti il nostro servizio di assistenza oppure utilizzi il 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:

- ▶ fissi la tacchetta sulla scarpetta in modo che il polpastrello del pollice 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.
- ▶ Si accerti che le viti di bloccaggio siano sempre ben serrate, poiché una tacchetta allentata rende quasi impossibile la discesa dalla bicicletta!  
**Pericolo di caduta.**
- ▶ Regoli la forza di sgancio del pedale in base alle proprie esigenze. Inizialmente consigliamo un precarico ridotto. Giri la piccola vite ad esagono incassato e verifichi il precarico agganciando e sganciando la scarpetta.
- ▶ Pulisca ed ingrassi 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.

- ▶ Verifichi 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



Impostazione della forza di sgancio del pedale



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



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 sulla Sua Canyon sono necessari per adeguare la velocità di corsa alle condizioni del traffico. In caso di necessità i freni devono tuttavia consentire l'arresto il più veloce possibile della Sua 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 capottamento 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 cerchi di trasferire il proprio peso il più possibile indietro.

Azioni entrambi i freni contemporaneamente e non dimentichi 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 (p. es. la leva sinistra agisce sul freno anteriore). Faccia invertire la disposizione dei freni in base alle Sue esigenze prima della prima uscita.

Nel caso di **freni a pattino** una frenata persistente o un costante strascico possono causare il surriscaldamento dei cerchi e quindi il danneggiamento della camera d'aria o lo spostamento della copertura sul cerchio. La fuoriuscita improvvisa d'aria durante la guida può essere causa di un incidente grave.

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.

Le consigliamo pertanto di osservare il proprio stile di guida, di abituarsi a frenare brevemente ma con forza e di rilasciare i freni di tanto in tanto. In caso di dubbio si fermi, rilasci la leva del freno e faccia raffreddare il cerchio.



Leva del freno



Pinza del freno



Durante la frenata il peso viene trasferito da dietro in avanti



Le consigliamo di esercitarsi con cautela ad usare i freni. Provi ad eseguire delle frenate di emergenza in zone prive di traffico fino ad avere il pieno controllo della Sua Canyon. In questo modo evita possibili incidenti nel traffico stradale.



Il bagnato riduce l'azione frenante. Calcoli percorsi di frenata più lunghi!

## FRENI A PATTINO PER BICICLETTA DA CORSA

### Funzionamento ed 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.

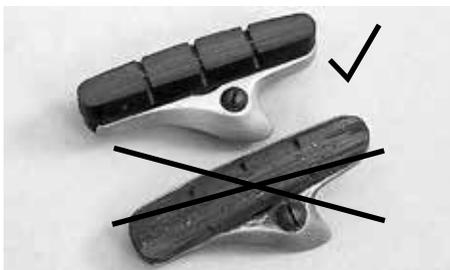
L'eventuale contatto della superficie di attrito con acqua, sporco o olio determina una modifica del coefficiente d'attrito. Per questo motivo in caso di pioggia i freni a pattino non reagiscono immediatamente e non frenano al meglio. L'attrito provoca un'usura dei pattini ed anche dei cerchi! L'usura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

I cerchi sono provvisti di cosiddetti indicatori d'usura (p. es. scanalature o punti). Se le scanalature o i punti non sono più visibili è necessario sostituire il cerchio. Se la parete di un cerchio è inferiore ad una massa critica la pressione delle coperture può far scoppiare il cerchio. La ruota si blocca o la camera d'aria scoppia. **Pericolo di caduta.**

Le consigliamo di far controllare lo spessore della parete del cerchio al più tardi dopo aver consumato il secondo set di pattini.

 In caso di sostituzione usi solamente pattini originali, contrassegnati e adatti al cerchio.

 Si accerti che le superfici di frenata siano assolutamente prive di cera, grasso ed olio. Chieda ad uno specialista di verificare il cerchio al più tardi dopo aver consumato il secondo set di pattini. Cerchi usurati possono causare lo scoppio della camera d'aria e provocare quindi una caduta! Per decelerare con efficacia è necessario di quando in quando controllare ed eventualmente registrare i freni.



Pattini del freno con scanalature (indicatori d'usura) usurate (in basso) devono essere sostituiti



Faccia verificare e misurare regolarmente i cerchi



I cerchi in carbonio necessitano di particolari pattini, secondo le indicazioni del produttore di ruote

 Cavi del freno danneggiati (p. es. cavi in cui sporgono singoli fili) devono essere sostituiti immediatamente. Altrimenti è possibile che si verifichi una rottura dei freni con conseguente caduta.

### Verifica e regolazione

Nel caso di freni a tiraggio laterale i bracci del freno sono montati insieme, in modo da formare un sistema unito. Azionando la leva del freno i bracci vengono contratti da un cavo, i pattini sfregano sulle pareti dei cerchi.

### Verifica del sistema frenante

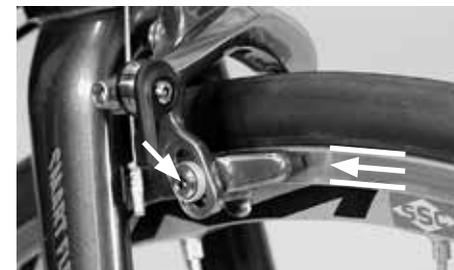
- ▶ Si accerti che i pattini dei freni siano orientati esattamente sui cerchi e che presentino uno spessore sufficiente (vedere il capitolo «Il sistema frenante»).
- ▶ Azionando la leva a mano i bracci del freno vanno a toccare contemporaneamente il cerchio? In caso di frenata a fondo la leva del freno presenta un punto di pressione preciso e non va a toccare il manubrio?

Se il freno funziona correttamente in tutti i punti riportati, la regolazione ne risulterà corretta.

### Regolazione dell'altezza dei pattini

- ▶ Allenti la vite di fissaggio del pattino di massimo uno-due giri.
- ▶ Sposti il pattino fino a raggiungere l'altezza corretta, lo allinei lungo il fianco del cerchio e riavviti quindi la vite di fissaggio con la coppia di bloccaggio necessaria.

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



Il pattino del freno deve toccare esattamente il cerchio



Per regolare l'altezza stinga le vite di bloccaggio del pattino rispettando la coppia di bloccaggio indicata

 In caso di sostituzione usi solamente pezzi di ricambio originali!

 Una volta eseguita la regolazione effettui una prova dei freni da fermo. Si assicuri che, azionando la leva, l'intera superficie dei pattini vada a toccare i fianchi del cerchio, senza entrare in contatto con le coperture e che la leva stessa non vada a toccare il manubrio. La rottura dei freni o danni delle coperture potrebbero altrimenti essere causa d'incidenti.

**Regolazione e sincronizzazione**

- Nel caso di freni dual pivot giri la vite piccola, che si trova lateralmente o in posizione superiore obliqua, finché i pattini a sinistra ed a destra non presentino la stessa distanza rispetto al cerchio.
- Verifici, inoltre, che la vite di fissaggio del freno sul telaio sia serrata correttamente, e quindi in base alla coppia di bloccaggio riportata nel capitolo «**Coppie di bloccaggio consigliate**».
- Giri il dado zigrinato, attraverso il quale il cavo passa nel corpo del freno, fino a raggiungere il percorso leva desiderato. Per effettuare la sincronizzazione giri la vite piccola che si trova lateralmente o in posizione superiore obliqua.



Giri la vite piccola finché i pattini non presentano a sinistra ed a destra la stessa distanza rispetto al cerchio



Usi il dado zigrinato per regolare il percorso necessario della leva del freno sul manubrio

 Cavi del freno danneggiati (p. es. cavi in cui sporgono singoli fili) devono essere sostituiti immediatamente. Rischio di rottura o di caduta.

 La regolazione dei pattini sui cerchi richiede notevoli attitudini manuali. Chiedi ad uno specialista di sostituire i pattini o di effettuarne la regolazione.

**FRENI A DISCO IDRAULICI****Funzionamento ed 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.

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.

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 ed anche dei dischi dei freni! L'usura di pattini e cerchi è anche dovuta a numerose uscite con pioggia.



Freno a disco



Freno a disco

 Accertatevi che i dischi e le pastiglie dei freni siano assolutamente prive di cera, grasso ed 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!

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

 In caso di sostituzione usi solamente pastiglie originali, contrassegnate ed adatte al freno.

 Le perdite nei tubi di freni idraulici possono renderli inefficaci. **Pericolo d'incidente!** Eliminare immediatamente eventuali perdite.

 I cavi danneggiati devono essere sostituiti immediatamente, poiché potrebbero rompersi. **Pericolo d'incidente!**

 I freni a disco si surriscaldano notevolmente durante la frenata. Pertanto non toccare subito il disco e la pinza del freno, nel caso si sia frenato frequentemente, p. es. dopo o durante una discesa prolungata.

### Regolazione della distanza delle leve

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 ad esagono incassato, direttamente sulla leva del freno.

Una volta terminata la regolazione verifichi il funzionamento e, rilasciando la leva del freno e lasciando girare la ruota, verifichi che le pastiglie non sfreghino.



Distanza delle leve del freno



Leve del freno per manubri dritti

 Prima di regolare i freni leggere assolutamente le istruzioni originali del produttore di freni.

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

 In alcuni sistemi è necessario intervenire sulla pinza freno per compensare l'usura. Al riguardo consigliamo di leggere le istruzioni del produttore di freni.

 Una regolazione ripetuta eseguita solamente sulla leva o sulla pinza del freno può ridurre notevolmente l'azione frenante massima ottenibile.

 Cavi del freno danneggiati (p. es. cavi in cui sporgono singoli fili) devono essere sostituiti immediatamente. Altrimenti è possibile che si verifichi una rottura dei freni con conseguente caduta.

### Verifica e regolazione

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

Una perdita può compromettere il funzionamento dei freni. **Pericolo d'incidente!**

Sulla maggior parte dei modelli l'usura delle pastiglie dei freni viene compensata automaticamente. Verifichi prima di ogni uscita se raggiunge un punto di pressione definito, prima che la leva del freno tocchi il manubrio.

Verifichi regolarmente che le pastiglie presentino uno spessore sufficiente. Si può verificare 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 ad un millimetro dal disco, sarà necessario smontare le pastiglie in base alle istruzioni del produttore, controllarle e, se necessario, sostituirle.

 I sistemi frenanti con fluido per freni DOT richiedono una sostituzione di tale fluido ad intervalli regolari, prescritti dal produttore.



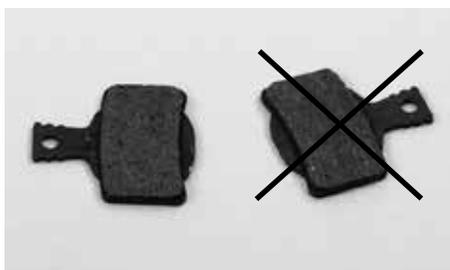
Regolazione dell'usura delle pastiglie

 Non aprire le linee idrauliche del freno: potrebbe fuoriuscire del fluido per freni, nocivo per la salute ed aggressivo sulla vernice.

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

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

Usi esclusivamente pastiglie originali e si attenga alle avvertenze nel manuale del produttore di freni. Nel caso del minimo dubbio chieda ad uno specialista di eseguire questa operazione.



Pastiglie

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

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

 Prima di regolare i freni leggere assolutamente le istruzioni originali del produttore di freni.

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

 Attenersi anche alle indicazioni sul sito Internet del produttore dei freni.

## IL CAMBIO

Il cambio della Sua Canyon serve per adeguare la propria condizione fisica al tipo di terreno ed 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 piccola consente di salire su montagne ripide con un modesto impiego di forze, pedalando però più spesso.

In discesa si usa un rapporto grande. Con un giro di pedivella può percorrere molti metri, la velocità è relativamente alta. Per pedalare risparmiando energia sarà necessario cambiare più 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 di pedivella, 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 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.

Forme speciali dei denti dei pignoni, catene flessibili e una cambiata precisa sulle leve facilitano le cambiate.



Il cambio a catena



Cambio posteriore



Deragliatore centrale

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

## FUNZIONAMENTO ED USO

Nel caso di biciclette da corsa le leve del cambio sono integrate nelle leve del freno. Nel caso di un cambio **Campagnolo** per passare alle ruote dentate più grandi è sufficiente spostare verso l'interno con il dito indice o medio la leva piccola posizionata dietro la leva del freno. Premendo con il pollice il tasto situato sul lato interno del corpo della leva è possibile spostare la catena sulle ruote dentate più piccole.



Leva cambio/freno Campagnolo

Nel caso di un cambio **Shimano** per passare alle ruote dentate più grandi basta spostare verso l'interno l'intera leva del freno. Spostando verso l'interno solamente la leva piccola la catena si sposterà sulle ruote dentate più piccole.



Leva cambio/freno Shimano

Nel caso di leve cambio-freno **SRAM** il cambio è costituito solamente da una leva del cambio, posizionata dietro la leva freno. Con un breve azionamento la catena passa alla ruota dentata successiva più piccola. Spostando ulteriormente la leva, il cambio ingrana da una a tre ruote dentate.



Leva cambio/freno SRAM

Nel caso di leve cambio per estremità manubrio Shimano, SRAM e Campagnolo per triathlon e gare a cronometro è necessario spingere verso il basso la leva del cambio, per passare dietro ai pignoni più piccoli, quindi ad un rapporto grande, e davanti alle moltipliche più piccole, quindi ad un rapporto più piccolo. Tiri verso l'alto la leva del cambio per passare sia davanti che dietro alle ruote dentate più grandi.



Leve cambio per estremità manubrio

Con leve cambio per manubri dritti, i cosiddetti flatbar, le **leve di comando** si trovano sulla parte inferiore del manubrio. La leva grande di destra viene azionata con il pollice. La catena si sposta sui pignoni superiori, ovvero nelle marce inferiori. La leva più piccola viene spostata con l'indice o col pollice e aziona la direzione opposta. Sul lato sinistro, la leva grande viene azionata con il pollice e fa passare alla moltiplica più grande, ovvero ai rapporti più grandi.



Leve del cambio per manubri dritti

Il comando di cambio viene trasmesso dalla leva del cambio tramite il cavo bowden. Il cambio posteriore oscilla, la catena sale sul pignone successivo. Per la procedura di cambio è di fondamentale importanza che si pedali con costanza e senza grandi impieghi di 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.

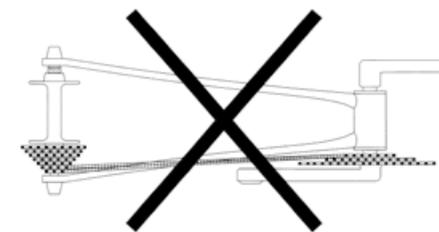
Una cambiata con sforzo eccessivo riduce notevolmente il ciclo vitale della catena. Evitare di cambiare mentre si sta pedalando con forza, soprattutto nel caso di cambiata sul deragliatore centrale.

Le biciclette da corsa Canyon possono avere fino a 24 marce. I cambi a catena hanno una o due moltipliche sulle pedivelle anteriori e al massimo dodici pignoni sul mozzo posteriore. Evitare di usare tutti i rapporti. Rapporti, con i quali la catena gira troppo obliquamente, determinano conseguentemente una elevata frizione interna della catena. Il rendimento diminuisce, l'usura progredisce rapidamente.

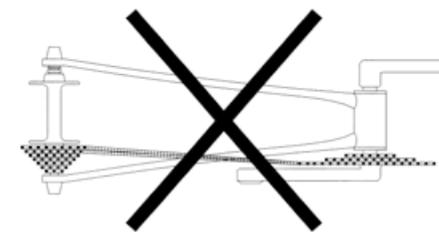
Per esempio quando la catena si trova davanti sulla moltiplica più piccola e contemporaneamente dietro sui due-tre pignoni esterni (piccoli) oppure quando davanti è inserita la moltiplica più grande e dietro sono inseriti i pignoni interni (grandi) della ruota posteriore.

 Durante cambiata diminuisca leggermente la pressione sui pedali, favorendo così un cambio preciso, senza rumori e con un'usura limitata dei componenti.

 Se la Sua bicicletta da corsa è dotata di gruppo di cambio elettronico Di2 Shimano legga anche il capitolo «**Shimano Di2**».



Movimento non favorevole della catena - catena davanti sulla moltiplica più piccola e dietro sul pignone più piccolo



Movimento non favorevole della catena - catena davanti sulla moltiplica più grande e dietro sul pignone più grande

 Si eserciti a cambiare le marce in una zona priva di traffico. Prenda confidenza con il funzionamento delle diverse leve o dei comandi rotanti. Non si eserciti nel traffico stradale poiché potrebbe distrarsi da eventuali pericoli.

 Eviti di inserire marce con cui la catena gira obliquamente.

 Una cambiata con sforzo eccessivo riduce notevolmente il ciclo vitale della catena. Inoltre è possibile che la catena rimanga bloccata tra fodero posteriore orizzontale e moltipliche ("chain-suck"). Eviti di cambiare mentre sta pedalando con forza, soprattutto nel caso di cambiata sul deragliatore centrale.

### CONTROLLO E REGOLAZIONE DEL CAMBIO

Il team della Canyon ha sottoposto a regolazione precisa il cambio a catena della Sua 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

- ▶ Nel caso di biciclette da corsa la regolazione avviene con le viti di registrazione del fermo del cavo destro sul tubo obliquo. Un'ulteriore vite di registrazione si trova direttamente sul cambio posteriore.
- ▶ Regoli la trazione con la vite di registrazione, attraverso la quale il cavo bowden passa nella leva del cambio o nel cambio.
- ▶ Una volta terminata l'operazione di tensione, si assicuri ogni volta che la catena passi senza problemi al pignone successivo più grande. Per eseguire tale verifica giri le pedivelle con la mano o vada in bicicletta.
- ▶ Se la catena passa facilmente da un pignone all'altro, verifichi che, ingranando una marcia più piccola, la catena passi senza problemi ai pignoni più piccoli. Una regolazione precisa può richiedere più tentativi.
- ▶ Nel caso di biciclette da corsa sulle leve dei cambi stesse non è quasi mai possibile effettuare delle regolazioni. A tal fine troverà degli arresti regolabili sul tubo obliquo o direttamente sul cambio posteriore/deragliatore centrale. Alenti con mezzi giri le viti leggermente ingranate.



L'operazione di regolazione del cambio posteriore e del deragliatore richiede esperienza.



Regolazione del cavo del cambio con la vite di registrazione sul cambio posteriore



Da dietro guardi sulla cassetta e verifichi che le pulegge del cambio posteriore si trovino esattamente sotto le punte dei denti del relativo pignone



Nel caso decidesse di effettuare personalmente tale regolazione, consigliamo di leggere le istruzioni per l'uso del produttore di cambi. In caso di problemi con il cambio, contatti il nostro servizio di assistenza oppure utilizzi il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Chieda ad una persona di sollevare la ruota posteriore. In questo modo potrà 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 modifiche.

Se tuttavia la Sua 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 Sua Canyon vengano montate altre ruote, è necessario controllare il raggio d'azione.

- ▶ Con la leva del cambio passi alla marcia più grande (pignone più piccolo). Il cavo del cambio risulta completamente allentato, la catena gira automaticamente sul pignone più piccolo. Da dietro guardi sulla cassetta e verifichi che le pulegge del cambio posteriore si trovino esattamente sotto le punte dei denti del relativo pignone.
- ▶ Se così non fosse sarà necessario impostare 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. Giri una vite, contando i giri, ed osservi il cambio. Se non si muove, vuol dire che non sta girando la vite del fine corsa corretta. Riavviti la vite del numero di giri contato.

- ▶ Giri la vite verso destra se le pulegge devono girare più verso l'interno, oppure in direzione opposta se si desidera che girino più verso l'esterno.

- ▶ Passi 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, forzi volontariamente la marcia e con la mano spinga quindi il cambio in direzione dei raggi. Per eseguire questa operazione faccia girare la ruota.



Si serva delle viti di regolazione dei fine corsa per limitare il raggio d'azione del cambio posteriore



Verifichi che il cambio posteriore non finisca nei raggi



Viti di fine corsa



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!**

- Se il bilanciante delle pulegge tocca i raggi o se la catena sale oltre il pignone, è necessario limitare il raggio d'azione. Giri la vite contrassegnata con una "L" per escludere definitivamente una eventuale collisione.
- Osservi 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.
- La regolazione di questa distanza avviene per mezzo di una vite sul cambio posteriore, situata esattamente sul lato frontale del forcellino. Avviti questa vite fino a raggiungere la distanza desiderata. Per controllo, giri le pedivelle indietro. La puleggia non deve toccare il pignone nemmeno durante questo movimento.
- 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. Si accerti 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 obliquamente.



Per regolare la distanza tra bilanciante delle pulegge e cassetta giri la vite che si appoggia sul lato frontale del forcellino

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

 Chieda ad una persona di sollevare la ruota posteriore. In questo modo potrà facilmente verificarne il funzionamento facendo girare le pedivelle e cambiando.

 Una volta regolato il cambio faccia in ogni caso un giro di prova lontano dal traffico stradale.

## DERAGLIATORE CENTRALE

La regolazione del deragliatore centrale è un'operazione che richiede molta esperienza. L'intervallo nel quale il deragliatore tiene la catena sulla moltiplica, senza però strisciare, è estremamente ridotto.

Spesso è meglio accettare un leggero strascico piuttosto che rischiare la caduta della catena dalla moltiplica con conseguente blocco della Sua Canyon.

Come per il cambio posteriore anche i cavi del deragliatore centrale possono allungarsi e provocare quindi una cattiva risposta del cambio.

- Regoli la trazione con la vite sul tubo obliquo del telaio. Questa operazione è simile a quella descritta nel paragrafo «Controllo e regolazione del cambio».

- Si serva delle viti di regolazione dei fine corsa per limitare il raggio d'azione del deragliatore.

 L'operazione completa di regolazione del cambio posteriore e del deragliatore centrale richiede esperienza. Impostazioni non corrette possono essere la causa di gravi danni meccanici. Al riguardo legga le istruzioni per l'uso del produttore di cambi. In caso di problemi con il cambio, non esiti a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compili il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Regolazione del cavo del cambio con la vite di registrazione sul telaio



Regolare il raggio d'azione del deragliatore centrale

 La regolazione del deragliatore centrale è un'operazione molto sensibile. Una regolazione non corretta può causare la caduta della catena ed un improvviso non funzionamento. **Pericolo di caduta.** L'operazione di regolazione deve essere eseguita da uno specialista.

 Una volta terminati i lavori su cambio e catena, consigliamo vivamente di effettuare un'uscita di prova con la 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!

 In seguito ad una caduta verifichi che le piastre del deragliatore siano ancora in tutti i punti esattamente parallele alle moltipliche!

## 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 mossi da piccoli motori elettrici. Il deragliatore Di2 provvede addirittura a correggere automaticamente la catena quando gira obliquamente, evitando così rumori da sfregamento e una maggiore usura.

L'alimentazione è affidata ad una batteria ricaricabile fissata nel telaio.

### Comando

A differenza della tradizionale leva del cambio Dual Control di Shimano dove è necessario spostare verso dentro l'intera leva del cambio o la leva sotto di essa, con Di2 è sufficiente azionare i pulsanti di comando. È possibile passare alle ruote dentate più grandi semplicemente utilizzando il pulsante di comando oblungo situato al lato della leva del freno. Premendo il pulsante di comando triangolare situato dietro la leva del freno la catena passerà sulle ruote dentate più piccole.

La funzione dei tasti può essere cambiata. Per far questo è necessario uno speciale dispositivo di Shimano che viene impiegato anche per rilevare i guasti. Se necessario, contattare il nostro servizio di assistenza oppure utilizzare il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Deragliatore centrale Di2



Cambio posteriore



Prima di utilizzare un nuovo cambio Di2 effettui assolutamente un giro di prova lontano dal traffico stradale.



Legga con attenzione le istruzioni per l'uso del produttore del cambio.

### Batteria

Una batteria nuova, completamente carica, Le permette di fare ca. 1.000 chilometri. Se la batteria è carica circa al 25 % basterà indicativamente per 250 Km.

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

Può verificare in qualsiasi momento lo stato di carica della batteria. Deve semplicemente tenere premuto uno dei pulsanti di comando per almeno 0,5 secondi. Il LED dell'unità di controllo Le indicherà lo stato di carica:

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

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



Batteria del Di2



La batteria Di2 può essere anche montata nascosta nel tubo obliquo



Informazioni sui cambi SRAM RED e-tap e Campagnolo EPS si trovano sui siti Internet dei produttori e/o nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti.



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



Se la batteria non verrà utilizzata per lungo tempo è necessario caricarla ampiamente (50% o più) e custodirla in un luogo fresco e asciutto, lontano dalla portata dei bambini. Al più tardi dopo sei mesi verifichi lo stato di carica. Quando ripone la batteria, protegga sempre i contatti con la mascherina protettiva in dotazione.



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

**SRAM ETAP/AXS ROAD**

Per cambiare le marce sul cambio posteriore con SRAM eTAP/AXS Road azionare uno dei tasti di comando sulle leve cambio-freno. È possibile configurare a piacere se è il tasto destro o sinistro a inserire una marcia più dura o più leggera sull'AXS Road. Tenendo premuto uno dei tasti, le marce sul cambio posteriore continuano a cambiare fino a quando si rilascia il tasto. Premendo contemporaneamente entrambi i tasti, il deragliatore centrale, se presente, passa sull'altra da una moltiplica all'altra.



SRAM eTap/AXS Road

Con la app SRAM AXS è possibile configurare e personalizzare numerose impostazioni del cambio.

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

**CAMPAGNOLO EPS****Comando**

La leva del cambio/freno del gruppo Campagnolo EPS può effettuare una sola azione per ciascuna leva dei comandi.

Con il Campagnolo EPS, usando la leva posta dietro la leva del freno si passa alle moltipliche o ai pignoni più grandi spingendola verso l'interno con il dito indice o il medio.

Premere il tasto all'interno del corpo leva con il pollice per spostare la catena sulle moltipliche o sui pignoni più piccoli. Ad ogni azionamento è possibile cambiare al massimo due moltipliche o tre pignoni.

**Batteria**

La batteria (PowerUnit) può essere montata nel piantone, nel tubo superiore e nel tubo obliquo o sul foderò posteriore orizzontale sinistro.

Una batteria nuova, completamente carica, permette di fare ca. 1.500-2.500 chilometri.

La batteria non ha effetto memoria. Quindi è possibile ricaricare ripetutamente la batteria senza doverla prima consumare completamente. Premendo il tasto Mode sulla leva Ergopower, compare l'indicatore della batteria sull'interfaccia. In questo modo è possibile controllare lo stato di carica della batteria in qualsiasi momento. La spia di controllo mostra la capacità residua:

- ▶ verde fisso: 100-60 % di capacità residua
- ▶ verde lampeggiante: 60-40 % di capacità residua
- ▶ giallo: 40-20 % di capacità residua
- ▶ rosso fisso: 20-6 % di capacità residua
- ▶ rosso lampeggiante: 6-0 % di capacità residua



CAMPAGNOLO EPS



CAMPAGNOLO EPS

 Per caricare la batteria utilizzi solamente il caricabatterie che fornito in dotazione!

 Inserisca il perno magnetico nella batteria durante i lavori sulla bicicletta da corsa Canyon con Campa EPS oppure se lascia inutilizzata a lungo la bicicletta da corsa Canyon per disattivare l'intero impianto elettrico.

 La batteria deve essere tenuta con stato di carica al 60% circa durante i periodi di fermo prolungati, per farla durare più a lungo. Non lasci mai che la carica scenda sotto il 6% per non correre il rischio di scarica completa. Controlli quindi lo stato di carica non oltre i tre mesi.

### CURA DELLA CATENA

Non dimentichi quanto segue: «a voler che la bicicletta ben vada, bisogna ungere la catena». Determinante non è tuttavia la quantità di lubrificante bensì la distribuzione e la frequenza dell'operazione.

- ▶ Pulisca di tanto in tanto la catena con un panno imbevuto d'olio per togliere sporco ed olio depositati. Non è necessario usare sgrassanti specifici per la catena.
- ▶ Applichi dell'olio, del grasso o della cera sulle maglie della catena, che devono essere il più pulito possibile.
- ▶ Giri le pedivelle e faccia scendere delle gocce sulle rotelle.
- ▶ Quindi faccia effettuare alla catena più giri. Non tocchi la Sua Canyon per alcuni minuti, affinché il lubrificante possa impregnare la catena.
- ▶ Infine rimuova con un panno il lubrificante in eccesso, in modo che durante la guida non spruzzi o non attiri sporco.



Usi un panno per rimuovere sporco ed olio dalla catena



Applichi dell'olio sulle maglie della catena, che devono essere il più pulito possibile

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

 Si assicuri che il lubrificante non finisca sui dischi dei freni, sulle superfici di frenata dei cerchi o sui pattini/sulle pastiglie dei freni. Ciò comprometterebbe l'efficacia dei freni!

### USURA DELLA CATENA

Le catene fanno parte delle componenti della Sua Canyon che sono soggette ad usura; tuttavia l'utilizzatore ne può influenzare la durata. Lubrifici, pertanto, regolarmente la catena, soprattutto dopo uscite sotto la pioggia. Cerchi di usare marce con cui la catena non giri troppo obliquamente. Guidi con elevata frequenza di pedalata (più di 60-70 giri/minuto).

Nel caso di biciclette da strada il limite di usura di catene di cambi a catena varia approssimativamente dai 1.200 km ai 4.000 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. Verifichi, pertanto, ad intervalli regolari lo stato d'usura della catena.

A tal fine inserisca davanti la moltiplica grande. Sollevi la catena dalla moltiplica con pollice ed 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. Questi tipi di catena sono senza fine e richiedono pertanto degli strumenti speciali. In caso di dubbi, non esiti a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compili il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Verifica dello stato della catena



Misurazione professionale del grado d'usura

 Una catena mal rivettata può essere causa di una caduta. Chieda ad uno specialista di sostituire la catena.

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

Le ruote assicurano il contatto della Sua 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 conseguente già centrate, i raggi subiscono un assestamento dopo i primi chilometri. Già dopo un breve periodo di rodaggio di ca. 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.

Una ruota è composta da un mozzo, dal cerchio e dai raggi. 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 23-622 indicano che nello stato gonfio la copertura ha una larghezza di 23 mm ed un diametro (interno) di 622 millimetri. Montando una copertura più grande è possibile che questa strisci contro la forcella o il carro posteriore. Si attenga assolutamente alle raccomandazioni del produttore.



Ruota



Dimensione della copertura



Rim-tape nel cerchio



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 ad urtare la ruota anteriore. **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 ad 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 su fondo irregolare. Aumentando la pressione si minimizza la resistenza al rotolamento mentre il comfort diminuisce. Un'elevata pressione di gonfiaggio delle coperture li rende quindi adatti per uscite su asfalto liscio.

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

La copertura ed il cerchio di per sé non sono a tenuta d'aria. **Eccezione:** tubolari nel caso di biciclette da corsa. Per mantenere la pressione all'interno, la camera d'aria viene inserita e gonfiata per mezzo di una valvola. Canyon usa la valvola Sclaverand o Presta. La valvola si presta per pressioni elevate, richiede tuttavia una certa pratica nell'uso. Un cappuccio in plastica preserva la valvola dallo sporco.



Se la bicicletta da corsa monta pneumatici tubeless, eseguire il montaggio utilizzando esclusivamente i prodotti dei rispettivi produttori. Maggiori informazioni sono disponibili nelle istruzioni del produttore di pneumatici o sul suo sito Internet.



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



Valvola Presta o Sclaverand



Intervallo di pressione della copertura

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

Pressione di gonfiaggio in psi e bar



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



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

Tenga in considerazione i diametri e le lunghezze differenti delle valvole, ed usi 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. Verifichi la tenuta del corpo della valvola sul tubo allungato.

Spesso con le pompe a mano non si riesce ad 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.



Svitare il cappuccio in plastica



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



Adattatore della valvola

 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.

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

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

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

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

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

## 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 Sua Canyon può risultare compromesso già prima di notare questa anomalia, che si manifesta con un'oscillazione del cerchio. Quasi sempre i fianchi del cerchio corrispondono contemporaneamente alla superficie di frenata. La mancanza di centratura può compromettere l'azione frenante.



Verifichi la centratura osservando i pattini del freno



Centraruote

 Non usi la bicicletta con ruote non centrate. In caso di scenteratura estrema i pattini dei freni di biciclette da corsa possono slittare dalla superficie del cerchio e finire nei raggi, provocando un blocco immediato delle ruote! **Pericolo di caduta.** Verifichi quindi di tanto in tanto la centratura dei cerchi. A tal fine sollevi la ruota dal pavimento e la faccia girare con la mano. Osservi la fessura tra cerchio e pattini del freno oppure fra telaio e coperture. Se la fessura cambia più di un millimetro, faccia ricentrare la ruota da uno specialista.

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

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

## 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 bloccaggio rapido o perno passante servono semplicemente due leve di montaggio ed una pompa. Nel caso di ruote fissate con dadi o antifurto sarà inoltre necessaria la rispettiva chiave.

### SMONTAGGIO DELLA RUOTA

- ▶ Nel caso di biciclette da corsa con freni a pattino apra la leva di sgancio veloce sul freno (Shimano e SRAM)
- ▶ In alternativa, sposti il perno situato nell'unità di leve cambio/freno sul manubrio (Campagnolo).
- ▶ Nel caso di ruote posteriori con cambio a catena prima di smontare passi al pignone più piccolo. In questo modo il cambio posteriore si trova completamente all'esterno e non impedisce le operazioni di smontaggio.
- ▶ Apra il bloccaggio rapido o il perno passante come descritto nel capitolo «**Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti**». Se una volta allentato il bloccaggio non riuscisse ad estrarre la ruota, è possibile che la causa sia da imputarsi ad un meccanismo di ritenzione. Si tratta di collari di ritegno nel forcellino. In questi casi è necessario aprire di alcuni giri il dado di bloccaggio del bloccaggio rapido e quindi sfilare la ruota dai meccanismi.
- ▶ Per facilitare lo smontaggio della ruota posteriore sposti con la mano il cambio posteriore leggermente indietro.
- ▶ Sollevi di poco la Sua Canyon e dia un colpetto alla ruota per farla cadere.



Passare al pignone più piccolo prima di smontare la ruota posteriore



Aprire la leva di sgancio veloce sul freno



Meccanismo di ritenzione sulla forcella



Spostare leggermente indietro il cambio posteriore per smontare la ruota

### SMONTAGGIO DI COPERTONCINI E COPERTONCINI PIEGHEVOLI

- ▶ Sviti la chiusura e il dado di fissaggio dalla valvola e sgonfi la copertura.
- ▶ Prema la copertura dal fianco del cerchio fino al centro dello stesso. Esegua tale operazione su tutta la circonferenza per facilitare così lo smontaggio.
- ▶ Appoggi la leva di montaggio a circa 5 cm a sinistra o a destra della valvola sul bordo inferiore della copertura, sollevi il fianco della copertura facendo leva sul bordo del cerchio. Tenga la leva in questa posizione.
- ▶ Posizioni ora la seconda leva a circa 10 centimetri dalla prima leva, tra cerchio e copertura e, anche in questo caso, sollevi 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, stacchi completamente il fianco della copertura spostando la leva di montaggio su tutta la circonferenza della copertura.
- ▶ Ora può estrarre la camera d'aria. Faccia in modo che la valvola non si impigli nel cerchio e che la camera d'aria non subisca danni.
- ▶ Ripari la camera d'aria in base alle istruzioni per l'uso del produttore di 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

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

 Si attenga alle istruzioni per l'uso dei produttori di freni e di cambi, allegate al BikeGuard.

► Una volta smontata la copertura verifichi il rim-tape, la cui sede deve risultare omogenea, non deve essere danneggiato o presentare crepe e deve coprire tutti i nipples ed 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. Eccezione: nel caso di ruote Mavic non sarà necessario apportare del rim-tape. In caso di dubbi relativi al rim-tape, non esiti a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compili il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

► Se necessario, stacchi dal cerchio anche il secondo fianco.

#### MONTAGGIO DI COPERTONCINI E COPERTONCINI PIEGHEVOLI

Si accerti che durante il montaggio della copertura non ci siano corpi estranei quali sporco o sabbia all'interno della stessa e che la camera d'aria non venga danneggiata.

► Inserisca il cerchio con un bordo nella copertura. Con il pollice faccia passare il fianco della copertura sul bordo del cerchio in 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.

► Gonfi leggermente la camera d'aria finché non assume una forma rotonda e la riponga completamente nella parte interna della copertura. Verifichi che non si formino delle pieghe.

► Inizi con il montaggio finale sul lato opposto alla valvola. Faccia passare la copertura sul fianco del cerchio facendo il più possibile pressione con il pollice.

► Presti attenzione a non incastrare o schiacciare la camera d'aria tra copertura e cerchio. A tal fine spinga costantemente la camera d'aria verso l'interno della copertura aiutandosi con l'indice della mano.



Rim-tape nel cerchio



Inserire la valvola nel foro del cerchio



Premere con la mano la copertura nel cerchio



Rim-tape difettosi devono essere sostituiti immediatamente.

► Proceda uniformemente su entrambi i lati e lungo la circonferenza della copertura. Verso la fine spinga 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.

► Verifichi nuovamente la sede della camera d'aria e con il palmo della mano preme la copertura sul bordo del cerchio.

► Se non dovesse riuscire, consigliamo di usare delle leve di montaggio. Si accerti che il lato smussato sia rivolto verso la camera d'aria per non danneggiarla.

► Prema 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 smonti nuovamente un fianco della copertura e centri di nuovo la camera d'aria.

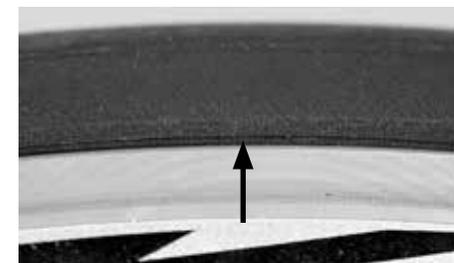
► Per essere certi che la camera d'aria non si schiacci sotto il fianco, preme la copertura gonfiata a metà su entrambi i lati trasversalmente alla direzione di corsa e su tutta la circonferenza della ruota. In questo modo è inoltre possibile controllare se si è spostato il rim-tape.

► Gonfi quindi la camera d'aria fino a raggiungere la pressione desiderata. La pressione massima è quasi sempre riportata sul fianco della copertura.

► Verifichi la sede 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.



Prema la copertura per assicurarsi che la camera d'aria non si sia incastrata



Linea di controllo sul fianco del tubolare



Se la copertura dovesse forarsi durante un'uscita può provare a non smontare la ruota e a non estrarre la camera d'aria. Gonfi la camera d'aria, lasci la valvola nel cerchio ed individui, prima di tutto, il foro dal quale fuoriesce l'aria. Avvicini la camera d'aria all'orecchio prestando attenzione ad eventuali sibili. Una volta individuato il foro cerchi il rispettivo punto sulla copertura e lo sottoponga a verifica accurata. Spesso il corpo estraneo si trova ancora nella copertura. Se possibile lo rimuova.

### SMONTAGGIO DI TUBOLARI

Faccia uscire tutta la pressione dal tubolare. Per smontare il tubolare lo preme di lato sulla parte opposta alla valvola, finché non si crea una fessura ed il tubolare si stacca. Se il tubolare dovesse opporre resistenza, apporti nella fessura una leva di montaggio con cui poi staccare il tubolare.

Non è possibile sostituire solamente una camera d'aria bensì sarà necessario montare sul cerchio un tubolare completo. Durante un'uscita non è possibile incollare il tubolare; pertanto una volta gonfiato non sarà in posizione stabile sul cerchio.

Guidi pertanto piano, con prudenza e scegliendo la strada di ritorno più corta. Una volta giunto a casa sarà necessario incollare completamente a nuovo il tubolare come descritto di seguito.

### MONTAGGIO DI TUBOLARI

Il montaggio accurato e duraturo di un tubolare avviene in più fasi e può richiedere molto tempo. Con un po' di esercizio e di esperienza con la colla per incollare ed il rispettivo modello di tubolare sarà possibile accelerare l'operazione.

Per incollare il tubolare può scegliere nastri adesivi e colle liquide. Un vantaggio del nastro adesivo è dato dal montaggio rapido. Tuttavia la sede del tubolare non è sempre sufficientemente stabile. In caso di una foratura durante un'uscita il nastro adesivo resta sul tubolare smontato, il tubolare di riserva non presenta una sede stabile sul cerchio.

Pertanto è consigliabile un fondo costituito da più strati di mastice liquido (colla per tubolari). In potere collante è superiore e nel caso di smontaggio del tubolare rimane attaccata al cerchio.



Prema il tubolare di lato finché non si forma una fessura



Con una leva di montaggio potrà staccare il tubolare



Colla per tubolare

**i** Per i cerchi in carbonio sono disponibili mastici speciali per tubolari (p. es. Continental). Nel caso dovesse usare questa speciale colla legga in ogni caso le istruzioni per l'uso del produttore di mastici per tubolari per cerchi in carbonio.

**⚡** Se viene apportata una quantità di colla insufficiente è possibile che il tubolare fuoriesca dal cerchio. **Pericolo d'incidente!**

Tuttavia, anche in questo caso sarà necessario smontare il tubolare di riserva al termine dell'uscita. Per rinforzare la sede, occorrerà trattare nuovamente sia il fondo che il tubolare con mastice per tubolari.

Nel caso di ruote con fianco dei cerchi estremamente alto, smonti lo spillo della valvola con speciali strumenti di montaggio e lo sostituisca con un allungamento valvola. Avviti nuovamente lo spillo nell'allungamento valvola. In questo modo, una volta montato il tubolare, sarà possibile gonfiare o far fuoriuscire l'aria normalmente dalla valvola allungata.

Gonfi il tubolare fino a che non assuma una forma rotonda ed inserisca la valvola nel foro del cerchio. Partendo dalla valvola spinga uniformemente e da entrambi i lati il tubolare nel fondo dello stesso. Un successivo montaggio preciso non è garantito nel caso non riuscisse ad inserire il tubolare sul cerchio o se tale operazione dovesse richiedere un uso eccessivo di forza.

Faccia girare la ruota con tubolare montato e ne verifichi la centratura. Il punto in cui la valvola fuoriesce dal tubolare presenta spesso un rigonfiamento fino a formare un fuori centro, con conseguente traballamento durante la guida. Nel caso di cerchio in alluminio affondi il foro della valvola e/o ne elimini le sbavature con una punta da trapano grande, un raschino triangolare o una lima trasemata. Nel caso di cerchi in carbonio elimini le sbavature sul bordo del foro con l'ausilio di una lima trasemata. Il movimento della lima deve andare dall'esterno verso l'interno e non indietro, altrimenti potrebbero eventualmente staccarsi le fibre della matrice della materia plastica. Quindi sigilli la zona usando della colla istantanea. Con questo trattamento preventivo la valvola aderisce meglio al cerchio. Se possibile, consigliamo di lasciare per alcuni giorni il tubolare sul cerchio in stato gonfio. Tale operazione facilita ulteriormente il montaggio successivo.

Con un panno imbevuto d'alcol o benzina rimuova tracce di grasso o olio persistenti dal fondo del cerchio.



Montaggio dell'allungamento valvola



Verifica della centratura con l'aiuto del freno

**!** Le speciali colle per tubolari non solo hanno una particolare tenuta su cerchio e tubolare bensì anche su dita ed abbigliamento. Consigliamo pertanto di usare vestiti smessi.

**i** Nel caso di montaggio del tubolare su un cerchio già usato, sarà eventualmente necessario rimuovere con attenzione resti di colla e sporco servendosi di carta vetrata. Faccia attenzione a non danneggiare il carbonio. Infine pulisca il cerchio con un panno imbevuto di benzina.

**⚡** Usi la benzina ed il mastice per tubolari leggermente infiammabile solamente in locali ben arieggiati. Conservi queste sostanze come prescritto e lontano dalla portata di bambini.

Aspetti che il solvente sia completamente evaporato prima di iniziare ad apportare colla sul tubolare. Tale operazione risulta più facile se fissa la ruota su un centraruote o su una forcella vecchia sulla morsa da banco.

Per creare una base di buona tenuta con il mastice liquido sarà necessario apportare più strati di colla. Distribuisca il mastice omogeneamente e con uno strato il più sottile possibile su quasi tutta la circonferenza del cerchio.

Sul lato opposto alla valvola lasci una zona priva di mastice di cinque-dieci centimetri in modo da avere più tardi un punto di presa per smontare il tubolare.

Con un po' di esercizio riuscirà a distribuire la colla direttamente dal tubetto. Se non dovesse riuscirci si serva di un pennello con setole dure. Se la colla dovesse essere in un barattolo sarà in ogni caso necessario usare un pennello. Faccia asciugare il mastice finché al tatto non risulterà più appiccicoso e liquido. Sarà eventualmente necessario far trascorrere più ore. Quindi apporti come descritto sopra altri due strati leggeri di colla, che farà a sua volta asciugare. Quindi non tocchi per almeno una notte il cerchio.

Prima di montare il tubolare apporti la colla anche sul nastro di protezione cucitura del tubolare. Completati quindi il fondo di colla con un ultimo strato di mastice. Non appena l'ultimo strato inizierà ad asciugarsi, pur risultando ancora viscoso, metta per terra il cerchio con il foro della valvola rivolto verso l'alto. Spinga la valvola del tubolare leggermente gonfiato e quindi arrotondato nel foro della valvola del cerchio e prema con forza. Faccia in modo che i fianchi del tubolare non entrino in contatto con il mastice altrimenti il tubolare risulterà subito sporco.



Distribuire la colla per tubolari direttamente dal tubetto



Infili la valvola del tubolare leggermente gonfiato nel foro della valvola del cerchio

 Prima di smontare una ruota legga il capitolo «Le ruote» e il capitolo «Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti».

 Si attenga al video sull'applicazione sicura della colla dei tubolari Continental disponibile sul sito internet [www.conti-online.com](http://www.conti-online.com)

Nel caso non avesse apportato mastice sul lato opposto della valvola, la base di appoggio del cerchio non si sporcherà e la colla stessa non assorbirà sporco dal pavimento.

Afferri con le mani il tubolare uniformemente a sinistra ed a destra della valvola, lo spinga con forza verso il basso e lo inserisca pezzo per pezzo sul fondo del cerchio. Proseguia uniformemente fino a lasciare circa 20 centimetri.

Tiri nuovamente il tubolare partendo dall'alto, dove è posizionata la valvola, verso il basso fino a raggiungere con le mani il punto non ancora montato. Tenga il tubolare sotto pressione puntellando con le dita il cerchio e con i pollici il tubolare e metta la ruota sul fianco. Con i pollici faccia passare il tubolare sul fianco del cerchio.

Quando il tubolare sarà sul fondo del cerchio provveda a centrarlo, poiché nella maggior parte dei casi risulta scenterato. Per farlo fissi la ruota nuovamente nell'aiuto di montaggio e la faccia girare. Se il battistrada non è centrato o se il tubolare oscilla lateralmente, sollevi la zona interessata e la rilasci storcendola leggermente.

Se il tubolare gira senza presentare punti decentrati, estraiga la ruota dal supporto e gonfi il tubolare fino a raggiungere la metà della pressione nominale. Sovraccarichi la ruota dalle estremità dell'albero e dal bloccaggio rapido e la faccia rotolare sul pavimento per alcuni metri. Durante questa operazione la ruota dovrebbe girare verticalmente e, per alcuni giri, leggermente inclinata su entrambi i lati.

Se durante il controllo finale il tubolare risulta centrato, provveda a gonfiarlo fino alla pressione massima di gonfiaggio ed attenda almeno otto ore, se possibile una giornata intera, prima di montare in sella. Adeghi la pressione del tubolare alle proprie esigenze attenendosi ai valori consigliati dai produttori di tubolari.



Riporre il tubolare sul fondo del cerchio



Usare i pollici per spingere il tubolare sul bordo del cerchio



Verificare la centratura del tubolare con l'aiuto del freno

 Non dimentichi che il tubolare, se montato durante un'uscita, non è più stabile. Guidi pertanto con particolare prudenza. Il tubolare deve essere incollato nuovamente con cura.

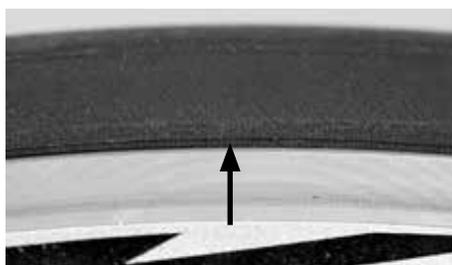
 Un montaggio errato può causare un funzionamento non corretto o danni al tubolare. Si attenga pertanto assolutamente alle avvertenze del produttore nelle istruzioni allegate.

## MONTAGGIO DI RUOTE

Il montaggio delle ruote avviene in sequenza inversa rispetto allo smontaggio. Si accerti che la ruota sia inserita esattamente nei forcellini e che sia centrata tra gli steli della forcella o tra i forderi del carro posteriore. Verifichi la sede corretta del bloccaggio rapido (vedere il capitolo «**Uso di bloccaggi rapidi e di perni passanti**») ed eventualmente riagganci subito il freno e/o chiuda la leva di sgancio veloce!



Verificare la centratura con l'aiuto dei pattini del freno



Linea di controllo sul fianco del tubolare

 Chiuda la leva di sgancio veloce (Shimano, SRAM) e/o sposti il perno nell'unità di leve cambio-freno (Campagnolo) e prima di ripartire verifichi che i pattini del freno tocchino le superfici di frenata. Verifichi la sede stabile della ruota. Si accerti che le piste frenanti, dopo il montaggio, siano prive di grasso o altri lubrificanti. Esegua in ogni caso delle frenate di prova!

 Tuttavia, per motivi di sicurezza, consigliamo di sostituire la copertura nel caso la struttura della stessa risulti danneggiata dalla penetrazione di un oggetto.

 Un montaggio errato può essere causa di cattivo funzionamento o addirittura di avaria del freno. Si attenga pertanto assolutamente alle avvertenze del produttore nelle istruzioni allegate.

## 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 Sua Canyon possa stabilizzarsi ed andare dritta, è necessario che tale zona dello sterzo si giri 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

- ▶ Verifichi il gioco appoggiando le dita sulla calotta superiore della serie sterzo.
- ▶ Si appoggi sulla sella con il busto, tiri con l'altra mano il freno della ruota anteriore e spinga fortemente la Sua Canyon avanti ed indietro.
- ▶ Se lo sterzo 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 dovrebbe sentire dei rumori in questa zona.
- ▶ Per verificare la scorrevolezza dello sterzo, sollevi con una mano il telaio in modo che la ruota anteriore non sia più in contatto con il pavimento. Sposti 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.

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



Verifichi il gioco della serie sterzo appoggiando un dito sulla calotta dello sterzo e spostando avanti ed indietro la Canyon con freno azionato



Per verificare la scorrevolezza dello sterzo sollevi la ruota anteriore e si accerti che oscilli con molta facilità

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

 Dopo aver regolato lo sterzo verifichi la sede stabile 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.

**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 dello sterzo è determinata dal fissaggio dell'attacco manubrio.

- ▶ Apra le viti di bloccaggio che si trovano sui lati o dietro all'attacco manubrio.
- ▶ Con delicatezza usi una chiave a brugola per serrare di poco la vite di registrazione incassata in alto.
- ▶ Regoli l'attacco manubrio in modo tale che guidando su un rettilineo il manubrio non risulti storto.
- ▶ Serri nuovamente le viti laterali dell'attacco manubrio con una chiave dinamometrica. Utilizzi una chiave dinamometrica e non superi le coppie massime di bloccaggio! Le coppie di bloccaggio sono riportate nel capitolo «**Coppie di bloccaggio consigliate**», sui componenti stessi e/o nelle istruzioni dei produttori di componenti.
- ▶ Esegua la verifica del gioco descritta qui di seguito. Anche in questo caso lo sterzo non deve essere serrato troppo spesso.

Per eseguire la verifica si ponga davanti alla Sua Canyon e blocchi la ruota anteriore tra le ginocchia. Impugni il manubrio dalle leve dei freni e provi a girarlo rispetto alla ruota anteriore. Serri leggermente la vite (le viti) di bloccaggio dell'attacco manubrio nel caso dovesse riuscire a girare il manubrio.



Dopo aver allentato le viti di bloccaggio laterali regoli il gioco dello sterzo con la vite di registrazione incassata in alto



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



Provi a spostare il manubrio rispetto alla ruota anteriore



Dopo aver regolato lo sterzo verifichi la sede stabile dell'attacco manubrio! Un attacco manubrio allentato potrebbe essere causa di una caduta grave!



Non serri completamente questa vite bensì la usi per regolare il gioco!



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

**SERIE STERZO I-LOCK**

Con questo sistema di sterzo l'attacco manubrio viene fissato all'esterno sul tubo della forcella non filettato. L'attacco manubrio è un elemento importante della testa della serie sterzo. La regolazione dello sterzo è determinata dal fissaggio dell'attacco manubrio. Contrariamente al sistema Aheadset® di vasta diffusione, con il sistema i-Lock lo sterzo viene regolato con attacco manubrio completamente bloccato.

- ▶ Verifichi le viti di fissaggio laterali, posteriori dell'attacco manubrio servendosi di una chiave dinamometrica in base alle indicazioni stampate. Non superi mai la coppia di bloccaggio massima.
- ▶ Con delicatezza giri in senso orario e con una chiave a brugola di 2 mm il perno filettato sul cappuccio dello sterzo. Inizi con un quarto di giro.
- ▶ Esegua la verifica del gioco descritta qui sopra. Non serrate lo sterzo con troppa forza.
- ▶ Eventualmente giri ancora di un quarto di giro ed effettui nuovamente la verifica.
- ▶ Infine, per eseguire la verifica si ponga davanti alla Sua Canyon e blocchi la ruota anteriore tra le ginocchia.



Verifichi le viti di fissaggio laterali dell'attacco manubrio servendosi di una chiave dinamometrica in base alle indicazioni stampate



Regoli il gioco dello sterzo per mezzo della vite di registrazione laterale



Esegua nuovamente la verifica del gioco



Senza aprire le piastre di transizione non è possibile regolare la serie sterzo. Le piastre di transizione devono essere aperte prima di regolare il gioco dei cuscinetti e nuovamente chiuse dopo aver regolato il gioco dei cuscinetti.



Non serri completamente questa vite di registrazione bensì la usi solamente per regolare con delicatezza il gioco!

- ▶ Impugni il manubrio dalle leve dei freni e provi a girarlo rispetto alla ruota anteriore. Provi inoltre a girare verso il basso il manubrio.
- ▶ Se il manubrio o l'attacco manubrio si muovono, allenti le viti, centri nuovamente il componente e serri le viti di bloccaggio dell'attacco in base alla coppia di bloccaggio consigliata.
- ▶ Se il manubrio e l'attacco manubrio dovessero muoversi nonostante la coppia di bloccaggio massima consentita, sarà necessario smontare i bloccaggi, sgrassarli e rimontarli con della nuova pasta di montaggio per carbonio.



Provi a spostare il manubrio rispetto alla ruota anteriore ed all'attacco manubrio



Apporti eventualmente un leggero strato di pasta di montaggio per carbonio su stelo della forcella o manubrio



Dopo aver regolato lo sterzo verifichi la sede stabile dell'attacco manubrio e del manubrio! Un attacco manubrio o un manubrio allentato potrebbe essere causa di una caduta grave!

### SERIE STERZO DEL MODELLO AEROAD

Con questo sistema di sterzo la serie sterzo può essere regolata solo con un attrezzo speciale. Questo attrezzo speciale si trova nella scatola con la minuteria.

- ▶ Togliete la copertura di gomma al centro nella parte superiore del corpo dell'attacco manubrio e aprite l'apertura di inserimento per l'attrezzo speciale.
- ▶ Sterzate il manubrio completamente verso destra o verso sinistra.
- ▶ Ora è possibile allentare la vite sul retro del cappuccio della serie sterzo con una chiave a brugola da 4 mm. Quindi svitate le viti di solo uno o due giri, ma senza svitarle completamente.
- ▶ Serrate leggermente la regolazione interna con l'attrezzo speciale, ossia a 2 Nm.
- ▶ Serrate quindi la vite sul retro del tappo della serie sterzo alla coppia di bloccaggio indicata di 9 Nm. A tal fine, utilizzate la chiave dinamometrica Canyon. Iniziate sempre a serrare a piccoli passi (mezzo newton metro per volta) partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verificate più volte che il manubrio sia ben fissato. Non superare la coppia di bloccaggio massima indicata!
- ▶ Eseguite la verifica del gioco descritta qui sopra. Infine, svitate ed estraete l'attrezzo speciale. Rimontate la copertura di gomma al centro nella parte superiore.
- ▶ Se la serie sterzo ha ancora del gioco a regolazione completata, ripetere la procedura sopra descritta.
- ▶ Se alla fine rimane ancora del gioco nella serie sterzo, si rivolga al nostro servizio di assistenza oppure utilizzi il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)
- ▶ Infine, per eseguire la verifica si ponga davanti alla Sua Canyon e blocchi la ruota anteriore tra le ginocchia.



Quindi sviti le viti di solo uno o due giri, ma senza svitarle completamente



A tal fine utilizzi l'attrezzo speciale che si trova nella scatola con la minuteria



Serri la vite sul retro del tappo della serie sterzo alla coppia di bloccaggio indicata di 9 Nm



Per questo lavoro è indispensabile utilizzare l'attrezzo speciale che si trova nella scatola con la minuteria. Non utilizzate altri attrezzi.



Per regolare la serie sterzo è richiesta una certa esperienza, pertanto si consiglia di rivolgersi ad uno specialista per eseguire tale operazione. Se necessario, affidi la bicicletta da corsa Canyon a mani esperte.

## IMPACT PROTECTION UNIT (IPU)

La bicicletta da corsa Canyon è dotata di una batuta, detta Impact Protection Unit o IPU.

L'IPU impedisce che il manubrio o i comandi del manubrio sbattano contro il tubo superiore, limitando il raggio di sterzata possibile a +/- 80°.

L'IPU si trova al di sotto del cuscinetto inferiore della serie sterzo e non è visibile dall'esterno a forcella montata.



IMPACT PROTECTION UNIT (IPU)

 Per la sua sostituzione è richiesta una certa esperienza e può essere effettuata solo da Canyon. Rivolgetevi al nostro servizio di assistenza oppure utilizzate il nostro modulo di contatto.

 Usare la bici senza IPU può avere come conseguenza che il manubrio o le armature del manubrio sbattano contro il tubo orizzontale. Il telaio può essere danneggiato.

## TRASPORTARE LA BICICLETTA CANYON

### TRASPORTO IN MACCHINA

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

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

- ▶ Si assicuri tuttavia che i cavi, l'impianto d'illuminazione ed i relativi cavi ed, in particolare, il cambio posteriore non subiscano danni. Protegga la Sua Canyon con coperte o simili. Se molto sporca, consigliamo di appoggiarla su una coperta o simili per non sporcare i sedili della macchina.
- ▶ Fissi la bicicletta in modo che non si muova.

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. Si ricorda che non tutti i portabiciclette sono adatti.

 Nel caso in cui si trasporti una bicicletta da corsa con freni a disco, tirare le leve del freno e bloccarle con un elastico resistente.

 Fissi la Sua Canyon nell'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 legga in ogni caso il capitolo «Le ruote», paragrafo «Come riparare una copertura forata»!

 Nel caso venga trasportata una bicicletta da corsa con freni a disco con le ruote smontate consigliamo di montare i blocchi per il trasporto.



Trasporto in macchina

 Non usi portabiciclette con i quali la Sua Canyon viene fissata al contrario, ossia con il manubrio e la sella rivolti verso il basso. Con questo tipo di fissaggio il manubrio, l'attacco manubrio, la sella ed il reggisella vengono fortemente sollecitati durante il trasporto. **Pericolo di rottura!** Non usi portabiciclette con i quali la Sua Canyon viene fissata sulla forcella senza ruota anteriore.

 Nel caso di tubi del telaio di grandi dimensioni è possibile che le staffe di portabiciclette schiaccino i tubi! 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.

 Il trasporto di biciclette da strada Canyon su portabiciclette con bloccaggi è consentito solo se il bloccaggio è dotato di limitazione della coppia di bloccaggio e se il portabiciclette è stato approvato dal produttore per il fissaggio di biciclette da strada e biciclette con telaio in carbonio. **Pericolo di schiacciamento** di tubi del telaio di grosso diametro. Soprattutto i telai in carbonio potrebbero subire dei danni irreparabili. Tali danni possono non essere riconoscibili esternamente, ma possono provocare comunque incidenti gravi. Leggere sempre le informazioni del produttore del portabiciclette prima di montare la bicicletta Canyon su un portabiciclette.

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

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

### TRASPORTO IN AEREO

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

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



Il BikeGuard Canyon



Canyon Signature Pro Bike Bag

**!** Nel caso venga trasportata una bicicletta da corsa con freni a disco con le ruote smontate consigliamo di montare i blocchi per il trasporto.

**!** Riponga le ruote in borse apposite, affinché siano protette a sufficienza nella valigia o nella scatola di cartone.

**i** Verifichi 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** Legga le istruzioni per l'uso del portabiciclette, si attenga al carico utile consentito ed alla velocità massima consigliata o prescritta.

**!** L'imballaggio non corretto della Canyon secondo le istruzioni d'imballaggio allegate non dà alcun diritto al rimborso da parte della Canyon Bicycles GmbH di eventuali danni insorti durante il trasporto.

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

**!** Tenga conto della maggiore altezza dell'automobile. Misuri l'altezza totale della macchina e l'annoti su un foglio che riporterà ben visibile sul cruscotto o sul volante.

## AVVERTENZE GENERALI SU CURA ED ISPEZIONI

La Sua Canyon è un prodotto di qualità. Tuttavia, come nel caso di altri veicoli, è necessario curare costantemente la bicicletta Canyon e far eseguire ad uno specialista le operazioni di manutenzione ad 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, senza dover rinunciare al piacere ed alla sicurezza di guida.

### PULIZIA E CURA DELLA BICICLETTA CANYON

Sudore, sporco, sale dell'inverno o salsedine marina danneggiano la Sua Canyon. Pertanto è necessario pulire regolarmente e proteggere da corrosione tutti i componenti della bicicletta.

Non pulisca la Sua 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.

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 potete individuare in tempo avarie, zone con vernice danneggiata o parti usurate.



Pulizia della bicicletta Canyon con panno ed acqua



Conservare con cera dura la vernice e le superfici metalliche

**⚡** Durante la pulizia faccia attenzione ad eventuali cricche, graffi, alterazioni di colore o deformazioni di materiale. In caso di dubbi si rivolga al nostro servizio di assistenza oppure utilizzi il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com). Fate sostituire immediatamente i componenti danneggiati e riparate le zone con vernice danneggiata.

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

**i** Proteggete con della pellicola o simili la parte superiore del fodero posteriore orizzontale e tutti i punti in cui i cavi potrebbero sfregare. In questo modo eviterete spiacevoli graffi ed abrasione del colore.

Sulle parti con superficie ridotta è possibile applicare la cera con un nebulizzatore. Lucidate 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, controlli la catena ed eventualmente la ingrassi (vedere il capitolo «Il cambio», paragrafo «Cura della catena»).

#### Caso speciale Aeroad

È necessario rilubrificare il reggisella Aero nella zona della guarnizione solo una volta all'anno nell'ambito della manutenzione oppure ogni 3.000 km. Anche dopo uscite con sporco e pioggia non è richiesto ripetere la lubrificazione.

Pulire la zona della guarnizione all'interno e all'esterno con un panno assorbente prima di mettere il grasso nuovo.

Se il serraggio nel piantone non fosse più sufficiente nonostante la coppia di bloccaggio corretta, è possibile mettere della pasta di montaggio sul meccanismo di bloccaggio con un pennello durante la manutenzione.

⚠ Evitare la pulizia con l'idropulitrice. Il forte getto d'acqua ad alta pressione può penetrare all'interno delle guarnizioni e dei cuscinetti.

⚠ La pasta di montaggio Canyon può essere messa solo sul meccanismo di bloccaggio del reggisella nel piantone.

⚡ Non apportare prodotti di pulizia e cura o olio della catena sui dischi dei freni, sui pastiglie/sui pattini dei freni e sulle superfici di frenata dei cerchi. Il freno potrebbe non funzionare più (vedere il capitolo «Il sistema frenante»)! Non applicate olio o grasso sulle zone di bloccaggio in carbonio, quali manubrio, attacco manubrio, reggisella e piantone.

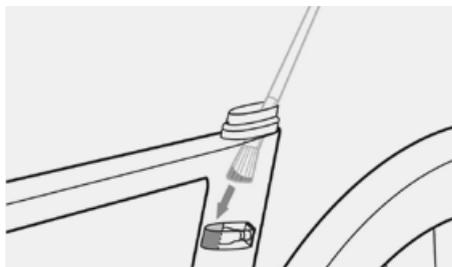
⚠ Eseguite solamente i lavori per i quali disponete delle conoscenze specifiche e degli strumenti adeguati.



Verifica dello stato della catena



Rilubrificazione della guarnizione



Pasta di montaggio Canyon sul meccanismo di bloccaggio del reggisella Aero

⚠ Prima di apportare della cera dura sul telaio della Canyon, provi la cera dura in un punto poco visibile!

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

#### CUSTODIA DELLA BICICLETTA CANYON

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

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

- ▶ Durante il lungo periodo di fermo le camere d'aria perdono gradualmente aria. Se la Sua bicicletta Canyon rimane a lungo sulle ruote sgonfie, è possibile che ne venga danneggiata la struttura. Pertanto consigliamo di appendere le ruote o l'intera bicicletta o di controllare regolarmente la pressione di gonfiaggio.
- ▶ Pulisca la Sua Canyon e la protegga dalla corrosione come descritto sopra.
- ▶ Smonti il reggisella e faccia asciugare le eventuali parti umide. Spruzzi dell'olio nebulizzato finemente nel piantone. (Eccezione: telai in carbonio).
- ▶ Custodisca la Sua Canyon in un locale asciutto.
- ▶ Ingranati davanti la moltiplica più piccola e dietro il pignone più piccolo, in modo che i cavi e le molle siano il più possibile allentati.



Impostare la ruota con la catena sul pignone più piccolo e moltiplica piccola



Verifici regolarmente la pressione di gonfiaggio

⚡ Non metta prodotti di pulizia e cura o olio della catena sul disco del freno, sulle pastiglie/sui pattini dei freni e sulle superfici di frenata dei cerchi! Altrimenti i freni potrebbero rompersi causando un incidente!

⚡ Non appenda 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 e del freno si allungino, causando un funzionamento non perfetto del cambio. Inoltre, a seconda delle prestazioni a cui viene sottoposta, sarà eventualmente necessario eseguire le prime sostituzioni. In questo caso uno dei nostri collaboratori del reparto assistenza provvederà a contattarvi.

### 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 Sua bicicletta?

L'ispezione annuale viene eseguita dal nostro personale specializzato sulla base di un piano di manutenzione creato appositamente per il tipo di bicicletta da Lei acquistato.



La chiave dinamometrica Canyon

### Check di sicurezza Canyon:

le operazioni ed 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 ad 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.



Sottoponga la Sua Canyon a manutenzioni regolari!

 Nel caso dovesse imballare la Sua Canyon per inviarla alla nostra officina specializzata, si assicuri d'imballarla come descritto nelle istruzioni d'imballaggio **«Come imballare la bicicletta da corsa»** allegata al BikeGuard.

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

 Per un divertimento duraturo consigliamo di sottoporre la Sua 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 1.000 ai 2.500 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.

 In generale vi 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.

 Sul nostro sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com) troverà numerosi filmati che potranno essere d'aiuto nell'esecuzione di piccole operazioni di riparazione e manutenzione. Non prenda troppo da se stesso nell'eseguire tali operazioni! In caso di dubbi o domande non esiti a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compili 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 si rechi da uno specialista per sottoporre a manutenzione la bicicletta ad intervalli regolari. Gli intervalli di tempo riportati nella tabella seguente sono dei riferimenti per

i ciclisti che percorrono dai 1.000 e 2.500 km (tra 40 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
Batterie (cambio)	Controllare lo stato di carica, caricare se necessario		●		
Illuminazione	Controllare	●			
Coperture	Controllare la pressione di gonfiaggio	●			
	Controllare l'altezza del profilo e i fianchi		●		
Freni (cerchi)	Controllare il percorso leva, lo spessore dei pattini e la posizione rispetto al cerchio	●			
	Prova dei freni da fermo	●			
Cavi/tubi del freno	Controllo visivo		✗		
Cerchi (alluminio) nel caso di freni a pattino	Controllare lo spessore della parete, se necessario sostituirli				✗ Al più tardi dopo aver consumato il 2° set di pattini
Forcella (alluminio e carbonio)	Verificare				✗ Almeno ogni 2 anni
	Sostituzione				✗ Dopo una caduta o ogni 6 anni
Movimento centrale	Controllare il gioco dei cuscinetti		✗		
	Ingrassare nuovamente			✗	
Catena	Controllare e, se necessario, lubrificare	●			
	Controllare e, se necessario, sostituire				✗ Dopo 1000 km
Pedivella	Controllare e, se necessario, serrare			✗	
Vernice	Curare				● Almeno ogni sei mesi

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 ed attacco, carbonio ed alluminio	Verificare				✗ Almeno ogni 2 anni
	Sostituzione				✗ Dopo una caduta o ogni 6 anni
Nastro del manubrio	Controllare periodicamente e sostituire se necessario			●	
Serie sterzo	Controllare il gioco dei cuscinetti		●		
	Ingrassare nuovamente			✗	
Superfici metalliche	Curare (eccezione: fianchi dei cerchi)				● Almeno ogni sei mesi
Mozzi	Controllare il gioco dei cuscinetti		●		
	Ingrassare nuovamente			✗	
Pedali	Controllare il gioco dei cuscinetti		✗		
	Pulire, lubrificare il meccanismo di aggancio/sgancio		●		
Unità telaio-forcella	Lubrificare				● Annuale
Reggisella Aeroad	Lubrificare la zona della guarnizione				● Ogni 3.000 km
Cambio posteriore/deragliatore centrale	Pulire, lubrificare		●		
Bloccaggio rapido/Perno passante	Controllare il corretto fissaggio	●			
Viti e dadi	Controllare e, se necessario, serrare		✗		
Valvole	Verificarne la sede	●			
Attacco manubrio/reggisella	Smontare ed ingrassare nuovamente o nel caso di carbonio nuova pasta di montaggio (attenzione: non apportare grasso sul carbonio)			✗	
Cavi: cambio/freni	Smontare e ingrassare			✗	

Se dispone di buone attitudini manuali, esperienza e strumenti adeguati (p. es. chiave dinamometrica), potrà eseguire personalmente i controlli contrassegnati con «●». Prenda subito provvedimenti se durante i controlli dovesse rilevare dei problemi. In caso di domande o dubbi, contatti il nostro servizio di assistenza oppure utilizzi 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 (p. es. in un'officina specializzata). In caso di domande o dubbi, contatti il nostro servizio di assistenza oppure utilizzi il modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

## COPPIE DI BLOCCAGGIO CONSIGLIATE

Componente	Vite	Shimano*	Campagnolo**	SRAM***
Cambio posteriore	Fissaggio (sul telaio/forcellino del cambio)	8-10 Nm	15 Nm	8-12 Nm
	Fissaggio cavo	5-7 Nm	6 Nm	4-5 Nm
	Perno della puleggia	2,5-3 Nm		
Deragliatore centrale	Fissaggio sul telaio	5-7 Nm	5 Nm	3-7 Nm
	Fissaggio diretto attacco brasato		7 Nm	
	Fissaggio cavo	5-7 Nm	5 Nm	5-7 Nm
Dual Control Lever/ Ergopower/ Doubletap	Vite della fascetta (esagono incassato)	6-8 Nm	10 Nm	6-8 Nm
	Copriforo	0,3-0,5 Nm		
Mozzo	Vite del passafilo sul telaio (cacciavite)	1,5-2 Nm		
	Leve di comando del bloccaggio rapido	5-7,5 Nm		
Corpo ruota libera	Controdado di regolazione cuscinetto per mozzi con bloccaggio rapido	15-17 Nm		
	Anello di bloccaggio cassetta	30-50 Nm	40 Nm	40 (da 11) 50 (da 10)
Serie pedivelle	Vite pedivelle (perno quadro privo di grasso)		32-38 Nm	
	Vite pedivelle Shimano Octalink	35-50 Nm		
	Vite pedivelle Shimano Hollowtech II	12-15 Nm		
	Fissaggio pedivella (Isis)			31-34 Nm
	Fissaggio pedivella (Gigapipe)			48-54 Nm
	Millerighe		42 Nm	
	Vite di fissaggio dell'albero Ultra Torque		42-60 Nm	
Fissaggio moltiplica	8-11 Nm	8 Nm	12-14 (acciaio) 8-9 (alluminio)	
Cartuccia impermeabile Movimento centrale	Scatola (perno quadro)	50-70 Nm	70 Nm	
	Scatola (Shimano Hollowtech II SRAM Gigapipe)	35-50 Nm		34-41 Nm
	Octalink	50-70 Nm		
Pedale	Asse del pedale	35-55 Nm	40 Nm	47-54 Nm
Scarpetta	Viti delle tacchette	5-6 Nm		
	Spike	4 Nm		

Componente	Vite	Shimano*	Campagnolo**	SRAM***
Freno a tiraggio laterale	Vite di fissaggio del portapattino del freno	5-7 Nm	8 Nm	8 Nm
	Vite di bloccaggio cavo	6-8 Nm	6-8 Nm	5 Nm
	Vite di bloccaggio del freno	8-10 Nm	10 Nm	8-10 Nm
Reggisella	Vite di bloccaggio chiusura della sella in cima al reggisella	20-29 Nm****	18-22 Nm****	

\* si.shimano.com  
 \*\* www.campagnolo.com  
 \*\*\* www.sram.com  
 \*\*\*\* I valori riportati sono valori indicativi dei produttori dei componenti suindicati. Prenda nota dei valori riportati eventualmente nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti

 Per alcuni componenti le coppie di bloccaggio sono riportate sul componente stesso. Attenersi ai valori riportati sugli adesivi o sui componenti stessi.



La chiave dinamometrica Canyon



Montaggio con la chiave dinamometrica Canyon

**Telaio Canyon:**

Viti del portaborraccia	2 Nm
Forcellino sostituibile del cambio	1,5 Nm

**Chiusura del reggisella Canyon:**

Le coppie di bloccaggio per le viti della chiusura del reggisella Canyon e dell'attacco manubrio si trovano sui componenti stessi.

Le seguenti coppie di bloccaggio valgono nel caso in cui il produttore dell'attacco o del reggisella non abbia indicato nulla sul componente stesso o nelle relative istruzioni di montaggio.

**Attacco manubrio:**

Viti M5	4,5-5,5 Nm
Viti M6	8-9,6 Nm

Vite di registrazione (sul tappo) con attacchi manubrio Aheadset®	0,5-2 Nm
---	----------

**Reggisella**

Le coppie di bloccaggio per le viti del reggisella Canyon e della sella si trovano sui componenti stessi.

<b>Cockpit Canyon Road Carbon:</b>	max. 6 Nm
------------------------------------	-----------

**Caso speciale Grail:**

manopole su manubrio in carbonio	7,5 Nm
----------------------------------	--------



Indicazione della coppia di bloccaggio

 Al fine di garantire una sicurezza d'uso della bicicletta Canyon, è necessario che le viti dei componenti siano serrate con precisione e che vengano controllate regolarmente. Utilizzi una chiave dinamometrica che si arresta una volta raggiunta la coppia di bloccaggio desiderata. Inizi sempre a serrare partendo dalla coppia di bloccaggio più bassa per poi raggiungere la coppia massima e verificaci costantemente la sede stabile del componente, come descritto nei relativi capitoli. Per le parti prive d'indicazioni sugli intervalli di bloccaggio serri le viti gradualmente e verificaci costantemente la sede stabile del componente, come descritto nei relativi capitoli. Non superi mai la coppia di bloccaggio massima.

 Per alcuni componenti le coppie di bloccaggio sono riportate sul componente stesso. Attenersi ai valori riportati sugli adesivi o sui componenti stessi.

 Prenda nota dei valori eventualmente riportati nelle istruzioni allegate dei produttori di componenti o visiti il nostro sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)

 Nel caso di cannotti della forcella in carbonio, riconoscibili dal colore nero, serrare il bloccaggio del manubrio con una coppia massima di 6 Nm.

## NORME SUL TRAFFICO STRADALE

**IN ITALIA**

(Aggiornato a luglio 2021)

In conformità a quanto stabilito dal Codice della strada, la Sua 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).

**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.

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



Riflettore posteriore con marchio di controllo

**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.

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

 Faccia in modo che l'impianto d'illuminazione sia sempre pulito e ben funzionante. In particolare nel caso di far a pile/pile ricaricabili si accerti che queste siano sempre cariche.

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

 Sul nostro sito internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com) troverà una gamma di dispositivi d'illuminazione, ordinabili per e-mail. Si assicuri che l'impianto d'illuminazione sia consentito anche nel paese d'uso.

## RESPONSABILITÀ SU DIFETTI DI FABBRICAZIONE

Questa 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 avete diritto alla garanzia di legge. Nel caso di difetti contattateci all'indirizzo riportato qui di seguito.

Per sbrigare senza problemi le pratiche del reclamo tenete 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 "Uso conforme"). Si attenga anche ai pesi consentiti ed alle disposizioni sul trasporto di bagagli e bambini (nel capitolo «Uso conforme»). Inoltre attenetevi rigorosamente alle disposizioni di montaggio dei produttori (in particolare alle coppie di bloccaggio delle viti) ed agli intervalli di manutenzione previsti. Non trascuri 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.

Vi auguriamo buon divertimento ad ogni uscita. In caso di dubbi, non esiti a contattare il nostro servizio di assistenza oppure compili il nostro modulo di contatto sul sito Internet [www.canyon.com](http://www.canyon.com)



Usate la bicicletta sempre in base all'uso previsto

 Protegga le zone a rischio del telaio in carbonio con speciali adesivi per evitare danni dovuti ai sassi o allo sfregamento dei cavi.

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

 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

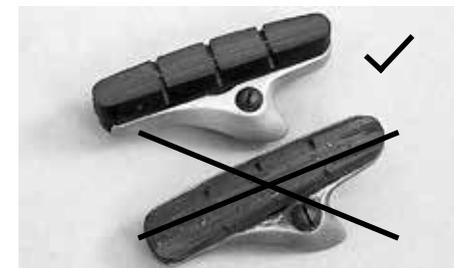
Alcuni componenti della bicicletta sono esposti ad usura dovuta alla natura della loro funzione. Il livello di usura dipende dalla cura e dalla manutenzione e dal tipo di uso della bicicletta (chilometri percorsi, uscite con pioggia, sporco, sale ecc.). Le biciclette che vengono parcheggiate spesso all'aperto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

Queste parti richiedono manutenzione e cura regolari, tuttavia sono prima o poi destinate ad 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,
- ▶ gli pneumatici,
- ▶ il rivestimento della sella (pelle) e
- ▶ le pastiglie/i pattini dei freni
- ▶ i dischi dei freni.

I **pattini dei freni a pattino** sono soggetti ad usura dovuta al funzionamento. L'uso in ambito sportivo o su terreno montuoso rende necessaria la sostituzione dei pattini ad intervalli ridotti. Verifichi regolarmente lo stato dei pattini e, se necessario, chiedi al rivenditore di fiducia di sostituirli.



Pattini del freno con scanalature (indicatori d'usura) usurate (in basso) devono essere sostituiti con parti di ricambio originali



Faccia verificare lo spessore della parete dei cerchi al più tardi dopo aver consumato il secondo set di pattini

### I CERCHI NEL CASO DI FRENI A PATTINO

Durante la frenata non si usura solamente il pattino, bensì anche il cerchio. Verifichi pertanto regolarmente il cerchio, p. es. quando gonfia la copertura. Nel caso di cerchi con indicatori d'usura, gli anelli o le fessure risultano visibili una volta che il cerchio ha raggiunto il limite d'usura. Presti attenzione alle indicazioni riportate sul cerchio. Chiedi ad uno specialista o alla nostra officina di verificare lo spessore della parete al più tardi dopo aver consumato il secondo set di pattini.

Il ciclo vitale del cerchio è esaurito se, aumentando la pressione di gonfiaggio, sui fianchi dei cerchi dovessero presentarsi deformazioni o sottili cricche. Il cerchio deve essere sostituito.

## GARANZIA

Oltre al normale periodo previsto dalla legge concediamo una garanzia di 6 anni sui telai e le forcelle di biciclette da corsa e da triathlon.

La nostra garanzia è valida a partire dalla data di acquisto e solo per il proprietario originale della bicicletta. La garanzia include anche i difetti di verniciatura imputabili alla produzione. I danni alla vernice da cause esterne, tuttavia, sono esclusi dalla garanzia. 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. Non ci assumiamo ulteriori costi derivanti da montaggio, trasporto, ecc.

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



Le biciclette da corsa, da cronometro, da triathlon o da pista Canyon sono attrezzi sportivi di qualità superiore in grado di coniugare leggerezza ed elevate prestazioni ingegneristiche. Trattate anche voi 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 vostra Canyon. L'offerta vale per i primi tre anni dalla data di acquisto. Il telaio verrà sostituito con uno uguale o simile presente nel nostro programma attuale (senza componenti annessi, come ad es. reggisella, deragliatore o attacco manubrio).

Il servizio CR è limitato al proprietario originale ed 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 rivolgetevi al nostro servizio di assistenza oppure utilizzate il modulo di contatto.

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



Crash Replacement – sostituzione di telai Canyon danneggiati a condizioni vantaggiose



Attenetevi assolutamente alle avvertenze del capitolo «**Uso conforme**».

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