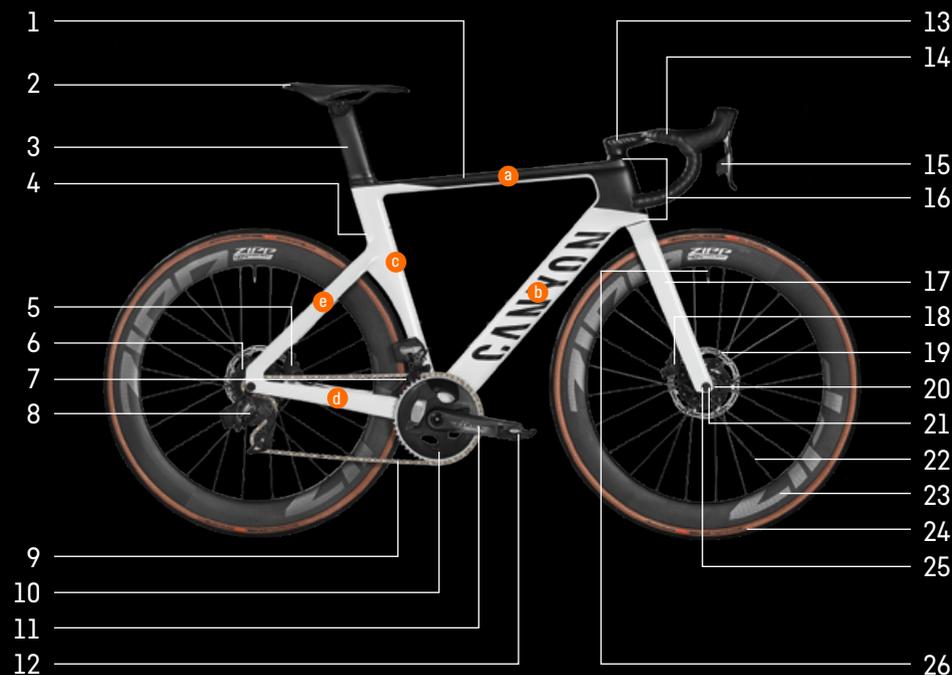


MANUAL

ROAD BIKE



A sua bicicleta e este manual de instruções cumprem os requisitos de segurança do padrão EN ISO 4210-2.



Importante! A instrução de montagem encontra-se no **Quick Start Guide, que é fornecido com a bicicleta de estrada**. Além disso encontrará o Quick Start Guide na nossa página de Internet www.canyon.com



Antes da primeira utilização, leia as páginas 2 a 10 deste manual. Antes de cada utilização, efetue o teste de funcionamento constante das páginas 11 e 12 deste manual!

ÍNDICE DE CONTEÚDOS

DESCRIÇÃO DAS PEÇAS

- | | | | |
|----|-----------------------------------|----|----------------------------------|
| 1 | Quadro: | 13 | Avanço |
| | a Tubo superior | 14 | Guiador |
| | b Tubo inferior | 15 | Manete de travão/mudanças |
| | c Tubo do selim | 16 | Caixa de direção |
| | d Escora inferior | 17 | Garfo |
| | e Escora superior | 18 | Travão dianteiro |
| 2 | Selim | 19 | Disco do travão |
| 3 | Espigão do selim | 20 | Ponteira |
| 4 | Aperto do espigão do selim | | |
| 5 | Travão traseiro | | |
| 6 | Cassete | | |
| 7 | Desviador dianteiro | | |
| 8 | Desviador traseiro | | |
| 9 | Corrente | | |
| 10 | Prato da corrente | | |
| 11 | Conjunto pedaleiro | | |
| 12 | Pedal | | |

- Roda:
- | | |
|----|------------------------------------|
| 21 | Aperto rápido/eixo passante |
| 22 | Raio |
| 23 | Aro |
| 24 | Pneu |
| 25 | Cubo |
| 26 | Válvula |

INDICAÇÕES SOBRE ESTE MANUAL DE INSTRUÇÕES

DÊ ATENÇÃO ESPECIAL AOS SEGUINTE SÍMBOLOS:

A descrição das consequências possíveis não será repetida sempre que estes símbolos apareçam no manual!

 Este símbolo indica um perigo possível para a sua vida e a sua saúde, caso os respetivos procedimentos exigidos não sejam cumpridos e/ou não sejam tomadas as medidas de precaução adequadas.

 Este símbolo alerta-o para comportamentos incorretos, que poderão resultar em danos materiais e ambientais.

 Este símbolo dá informações sobre a utilização do produto ou a parte relevante do manual de instruções, à qual deverá ser prestada uma atenção especial.

- | | | | |
|----|---|-----|---|
| 2 | Indicações sobre este manual de instruções | 66 | Travões de aro da bicicleta de estrada |
| 4 | O uso apropriado da bicicleta | 66 | Funcionamento e desgaste |
| 8 | Antes da primeira utilização | 67 | Controlo e reajuste |
| 11 | Antes de cada utilização | 67 | Verificação do sistema de travagem |
| 13 | Indicações sobre a montagem a partir do BikeGuard | 67 | Regulação da altura dos calços |
| 16 | Embalar a sua bicicleta de estrada Canyon | 68 | Reajuste e sincronização |
| 17 | Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes | 69 | Travões de disco hidráulicos |
| 17 | Procedimento para a fixação segura da roda com apertos rápidos | 69 | Funcionamento e desgaste |
| 19 | Procedimento para a fixação segura da roda com eixos passantes | 70 | Ajuste da distância de alcance |
| 20 | A que devo ter atenção na alteração e adição de componentes? | 71 | Controlo e reajuste |
| 21 | Características específicas do carbono como material de construção | 73 | As mudanças de velocidades |
| 22 | Características específicas das rodas de carbono | 74 | Funcionamento e utilização |
| 23 | Cuidados | 76 | Controlo e reajuste das mudanças de velocidades |
| 24 | Particularidades das bicicletas de triatlo, das máquinas de contrarrelógio e das bicicletas de pista | 76 | Desviador traseiro |
| 26 | Após uma queda | 77 | Ajuste do fim de curso |
| 28 | Kit quadro – Indicações sobre a montagem e dados técnicos | 79 | Desviador dianteiro |
| 33 | Adaptar a bicicleta de estrada Canyon ao condutor | 80 | Shimano Di2 |
| 34 | Ajuste da altura correta do selim | 82 | SRAM eTap/AXS Road |
| 36 | Ajuste da altura do guiador | 83 | CAMPAGNOLA EPS |
| 37 | Avanços Aheadset® ou seja sistema sem rosca | 84 | Manutenção da corrente |
| 39 | Sistema I-Lock | 85 | Desgaste da corrente |
| 41 | Distância do selim/guiador e ajuste do selim | 86 | As rodas – pneus, câmaras de ar e pressão de ar |
| 42 | Deslocação do selim e ajuste da inclinação do selim | 89 | Concentricidade dos aros, tensão dos raios |
| 44 | Distância do selim/guiador e ajuste do selim Speedmax | 90 | Reparação de um furo no pneu |
| 48 | Espigão do selim com aperto integrado | 90 | Desmontagem da roda |
| 52 | Ajuste do guiador e das manetes de travão | 91 | Desmontagem de pneus com armação de arame ou klevar |
| 52 | Ajuste da posição do guiador mediante rotação do guiador | 92 | Montagem de pneus com armação de arame ou klevar |
| 54 | Cockpit | 94 | Desmontagem de pneus tubulares |
| 54 | Adaptação da largura do guiador | 94 | Montagem de pneus tubulares |
| 56 | Adaptação da altura do guiador modelo Aeroad | 98 | Montagem da roda |
| 60 | Bucha de alumínio e cunha de aperto em cockpits com aperto de cunha | 99 | A caixa de direção |
| 60 | Ajuste do alcance das manetes de travão | 99 | Controlo e reajuste |
| 62 | Os sistemas de pedais | 100 | Caixa de direção Aheadset® |
| 62 | Modo de funcionamento de diferentes sistemas | 101 | Caixa de direção de sistema I-Lock |
| 64 | Ajuste e manutenção | 103 | Caixa de direção no modelo Aeroad |
| 65 | O sistema de travagem | 104 | Impact Protection Unit (IPU) |
| | | 105 | Como transportar a sua bicicleta Canyon |
| | | 107 | Instruções gerais: cuidados e inspeções |
| | | 107 | Lavar e cuidar da sua Canyon |
| | | 109 | Conservação e armazenamento da sua Canyon |
| | | 110 | Manutenção e inspeção |
| | | 112 | Serviço de assistência e intervalos de manutenção |
| | | 114 | Binários de aperto recomendados |
| | | 117 | Exigências legais que regulam a participação no tráfego rodoviário |
| | | 118 | Responsabilidade por produtos defeituosos |
| | | 120 | Garantia |
| | | 121 | Crash Replacement |

**PREZADA CLIENTE DA CANYON,
PREZADO CLIENTE DA CANYON,**

Compilámos para si neste manual muitas instruções sobre a forma de utilizar a sua bicicleta de estrada Canyon e também uma quantidade de informações relevantes em torno do funcionamento técnico, manutenção e cuidados. Leia este manual com muita atenção.

Vale a pena, mesmo que pense já ter a experiência necessária, por ter andado toda a sua vida de bicicleta. O funcionamento técnico das bicicletas desenvolveu-se muito nos últimos anos.

De modo a ter sempre prazer na condução da sua Canyon e para a sua própria segurança, deve ler atentamente **este manual**, bem como o **Quick Start Guide** do seu modelo e

- ▶ cumprir exatamente as instruções de montagem e a lista de verificação **"Antes de cada utilização"**,
- ▶ observar e seguir as indicações do capítulo **"Antes da primeira utilização"**
- ▶ ler no capítulo **"O uso apropriado da bicicleta"**, para que finalidade foi concebida a sua nova bicicleta de estrada e qual é o **peso total máximo autorizado** (bicicleta de estrada, ciclista, vestuário e bagagem).
- ▶ bem como efetuar o **controlo básico do funcionamento** antes de cada utilização. A forma como deve ser realizado pode ser consultada no capítulo **"Antes de cada utilização"** neste manual. Não conduza, caso o teste não seja 100% positivo!

Neste manual são descritos detalhadamente vários trabalhos de manutenção e conservação. Quando os realizar, tenha sempre presente, que estas instruções e indicações apenas se aplicam a esta bicicleta de estrada Canyon e não podem ser transferidas para outras bicicletas. Devido à grande variedade de versões e alternância de modelos, poderá acontecer que os trabalhos descritos não estejam totalmente completos. É por isso indispensável que examine as indicações dos nossos fornecedores de componentes. Estas são fornecidas com a bicicleta dentro do BikeGuard.

Tenha em consideração que as explicações e conselhos podem necessitar de ser complementados quer através de ferramentas (especiais) adicionais quer através de métodos não descritos, devido a influências várias, como p. ex. a experiência acumulada e a habilidade técnica de quem os põe em prática ou às ferramentas utilizadas.

Na nossa página de Internet, www.canyon.com, encontrará à sua disposição vários filmes de assistência técnica. Estes podem ajudá-lo a efetuar pequenas reparações e trabalhos de manutenção. Para a sua própria segurança, não se aventure demais. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Note que: este manual não poderá atribuir-lhe as capacidades de um mecânico de bicicletas. Até mesmo um manual extenso, tão grande como uma enciclopédia, não poderia cobrir todas as combinações possíveis de bicicletas e componentes. Por esta razão, este manual trata essencialmente da bicicleta que acabou de comprar e dos seus componentes usuais, procurando apresentar-lhe as instruções e os avisos mais importantes. Também não tem como objetivo mostrar a montagem completa de uma bicicleta a partir do kit quadro Canyon!

Este manual não poderá ensinar-lhe a andar de bicicleta. Por esta razão, este manual trata essencialmente da bicicleta que acabou de comprar e das instruções e advertências mais importantes. No entanto, não poderá ensinar-lhe nem a andar de bicicleta nem as regras de trânsito.

Sempre que andar de bicicleta, deverá estar ciente de que esta é uma atividade potencialmente perigosa e que o ciclista deverá sempre manter a sua bicicleta sob controlo.

Como em qualquer outro desporto, também pode ferir-se ao andar de bicicleta. Sempre que conduzir uma bicicleta, deverá estar ciente deste perigo potencial e aceitá-lo.

Tenha sempre presente que uma bicicleta não dispõe do mesmo equipamento de segurança de um automóvel, como p. ex. uma carroçaria ou um airbag.

Portanto, ao andar de bicicleta seja sempre cuidadoso e respeite os outros participantes do trânsito. Nunca conduza sob a influência de medicamentos, drogas, álcool, ou quando estiver cansado. Nunca transporte um passageiro na sua bicicleta e mantenha sempre as mãos no guidador.

Para finalizar, alguns pedidos da nossa parte. Conduza sempre de modo a não se pôr em perigo a si nem aos outros. Use sempre um equipamento adequado para andar de bicicleta, pelo menos um capacete apropriado, uns óculos de proteção, calçado resistente e roupa adequada para ciclismo e visivelmente clara.

A equipa da Canyon deseja-lhe muito prazer com a sua Canyon!

Na entrega, a bicicleta deverá ser acompanhada por instruções complementares do fabricante. Poderá encontrar instruções complementares em www.canyon.com/downloads (Versão de novembro de 2020).

Editor:

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

Linha direta de assistência técnica:
(+351) 308813087

Contacto online: www.canyon.com/contact

Texto, conceção, fotografia e criação gráfica:

Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Versão: julho de 2021, 10.ª edição

© A publicação, reimpressão, tradução e reprodução ou outro tipo de utilização mesmo só parcial e recorrendo a meios eletrónicos não são permitidas sem a autorização prévia por escrito do autor.



Sempre com capacete e óculos

 Note que: quem anda numa bicicleta, não pode apoiar-se a veículos em andamento. Não pode conduzir sem as mãos no guidador. Os pés só podem ser tirados dos pedais, quando o estado da via o exigir.

 Este manual não pretende ensinar a montar bicicletas a partir de peças soltas nem a repará-las! Reservamo-nos o direito de realizar alterações de detalhes técnicos em relação às informações e ilustrações deste manual de instruções. Este manual cumpre os requisitos da norma EN ISO 4210-2. Este manual de instruções obedece à legislação europeia.

 Por favor, visite-nos ocasionalmente na nossa página de Internet www.canyon.com. Ali encontrará novidades, indicações e conselhos úteis, bem como as moradas dos nossos revendedores.

 Para a sua própria segurança, não se aventure demais em trabalhos de montagem e ajuste. Em caso de dúvida, utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

O USO APROPRIADO DA BICICLETA

Para definir as finalidades dos diferentes tipos de bicicletas, dividimos as nossas bicicletas em diversas categorias. Isto tem como finalidade definirmos logo no momento do desenvolvimento das nossas bicicletas diversos requisitos a testar, adequados ao esforço respetivo, para garantir desta maneira posteriormente a maior segurança possível durante a utilização das nossas bicicletas.

É por isso da maior importância que as bicicletas não sejam movidas para outros fins que não sejam os apropriados, uma vez que o limite do esforço das bicicletas, de outro modo, pode ser ultrapassado e o quadro ou outros componentes podem ficar danificados. Isto pode dar origem a quedas graves.

O peso total máximo autorizado não deverá ultrapassar **120 kg**. Um peso total máximo autorizado, específico do modelo e divergente do indicado está assinalado no autocolante do quadro.

O **peso total máximo autorizado** é calculado da seguinte forma:

Peso da bicicleta de estrada (kg)
 + **Peso do condutor (kg)**
 + **Peso da bagagem** (p. ex. mochila ou alforjes, se permitidos)
 = **Peso total máximo autorizado (kg)**

Por favor, é estritamente necessário ter atenção a que categoria pertence a sua bicicleta de estrada. Poderá saber a que categoria pertence a sua bicicleta de estrada por meio da marcação no quadro de acordo com os seguintes símbolos. A partir da categoria pode saber sobre que superfície se pode deslocar e para que atividades de deslocação a sua bicicleta de estrada é adequada.

Se não tiver a certeza a que categoria pertence a sua bicicleta de estrada, contacte em qualquer altura a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



 No geral, cadeiras de criança não são permitidas.

 Poderá encontrar as descrições das categorias para todos os modelos E no manual da Pedelec Canyon e em www.canyon.com

 No geral, não é permitido puxar um reboque para crianças.

 Leia ainda obrigatoriamente todas as instruções complementares, bem como as instruções dos fabricantes dos componentes, que são fornecidas com a sua Canyon.

Condição 1

As bicicletas da **categoria 1** são concebidas para viagens em vias pavimentadas, permitindo que as rodas estejam em permanente contacto com o solo. Estas são, em regra, **bicicletas de estrada** com guidadores de bicicletas de estrada ou direitas, **bicicletas de triatlo** ou de **contrarrelógio**.

O **peso total máximo autorizado**, composto por condutor, bagagem e bicicleta não deve ultrapassar **120 kg**. Este peso total máximo autorizado pode ser, eventualmente, ainda mais limitado pelas recomendações relativas à utilização, realizadas pelos fabricantes dos componentes.

Um caso especial nesta categoria são as bicicletas de **Ciclocrosse e Gravel** com um guidador de bicicleta de estrada e travões Cantilever ou de disco. Estas bicicletas são adequadas adicionalmente também para caminhos de cascalho e pistas de Offroad, nas quais os pneus perdem aderência por breves instantes devido à existência de pequenos desnivelamentos ou patamares com uma altura de 15 a 20 cm.

Condição 2

As bicicletas da **categoria 2** são concebidas para vias bem pavimentadas, permitindo que as rodas estejam em permanente contacto com o solo. Estas bicicletas estão concebidas para a mobilidade urbana e desta forma, principalmente, para a participação no trânsito de estrada e nos caminhos públicos e autorizados. Aqui estão englobadas **as bicicletas urbanas, city e de trekking**.

O **peso total máximo autorizado**, composto por condutor, bagagem e bicicleta não deve ultrapassar **120 kg**. Este peso total máximo autorizado pode ser, eventualmente, ainda mais limitado pelas recomendações relativas à utilização, realizadas pelos fabricantes dos componentes.



Condição 3

As bicicletas da **categoria 3** englobam a finalidade das bicicletas das categorias 1 e 2 e são, além disso, adequadas para terrenos mais acidentados e não pavimentados. Também saltos esporádicos, com uma altura máx. de aprox. 60 cm, se enquadram na área de utilização destas bicicletas. Mas, em caso de ciclistas inexperientes, também, os saltos desta altura podem provocar aterragens imprecisas, através das quais as forças atuantes aumentam consideravelmente, provocando danos e ferimentos. **As MTB Hardtails e bicicletas de suspensão total com cursos de suspensão curtos** fazem parte desta categoria.

**Condição 4**

As bicicletas da **categoria 4** englobam a finalidade das bicicletas das categorias 1 a 3. Além disso, são próprias para terrenos muito acidentados e em parte rochosos, com descidas mais fortes e com isso, velocidades mais altas. Saltos regulares e moderados dados por ciclistas experientes não representam qualquer problema para esta bicicleta. Deveria excluir-se, no entanto, a utilização regular e duradoura destas bicicletas nos percursos North-Shore e em Bike Parks. Estas bicicletas, por estarem sujeitas a esforços maiores, deveriam ser controladas depois de todas as utilizações para detetar danos possíveis. **As bicicletas com suspensão total com curso de suspensão médio** são típicas desta categoria.



 Pode utilizar a sua bicicleta de estrada Canyon em rolos livres (rolos de treino sem travão). Além disso em rolos de treino, desde que a bicicleta seja fixada pelo eixo traseiro e utilizando o acessório fornecido pelo fabricante dos rolos de treino (p. ex. eixos especiais). Se não tiver certeza absoluta de que os seus rolos de treino são adequados para a sua bicicleta de estrada Canyon, contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

 Nos modelos GRAIL CF e GRAIL AL também pode levar a sua bagagem em alforjes especiais para bicicletas de estrada e bicicletas de fitness. No entanto, tenha atenção que não pode ultrapassar o **peso total autorizado** (soma de ciclista, bagagem e bicicleta) de **120 kg**. Se utilizar sistemas de alforjes, tem de cobrir todos os pontos de contacto entre os alforjes e o quadro com a película de proteção fornecida.

Condição 5

Este tipo de utilização significa terrenos com inclinações extremamente grandes, muito difíceis e extremamente rochosos, que só podem ser percorridos por ciclistas tecnicamente experientes e bem treinados. Saltos mais altos com grandes velocidades, bem como uma utilização intensa de Bikeparks ou percursos de Downhill identificados são típicos desta categoria. Nestas bicicletas é imprescindível ter em conta que após cada percurso tem de ser efetuado um exame intenso quanto a possíveis danificações. Danos prévios podem causar falhas, se a bicicleta continuar a ser submetida a esforços, mesmo que estes sejam muito menores. Deveria ser ainda realizada uma substituição regular de componentes importantes para a segurança. É absolutamente aconselhável o uso de protetores especiais. **As bicicletas de suspensão total com longos cursos de suspensão**, mas também bicicletas de Dirt caracterizam esta categoria.



 Não é permitida a instalação de um porta-bagagens. Se pretender transportar bagagem, faça-lo exclusivamente numa mochila especial para bicicletas. **Exceção:** no modelo GRAIL AL é permitido montar um porta-bagagens.

 No caso de tubos de quadro volumosos, existe, na maior parte das fixações dos suportes de bicicleta, **perigo de esmagamento!** Os quadros de carbono podem assim, se continuarem em utilização, falhar de repente, quadros de alumínio amolgam-se com facilidade. Mas existem modelos, especialmente adequados, nas casas de acessórios para veículos a motor.

 Visite também a nossa página na Internet, www.canyon.com, que se encontra sempre atualizada. Ali encontrará os nossos modelos ordenados por áreas de utilização também ilustradas graficamente.

ANTES DA PRIMEIRA UTILIZAÇÃO

1. Já andou alguma vez numa bicicleta de estrada, de contrarrelógio, de triatlo ou de pista?

Tenha em conta que se trata de aparelhos de desporto que exigem habituação e treino. Familiarize-se pouco a pouco com a sua nova bicicleta num local sem trânsito e vá explorando lentamente as características de condução. Frequentemente um curso de técnicas de ciclismo. Mais informações em www.canyon.com

2. Está familiarizado com o sistema de travagem?

Normalmente, as bicicletas Canyon são fornecidas com a manete do travão esquerda a controlar o travão dianteiro. Verifique se consegue ativar o travão dianteiro com a manete do travão a que está normalmente habituado. Caso isto não se verifique, deverá treinar a nova atribuição, porque o acionamento inrefletido do travão dianteiro pode provocar uma queda. Se necessário, mande um técnico especializado reinstalar a atribuição da manete de travão. Certifique-se de que a atribuição da manete de travão é igual em todas as suas bicicletas.

Travões modernos podem ter uma potência de travagem muito mais forte do que os travões da bicicleta que possuía até agora! É indispensável que faça primeiro alguns testes aos seus travões numa zona sem trânsito! Familiarize-se lentamente com a capacidade de travagem até atingir o seu máximo. Encontrará informação adicional sobre travões no capítulo "O sistema de travagem".

3. Está familiarizado com o tipo de mudanças e o seu modo de funcionamento?

Familiarize-se com as mudanças numa zona pouco movimentada. Certifique-se de que não aciona as mudanças ao mesmo tempo à frente e atrás e não pressiona fortemente nos pedais durante a colocação das mudanças. Encontrará informação adicional sobre as mudanças no capítulo "As mudanças de velocidades".



Travagem total, não imitar



Transmissão por desviador



Observe, por favor, que a atribuição das manetes de travão pode variar consoante o país! Controle que travão é acionado por qual manete. Se esta não for a instalação com a qual está familiarizado, mande eventualmente reinstalar!



Se andar de bicicleta com as mãos no extensor Aero (guiador de triatlo) ou na posição de barra inferior no modelo GRAIL, não consegue alcançar as manetes de travão tão rapidamente como noutras posições das mãos. A sua distância de paragem será maior. Circule com muita precaução e tenha em conta distâncias de paragem maiores.

4. A altura do quadro é adequada e o selim e guiador estão corretamente ajustados? Coloque-se sobre o tubo superior da sua bicicleta e verifique se existe no mínimo um espaço de 2-3 dedos na zona dos órgãos sexuais. Se isto não for o caso, contacte a nossa linha de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com. Andar de bicicleta com um quadro demasiado grande, pode causar lesões se desmontar repentinamente! O selim deve ser fixado de tal modo, que consiga alcançar o pedal na sua posição mais baixa com o calcanhar. Verifique se ainda consegue alcançar o chão com a ponta dos pés, quando está sentado no selim. Para mais informações sobre a posição, consulte o capítulo "Adaptar a bicicleta de estrada Canyon ao condutor".



Verifique a altura de entre-pernas

5. Já conduziu alguma vez com pedais de sistema ou encaixe e os sapatos correspondentes?

Antes da primeira utilização com estes pedais, pratique cuidadosamente o mecanismo de encaixe e desencaixe com a bicicleta parada. A melhor forma de treinar é encostando-se a uma parede para não cair. Ajuste, se necessário, a força de encaixe ou desencaixe. Leia de qualquer forma primeiro o manual de instruções fornecido. Encontrará informação adicional sobre o tema pedais no capítulo "Os sistemas de pedais".



Sapatos para pedais de sistema



Em bicicletas de estrada e bicicletas Gravel só podem ser utilizados pedais de sistema ou encaixe. Pedais de plataforma e pedais duplos (de um lado um pedal de encaixe, do outro um pedal de plataforma) não podem ser utilizados.



Especialmente em quadros de pouca altura, há o perigo do pé colidir com a roda dianteira. Utilize, por isso, sempre que possível pedais de sistema ou encaixe. Preste atenção também ao ajuste correto dos cleats.



Pedal de sistema



Em caso de pouca experiência e/ou posição demasiado apertada dos pedais de sistema, pode acontecer que fique preso no pedal! **Perigo de queda!**

6. **Certifique-se de que só utiliza a sua Canyon de acordo com a finalidade para a qual foi concebida!** Bicicletas de estrada e triatlo só devem ser utilizadas em estradas e caminhos com piso liso p. ex. alcatroados ou calcetados.

As bicicletas de Cyclocross e de Gravel são adequadas também para caminhos de cascalho e pistas de Offroad, nas quais os pneus perdem a aderência ao chão, por breves instantes, devido à existência de pequenos desnivelamentos ou degraus com uma altura de 15 a 20 cm.

As bicicletas de pista são puros aparelhos de desporto e só foram concebidas para pistas de corridas fechadas. Não é permitida a utilização de bicicletas de pista em estradas ou caminhos públicos.

Normalmente, as bicicletas de estrada Canyon estão preparadas para suportar um **peso total máximo autorizado** composto por condutor, bagagem e bicicleta de **120 kg**. Para as bicicletas de estrada com rodas de sistema Mavic, o peso total autorizado é de 100 kg. Não ultrapasse nunca estes limites. Leia mais pormenores sobre a finalidade no capítulo "**O uso apropriado da bicicleta**".

7. **A sua bicicleta tem componentes em carbono?** Note que este material de construção requer cuidados especiais e utilização prudente. Não deixe de ler o capítulo "**Características específicas do carbono como material de construção**".



As bicicletas de estrada da Canyon são construídas para percursos em asfalto



Bicicleta Gravel GRAIL CF SL



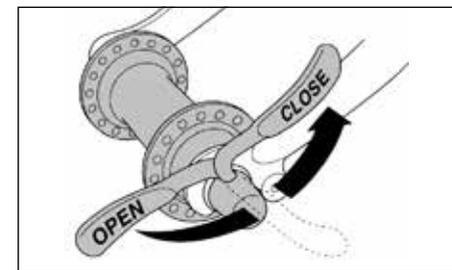
O carbono como material de construção

 As bicicletas de estrada, de contrarrelógio, de triatlo e de pista Canyon são aparelhos de desporto High End, apresentando construção leve ao mais alto nível. Seja também um profissional na maneira como lida com o material. Utilização incorreta, montagem deficiente ou manutenção insuficiente podem tornar pouco segura a sua bicicleta. **Perigo de acidente!**

ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO

ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO, DEVE VERIFICAR OS SEGUINTE PONTOS:

1. Os apertos rápidos ou eixos passantes da roda traseira e dianteira, do espigão do selim e dos demais componentes estão bem fechados? Encontrará mais pormenores no capítulo "**Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes**".
2. Os pneus estão em bom estado e possuem pressão suficiente? Faça ambas as rodas rodarem, a fim de testar a sua concentricidade. Deste modo é possível detetar atempadamente pneus rebentados lateralmente, eixos quebrados e raios rachados. Encontrará mais pormenores no capítulo "**As rodas – pneus, câmaras de ar e pressão de ar**".
3. Faça um teste de travagem com a bicicleta parada, puxando com força a manete de travão no sentido do guiador. Um ponto de resistência deve ocorrer após um curto percurso da manete, no entanto, esta não deve poder ser puxada até ao guiador! Os calços dos travões de aro deverão tocar por completo nos flancos do aro. Estes não devem tocar nos pneus. Encontrará mais indicações sobre o tema "**Travões**" no capítulo "**O sistema de travagem**".



Verifique a pressão do pneu



O travão não deve poder ser puxado até ao guiador

 Se os apertos rápidos ou eixos passantes não estiverem devidamente fechados, as peças da bicicleta podem soltar-se. **Perigo de queda!**

 Não utilize a sua Canyon, se ela apresentar algum defeito num destes pontos!

4. Examine o sistema de luzes, caso pretenda circular à noite ou em vias públicas, consulte o capítulo "**Exigências legais**".
5. Deixe a sua bicicleta Canyon cair no chão de uma altura baixa. Em caso de ruídos metálicos, verifique as causas. Verifique eventualmente as uniões roscadas e as uniões de rolamentos.
6. O acessório mais importante para uma viagem de bicicleta bem-sucedida é um pequeno estojo de ferramentas que poderá levar debaixo do selim. Dentro deste estojo deverão existir duas alavancas de montagem de plástico, as habituais chaves allen, uma câmara de ar sobresselente, remendos, o seu telemóvel e algum dinheiro. Leve também consigo uma bomba de ar que pode fixar no quadro.
7. Leve consigo um cadeado robusto, se desejar estacionar a sua Canyon. Só uma Canyon presa a um objeto fixo está protegida relativamente a estranhos!



Nunca circule à noite sem luz



Kit para emergências

 A sua Canyon é sujeita a grandes esforços, através dos impactos causados pela faixa de rodagem e pelas forças desencadeadas por si na bicicleta. Os diferentes componentes reagem com desgaste e fadiga a estas forças dinâmicas. Procure regularmente sinais de desgaste na sua Canyon, mas também riscos, dobras, alterações de cor ou início de fissuras. Componentes, cujo tempo de vida útil tenha sido ultrapassado, podem falhar de repente. Leve a sua Canyon regularmente à inspeção para que as partes em questão possam ser substituídas, em caso de necessidade. Para mais informações sobre a manutenção e segurança de funcionamento, leia os capítulos "**Instruções gerais: cuidados e inspeções**", "**Binários de aperto para parafusos recomendados**" e "**Serviço de assistência e intervalos de manutenção**".

 Para evitar danos na sua Canyon, respeite o peso total máximo e cumpra as instruções de transporte de bagagem e crianças no capítulo "**O uso apropriado da bicicleta**". Além disso, deve ler, antes do transporte da bicicleta com o automóvel ou o avião, o capítulo "**Como transportar a sua bicicleta Canyon**".

INDICAÇÕES SOBRE A MONTAGEM A PARTIR DO BIKEGUARD

A montagem a partir do BikeGuard não é nenhum bicho de sete cabeças, mas deve ser efetuada com atenção e cuidado. Uma montagem deficiente do ponto de vista técnico pode tornar a bicicleta pouco segura.

Em primeiro lugar, gostaríamos de lhe dar a conhecer os componentes da sua Canyon.

Desdobre a capa frontal do manual do utilizador da sua bicicleta de estrada. Aqui encontra uma bicicleta de estrada Canyon, na qual estão ilustrados todos os componentes importantes. Deixe esta página aberta durante a leitura. Desta maneira poderá localizar rapidamente as peças mencionadas no texto.

A ilustração mostra uma bicicleta de estrada Canyon qualquer – nem todas são iguais a ela.

Encontrará informações detalhadas sobre a montagem da sua bicicleta de estrada Canyon no **Quick Start Guide** do seu modelo.

 Nunca trabalhe na própria bicicleta com uma faca de cortar alcatifa. Poderia danificar o componente ou ferir-se a si próprio. Efetue cortes com uma tesoura, onde for preciso.

 Não prenda quadros nem espigões de selim de carbono em suportes de montagem! Isto pode danificar o quadro ou o espigão do selim. Monte um espigão do selim (de alumínio) estável e prenda-o ou utilize um suporte de montagem que prenda o quadro em três pontos, na parte interior, ou com encaixes para o garfo e para a caixa de movimento pedaleiro.

 Partilhe a sua satisfação relativamente à sua nova Canyon e peça a alguém que o ajude na desembalagem a partir do BikeGuard e na montagem.

INDICAÇÕES GERAIS RELATIVAS À MONTAGEM DA BICICLETA DE ESTRADA

A sua Canyon foi totalmente montada e ajustada na fábrica. A bicicleta fica a funcionar perfeitamente depois de efetuados os passos de montagem explicados a seguir sem demais trabalhos de ajuste. Após a conclusão dos trabalhos, efetue uma marcha de teste numa zona sem movimento ou numa rua isolada.

No **Quick Start Guide**, a montagem só é descrita resumidamente. Se não tiver a formação necessária ou se não tiver experiência suficiente, por favor, leia os capítulos alargados neste manual da bicicleta; tenha também em consideração as instruções dos fabricantes dos componentes nas suas páginas de Internet ou em www.canyon.com

Antes da primeira utilização, efetue os trabalhos de controlo descritos no capítulo "**Antes de cada utilização**".

LISTA DAS FERRAMENTAS NECESSÁRIAS



Para a montagem da sua nova bicicleta Canyon, necessita das seguintes ferramentas que poderá encontrar na caixa de papelão com as peças pequenas:

- ▶ Chave dinamométrica Canyon incl. bits (1)
- ▶ Opcional: Chave dinamométrica Canyon específica para a fixação do espigão do selim (2)
- ▶ Opcional: Pasta para montagem Canyon (3)

 A forma mais fácil e segura de fazer a montagem é ter um suporte de montagem ou um ajudante.

UTILIZAÇÃO DA CHAVE DINAMOMÉTRICA CANYON



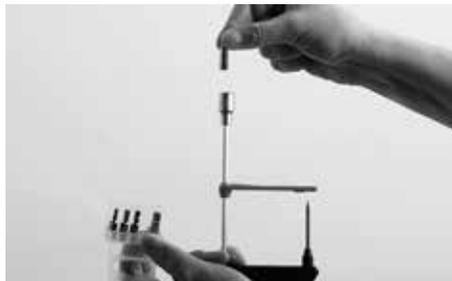
Para realizar a fixação de dois componentes de forma segura, nós, na Canyon consideramos indispensável a utilização de uma chave dinamométrica.



Se for ultrapassado o binário máximo nos parafusos de aperto (por ex., no avanço, no tubo do garfo, no guidador, ou no espigão do selim), isto provocará uma força de aperto demasiado grande. Esta pode causar uma falha do componente, comportando, por isso, um alto risco de acidente. Além disso, neste caso, a garantia do produto perde a sua validade. Parafusos demasiado soltos ou demasiado apertados podem provocar uma falha e, deste modo, um acidente. Cumpra exatamente as indicações da Canyon relativas ao binário de aperto.



Utilize para a montagem a chave dinamométrica Canyon, que está incluída no BikeGuard.



Encaixe a ponta adequada na cavidade da chave dinamométrica Canyon. Introduza a chave allen completamente na cabeça do parafuso.



Rode devagar o punho da chave dinamométrica Canyon. Se o parafuso começar a apertar, o ponteiro vai-se deslocando sobre a escala. Termine o movimento rotativo, assim que o ponteiro estiver sobre o número do binário prescrito.



Para as fixações do espigão do selim com um binário de aperto prescrito de 5 Nm, pode ser utilizada a chave dinamométrica Canyon específica fornecida, se o espaço existente não permitir a utilização da chave dinamométrica Canyon standard.

UTILIZAÇÃO DA PASTA PARA MONTAGEM CANYON



Os componentes de carbono são sensíveis a danos, sobretudo, se forem apertados com demasiada força. A pasta para montagem Canyon consegue adesão adicional entre duas superfícies, permitindo, assim, reduzir até 30% a força de aperto necessária.



Isto faz todo o sentido, especialmente, nas zonas de aperto do guidador e avanço, do tubo do garfo e avanço e do espigão do selim e tubo do selim – três zonas de aperto nas quais uma força de aperto demasiado grande pode danificar os componentes, podendo provocar a sua falha ou a extinção da garantia. Com a pasta para montagem Canyon, devido à redução da força de aperto, será prevenida uma eventual danificação das fibras de carbono. Além disso, são evitados ruídos que se ouvem frequentemente nos pontos de aperto.



Utilize pasta para montagem em espigões de selim. Esta torna a fixação segura. Quando a altura do espigão do selim é ajustada frequentemente no quadro, a superfície fica ligeiramente riscada. Este é um caso de desgaste normal e não constitui motivo para reclamação. No caso de espigões de selim rebaixáveis, os riscos não constituem um problema.



Garante ainda proteção máxima contra corrosão, impedindo-a eficazmente, mesmo em condições de humidade. A pasta para montagem Canyon pode ser utilizada em todas as ligações de carbono e de alumínio. Ela é ideal para esta finalidade, uma vez que não endurece.

Antes de aplicar a pasta para montagem Canyon, remova todas as partículas de sujidade e resíduos de lubrificantes da superfície a tratar. A seguir, aplique com um pincel ou uma camurça, uma camada fina e uniforme de pasta para montagem Canyon sobre as superfícies limpas.

A seguir, monte os componentes conforme prescrito. Utilize a chave dinamométrica Canyon e nunca ultrapasse o binário de aperto máximo prescrito. Retire o excesso de pasta para montagem Canyon e feche o saco cuidadosamente.



Nos modelos Aeroad (a partir de MY20), respeite o manuseamento especial do espigão do selim e do aperto do espigão do selim. Encontrará informações detalhadas no Quick Start Guide Aeroad fornecido ou na nossa página de Internet www.canyon.com

EMBALAR A SUA BICICLETA DE ESTRADA CANYON

Se tiver de embalar a sua Canyon, p. ex., para a mandar para inspeção na nossa oficina especializada, ou se for viajar, tem de tomar alguns cuidados para a sua bicicleta chegar ilesa ao seu destino.

No seu BikeGuard encontrará as instruções de embalagem "**Assim embala a sua bicicleta de estrada**". Cumpra sempre estas instruções com exatidão, ao embalar a sua bicicleta.

As instruções de embalagem, que o informam passo a passo, como deve embalar a sua Canyon também podem ser encontradas na nossa página de Internet www.canyon.com

Se viajar de avião, embale a sua bicicleta de estrada no BikeGuard da Canyon ou então utilize uma mala apropriada para bicicletas, p. ex. a BikeShuttle II da Canyon ou a Signature Pro Bike Bag da Canyon.

No transporte com um veículo a motor, certifique-se de que a bicicleta está acomodada com segurança e sem poder escorregar. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, leia os capítulos alargados das instruções mais adiante ou utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

 Não coloque a bicicleta ou peças dela soltas no interior do seu veículo. As peças soltas podem ameaçar a sua segurança.

 Se, para o envio, a sua Canyon não tiver sido embalada de acordo com as instruções de embalagem fornecidas, não terá direito a receber uma indemnização da Canyon Bicycles GmbH, por danos de transporte que eventualmente possam surgir.



Signature Pro Bike Bag da Canyon



O BikeGuard da Canyon

 No caso de tubos de quadro volumosos, existe, na maior parte das fixações dos suportes de bicicleta, **perigo de esmagamento!** Os quadros de carbono podem assim, se continuarem em utilização, falhar de repente. Quadros de alumínio amolgam-se com facilidade. Mas existem modelos, especialmente adequados, nas casas de acessórios para veículos a motor.

 Ao transportar a bicicleta no automóvel, assegure-se de que não existem na bicicleta nenhuma peça (ferramenta, alforques, cadeiras de criança, etc.) que se possam soltar. **Perigo de acidente!**

MANUSEAMENTO DE APERTOS RÁPIDOS E EIXOS PASSANTES

Apesar do manuseamento dos apertos rápidos ser bastante simples, ocorrem acidentes sempre de novo, devido ao manuseamento incorreto.

O aperto rápido é composto essencialmente por dois elementos de manuseamento:

- ▶ A alavanca manual de um dos lados do cubo: esta transforma o movimento de fecho na força de aperto através de um eixo excêntrico.
- ▶ A porca de aperto, no lado oposto do cubo: ela permite ajustar a tensão prévia num tirante rosado.

PROCEDIMENTO PARA A FIXAÇÃO SEGURA DA RODA COM APERTOS RÁPIDOS

- ▶ Abra o aperto rápido. Agora a inscrição "OPEN" deveria ser legível.
- ▶ Volte a mover a alavanca no sentido da posição de aperto, facilmente identificável visto que no lado exterior da alavanca se pode ler "CLOSE". Do início do movimento de fecho até aproximadamente metade do trajeto da alavanca, esta tem de se deslocar facilmente, i. e. sem tensão de aperto.
- ▶ Durante a segunda metade do percurso, a força de resistência da alavanca deverá aumentar significativamente. No fim, a alavanca é muito difícil de mover. Use o tenar do polegar e puxe, se necessário, também com os outros dedos do garfo ou o quadro.

 Prenda as rodas, fixadas com apertos rápidos, juntamente com o quadro a um objeto fixo, quando estaciona a bicicleta.



Alavanca manual e porca de aperto



Abertura do aperto rápido



Fecho do aperto rápido

 Rodas montadas de forma incorreta podem provocar quedas e acidentes graves!

 Nunca conduza uma bicicleta sem ter examinado a fixação das suas rodas antes da utilização! Se ao circular a roda se soltar, cairá!

► Na sua posição final, a alavanca tem de ficar paralela à roda. Não pode ficar lateralmente saliente. A alavanca deverá estar de tal modo justa ao quadro da bicicleta, que não possa ser aberta acidentalmente.

► Verifique a fixação, tentando rodar a alavanca na posição fechada.

► Se a alavanca de aperto se deixar rodar, é porque a roda não está devidamente segura. Tem de voltar a abrir a alavanca e aumentar a tensão prévia. Para este fim, rode a porca no lado oposto uma meia volta no sentido dos ponteiros do relógio.

► Repita o processo de fecho e verifique de novo a fixação. Se já não for possível rodar mais a alavanca de aperto, significa que o aperto fixa bem.

► Por fim, eleve a roda alguns centímetros do chão e dê uma pancada no pneu de cima para baixo. Uma roda bem fixa permanece nas ponteiros do quadro.



Verifique a fixação, tentando rodar a alavanca fechada



A alavanca do aperto rápido deve estar mais ou menos paralela relativamente à roda e não deve ficar lateralmente saliente



Na sua posição final a alavanca tem de ficar perpendicular ao eixo do aperto rápido

⚠ Certifique-se de que as alavancas de ambos os apertos rápidos se encontram sempre do lado esquerdo (no lado oposto à corrente) da sua Canyon. Assim evita montar a roda dianteira ao contrário.

⚠ Se o aperto rápido estiver insuficientemente fechado, as rodas podem soltar-se. **Grande perigo de acidente!**

ⓘ Pode substituir os apertos rápidos por um dispositivo antirroubo. Para este fim precisa de uma chave especialmente codificada ou de uma chave allen. Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, contacte por favor a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

PROCEDIMENTO PARA A FIXAÇÃO SEGURA DA RODA COM EIXOS PASSANTES

No caso do sistema RWS da DT Swiss para bicicletas de estrada, trata-se de eixos passantes que dão uma maior rigidez ao garfo e à parte traseira. Se a sua bicicleta de estrada for sujeita a esforços, continua estável na faixa de rodagem.

Encontrará informações detalhadas sobre a montagem de uma roda dianteira com sistema RWS da DT Swiss no capítulo "**Montagem a partir do BikeGuard**" mais adiante nestas instruções.

A montagem da roda traseira ocorre da mesma forma.

Para desmontar a roda, coloque a alavanca de aperto no eixo. Certifique-se de que a alavanca de aperto (pentagonal) fica bem posicionada no eixo.

Rode depois a alavanca de aperto rápido no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Depois de ter soltado totalmente o eixo passante com aproximadamente duas voltas e meia, segure a roda na posição e remova o eixo do cubo.

⚠ Assegure-se de que a alavanca de aperto RWS está apertada de forma fixa com no mínimo 15 Nm ou "o mais apertado possível à mão".

⚠ Rodas montadas de forma incorreta podem provocar quedas e acidentes graves! À mais pequena dúvida ou caso tenha perguntas a fazer, contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

⚠ Após ter montado as rodas, faça um teste aos travões com a bicicleta parada. O ponto de resistência do travão tem de ser atingido antes da manete de travão encostar no guiador. No caso de travões hidráulicos, acione a manete várias vezes até que se atinja um ponto de resistência firme.



Sistema RWS da DT Swiss para bicicletas de estrada



Eixo passante na roda traseira



Alavanca de aperto amovível

ⓘ Os fabricantes de sistemas de eixos passantes costumam fornecer instruções detalhadas. Leia-as cuidadosamente antes de desmontar a roda ou de efetuar trabalhos de manutenção.

A QUE DEVO TER ATENÇÃO NA ALTERAÇÃO E ADIÇÃO DE COMPONENTES?

As bicicletas Canyon são aparelhos de desporto, equipados devidamente consoante a finalidade. Tenha em consideração que a montagem dos guarda-lamas ou artigos semelhantes pode influenciar o funcionamento da sua bicicleta e assim também o grau de segurança da condução. Antes da compra e montagem de acessórios deverá certificar-se de que estes acessórios são compatíveis com a sua Canyon.

Tendo campainhas e buzinas adicionais, bem como equipamentos de iluminação, deve verificar minuciosamente se os acessórios são permitidos e testados e, desta forma, homologados para o trânsito em vias públicas. Faróis a pilhas ou acumulador têm de estar assinalados com uma linha ondulada e com a letra "K" (consulte o capítulo "Exigências legais").

Se pretender montar um porta-bagagens ou uma cadeira de criança ou puxar um reboque para crianças, certifique-se de que isto é possível no capítulo "O uso apropriado da bicicleta". Se isto for, por princípio, o caso, informe-se na nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Faça apenas trabalhos que domine completamente.

Os guiadores, avanços e garfos devem ser sempre mudados por mecânicos especializados. Observe sempre o manual de instruções do fabricante dos acessórios. Na montagem de outros componentes e acessórios, você é sempre responsável pela montagem adequada dos componentes. À mais pequena dúvida, mande a sua Canyon para a nossa oficina especializada.



Guarda-lamas



Porta-bagagens

 Acessórios montados posteriormente, p. ex. guarda-lamas, porta-bagagens, etc., podem prejudicar o funcionamento da sua Canyon: utilize, por isso, de preferência acessórios da nossa gama. Assim tem a certeza de ter utilizado as peças compatíveis.

 No caso de uma montagem incorreta, as peças que se soltam ou se partem podem dar origem a quedas graves. Faça os aparafusamentos importantes para a segurança com os binários de aperto prescritos.

 Em todas as questões relacionadas com a montagem de acessórios, compatibilidade de componentes ou alterações, leia por favor os capítulos alargados das instruções mais adiante ou utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DO CARBONO COMO MATERIAL DE CONSTRUÇÃO

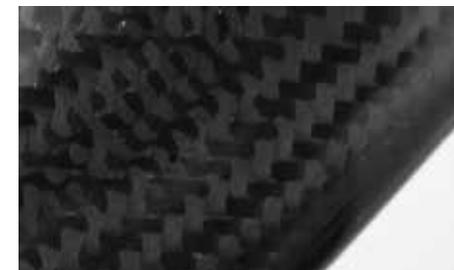
O material de construção carbono, corretamente: plástico reforçado por fibra de carbono ou abreviado CFK, apresenta em relação a outros materiais de construção leve comuns algumas particularidades. O conhecimento destas propriedades é extremamente importante para que possa desfrutar da sua Canyon de alta qualidade durante muito tempo e possa confiar no seu material em qualquer altura.

A aplicação do plástico reforçado a fibra de carbono no ciclismo de alta competição tem dado provas da sua aptidão, através de várias vitórias. Este material permite, com uma construção, um processamento e um tratamento adequados ao material, o fabrico de componentes extremamente rijos e altamente resistentes com muito pouco peso.

Uma característica muito especial é, no entanto, a fragilidade do material. Esta desvantagem faz com que o carbono após um impacto não se deforme visivelmente, apesar da estrutura interior já poder estar danificada. As fibras podem, em caso extremo, separar-se umas das outras. É o chamado fenómeno de delaminação, através do qual a resistência do componente é bastante reduzida. A eventual sobrecarga ocorrida, que já provocou a rutura das fibras interiores, não se deixa identificar por deformações como é o caso no aço ou alumínio.

Assim, após uma sobrecarga, a peça de carbono pode falhar completamente ao voltar a ser utilizada, o que pode resultar numa queda com consequências imprevisíveis. Recomendamos que mande verificar o componente ou melhor a sua Canyon inteira na nossa oficina especializada após um incidente!

Estacione a sua Canyon sempre com cuidado e de modo a que não possa tombar. Um simples tombo pode provocar danos no quadro ou nas peças de carbono.



O carbono como material de construção

 Seja cuidadoso na condução. Se o seu componente CFK fizer ruídos como estalos, isto pode ser um sinal de um defeito de material iminente. Não volte a utilizar a sua bicicleta e ligue para a linha direta da nossa oficina para se informar sobre o modo de procedimento. Para a sua própria segurança, nunca mande reparar os componentes de CFK! Substitua imediatamente uma peça danificada e impeça obrigatoriamente a utilização por terceiros.

 Componentes de carbono não podem nunca entrar em contacto com temperaturas elevadas, como é o caso no revestimento por pulverização ou na pintura endurecida a quente. O calor aí necessário poderia destruir o componente. Evite também guardá-los num veículo motorizado exposto à luz solar forte ou um armazenamento perto de fontes de calor.

 No caso de tubos de quadro volumosos, existe, na maior parte das fixações dos suportes de bicicleta, **perigo de esmagamento!** Quadros de carbono podem assim, se continuarem em utilização, falhar de repente. Existem modelos, especialmente adequados, nas casas de acessórios para veículos a motor.

 O **peso total máximo autorizado**, composto de condutor, bagagem e bicicleta, **não pode ultrapassar 120 kg**. Por princípio, não são permitidos reboques!

CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DAS RODAS DE CARBONO

As rodas de carbono são caracterizadas por propriedades especialmente aerodinâmicas e um peso reduzido, devido à utilização de plástico reforçado a fibra de carbono.

PARTICULARIDADES DA TRAVAGEM COM RODAS DE CARBONO

As superfícies de travagem em carbono dão origem a algumas particularidades. Para rodas de carbono, utilize apenas borrachas de calços de travão adequadas. Recomendamos a utilização das borrachas do fabricante da roda!

A Shimano e a Campagnolo também fornecem calços de travões para rodas de carbono, no entanto, estes estão concebidos para as necessidades dos aros Shimano ou Campagnolo. Calços para rodas de carbono gastam-se normalmente mais depressa do que os calços tradicionais. Tenha em consideração que os aros demonstram um comportamento de travagem sujeito a habituação, especialmente, sobre o piso molhado. Pratique, por isso, a travagem numa superfície fora do trânsito até controlar a bicicleta com segurança.

As superfícies de travagem dos aros de carbono são sensíveis a grande calor. Nas deslocações de montanha, não deve por isso fazer travagens contínuas. Se descer a montanha p. ex. com o travão traseiro continuamente acionado, pode acontecer que o material aqueça até se deformar. O aro pode ficar danificado e a câmara de ar pode rebentar, provocando um acidente. Trave, por princípio, com os dois travões e volte a aliviar os travões sempre de novo durante algum tempo para que o material possa arrefecer.



Bicicletas com aros de carbono demonstram particularidades no comportamento de travagem

 Não fixe quadros ou espigões de selim CFK em suportes de montagem! Isto pode inutilizá-los. Monte um espigão do selim (de alumínio) estável e fixe-o ou utilize um suporte que prenda o quadro em três pontos, na parte interior, ou onde o garfo e a caixa do movimento pedaleiro sejam encaixados.

 Controle o estado dos travões e certifique-se de que circula apenas com calços adequados a aros de carbono!

 Controle o estado dos calços dos travões em intervalos de tempo curtos, visto que o desgaste é maior do que nos aros de alumínio.

 Observe que o efeito de travagem diminui consideravelmente em caso de humidade. Se possível, evite conduzir com a iminência de chuva forte ou humidade. Se, no entanto, circular em pisos molhados ou húmidos, aja com muita precaução e conduza mais devagar do que em pisos secos.

CUIDADOS

Limpe as peças de plástico reforçado a fibra de carbono com um pano macio e água limpa, se necessário adicione um pouco de detergente. Excessos de óleo ou gordura, difíceis de remover, podem ser limpos com um produto à base de petróleo. Nunca utilize desengordurantes à base de acetona, tricloroetileno, cloreto de metilo, etc. ou solventes ou produtos à base de solventes, produtos de limpeza não neutros ou químicos que corroam a superfície!

Se pretender proteger e por a superfície a brilhar, pode usar cera para automóveis. Produtos para polir ou para limpar a pintura possuem componentes rijos que podem danificar a superfície.

Mantenha as superfícies de travagem de rodas de carbono livres de produtos de tratamento e lubrificantes!

 Consoante a respetiva utilização, as peças leves de CFK podem apresentar um desgaste mais rápido. Recomendamos, por isso, com veemência que siga os intervalos de inspeção e, deste modo, mande verificar regularmente e, em caso de necessidade, substituir as peças leves pela nossa oficina de assistência técnica e/ou outras oficinas especializadas.

 Controle regularmente, p. ex. durante a limpeza da sua bicicleta, se o seu componente CFK apresenta danos visíveis, como entalhes, rachas, amolgaduras, alterações de cor, etc. Se ao passar o pano pela bicicleta este prender, deve inspecionar esse ponto. Não volte utilizar a Canyon. Contacte imediatamente a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

 Proteja as partes mais frágeis do seu quadro de carbono, p. ex. a parte de baixo do tubo inferior, com autocolantes especiais contra danos, provocados por fricção de cabos ou pedradas.



Utilize cera para automóveis para proteger a superfície



Autocolantes especiais protegem o carbono contra danos

 Se utilizar sistemas de alforques (permitidos apenas nos modelos GRAIL CF e AL), todos os pontos de contacto entre os alforques e o quadro têm de ser cobertos com a película de proteção fornecida.

 Evite, por princípio, lubrificar componentes de carbono. A gordura fica agarrada à superfície e impede, através dos valores de coeficiente de fricção reduzidos, um aperto seguro no âmbito dos binários de aperto autorizados. Componentes de carbono lubrificados, mesmo só uma vez, nunca mais podem ser apertados devidamente!

 Não fixe quadros ou espigões de selim CFK em suportes de montagem! Isto pode inutilizá-los. Monte um espigão do selim (de alumínio) robusto e fixe-o ou use um suporte que prenda o quadro em três pontos na parte interior ou suporte o garfo e a caixa do movimento pedaleiro.

PARTICULARIDADES DAS BICICLETAS DE TRIATLO, DAS MÁQUINAS DE CONTRARRELÓGIO E DAS BICICLETAS DE PISTA

GUIADOR DE CONTRARRELÓGIO

No desporto de triatlo e no contrarrelógio, onde a posição do ciclista bastante aerodinâmica é relevante, são utilizados os chamados guiadores Aero. Nestes modelos Aero, as manetes das mudanças estão muitas vezes situadas nas extremidades do guiador, e as manetes de travão estão situadas nas pontas do guiador-base (guiador bullhorn). Quando anda com os antebraços no plano horizontal, as manetes de travão estão distantes, a rapidez da reação decresce e o percurso de travagem torna-se mais demorado. Circule, por isso, com muita precaução.

É possível, dentro de determinados limites, adaptar a posição do guiador às preferências pessoais do ciclista. Isto significa que a parte reta do guiador só deve estar um pouco inclinada para baixo ou no máximo 30 graus para cima.

Assegure-se de que o apoio dos seus antebraços é sempre cómodo, ou seja que os cotovelos se encontram atrás um pouco para além do apoio do antebraço.



A condução de máquinas de contrarrelógio exige habituação



Os cotovelos devem encontrar-se atrás um pouco para além do apoio do antebraço



As bicicletas de triatlo e as máquinas de contrarrelógio possuem características especiais de condução. Experimente a bicicleta num local sem movimento e vá explorando lentamente as características de condução.

MANETES DE MUDANÇAS SITUADAS NAS EXTREMIDADES DO GUIADOR DA MÁQUINA DE CONTRARRELÓGIO

Nas manetes de mudanças Shimano, SRAM e Campagnolo, para triatlo e contrarrelógio, situadas nas extremidades do guiador, a manete de mudanças é pressionada para baixo para engatar os pinhões pequenos atrás, ou seja para acionar uma mudança mais alta e para engatar as rodas dentadas pequenas à frente, i. e. para acionar uma mudança mais baixa. Puxando a manete das mudanças para cima, engatam-se, à frente e atrás, as rodas dentadas maiores.

A manete das mudanças transmite o comando de mudança ao desviador traseiro, através de um cabo Bowden. O desviador traseiro roda, a corrente sobe para o pinhão seguinte. Importante para todo o acionamento das mudanças, é continuar a pedalar de forma homogénea e sem grande esforço, enquanto a corrente se movimenta entre os pinhões! Através de comutadores especiais nas rodas dentadas, o acionamento das mudanças, das bicicletas modernas, funciona também sob pressão. Contudo, o acionamento sob pressão reduz bastante o tempo útil de vida da corrente.

Além disso, a corrente pode ficar presa deste modo entre a escora inferior e os pratos da corrente (o chamado "Chain-suck"). Evite, por isso, o acionamento das mudanças, quando pedala com força, especialmente o acionamento com o desviador dianteiro.

BICICLETAS DE PISTA

As bicicletas de pista não apresentam travões. O cubo da roda traseira não apresenta mecanismo de roda livre. Os pedaleiros rodam sempre também enquanto rodarem as rodas. Por isso, é preciso treinar a condução com uma bicicleta de pista sob as instruções de um treinador experiente.



As manetes das mudanças situadas nas extremidades do guiador acionam o desviador traseiro e o desviador dianteiro



Desviador traseiro



Bicicleta de pista



Tenha em consideração que a distância de paragem aumenta, se conduzir com um guiador Aero. As manetes de travão não estão facilmente acessíveis.



As bicicletas de pista são completamente diferentes das bicicletas de estrada habituais. Familiarize-se cuidadosamente com a condução sem roda livre e sem travões.

APÓS UMA QUEDA

1. Verifique se as rodas estão firmemente encaixadas nos apoios (ponteiras) e se os aros estão no centro do quadro ou do garfo. Ponha as rodas em andamento e examine o espaço entre os calços dos travões e os flancos do aro ou entre o quadro e os pneus. Se o espaço se alterar fortemente e não lhe for possível centrar no local, deverá abrir eventualmente um pouco os travões para que o aro possa passar entre os calços sem tocar nos mesmos. Tenha em consideração que o efeito de travagem total pode já não estar disponível. Encontrará mais informações nos capítulos "O sistema de travagem" e "As rodas".



Controle se ambas as rodas ainda estão bem fixadas nas ponteiras

2. Controle se o guiador e o avanço não estão entortados ou possuem um início de fratura e se estes ainda se encontram direitos. Verifique se o avanço está devidamente preso ao garfo, tentando rodar o guiador para o lado contrário à roda dianteira. Apoie-se também ligeiramente sobre as manetes de travão, para verificar a firmeza da montagem do guiador sobre o avanço. Encontrará mais informações nos capítulos "Adaptar a bicicleta de estrada Canyon ao condutor" e "A caixa de direção".



Tente rodar o guiador para o lado contrário à roda dianteira

3. Verifique se a corrente ainda se encontra sobre os pratos e pinhões. Se a bicicleta tiver caído sobre o lado das mudanças, deverá verificar o funcionamento das mesmas. Peça a um ajudante para levantar a bicicleta pelo selim e engate as velocidades, uma após a outra. Especialmente para as mudanças baixas, quando a corrente sobe para os pinhões maiores, deverá observar, até que ponto o desviador traseiro se aproxima dos raios. Um desviador traseiro torto ou uma ponteira torta podem levar a que o desviador se enfie nos raios – **Perigo de queda!** Desviador traseiro, roda traseira e quadro podem ser danificados. Verifique o desviador dianteiro. Caso este se tenha deslocado, a corrente pode cair, a bicicleta perde o acionamento (consulte também o capítulo "As mudanças de velocidades").



Verifique se a corrente ainda se encontra sobre os pratos da corrente e sobre os pinhões



Tenha em consideração também as indicações do capítulo "Características específicas do carbono como material de construção".

4. Olhe por cima do selim ao longo do tubo superior ou para a caixa do movimento pedaleiro, para garantir que o selim não está desalinhado.

5. Levante a bicicleta alguns centímetros e deixe-a cair no chão. Se houver ruídos, é necessário procurar parafusos eventualmente soltos.

6. Para concluir, observe mais uma vez toda a bicicleta para descobrir deformações, mudanças de cor ou rachas eventualmente existentes.



Olhe por cima do selim ao longo do tubo superior para garantir que não está desalinhado

Regresse com a bicicleta muito cuidadosamente e só se tiver passado no teste sem problemas. Evite acelerações e travagens fortes e não pedale de pé.

Se não estiver seguro de que a sua bicicleta está em perfeito estado de funcionamento, chame alguém que o vá buscar de automóvel, em vez de correr algum risco de segurança. Assim que chegar a casa, a bicicleta deverá ser examinada mais uma vez minuciosamente. Leia, por favor, os capítulos alargados das instruções mais adiante ou utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Controle os componentes de carbono com uma atenção especial e substitua-os, em caso de necessidade, para a sua própria segurança



Para a sua própria segurança, após uma queda, substitua os componentes de construção leve



Peças de carbono que tenham sofrido um impacto, bem como peças deformadas de alumínio, podem partir subitamente. Estas peças não devem ser reparadas, ou seja, não podem ser desentortadas, visto que o perigo de rutura permanece mesmo depois disto. Isto aplica-se particularmente ao garfo, ao guiador, ao avanço, aos pedaleiros, ao espigão do selim e aos pedais. Em caso de dúvida, uma substituição destas peças é sempre a melhor opção, pois a sua segurança está em primeiro lugar.

KIT QUADRO – INDICAÇÕES SOBRE A MONTAGEM E DADOS TÉCNICOS

A Canyon também tem à disposição quadros de carbono e alumínio de alta qualidade, cuja montagem pode ser feita com peças individuais.

A compatibilidade das peças e a qualidade da montagem devem ser garantidas por quem completa o quadro e monta as peças. Devido ao vasto leque de peças, não é possível à Canyon abranger completamente neste manual a totalidade da larga gama de possibilidades. A Canyon não pode ser responsabilizada por todas as combinações possíveis de componentes.

Recomendamos-lhe ainda que leia impreterivelmente as instruções dos fabricantes dos componentes. Geralmente, erros na combinação podem reduzir o grau de segurança da sua Canyon. Recomendamos-lhe, por isso, que mande fazer a montagem a um técnico especializado ou na nossa oficina especializada. Para a sua própria segurança, não se aventure em demasia.



Kit quadro da Canyon Ultimate CF



Mande montar a sua Canyon na nossa oficina especializada!



Consoante a experiência e/ou habilidade manual da pessoa que realiza os trabalhos, pode ser necessária informação complementar. Alguns trabalhos poderão requerer ferramentas (especiais), p. ex. extratores especiais ou instruções adicionais.



Não prenda os quadros pelos tubos a um suporte de montagem! Os tubos com paredes finas podem ser danificados. Monte primeiro um espigão do selim estável (de alumínio) e fixe-o ao suporte ou utilize um suporte de montagem, que prenda o quadro em três pontos, na parte interior, ou onde o garfo e a caixa do movimento pedaleiro encaixem.

Os quadros estão prontos a serem montados, isto significa que as roscas estão cortadas, as bases dos rolamentos e o tubo do selim estão polidos. O acabamento posterior do quadro não é necessário. Não modifique o quadro nem os seus componentes, p. ex. guias de cabos reguláveis, etc., limando, perfurando ou algo semelhante.

Monte todos os componentes no quadro (exceção: espigões de selim de carbono, avanços sobre garfos com tubo de carbono e todos os espigões nos quadros de carbono) com gordura lubrificante de alta qualidade. Deste modo, evita a corrosão. Caso contrário, daí a algum tempo não conseguirá possivelmente voltar a desmontar a sua Canyon.

Os quadros das bicicletas de estrada Canyon têm a caixa de direção e o garfo já montados.

Vá-se aproximando sempre lentamente dos binários máximos de aperto e controle se os componentes estão fixados com segurança, como o descrito nos capítulos correspondentes.

Em componentes para os quais não são dadas as margens dos binários de aperto, vá-se aproximando lentamente do binário de aperto máximo e controle sempre, pelo meio, se o componente está bem apertado.



Só está autorizada a utilização do avanço fornecido.



Quem monta o quadro da Canyon até a bicicleta ficar completa tem de garantir que a montagem das peças é realizada de acordo com os requisitos do fabricante, as normas gerais e a evolução técnica e científica. Se tiver alguma questão sobre a compatibilidade de determinadas peças em relação ao quadro, utilize a nossa linha de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Siga sempre os binários de aperto recomendados



Utilize sempre uma chave dinamométrica



No quadro Canyon F10, todas as fibras de carbono foram preparadas para resistirem a grandes tensões durante a condução. Os terminais cravados dos cabos de tração só devem, por isso, ser pressionados no sentido do curso dos cabos dos travões e das mudanças. Não puxe os cabos na diagonal, contrariamente ao sentido do curso, ou seja separando-os do quadro, p. ex. para os esticar previamente. Uma danificação do quadro não pode ser excluída totalmente.



Em alguns componentes, os binários de aperto estão gravados ou colados. Cumpra estes valores. Observe obrigatoriamente as instruções dos fabricantes dos componentes fornecidas!

CAIXA DE DIREÇÃO OU JOGO DE COMANDO

Consoante o modelo, são utilizados diferentes jogos de comando/caixas de direção.

As bicicletas de estrada Canyon e os kit quadro são sempre fornecidos com o garfo montado e o jogo de comando ajustado.

MOVIMENTO PEDALEIRO

Consoante o modelo, são utilizados diferentes sistemas de caixa de movimento pedaleiro, na maioria das vezes é utilizado Press-Fit PF-86 mm.

Os rolamentos de cartridge normais podem ser montados diretamente com gordura lubrificante de alta qualidade. Cumpra os binários de aperto recomendados pelo fabricante da caixa de movimento pedaleiro.

LARGURA DA PARTE TRASEIRA

Quadro de bicicleta de estrada com travão de aro: 130 mm

Quadro de bicicleta de estrada com travão de disco: 142 mm

Quadro de bicicleta de estrada com aperto rápido e travão de disco: 135 mm



Jogo de comando montado e ajustado com avanço e garfo



Caixa de movimento pedaleiro

DROPOUT SUBSTITUÍVEL

Os dropouts substituíveis estão suficientemente fixos em todos os quadros. Cumpra o binário de aperto indicado que poderá encontrar no dropout. Não ultrapasse os binários de aperto máximos!

SUPORTE PARA GARRAFAS

Cumpra o binário de aperto máximo de 2 Nm. Nunca exceda o binário de aperto máximo de 2 Nm.

TERMINAIS DOS CABOS

Pressione os terminais dos cabos, cravados no sentido do curso da força no quadro da Canyon Ultimate CF, apenas no sentido do curso dos cabos dos travões ou das mudanças. Força exercida na diagonal ou contrariamente ao sentido do curso pode provocar lesões no quadro.



Ao trocar o dropout substituível, não deve ultrapassar de forma alguma o binário de aperto máximo de 1,5 Nm



Ao instalar um suporte para garrafas, cumpra o binário de aperto máximo de 2 Nm



Quando substituir o dropout, não se esqueça de aplicar um pouco de gordura entre o dropout e o quadro!

ESPIGÃO DO SELIM

O seu novo espigão do selim deve ter o mesmo diâmetro nominal que o tubo do selim do seu quadro. O espigão tem de deslizar facilmente no quadro sem pressão nem rotação. Medidas diferentes do quadro e espigão podem provocar a falha do espigão do selim de carbono e/ou do quadro.

Antes de colocar o espigão no quadro, certifique-se de que o tubo do selim se encontra completamente livre de cantos afiados ou rebarbas. Ao utilizar um espigão do selim ou tubo do selim de carbono, ambos os componentes devem estar livres de gordura lubrificante ou óleo. Limpe e remova as rebarbas do tubo do selim, se necessário.

Caso especial espigão do selim nos modelos Aeroad a partir de MY20: aqui é aplicada uma camada fina de gordura na aresta superior do tubo do selim. Sobre este assunto, consulte obrigatoriamente o Quick Start Guide Aeroad fornecido. Encontrará mais informações na nossa página de Internet www.canyon.com

Aperte o parafuso ou o aperto rápido do aperto do tubo do selim, mas não aperte demasiado. Respeite as indicações no capítulo **"Ajuste da altura correta do selim"** bem como os binários de aperto dos parafusos autorizados no capítulo **"Instruções gerais: cuidados e inspeções"** e observe ainda as disposições do fabricante dos componentes. O forçar da rosca pode provocar uma danificação do espigão do selim e, assim, dar origem a um acidente e/ou ferimento do condutor.

 Nos modelos Aeroad (a partir de MY20), respeite o manuseamento especial do espigão do selim e do aperto do espigão do selim. Encontrará informações detalhadas no Quick Start Guide Aeroad fornecido ou na nossa página de Internet www.canyon.com

 Tenha em conta as instruções relativas aos diâmetros dos espigões do selim em www.canyon.com/service



Certifique-se de que o espigão do selim se adapta exatamente ao quadro



Não ultrapasse o binário de aperto máximo prescrito

 Utilize a pasta de montagem para carbono especial da Canyon para obter uma fixação segura do espigão do selim.

 Se o diâmetro do tubo do selim e do espigão do selim não corresponderem exatamente, isto pode provocar a fratura do quadro ou do espigão do selim CFK. Um acidente ou ferimento podem ser o resultado.

 Os espigões do selim de carbono ou os tubos do selim dos quadros de carbono nunca podem ser lubrificadas.

 O espigão do selim tem de estar inserido no quadro, no mínimo até ficar abaixo do tubo superior, nomeadamente até à marca de inserção mínima do espigão. Nunca conduza a sua Canyon, se a marca de inserção mínima estiver visível no espigão.

ADAPTAR A BICICLETA DE ESTRADA CANYON AO CONDUTOR

Uma coisa é querer conduzir de forma aerodinâmica e outra coisa é querer conduzir descontraidamente uma bicicleta de estrada Canyon. A posição (do selim) é essencial para o seu bem-estar e o desenvolvimento do seu desempenho na sua Canyon. Deve, por isso, ajustar o selim e o guiador da sua Canyon, o mais exatamente possível, às suas necessidades.

Por princípio, uma bicicleta de estrada é um aparelho de desporto que foi concebido para velocidade. Só por isso, a bicicleta de estrada pressupõe certas condições básicas da musculatura do tronco, dos ombros e da nuca.

O tamanho do corpo do condutor é crucial para a escolha da altura do quadro da sua Canyon. Com a escolha de um tipo de bicicleta, a postura do corpo fica praticamente estipulada. No entanto, diferentes componentes da sua bicicleta Canyon foram concebidos de tal modo, que até certo ponto poderão ser ajustados às proporções do seu corpo. Esses componentes são o espigão do selim, o avanço e as manetes de travão.

Ao escolher o volume do quadro, deve ter em consideração, se a altura de entre-pernas lhe dá liberdade de movimento suficiente, evitando assim tocar no tubo superior magoando-se.

Com o Canyon Perfect Position System (PPS) tem à sua disposição um instrumento, que lhe permitirá escolher o tamanho exatamente necessário da sua Canyon, sem nunca a ter experimentado. Encontra o PPS no website www.canyon.com



A altura de entre-pernas deve proporcionar liberdade de movimento suficiente



Posição característica de um ciclista

 Todos os trabalhos descritos a seguir requerem alguma experiência, ferramentas adequadas e habilidade manual. Faça sem falta um exame breve após a montagem (capítulo **"Antes de cada utilização"**) e teste a bicicleta numa zona sem movimento ou numa rua isolada. Desta forma, poderá controlar tudo mais uma vez. Caso não se sinta seguro, é preferível realizar apenas o controlo da posição. Deixe, se necessário, a sua Canyon ser controlada por especialistas.

AJUSTE DA ALTURA CORRETA DO SELIM

A altura necessária do selim é determinada pelo processo de pedalagem.

Importante: ao pedalar, os tenares dos dedos grandes do pé devem estar posicionados sobre o centro do eixo do pedal. A perna não deve estar esticada completamente, na posição mais baixa do pedaleiro. Se o selim estiver demasiado alto, torna-se bastante difícil ultrapassar este ponto mais baixo ou seja a pedalada não é redonda. Se o selim estiver demasiado baixo, a consequência será dores nos joelhos. Verifique por isso a altura do selim, através da aplicação do seguinte método simples. Utilize para este fim calçado com uma sola plana.

► Sente-se sobre o selim e coloque o calcanhar sobre o pedal, o qual se encontra na posição mais baixa. Nesta posição, a perna tem de estar totalmente esticada. Certifique-se de que a anca permanece direita.

Para ajustar a altura do selim, tem de desapertar os pinos de aperto do selim ou abrir o aperto rápido (antes do ajuste, leia o capítulo "**Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes**"). Desaperte o parafuso do espigão do selim com uma ferramenta apropriada, rodando-o no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Não puxe o espigão do selim para cima da marcação gravada no tubo. Em quadros com tubo do selim mais longo, cuja altura ultrapassa bem o tubo superior, o espigão do selim tem de ser inserido no quadro, pelo menos até estar abaixo do tubo superior! Isso pode resultar numa inserção mínima de 10 centímetros e mais.

Regra geral para a determinação da altura do selim adequada:

AI = altura interior (comprimento das pernas até ao gancho, descalço) x 0,885



Para ajustar a altura do selim, tem de soltar o parafuso do espigão do aperto do selim



Quando o calcanhar está sobre o pedal, o qual se encontra na posição mais baixa, a perna tem de estar completamente esticada

⚠ O espigão do selim e o quadro podem prescrever diferentes profundidades mínimas de inserção. Selecione a maior profundidade de inserção prescrita para a respetiva peça.

ℹ Verifique a posição do selim em crianças e jovens em crescimento regularmente a cada dois a três meses.

⚡ Não lubrifique de modo nenhum o tubo do selim de um quadro de carbono, se este não estiver equipado com uma proteção de alumínio. Se utilizar um espigão do selim de carbono, não pode sequer lubrificar quadros de metal. Os componentes de carbono, que tenham sido lubrificados uma só vez, possivelmente, não podem voltar a ser fixos com segurança!

► Agora o espigão do selim solto poderá ser ajustado em altura. Certifique-se de que a parte do espigão do selim, inserida no interior do tubo do selim, se encontra sempre bem lubrificada. (Exceção: quadros e espigões de selim de carbono). Se o seu espigão não deslizar facilmente no tubo do selim, não empregue a força de forma alguma. Utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

► Alinhe novamente o selim, olhando da ponta do selim até à caixa do movimento pedaleiro ou ao longo do tubo superior.

► Volte a apertar o espigão. Para este fim, rode o parafuso do espigão do selim no sentido dos ponteiros do relógio. Já deve ser possível alcançar um efeito de aperto suficiente, sem ser necessário fazer grande força com a mão. Caso contrário, o espigão do selim não fica eventualmente bem no quadro. Em caso de dúvida, utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

► Verifique se o espigão está bem fixo. Para isso, agarre no selim com as mãos à frente e atrás e tente rodá-lo. Se este não se mover, é porque está bem fixo.

► Ao fazer um novo teste, a posição das pernas continua correta? Faça um teste, colocando o pé na posição ideal para pedalar. Se o tenar do dedo grande do pé se encontrar a meio do pedal, o joelho tem de estar levemente dobrado. Se assim for, é sinal de que ajustou o selim na altura correta.

► Verifique se ainda consegue apoiar as pernas de forma segura no chão. Se este não for o caso, deverá baixar novamente um pouco o selim.

ℹ Vá-se aproximando a partir de baixo, em pequenos passos (meio metro newton) do binário máximo de aperto prescrito, verificando de vez em quando, se o componente está bem fixo. Não ultrapasse o binário máximo indicado pelo fabricante!



Examine o selim e o tubo superior atentamente com o olhar, para garantir que o selim não está desalinhado



Tente rodar o selim contra o quadro

⚠ Se a sua Canyon estiver equipada com um espigão do selim com aperto integrado, observe o capítulo "**Espigão do selim com aperto integrado**".

⚡ Tenha o cuidado para não apertar o parafuso de aperto do espigão do selim com demasiada força. O forçar da rosca pode provocar uma danificação do espigão do selim ou do quadro. **Perigo de acidente!**

⚡ Nunca utilize a bicicleta, se o espigão do selim estiver esticado para lá da marcação fim, mínimo, máximo, limite ou stop! Ele poderia partir ou o quadro poderia ficar danificado. Em quadros com tubo do selim mais longo, cuja altura ultrapassa o tubo superior, o espigão do selim deveria ser inserido no quadro, pelo menos até estar abaixo do tubo superior ou abaixo da escora superior!

AJUSTE DA ALTURA DO GUIADOR

A altura do guiador determina a inclinação das costas. Quanto mais baixo o guiador estiver, mais inclinado estará o tronco. O condutor está sentado de forma aerodinâmica e aplica mais peso sobre a roda dianteira, mas a forte inclinação do corpo torna-se mais cansativa e desconfortável, pois o esforço dos pulsos, dos braços, do tronco e da nuca aumenta.



A altura do guiador determina a inclinação das costas



A condução de máquinas de contrarrelógio exige habituação



As bicicletas de pista são puros aparelhos de desporto e sem compromissos

⚡ Os avanços têm medidas diferentes de comprimento, de diâmetro do tubo e do orifício onde entra o guiador. Uma escolha errada pode tornar-se numa fonte de perigo: Guiadores e avanços podem partir e provocar um acidente. Na substituição de componentes, utilize apenas peças sobresselentes originais adequadas e marcadas.

i No modelo GRAIL CF pode substituir os espaçadores inferiores por espaçadores especiais que fazem parte do material fornecido. Para mais informações sobre o modelo GRAIL CF, consulte: www.canyon.com/road/grail/

⚡ Certifique-se de que a combinação guiador – avanço está aprovada pelo fabricante do guiador e do avanço.

AVANÇOS AHEADSET® OU SEJA SISTEMA SEM ROSCA

(Aheadset® é uma marca registada da empresa Dia-Compe)

Nas bicicletas com sistema de caixa de direção Aheadset®, a caixa de direção é ajustada também com a ajuda do avanço. Se o avanço for alterado, a caixa tem de ser ajustada de novo (sobre este assunto consulte o capítulo "A caixa de direção"). A regulação da altura só é possível através da alteração dos anéis espaçadores, os chamados Spacer, ou então voltando o avanço ao contrário, nos chamados modelos Flip-Flop.

- ▶ Desmonte o parafuso para a tensão prévia da caixa de direção em cima, no tubo do garfo, e remova a tampa.
- ▶ Solte os parafusos laterais ou traseiros do avanço. Separe o avanço do garfo.
- ▶ Agora pode retirar os anéis espaçadores.
- ▶ Distribua um pouco de pasta de carbono para montagem da Canyon sobre a zona, na qual o avanço será preso.
- ▶ Desloque o avanço completamente sobre o tubo do garfo e coloque todos os anéis espaçadores extraídos, de novo, na parte superior do avanço.

i A remoção de anéis espaçadores só é possível, se o tubo do garfo for encurtado. Esta operação não é reversível. Ela só deverá ser realizada, por isso, quando estiver absolutamente seguro da posição do seu selim. Mande realizar esta operação a um técnico especializado. O manuseamento errado e a utilização de uma ferramenta errada no encurtamento do tubo do garfo provocam danos irreparáveis e, em certas circunstâncias, até danos perigosos no material. A Canyon não se responsabiliza por danos no tubo do garfo, provocados por manuseamento inadequado. A garantia extingue-se num caso destes. O melhor será contactar a nossa linha direta de assistência técnica ou utilizar o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Solte os parafusos laterais do avanço



Remova os anéis espaçadores e coloque-os de novo posteriormente na parte superior do avanço



Distribua pasta de montagem para carbono sobre o tubo do garfo

i Observe também as instruções dos fabricantes dos componentes fornecidas.

⚡ Os avanços fazem parte das peças estruturais da bicicleta. Alterações podem ameaçar a sua segurança. Garanta que o apertamento do guiador e avanço está correto. Encontrará os valores prescritos no capítulo "Binários de aperto dos parafusos recomendados". No caso de alterações planeadas utilize eventualmente a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Se desejar virar o avanço ao contrário, tem de remover ainda o guiador.

- ▶ Para este fim, desaperte os parafusos do avanço à frente, com os quais o guiador é apertado e remova-o com cuidado.
- ▶ Distribua também nesta área de aperto, pasta de montagem para carbono Canyon e volte a fixar o guiador, após virado o avanço ao contrário.
- ▶ Além disso, alinhe o guiador pelo olhal do avanço, ou seja a barra inferior deve estar na horizontal, ou, no máximo, levemente inclinada para baixo.
- ▶ Aperte todos os parafusos de fixação do avanço com uma chave dinamométrica, segundo as indicações. Considere que, se utilizar pasta de montagem para carbono, o binário de aperto máximo não tem geralmente de ser atingido. É suficiente apertar os parafusos com binários de aperto cerca de 20 a 25% mais baixos, p. ex. 6 Nm em vez de 8 Nm. Deste modo o material é poupado.
- ▶ Ajuste de novo a caixa.
- ▶ Alinhe o avanço de tal modo, que este se encontre alinhado com a roda dianteira e o guiador forme um ângulo exatamente reto em relação ao sentido de deslocação. Aperte bem o avanço depois de o ter alinhado e teste-o, tentando rodá-lo (consultar o capítulo "A caixa de direção").



Ajuste de novo a caixa



Aperte novamente o avanço com o binário de aperto prescrito

 Certifique-se de que a área de aperto do guiador não possui arestas afiadas. No caso de alterações planeadas, utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

 Se a sua bicicleta de estrada Canyon tiver um tubo do garfo de carbono (reconhecível através da cor preta ou preta brilhante na ranhura do avanço), tem de ter bastante cuidado no aperto do avanço. É um trabalho para especialistas!

 Tenha em consideração que as uniões roscadas do avanço e guiador devem ser apertadas com os binários de aperto prescritos. Encontrará os valores correspondentes no capítulo "**Binários de aperto dos parafusos recomendados**" ou nas instruções dos fabricantes dos componentes fornecidas. Utilize eventualmente a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com. Caso contrário, o guiador ou o avanço podem soltar-se ou partir. Isto pode dar origem a um acidente grave.

SISTEMA I-LOCK

Nas bicicletas com sistema de caixa de direção I-Lock, o avanço também fixa a caixa de direção. Se a posição do avanço for alterada, a caixa também tem de ser ajustada de novo (consulte sobre este assunto também o capítulo "**A caixa de direção**"). Alguns modelos estão equipados com uma placa de transição que se destina a segurar a folga do rolamento ajustada mesmo com o avanço ou cockpit desmontados. Para reajustar a caixa de direção, a placa de transição também tem de ser desapertada como o aperto do tubo do garfo. A placa de transição é, pois, apenas um apoio à montagem. Cumpra o binário de aperto indicado. A regulação da altura só é possível através da alteração dos anéis espaçadores, os chamados Spacers, mudando-os da parte de baixo do avanço para cima ou então voltando o avanço ao contrário, nos chamados modelos Flip-Flop.

- ▶ Desaperte os parafusos laterais no avanço, dando duas a três voltas. Rode o parafuso do ajuste da caixa de direção no sentido contrário ou seja no sentido contrário aos ponteiros do relógio.
- ▶ Desmonte a tampa terminal, em cima, no avanço.
- ▶ Agarre no garfo com firmeza e puxe o avanço para fora do garfo.
- ▶ Agora pode retirar os anéis espaçadores.
- ▶ Distribua um pouco de pasta de montagem para carbono, p. ex. da Canyon, sobre a zona onde o avanço será preso.
- ▶ Coloque o avanço completamente sobre o tubo do garfo e introduza de novo todos os anéis espaçadores removidos na parte superior do avanço.



A sua bicicleta de estrada Canyon possui um tubo do garfo de carbono, reconhecível através da cor preta ou preta brilhante na ranhura do avanço. Trabalhos na zona do cockpit da sua Canyon têm de ser sempre realizados com muito cuidado. Esta é uma tarefa para especialistas! O manuseamento errado e a utilização de uma ferramenta errada no encurtamento do tubo do garfo provocam danos irreparáveis e, em certas circunstâncias, até danos perigosos no material. A Canyon não se responsabiliza por danos no tubo do garfo, provocados por manuseamento inadequado. A garantia extingue-se num caso destes. Em caso de dúvidas, mande fazer as adaptações na nossa oficina Canyon especializada. Utilize eventualmente a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Solte os parafusos laterais do avanço



Aperte o parafuso da placa de transição



Retire a tampa terminal



Este ajuste é provisório para testar a posição, visto que os Spacers vibram eventualmente, quando circula. Quando tiver encontrado a altura correta do guiador, mande encurtar o tubo do garfo a um técnico especializado.



Na desmontagem do avanço, utilize apenas peças originais adequadas e marcadas. Devido ao tipo de aperto, a utilização de outros modelos, especialmente no caso de garfos de carbono, poderia provocar danos. **Perigo de queda!** A Canyon não assume qualquer tipo de responsabilidade, no caso da combinação com outros modelos de avanço. A garantia extingue-se num caso destes.

Se desejar virar o avanço ao contrário, tem de remover ainda o guiador.

- ▶ Para este fim, desaperte os parafusos do avanço à frente, com os quais o guiador é apertado e remova-o com cuidado.
- ▶ Distribua também, nesta área de aperto, pasta de montagem para carbono e volte a fixar o guiador, após ter virado o avanço ao contrário.
- ▶ Enfie a tampa terminal no tubo do garfo, em cima, agarre no garfo com firmeza e carregue no avanço e na tampa para baixo, de modo a que deixe de existir folga evidente.
- ▶ Alinhe o avanço de tal modo, que este se encontre alinhado com a roda dianteira e o guiador forme um ângulo exatamente reto em relação ao sentido de deslocação.
- ▶ Além disso, alinhe o guiador pelo olhal do avanço, ou seja a barra inferior deve estar na horizontal, ou, no máximo, levemente inclinada para baixo.
- ▶ Aperte todos os parafusos de fixação do avanço com uma chave dinamométrica, segundo as indicações.
- ▶ Ajuste a folga dos rolamentos, como descrito em baixo e efetue também todos os controlos de aperto ali descritos.



Remove os anéis espaçadores



Distribua pasta de montagem para carbono sobre o tubo do garfo



Coloque a tampa terminal, pressione-a contra o garfo, agarrando-o, e aperte depois o avanço alinhado com os binários de aperto prescritos



Aperte bem todos os parafusos de fixação do avanço com uma chave dinamométrica, segundo as indicações



Tenha em consideração que as uniões roscadas do avanço e guiador devem ser apertadas com os binários de aperto prescritos. Encontrará os valores correspondentes no próprio componente ou nas instruções dos fabricantes dos componentes fornecidas. Caso contrário, o guiador ou o avanço podem soltar-se ou partir. Isto pode dar origem a um acidente grave.

DISTÂNCIA DO SELIM/ GUIADOR E AJUSTE DO SELIM

Quer a distância entre os punhos do guiador e o selim quer a inclinação do selim têm ambos influência sobre a inclinação das costas e, assim, também sobre o conforto e dinâmica da condução.

Através da armação do espigão do selim é possível alterar um pouco esta distância. No entanto, a deslocação da armação do selim no espigão do selim influencia o processo de pedalagem. Consoante, se o selim está mais para a frente ou para trás, o condutor pedala também mais ou menos a partir de trás.

Se o selim não estiver nivelado horizontalmente, o ciclista não poderá pedalar de modo descontraído. Ele terá de se apoiar constantemente no guiador, para não escorregar do selim.

No **espigão do selim VCLS 2.0**, a aresta superior do selim deve estar de preferência inclinada levemente para a frente. Por isso, deve começar com esta posição.



A distância entre os punhos do guiador e o selim tem influência sobre a inclinação das costas



O selim não deve ficar tombado para trás de modo nenhum



Nunca fixe o selim na parte arqueada da armação do selim, mas sim sempre na parte plana.



A margem de ajuste do selim é muito pequena. Avanços com diferentes comprimentos, no entanto, possibilitam uma alteração do comprimento em mais de dez centímetros. Na maior parte dos casos, o comprimento dos cabos também tem de ser ajustado respetivamente. Deixe fazer este tipo de alterações apenas numa oficina especializada. Se tiver dúvidas utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Tenha em consideração que as uniões roscadas no espigão do selim devem ser apertadas com os binários prescritos. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Estes podem ser encontrados no capítulo "**Binários de aperto recomendados**", nas próprias peças e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.

DESLOCAÇÃO DO SELIM E AJUSTE DA INCLINAÇÃO DO SELIM

Mecanismo de aperto integrado com dois parafusos paralelos

Em espigões de selim com mecanismo de aperto integrado, a cabeça que fixa a inclinação e a posição horizontal do selim é mantida por dois parafusos sextavados internos. Desaperte ambos os parafusos na cabeça do espigão do selim. Para isso, desaperte os parafusos no máximo duas a três voltas, caso contrário todo o mecanismo poderá desmontar-se.

Desloque o selim como desejar para a frente ou para trás. Frequentemente é preciso, para isso, dar uma pequena pancada no selim. Tome atenção às marcações na armação e não as ultrapasse.

Certifique-se de que a aresta superior do selim permanece na posição horizontal, enquanto reaperta os parafusos de forma uniforme e alternadamente. Durante estes trabalhos de ajuste, a bicicleta deve permanecer na horizontal.

Verifique se o selim reapertado se inclina, pressionando alternadamente a ponta e o extremo com as mãos.

 Os espigões de selim possuem medidas muito diferentes de comprimento e diâmetro do tubo do espigão do selim. Uma escolha errada pode tornar-se numa grande fonte de perigo: os espigões de selim podem partir ou soltar-se subitamente, causando deste modo um acidente.

 Controle os aparafusamentos, todos os meses, com a chave dinamométrica segundo os valores que poderá encontrar no capítulo "**Binários de aperto recomendados**", nas instruções fornecidas e/ou nos componentes propriamente ditos.



Aperte os dois parafusos alternadamente e de forma homogênea, nunca exceda o binário de aperto máximo prescrito



Verifique se o selim, agora reapertado, se inclina



VCLS Post 2.0

 Leia obrigatoriamente o manual complementar VCLS Post 2.0, se tiver comprado uma VCLS Post 2.0.

Aperto de culatra com dois parafusos em fila

Desaperte ambos os parafusos no máximo duas a três voltas, caso contrário todo o mecanismo poderá desmanchar-se. Desloque o selim na horizontal, para ajustar a distância selim/guiador. Aperte ambos os parafusos de forma uniforme, para que o selim mantenha o seu ângulo.

Se desejar que a ponta do selim fique mais baixa, rode o parafuso dianteiro. Eventualmente, também terá de soltar um pouco o parafuso traseiro. Para pôr o selim mais baixo atrás, tem de rodar o pino traseiro. Após ter encontrado a posição ideal, controle se as pinças de aperto na armação do selim assentam bem, antes de aumentar o binário de aperto dos parafusos para o valor indicado pelo fabricante do espigão do selim.

Observe ainda os binários de aperto dos parafusos recomendados no capítulo "**Instruções gerais: cuidados e inspeções**". Verifique se o selim reapertado se inclina, pressionando alternadamente a ponta e o extremo com as mãos.



Desaperte os dois parafusos, dando no máximo duas a três voltas



Aperte os parafusos, alternadamente e de forma homogênea, com os binários de aperto prescritos



Posicione o selim de tal maneira, que a armação seja fixada dentro da marcação

 Posicione a armação do selim de tal forma que o aperto do espigão do selim se mantenha na zona prescrita. Se não estiver marcada nenhuma zona, o aperto só poderá ser realizado na parte plana e nunca na parte arqueada atrás ou à frente. **Perigo de rutura!**

 Tome em consideração que na substituição de um selim, os espigões dos selins normalmente são feitos para uma armação de selim com um diâmetro de 7 milímetros. Armações com outras características podem conduzir à danificação do espigão e, consequentemente, à queda do condutor.

DISTÂNCIA DO SELIM/GUIADOR E AJUSTE DO SELIM SPEEDMAX

A posição longitudinal do selim pode ser ajustada individualmente num âmbito maior. Para isso, tem à sua disposição quatro possibilidades de ajuste:

- ▶ Deslocação da armação do selim na cabeça de aperto do selim
- ▶ Aperto da armação do selim no orifício da corrediça dianteira ou traseira
- ▶ Deslocação horizontal da corrediça do selim no orifício oblongo do espigão do selim
- ▶ Rotação de 180° da corrediça sobre o espigão do selim

No entanto, a alteração da posição longitudinal do selim sobre o espigão do selim também influencia o processo de pedalagem.

Consoante, se o selim está mais para a frente ou para trás, o condutor pedala mais ou menos a partir de trás.



Com as possibilidades de ajuste, sobretudo através da rotação da corrediça do selim, é alcançada outra margem de ajuste com uma distância entre 0 mm e 85 mm relativamente ao centro do movimento pedaleiro.



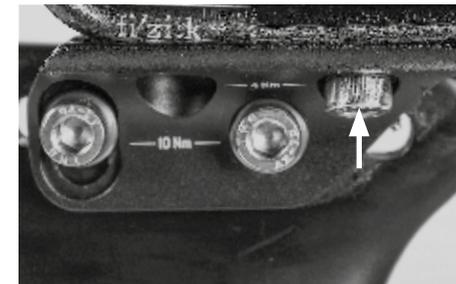
Nunca ande na bicicleta quando o espigão do selim está puxado para lá da marcação MAX ou quando o selim está fixado fora da área de aperto! O espigão do selim ou a armação do selim poderia partir-se ou sofrer danos. **Perigo de queda!**



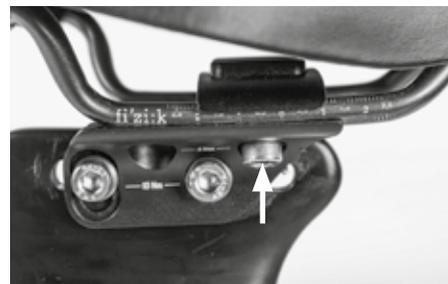
Leia também as instruções complementares em www.canyon.com/downloads (Versão de novembro de 2020).



Desaperte primeiro os dois parafusos sextavados internos posicionados horizontalmente que fixam o aperto da corrediça do selim, duas a três voltas. Se necessário, prenda os parafusos no lado contrário com outra chave allen.



Se a zona não for suficiente, pode desapertar ainda mais ambos os parafusos que estão quase na vertical. Desloque a armação do selim na cabeça de aperto do selim.



Se a corrediça do selim ainda não puder se deslocar, desaperte também um pouco ambos os parafusos quase verticais, sem deslocar o selim na cabeça de aperto.

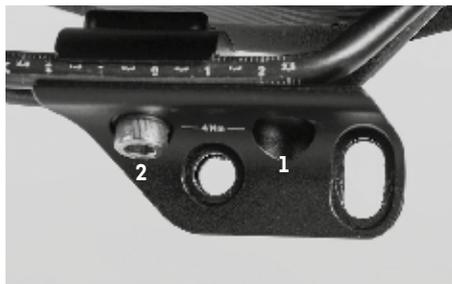
Agora pode deslocar o selim juntamente com a corrediça do selim sobre o espigão na horizontal e ajustar a inclinação como desejar.



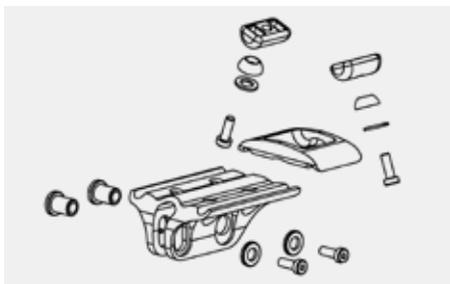
Ao mesmo tempo, certifique-se de que a armação do selim fica posicionada de forma a o aperto do espigão do selim ficar na zona prescrita. Se não estiver marcada nenhuma zona na armação do selim, o aperto só pode ser realizado na parte reta e nunca na parte arqueada atrás ou à frente. **Perigo de rutura!**



Se a margem de ajuste continuar a não ser suficiente, desaperte totalmente ambos os parafusos sextavados internos colocados na horizontal. Remova a corredeira de aperto do selim para fora do espigão do selim e volte a colocá-lo com uma rotação de 180°. Em seguida terá de rodar também o selim.

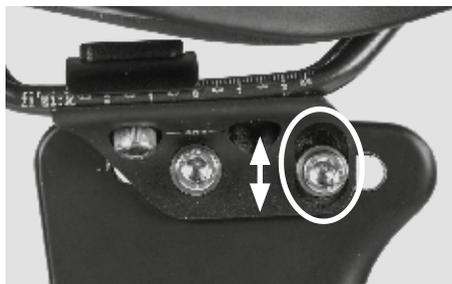


Como outra opção, os parafusos de aperto do selim podem ser apertados facultativamente nos orifícios de rosca dianteiros (1) ou traseiros (2) na cabeça de aperto do selim. Na fixação do selim, certifique-se de que o suporte superior se encontre junto à armação do selim e aperte depois ambos os parafusos sextavados internos com o binário de aperto indicado de 4 Nm.



Volte agora a montar o selim, a cabeça de aperto e a corredeira nas novas posições. Durante a montagem dos parafusos sextavados internos, preste atenção à sequência de montagem das porcas, arruelas e parafusos e aperte-os só até conseguir ainda deslocar a cabeça de aperto do selim.

 Posicione a armação do selim de tal forma que o aperto do espigão do selim se mantenha na zona prescrita. Se não estiver marcada nenhuma zona, o aperto só poderá ser realizado na parte plana e nunca na parte arqueada atrás ou à frente. **Perigo de rutura!**



Agora, só é preciso ajustar a inclinação do selim desejada. Em seguida, aperte bem os parafusos sextavados internos inferiores, i. e. que estão colocados na horizontal, de forma uniforme para que o selim mantenha o seu ângulo. Utilize uma chave dinamométrica. Caso o seu espigão do selim ainda não esteja bem fixo com 8 Nm, vá-se aproximando, em pequenos passos (meio metro Newton), do binário de aperto máximo de 10 Nm. Não ultrapasse este valor!



Ajuste o selim na posição horizontal ou ligeiramente inclinado para a frente. Quando o selim está demasiado inclinado para a frente, não consegue pedalar descontraidamente. Tem de se apoiar constantemente no guiador para não escorregar do selim.

Verifique se o selim reapertado se inclina, pressionando alternadamente a ponta e o extremo com as mãos.

 Utilize uma chave dinamométrica com bits e não exceda os binários máximos de aperto!

 Controle as uniões roscadas mensalmente com a chave dinamométrica de acordo com os valores que encontrará quer impressos diretamente na união roscada ou no capítulo "Binários de aperto recomendados".

ESPIGÃO DO SELIM COM APERTO INTEGRADO

MONTAGEM DE UM ESPIGÃO DO SELIM REDONDO COM UM APERTO INTEGRADO NO QUADRO

Algumas bicicletas de estrada e bicicletas Gravel Canyon estão equipadas com um aperto integrado comum, p. ex. os modelos Infitte e Grail.



Remova a tampa de proteção ou a bucha de borracha do tubo do selim, atrás, onde as escoras se encontram com o tubo. Desaperte o parafuso no aperto do tubo do selim duas no máximo três voltas. Não necessita de desapertar completamente o parafuso, caso contrário o mecanismo pode desmontar-se completamente.

O espigão do selim deve deslizar com leveza para dentro do quadro, sem ser necessário pressionar ou virar. Se isso não for possível, abra o aperto do tubo do selim um pouco mais.

 Não aplique gordura ou óleo em áreas de aperto de carbono!



Volte a retirar o espigão do selim para fora. Espalhe agora um pouco de pasta para montagem Canyon na parte inferior do espigão do selim e por dentro do tubo do selim do quadro ou na zona de aperto do espigão do selim.



Insira o espigão do selim no tubo do selim, até atingir a altura necessária do selim. O seu espigão do selim tem de estar inserido no quadro, no mínimo até estar abaixo do tubo superior ou até à marcação MAX do espigão.

O aperto só pode ser realizado na zona marcada do espigão do selim.

Alinhe o selim com espigão e aperte ligeiramente o parafuso do aperto do tubo do selim com a chave dinamométrica Canyon.

 Meça a altura do selim na bicicleta que utilizou até ao momento, começando no centro do movimento pedaleiro até à aresta superior no centro do selim. Utilize, então, esta altura do selim para a sua nova Canyon.

Utilize a chave dinamométrica fornecida e aperte até o binário necessário. Não ultrapasse o binário máximo autorizado de 5 Nm.



Controle a fixação segura do espigão do selim no quadro, segurando para isso o selim à frente e atrás e tentando rodá-lo. Coloque novamente o tampão de borracha na cabeça do parafuso sextavado interno no tubo do selim.

DESMONTAGEM DE UM ESPIGÃO DO SELIM REDONDO COM UM APERTO INTEGRADO NO QUADRO

Desaperte o parafuso sextavado interno no mecanismo de aperto integrado (traseira do tubo do selim), que aperta o espigão do selim ao tubo do selim, no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio aprox. duas voltas no máximo três voltas.

A seguir pode remover o espigão do selim para fora do tubo do selim. Se o espigão do selim não puder ser removido facilmente, tem de desapertar ainda um pouco mais o parafuso. Eventualmente também é necessário ainda dar uma pequena palmada no selim, para a frente ou para trás na longitudinal, de forma que o espigão do selim e o mecanismo de aperto se soltem um do outro.

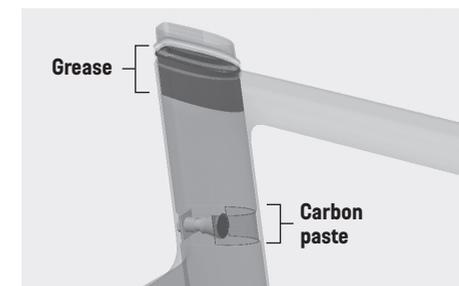
 Ao ajustar a altura do selim, certifique-se de que a zona entre o espigão do selim e a junta está bem limpa de sujidade.

MONTAGEM DE UM ESPIGÃO DO SELIM AERO COM APERTO INTEGRADO NO QUADRO



Algumas bicicletas de estrada Canyon estão equipadas com um espigão do selim Aero (forma aerodinâmica) com aperto integrado p. ex. o modelo Aeroad.

Observe que no Aeroad já está tudo preparado para a montagem e colocação em funcionamento: O tubo do selim está lubrificado previamente na zona da junta, o mecanismo de aperto está preparado com pasta de montagem Canyon.



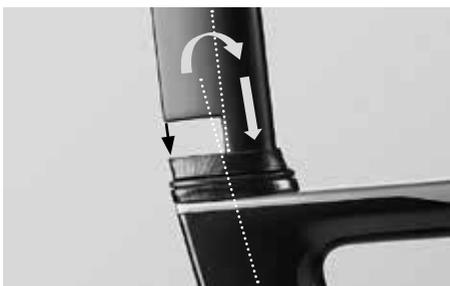
Pode montar diretamente o espigão do selim seco.

 No estado original, o Aeroad já se encontra previamente lubrificado. Já não precisa de aplicar pasta de montagem Canyon ou gordura.

 Não aplique de forma alguma pasta de montagem Canyon no espigão do selim propriamente dito e também não na extremidade superior do tubo do selim.



Desaperte o parafuso no aperto do tubo do selim duas no máximo três voltas. Não necessita de desapertar completamente o parafuso, caso contrário o mecanismo pode desmontar-se completamente.



Ao introduzir, incline o espigão do selim um pouco para a frente para evitar uma colisão entre o espigão do selim e a junta.

Insira o espigão do selim no tubo do selim, até atingir a altura necessária do selim. O seu espigão do selim tem de estar inserido no quadro, no mínimo até estar abaixo do tubo superior ou até à marcação MAX do espigão. O aperto só pode ser realizado na zona marcada do espigão do selim.

Utilize a chave dinamométrica fornecida e aperte até o binário necessário. Não ultrapasse o binário máximo autorizado de 5 Nm.



Encontrará informações sobre a manutenção e os cuidados a ter com o seu espigão do selim Aero no capítulo **"Instruções gerais: cuidados e inspeções"**.

APERTO DO SELIM NO ESPIGÃO COM APERTO INTEGRADO NO QUADRO



Nestes espigões de selim, a cabeça que fixa a inclinação e a posição horizontal do selim é mantida por um parafuso sextavado interno horizontal e colocado na transversal do sentido de marcha.



O parafuso de aperto é composto por duas peças, i. e. do lado direito tem um parafuso normal e do lado esquerdo um pino roscado.



Meça a altura do selim na bicicleta que utilizou até ao momento, começando no centro do movimento pedaleiro até à aresta superior no centro do selim. Utilize, então, esta altura do selim para a sua nova Canyon.



Desaperte o parafuso do lado direito da cabeça do espigão do selim. Para este fim, desaperte o parafuso uma ou duas voltas, no máximo três voltas. Não desaperte o parafuso completamente, porque o parafuso é uma parte essencial do sistema de aperto.



Desloque o selim como desejar para a frente ou para trás. Frequentemente é preciso, para isso, dar uma pequena pancada no selim. Tome atenção às marcações na armação e não as ultrapasse.



Posicione a armação do selim de tal forma que o aperto do espigão do selim se mantenha na zona prescrita. Se não estiver marcada nenhuma zona, o aperto só poderá ser realizado na parte plana e nunca na parte arqueada atrás ou à frente. **Perigo de rutura!**



Para alterar a inclinação do selim, o mecanismo de aperto na cabeça do espigão do selim tem de ser aberto.

Pressione a ponta ou o fim do selim ou puxe pelo fim do selim para colocar o selim na posição desejada. Frequentemente é preciso, para isso, dar uma pequena pancada no selim.



Para concluir, realize os controlos do capítulo **"Antes da primeira utilização"** e **"Antes de cada utilização"**.

AJUSTE DO GUIADOR E DAS MANETES DE TRAVÃO

Nas bicicletas de estrada, a parte reta da barra inferior deve estar ou paralela ao chão ou levemente inclinada para baixo. As extremidades das manetes de travão estão situadas, aproximadamente, num prolongamento imaginário da aresta inferior do arco da barra inferior. O ajuste das manetes de travão é um trabalho que deve ser realizado por um técnico especializado, porque a fita do guiador tem de ser aplicada de novo.

AJUSTE DA POSIÇÃO DO GUIADOR MEDIANTE ROTAÇÃO DO GUIADOR

- ▶ Desaperte o(s) parafuso(s) sextavado(s) interno(s) na parte da frente do avanço.
- ▶ Rode o guiador até este ficar na posição pretendida.
- ▶ Certifique-se de que o guiador fica preso pelo avanço exatamente no centro.

Observe que existem dois processos diferentes de fixar o guiador de forma segura.

Alternativa 1

Aparafusar bem os avanços Aheadset® Canyon com tampa frontal.

- ▶ Aperte ligeiramente ambos os parafusos superiores (pos. 1+2) (1 Nm). A ranhura neste caso tem de ficar completamente fechada, a tampa dianteira tem de ficar alinhada sem desnível. Para isto, terá event. de desapertar novamente um pouco os dois parafusos inferiores (pos. 3+4).
- ▶ Aperte bem depois os dois parafusos inferiores (pos. 3+4) de acordo com as indicações no avanço (5 ou 8 Nm).
- ▶ Por fim, aperte mais uma vez os dois parafusos superiores (pos. 1+2) de acordo com as indicações no avanço (5 ou 8 Nm). Tenha em conta que este binário de aperto só é correto para a combinação do avanço Canyon com o guiador Canyon.



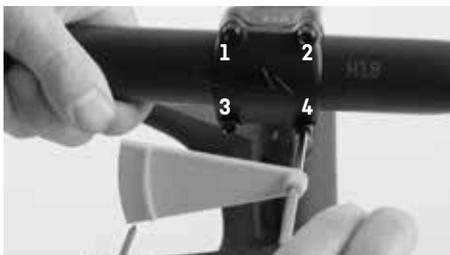
A parte reta da barra inferior deve estar paralela ao chão ou ligeiramente inclinada para baixo



Desaperte o(s) parafuso(s) sextavado(s) interno(s) na parte dianteira do avanço



A ranhura superior tem de ficar completamente fechada



Aperte bem os parafusos de acordo com o binário impresso

Alternativa 2

Aperto fixo dos avanços Aheadset® convencionais com tampa frontal.

- ▶ Aperte agora novamente os parafusos de forma cuidadosa e uniforme. Certifique-se de que as ranhuras entre a tampa do avanço e o corpo do avanço estão paralelas umas às outras e apresentam uma largura igual em cima e em baixo.
- ▶ Se estiver tudo bem, aperte os parafusos com a chave dinamométrica Canyon, de forma uniforme e em cruz, de acordo com as indicações impressas. Observe ainda os binários de aperto dos parafusos recomendados (consulte o capítulo "Instruções gerais: cuidados e inspeções").

Controle a fixação segura do guiador, colocando-se em frente à sua Canyon e agarrando no guiador por ambas as manetes de travão. O guiador não deve mover-se nem mesmo com um empurrão forte para baixo. Volte a apertar cuidadosamente, se necessário, o(s) parafuso(s) do aperto.



Tenha em consideração que a distância de paragem aumenta, se conduzir com as mãos no guiador superior ou na horizontal em posição aerodinâmica. As manetes de travão não estão facilmente acessíveis.



Tenha em consideração que as uniões roscadas do avanço, do guiador e dos travões devem ser apertadas de acordo com os binários de aperto prescritos. Os valores respectivos podem ser encontrados no capítulo "Instruções gerais: cuidados e inspeções" ou nas instruções dos fabricantes dos componentes fornecidas. Caso contrário, seria possível que os componentes se soltassem ou se partissem. Isto pode dar origem a um acidente grave.



Se tiver um guiador reto (Flatbar) na sua bicicleta de estrada, ajuste o guiador de forma que os seus pulsos fiquem relaxados e não fortemente torcidos para fora.



As ranhuras entre a tampa do avanço e o corpo do avanço devem ficar paralelas e apresentar a mesma largura em cima e em baixo



Aperte novamente os parafusos com o binário de aperto prescrito



O guiador não deve mover-se com um empurrão forte



Manete de travão para guiadores retos

COCKPIT

Algumas bicicletas de estrada Canyon, como a Aeroad, estão equipadas com um cockpit de 3 partes.



O cockpit é composto por um corpo do avanço com um guiador superior e duas extremidades.

No guiador superior, são encaixadas a extremidade direita e a esquerda do guiador e fixas por baixo com dois parafusos por lado.

Este cockpit oferece a possibilidade de adaptar tanto a largura como a altura do guiador.

 O corpo do avanço não é removível e só pode ser desmontado pela assistência técnica Canyon. Contacte a nossa linha direta de assistência técnica, o nosso parceiro de assistência técnica oficial ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

 As duas extremidades do guiador podem ser desparafusadas e fechadas para o transporte, por exemplo num automóvel.

 Nos trabalhos de ajuste no cockpit, p. ex. ajuste da altura e largura do guiador, na montagem ou desmontagem das extremidades do guiador, etc. é necessário certificar-se de que os cabos não estão sujeitos a forças de tração elevadas. Proceda, por isso, de forma cuidadosa nestes trabalhos.

ADAPTAÇÃO DA LARGURA DO GUIADOR



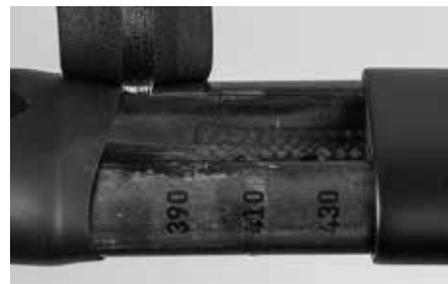
Solte eventualmente a fita do guiador na zona do avanço do guiador superior e desenrole-a algumas voltas.



Desaperte completamente os dois parafusos Torx colocados por baixo do corpo do avanço.

Agora pode deslocar cuidadosamente ambos os lados do guiador sem danificar os cabos e fios das mudanças e dos travões que se encontram no interior.

 Se a deslocação não for possível, os fios podem estar presos nos parafusos de um computador de bicicleta ou de um aparelho de GPS já montados. Neste caso, desaperte cuidadosamente os parafusos do computador da bicicleta ou do aparelho de GPS.



Pode ajustar a largura do guiador em 3 níveis (390, 410 e 430 mm). As respetivas marcações estão impressas nas laterais do guiador.

O ajuste não é possível continuamente.

Certifique-se de que desloca a lateral direita e esquerda do guiador para a mesma marcação.

 Não desloque de forma alguma as extremidades do guiador para além das marcações de 430 mm! **Perigo de rutura e acidente!**

 Para concluir, realize os controlos do capítulo "**Antes da primeira utilização**" e "**Antes de cada utilização**".



Após ter ajustado a largura desejada do guiador, coloque por lateral do guiador os dois parafusos Torx colocados por baixo do corpo do avanço. Aperte-os minuciosamente algumas voltas com os dedos.

Aperte depois primeiro os parafusos interiores com um binário de aperto de 3 Nm e depois os exteriores também com 3 Nm.

Para concluir aperte os parafusos interiores com um binário de aperto de 6 Nm e depois os exteriores também com 6 Nm.



Adapte eventualmente também a fita do guiador à largura do guiador alterada.

ADAPTAÇÃO DA ALTURA DO GUIADOR MODELO AEROAD



Remova a cobertura de borracha central do corpo do avanço e destape o orifício de aplicação para a ferramenta especial.



Levante eventualmente o corpo do avanço para cima e, deste modo, também o guiador. Se isto não for possível imediatamente de forma simples, abane cuidadosamente o guiador e o corpo do avanço. Não remova completamente o corpo do avanço para fora do tubo do garfo da roda dianteira.



Rode o guiador completamente para a direita ou esquerda.

Agora pode desapertar o parafuso na traseira da cobertura da caixa de direção com uma chave allen de 4 mm.

Desaperte o parafuso apenas uma a duas voltas, mas nunca totalmente.



Para um posicionamento mais inferior do guiador, remova um ou mais Spacer de duas peças.



Agora pode deslocar para baixo o corpo do avanço e, deste modo, também o guiador até o corpo do avanço estar devidamente nivelado com os restantes Spacers ou com o anel de cobertura da caixa não removível. Para que isto seja possível mais facilmente, segure o garfo com a outra mão.



Introduza depois a ferramenta especial no orifício na parte superior do corpo do avanço. Encontrará a ferramenta especial na caixa de papelão com as peças pequenas.

Aperte ligeiramente o ajuste interno com a ferramenta especial, i. e. com 2 Nm.

Com esta ferramenta especial, também se ajusta a folga da caixa de direção. Encontrará mais informações no capítulo "A caixa de direção" e no seu Quick Start Guide.

 Para esta atividade, é obrigatório utilizar a ferramenta especial que se encontra na caixa de papelão com as peças pequenas. Não utilize quaisquer outras ferramentas.



O ajuste da folga da caixa de direção é assegurado pela placa de transição.

Aperte depois o parafuso na traseira da cobertura da caixa de direção com o binário de aperto indicado de 9 Nm. Para isso, utilize a chave dinamométrica Canyon.



Vá-se aproximando, de forma crescente, em pequenos passos (meio metro newton) do valor do binário máximo prescrito e verifique de vez em quando sempre de novo, se o guiador está bem fixo. Não ultrapasse o binário de aperto máximo prescrito!

Em seguida, volte a desapertar a ferramenta especial. Volte a colocar a cobertura de borracha central do lado superior do corpo do avanço.

Realize depois o controlo da folga dos rolamentos, como descrito no capítulo "A caixa de direção".

 Controle se o avanço e o guiador estão devidamente fixos e não rodam, após ter ajustado os rolamentos! Um guiador ou um avanço solto pode provocar uma queda grave!

CASO ESPECIAL COMBINAÇÃO DE AVANÇO-GUIADOR GRAIL CF

Segure bem na combinação guiador-avanço e desaperte a fita com fecho velcro em cima no avanço que fixa o guiador.

Continue a segurar na combinação guiador-avanço, para que ela não se torça ou caia e ela ou as restantes partes da bicicleta fiquem danificadas. Desaperte, em baixo no garfo, a fita com fecho velcro que fixa o guiador.

Retire a película protetora e os invólucros protetores da combinação guiador-avanço. Tente fazê-lo, em princípio, à mão. Se isso não resultar, utilize de preferência uma tesoura, em caso de não existir outra possibilidade, uma faca de cortar alcatifa.

Deixe a combinação guiador-avanço cuidadosamente pendurada para baixo.



Insira em seguida a combinação guiador-avanço no tubo do garfo. Ao mesmo tempo, assegure-se de que os cabos hidráulicos e os cabos de travão passam por cima da unidade de avanço, não estão torcidos ou dobrados e de que o seu curso apresenta raios de distância uniformes, no sentido dos batentes ou do travão.



Para o ajustamento em altura são fornecidos vários espaçadores (spacer).

 No modelo GRAIL CF pode substituir os espaçadores inferiores por espaçadores especiais que fazem parte do material fornecido. Para mais informações sobre o modelo GRAIL CF, consulte: www.canyon.com/road/grail/



Introduza então os espaçadores (spacer), consoante a posição do assento desejada, por cima ou por baixo do avanço. Verifique se estão montados sempre todos os espaçadores. Pode voltar a substituir os espaçadores posteriormente de cima para baixo, mas não pode deixar de fora nenhum dos espaçadores.



Coloque a tampa em cima e aperte o parafuso de forma fixa com a chave dinamométrica Canyon com no **máximo 2 Nm**.

Posicione a combinação guiador-avanço de forma centrada. Olhe para a roda dianteira por cima da combinação guiador-avanço para alinhar o guiador transversalmente ou o avanço paralelo ao mesmo.

Ajustar a caixa de direção/o jogo de comando

Controle a folga da caixa de direção.



Aperte os parafusos do cockpit GRAIL alinhado com a chave dinamométrica Canyon com 7,5 Nm.

Alguns modelos estão equipados com uma placa de transição que se destina a segurar a folga dos rolamentos ajustada mesmo com o avanço ou cockpit desmontados.



Para ajustar a caixa de direção, esta placa de transição tem de ser solta da mesma forma como o aperto do tubo do garfo no cockpit GRAIL.



A placa de transição é, pois, apenas um apoio à montagem. Poderá encontrar conselhos sobre o ajuste, o controlo da folga dos rolamentos e os testes de segurança posteriores no capítulo "**A caixa de direção**". Cumpra o binário de aperto dos parafusos de 1 Nm indicado.

BUCHA DE ALUMÍNIO E CUNHA DE APERTO EM COCKPITS COM APERTO DE CUNHA



As combinações de avanço-guiador GRAIL CF e alguns dos outros modelos estão equipados com um aperto de cunha no avanço.

Por esta razão, é necessário obrigatoriamente observar os seguintes pontos em trabalhos nestes sistemas de aperto especiais.

A montagem do cockpit não pode ser realizada de forma alguma sem a correspondente cunha de aperto e a bucha de alumínio preta no tubo do garfo, porque caso contrário podem ocorrer danos no tubo do garfo. Encontrará mais informações no seu Quick Start Guide.

Com um binário de aperto demasiado elevado de ambos os parafusos de fixação do cockpit, também existe o perigo do tubo do garfo de carbono ser danificado. Por esta razão, utilize sempre em trabalhos no cockpit uma chave dinamométrica. Não ultrapasse o binário de aperto máximo prescrito!

⚠ Aperte ambos os parafusos de fixação do cockpit alternadamente e passo a passo com o binário de aperto indicado.

⚠ Distribua eventualmente pasta de montagem para carbono sobre o tubo do garfo.

⚠ Após ter realizado trabalhos de montagem ou manutenção no cockpit (p. ex. para encurtar o tubo do garfo), tem de observar as indicações acima descrita na sua montagem.

AJUSTE DO ALCANCE DAS MANETES DE TRAVÃO

A margem de ajuste da distância entre manete de travão/mudança e guiador nas bicicletas de estrada é mínima. Ciclistas com mãos pequenas podem, assim, colocar a manete de travão em posição mais acessível em relação ao guiador. As respetivas pontas do dedo indicador e do dedo médio têm de poder abranger a manete do travão. Travar de cima a partir da posição sobre a unidade travão/mudança, não constitui alternativa a longo prazo ou em situações de emergência, precisa de mais força e não consegue apoiar-se tão bem.

Na Dura-Ace da **Shimano**, desaperte a tampa de cromo e aperte o parafuso existente à frente. Nas Ultegra, precisa de peças especiais de inserção. Em ambas as variantes Di2 pode aceder aos parafusos por trás, depois de ter levantado as borrachas dos punhos.

Nas **SRAM**, ajusta primeiro os discos curvos nas manetes das mudanças ligeiramente recuados e dobrados. Depois disso, aperte o parafuso que está escondido debaixo da borracha do punho dentro do corpo com uma chave allen.

Manetes de travão/mudanças **Campagnolo** estão equipadas com um eixo, que após o acionamento da manete de travão, pode ser deslocado lateralmente para dentro ou fora do guiador. Para colocar a manete de travão a uma distância do guiador mais favorável para o condutor com mãos pequenas, pressione o eixo totalmente para trás.

⚡ A manete do travão não pode deixar-se puxar até ao guiador. A força total de travagem tem de ser atingida antes!

Nos **guiadores retos**, encontra-se um pequeno parafuso de ajuste no local onde o cabo do travão de um travão de cabo entra na armação da manete ou na manete propriamente dita.

A seguir, verifique o ajuste e o funcionamento corretos do sistema de travagem, como descrito no capítulo **"O sistema de travagem"** e/ou nas instruções do fabricante dos travões.

Se tiver problemas a alcançar os punhos, contacte a nossa linha direta de assistência técnica: ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com. Encontrará mais informações sobre guiadores de contrarrelógio em bicicletas de triatlo e máquinas de contrarrelógio no capítulo **"Características específicas das bicicletas de triatlo, das máquinas de contrarrelógio e das bicicletas de pista"**.



Distância das manetes do travão



Shimano Dura-Ace

SRAM



Com a porca serrilhada, pode ajustar o curso livre do travão

⚡ Tenha em consideração que as uniões roscadas do avanço, do guiador e dos travões devem ser apertadas de acordo com os binários de aperto prescritos. Os valores respetivos podem ser encontrados no capítulo **"Instruções gerais: cuidados e inspeções"** ou nas instruções dos fabricantes dos componentes fornecidas. Caso contrário, seria possível que os componentes se soltassem ou se partissem. Isto pode dar origem a um acidente grave.

OS SISTEMAS DE PEDAIS

Nem todo o tipo de sapatos é apropriado para andar de bicicleta. Os sapatos usados no ciclismo, devem ter uma sola rígida e proporcionar um bom apoio. Se a sola for demasiado macia, há o perigo dos pedais se fazerem sentir nos pés, provocando dores. Na área do calcanhar, a sola não deve ser muito larga, senão o pé fica impedido de tomar a sua posição natural ao pedalar, batendo atrás nas escoras do quadro. Dores nos joelhos podem ser a consequência.

MODO DE FUNCIONAMENTO DE DIFERENTES SISTEMAS

Aconselháveis são pedais, nos quais o pé está ligado ao pedal com uma ligação desengançável, os chamados pedais de sistema ou encaixe. A ligação permite que o pé, ao pedalar com rapidez, ou em percursos sobre terreno acidentado, não escorregue. O pedal, estando preso ao pé, pode ser empurrado ou puxado, o que contribui para a fluidez da pedalagem. Uma outra vantagem, consiste no facto de o tenar do dedo grande ficar bem posicionado sobre o eixo do pedal e de a ponta do pé não bloquear a roda dianteira na condução por distração.



Pedal de sistema



Sapatos para pedais de sistema

 Especialmente em quadros de pouca altura, há o perigo do pé colidir com a roda dianteira. Por esta razão, conduza se possível só com pedais de sistema ou encaixe. Preste atenção também ao ajuste correto dos cleats.

 Os pedais de sistema ou encaixe exigem sempre sapatos especiais para bicicleta.

 Leia o manual de instruções do fabricante dos pedais ou contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Nos pedais de sistema ou encaixe, um sapato especial para ciclismo fica ligado ao pedal através de um mecanismo de encaixe, semelhante ao usado no esquí. Primeiro vira-se o pedal com a ponta da plaqueta de engate (cleat) e depois carrega-se sobre o corpo do pedal, o qual se encontra na horizontal. Na maior parte dos pedais, o mecanismo de encaixe encontra-se em ambos os lados. Não é por isso necessário virá-lo. Quando o sapato encaixa ouve-se e sente-se um clique nítido. É por isso que este tipo de pedais também é muito conhecido por pedais de clique.

Em todos os sistemas usuais, o desengançe é feito virando o calcanhar para fora. Nas primeiras tentativas de encaixe e desengançe, apoie-se a uma parede ou a alguém.

O funcionamento dos diversos sistemas de pedais difere devido à forma da plaqueta de engate e ao ângulo e força do encaixe. Ciclistas, com tendência para sofrer dos joelhos, deviam ter um sistema de pedais que proporcione liberdade de movimento dos pés, onde o calcanhar do sapato encaixado possa mover-se de um lado para o outro.

A vantagem de alguns pedais de encaixe é o facto de o cleat se encontrar enterrado no sapato, podendo-se andar a pé sem qualquer problema.



O desengançe dos pedais é feito virando o calcanhar para fora



Nas solas encontram-se pequenas plaquetas de engate („cleats“) integradas

 Treine a recolha, o encaixe no pedal e o desengançe da ligação, rodando o pé para fora primeiro com a bicicleta parada, antes de aperfeiçoar a técnica numa estrada sem trânsito. Leia cuidadosamente todo o guia de instruções do fabricante de pedais e sapatos de ciclismo. Em caso de dúvidas, utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

AJUSTE E MANUTENÇÃO

Os vários sistemas de pedais divergem na execução técnica, por vezes, claramente. No entanto, todas as execuções têm algumas regras básicas de ajuste em comum:

- ▶ Prenda a placa do pedal no sapato de forma que o tenar do dedo grande fique para além do eixo do pedal.
- ▶ O pé tem de assumir a sua posição natural no processo de pedalagem. Na maior parte das pessoas, o calcanhar fica então ligeiramente inclinado para dentro.
- ▶ Certifique-se de que os parafusos de fixação estão sempre bem apertados, visto que se a placa estiver solta é quase impossível descer da bicicleta! **Perigo de queda!**
- ▶ Ajuste a força de encaixe dos pedais de acordo com as suas necessidades. No início é aconselhável uma tensão prévia baixa. Rode o pequeno parafuso sextavado interno e verifique a tensão prévia, encaixando e desencaixando.
- ▶ Molas e mecanismos sem proteção tem de ser limpos de sujidade e lubrificados regularmente.
- ▶ O ranger ou chiar das placas dos pedais pode ser eliminado, aplicando um pouco de gordura nos pontos de contacto entre a placa do sapato e o pedal.
- ▶ Verifique regularmente o desgaste das placas dos pedais. Uma sensação de oscilação no pedal indica um desgaste da plaqueta ou da sola do sapato.



O pé tem de assumir a sua posição natural no processo de pedalagem



Ajuste da força de encaixe dos pedais



Certifique-se de que o pedal e a sola do sapato estão sempre limpos de sujidade e outros corpos estranhos e lubrifique regularmente o mecanismo de encaixe com óleo.



Se o pedal não encaixar e desencaixar sem problemas ou a placa apresentar grande desgaste, existe perigo de queda, porque o sapato se solta sozinho ou com grande dificuldade do pedal.

O SISTEMA DE TRAVAGEM

Geralmente, os travões da sua Canyon são necessários para que possa adaptar a velocidade da condução à situação do trânsito. Em caso de necessidade, os travões têm de trabalhar com força para parar a sua Canyon o mais rapidamente possível. Nestas travagens a fundo, a física entra em ação. Ao travar, o peso desloca-se fortemente de trás para a frente, aliviando o peso sobre a roda traseira. A força do retardamento é limitada em piso seco e aderente em primeira linha através da ameaça de cambalhota da bicicleta e só em segunda linha pela aderência dos pneus. O problema acentua-se, principalmente, em descidas de montanha. Ao efetuar uma travagem a fundo, tem de tentar transferir o seu peso o mais possível para trás.

Acione os travões simultaneamente e não se esqueça que o travão dianteiro, em pisos aderentes e através da transferência de peso, poderá gerar as maiores forças de travagem. A atribuição da manete do travão em relação aos corpos do travão, p. ex. a manete esquerda atua sobre o travão dianteiro, pode variar. Mandé modificar os travões antes da primeira viagem como desejar.

Nos **travões de aro** travagens muito prolongadas ou zonas de atrito permanentes podem provocar um sobreaquecimento do aro, podendo danificar assim a câmara de ar ou um deslocamento do pneu sobre o aro. Uma fuga de ar súbita, durante o percurso, pode dar origem a um acidente grave.

Nos **travões de disco**, as travagens prolongadas ou zonas de atrito permanentes provocam um sobreaquecimento do sistema de travagem. A consequência pode ir desde uma diminuição da força de travagem até a uma falha total, dando origem a um acidente grave.

Verifique o seu estilo de condução e habitue-se a travar de forma breve, mas forte e a soltar os travões de vez em quando. Em caso de dúvida, pare a bicicleta um momento e deixe o aro arrefecer, sem puxar a manete do travão.



Manete de travão



Pinça do travão



Durante a travagem, o peso é transferido de trás para frente



Familiarize-se cuidadosamente com os seus travões. Exercite paragens de emergência numa zona sem trânsito, até ter o controlo total sobre a sua Canyon. No trânsito em vias públicas, isso poderá evitar acidentes.



A humidade diminui o efeito de travagem. Se estiver a chover, calcule percursos de paragem mais prolongados!

TRAVÕES DE ARO DA BICICLETA DE ESTRADA

Funcionamento e desgaste

Através de uma manete, um calço de travão estático é pressionado contra uma superfície de travagem rotativa, friccionando-a. Com este atrito, a roda desacelera. Para além da força, com a qual o calço é pressionado contra a superfície de travagem, o valor do chamado coeficiente de atrito entre as superfícies de atrito que se tocam é determinante.

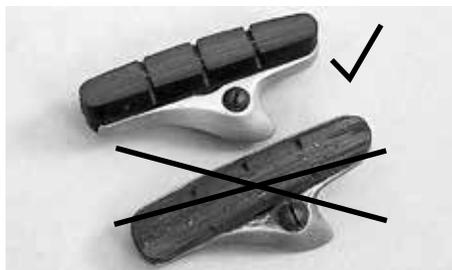
Se água, sujidade ou óleo atingirem a superfície de atrito, altera-se o coeficiente de atrito. Esta é a razão pela qual um travão com chuva demora a reagir e o efeito de travagem diminui. O atrito provoca desgaste nos calços dos travões e também nos aros! O desgaste dos componentes de atrito é aumentado pela condução à chuva.

Os aros estão marcados com indicadores de desgaste (p. ex. ranhuras ou pontos). Quando as ranhuras ou os pontos deixam de estar reconhecíveis, os aros têm que ser substituídos. Quando o flanco de um aro atingir uma medida crítica, a pressão do pneu pode provocar o rebentamento do aro. A roda pode bloquear ou a a câmara de ar pode rebentar. **Perigo de queda!**

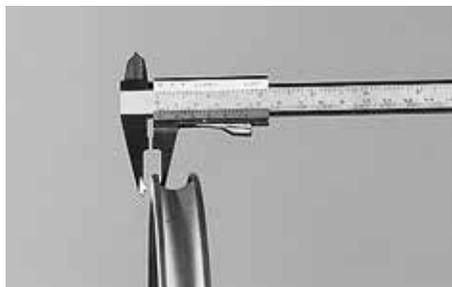
O mais tardar, quando já tiver gasto o segundo jogo de calços de travões, deve inspecionar a espessura da parede do aro.

 Na substituição, utilize apenas calços de travões originais, marcados e adequados ao aro.

 Garanta superfícies de travagem completamente livres de cera, gordura e óleo. Mande verificar o aro a um técnico especializado, o mais tardar após ter mudado o segundo jogo de calços de travões. Aros gastos podem fazer rebentar a câmara de ar e provocar uma queda! Para desacelerarem com efetividade, os travões têm de ser examinados de vez em quando e eventualmente reajustados.



Calços dos travões, nos quais as ranhuras (indicadores de desgaste) estão gastas (em baixo), têm de ser substituídos



Mande verificar e medir os aros com regularidade



Os aros de carbono precisam de calços de travões especiais de acordo com as instruções do fabricante da roda

 Cabos de travão, nos quais p. ex. sobressaem determinados fios, têm de ser substituídos imediatamente. Caso contrário, isto poderá resultar numa falha nos travões e, assim, provocar uma queda.

Controlo e reajuste

Nos travões de tração lateral os braços de travagem estão montados conjuntamente, formando assim um sistema fechado. Se a manete de travão for acionada, os braços contraem-se através de uma tração por cabo, os calços friccionam os flancos dos aros.

Verificação do sistema de travagem

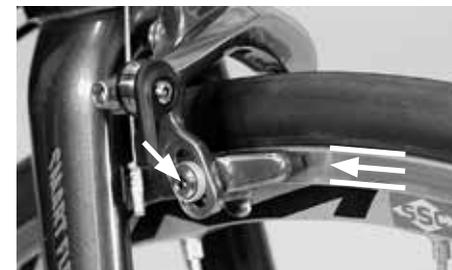
- ▶ Verifique se os calços dos travões estão exatamente alinhados sobre os aros e possuem espessura suficiente (consulte o capítulo "O sistema de travagem").
- ▶ Quando a manete é acionada, os braços de travagem entram simultaneamente em contacto com o aro? A manete de travão oferece resistência, a partir de um determinado ponto de tensão, numa travagem a fundo e não se deixa puxar até ao guiador?

Se o travão funcionar adequadamente em todos estes pontos, o travão está corretamente ajustado.

Regulação da altura dos calços

- ▶ Desaperte o parafuso de fixação do calço com uma no máximo duas voltas.
- ▶ Desloque o calço para a altura correta, alinhado com o flanco do aro e aperte novamente o parafuso de fixação com o binário de aperto prescrito.

 O fabricante dos travões fornece instruções detalhadas. Por favor, leia-as cuidadosamente antes de desmontar uma roda ou de efetuar trabalhos de manutenção.



O calço do travão tem de estar exatamente alinhado sobre o aro



Para o ajuste da altura, aperte o parafuso de fixação do calço com o binário de aperto prescrito

 Na substituição, utilize apenas peças sobresselentes originais!

 Após o reajuste realize um teste de travões com a bicicleta parada. Certifique-se de que os calços vão de encontro ao flanco do aro com toda a sua superfície, se o cabo for puxado com força, mas não tocam no pneu e a manete não se deixa puxar até ao guiador. Caso contrário a falha dos travões ou defeitos no pneu poderiam provocar um acidente.

Reajuste e sincronização

- ▶ No caso dos travões dual pivot, rode o pequeno parafuso, lateral ou oblíquo, situado no cimo dos travões, até os calços, à esquerda e à direita, terem a mesma distância relativamente ao aro.
- ▶ Além disso, controle se o parafuso que fixa o travão ao quadro ainda está bem apertado ou seja, de acordo com o binário de aperto no capítulo "**Binários de aperto dos parafusos recomendados**".
- ▶ Rode a porca serrilhada, através da qual o cabo atravessa o corpo do travão, até o curso da manete obedecer às suas exigências. Para sincronizar, rode o pequeno parafuso, lateral ou oblíquo, situado em cima.



Rode o pequeno parafuso até os calços, à esquerda e à direita, terem a mesma distância relativamente ao aro



Ajuste o curso da manete de travão necessário no guiador com a porca serrilhada

 Cabos de travão, nos quais p. ex. sobressaem determinados fios, têm de ser substituídos imediatamente. De outra forma, corre o risco dos travões falharem ou de cair.

 O ajuste dos calços sobre os aros exige muita habilidade manual. Mandar fazer a substituição dos calços ou o trabalho de ajuste a um técnico especializado.

TRAVÕES DE DISCO HIDRÁULICOS

Funcionamento e desgaste

Através de uma manete, um calço de travão estático é pressionado contra uma superfície de travagem rotativa e fricciona-a. Com este atrito, a roda desacelera. Para além da força, com a qual o calço é pressionado contra a superfície de travagem, o valor do chamado coeficiente de atrito entre as superfícies de atrito que se tocam é determinante.

Com humidade, os travões de disco respondem muito mais depressa do que os travões de aro. Além disso eles possuem comparativamente menos manutenção e não desgastam o aro. A desvantagem é que os travões de disco têm tendência a fazer ruídos, quando estão húmidos.

Se água, sujidade ou óleo atingirem a superfície de atrito, altera-se o coeficiente de atrito. Esta é a razão pela qual um travão de disco com chuva demora a reagir e o efeito de travagem diminui. O atrito provoca desgaste nos calços dos travões e também no disco de travão! O desgaste dos componentes de atrito é aumentado pela condução à chuva.



Travão de disco



Travão de disco

 Falta de estanquidade nos cabos dos travões hidráulicos podem provocar a sua falha. Elimine imediatamente a falta de estanquidade, caso contrário existe **Perigo de queda!**

 Cabos danificados devem ser imediatamente substituídos, porque podem partir-se. **Perigo de acidente!**

 Travões de disco aquecem bastante ao travar. Por isso, não toque logo nem no disco nem na pinça do travão imediatamente após um percurso longo, se travou muitas vezes, por ex. após ou durante uma descida mais longa.

 Garanta discos e calços dos travões completamente livres de ceras, gorduras e óleos. Os calços dos travões que entrem uma vez em contacto com óleo deixam de poder ser limpos. Eles têm de ser substituídos!

 Em caso de muita sujidade e/ou humidade podem ocorrer rangidos.

 Na substituição, utilize apenas peças sobresselentes originais marcadas e adequadas ao travão.

Ajuste da distância de alcance

Para poder otimizar a utilização dos travões, é possível adaptar as manetes do travão de disco ao tamanho das mãos. Geralmente, isto é realizado por meio de um parafuso sextavado interno situado diretamente na manete.

Depois do ajuste, controle o funcionamento e se os calços não apresentam atrito, quando larga a manete do travão e faz rodar a roda.



Distância de alcance do travão



Manete de travão em guiador reto

 Leia sempre as instruções originais do fabricante dos travões antes de ajustar os travões.

 Os calços dos travões novos têm de ser utilizados várias vezes antes de atingirem os valores de desaceleração ideais. Para este fim, acelere a sua Canyon aprox. 30 a 50 vezes com uma velocidade de aproximadamente 30 km/h e trave até parar totalmente.

 Em alguns sistemas, o desgaste tem de ser reajustado diretamente na pinça do travão. A este respeito, leia as instruções do fabricante dos travões.

 O reajuste repetido apenas na manete do travão ou na pinça do travão pode reduzir fortemente o efeito de travagem possível.

 Cabos de travão, nos quais p. ex. sobressaem determinados fios, têm de ser substituídos imediatamente. Caso contrário, a falha dos travões e uma queda podem ser as consequências.

Controlo e reajuste

Verifique regularmente, com a manete acionada, se os cabos e as ligações apresentam fugas. Se houver uma fuga de óleo hidráulico ou de líquido de travão, tome imediatamente as medidas adequadas, visto que uma falta de estanquidade pode provocar a falha do travão. Contacte eventualmente a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Uma falta de estanquidade pode provocar a falha do travão. **Perigo de acidente!**

O desgaste dos calços dos travões, na maior parte dos modelos, é compensado automaticamente. Verifique, antes de cada utilização, se atinge um determinado ponto de pressão, antes da manete ser retraída até ao guiador.

Controle periodicamente, se os calços ainda apresentam espessura suficiente. O estado de desgaste dos calços pode ser detetado pelas orelhas ou narizes de metal, que espreitam por baixo da pinça do travão ou em cima no visor de controlo na pinça do travão. Se estes estiverem perto de aproximadamente um milímetro do disco, tem de desmontar os calços, seguindo as instruções do fabricante, examiná-los bem e, se necessário, substituí-los.

 Se o seu sistema de travagem for operado com líquido de travões DOT, este tem de ser substituído regularmente de acordo com os intervalos de tempo prescritos pelo fabricante.



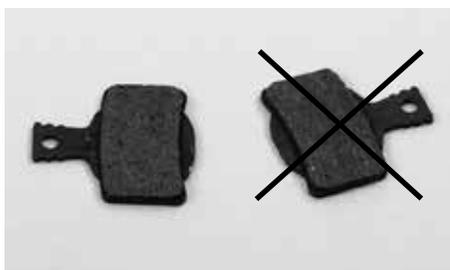
Controlo do desgaste dos calços

 Não abra os tubos dos travões. Poderia sair líquido de travões que é prejudicial para a saúde e danifica a pintura.

 Ligações abertas ou tubos com falta de estanquidade reduzem fortemente o efeito de travagem. No caso da existência de falta de estanquidade no sistema ou dobras nos tubos, procure um técnico especializado ou utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com. **Perigo de acidente!**

Alguns fabricantes de travões disponibilizam entalhes nas proteções de transporte fornecidas. Quando os calços cabem nos entalhes, é o momento certo de os substituir.

Utilize exclusivamente calços sobresselentes originais e siga as instruções do manual do fabricante de travões. À mais pequena dúvida, mande fazer este trabalho a um técnico especializado.



Calços de travão

 Quando tiver desmontado as rodas, não pode puxar as manetes de travão. Caso contrário, os calços são deslocados um contra o outro e a montagem da roda torna-se difícil. Após a desmontagem das rodas, monte os fechos de segurança para transporte que fazem parte do fornecimento.

 Não transporte a sua Canyon com o selim e o guiador para baixo, os travões podem ficar inutilizados.

 Leia sempre as instruções originais do fabricante dos travões antes de ajustar os travões.

 Os calços dos travões novos têm de ser utilizados várias vezes antes de atingirem os valores de desaceleração ideais. Para este fim, acelere a sua Canyon aprox. 30 a 50 vezes com uma velocidade de aproximadamente 30 km/h e trave até parar totalmente.

 Observe também as indicações na página da Internet do fabricante dos seus travões.

AS MUDANÇAS DE VELOCIDADES

As mudanças na sua Canyon servem para adaptar a própria capacidade de rendimento ao tipo de terreno e à velocidade desejada. O esforço físico a desenvolver não é reduzido através das mudanças de velocidades, porque este mantém-se sempre igual com o mesmo percurso e a mesma velocidade. O que é diferente é a energia que se investe em cada pedalada. Simplificando, isto significa que: com uma mudança mais baixa, poderá subir montanhas íngremes com um uso moderado de energia. No entanto, terá de pedalar com mais frequência.

Em descidas de montanha, é utilizada uma mudança mais elevada. Poderá percorrer muitos metros com apenas uma pedalada, sendo a velocidade então correspondentemente elevada. Para poupar energia na sua pedalagem, tem de mudar de mudança com frequência. Como num automóvel, tem de manter o "motor" em movimento para atingir um bom desempenho.

Em superfícies planas, um número de rotações razoável do pedaleiro, a chamada abreviadamente cadência de pedalada, deve ser superior a 60. Em terrenos planos, os ciclistas de bicicletas de estrada atingem entre 90 e 110 rotações por minuto. Em subidas de montanha, a cadência diminui naturalmente. Apesar de tudo, deve pedalar com fluidez. A graduação pormenorizada e a utilização fácil das engrenagens modernas criam as condições ideais para uma condução eficiente. Adicionalmente, o desgaste da corrente e dos pinhões, bem como o desgaste ao qual estão sujeitas as suas articulações dos joelhos são muito menores.

As mudanças com transmissão por desviador são a forma mais efetiva de transferência de força na bicicleta. Entre 97 e 98 %, aproximadamente, do esforço desenvolvido por si, chegam à roda traseira, se a engrenagem estiver cuidada e lubrificada. Tanto o manuseamento das mudanças como a efetividade dos travões são quase perfeitos.

Devido a formas dentadas especiais dos pinhões, correntes flexíveis e passos de mudanças nas manetes com encaixe exato, a mudança das velocidades torna-se muito fácil.



Transmissão por desviador



Desviador traseiro



Desviador dianteiro

 Certifique-se de que usa sempre vestuário justo às pernas ou use molas para as calças ou algo semelhante. Deste modo, evita que as pernas das suas calças se enfiem na corrente ou na roda dentada, provocando uma queda.

FUNCIONAMENTO E UTILIZAÇÃO

Nas bicicletas de estrada, os comutadores das mudanças estão integrados nas manetes de travão. Nas **Campagnolo**, as mudanças são comutadas com a manete, situada atrás da manete de travão para as rodas dentadas maiores, rodando a pequena manete para dentro com o indicador ou o dedo médio. Pressionando o botão, situado na parte interior da unidade travão/mudança, com o polegar, a corrente engata nas rodas dentadas menores.



Manete de travão/mudanças Campagnolo



Manete de travão/mudanças Shimano

Nas **Shimano**, roda-se toda a manete de travão para dentro na direção das rodas dentadas grandes, através de um movimento rotativo. Se apenas a alavanca pequena for movida para dentro, a corrente passa para as rodas dentadas pequenas.

Nas manetes de travão/mudanças **SRAM**, existe apenas uma manete de mudanças que está situada atrás da manete de travão. Através de um curto movimento rotativo, a corrente muda para a próxima roda dentada menor. Caso se continue a rodar a manete, o desviador traseiro passa para uma a três rodas maiores.



Manete de travão/mudanças SRAM

Nas manetes de mudanças Shimano, SRAM e Campagnolo para triatlo e contrarrelógio, situadas nas extremidades do guiador, tem de pressionar a manete das mudanças para baixo, para engatar os pinhões pequenos atrás, ou seja para acionar uma mudança mais alta e para engatar as pequenas rodas dentadas à frente, ou seja para acionar uma mudança mais baixa. Puxando a manete das mudanças para cima, consegue passar, à frente e atrás, para as rodas dentadas maiores.



Manetes de mudanças situadas nas extremidades do guiador

Nas **manetes de mudanças para guiadores retos**, os chamados Flatbars, as alavancas de operação encontram-se por baixo do guiador. A alavanca direita grande é operada com o polegar. A corrente desloca-se para os pinhões maiores, isto é, para as mudanças mais baixas. A alavanca mais pequena é movida ou com o indicador ou com o polegar, e comuta no outro sentido. No lado esquerdo, a comutação é feita com o polegar e a alavanca grande para o prato da corrente maior, portanto para uma mudança mais alta.



Manete de mudanças em guiadores retos

A manete das mudanças transmite o comando de mudança ao desviador traseiro, através de um cabo Bowden. O desviador traseiro roda, a corrente sobe para o pinhão seguinte. Importante para o acionamento das mudanças, é continuar a pedalar de forma homogênea e sem grande esforço, enquanto a corrente se movimenta entre os pinhões!

Através de guias especiais nas rodas dentadas, o acionamento das mudanças funciona também sob pressão.

Contudo, o acionamento sob pressão reduz bastante o tempo útil de vida da corrente. Evite, por isso, o acionamento das mudanças, quando pedala com força, especialmente no acionamento com o desviador dianteiro.

As bicicletas de estrada Canyon podem possuir até 24 mudanças. Mudanças por desviador possuem um ou dois pratos no pedaleiro dianteiro e no máximo onze pinhões no cubo da roda traseira. Algumas destas posições não devem ser acionadas. As mudanças, nas quais a corrente é obrigada a uma posição oblíqua extrema, provocam um atrito interno mais elevado. O grau de eficiência diminui e o desgaste é mais rápido.

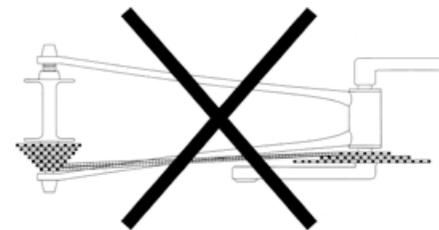
Um andamento incorreto da corrente verifica-se, quando a corrente engata simultaneamente na roda dentada menor, à frente, e nos dois ou três pinhões exteriores (pequenos) atrás, ou quando engata no prato maior, à frente, e nos pinhões internos (grandes) da roda traseira.



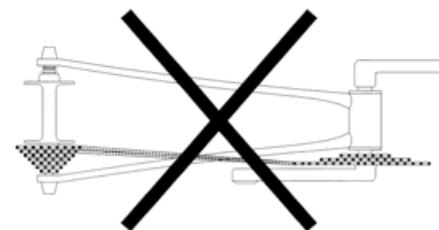
Pedale durante o processo de acionamento das mudanças apenas levemente. Isto garante uma manobra de introdução de mudanças exata, evita ruídos e diminui o desgaste.



Se a sua bicicleta de estrada estiver equipada com um grupo de comutação elétrico Shimano Di2, leia também o capítulo "Shimano Di2".



Andamento incorreto da corrente – a corrente engata no prato menor à frente e no pinhão menor atrás



Andamento incorreto da corrente – a corrente engata no prato maior à frente e no pinhão maior atrás



Exercite a introdução das mudanças num recinto sem trânsito. Familiarize-se com o funcionamento das diferentes manetes ou punhos rotativos. O exercício da introdução de mudanças no trânsito poderia exigir em demasiado a sua concentração e distraí-lo de perigos possíveis.



Evite o acionamento de mudanças, nas quais a corrente rode de modo muito oblíquo.



O engate das mudanças sob pressão reduz bastante o tempo útil de vida da corrente. Para além disso, a corrente pode ficar presa entre a escora inferior e os pratos da corrente ("Chain-suck"). Evite, por isso, o acionamento das mudanças, quando pedala com força, especialmente o acionamento com o desviador dianteiro.

CONTROLO E REAJUSTE DAS MUDANÇAS DE VELOCIDADES

As suas mudanças com transmissão por desviador foram ajustadas cuidadosamente pela equipa da Canyon, antes da sua Canyon lhe ter sido enviada. Ao andar os primeiros quilómetros, no entanto, os cabos Bowden podem esticar, provocando a imprecisão dos processos de comutação de mudanças. A corrente sobe assim involuntariamente para o próximo pinhão maior.

DESVIADOR TRASEIRO

- ▶ Nas bicicletas de estrada, o reajuste é realizado nos parafusos de ajuste no batente do cabo direito no tubo inferior. Um outro parafuso de ajuste encontra-se diretamente no desviador traseiro.
- ▶ Volte a esticar o cabo com o parafuso de ajuste, através do qual o cabo Bowden passa na manete de mudanças ou no desviador traseiro.
- ▶ Verifique após cada esticamento, se a corrente sobe voluntariamente para o próximo pinhão maior. Para este fim, rode a manivela do pedaleiro com a mão ou dê uma volta com a sua Canyon.
- ▶ Se a corrente subir com facilidade, tem de verificar se a corrente ainda passa com facilidade para o pinhão menor, quando acionada. Para se atingir um ajuste exato, podem ser necessárias várias tentativas.
- ▶ Nas bicicletas de estrada, não se encontram na própria manete das mudanças, normalmente, possibilidades de ajuste. Em contrapartida, existem batentes ajustáveis no tubo inferior ou diretamente no desviador traseiro/desviador dianteiro. Desaperte os parafusos, facilmente encaixáveis, dando meias-voltas.



O ajuste do desviador traseiro e do desviador dianteiro é um trabalho para o montador experiente.



Reajuste da tensão do cabo das mudanças com o parafuso de ajuste no desviador traseiro



Olhe por detrás para o corpo da cassette e verifique se as roldanas do desviador se encontram exactamente por debaixo dos dentes afiados do pinhão adequado



Se quiser tentar sozinho, leia sobre este assunto adicionalmente o manual de instruções do fabricante das mudanças. Se tiver problemas com as mudanças, utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Se alguém o ajudar a levantar a parte traseira da bicicleta, é mais fácil testar o funcionamento, rodando o pedaleiro e acionando as mudanças.

AJUSTE DO FIM DE CURSO

Para evitar que o desviador traseiro ou a corrente se enfiem nos raios ou a corrente caia do pinhão menor de todos, a área de rotação está delimitada pelos chamados parafusos de fim de curso. Com uma utilização normal, estes não se alteram.

Se a sua Canyon tombar, existe, no entanto, o perigo do desviador traseiro ou da sua fixação se entortarem. Após incidentes ou se forem montadas outras rodas na sua Canyon, deve examinar a zona de rotação.

- ▶ Mude para a mudança maior (pinhão mais pequeno) com a manete de mudanças. Depois o cabo das mudanças relaxa completamente e a corrente salta automaticamente para o pinhão mais pequeno. Olhe por detrás para o corpo da cassette e verifique se as roldanas do desviador se encontram exactamente por debaixo dos dentes afiados do pinhão adequado.

- ▶ Se este não for o caso, tem de emendar a posição com o parafuso de fim de curso. Nos desviadores traseiros, os parafusos estão frequentemente marcados com "H" para "high gear" e "L" para "low gear". A mudança alta significa neste caso a relação de transmissão grande, ou seja o pinhão pequeno.

- ▶ Em parafusos que não estejam marcados, a única ajuda é a tentativa. Rode um parafuso, conte as voltas e observe o desviador traseiro. Se este não se mover, é porque está a mexer no parafuso errado. Rode o mesmo número de voltas no sentido contrário.

- ▶ Rode o parafuso para a direita, se as roldanas tiverem de se deslocar mais para dentro, ou rode o parafuso no sentido contrário, se as roldanas tiverem de se deslocar mais para fora.

- ▶ Mude para o pinhão traseiro maior. Aqui é preciso ter cuidado, para que o desviador traseiro não se enfie imediatamente nos raios. Se a corrente estiver sobre a roda dentada maior, deve acionar a próxima mudança propositadamente e depois empurrar o desviador traseiro com a mão, na direção dos raios. Ponha a roda a girar.



Delimite a área de rotação do desviador traseiro com os parafusos de fim de curso



Certifique-se de que o desviador traseiro não pode entrar em contacto com os raios



Parafusos de fim de curso



Um ajuste incorreto dos batentes terminais ou uma fixação do desviador traseiro torta, podem danificar bastante a bicicleta e conduzir ao bloqueamento da roda traseira. **Perigo de acidente!**

► Se a caixa das roldanas entrar em contacto com os raios ou se a corrente subir para o pinhão, tem de delimitar a zona de rotação. Rode o parafuso marcado com um "L" até a colisão ser excluída de forma fiável.

► Observe agora a posição da caixa das roldanas relativamente à cassete. Entre a roldana e o pinhão maior deve haver espaço de no mínimo um ou dois elos.

► Para ajustar esta distância, o desviador traseiro possui um parafuso, que está apoiado na testa da ponteira. Aperte este parafuso até a distância desejada ser atingida. Para controlo, rode os pedaleiros para trás. A roldana não deve tocar no pinhão também neste movimento.

► Se a distância ainda for insuficiente e a falta de espaço impedir a comutação das mudanças, só resta encurtar a corrente, extraindo um elo. O desviador traseiro fica com um pouco mais de tensão. Por outro lado, tem de garantir que a corrente, à frente e atrás, pode engatar ao mesmo tempo na roda dentada maior. Esta mudança não deve ser utilizada, devido ao andamento oblíquo extremo da corrente.



Para ajustar a distância entre a caixa das roldanas e a cassete, aperte o parafuso que está apoiado na testa da ponteira

 Se a bicicleta tiver tombado ou o desviador traseiro tiver apanhado uma pancada, há o perigo do desviador traseiro ou a sua fixação, o chamado dropout, estar torto e sobressair para dentro dos raios. Controle o alinhamento do dropout depois de incidentes deste tipo ou, se for montada outra roda traseira, deve controlar a zona de oscilação e event. reajustar os parafusos do batente final.

 Se alguém o ajudar a levantar a parte traseira da bicicleta, é mais fácil testar o funcionamento, rodando o pedaleiro e acionando as mudanças.

 É obrigatório realizar uma marcha de teste, fora do trânsito, após ter ajustado as mudanças.

DESVIADOR DIANTEIRO

O ajuste do desviador dianteiro exige muita experiência. A zona, na qual o desviador dianteiro ainda consegue manter a corrente sobre o prato, sem tocar, é extremamente pequena.

Normalmente, faz mais sentido ignorar um leve friccionar da corrente no desviador dianteiro do que arriscar que a corrente caia do prato e a sua Canyon fique sem propulsão.

Com o desviador dianteiro pode acontecer o mesmo do que com o desviador traseiro, no qual o cabo pode esticar e por isso fazer com que o engate das mudanças seja pior.

► Estique o cabo pelo parafuso no tubo inferior do quadro. Isto funciona de forma semelhante como descrito em "Controlo e reajuste das mudanças de velocidades".

► Delimite a zona de rotação do desviador dianteiro com os parafusos de fim de curso.



Reajuste do cabo das mudanças no parafuso de ajuste no quadro



Ajuste da zona de rotação do desviador dianteiro

 O ajuste do desviador dianteiro é muito sensível. O ajuste incorreto pode provocar o desengate da corrente e falha do acionamento. **Perigo de queda!** O ajuste deve ser realizado por um técnico especializado.

 Após os trabalhos nas mudanças e corrente, é estritamente necessário que realize um teste de condução com a sua Canyon numa área plana e sem trânsito (por exemplo num parque de estacionamento)! Se ocorrerem erros no ajuste durante a condução no trânsito em vias públicas, isso pode ter como consequência a perda do controlo sobre a bicicleta!

 Após uma queda, verifique se as roldanas do desviador dianteiro ainda estão exatamente paralelas aos pratos!

 O reajuste completo do desviador traseiro e do desviador dianteiro é um trabalho para o montador experiente. Ajustes incorretos podem provocar danos mecânicos graves. Observe sobre este assunto o manual de instruções do fabricante das mudanças. Se tiver problemas com as mudanças, contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

SHIMANO Di2

A Di2 é a versão eletrônica dos grupos de transmissão de alta qualidade da Shimano. Em vez de cabos de tração, a transmissão do sinal faz-se por meio de cabos elétricos. O desviador traseiro e o desviador dianteiro são movidos por pequenos motores elétricos. Se a corrente circular obliquamente, o desviador dianteiro Di2 até é reajustado automaticamente para evitar ruídos de fricção e desgaste desnecessário.

A alimentação de energia é realizada por uma bateria recarregável fixada no quadro.

Operação

Em vez de, como nas manetes de mudanças tradicionais Dual Control da Shimano, mover toda a manete de travão ou rodar para dentro a manete que se encontra por trás, com a Di2 basta premir os botões de operação. Para mudar para as rodas dentadas maiores, basta premir o botão de operação alongado na lateral da manete de travão. Prima o botão de operação triangular, que se encontra por trás da manete de travão, e a corrente passa para as rodas dentadas mais pequenas.

A função dos botões de operação também pode ser trocada. Para este fim, precisa de um aparelho de teste especial da Shimano que também é utilizado para detetar erros. Contacte eventualmente a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Desviador dianteiro Di2



Desviador traseiro



Antes de utilizar as suas novas mudanças Di2, é estritamente necessário que realize um teste de condução fora do trânsito.



Leia os manuais de instruções do fabricante das mudanças fornecidos.

Bateria

Com uma bateria nova e completamente carregada, pode percorrer aprox. 1.000 quilómetros. Se a bateria tiver aproximadamente 25 % da carga, isto ainda é suficiente para mais ou menos 250 km.

Se a bateria estiver fraca, deixa de funcionar primeiro o desviador dianteiro e depois o desviador traseiro. Neste estado, ainda pode percorrer alguns quilómetros e meter as mudanças com o desviador traseiro. No entanto, deveria carregar a bateria o mais rapidamente possível. Se a bateria estiver completamente descarregada, o desviador traseiro fica na última mudança selecionada. Deixa então de ser possível meter outra mudança!

Pode verificar o estado de carga da bateria em qualquer altura. Para isso, pressione um dos botões de operação e mantenha-o premido durante, pelo menos, 0,5 segundos. O LED na unidade de controlo indica-lhe o estado de carga:

- ▶ a luz verde está acesa durante aprox. 2 segundos: o estado de carga da bateria é 100 %
- ▶ a luz verde pisca 5 vezes: o estado de carga da bateria é aprox. 50 %
- ▶ a luz vermelha está acesa durante aprox. 2 segundos: o estado de carga da bateria é aprox. 25 %
- ▶ a luz vermelha pisca 5 vezes: o estado de carga da bateria está descarregado

Com o decurso do tempo, a capacidade da bateria e com ela também o percurso de condução possível vai diminuindo. Isto é inevitável. Quando o percurso de condução possível deixa de satisfazer as suas exigências, terá de substituir a bateria.



Bateria da Di2



A bateria da Di2 também pode estar montada no tubo inferior de forma camuflada



Indicações sobre os sistemas de mudanças SRAM RED e-tap e EPS Campagnolo podem ser encontradas nas páginas da Internet dos fabricantes e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes fornecidas.



Para carregar a bateria, utilize exclusivamente o carregador fornecido!



Quando a bateria não é usada durante um período longo de tempo, esta tem de ser amplamente carregada (50% ou mais) em local seco e fresco e fora do alcance de crianças. Passados, o mais tardar, seis meses, deveria controlar o estado de carga. Para a armazenar, monte sempre a cobertura de proteção fornecida sobre a zona dos contactos da bateria.



O carregamento da bateria (descarregada) dura mais ou menos 1,5 horas.

SRAM ETAP/AXS ROAD

Nas mudanças SRAM eTAP/AXS Road, comuta as mudanças no desviador traseiro, acionando um dos botões das mudanças nas manetes de travão/mudanças. Se o botão esquerdo ou direito liga uma mudança baixa ou alta, pode ser configurado de forma totalmente livre nas AXS Road. Se um botão for mantido pressionado, as mudanças mudam no desviador traseiro até o botão ser solto novamente. Se ambos os botões forem acionados ao mesmo tempo, o desviador dianteiro eventualmente existente muda para o outro prato correspondente.

Por meio da App SRAM AXS , é possível realizar vários ajustes personalizados das mudanças.

Encontrará mais informações em www.sram.com



SRAM eTap/AXS Road

CAMPAGNOLO EPS**Operação**

As manetes de travão/mudanças da unidade de mudanças Campagnolo EPS podem ser acionadas nos punhos, mas para apenas uma ação.

Nas Campagnolo EPS, muda as mudanças com a alavanca situada atrás da manete de travão para os pratos ou pinhões maiores, rodando-a para dentro com o indicador ou o dedo médio.

Se pressionar o botão interno junto ao corpo do punho com o polegar, a corrente muda para os pratos ou pinhões mais pequenos. Por acionamento, pode no máximo mudar dois pratos ou três pinhões.

Acumulador

O acumulador (PowerUnit) pode ser montado no tubo do selim, tubo superior e no tubo inferior, bem como na escora inferior esquerda.

Com um acumulador novo e completamente carregado, pode percorrer aprox. entre 1.500 e 2.500 quilómetros.

O acumulador não conhece efeito de memória. Por isso, pode recarregar o acumulador sempre de novo e não precisa de conduzir com ele até à sua descarga total. Pressionando o botão Mode na sua manete Ergopower, a visualização da bateria na Interface é ativada. Deste modo, pode verificar o estado de carga do acumulador em qualquer altura. A luz de controlo indica a capacidade residual:

- ▶ constantemente verde: 100-60 % de capacidade residual
- ▶ intermitentemente verde: 60-40 % de capacidade residual
- ▶ amarela: 40-20 % de capacidade residual
- ▶ constantemente vermelha: 20-6 % de capacidade residual
- ▶ intermitentemente vermelha: 6-0 % de capacidade residual



CAMPAGNOLO EPS



CAMPAGNOLO EPS

 Para carregar o acumulador, utilize exclusivamente o carregador fornecido!

 Coloque o pino magnético no acumulador, quando fizer aparafusamentos na sua bicicleta de estrada Canyon com parafusos Campa EPS ou armazenar a sua bicicleta de estrada Canyon durante um período longo de tempo para desligar todo o sistema elétrico.

 Guarde o acumulador durante o inverno com um estado de carga de aprox. 60 %, esta é a sua melhor forma de conservação. Nunca deixe o estado ser inferior a 6 %, caso contrário existe risco de descarga profunda prejudicial. Por esta razão, controle o estado de carga o mais tardar após três meses.

MANUTENÇÃO DA CORRENTE

Continua a ser válido o seguinte: "Quem bem lubrifica, bem anda." A quantidade do lubrificante não é, no entanto, determinante, mas sim a distribuição correta e a frequência de aplicação.

- ▶ Limpe a sua corrente, de vez em quando, com um pano imbuído em óleo, removendo toda a sujidade e óleo ali depositados. Não é necessário utilizar lubrificantes especiais para correntes.
- ▶ Aplique nos elos da corrente, que devem estar o mais limpos possível, óleo, gordura ou cera para correntes.
- ▶ Ao mesmo, rode o pedaleiro e ponha umas gotas nos rolamentos.
- ▶ A seguir, rode a corrente várias voltas. Depois não utilize a sua Canyon durante alguns minutos, para que o lubrificante possa penetrar na corrente.
- ▶ Por fim, pode remover o lubrificante em excesso com um pano para que não salpique ou atraia sujidade.



Limpe a corrente de sujidade e óleo com um pano



Aplique óleo nos elos, que devem estar o mais limpos possível



Para a proteção do meio ambiente, utilize apenas lubrificantes biodegradáveis, porque durante a utilização cai sempre um pouco de lubrificante da corrente para o solo.



É estritamente necessário garantir que não existe contacto do lubrificante com os discos de travão, as superfícies de travagem dos aros ou os calços dos travões. Os travões ficariam inutilizados!

DESGASTE DA CORRENTE

As correntes fazem parte dos componentes da sua Canyon que estão sujeitos a desgaste, mas o condutor pode contribuir para aumentar o seu tempo útil de vida. Lembre-se, por isso, de lubrificar regularmente a sua corrente, em especial após ter andado à chuva. Tente usar mudanças, nas quais o grau de obliquidade da corrente é baixo. Conduza com uma frequência de pedalagem elevada (mais de 60-70 rotações/minuto).

As correntes das mudanças com transmissão por desviador, das bicicletas de estrada, atingem o limite de desgaste entre aprox. 1.200 e 4.000 km. Correntes com muita folga prejudicam o engate das mudanças. Consequentemente, os pinhões e os pratos da corrente desgastam-se muito mais. A substituição destes componentes é em comparação com a substituição da corrente relativamente cara. Verifique, assim, regularmente, o grau de desgaste da corrente.

Para este fim, engate a corrente no prato grande à frente. Puxe a corrente para fora do prato com o polegar e o indicador. Se a corrente se deixar levantar bastante, é porque o comprimento aumentou muito. Tem de ser substituída.

Para um controlo exato da corrente, existem aparelhos de medição precisos. A substituição da corrente deve ser entregue a mãos experientes. Elas possuem uma construção contínua, razão pela qual necessitam de ferramenta especial. Se tiver dúvidas, contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Verificação do estado da corrente



Medição profissional do desgaste



Uma corrente mal cravada pode rebentar e provocar uma queda. Mandar substituir a corrente a um técnico especializado.

AS RODAS – PNEUS, CÂMARAS DE AR E PRESSÃO DE AR

São as rodas da sua Canyon que estabelecem o contacto com a estrada. Elas são muito sobrecarregadas pelo peso do condutor e a bagagem, bem como irregularidades da faixa de rodagem. Apesar das rodas serem fornecidas minuciosamente fabricadas e centradas, os raios são comprimidos após os primeiros quilómetros. Logo após um curto percurso de 100 a 300 quilómetros, pode por isso ser necessário voltar a centrar as rodas. Após estes primeiros quilómetros, controle regularmente as rodas, apesar de, normalmente, não ser necessário tornar a centrar.

Uma roda é composta por um cubo, um aro e os raios. Sobre o aro é montado o pneu, dentro do qual é colocada a câmara de ar. Para proteger a câmara de ar sensível, o aro tem uma fita de ar sobre as cabeças dos raios e sobre o fundo do aro, o qual muitas vezes tem pontas afiadas.

Se quiser montar um pneu novo, tenha em atenção o tamanho do pneu quando montado. Esta indicação está inscrita nos flancos dos pneus. Existem duas indicações: a mais exata é a que está em milímetros. A combinação numérica 23-622 significa: o pneu possui uma largura de 23 mm, quando cheio, e possui um diâmetro (interno) de 622 milímetros. Um pneu maior pode provocar que o pneu roce no garfo ou na parte traseira. Oriente-se, por isso, pelo tamanho montado.



Roda



Tamanho do pneu



Fita de aro no aro



Se montar outro pneu, mais largo ou superior ao montado de série, pode acontecer que, ao pedalar devagar, bata com o pé na roda da frente. **Perigo de acidente!**

Um pneu só poderá funcionar bem, se tiver a pressão de ar correta. A pressão de ar correta assegura, também, uma maior resistência a avarias. Sobretudo a grande pressão exercida sobre a câmara de ar ao passar sobre uma saliência pontiaguda, o chamado Snake Bite (mordidela de cobra em português) é provocado por uma pressão de ar baixa.

A pressão do ar recomendada pelo fabricante está geralmente indicada no flanco do próprio pneu ou na etiqueta de identificação do tipo. A inscrição com o valor mais baixo, permite uma suspensão mais confortável, ideal para percursos em terrenos difíceis. Com o aumento da pressão, a resistência ao rolamento dos pneus diminui, mas o conforto também diminui. Pneus com uma pressão de ar elevada, e, assim, mais rígidos, adequam-se mais a percursos sobre asfalto liso.

A pressão é, muitas vezes, indicada em psi (pounds per square inch), a unidade de medida inglesa. Na tabela estão os valores mais comuns convertidos.

O pneu e o aro não são herméticos só por si. **Exceção:** pneus tubulares nas bicicletas de estrada. Para manter a pressão de ar dentro do pneu, coloca-se uma câmara de ar no mesmo. Ela é cheia através de uma válvula. A Canyon utiliza a válvula Presta ou Sclaverand. A válvula foi concebida para grandes pressões, mas o seu manuseio requer habituação. A válvula está protegida contra a sujidade por uma tampa de plástico.



Caso estejam montados pneus Tubeless na sua bicicleta de estrada, utilize para a montagem apenas os meios de auxílio do respectivo fabricante. Encontrará indicações detalhadas nas instruções do fabricante dos pneus ou nas suas páginas de Internet.



A condução com pressão de ar insuficiente pode ter como consequência que o pneu salte do aro.



Válvula Presta ou Sclaverand



Gama da pressão de ar do pneu

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

Pressão do ar em psi e bar



Pneus, que permitem uma pressão de cinco e mais bar, têm de ser montados em aros com perfil de gancho.



Nunca encha os seus pneus para além da pressão máxima autorizada! Os pneus poderiam saltar do aro ou rebentar durante o percurso. **Perigo de queda!**

Observe os diferentes diâmetros e comprimentos das válvulas. Utilize apenas câmaras de ar com válvulas adequadas ao aro. A utilização de uma válvula inadequada pode dar origem a fugas de ar repentinas e provocar, deste modo, um acidente.

Se os corpos da válvula em válvulas Presta não estiverem bem enroscados, pode haver uma fuga de ar furtiva. Controle a fixação do corpo da válvula no tubo longo.

As bombas de mão não são, normalmente, adequadas para gerar uma elevada pressão no pneu. Mais adequadas são as bombas de pé com manómetro, com as quais se pode controlar a pressão em casa. Para todo o tipo de válvulas existem adaptadores. Com o adaptador correspondente, é possível encher uma câmara de ar com uma válvula Sclaverand nas bombas de gasolina.



Desenroscar a tampa de plástico



Na válvula Presta ou Sclaverand, a válvula tem de ser desenroscada



Adaptador de válvula

 Na válvula Presta ou Sclaverand, antes de encher, a porca serrilhada tem de ser desenroscada um pouco e pressionada brevemente no sentido da válvula, até que saia um pouco de ar.

 Conduza sempre com a pressão de ar recomendada e controle-a, em intervalos regulares, pelo menos uma vez por semana.

 Certifique-se de que o diâmetro da válvula corresponde ao buraco do aro e de que a válvula se encontra sempre direita!

 Pneus, nos quais o perfil esteja gasto ou cujo flanco esteja quebradiço, devem ser substituídos. A estrutura interior dos pneus pode ser danificada, com a entrada de humidade ou sujidade.

 Fitas de aro danificadas devem ser substituídas imediatamente. Exceção: as rodas Mavic não necessitam de fitas de aro.

 Danos nos pneus podem, em casos extremos, provocar o rebentamento súbito da câmara de ar e um acidente subsequente!

CONCENTRICIDADE DOS AROS, TENSÃO DOS RAIOS

Os raios unem o aro ao cubo no meio da roda. A homogeneidade da tensão dos raios garante a concentricidade. Se a tensão de alguns dos raios se alterar, p. ex. ao passar por cima de um degrau com velocidade ou se um raio se partir, as forças de tensão ficam desequilibradas e o aro perde a sua concentricidade. Já antes de se aperceber destas irregularidades, através do andamento aos "esses", é possível que o funcionamento da sua Canyon tenha já sido afetado. As zonas laterais dos aros são na maioria das vezes também a superfície de travagem. Se a concentricidade não estiver garantida, é possível que o efeito de travagem seja prejudicado.



Verifique a concentricidade através dos calços dos travões



Suporte para centrar rodas

 Raios soltos devem ser imediatamente esticados. De outro modo, a carga aumenta neste ponto para todos os restantes componentes.

 Centrar rodas (reajustar a tensão) é um trabalho difícil, que deve ser feito por um técnico especializado!

 Não conduza com rodas que não estejam centradas. No caso de desvios axiais, os calços dos travões das bicicletas de estrada podem falhar a superfície do aro e atingir os raios! Isto provoca, normalmente, uma paragem súbita das rodas. **Perigo de queda!** Verifique, por isso, de vez em quando a concentricidade. Para este fim, levante a roda do chão e ponha-a a rodar com a mão. Examine o espaço entre o aro e os calços ou entre o quadro e os pneus. Se este espaço se alterar mais do que um milímetro, a roda deve ser reajustada por um técnico especializado.

REPARAÇÃO DE UM FURO NO PNEU

Um furo no pneu pode acontecer a qualquer ciclista. O furo não tem de significar obrigatoriamente o fim da viagem, se tiver consigo as ferramentas necessárias para mudar pneus e câmaras de ar e uma câmara de ar sobresselente ou uma caixa de remendos. Para mudar a câmara de ar, nas rodas com apertos rápidos ou eixos passantes, necessita simplesmente de duas alavancas de montagem e uma bomba, em rodas com fixação por porcas ou dispositivo antirrobo é necessária ainda a chave correspondente.

DESMONTAGEM DA RODA

- ▶ No caso dos travões de aro das bicicletas de estrada, abra a alavanca de libertação rápida do travão (Shimano e SRAM)
- ▶ ou desloque o pino na unidade travão/mudança (Campagnolo) no guiador.
- ▶ Nas rodas traseiras, com mudanças de transmissão por desviador, deve engatar a corrente no pinhão menor de todos antes da desmontagem. Deste modo, o desviador traseiro fica na parte exterior e não interfere na desmontagem.
- ▶ Abra o aperto rápido ou o eixo passante como descrito no capítulo **"Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes"**. Se a roda depois de estar solta ainda não puder ser removida, é muito possível que isto se deva aos encaixes de segurança nas ponteiras. Estes são ressaltos de retenção na ponteira. Nestas situações, tem de abrir a porca de tensão prévia do aperto rápido, dando algumas voltas, e desencaijar a roda dos encaixes de segurança.
- ▶ Para facilitar a desmontagem da roda traseira, tem de puxar o desviador traseiro um pouco para trás com a mão.
- ▶ Levante a sua Canyon e dê uma pequena pancada na roda, que cairá depois para o chão.



Antes da desmontagem da roda traseira, engate a corrente no pinhão menor de todos



Abertura da alavanca de libertação rápida do travão



Encaixes de segurança do garfo



Para a desmontar a roda traseira, puxe o desviador traseiro um pouco para trás

DESMONTAGEM DE PNEUS COM ARMAÇÃO DE ARAME OU KLEVAR

- ▶ Desenrosque a tampa da válvula e a porca de fixação e deixe sair o ar por completo.
- ▶ Pressione o pneu do flanco do aro para o centro do aro. Facilita a desmontagem, se fizer isto a toda a volta.
- ▶ Coloque a alavanca de montagem de aprox. 5 cm à direita e à esquerda ao lado da válvula na aresta inferior do pneu e levante o flanco do pneu sobre o friso do aro. Mantenha a alavanca nesta posição.
- ▶ Enfie a segunda alavanca a uma distância de aprox. 10 cm da primeira entre o aro e o pneu e levante o flanco do pneu, novamente, sobre o friso do aro.
- ▶ Após uma parte do flanco do pneu ter sido levantada sobre o friso do aro, o flanco pode, normalmente, ser solto por completo, empurrando a alavanca de montagem a toda a volta.
- ▶ Agora pode tirar a câmara de ar. Certifique-se de que a válvula não fica presa no aro e de que a câmara de ar não é danificada.
- ▶ Remende a câmara de ar, seguindo as instruções do fabricante dos remendos.



Pressionar o pneu para o centro do aro



Aplicação da alavanca de montagem e levantar o flanco do pneu sobre o friso do aro



Puxar a câmara de ar para fora do pneu

 Se o tecido do pneu tiver sido danificado, através de perfuração por um objecto, é melhor substituí-lo, por razões de segurança.

 Observe o manual de instruções dos fornecedores dos travões e das mudanças que acompanham o BikeGuard.

► Quando tiver desmontado o pneu, deve controlar a fita do aro. A fita de aro deve estar colocada uniformemente, não deve estar danificada nem ter rachas e deve tapar todas as cabeças e orifícios dos raios. Em aros com fundo duplo – os chamados aros de parede dupla – a fita do aro tem de tapar o fundo por completo. Nestes aros só deveriam ser utilizadas fitas de aro de tecido ou de plástico rígido. Exceção: as rodas Mavic não necessitam de fitas de aro. Se tiver dúvidas em relação à sua fita de aro, contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

► O segundo flanco do pneu pode, se necessário, ser simplesmente puxado para fora do aro.

MONTAGEM DE PNEUS COM ARMAÇÃO DE ARAME OU KLEVAR

Na montagem do pneu, tenha cuidado para que não entrem corpos estranhos, como sujidade e areia, no interior e para não danificar a câmara de ar.

► Coloque o aro com um friso no pneu. Pressione este flanco com o polegar completamente por cima do friso do aro. Este procedimento deveria ser possível em qualquer pneu sem ferramenta. Coloque a válvula da câmara de ar no orifício do aro.

► Encha apenas ligeiramente a câmara de ar de modo que esta obtenha uma forma redonda e coloque-a completamente no interior do pneu. Certifique-se de que esta não tem dobras.

► Comece com a montagem final no lado oposto ao da válvula. Pressione o pneu, o mais possível, com o polegar, por cima do flanco do aro.

► Certifique-se de que a câmara de ar não fica entalada ou esmagada entre o pneu e o aro. Desloque sempre de novo, por isso, a câmara de ar no interior do pneu com o dedo indicador.



Fita de aro no aro



Colocar a válvula no orifício do aro



Pressionar o pneu para dentro do aro com a mão



Fitas de aro danificadas devem ser substituídas imediatamente.

► Trabalhe de forma uniforme para os dois lados do perímetro do pneu. Aproximadamente no fim, tem de puxar o pneu com força para baixo para que a parte já montada escorregue para o fundo profundo do aro. Isto facilita visivelmente a montagem nos últimos centímetros.

► Controle novamente a posição da câmara de ar e pressione o pneu com o tenar da mão por cima do friso.

► Se não funcionar, tem de utilizar a alavanca de montagem. Certifique-se de que a parte romba está virada para a câmara de ar e de que não danifica a câmara de ar.

► Pressione a válvula para o interior do pneu para que a câmara de ar não fique entalada debaixo do rebordo do pneu. A válvula está direita? Se não for o caso, deve desmontar novamente um dos flancos do pneu e endireitar outra vez a câmara de ar.

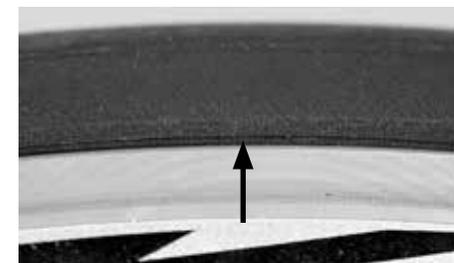
► Se quer ter a certeza de que a câmara de ar não será esmagada debaixo do flanco, deve deslocar o pneu cheio até meio para cá e para lá ao longo de todo o perímetro da roda, i. e. perpendicularmente ao sentido de circulação. Desta forma consegue também controlar, se a fita de aro foi deslocada.

► Agora encha o pneu até atingir a pressão desejada. A pressão máxima está, normalmente, inscrita no flanco do pneu.

► Controle a posição do pneu por meio do anel de controlo no flanco do aro. Importante é que o anel tenha, a toda a volta, uma distância uniforme relativamente ao friso do aro.



Pressione o pneu para ter a certeza de que a câmara de ar não está entalada



Anel de controlo no flanco do pneu



Se tiver uma avaria pelo caminho, pode tentar repará-la, mesmo sem desmontar a roda e sem remover a câmara de ar. Encha a câmara de ar, deixe ficar a válvula enfiada no ar e procure primeiro o furo, por onde sai o ar. Passe a câmara de ar perto do ouvido e tente ouvir barulhos sibilantes. Quando encontrar o furo, procure o respetivo ponto do pneu e examine-o também. Muitas vezes, o objecto estranho ainda se encontra no pneu. Remova-o eventualmente.

DESMONTAGEM DE PNEUS TUBULARES

Esvazie o pneu por completo. Para desmontar o pneu, empurre o pneu para o lado contrário da válvula até se formar um intervalo e o pneu se soltar. Se o pneu resistir, introduza uma alavanca de montagem no intervalo, com a qual poderá depois levantar o pneu.

A substituição de apenas uma câmara de ar não é possível, pelo contrário, tem de revestir o aro com um pneu tubular completo. Durante o percurso, o pneu não pode ser colado e não está fixo, por isso, com segurança sobre o aro, mesmo depois de ter sido cheio.

Por esta razão, volte para casa, devagar, com precaução e seguindo pelo caminho mais perto. Quando chegar a casa, deve colar o pneu tubular por completo como descrito em baixo.

MONTAGEM DE PNEUS TUBULARES

Uma montagem cuidadosa, que garanta uma fixação segura e duradoura do pneu tubular, tem de ser efetuada progressivamente e pode demorar algum tempo. Algum treino e experiência relativamente à cola utilizada e ao modelo do pneu tubular em causa podem acelerar a reparação.

Para colar os pneus, pode escolher entre fita autocolante e cola líquida para pneus. O aspeto positivo da fita, é o facto de a montagem ser rápida. No entanto, a fixação do pneu não é suficiente para todos os casos. No caso de uma avaria pelo caminho, a fita fica, quase sempre, agarrada ao pneu desmontado. O pneu sobresselente não vai poder ser fixado ao aro de forma segura.

Por esta razão, recomendamos que faça uma cama sólida com várias camadas de cola líquida para pneus. Isto não só permite fixar melhor os pneus, como também permanece, normalmente, no aro aquando da desmontagem do pneu.



Pressione o pneu para o lado até se formar um intervalo



Com uma alavanca de montagem, é possível levantar o pneu



Cola para pneus tubulares

 Para os aros de carbono, existe cola especial para pneus tubulares (p. ex. da Continental). Se pretender utilizá-la, leia obrigatoriamente o manual de instruções do fabricante da cola para pneus tubulares para aros de carbono.

 Uma fixação defeituosa do pneu pode provocar a descolagem do pneu do aro.
Perigo de acidente!

No entanto, também aqui o pneu sobressalente tem de ser novamente removido depois da viagem. A cama existente e o pneu levam novamente uma camada de cola para pneus e depois procede-se à montagem para garantir a boa fixação.

No caso das rodas com flancos de aro muito altos, extraia o núcleo da válvula, com ferramentas especiais de montagem, e monte no seu lugar uma extensão de válvula. Enrosque outra vez o núcleo da válvula na extensão. A válvula com extensão pode ser utilizada com o pneu montado, como habitualmente, para encher ou esvaziar.

Encha o pneu só até ele tomar a sua forma redonda e introduza a válvula no orifício do aro. Pressione o pneu uniformemente, dos dois lados, para o leito do aro, começando a partir da válvula. Se não for possível deslocar o pneu tubular completamente ou apenas com grande esforço para cima do aro, posteriormente não se poderá garantir uma montagem exata.

Ponha a roda, revestida com o pneu tubular a girar e examine, se o pneu roda de forma concêntrica. Muitas vezes, o ponto no qual a válvula emerge do pneu está engrossado, provocando um desvio radial, provocando solavancos na roda durante o percurso. Remova as rebarbas ou rebaixe o orifício da válvula de um aro de alumínio com uma broca grande, um raspador triangular ou uma lima redonda. No caso de aros de carbono, remova as rebarbas das arestas do orifício, cuidadosamente, com uma lima redonda. Movimente a lima apenas de fora para dentro e não ao contrário, caso contrário as fibras podem soltar-se eventualmente da matriz plástica. Vede o ponto depois com cola rápida. A zona da válvula adapta-se melhor ao aro, após este tratamento prévio. Se tiver tempo, pode deixar o pneu cheio sobre o aro durante alguns dias, o que facilita a montagem mais tarde.

Limpe o leito do aro, possivelmente de gordura ou óleo aderentes, com um pano imbuído em álcool etílico ou benzina.



Montagem da extensão da válvula



Verifique a concentricidade recorrendo aos travões

 A propósito, as colas especiais para pneus aderem muito bem, não só aos aros e pneus, mas também aos dedos e à roupa. Aconselha-se, por isso, o uso de roupa de trabalho velha.

 Quando monta o pneu sobre um aro já utilizado, tem de remover cuidadosamente eventuais resíduos de cola antigos e sujidade com uma lixa. Tenha cuidado para não danificar o carbono. Por fim, limpe o aro com um pano macio e benzina.

 Trabalhe com a benzina e a cola para pneus, facilmente inflamável, apenas em espaços bem ventilados. Guarde estes produtos devidamente e fora do alcance de crianças.

Aguarde, até os dissolventes se terem evaporado completamente, antes de iniciar a colagem do pneu. A cola é mais fácil de aplicar, se prender a roda num suporte para centrar rodas ou num garfo antigo no torno.

Para preparar uma base bem aderente com cola líquida para pneus, são necessárias várias camadas de cola. Espalhe a cola para pneus em toda a extensão do aro de forma uniforme e formando uma camada o mais fina possível.

No lado oposto à válvula, deve deixar uma zona sem cola, com cerca de cinco a dez centímetros, para que, mais tarde, tenha uma zona onde possa agarrar quando tiver de remover de novo o pneu.

Com algum treino, é possível espalhar a cola diretamente com o tubo. Se não resultar, um pincel de cerdas rijas facilita este trabalho. Quando a cola para pneu é de lata, a utilização de um pincel é inevitável de qualquer modo. Deixe secar a cola para pneus até ela deixar de se sentir como líquido aderente. Este processo pode demorar várias horas. Só depois deve, seguindo o mesmo procedimento, aplicar mais duas camadas finas de cola, que, por sua vez, deve deixar secar. Deixe ficar o aro neste estado, pelo menos durante a noite.

Antes de montar o pneu, espalhe também cola sobre a cinta protetora da costura do pneu tubular. Conclua depois a cama de cola, aplicando uma última camada de cola para pneus. Quando a última camada tiver arejado um pouco, mas ainda estiver viscosa, coloque o aro no chão com o orifício da válvula virado para cima. Introduza a válvula do pneu ligeiramente cheio, e por isso com uma forma redonda, no orifício da válvula do aro e pressione. Não deixe que os flancos do pneu entrem em contacto com a cama de cola, caso contrário o pneu fica imediatamente com um aspeto sujo.



Espalhe a cola para pneus diretamente com o tubo



Coloque a válvula, do pneu ligeiramente cheio, no orifício do aro

 Antes de desmontar uma roda, leia por favor o capítulo **"As rodas"** e o capítulo **"Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes"**.

 Veja o vídeo sobre a colagem segura dos pneus tubulares Continental em www.conti-online.com

Se tiver deixado a zona em frente à válvula sem cola, não precisa de reecer que a cama ou a cola se sujem, ao colocar o aro no chão.

Agarre no pneu com as mãos, uniformemente, à esquerda e à direita da válvula, puxe-o com força para baixo e empurre-o pouco a pouco para o leito do aro. Continue, de modo uniforme, até só restarem 20 centímetros.

Puxe o pneu novamente para baixo, começando em cima, perto da válvula, até chegar com as mãos à área que falta montar. Mantenha o pneu sob pressão, apoiando os dedos no aro e o polegar no pneu e coloque a roda na anca. Pressione o pneu com ambos os polegares por cima do friso do aro.

Após o pneu estar colocado no leito do aro, tem de ser alinhado, visto que é raro que este rode logo de forma concêntrica. Para este fim, prenda novamente a roda no suporte para centrar e ponha-a a rodar. Se a superfície de rodagem não estiver centrada ou se oscilar lateralmente, o ponto em causa tem de ser levantado, deslocado ligeiramente e largado outra vez.

Quando a roda girar sem desvio axial, retire-a do suporte e encha o pneu até atingir metade da pressão recomendada. Pressione a roda através da ponta do eixo e dos apertos rápidos e empurre-a alguns metros sobre o chão. Ao mesmo tempo deve deixar a roda girar na vertical, mas também dar algumas voltas, inclinada para ambos os lados.

Se após o controlo final o pneu rodar de forma concêntrica, encha-o com a pressão máxima e aguarde no mínimo oito horas, mas de preferência até um dia inteiro, antes de andar pela primeira vez. Antes disso, ajuste a pressão do pneu às suas necessidades, de acordo com as recomendações do fabricante dos pneus.



Levantar o pneu para dentro do leito do aro



Pressionar o pneu com os polegares por cima do friso do aro



Verificar a concentricidade dos pneus por meio dos travões

 Tenha em atenção que o pneu tubular após a montagem durante o percurso deixa de estar fixado com segurança. Circule, por isso, com muita precaução. O pneu tubular tem de ser novamente colado com exatidão.

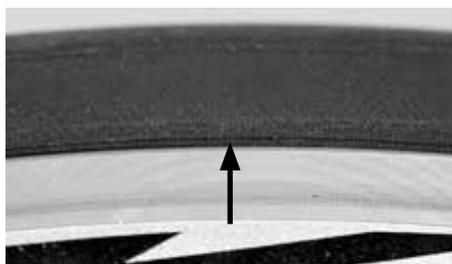
 Uma montagem deficiente pode provocar falha de funcionamento ou danos nos pneus. Por esta razão, atue obrigatoriamente de acordo com as instruções do fabricante no manual fornecido.

MONTAGEM DA RODA

A montagem da roda funciona na ordem inversa à desmontagem. Certifique-se de que a roda assenta exactamente nas ponteiras e circula centrada entre as barras do garfo ou entre as escoras. Assegure-se de que a fixação do aperto rápido está correta (consultar o capítulo “**Manuseamento de apertos rápidos e eixos passantes**”) e volte a instalar imediatamente o travão ou feche a alavanca de libertação!



Verifique a concentricidade recorrendo aos calços dos travões



Anel de controlo no flanco do pneu



Feche a alavanca de libertação rápida (Shimano, SRAM), ou desloque o pino da unidade travão/mudança (Campagnolo), e controle antes de continuar o percurso, se os calços dos travões tocam por completo nas superfícies de travagem. Controle a base de fixação das rodas. Controle se as superfícies de travagem, após a montagem, se encontram livres de gordura ou de outros lubrificantes. É estritamente necessário realizar um teste de travagem!



Uma montagem deficiente pode provocar erros de funcionamento ou até mesmo a falha dos travões. Por esta razão, atue obrigatoriamente de acordo com as instruções do fabricante no manual fornecido.



Se, no entanto, o tecido do pneu tiver sido danificado, através de perfuração por um objecto, é melhor substituí-lo, por razões de segurança.

A CAIXA DE DIREÇÃO

O garfo, o avanço, o guiador e a roda dianteira estão localizados com a caixa de direção, também chamada jogo de comando, de forma rotativa no quadro. Para que a sua Canyon se possa estabilizar a ela própria e andar em frente, esta zona da direção tem de poder ser rodada muito facilmente. As pancadas com impacto, resultantes de caminhos acidentados, exigem muito da caixa de direção. Por isso, é possível que as fixações relaxem e se desloquem.

CONTROLO E REAJUSTE

- ▶ Verifique a folga, colocando os dedos à volta da calota superior da caixa de direção.
- ▶ Carregue no selim com o tronco, acione com a outra mão o travão dianteiro e empurre a sua Canyon com força, para a frente e para trás.
- ▶ Quando os rolamentos têm folga, o casquilho superior desloca-se nitidamente em relação ao inferior.
- ▶ Uma outra possibilidade consiste em levantar um pouco a roda dianteira do chão e deixá-la cair. Quando os rolamentos têm folga, ouve-se um chocalhar nesta região.
- ▶ Para verificar a facilidade de viragem dos rolamentos, tem de levantar o quadro com uma mão, até a roda dianteira deixar de ter contacto com o chão. Movimento o guiador da esquerda para a direita. A roda dianteira tem de se mover facilmente, e sem encaixar, do ponto mais à esquerda para o ponto mais à direita. Se o guiador for tocado ao de leve, a roda tem de rodar sozinha a partir da sua posição central.



Se conduzir com uma caixa de direção com folga, as cargas são muito elevadas sobre o garfo e a caixa. Uma caixa danificada ou um garfo partido podem ter graves consequências! **Perigo de queda!**



Verifique a folga na caixa de direção, colocando os dedos à volta do casquilho, e empurrando a sua Canyon para a frente e para trás, com o travão acionado



Verifique a movimentação fácil dos rolamentos, levantando a roda dianteira e verificando se esta se deixa rodar com facilidade



O ajuste da caixa de direção exige uma certa experiência, por este motivo deve ser realizado por um técnico especializado. Se desejar tentar sozinho, leia, por favor, antes do ajuste, o manual de instruções do fabricante da caixa de direção com muita atenção!



Controle se o avanço está bem apertado, após ter ajustado os rolamentos, prendendo a roda dianteira entre as pernas e tentando rodar o guiador no sentido contrário. Caso contrário, um avanço solto pode provocar uma queda.

CAIXA DE DIREÇÃO AHEADSET®

Este sistema é caracterizado por ter um avanço que não está introduzido nos tubos do garfo, mas sim fixado exteriormente, à volta dos tubos do garfo, aqui sem rosca. O avanço é uma parte integrante e essencial da cabeça da caixa de direção. O seu aperto fixa o ajuste dos rolamentos.

► Solte os parafusos de aperto do avanço, que se encontram nas laterais ou atrás do avanço.

► Reaperte, um pouco, o parafuso de ajuste introduzido por cima, cuidadosamente, com uma chave allen.

► Ajuste novamente o avanço, para que o guiador não esteja inclinado ao avançar em linha reta.

► Reaperte os parafusos laterais de aperto do avanço com a chave dinamométrica. Utilize uma chave dinamométrica e não exceda os binários máximos de aperto dos parafusos! Estes podem ser encontrados no capítulo **"Binários de aperto recomendados"**, nas próprias peças e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.

► Realize o controlo da folga descrito em baixo. Também aqui, os rolamentos não devem ser demasiado apertados.

Para controlar, coloque-se em frente à sua Canyon e prenda a roda dianteira com os joelhos. Agarre no guiador, pelas manetes de travão, e tente rodá-lo no sentido contrário à roda dianteira. Reaperte, um pouco, o(s) parafuso(s) de aperto do avanço, se o guiador se deixar rodar.



Ajuste a folga dos rolamentos com o parafuso de ajuste, introduzido por cima, após ter soltado os parafusos laterais de aperto



Aperte novamente os parafusos laterais de aperto do avanço com a chave dinamométrica



Tente deslocar o guiador para o lado contrário à roda dianteira



Controle se o avanço está devidamente fixo e não se deixa rodar, após o ajuste dos rolamentos! Um avanço solto pode provocar uma queda grave!



Não aperte totalmente o parafuso, mas ajuste a folga com ele!



Tenha em consideração que o avanço pode amachucar o tubo do garfo, se apertar demasiado os parafusos.

CAIXA DE DIREÇÃO DE SISTEMA I-LOCK

Este sistema é caracterizado por ter um avanço que é fixado exteriormente, à volta do tubo do garfo, aqui sem rosca. O avanço é um componente importante da cabeça da caixa de direção. O seu aperto fixa o ajuste da caixa. Ao contrário do que se passa no sistema Aheadset®, muito utilizado, a caixa é ajustada com o avanço já apertado de forma fixa.

► Controle os parafusos de aperto lateralmente atrás no avanço com uma chave dinamométrica, segundo as indicações impressas. Não exceda, de forma alguma, o binário de aperto máximo.

► Rode, cuidadosamente, o pino roscado da tampa da caixa com uma chave allen de 2 mm no sentido dos ponteiros do relógio. Comece com um quarto de volta.

► Realize o controlo da folga descrito em cima. A caixa não deve ser demasiado apertada.

► Rode, se necessário, mais um quarto de volta e controle novamente.

► Para um controlo final, coloque-se em frente da sua Canyon e prenda a roda dianteira entre os seus joelhos.



Controle os parafusos de aperto do avanço laterais com uma chave dinamométrica, segundo as indicações impressas



Ajuste a folga da caixa com o parafuso lateral de ajuste



Realize novamente o controlo da folga



Sem abrir a placa de transição não é possível ajustar a caixa da direção. As placas de transição têm de ser abertas, antes do ajuste da folga da caixa, e novamente fechadas após o ajuste da folga da caixa.



Não aperte este parafuso totalmente, mas ajuste com ele apenas a folga com cuidado!

- ▶ Agarre no guidador, pelas manetes de travão, e tente rodá-lo no sentido contrário à roda dianteira. Tente também mover o guidador para baixo.
- ▶ Se o guidador ou o avanço se mover, desaperte os parafusos, ajuste de novo o componente e enrosque os parafusos do aperto do avanço com o binário de aperto recomendado.
- ▶ Se o guidador e o avanço ainda puderem ser deslocados, mesmo com o binário de aperto máximo, tem de desmontar os apertos, remover a gordura e montá-los de novo, com pasta de montagem para carbono.



Tente rodar o guidador no sentido contrário ao avanço



Aplique, se necessário, pasta de montagem para carbono no tubo do garfo ou no guidador



Controle se o avanço e o guidador estão devidamente fixos e não rodam, após ter ajustado a caixa! Um guidador ou um avanço solto pode provocar uma queda grave!

CAIXA DE DIREÇÃO NO MODELO AEROAD

Este sistema é caracterizado pelo facto de que a caixa de direção só pode ser ajustada com uma ferramenta especial. Esta ferramenta especial encontra-se na caixa de papelão com as peças pequenas.

- ▶ Remova a cobertura de borracha central do lado superior do corpo do avanço e destape o orifício de aplicação para a ferramenta especial.
- ▶ Rode o guidador completamente para a direita ou esquerda.
- ▶ Agora pode desapertar o parafuso na traseira da cobertura da caixa de direção com uma chave allen de 4 mm. Desaperte os parafusos apenas uma a duas voltas, mas nunca totalmente.
- ▶ Aperte ligeiramente o ajuste interno com a ferramenta especial, i. e. com 2 Nm.
- ▶ Aperte depois o parafuso na traseira da cobertura da caixa de direção com o binário de aperto indicado de 9 Nm. Para isso, utilize a chave dinamométrica Canyon. Vá-se aproximando, de forma crescente, em pequenos passos (meio metro newton) do valor do binário máximo prescrito e verifique de vez em quando sempre de novo, se o guidador está bem fixo. Não ultrapasse o binário de aperto máximo prescrito!
- ▶ Execute o teste de controle da folga, descrito em cima. Em seguida, volte a desapertar a ferramenta especial. Volte a colocar a cobertura de borracha central do lado superior.
- ▶ Se ainda existir folga na caixa de direção, após ter realizado o ajuste, repita o procedimento descrito em cima.
- ▶ Se mesmo assim continuar a existir folga na caixa de direção, contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto da nossa página de Internet www.canyon.com
- ▶ Para um controlo final, coloque-se em frente da sua Canyon e prenda a roda dianteira entre os seus joelhos.



Desaperte os parafusos apenas uma a duas voltas, mas nunca totalmente



Para este fim, utilize a ferramenta especial que se encontra na caixa de papelão com as peças pequenas



Aperte o parafuso na traseira da cobertura da caixa de direção com o binário de aperto indicado de 9 Nm



Para esta atividade, é obrigatório utilizar a ferramenta especial que se encontra na caixa de papelão com as peças pequenas. Não utilize quaisquer outras ferramentas.



O ajuste da caixa de direção exige uma certa experiência, por este motivo deve ser realizado por um técnico especializado. Em caso de necessidade, entregue a sua bicicleta de estrada Canyon a técnicos especializados.

IMPACT PROTECTION UNIT (IPU)

A sua bicicleta de estrada Canyon está equipada com uma unidade de proteção contra o impacto ou seja Impact Protection Unit ou IPU.

Esta IPU impede que o guidador ou as suas guarnições batam contra o tubo superior, limitando a zona de direção para +/- 80°.

A IPU encontra-se por baixo da caixa de direção inferior e não é visível do exterior, se o garfo estiver montado.



IMPACT PROTECTION UNIT (IPU) (unidade de proteção contra o impacto)

⚠ Uma substituição exige uma certa experiência e só pode ser realizada pela Canyon. Contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o nosso formulário de contacto.

⚠ A condução sem a IPU pode provocar o embate do guidador ou das guarnições do guidador contra o tubo superior. O quadro pode ficar danificado.

COMO TRANSPORTAR A SUA BICICLETA CANYON

TRANSPORTE COM O AUTOMÓVEL

Existem várias possibilidades para transportar a sua Canyon de automóvel. A Canyon aconselha exclusivamente o transporte na bagageira.

Nas bagageiras dos automóveis, as bicicletas ocupam muito espaço, mas estão mais bem protegidas contra a sujidade, roubo e danos.

► No entanto, certifique-se de que os cabos, as luzes e ligações e, sobretudo, o desviador traseiro não são danificados. Proteja a sua Canyon com cobertores ou algo semelhante. Se a sua Canyon estiver muito suja, deve pôr um cobertor por baixo para não sujar os seus estofos.

► Proteja a sua bicicleta contra a deslocação.

Se não puder transportar a bicicleta na bagageira do automóvel, quase todas as lojas de acessórios para automóveis e marcas de automóveis vendem sistemas de suporte para o transporte de bicicletas, de forma a não terem de ser desmontadas. Geralmente, as bicicletas são colocadas no tejadilho sobre um carril de sustentação e fixas com um grampo que prende no tubo inferior. Tenha em consideração que nem todos os suportes para bicicletas são adequados.

⚠ Puxe as manetes de travão e proteja-as com um elástico forte de borracha, quando transporta uma bicicleta de estrada com travões de disco.

⚠ Prenda a sua Canyon com segurança no interior do automóvel. Carga solta pode, em caso de acidente, constituir uma ameaça adicional para os passageiros. Para o transporte da bicicleta dentro do automóvel, é frequentemente necessário desmontar a roda dianteira ou até ambas as rodas. Sobre a desmontagem da roda, é estritamente necessário ler o capítulo "As rodas" e ali o ponto "Reparação de um furo no pneu"!



Transporte com o automóvel

⚠ No caso dos travões de disco, monte os fechos de segurança para o transporte, se transportar a sua bicicleta de estrada sem as rodas.

⚡ Não utilize sistemas de transporte, nos quais a sua Canyon é virada ao contrário, ou seja a bicicleta é presa ao suporte com o guidador e o selim virados para baixo. Neste método de fixação, o guidador, o avanço, o selim e o espigão do selim são pressionados excessivamente durante a viagem. **Perigo de rutura!** Não utilize sistemas de suporte, nos quais a sua Canyon é presa ao garfo, sem a roda dianteira.

⚠ No caso de tubos de quadro volumosos, há perigo de esmagamento na maior parte das fixações dos suportes de bicicleta! Os quadros de carbono podem assim, se continuarem em utilização, falhar de repente. Quadros de alumínio amolgam-se com facilidade. Mas existem modelos adequados especiais nas casas de acessórios para veículos a motor.

⚠ O transporte de bicicletas de estrada Canyon em suportes para bicicletas com pinças só é autorizado, se o aperto possuir um limite de binário de aperto e os suportes de bicicletas tiverem sido homologados para a fixação de bicicletas de estrada ou bicicletas com quadro de carbono. Em tubos de quadro com grandes diâmetros existe **Perigo de esmagamento!** Sobre os quadros de carbono podem sofrer danos irreparáveis. Podem ocorrer danos não visíveis exteriormente, que podem provocar acidentes graves. De qualquer forma, leia as instruções do fabricante do suporte de bicicletas, antes de montar a sua Canyon sobre um suporte de bicicletas!

Os suportes traseiros, cada vez mais em uso, têm a vantagem, relativamente aos suportes de tejadilho, da bicicleta não ter de ser tão elevada para o transporte. Tenha cuidado com o tipo de fixação utilizado para que o garfo e o quadro não sofram danos. **Perigo de rutura!**

Certifique-se, na compra, de que as regras de segurança são cumpridas no seu país, p. ex. o símbolo GS (segurança comprovada) ou outras regras semelhantes.

TRANSPORTE COM O AVIÃO

Se quiser viajar de avião com a sua Canyon, embale-a no BikeGuard ou no BikeShuttle.

Embale as rodas em sacos especiais para que fiquem protegidas na mala ou no cartão. Leve consigo as ferramentas necessárias à montagem, uma chave dinamométrica, bits, e este manual, a fim de poder pôr a bicicleta a funcionar de acordo com as prescrições técnicas, quando chegar ao destino.



O BikeGuard da Canyon



Signature Pro Bike Bag da Canyon

! No caso dos travões de disco, monte os fechos de segurança para o transporte, se transportar a sua bicicleta de estrada sem as rodas.

! Embale as rodas em sacos especiais para que fiquem protegidas na mala ou no cartão.

i Certifique-se de que os equipamentos de iluminação e a matrícula do automóvel não ficam cobertos. Em certas situações, um segundo espelho retrovisor é obrigatório.

i Leia o manual de instruções do fabricante dos suportes e não ultrapasse a carga permitida e a velocidade máxima aconselhada ou até prescrita.

! Se, para o envio, a sua Canyon não tiver sido embalada de acordo com as instruções de embalagem fornecidas, não terá direito a receber uma indemnização da Canyon Bicycles GmbH, por danos de transporte que eventualmente possam surgir.

⚡ Controle a fixação da bicicleta antes de cada viagem e ainda regularmente durante a viagem. Se a bicicleta se soltar do suporte do tejadilho, os outros participantes do trânsito podem ser postos em perigo.

! Tenha em consideração o aumento de altura do seu veículo. Meça a altura total do seu veículo e coloque-a, de forma visível no tablier ou no volante.

INSTRUÇÕES GERAIS: CUIDADOS E INSPEÇÕES

A sua Canyon é um produto de qualidade. No entanto, tem de, como com outros veículos, cuidar da sua Canyon com regularidade e mandar fazer os trabalhos de manutenção periódicos por um técnico especializado.

Nas bicicletas leves, é necessário além disso substituir regularmente componentes importantes (consulte o capítulo "**Serviço de assistência e intervalos de manutenção**"). Só assim é possível garantir um funcionamento duradouro e seguro de todos os componentes. Deste modo, é possível preservar o prazer e a segurança na condução durante muitos anos.

LAVAR E CUIDAR DA SUA CANYON

Suor seco, sujidade e sal resultante da condução durante o inverno ou do ar marítimo prejudicam a sua Canyon. A limpeza habitual e a proteção dos componentes da sua Canyon contra a corrosão, são trabalhos que devem fazer parte das suas tarefas obrigatórias.

Não limpe a sua Canyon com um ejetor de vapor. Este tipo de limpeza rápida tem muitas desvantagens: o jato de água aguçado e ejetado sob alta pressão pode forçar as vedações e penetrar no interior dos rolamentos. O lubrificador dissolve-se, o atrito aumenta e o processo de corrosão tem início. A longo prazo, isto conduz à deterioração das superfícies de rodagem e do andamento macio dos rolamentos. Não é raro que os ejetores de vapor descolem também autocolantes.

A lavagem da bicicleta com um jato de água suave e/ou um balde de água, recorrendo à ajuda de uma esponja ou de um pincel grande, é um tratamento muito mais cuidadoso. A limpeza à mão tem um benefício colateral: desta forma consegue identificar atempadamente peças onde o verniz rebentou, peças desgastadas ou defeituosas.



Lavagem da Canyon com um pano e água



Tratamento do verniz e das superfícies metálicas com cera dura

⚡ Durante a limpeza, verifique se existem rachas, riscos, arqueamento do material ou alterações de cor. Em caso de dúvida, contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com. Mande substituir, imediatamente, peças danificadas e corrigir a pintura em pontos danificados.

! Não lave a sua Canyon com um jato de água muito forte a curta distância ou um ejetor de vapor.

i Proteja a parte superior da escora inferior da corrente, e os pontos onde possa haver fricção de cabos, com película plástica ou outro material semelhante. Assim evita riscos e desgaste da tinta desfavoráveis.

Peças de pequena superfície podem ser simplesmente pulverizadas com um pulverizador. Dê brilho às peças que levaram cera com um pano macio para que estas fiquem brilhantes e impermeáveis à água.

Após a conclusão dos trabalhos de limpeza, deve verificar a corrente e em caso de necessidade lubrificar (consulte o capítulo "As mudanças de velocidades", no ponto "Manutenção da corrente").

Caso especial Aeroad

Uma lubrificação posterior do espigão do selim Aero na zona da junta só é necessária uma vez por ano no âmbito da manutenção ou a cada 3.000 km. Mesmo após viagens com chuva e sujidade não é necessário renovar a lubrificação.

Limpe a zona da junta por dentro e por fora com um pano absorvente, antes de aplicar o novo lubrificante.

Se o efeito de aperto não for suficiente, apesar do binário correto do parafuso de aperto no tubo do selim, poderá aplicar, no âmbito da manutenção, pasta de montagem com um pincel no mecanismo de aperto.

⚠ Evite uma limpeza com o ejetor de vapor. O jato de água de alta pressão forte pode penetrar através das juntas até ao interior dos rolamentos.

⚠ Pasta de montagem Canyon só pode ser colocada no mecanismo de aperto do espigão no tubo do selim.

⚡ Não deixe que material de limpeza ou óleo da corrente entre em contacto com o disco do travão, os calços dos travões e as superfícies de travagem dos aros. O travão poderia perder a sua função (consulte o capítulo "Sistema de travagem")! Não permita que gordura ou óleo entre em contacto com zonas de aperto de carbono, como, p. ex., no guiador, avanço, espigão do selim e tubo do selim.

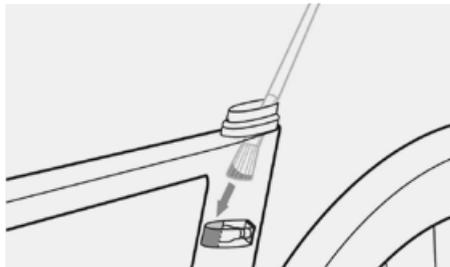
⚠ Ocupe-se apenas de trabalhos, para os quais tenha os conhecimentos técnicos e as ferramentas adequados.



Verificação do estado da corrente



Renovar a lubrificação da junta



Pasta de montagem Canyon no mecanismo de aperto do espigão do selim Aero

⚠ Antes de aplicar cera dura no quadro da sua Canyon, teste a cera dura numa área pouco visível!

⚠ Limpe óleo ou gordura, difíceis de remover, de superfícies pintadas e de carbono com um produto de limpeza à base de petróleo. Evite produtos para remover gorduras à base de acetona, cloreto de metilo, etc. ou à base de solventes, não neutros, ou produtos químicos de limpeza. Estes podem corroer a superfície!

CONSERVAÇÃO E ARMAZENAMENTO DA SUA CANYON

Se cuidar com regularidade da sua Canyon durante a temporada, não necessita, antes de a guardar por pouco tempo, de tomar medidas especiais, a não ser tomar precauções contra roubos. Recomendamos que guarde a sua Canyon num lugar seco e bem arejado.

Caso a sua Canyon tenha um período de inatividade prolongado devido ao inverno, deve tomar algumas precauções:

- ▶ Durante o longo período de inatividade as câmaras de ar vão perdendo ar lentamente. A estrutura dos pneus da sua Canyon pode danificar-se, se esta ficar muito tempo sobre os pneus vazios. Pendure, por isso, as rodas ou toda a bicicleta ou controle regularmente a pressão dos pneus.
- ▶ Limpe a sua Canyon e proteja-a de corrosão, como descrito em cima.
- ▶ Desmonte o selim e deixe a humidade secar que eventualmente tenha penetrado. Pulverize um pouco de óleo vaporizado para dentro do tubo do selim. (Exceção: quadros de carbono).
- ▶ Guarde a sua Canyon num lugar seco.
- ▶ Engate a corrente no prato menor à frente e no pinhão menor atrás. Assim, os cabos e as molas ficam o mais afrouxados possível.



Guardar a bicicleta com a corrente no pinhão menor e no prato menor



Controle regularmente a pressão de ar

⚡ Não aplique qualquer produto de tratamento nem óleo da corrente nos discos de travão, nos calços e nas superfícies de travagem! Há o risco dos travões falharem e de provocar um acidente!

⚡ Não pendure as bicicletas com aros de carbono pelos aros! **Perigo de rutura!**

MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO**A primeira inspeção:**

Os nossos técnicos desenvolveram um plano de manutenção especial. Durante os primeiros quilómetros, é possível que as rodas demonstrem uma determinada tendência para assentar ou os cabos das manetes de travão e de mudanças estiquem, de tal modo que as mudanças não possam funcionar corretamente. Também podem surgir, dependendo do uso da bicicleta, os primeiros sinais de desgaste. Neste caso, um dos nossos técnicos do serviço de assistência entrará, antecipadamente, em contacto consigo.

Inspeção anual regular:

Após uma temporada longa e exigente, aconselhamo-lo a mandar fazer uma revisão completa à sua bicicleta. Quem poderia fazer melhor este trabalho do que os construtores da sua bicicleta?

A inspeção anual é feita pelos nossos empregados de acordo com o plano de manutenção desenvolvido para o seu tipo de bicicleta.



A chave dinamométrica da Canyon

 Quando tiver de embalar a sua Canyon para a enviar para a nossa oficina especializada, embale a sua bicicleta de estrada exatamente como descrito nas instruções de embalagem "**Assim embala a sua bicicleta de estrada**" que acompanham o BikeGuard.

 Sobretudo os componentes de fabrico leve podem ter um tempo útil de vida curto. Por esta razão, mande verificar, para a sua própria segurança, os componentes listados no capítulo "**Serviço de assistência e intervalos de manutenção**" com a frequência prescrita e eventualmente substituir.

 De modo a poder ter sempre prazer com a sua Canyon, esta necessita de manutenção regular. As indicações de tempo mencionadas na tabela do capítulo "**Serviço de assistência e intervalos de manutenção**" foram concebidas como pontos de referência para ciclistas que fazem entre 1.000 e 2.500 km por ano. Se percorrer regularmente terrenos ou estradas em mau estado, os intervalos de inspeção são reduzidos de acordo com o grau de esforço, ao qual a bicicleta é sujeita. Estas regras também são válidas para percursos em tempo de chuva e, no geral, para climas húmidos.

Revisão de segurança da Canyon:

Se fizer com a sua bicicleta muito menos de 1.000 km por ano, o trabalho com a manutenção também é correspondentemente menor. Neste caso, a revisão de segurança da Canyon é o ideal. Para este fim, os nossos especialistas desenvolveram um plano de manutenção, adaptado às necessidades e que não é tão abrangente como a inspeção anual, mas que, no entanto, inclui todos os pontos relevantes para a segurança. Recomendamos que faça este controlo no início de cada nova temporada com a bicicleta ou antes de fazer umas férias planeadas para que possa partir em descanso.

Para diminuir o tempo de espera na revisão, é favor fazer uma marcação prévia.



Mande a sua Canyon regularmente à revisão!

 Na substituição de componentes, utilize exclusivamente peças sobresselentes de origem. A Canyon disponibiliza todas as peças sobresselentes indispensáveis para os primeiros 2 anos (e durante o período de garantia). Caso estas não estejam disponíveis, a Canyon disponibiliza peças sobresselentes de igual ou melhor qualidade.

 Na nossa página de Internet www.canyon.com, encontrará vários filmes técnicos que lhe darão apoio em pequenas reparações e trabalhos de manutenção. Para a sua própria segurança, não se aventure demais neste tipo de trabalhos! Se não estiver absolutamente seguro ou caso tenha perguntas a fazer, contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA E INTERVALOS DE MANUTENÇÃO

Após os primeiros quilómetros de circulação, a bicicleta tem de ser revista por um técnico especializado em intervalos regulares. As indicações de tempo mencionadas na seguinte tabela foram concebidas como pontos de referência para ciclistas que fazem

entre 1.000 e 2.500 km (aprox. 40 a 100 horas) por ano. Se viajar geralmente mais ou se andar muito em estradas em mau estado, os intervalos de inspeção reduzem-se de acordo com o grau de esforço, ao qual a bicicleta é sujeita.

Componente	Atividade	Antes de cada utilização	Mensal-mente	Anual-mente	Outros intervalos
Acumuladores (mudanças)	Controlar estado de carga, em caso de necessidade carregar		●		
Iluminação	Controlar	●			
Pneus	Controlar a pressão dos pneus	●			
	Controlar a altura do perfil e as paredes laterais		●		
Travões (aros)	Controlar percurso da manete e posição em relação ao aro	●			
	Teste de travagem com a bicicleta parada	●			
Cabos/tubos de travão	Controlo visual		✗		
Aros (alumínio) em travões de aro	Controlar espessura da parede substituir event.				✗ 0 mais tardar, após o segundo jogo de calços de travões
Garfo (alumínio e carbono)	Verificar				✗ No mínimo cada 2 anos
	Substituir				✗ Após queda ou 6 anos
Movimento pedaleiro	Controlar folga dos rolamentos		✗		
	Lubrificar de novo			✗	
Corrente	Controlar e event. lubrificar	●			
	Controlar e event. substituir				✗ A partir de 1.000 km
Pedaleiro	Controlar e event. reapertar			✗	
Pintura	Conservar				● No mínimo semestralmente

Componente	Atividade	Antes de cada utilização	Mensal-mente	Anual-mente	Outros intervalos
Rodas/raios	Verificar a concentricidade e a tensão		●		
	Centrar e event. reapertar				✗ Em caso de necessidade
Guiador e avanço, carbono e alumínio	Verificar				✗ No mínimo cada 2 anos
	Substituir				✗ Após queda ou 6 anos
Fita de guiador	Controlar regularmente e event. substituir			●	
Caixa de direção	Controlar folga dos rolamentos		●		
	Lubrificar de novo			✗	
Superfícies metálicas	Conservação (exceção: flancos de aro)				● No mínimo semestralmente
Cubo	Controlar folga dos rolamentos		●		
	Lubrificar de novo			✗	
Pedais	Controlar folga dos rolamentos		✗		
	Limpar mecanismo de encaixe, lubrificar		●		
Unidade de quadro-garfo	Lubrificar				● Anualmente
Espigão do selim Aeroad	Lubrificar zona da junta				● Cada 3.000 km
Desviador traseiro/ desviador dianteiro	Limpar, lubrificar		●		
Aperto rápido/ eixo passante	Controlar fixação segura	●			
Parafusos e porcas	Controlar e event. reapertar		✗		
Válvulas	Controlar a fixação	●			
Avanço/ espigão do selim	Desmontar e lubrificar de novo ou no caso de carbono colocar nova pasta para montagem (Atenção: não colocar gordura no carbono)			✗	
Cabos: mudanças/ travões	Desmontar e lubrificar			✗	

Os controlos assinalados com "●" podem ser feitos por si, se tiver habilidade técnica, alguma experiência e as ferramentas, adequadas, como p. ex. uma chave dinamométrica. Se durante as verificações descobrir deficiências, tome imediatamente as medidas adequadas. Se tiver dúvidas ou precisar de esclarecimentos utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Os trabalhos assinalados com "✗" devem ser realizados por um técnico especializado e experiente em tecnologia moderna de bicicletas (p. ex. numa oficina de velocípedes especializada). Se tiver dúvidas ou precisar de esclarecimentos, utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

BINÁRIOS DE APERTO RECOMENDADOS

Componente	União rosçada	Shimano*	Campagnolo**	SRAM***
Desviador traseiro	Fixação (no quadro/dropout)	8-10 Nm	15 Nm	8-12 Nm
	Aperto por tração	5-7 Nm	6 Nm	4-5 Nm
	Pino de roldanas de guia	2,5-3 Nm		
Desviador dianteiro	Fixação no quadro	5-7 Nm	5 Nm	3-7 Nm
	Suporte soldado de fixação direta		7 Nm	
	Aperto por tração	5-7 Nm	5 Nm	5-7 Nm
Dual Control Lever/ Ergopower/ Doubletap	Pino da braçadeira de fixação (Sextavado interno)	6-8 Nm	10 Nm	6-8 Nm
	Tampa do orifício	0,3-0,5 Nm		
	Parafuso da base de batente no quadro (chave de parafusos)	1,5-2 Nm		
Cubo	Alavanca de operação do aperto rápido	5-7,5 Nm		
	Contraporca do ajuste do rolamento em cubos de apertos rápidos	15-17 Nm		
Cubo de roda livre	Anel de segurança do conjunto de coroas dentadas	30-50 Nm	40 Nm	40 (11 vel.) 50 (10 vel.)
Conjunto pedaleiro	Parafuso do pedaleiro (quadrangular sem lubrificação)		32-38 Nm	
	Parafuso do pedaleiro Shimano Octalink	35-50 Nm		
	Parafuso do pedaleiro Shimano Hollowtech II	12-15 Nm		
	Fixação do pedaleiro (Isis)			31-34 Nm
	Fixação do pedaleiro (Gigapipe)			48-54 Nm
	Estriada		42 Nm	
	Parafuso de fixação do eixo Ultra Torque		42-60 Nm	
Fixação do prato	8-11 Nm	8 Nm	12-14 (aço) 8-9 (alumínio)	
Cartucho compactado movimento pedaleiro	Caixa (quadrangular)	50-70 Nm	70 Nm	
	Caixa (Shimano Hollowtech II SRAM Gigapipe)	35-50 Nm		34-41 Nm
	Octalink	50-70 Nm		
Pedal	Eixo do pedal	35-55 Nm	40 Nm	47-54 Nm
Sapato	Parafusos da placa do sapato	5-6 Nm		
	Spike	4 Nm		

Componente	União rosçada	Shimano*	Campagnolo**	SRAM***
Travão de tração lateral	Parafuso de fixação da sapata do travão	5-7 Nm	8 Nm	8 Nm
	Parafuso de aperto para cabo	6-8 Nm	6-8 Nm	5 Nm
	Pino de fixação do travão	8-10 Nm	10 Nm	8-10 Nm
Espigão do selim	Parafuso de fixação do aperto do selim na cabeça do espigão	20-29 Nm****	18-22 Nm****	

* si.shimano.com
 ** www.campagnolo.com
 *** www.sram.com
 **** Estes valores são valores de referência dos fabricantes dos componentes acima referidos. Observe os valores, indicados nas instruções dos fabricantes dos componentes fornecidas



Em alguns componentes, os binários de aperto dos parafusos encontram-se inscritos no próprio componente. Cumpra os valores recomendados nos autocolantes ou nas inscrições.



A chave dinamométrica da Canyon



Montagem com a chave dinamométrica da Canyon

Quadros da Canyon:

Parafuso para suporte de garrafas 2 Nm
Dropout substituível do desviador traseiro 1,5 Nm

Aperto de espigão do selim Canyon:

Os binários de aperto para o seu aperto do espigão do selim Canyon e o seu avanço podem ser encontrados nas próprias peças.

Os binários de aperto indicados em baixo, são válidos, caso os fabricantes de avanços e espigões de selim não tenham indicado outros valores nas próprias peças ou nestas instruções de montagem.

Avanço:

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

Parafuso de ajuste (na tampa)
Em avanços Aheadset®

0,5-2 Nm

Espigão do selim

Os binários de aperto dos parafusos para o seu espigão do selim Canyon e o seu selim podem ser encontrados nas próprias peças.

Cockpit de carbono da Canyon Road: máx. 6 Nm

Caso especial Grail:

Punhos do guiador em guiadores de carbono 7,5 Nm



Binários de aperto recomendados

 Para garantir a segurança de funcionamento da sua Canyon, as uniões rosca-das dos componentes têm de ser apertadas cuidadosamente e controladas com regularidade. Uma chave dinamométrica é a ferramenta ideal para este fim, visto que ela se desliga quando o binário de aperto tiver sido alcançado. Vá-se aproximando sempre lentamente, a partir do valor inferior, dos binários de aperto máximos e verifique a fixação segura do componente, como o descrito nos capítulos correspondentes. Em componentes para os quais não são dadas as margens dos binários de aperto, vá apertando os parafusos passo a passo e controlando sempre entretanto, se o componente está bem fixado, como descrito nos capítulos correspondentes. Nunca exceda o binário máximo de aperto.

 Em alguns componentes, os binários de aperto dos parafusos encontram-se inscritos no próprio componente. Cumpra os valores recomendados nos autocolantes ou nas impressões.

 Observe eventualmente, também, as instruções do fabricante do componente fornecidas ou visite a nossa página na Internet www.canyon.com

 Em tubos de garfo de carbono, reconhecível pela cor preta, apertar o tubo com no máximo 6 Nm.

EXIGÊNCIAS LEGAIS QUE REGULAM A PARTICIPAÇÃO NO TRÁFEGO RODOVIÁRIO

Em Portugal

(Situação em julho de 2021)

De acordo com o **CÓDIGO DA ESTRADA** em Portugal, a sua bicicleta tem de estar equipada da seguinte maneira:

1. Iluminação, retrorefletor, refletores

A bicicleta tem de estar equipada com dois dispositivos de iluminação permanentemente instalados, à frente e na retaguarda, e refletores nas rodas. A utilização destes é obrigatória a partir do anoitecer até ao amanhecer e sempre que a visibilidade for insuficiente.

(Código da Estrada, Art.º 93.º).

2. Dispositivo de aviso

A colocação de uma campainha/buzina é recomendada.

3. Transporte de crianças

É permitido o transporte de crianças em cadeiras especialmente concebidas desde que as crianças tenham menos de 7 anos. A criança terá de usar um capacete (Código da Estrada, Art. 91.º).

4. Reboques

São permitidos reboques devidamente homologados para transporte de bagagem e passageiros (Código da Estrada, Art.º 113.º).

5. Capacete

O uso de capacete homologado é recomendado, apesar de não ser obrigatório.



Retroreflector com marca de verificação

 Para a sua própria segurança, acenda a luz logo assim que começa a escurecer. Andar de bicicleta sem iluminação nem refletores, com má visibilidade, pode provocar acidentes graves com consequências imprevisíveis para o seu corpo e para a sua vida.

 Mantenha o equipamento de iluminação limpo e a funcionar. Antes da utilização, verifique o estado das pilhas e dos acumuladores.

 A Canyon não disponibiliza refletores de pedais, porque existe uma grande variedade de sistemas de pedais. Coloque perguntas sobre este tema ao representante do fabricante de pedais no país em questão e cujo endereço encontrará na Internet.

 No nosso website www.canyon.com, encontrará uma seleção de equipamento de iluminação, que poderá encomendar por e-mail. Verifique se este equipamento de iluminação também é permitido no seu país.

 Encontrará mais informações em: www.fpcub.pt

 Encontrará mais conselhos importantes sobre a condução no capítulo "**Indicações sobre este manual de instruções**".

RESPONSABILIDADE POR PRODUTOS DEFEITUOSOS

A sua bicicleta foi cuidadosamente fabricada e foi-lhe entregue já praticamente montada. Segundo a lei, responsabilizamo-nos, entre outras coisas, pelo facto da sua bicicleta não ter deficiências, as quais possam reduzir, significativamente, a funcionalidade e o valor da mesma. Durante os primeiros 2 anos após a compra tem direito à garantia nos termos legais. Se surgir um defeito, somos o seu parceiro de contacto na morada indicada em baixo.

Para poder processar a sua reclamação de forma eficiente, é necessário ter ao dispor o talão de compra. É necessário, por isso, que o guarde devidamente.

No sentido de contribuir para uma vida longa e durabilidade da sua bicicleta, só pode utilizar a bicicleta de acordo com a sua finalidade (consulte o capítulo "**O uso apropriado da bicicleta**"). Tenha também em consideração os pesos autorizados e os regulamentos sobre o transporte de crianças e bagagem (no capítulo "**O uso apropriado da bicicleta**"). Além disso, têm de ser exatamente cumpridas as prescrições de montagem do fabricante (especialmente os binários de aperto dos parafusos) e observados os intervalos de manutenção previstos. Por favor, respeite as inspeções e trabalhos listados neste manual e eventualmente incluídos noutras instruções fornecidas (no capítulo "**Serviço de assistência e intervalos de manutenção**") e observe ainda a possível necessidade de substituição de componentes relevantes para a segurança como guiador, travões, etc.

Desejamos-lhe sempre boa viagem com a sua bicicleta. Se ocorrerem quaisquer dúvidas, contacte a nossa linha direta de assistência técnica ou utilize o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Utilize sempre a sua bicicleta de acordo com a finalidade para a qual foi concebida

 Proteja as partes mais vulneráveis do seu quadro de carbono com autocolantes especiais contra danos por cabos abrasivos.

 Encontrará em anexo os manuais de instruções dos fabricantes dos componentes. Nestes documentos encontra toda a informação detalhada sobre a utilização, a manutenção e os cuidados. Neste manual faz-se várias vezes referência a estas instruções específicas e detalhadas. Certifique-se de que as instruções correspondentes aos pedais com sistema de encaixe e aos componentes de mudanças e travões estão na sua posse e guarde-as bem juntamente com este folheto e o manual.

 O carbono é um material composto que é utilizado para construções com um peso otimizado. Devido à técnica de fabrico, é difícil evitar que a superfície do material não tenha irregularidades nenhuma (pequenas bolhas ou poros). Estas não são consideradas um defeito.

INDICAÇÕES SOBRE O DESGASTE

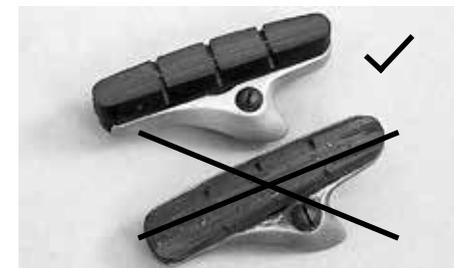
Alguns componentes da sua bicicleta estão sujeitos a desgaste, causado pelo funcionamento. O grau de desgaste depende do cuidado e da manutenção, bem como da forma de utilização da bicicleta (frequência de utilização, deslocações à chuva, sujidade, sal, etc.). Bicicletas, que regularmente são mantidas ao ar livre, também poderão estar sujeitas a um desgaste maior devido a influências climáticas.

Estes componentes exigem uma manutenção e cuidados regulares, porém, e dependendo da intensidade e das condições de utilização, estes chegarão, mais tarde ou mais cedo, ao fim da sua vida útil.

As peças listadas em baixo deverão ser substituídas assim que atingirem o seu limite de desgaste:

- ▶ a corrente,
- ▶ os cabos,
- ▶ o revestimento dos punhos ou a fita do guiador,
- ▶ os pratos da corrente,
- ▶ os pinhões,
- ▶ as roldanas do desviador traseiro,
- ▶ os cabos das mudanças,
- ▶ os pneus,
- ▶ a capa do selim (cabedal) e
- ▶ os calços dos travões
- ▶ os discos dos travões.

Os **calços dos travões de aro** possuem um desgaste devido ao funcionamento. Na utilização em atividades desportivas ou percursos em terrenos montanhosos, a substituição dos calços pode tornar-se necessária em intervalos de tempo mais curtos. Controle regularmente os calços e mande-os substituir, se necessário, por um revendedor.



Calços dos travões, nos quais as ranhuras (indicadoras de desgaste) estão gastas (em baixo), têm de ser substituídos por calços sobresselentes originais



Mande verificar a espessura das paredes dos seus aros, o mais tardar após ter mudado o 2.º jogo de calços de travões

OS AROS EM TRAVÕES DE ARO

No processo de travagem, desgastam-se não só os calços dos travões, mas também o aro. Verifique, por esta razão, o aro com regularidade, p. ex. quando enche os pneus. Em aros com indicadores de desgaste, os anéis ou ranhuras tornam-se visíveis, sempre que o aro atinge o limite de desgaste. Tenha atenção às informações inscritas no aro. Mande verificar a espessura da parede do aro a um técnico especializado, o mais tardar após ter mudado o segundo jogo de calços de travões.

Se surgir deformação ou fissuras finas nos flancos do aro, quando a pressão de ar é aumentada, isto indica que o fim da sua vida útil se está a aproximar. Então o aro tem de ser substituído.

GARANTIA

Para além do prazo legal, concedemos-lhe voluntariamente uma garantia com uma duração total de 6 anos para quadros e garfos das bicicletas de estrada e triatlo.

A nossa garantia é válida a partir da data da compra e apenas para o primeiro proprietário da bicicleta. Isto inclui, também, defeitos de fabrico na pintura. No entanto, defeitos na pintura causados de forma externa estão excluídos da garantia. Reservamo-nos o direito a reparar quadros ou garfos com defeito ou a substituí-los pelo respetivo modelo sucessor. Isto é o único direito de garantia. Outros custos como montagem, transporte, etc. não são assumidos por nós.

Excluídos da garantia estão os danos provenientes da utilização indevida ou não apropriada, p. ex. negligência (falta de cuidados e manutenção), queda, sobrecarga, como também danos que provenham de alterações no quadro ou garfo ou então através da alteração e instalação de componentes adicionais. Saltos ou outros tipos de sobrecargas anulam o direito à garantia.



6 anos de garantia



As bicicletas de estrada, de contrarrelógio, de triatlo e de pista Canyon são aparelhos de desporto High End, apresentando construção leve ao mais alto nível. Seja também um profissional na maneira como lida com o material. Utilização incorreta, montagem deficiente ou manutenção insuficiente podem tornar pouco segura a sua bicicleta. **Perigo de acidente!**

CRASH REPLACEMENT

Em acidentes ou quedas graves, o seu quadro e o garfo podem ser sujeitos a fortes impactos e sofrer danos, que influenciem negativamente o funcionamento. O Crash Replacement (CR) é um serviço que colocamos à sua disposição, através do qual tem a oportunidade de substituir os quadros danificados da Canyon, a condições vantajosas. Esta oferta é válida durante três anos, a partir da data de compra. Receberá o seu quadro ou um semelhante do nosso programa atual (sem peças complementares, como espigão do selim, desviador dianteiro e avanço).

O serviço CR é limitado ao primeiro proprietário e a danos que influenciem negativamente o funcionamento. Reservamo-nos o direito de, em casos específicos, anular este serviço, quando verificarmos que um dano foi causado propositadamente.

Para reivindicação do serviço CR utilize a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto.

Encontrará mais informações na nossa página de Internet www.canyon.com



Crash Replacement – quadros danificados da Canyon são substituídos a condições vantajosas



Cumpra as instruções do capítulo "0 uso apropriado da bicicleta".

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