

MANUAL

BICICLETA DE MONTANHA

CANYON

ÍNDICE DE CONTEÚDOS

2	Descrição das peças	30	Kit de quadro – Indicações sobre a montagem e dados técnicos
3	Indicações sobre este manual de instruções	35	Adaptar a bicicleta Canyon ao ciclista
6	A utilização correta	36	Ajuste da altura correta do selim
10	Antes da primeira utilização	39	Ajuste da altura do guiador
13	Antes de cada utilização	39	Avanços Aheadset®, ou seja, sistema sem rosca
15	Indicações sobre a montagem a partir da BikeGuard	42	Distância do selim/guiador e ajuste do selim
19	Como embalar a tua bicicleta Canyon	44	Deslocação do selim e ajuste da inclinação do selim
20	Manuseamento de eixos passantes	46	Ajuste do guiador e das manetes dos travões
20	Procedimento para a fixação segura da roda	46	Ajuste da posição do guiador mediante rotação do guiador
22	Indicações relativas à montagem das rodas com eixos passantes	48	Ajuste do alcance das manetes dos travões
23	A que devo ter atenção na alteração e adição de componentes?	49	Os sistemas de pedais
24	Características específicas do carbono como material de construção	49	Vista geral do funcionamento de vários sistemas
25	Cuidados	51	Ajuste e manutenção
26	Características específicas das bicicletas de freeride	52	O sistema de travagem
28	Após uma queda	53	Funcionamento e desgaste
		54	Controlo e reajuste dos travões de disco
		54	Controlo de funcionamento
		55	Travões de disco

i NOTA

Por razões de uma melhor legibilidade, é utilizada a forma masculina nas designações de pessoas e nos substantivos pessoais neste manual. Os respetivos conceitos aplicam-se a todos os sexos no sentido da igualdade de tratamento. A forma linguística abreviada apenas tem razões editoriais e não inclui qualquer avaliação.

56 As mudanças

- 57 Funcionamento e operação
- 58 Controlo e reajuste das mudanças
- 58 Desviador traseiro
- 59 Ajustar os limitadores de curso
- 62 Shimano Di2
- 66 Manutenção da corrente
- 67 Desgaste da corrente

68 As rodas – pneus, câmaras de ar e pressão de ar

71 Concentricidade dos aros, tensão dos raios

- 72 Fixação das rodas com sistemas de eixos passantes

73 Reparação de um furo no pneu

- 73 Desmontagem da roda
- 74 Desmontagem de pneus com armação de arame ou Kevlar
- 75 Montagem de pneus com armação de arame ou Kevlar
- 77 Desmontagem de pneus sem câmara de ar
- 77 Reparação de pneus sem câmara de ar
- 78 Montagem de pneus sem câmara de ar
- 79 Montagem da roda

80 A caixa de direção

- 80 Controlo e reajuste
- 81 Caixa de direção Aheadset®

82 Suspensão

- 82 Glossário – Suspensão

84 O garfo de suspensão

- 85 Funcionamento
- 85 Ajuste da constante da mola
- 88 Ajuste do amortecimento
- 90 Lockout
- 90 Manutenção

92 Full suspension

- 92 Características específicas da posição sobre o selim
- 93 Ajuste da constante da mola
- 96 Ajustar o mecanismo de deslocação
- 96 Ajuste do amortecimento
- 98 Lockout
- 98 Manutenção

100 K.I.S. – Keep It Stable

106 Como transportar a TUA bicicleta Canyon

108 Instruções gerais de conservação e inspeções

- 108 Lavar e cuidar da tua Canyon
- 110 Conservação e armazenamento da tua Canyon
- 111 Manutenção e inspeção

112 Intervalos de inspeção e manutenção

114 Binários de aperto dos parafusos recomendados

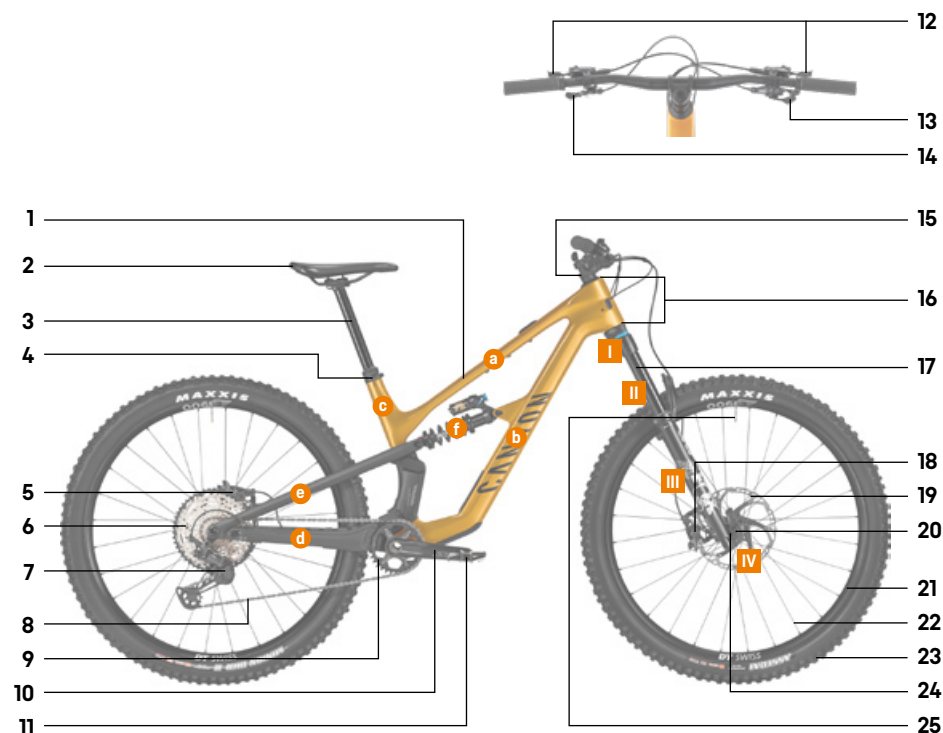
115 Exigências legais

117 Responsabilidade por produtos defeituosos

119 Garantia

120 Crash Replacement

2 DESCRIÇÃO DAS PEÇAS



1 Quadro:

- a Tubo superior
- b Tubo inferior
- c Tubo do selim
- d Escora inferior
- e Escora superior
- f Perna da suspensão

2 Selim

3 Espigão do selim ajustável em altura

4 Aperto do espigão do selim

5 Travão traseiro

6 Cassete

7 Desviador traseiro

8 Corrente

9 Prato da corrente

10 Conjunto pedaleiro

11 Pedal

Guiador:

12 Manete do travão à frente/atrás

13 Manipulo das mudanças

14 Alavanca de comando do espigão do selim ajustável em altura

15 Avanço

16 Caixa de direção

17 Garfo de suspensão:

I Coroa do garfo

II Haste

III Bainha

IV Ponteira

18 Travão dianteiro

19 Disco do travão

Roda:

20 Aperto rápido/eixo passante

21 Aro

22 Raio

23 Pneu

24 Cubo

25 Válvula

INDICAÇÕES SOBRE ESTE MANUAL DE INSTRUÇÕES

DÁ ATENÇÃO ESPECIAL AOS SEGUINTE SÍMBOLOS:

As consequências possíveis descritas nem sempre são novamente mencionadas no manual de instruções, quando estes símbolos aparecem!

PERIGO

Este símbolo identifica uma situação perigosa, que pode provocar lesões graves ou até a morte – quando as instruções de atuação não são cumpridas e/ou as respectivas medidas de segurança não são tomadas.

CUIDADO

Este símbolo alerta-te para um comportamento incorreto, que não está relacionado com lesões físicas – mas que tem como consequência danos materiais e ambientais.

NOTA

Este símbolo apresenta instruções de relevância específica para a segurança e informações sobre o manuseamento do produto ou da respetiva parte do manual de instruções, às quais deverá ser prestada uma atenção especial.

NOTA

A tua bicicleta e este manual de instruções cumprem os requisitos de segurança da norma EN ISO 4210-2.

NOTA

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

NOTA

Antes da primeira utilização, lê as páginas 4 a 12 deste manual. Antes de cada utilização, efetua o teste de funcionamento constante das páginas 13 e 14 deste manual!

CARA CLIENTE CANYON, CARO CLIENTE CANYON,

Neste manual, compilámos para ti muitas dicas sobre a operação da tua bicicleta Canyon e também uma série de informações relevantes em torno do funcionamento técnico, manutenção e cuidados a ter. Lê este manual com atenção. Vale a pena, mesmo que penses já ter a experiência necessária, por teres andado toda a tua vida de bicicleta. O funcionamento técnico das bicicletas desenvolveu-se muito nos últimos anos.

De modo a teres sempre prazer na condução da tua Canyon e para a tua própria segurança, debes ler atentamente **este manual**, bem como o **Quick Start Guide** do teu modelo e

- seguir exatamente as instruções de montagem contidas no capítulo "**Montagem a partir da BikeGuard**",
- observar e seguir as indicações do capítulo "**Antes da primeira utilização**"
- ler no capítulo "**A utilização correta**" para que tipo de utilização específica foi concebida a tua nova bicicleta e qual é o peso total autorizado (ciclista, roupa 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 inicies a deslocação, se o resultado do teste não for cem por cento positivo!

No dispositivo digital de dados, fornecido com este manual, é descrita detalhadamente uma série de trabalhos de manutenção e reparação. Quando os realizares, tem sempre presente, que estas instruções e indicações apenas se aplicam a esta bicicleta Canyon e não podem ser aplicadas a outras bicicletas. Devido à grande variedade de versões e alternância de modelos, poderá acontecer que os trabalhos descritos não estejam totalmente completos. Observa, por isso, sem falta as instruções dos nossos fornecedores dos componentes que estão incluídas na BikeGuard.

Tem 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.

Além disso, encontrarás à tua disposição na nossa página de Internet, www.canyon.com, vários filmes de assistência técnica que poderão ajudar-te a efetuar pequenas reparações e trabalhos de manutenção. Para a tua própria segurança, não te aventures demasiado. Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Observa: este manual não poderá oferecer-te 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 disponíveis. Por esta razão, este manual trata essencialmente da bicicleta que acabaste de comprar e dos seus componentes comuns, procurando apresentar-te as instruções e os avisos mais importantes. Também não tem como objetivo mostrar a montagem completa de uma bicicleta a partir do conjunto de quadro Canyon!

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

Sempre que andares de bicicleta, deverás 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, as pessoas também se podem ferir ao andar de bicicleta. Sempre que conduzires uma bicicleta, deverás estar ciente deste perigo potencial e aceitá-lo. Tem sempre presente que uma bicicleta não dispõe do mesmo equipamento de segurança de um automóvel, como p. ex. uma carroçaria ou um airbag.

Pelas razões apontadas, ao andares de bicicleta sê sempre cuidadoso e respeita os outros participantes do trânsito.

Nunca conduzas sob a influência de medicamentos, drogas, álcool, ou quando estiveres cansado ou com sono. Nunca transportes um passageiro na tua bicicleta e mantém sempre as mãos no guiador.

Para finalizar, ainda alguns pedidos da nossa parte: circula de modo a não piores os outros em perigo nem a ti mesmo e respeita o meio ambiente ao pedalar por florestas ou campos. Usa sempre equipamento adequado para ciclismo, pelo menos um capacete apropriado, uns óculos de proteção, calçado resistente e roupa adequada para ciclismo e visivelmente clara.

A equipa da Canyon deseja-te muito prazer com a tua bicicleta!

Na entrega, a bicicleta deverá ser acompanhada por instruções complementares do fabricante. Para instruções complementares, consulta também a nossa página de Internet www.canyon.com

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: janeiro de 2024, edição 9

© A publicação, reimpressão, tradução e reprodução, quer seja só em parte quer recorrendo à gravação eletrónica, bem como outro tipo de utilização, não são permitidas sem a autorização prévia por escrito do autor.



Sempre com capacete e óculos

! PERIGO

Observa os artigos 84.º e 90.º do Código da Estrada: quem anda numa bicicleta, não pode apoiar-se a veículos em andamento. Não pode conduzir sem as mãos no guiador. Os pés só podem ser tirados dos pedais, quando o estado da via o exigir.

i NOTA

Este manual não é uma instrução de montagem de bicicletas a partir de peças isoladas nem uma instrução de reparação! 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.

i NOTA

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

i NOTA

Para a tua própria segurança, não te aventures demasiado em trabalhos de montagem e ajuste. Em caso de dúvida, utiliza a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

A UTILIZAÇÃO CORRETA

Para definir as utilizações específicas 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 respetivo esforço, 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 utilizadas para outras finalidades que não sejam as corretas, uma vez que o limite do esforço das bicicletas, de outro modo, pode ser excedido e o quadro ou outros componentes podem ficar danificados. Isto pode dar origem a quedas graves.

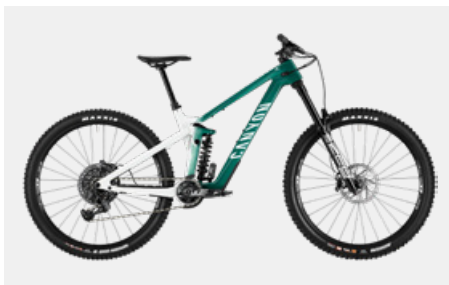
O peso total máximo autorizado não deverá exceder **120 kg**. Um peso total máximo autorizado, específico do modelo e divergente do indicado está assinalado no autocolante do quadro.

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

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

É estritamente necessário teres atenção a que categoria pertence a tua bicicleta de montanha. Poderás saber a que categoria pertence a tua bicicleta de montanha por meio da marcação no quadro de acordo com os seguintes símbolos. A partir da categoria podes saber sobre que superfície se pode deslocar e para que atividades de deslocação a tua bicicleta de montanha é adequada.

Se não tiveres a certeza a que categoria pertence a tua bicicleta de montanha, contacta em qualquer altura a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



⚠ PERIGO

Em geral, as cadeiras de criança não são permitidas.

⚠ PERIGO

Em geral, não é permitido puxar um reboque para crianças.

i NOTA

Lê ainda obrigatoriamente todas as instruções complementares, bem como as instruções dos fabricantes dos componentes que são fornecidas com a tua nova Canyon.

i NOTA

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

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 guiadores de bicicletas de estrada ou direitinhos, **bicicletas de triatlo ou de contrarrelógio**.

O **peso total máximo autorizado**, composto por ciclista, bagagem e bicicleta não deve exceder **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 guiador 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 ciclista, bagagem e bicicleta não deve exceder **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 utilização específica 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 lesões. **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 utilização específica 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.



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 danos. 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 as bicicletas de dirt caracterizam esta categoria.

**! PERIGO**

Devido à utilização específica, algumas bicicletas de dirt só possuem um travão.

! PERIGO

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.

! PERIGO

Não é permitida a montagem de um porta-bagagens. Se pretenderes transportar bagagem, fá-lo exclusivamente numa mochila especial para bicicletas.

i NOTA

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

ANTES DA PRIMEIRA UTILIZAÇÃO

1. **Já alguma vez andaste numa bicicleta de montanha?** Tem em consideração que a condução fora de estrada exige especial concentração, condição física e experiência. Familiariza-te gradualmente com a tua nova bicicleta de montanha num local com pouco movimento e explora lentamente o terreno que pretendes percorrer. Frequenta um curso de técnica. Mais informações em www.canyon.com

2. **Estás familiarizado com o sistema de travagem?** Normalmente, as bicicletas Canyon são fornecidas com a manete do travão esquerdo a controlar o travão dianteiro. Verifica se consegues ativar o travão dianteiro com a manete do travão a que estás normalmente habituado. Caso isto não se verifique, deverás treinar a nova atribuição, porque o acionamento irrefletido do travão dianteiro pode provocar uma queda. Se necessário, manda um técnico especializado reinstalar a atribuição da manete do travão.

Travões modernos podem ter uma potência de travagem muito superior à dos travões da tua bicicleta anterior! Devido ao seu tipo de utilização específica, algumas bicicletas de dirt só possuem um travão.

É indispensável que faças primeiro algumas travagens de teste numa zona sem trânsito! Familiariza-te lentamente com o retardamento máximo possível. Encontrarás informação adicional sobre travões no capítulo "**O sistema de travagem**".

3. **Estás familiarizado com o tipo de mudanças e o seu modo de funcionamento?** Familiariza-te com as mudanças numa zona pouco movimentada. Certifica-te de que não acionas as mudanças ao mesmo tempo à frente e atrás e não pressiona fortemente os pedais durante a colocação das mudanças. Encontrarás informação adicional sobre as mudanças no capítulo "**As mudanças**".



Acionamento do travão dianteiro demasiado elevado, não é para ser imitado



Mudanças por desviador

⚠ PERIGO

Em guiadores MTB, se andares de bicicleta com as mãos nos extensores, não poderás alcançar as manetes dos travões tão depressa como nas outras posições de manipulação. A tua distância de paragem será superior. Circula com muita precaução e planeia distâncias de paragem superiores.

⚠ CUIDADO

Observa que a disposição das manetes dos travões pode variar consoante o país! Controla que travão é acionado por qual manete. Se esta não for a instalação com a qual estás familiarizado, manda eventualmente reinstalar!

4. **A altura do quadro é adequada e o selim e o guiador estão corretamente ajustados?** Coloca-te sobre o tubo superior da tua bicicleta e verifica se possuis no mínimo o espaço de um palmo entrepernas. Se isto não for o caso, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Andar de bicicleta com um quadro demasiado grande aumenta o risco de lesões ao desmontares de repente! Deves fixar o selim de tal modo que nos modelos cross country e marathon ainda consigas alcançar o pedal na sua posição mais inferior com o calcanhar. Verifica se ainda consegues alcançar o solo com a ponta do pé, quando estás sentado no selim. Nos modelos all mountain, enduro e freeride o selim é normalmente colocado numa posição inferior. Especialmente em descidas de montanha, recomendamos a redução da altura do selim. Para mais informações sobre a posição, consulta o capítulo **"Adaptar a bicicleta Canyon ao ciclista"**.

5. **Já conduziste alguma vez com pedais de sistema ou encaixe e os sapatos correspondentes?** Antes da primeira utilização com estes pedais, tens de praticar cuidadosamente o mecanismo de encaixe e desencaixe com a bicicleta parada. A melhor forma de treinares é encostando-te a uma parede para não caíres. Ajusta, se necessário, a força de encaixe e desencaixe. Lê sempre primeiro o manual de instruções, que acompanha a bicicleta dentro da BikeGuard. Encontrarás informação adicional sobre o tema pedais no capítulo **"Os sistemas de pedais"**.



Verifica a altura de entrepernas



Sapatos para pedais de sistema



Pedal de sistema

PERIGO

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

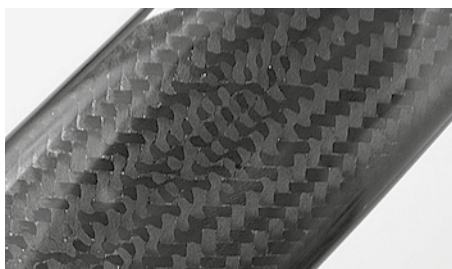
6. **Certifica-te de que só utilizas a tua Canyon de acordo com a utilização específica para a qual foi concebida!** As bicicletas de montanha para cross country e marathon não se adequam a descidas duras em terrenos rochosos ou saltos, etc. Para a utilização all mountain ou enduro, podes adquirir modelos concebidos especialmente para estas finalidades. Com os modelos Torque também podes praticar o chamado freeriding. Observa que certas manobras executadas por ciclistas profissionais aparentam ser muito fáceis, mas na realidade exigem bastante treino e experiência. Para tua própria segurança, não sobrestimes as tuas capacidades.

Normalmente, as bicicletas Canyon estão preparadas para suportar um peso total autorizado (soma de ciclista, bagagem e bicicleta) de 120 kg. Não deves exceder nunca este limite. Lê mais pormenores sobre a utilização específica no capítulo **"A utilização correta"**.

7. **A tua bicicleta tem componentes de carbono?** Nota que este material de construção requer cuidados especiais e utilização prudente. Lê de qualquer forma o capítulo **"Características específicas do carbono como material de construção"**.
8. **Se compraste uma bicicleta com suspensão, deves inspecionar a pressão de ar do garfo.** Em caso de necessidade, utiliza para o ajuste a bomba incluída na BikeGuard. Um ajuste incorreto pode conduzir ao mau funcionamento ou provocar danos no garfo de suspensão. De qualquer forma, o comportamento de condução piora e não consegues atingir a segurança máxima de condução. Encontrarás mais informações nos capítulos **"O garfo de suspensão"** e **"Full suspension"**.



Condução fora de estrada



O carbono como material de construção



Bicicleta com suspensão

! PERIGO

As bicicletas de montanha Canyon são aparelhos para desportos High End (desportos radicais), representando construção leve ao mais alto nível de engenharia. Sê também tu um profissional na maneira como lidas com o material. Utilização incorreta, montagem deficiente ou manutenção insuficiente podem tornar pouco segura a tua bicicleta. **Perigo de acidente!**

ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO

ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO, DEVES VERIFICAR OS SEGUINTE PONTOS:

1. Os apertos rápidos e eixos passantes estão devidamente fechados? Encontrarás mais pormenores no capítulo **"Manuseamento de eixos passantes"**.
2. Os pneus estão em bom estado e possuem pressão suficiente? Faz ambas as rodas girar, a fim de testares a sua concentricidade. Deste modo é possível detetar atempadamente pneus rebentados lateralmente, eixos quebrados e raios rachados. Encontrarás mais pormenores no capítulo **"As rodas – pneus, câmaras de ar e pressão de ar"**.
3. Faz um teste de travagem com a bicicleta parada, puxando com força a manete do 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! Nos travões hidráulicos (de disco), não deve sair líquido. Encontrarás mais indicações sobre o tema **"Travões"** no capítulo **"O sistema de travagem"**.



Verifica a pressão dos pneus



O travão não deve poder ser puxado até ao guiador

⚠ PERIGO

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

⚠ PERIGO

Não utilizes a tua Canyon, se ela apresentar algum defeito num destes pontos!

14 ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO

4. Examina o sistema de luzes, caso pretendas circular à noite ou em vias públicas, consulta o capítulo **"Exigências legais"**.
5. Deixa a tua bicicleta Canyon cair no chão de pouca altura. Verifica as causas da ocorrência de ruídos tipo chocalho. Verifica eventualmente as uniões roscadas e as uniões de rolamentos.
6. As bicicletas de freeride ou downhill, como a Sender, estão sujeitas a esforços especiais devido à sua utilização. Se possuíres uma bicicleta deste tipo, procura antes de cada utilização sinais de corrosão e fadiga do material, como fissuras, amolgadelas e vincos.
7. O acessório mais importante para uma viagem de bicicleta bem-sucedida é um pequeno estojo de ferramentas que poderás 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 teu telemóvel e algum dinheiro. Leva também contigo uma bomba de ar que deves fixar no quadro.
8. Leva contigo um cadeado robusto, se desejares estacionar a tua Canyon. A Canyon só está protegida contra estranhos, se for presa a um obstáculo imóvel.

! CUIDADO

Para evitares danos na tua Canyon, respeita o peso total máximo e as instruções sobre o transporte de crianças e bagagem no capítulo **"A utilização correta"**. Além disso, deves ler, antes do transporte da bicicleta com o automóvel ou o avião, o capítulo **"Transporte da tua bicicleta Canyon"**.



Nunca circules à noite sem luz



Kit para emergências

! PERIGO

A tua Canyon é sujeita a grandes esforços através dos impactos causados pelo piso e pelas forças desencadeadas por ti na bicicleta. Os diferentes componentes reagem com desgaste e fadiga a estas forças dinâmicas. Procura regularmente sinais de desgaste na tua 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. Leva a tua Canyon regularmente à inspeção para que as partes em questão possam ser substituídas, se necessário. Para mais informações sobre a manutenção e a segurança de funcionamento, podes consulta os capítulos **"Instruções gerais de conservação e inspeções"**, **"Binários de aperto dos parafusos recomendados"** e **"Intervalos de inspeção e manutenção"**.

INDICAÇÕES SOBRE A MONTAGEM A PARTIR DA BIKEGUARD

A montagem a partir da BikeGuard não é nenhum bicho de sete cabeças, mas debes efetuá-la com atenção e cuidado. Uma montagem deficiente do ponto de vista técnico pode tornar a bicicleta pouco segura.

Em primeiro lugar, gostaríamos de te dar a conhecer os componentes da tua Canyon.

Observa a capa frontal desdobrável do manual de instruções da tua bicicleta de montanha. Aqui encontrarás uma bicicleta de montanha da Canyon, na qual estão representados todos os componentes importantes. Desta maneira poderás localizar rapidamente as peças mencionadas no texto.

A ilustração mostra uma bicicleta de montanha Canyon qualquer – nem todas são como ela.

Encontrarás informações detalhadas sobre a montagem da tua bicicleta de montanha Canyon no **Quick Start Guide** do teu modelo.

PERIGO

Não prendas quadros nem espigões do selim de carbono em suportes de montagem! Isto pode danificar o quadro ou o espigão do selim. Monta um espigão do selim (de alumínio) estável e prende-o ou utiliza 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.

INSTRUÇÕES GERAIS RELATIVAS À MONTAGEM DA BICICLETA DE MONTANHA

A tua 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, efetua um teste de condução numa zona sem movimento ou numa rua isolada.

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

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

PERIGO

Nunca trabalhes na própria bicicleta com uma faca de cortar alcatifa. Poderias danificar o componente ou ferir-te a ti próprio. Efetua cortes, onde for preciso, com uma tesoura.

NOTA

Encontrarás informação mais detalhada sobre a desembalagem, a montagem e o ajuste do teu modelo no nosso Centro de Assistência Técnica em <https://www.canyon.com/pt-pt/apoio-ao-cliente/montanha/>

NOTA

Partilha a tua satisfação relativamente à tua nova Canyon e pede a alguém que te ajude na desembalagem a partir da BikeGuard e na montagem.

LISTA DAS FERRAMENTAS NECESSÁRIAS



Para a montagem da tua nova bicicleta Canyon, necessitas das seguintes ferramentas que poderás encontrar na caixa de papelão com as peças pequenas:

- Chave dinamométrica Canyon incl. bits **(1)**
- Bomba do garfo de suspensão **(2)**
- Opcional: pasta de montagem Canyon **(3)**

i NOTA

A forma mais fácil e segura de fazeres a montagem é se tiveres 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 o binário máximo nos parafusos de aperto (p. ex., no avanço, no espigão do selim, ou no aperto do espigão do selim) for excedido, isso 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. Cumpre exatamente as indicações da Canyon relativas ao binário de aperto.

i NOTA

Utiliza para a montagem a chave dinamométrica Canyon, que acompanha a BikeGuard.



Encaixa o bit adequado na cavidade da chave dinamométrica Canyon. Introduz a chave Allen completamente na cabeça do parafuso.



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

UTILIZAÇÃO DA PASTA DE MONTAGEM CANYON



Os componentes de carbono são sensíveis a danos, sobretudo, se forem apertados com demasiada força. A pasta de 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 guiador e avanço, tubo do garfo e avanço, 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 de 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.



Garante ainda proteção máxima contra corrosão, impedindo-a eficazmente, mesmo em condições de humidade. A pasta de 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 aplicares a pasta de montagem Canyon, remove todas as partículas de sujidade e resíduos de lubrificantes da superfície a tratar. A seguir, aplica com um pincel ou uma camurça, uma camada fina e uniforme de pasta de montagem Canyon sobre as superfícies limpas.

Por fim, monta os componentes conforme prescrito. Utiliza a chave dinamométrica Canyon e nunca ultrapasses o binário de aperto dos parafusos máximo prescrito. Retira o excesso de pasta de montagem Canyon e fecha o saco cuidadosamente.

i NOTA

Utiliza pasta de montagem em espigões do 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 do selim rebaixáveis, os riscos não constituem um problema.

COMO EMBALAR A TUA BICICLETA CANYON

Se embalares a tua Canyon, p. ex., com o fim de a mandares para uma inspeção na nossa oficina especializada ou se fores viajar tens de tomar alguns cuidados, de forma que a bicicleta possa chegar ilesa ao seu destino.

Poderás encontrar vídeos que explicam passo a passo como a tua bicicleta é embalada em:

<https://www.canyon.com/pt-pt/apoio-ao-cliente/reparação-pecas-sobressalentes-garantia/reboxing.html>

Se viajares de avião, embala a tua bicicleta na BikeGuard da Canyon ou então utiliza uma mala apropriada, p. ex. a BikeShuttle da Canyon.

No transporte com um veículo automóvel, certifica-te de que a bicicleta está acomodada com segurança e sem poder escorregar. Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

! PERIGO

Ao transportares a bicicleta no automóvel, assegura-te de que não existem na bicicleta nenhuma peça (ferramenta, sacos para bagagem, cadeiras de criança, etc.) que se possam soltar. **Perigo de acidente!**

! PERIGO

Não coloques a bicicleta ou peças dela soltas no interior do teu veículo. As peças soltas podem ameaçar a tua segurança.

! CUIDADO

Bicicletas de montanha com rodas grandes (27,5" e 29") podem não caber na BikeShuttle da Canyon. Para a embalagem, utiliza a BikeGuard da Canyon.



A BikeShuttle da Canyon

! CUIDADO

É possível que com tamanhos de quadro L e superiores a roda traseira tenha de ser desmontada de forma a caber na BikeGuard.

! CUIDADO

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.

! CUIDADO

Se para o envio, a tua Canyon não tiver sido embalada devidamente, não terás direito a receber uma indemnização da Canyon Bicycles GmbH, por danos de transporte que eventualmente possam surgir. Encontrarás os vídeos em: <https://www.canyon.com/pt-pt/apoio-ao-cliente/reparação-pecas-sobressalentes-garantia/reboxing.html>

i NOTA

Para uma inspeção, também poderás levar a tua bicicleta a um dos nossos parceiros de assistência técnica. Encontrarás uma lista dos parceiros de assistência técnica em: <https://www.canyon.com/pt-pt/apoio-ao-cliente/cliente/reparação-pecas-sobressalentes-garantia/bike-service-finder.html>

MANUSEAMENTO DE EIXOS PASSANTES

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

No que diz respeito à operação do eixo passante, observa os seguintes componentes:

- A alavanca de aperto rápido de um dos lados do cubo: esta transforma o movimento de fecho na força de aperto através de um eixo excêntrico.
- A rosca do eixo passante, que encaixa na rosca da barra do garfo.

PROCEDIMENTO PARA A FIXAÇÃO SEGURA DA RODA

- Abre a alavanca de aperto rápido. Agora a inscrição "OPEN" deveria ser legível.
- Volta 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 de aperto rápido é muito difícil de mover. Usa o tenar do polegar e puxa, se necessário, com os outros dedos, pelo garfo ou quadro, mas não pelo disco do travão.
- Na sua posição final, a alavanca de aperto rápido tem de ficar paralela à roda. Não pode ficar lateralmente saliente. A alavanca de aperto rápido deverá estar de tal modo justa ao quadro da bicicleta, que não possa ser aberta acidentalmente.



Abertura da alavanca de aperto rápido



Fecho da alavanca de aperto rápido

⚠ PERIGO

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

⚠ PERIGO

Nunca andes com uma bicicleta sem antes teres examinado a fixação das suas rodas! Se a roda se soltar durante a utilização, cairás!

i NOTA

Prende as rodas, fixadas com alavancas de aperto rápido, juntamente com o quadro a algo fixo, quando estacionas a bicicleta.

- Verifica o assento, tentando rodar a alavanca de aperto rápido fechada.
- Se a alavanca de aperto rápido se deixar rodar em círculo, o assento da roda não está devidamente seguro. Tens de voltar a abrir e aumentar a tensão prévia.
- Repete o processo de fecho e verifica de novo a fixação. Se já não for possível rodar mais a alavanca de aperto, significa que o aperto está bem fixo.
- Por fim, levanta a roda alguns centímetros do chão e dá uma pancada no pneu de cima para baixo. Uma roda bem fixa permanece nas pontes do quadro.

Para verificares o aperto rápido no selim, tenta rodar o selim contra o quadro.



Fecho da alavanca de aperto rápido com o tenar do polegar



Tenta rodar o selim contra o quadro

⚠ PERIGO

Certifica-te de que as alavancas de comando de ambos os apertos rápidos se encontram sempre do lado esquerdo (no lado oposto ao acionamento da corrente) da tua Canyon. Deste modo, evitas montar a roda dianteira ao contrário.

No sistema Maxle de eixos passantes da RockShox, a alavanca Maxle encontra-se sempre à direita.

⚠ PERIGO

Se a alavanca de aperto rápido e os eixos passantes estiverem insuficientemente fechados, as rodas podem soltar-se. **Grande perigo de acidente!**

⚠ PERIGO

Em bicicletas com travões de disco, não substituas de modo nenhum o aperto rápido de série por um chamado de construção leve.

i NOTA

Podes substituir os apertos rápidos por um dispositivo antirroubo. Para este precisas de uma chave especialmente codificada ou de uma chave Allen. Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

INDICAÇÕES RELATIVAS À MONTAGEM DAS RODAS COM EIXOS PASSANTES

Eixos passantes aplicam-se a bicicletas sujeitas a grandes impactos, como, p. ex., em freeride, downhill, etc., ou saltos. Os garfos de suspensão tornam-se mais duros.

Atualmente existem muitos sistemas de eixos passantes diferentes no mercado. Alguns sistemas são fixados com apertos rápidos. Para a montagem e desmontagem de outros sistemas, necessitas eventualmente de ferramentas especiais.

Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Encontrarás informações detalhadas sobre os diferentes sistemas de eixos passantes no **Quick Start Guide** do teu modelo.



CUIDADO

Para a fixação do eixo, não utilizes nunca ferramentas diferentes das recomendadas pelo fabricante. Utiliza sempre uma chave dinamométrica. Vai-te aproximando, de forma crescente, em pequenos passos (meio metro newton) do valor do binário máximo prescrito e verifica de vez em quando sempre de novo, se o componente está bem fixo. Não ultrapasses o binário máximo indicado pelo fabricante! Se o eixo for apertado em demasia, o eixo ou a barra do garfo podem ser danificados.

NOTA

Os fabricantes de sistemas de eixos passantes costumam fornecer instruções detalhadas. Lê-as cuidadosamente antes de desmontares a roda ou de efetuares 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 utilização específica. Tem em consideração que a montagem dos guarda-lamas ou artigos semelhantes pode influenciar o funcionamento da tua bicicleta e assim também o grau de segurança da condução. Antes da compra e montagem de acessórios, deverás certificar-te de que estes acessórios são compatíveis com a tua Canyon. Tendo campanhas adicionais, bem como equipamentos de iluminação, deves verificar minuciosamente se os acessórios são permitidos e testados e, desta forma, homologados para o trânsito em vias públicas. Faróis a bateria/acumulador têm de estar assinalados com uma linha ondulada e com a letra "K" (consulta o capítulo "**Exigências legais**").

A utilização de cadeiras de crianças e reboques (para crianças) na tua Canyon não é normalmente permitida.

A montagem de um porta-bagagens não é permitida em bicicletas com espigões do selim de carbono.

Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Faz apenas trabalhos que domines completamente.

Os guiadores, avanços e garfos devem ser sempre mudados por mecânicos especializados. Observa sempre o manual de instruções do fabricante dos acessórios. Na montagem de outros componentes e acessórios, tu és sempre responsável pela montagem adequada dos componentes. À mais pequena dúvida, manda a tua Canyon para a nossa oficina especializada.



Conjunto de iluminação: farol dianteiro e farolim traseiro



Retrorefletor com marca de verificação

⚠️ PERIGO

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

⚠️ PERIGO

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

i NOTA

Para o esclarecimento de todas as questões sobre a montagem de acessórios, compatibilidade de componentes ou a adição de componentes, lê os capítulos alargados das instruções mais à frente. Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza 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 alguns algumas características específicas. O conhecimento destas propriedades é extremamente importante para que possas desfrutar da tua Canyon de alta qualidade durante muito tempo e possas confiar no teu 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 mandes verificar o componente ou melhor a tua Canyon na totalidade na nossa oficina especializada ou num dos nossos parceiros de assistência técnica após um incidente.



O carbono como material de construção

Encontrarás uma lista dos parceiros de assistência técnica em: <https://www.canyon.com/pt-pt/apoio-ao-cliente/cliente/reparação-pecas-sobressalentes-garantia/bike-service-finder.html>

! PERIGO

Sê cuidadoso na condução. Se o teu componente CFK fizer ruídos como estalos, isto pode ser um sinal de um defeito de material iminente. Não voltes a utilizar a tua bicicleta e liga para a linha direta da nossa oficina para te informares sobre o modo de procedimento. Para a tua própria segurança, nunca mandes reparar os componentes de CFK! Substitui imediatamente uma peça danificada e impede obrigatoriamente a utilização por terceiros.

! PERIGO

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. Evita também guardar a bicicleta em veículos a motor expostos à luz solar forte ou em locais, próximos de fontes de calor.

! PERIGO

De modo nenhum deves combinar um guiador de carbono com extensores de guiador, a não ser que eles tenham sido especialmente autorizados para esta finalidade. Não encurtes guiadores de carbono e não fixes a manete do travão e o manípulo das mudanças mais para dentro do guiador do que o indicado ou do que o necessário. **Perigo de rutura!**

Estaciona a tua 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.

CUIDADOS

Limpa as peças de plástico reforçado a fibra de carbono com um pano macio e água limpa, se necessário adiciona um pouco de detergente. Podes limpar excessos de óleo ou massa lubrificante difíceis de remover, com um produto à base de petróleo. Nunca utilizes 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 pretenderes proteger e pôr a superfície a brilhar, podes usar cera para automóveis. Produtos para polir ou para limpar a pintura possuem componentes rijos que podem danificar a superfície.

! PERIGO

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

! PERIGO

Verifica periodicamente, p. ex., durante a limpeza da tua bicicleta, se as peças de carbono apresentam danos visíveis, como riscos, fissuras, arqueamentos, descolorações, etc. Se ao passares o pano pela bicicleta este prender, deves inspecionar esse ponto. Não voltes utilizar a Canyon. Contacta imediatamente a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

i NOTA

O peso total máximo do ciclista, juntamente com a bagagem (mochila) e bicicleta, não deve exceder os **120 kg**. Por princípio, não são permitidos reboques!



Autocolantes especiais protegem o carbono contra danos

! CUIDADO

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

! CUIDADO

Não fixes quadros ou espigões do selim de carbono em suportes de montagem! Isto pode danificá-los. Monta um espigão do selim (de alumínio) estável e fixa-o ou utiliza um suporte que prenda o quadro em três pontos, na parte interior, ou onde o garfo e a caixa do movimento pedaleiro sejam encaixados.

! CUIDADO

Protege as partes, que estão mais expostas a danos, do teu quadro de carbono, p. ex. a parte debaixo do tubo inferior, com autocolantes especiais contra danos, provocados por fricção de cabos ou pedradas.

! CUIDADO

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

CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DAS BICICLETAS DE FREERIDE

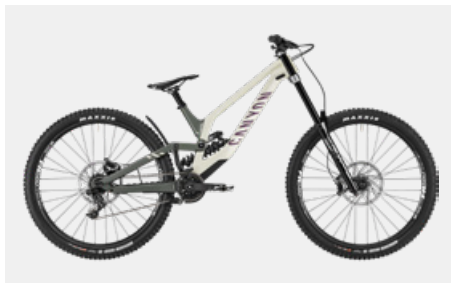
Fourcross, dual slalom, downhill e freeride são das modalidades desportivas mais duras que podes exercer com a tua bicicleta. Homem e material estão sujeitos a fortes impactos, resultantes de saltos, condução sobre degraus, partidas velozes e curvas sinuosas em terrenos rochosos ou fortemente desnivelados, etc. Isto significa que para esses tipos de desporto a bicicleta tem de ser muito resistente e eventualmente ter uma boa suspensão. Uma bicicleta de montanha do tipo cross country, tour ou marathon falharia completamente, o resultado seria um acidente grave.

Mesmo quando as bicicletas são construídas para uma utilização desportiva e exigente nas modalidades acima descritas, isto não significa que aguentem qualquer tipo de esforço. Sobre tudo nas situações abaixo mencionadas, o material é submetido a tensões extremas, podendo falhar:

- Saltos executados incorretamente, sobre arestas afiadas ou saltos apenas com a roda dianteira, saltos demasiado curtos ou habilidades não concluídas antes da aterragem
- Aterragens em contra-encosta, entre duas rampas, em superfícies planas (flat) em saltos, com rotação, na transversal em relação à faixa de rodagem ou então com as mãos fora do guiador/os pés fora dos pedais

Evita também o seguinte, porque o material é submetido a grandes pressões que podem conduzir a desgastes antecipados ou até avariar:

- Demasiado esforço da corrente devido a condução com uma tensão de corrente muito baixa
- Grind (deslizar sobre a corrente ou o prato da corrente)
- Demasiado esforço das rodas devido a condução com baixa pressão de ar nos pneus



Sender



Usa sempre vestuário de proteção adequado

- Esforço excessivo do quadro e das peças, devido à condução com elementos de suspensão ajustados de forma demasiado macia ou deslizamento sobre o quadro e as ponteiros

PERIGO

As bicicletas para dirt, fourcross, dual slalom, downhill e freeride são exclusivamente aparelhos de desporto. Para a tua própria segurança, não sobrestimes as tuas capacidades. Algumas ações ou shows parecem ser fáceis, mas na verdade apresentam riscos para a vida e para o corpo. Usa sempre vestuário de proteção suficiente e especial.

CUIDADO

Os componentes nas bicicletas de freeride estão sujeitos a enormes esforços. Controla anualmente os componentes da tua bicicleta de freeride e, se necessário, substitui-os.

AJUSTE DA ALTURA DO SELIM

As bicicletas de dirt, freeride, dual slalom, downhill, etc. necessitam, consoante a sua utilização, de diferentes ajustes do selim. A posição do selim não é comparável à de outras bicicletas. Aqui trata-se de controlo máximo e mobilidade sobre rodas.

Se fizeres **percursos longos**, a altura correta do selim é determinada pelo processo de pedalagem. Ao pressionares o pedal, o tenar do pé deve estar sobre o centro do eixo do pedal. A perna não deverá estar esticada completamente na posição mais baixa do pedaleiro, a maior distância entre o pedal e o selim, caso contrário a pedalagem não será redonda.

Verifica a altura do selim através do seguinte método de aplicação simples. A condição prévia é que utilizes sapatos de sola plana. Senta-te sobre o selim e coloca o calcanhar sobre o pedal, que se encontra na posição mais baixa. Nesta posição, a perna deve estar totalmente esticada. Certifica-te de que a anca permanece direita.

Quando praticas as modalidades desportivas **freeride, downhill** etc., o selim encontra-se numa posição muito baixa e, regra geral, inclinado para trás. Informa-te sobre a posição correta junto do teu treinador, na tua associação ou na nossa linha direta de assistência técnica. Ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Encontrarás instruções sobre o ajuste do selim no capítulo **"Adaptar a bicicleta Canyon ao ciclista"**.

PERIGO

As bicicletas de montanha destes tipos podem estar desgastadas já após uma temporada de tal forma que se torne necessário mudar peças essenciais e/ou de suporte. Leva bicicletas destes tipos a uma inspeção minuciosa a cada 3 a 4 meses.



No freeride, etc. o selim encontra-se normalmente inclinado para trás



Espigão do selim ajustável em altura

NOTA

Nos espigões do selim ajustáveis em altura, como, por ex., o Reverb da RockShox, é possível fazer o ajuste em altura por meio de um botão existente no guiador. Lê as instruções dos fabricantes dos componentes.

NOTA

Um selim mais baixo é recomendado geralmente para descidas íngremes com a MTB. Viagens mais longas, com o selim baixo, poderão causar problemas nos joelhos.

APÓS UMA QUEDA

1. Verifica se as rodas estão firmemente encaixadas nos apoios (ponteiras) e se os aros estão no centro do quadro ou do garfo. Põe as rodas em andamento. Desta forma consegues verificar se as rodas giram de forma concêntrica. Se a roda tiver nitidamente um desvio lateral, a roda tem de ser centrada. Encontrarás mais informações nos capítulos **"O sistema de travagem"** e **"As rodas"**.
2. Controla se o guiador e o avanço não estão entortados ou possuem um início de fratura e se estes ainda se encontram direitos. Verifica se o avanço está devidamente preso ao garfo, tentando rodar o guiador para o lado contrário à roda dianteira. Apoia-te também ligeiramente sobre as manetes dos travões para verificares a firmeza da montagem do guiador sobre o avanço. Encontrarás mais informações nos capítulos **"Adaptar a bicicleta Canyon ao ciclista"** e **"A caixa de direção"**.
3. Verifica se a corrente ainda se encontra sobre os pratos e pinhões. Se a bicicleta tiver caído sobre o lado das mudanças, deverás verificar o funcionamento das mesmas. Pede a alguém, para levantar a bicicleta pelo selim e vai introduzindo as mudanças cuidadosamente com o desviador traseiro. Especialmente para as mudanças baixas, quando a corrente sobe para os pinhões maiores, deverás 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 enfeie nos raios – **Perigo de queda!**

Desviador traseiro, roda traseira e quadro podem ser danificados. Verifica o desviador dianteiro. Caso este se tenha deslocado, a corrente pode cair, a bicicleta perde o acionamento (consulta também o capítulo **"As mudanças"**).



Controla se as rodas ainda estão bem encaixadas nas ponteiras



Tenta deslocar o guiador para o lado contrário à roda dianteira



Olha por trás para o corpo da cassete e verifica se as roldanas do desviador se encontram exatamente por debaixo dos dentes afiados do pinhão adequado

i NOTA

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

4. Olha por cima do selim ao longo do tubo superior ou para a caixa do movimento pedaleiro de forma a te certificares de que o selim não está desalinhado.
5. Levanta a bicicleta alguns centímetros e deixa-a cair no chão. Se surgirem ruídos, é necessário procurares parafusos eventualmente soltos.
6. Por fim, observa mais uma vez toda a bicicleta para descobrires deformações, mudanças de cor ou fissuras eventualmente existentes.

Regressa com a bicicleta muito cuidadosamente e só se tiver passado no teste sem problemas. Evita acelerações e travagens fortes e não pedales de pé.

Se não estiveres seguro de que a tua bicicleta está em perfeito estado de funcionamento, chama alguém que te vá buscar de carro, em vez de correres algum risco de segurança. Assim que chegares a casa, a bicicleta deverá ser examinada mais uma vez minuciosamente. Peças danificadas têm de ser reparadas ou substituídas. Lê os capítulos alargados das instruções mais à frente. Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

PERIGO

Peças de carbono que tenham sofrido um impacto, tal como peças arqueadas de alumínio podem quebrar subitamente. Estas peças não devem ser reparadas, ou seja, não podem ser desentortadas, visto que o perigo de rutura permanece mesmo posteriormente. 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 tua segurança está em primeiro lugar.



Certifica-te de que o desviador traseiro não pode entrar em contacto com os raios



Olha por cima do selim ao longo do tubo superior para te certificares de que não está desalinhado



Para a tua própria segurança, após uma queda, substitui os componentes de construção leve

KIT DE 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.

Os garfos do quadro da bicicleta de montanha da Canyon devem ser escolhidos de acordo com o curso da suspensão adequado. Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

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 a totalidade da larga gama de possibilidades neste manual. A Canyon não pode ser responsabilizada por todas as combinações possíveis de componentes.

Recomendamos-te ainda que leias impreterivelmente as instruções dos fabricantes dos componentes. Geralmente, erros na combinação podem reduzir o grau de segurança da tua Canyon. Recomendamos-te, por isso, que mandes fazer a montagem a um técnico especializado ou na nossa oficina especializada. Para a tua própria segurança, não te aventures demasiado.



Kit de quadro

! CUIDADO

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

i NOTA

Manda montar a tua Canyon na nossa oficina especializada!

i NOTA

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

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 modifiques o quadro nem os seus componentes, p. ex. guias de cabos reguláveis, etc., limando, perfurando ou algo semelhante.

Monta todos os componentes no quadro (exceção: espigões do selim de carbono, avanços sobre garfos com tubo de carbono e todos os espigões nos quadros de carbono) com massa de montagem de alta qualidade. Deste modo, evitas a corrosão. Caso contrário, daí a algum tempo não conseguirás possivelmente voltar a desmontar a tua Canyon.

As Canyon têm a caixa de direção e o garfo já montados.

Vai-te aproximando sempre lentamente dos binários máximos de aperto e controla 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, vai-te aproximando lentamente do binário de aperto máximo e controla sempre, pelo meio, se o componente está bem apertado.



Cumpre sempre os binários de aperto recomendados



Nunca trabalhes sem uma chave dinamométrica

! PERIGO

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 dos fabricantes, as normas gerais e a evolução técnica e científica. Se tiveres alguma questão sobre a compatibilidade de determinadas peças em relação ao quadro, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

! CUIDADO

Só está autorizada a utilização do avanço fornecido.

i NOTA

Encontrarás os binários de aperto dos parafusos nos próprios componentes, no Quick Start Guide do teu modelo e/ou nas instruções dos fabricantes de componentes.

CAIXA DE DIREÇÃO OU JOGO DE COMANDO

Todos os quadros são fornecidos com casquilhos de montagem forçada e jogo de comando (integrated headset).

GARFO DE SUSPENSÃO

Os quadros da bicicleta de montanha da Canyon podem ser equipados com um garfo de suspensão à tua escolha.

Observa a altura da montagem do garfo, visto que esta tem de corresponder à geometria do quadro. Encontrarás as alturas de montagem do teu garfo de suspensão, tal como a medida do diâmetro nominal do tubo do garfo na nossa página de Internet www.canyon.com

A montagem de outro garfo influencia, no mínimo, a tua condução negativamente. Em determinadas circunstâncias a tua bicicleta Canyon pode ficar incontrolável – **Perigo de queda!** Observa também que a coroa do garfo deve poder rodar livremente debaixo do quadro.



A coroa do garfo deve poder ser rodada, sem contacto, por baixo do quadro



Cumprir a altura de montagem do garfo de suspensão recomendada

PERIGO

Um garfo não adequado modifica o comportamento de condução, podendo, inclusivamente, tirar-te o controlo sobre a bicicleta.

TERMINAIS DOS CABOS

Pressiona os terminais dos cabos, cravados no sentido do curso da força no quadro da Canyon Carbon MTB apenas no sentido do curso dos cabos das mudanças. A força exercida na diagonal ou contrariamente ao sentido do curso pode provocar lesões no quadro.



Não excedas os binários de aperto recomendados pelos fabricantes dos rolamentos



Ao trocades o dropout substituível, não deves exceder de forma alguma o binário de aperto máximo



Cumpe o binário de aperto indicado relativamente ao suporte de garrafa

i NOTA

Encontrarás os binários de aperto dos parafusos nos próprios componentes, no Quick Start Guide do teu modelo e/ou nas instruções dos fabricantes de componentes.

i NOTA

Quando substituíres o dropout, não te esqueças de aplicar um pouco de massa lubrificante entre o dropout e o quadro!

ESPIGÃO DO SELIM

O teu novo espigão do selim deve ter o mesmo diâmetro nominal que o tubo do selim do teu quadro. O espigão tem de deslizar facilmente no quadro sem pressão nem rotação. Medidas diferentes do quadro e espigão podem conduzir a uma falha do espigão.

Antes de montares o espigão no quadro, certifica-te de que o tubo do selim se encontra completamente isento de arestas afiadas ou rebarbas. Ao utilizares um espigão do selim ou tubo do selim de carbono, ambos os componentes devem estar livres de massa lubrificante ou óleo. Limpa e remove as rebarbas do tubo do selim, se necessário.

Não apertes demasiado o parafuso de fixação do tubo do selim. Observa as indicações do capítulo **"Ajuste da altura correta do selim"**, bem como os binários de aperto dos parafusos autorizados no capítulo **"Instruções gerais de conservação e inspeções"** e observa ainda as disposições do fabricante dos componentes. Uma rotação excessiva pode provocar danos no espigão do selim e ser responsável, assim, por um acidente e/ou lesões do ciclista.



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



Cumpra o binário de aperto indicado relativamente ao aperto do espigão do selim

! PERIGO

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.

! PERIGO

O teu 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 conduzas a tua Canyon, se a marca de inserção mínima estiver visível no espigão.

! PERIGO

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

i NOTA

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

i NOTA

Observa as instruções relativas aos diâmetros dos espigões do selim em https://www.canyon.com/pt-pt/support-articles/seat_post_diameters.html

ADAPTAR A BICICLETA CANYON AO CICLISTA

É indiferente se pretendes conduzir uma Canyon Cross Country Racer a cortar o vento ou desejas deslocar-te descontraidamente numa bicicleta All Mountain Canyon. O essencial é a posição (do selim) para o teu bem-estar e o desenvolvimento do teu desempenho na tua Canyon. Deves, por isso, ajustar o selim e o guiador da tua Canyon, o mais exatamente possível, às tuas necessidades.

Em princípio, uma bicicleta de montanha é um aparelho de desporto. Só por isso, a bicicleta de montanha pressupõe certas condições básicas da musculatura do tronco, dos ombros e da nuca.

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

Ao escolheres o tamanho do quadro, deves ter em consideração, se a altura de entrepernas te dá liberdade de movimento suficiente, de forma que não toques no tubo superior e te magoes.

Com o Canyon Perfect Position System (PPS) tens à tua disposição um instrumento que te permitirá escolher o tamanho exatamente necessário da tua Canyon, sem nunca a teres experimentado. Encontrarás o sistema PPS na nossa página de Internet www.canyon.com



O quadro deve proporcionar altura de entrepernas suficiente



Posição típica de um ciclista de freeride em descidas

⚠️ PERIGO

Todos os trabalhos descritos a seguir requerem alguma experiência, ferramentas adequadas e habilidade manual. Após a montagem, faz sem falta a breve inspeção (capítulo **"Antes de cada utilização"**) e faz um teste de condução numa zona sem movimento ou numa rua isolada. Desta forma, poderás controlar tudo mais uma vez sem perigo. Caso não te sintas seguro, é preferível realizares apenas o controlo da posição. Se necessário, deixa a tua Canyon ser controlada por especialistas.

AJUSTE DA ALTURA CORRETA DO SELIM

A altura correta do selim para ciclistas em bicicletas cross country, marathon e tour depende do 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 pedalagem não é redonda. Se o selim estiver demasiado baixo, a consequência serão dores nos joelhos. Verifica, por isso, a altura do selim através do seguinte método de aplicação simples. Utiliza para este fim calçado com uma sola plana.

- Senta-te sobre o selim e coloca o calcanhar sobre o pedal que se encontra na posição mais baixa. Nesta posição, a perna tem de estar totalmente esticada. Certifica-te de que a anca permanece direita.

Para ajustares a altura do selim, tens de desapertar os pinos de aperto do selim ou abrir o aperto rápido (antes disso, lê o capítulo "**Manuseamento de eixos passantes**"). Desaperta o parafuso do espigão do selim com uma ferramenta adequada, rodando-o no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Não puxes o espigão do selim para cima da marcação gravada no tubo. Em quadros com o 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.



Para ajustares a altura do selim, tens de abrir o 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

⚠ PERIGO

Não lubrifiques de modo nenhum o tubo do selim de um quadro de carbono, se este não estiver equipado com uma proteção de alumínio. Se utilizares um espigão do selim de carbono, não podes sequer lubrificar quadros de metal. Os componentes de carbono, que tenham sido lubrificados uma vez, possivelmente, nunca mais podem voltar a ser fixados com segurança!

⚠ CUIDADO

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

- Agora o espigão do selim solto poderá ser ajustado em altura. Certifica-te de que a parte do espigão do selim, inserida no interior do tubo do selim, se encontra sempre bem lubrificada. (Exceção: quadros e espigões do selim de carbono). Se o teu espigão não deslizar facilmente no tubo do selim, não empregues a força de forma alguma. Se necessário, utiliza a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com
- Alinha novamente o selim, olhando da ponta do selim até à caixa do movimento pedaleiro ou ao longo do tubo superior.
- Volta a apertar o espigão. Para este fim, roda 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. Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com
- Verifica se o espigão está bem fixo. Para este fim, agarra no selim com as mãos à frente e atrás e tenta rodá-lo. Se este não se mover, é porque está bem fixo.



Olha por cima do selim ao longo do tubo superior para te certificares de que não está desalinhado



Tenta rodar o selim contra o quadro

PERIGO

Certifica-te de que não apertas demasiado o parafuso de aperto do espigão do selim. O forçar da rosca pode provocar uma danificação do espigão do selim ou do quadro. **Perigo de acidente!**

NOTA

Nos espigões do selim ajustáveis em altura, como, por ex., o Reverb da RockShox, é possível fazer o ajuste em altura por meio de um botão existente no guiador. Lê o manual de instruções do fabricante, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

- Ao fazeres um novo teste, a posição das pernas continua correta? Faz o 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, ajustaste corretamente a altura do selim.
- Verifica se ainda consegues apoiar as pernas de forma segura no chão. Se este não for o caso, deverás baixar novamente um pouco o selim.

Quando praticas as modalidades desportivas dirtbike, freeride, downhill etc., o selim encontra-se numa posição muito baixa e, regra geral, inclinado para trás. Encontrarás mais informações ainda no capítulo "**Características específicas das bicicletas de freeride**". Consulta o teu treinador, a tua associação ou contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



A posição de pedalagem ideal é quando o tenar do dedo grande do pé se encontrar a meio do pedal, o joelho tem de estar levemente dobrado

⚠ PERIGO

Nunca utilizes 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 pelo menos até estar abaixo do tubo superior ou abaixo da escora superior!

ⓘ CUIDADO

Vai-te aproximando, de forma crescente, em pequenos passos (meio metro newton) do valor do binário máximo prescrito e verifica de vez em quando sempre de novo, se o componente está bem fixo. Não ultrapasses o binário máximo indicado pelo fabricante!

i NOTA

Controla regularmente a posição dos jovens em crescimento no selim todos os 2-3 meses.

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 ciclista 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.

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 consulta o capítulo "**A caixa de direção**"). A regulação da altura só é possível através da mudança das anilhas espaçadoras, as chamadas spacer, ou então da reviravolta do avanço, nos chamados modelos Flip-Flop.



Avanço Aheadset®



A altura do guiador determina a inclinação das costas

⚠ PERIGO

Os avanços fazem parte das peças estruturais da bicicleta. Alterações podem ameaçar a tua segurança. Certifica-te de que apertas os aparafusamentos do guiador e avanço corretamente. Encontrarás os binários de aperto dos parafusos nos próprios componentes, no Quick Start Guide do teu modelo e/ou nas instruções dos fabricantes de componentes.

No caso de alterações planeadas utiliza eventualmente a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

⚠ CUIDADO

Certifica-te de que a combinação guiador – avanço está aprovada pelo fabricante do guiador e do avanço.

i NOTA

Observa também os manuais de instruções dos fabricantes dos componentes.

40 ADAPTAR AO CICLISTA ALTURA DO GUIADOR

- Desmonta o parafuso para a tensão prévia da caixa de direção em cima, no tubo do garfo, e remove a tampa.
- Desaperta os parafusos laterais do avanço. Separa o avanço do garfo.
- Agora podes retirar os anéis espaçadores.
- Distribui um pouco de pasta de carbono para montagem da Canyon sobre a zona, na qual o avanço será preso.
- Coloca o avanço completamente sobre o tubo do garfo e introduz de novo todos os anéis espaçadores removidos na parte superior do avanço.

PERIGO

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, utiliza apenas peças sobresselentes originais adequadas e marcadas.

NOTA

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 estiveres absolutamente seguro da posição do teu selim. Manda realizar esta operação a um técnico especializado. O manuseamento errado ou a utilização de uma ferramenta errada no encurtamento do tubo do garfo provocam danos irreparáveis e, em certas circunstâncias, até 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 contactares a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Desaperta os parafusos laterais do avanço



Remove os anéis espaçadores e coloca-os de novo posteriormente na parte superior do avanço



Reajusta o rolamento e aperta em seguida novamente o avanço

NOTA

Certifica-te de que a área de aperto do guiador não tem arestas afiadas. Se necessário, utiliza a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Se desejares virar o avanço ao contrário, tens de remover ainda o guiador.

- Para este fim, desaperta os parafusos do avanço à frente, com os quais o guiador é apertado e remove-o com cuidado.
- Distribui também, nesta área de aperto, pasta de montagem para carbono Canyon e volta a fixar o guiador, após teres rodado o avanço.
- Além disso, alinha o guiador na zona de aperto.
- Aperta todos os parafusos de fixação do avanço com uma chave dinamométrica, segundo as indicações. Observa que, se utilizares 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.
- Ajusta de novo o rolamento.
- Ajusta 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. Aperta o avanço depois de o teres alinhado e testa-o, tentando rodá-lo (consulta o capítulo "**A caixa de direção**").



Desaperta os parafusos do avanço, à frente



Reaperta os parafusos de forma fixa

PERIGO

Observa que os aparafusamentos do avanço e guiador têm de ser apertados com os binários de aperto prescritos. Caso contrário seria possível o guiador ou o avanço solta-se ou partir-se. Isto pode dar origem a um acidente grave. Encontrarás os binários de aperto dos parafusos nos próprios componentes, no Quick Start Guide do teu modelo e/ou nas instruções dos fabricantes de componentes. Se necessário, utiliza a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

PERIGO

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

NOTA

Certifica-te de que a área de aperto do guiador não tem arestas afiadas. Se necessário, utiliza a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

DISTÂNCIA DO SELIM/GUIADOR E AJUSTE DO SELIM

A posição do selim é essencial para a tua experiência de condução e deslocação sem dor.

A distância entre os punhos do guiador e o selim tem influência sobre a inclinação das costas e, deste modo, sobre o conforto e a dinâmica de condução. Através da armação do espigão do selim é possível alterar um pouco esta distância. Se a armação do selim for deslocada no espigão do selim, isso influencia, porém, também o processo de pedalagem. O ciclista pedala a mais ou a menos distância de trás nos pedais.

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

Certifica-te de que o canto superior do selim permanece na posição horizontal, enquanto reaper-tas o(s) parafuso(s). Durante estes trabalhos de ajuste, a bicicleta deve permanecer na horizontal.

Em bicicletas com suspensão total, pode ser vantajoso ajustar o selim à frente um pouco mais baixo, ou seja, ligeiramente inclinado.



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



A aresta superior do selim deve ficar, se possível, na horizontal

PERIGO

Observa que os aparafusamentos no espigão do selim têm de ser apertados com os binários prescritos. Utiliza uma chave dinamométrica e não excedas os binários máximos de aperto dos parafusos! Encontrarás os binários de aperto dos parafusos nos próprios componentes, no Quick Start Guide do teu modelo e/ou nas instruções dos fabricantes de componentes.

O curso do movimento do selim é muito pequeno. Um âmbito substancialmente maior de comprimento é coberto por avanços ajustáveis ou de diferentes comprimentos. Em parte, é possível realizar uma diferença de mais de 10 cm. Na maior parte dos casos, o comprimento dos cabos das mudanças e travão também tem de ser ajustado respetivamente. Se necessário, utiliza a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Verifica após a montagem se o selim reapertado se inclina ou se deixa rodar, ao pressionares alternadamente a ponta e o extremo com as mãos.



PERIGO

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

NOTA

O curso do movimento do selim é muito pequeno. 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. Para este tipo de alterações, contacta sempre uma oficina especializada. Para esclareceres quaisquer questões ou realizares algum agendamento, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

DESLOCAÇÃO DO SELIM E AJUSTE DA INCLINAÇÃO DO SELIM

Mecanismo de aperto integrado com um ou dois parafusos paralelos

Em espigões do selim com mecanismo de aperto integrado, um ou dois parafusos sextavados internos centrais seguram a cabeça que fixa tanto a inclinação como também a posição horizontal do selim. A maioria dos espigões do selim apresentam dois parafusos dispostos lado a lado.

Para ajustar a posição do selim, desaperta o parafuso ou parafusos na cabeça do espigão do selim. Desaperta o(s) parafuso(s) para isso duas a três voltas no máximo, caso contrário todo o mecanismo poderá desmanchar-se. Desloca o selim na horizontal para ajustares a distância selim/guiador. Frequentemente, é preciso para isso dar uma pequena pancada no selim. Observa as marcações na armação e não as excedas.

Após teres encontrado a posição desejada, verifica se ambas as metades do mecanismo de aperto estão em contacto firme com a armação do selim.

Certifica-te de que o selim ou o mecanismo de aperto "encaixa" numa das reticulações na cabeça do espigão do selim, enquanto apertas. Roda gradualmente o(s) parafuso(s).

Se tudo estiver na posição correta, roda o parafuso ou os parafusos com a chave dinamométrica de acordo com as indicações.



Aperta os dois parafusos alternadamente e de forma homogênea, nunca excedas o binário de aperto máximo autorizado



Verifica se o selim, agora reapertado, se inclina

⚠ CUIDADO

Controla os aparafusamentos mensalmente com a chave dinamométrica de acordo com os valores que encontrarás nos próprios componentes, no Quick Start Guide do teu modelo e/ou nas instruções dos fabricantes dos componentes.

Mecanismo de aperto com dois parafusos em fila

Em espigões do selim com este mecanismo, dois parafusos sextavados internos verticais seguram a cabeça que fixa tanto a inclinação como também a posição horizontal do selim. Atrás do espigão encontra-se um parafuso, à frente ou no centro do espigão outro.

Para ajustares a posição do selim, desaperta ambos os parafusos duas a três voltas no máximo, caso contrário todo o mecanismo poderá desmontar-se. Desloca o selim na horizontal para ajustares a distância selim/guiador. Frequentemente, é preciso para isso dar uma pequena pancada no selim. Observa as marcações na armação e não as excedas. Após teres encontrado a posição desejada, verifica se ambas as metades do mecanismo de aperto estão em contacto exacto com a armação do selim.

Além disso, cumpre os binários de aperto recomendados. Verifica se o selim reapertado se inclina, pressionando alternadamente a ponta e o extremo com as mãos.



Desaperta os dois parafusos, dando duas a 3 voltas no máximo



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



Posiciona o selim de tal forma, que a armação seja fixada dentro das marcações

PERIGO

Posiciona 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 quebra!**

PERIGO

Toma em consideração que na substituição de um selim, os espigões do selim são construídos normalmente para uma armação de selim com um diâmetro de sete milímetros. Armações com outras características podem conduzir à danificação do espigão e, consequentemente, à queda do ciclista.

AJUSTE DO GUIADOR E DAS MANETES DOS TRAVÕES

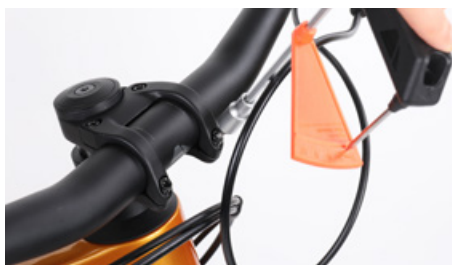
Na maioria das vezes, as extremidades dos guiadores das bicicletas de montanha são um pouco inclinadas. Ajusta o guiador de tal forma, que os teus pulsos fiquem descontraídos e não muito rodados para o lado.

AJUSTE DA POSIÇÃO DO GUIADOR MEDIANTE ROTAÇÃO DO GUIADOR

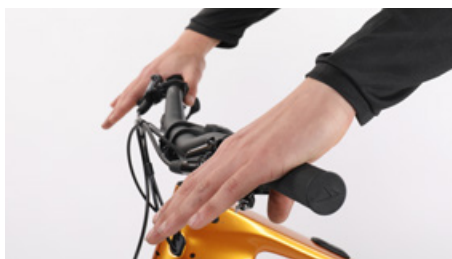
- Desaperta o(s) parafuso(s) sextavado(s) interno(s) na parte da frente do avanço.
- Roda o guiador até este ficar na posição que pretendes.
- Certifica-te de que o guiador fica preso pelo avanço exatamente no centro.
- Reaperta agora os parafusos cuidadosamente com uma chave dinamométrica. Cumpre o binário de aperto dos parafusos prescrito. Encontrarás os binários de aperto dos parafusos nos próprios componentes, no Quick Start Guide do teu modelo e/ou nas instruções dos fabricantes de componentes. Após teres colocado o guiador na posição desejada, tens de ajustar as manetes dos travões e os manípulos das mudanças.
- Desaperta o parafuso interno sextavado nas faixas dos punhos.
- Roda a manete do travão e o manípulo das mudanças no guiador. Senta-te sobre o selim e coloca os dedos sobre a manete do travão. Controla se a tua mão forma uma linha reta com o antebraço.
- Reaperta a manete e o manípulo.
- Controla a fixação segura do guiador, colocando-te em frente à tua Canyon e agarrando no guiador por ambas as manetes dos travões. O guiador não deve mover-se nem mesmo com um empurrão forte para baixo. Reaperta cuidadosamente, se necessário, o(s) parafuso(s) de aperto.



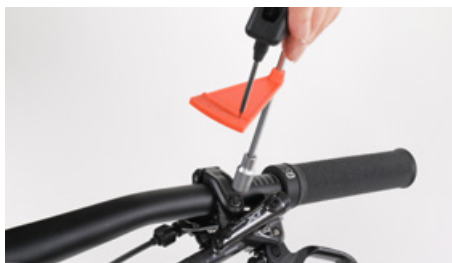
Desaperta o(s) parafuso(s) sextavado(s) interno(s) na parte dianteira do avanço



Reaperta os parafusos com o binário de aperto prescrito



Quando os teus dedos se encontram sobre as manetes dos travões, a tua mão deve formar uma linha reta com o antebraço



Aperta as manetes dos travões e os manípulos das mudanças com os binários de aperto prescritos

Extensores de guiador permitem mais possibilidades de manipulação. Estes são normalmente instalados, de forma a permitirem que as mãos possam estar agradavelmente sobre eles, na dita condução de pé. Os "bar ends", como os extensores também são chamados, encontram-se, então, praticamente paralelos ao solo ou num ângulo de aproximadamente 25 graus para cima.

- Desaperta os parafusos, que se encontram na maioria das vezes na parte inferior ou superior dos extensores do guiador, uma a duas voltas.
- Roda os extensores do guiador como desejares e certifica-te de que ambos os lados se encontram no mesmo ângulo.
- Reaperta os parafusos com os binários de aperto dos parafusos necessários.
- Controla a boa fixação, tentando rodar os extensores.
- Em guiadores de carbono devem ser utilizadas tampas de extremidade especial, sempre que forem instalados extensores. Nos guiadores de carbono, é estritamente necessário observar o manual de instruções, porque vários fabricantes de guiadores limitam fortemente a utilização de extensores.



Extensores de guiador permitem uma maior variação da posição das mãos



Reaperta os parafusos com o binário necessário

⚠ PERIGO

Observa que os aparafusamentos do avanço, guiador, extensores e travões têm de ser apertados com os binários de aperto prescritos. Caso contrário, seria possível que os componentes se soltassem ou se partissem. Isto pode dar origem a um acidente grave. Encontrarás os binários de aperto dos parafusos nos próprios componentes, no Quick Start Guide do teu modelo e/ou nas instruções dos fabricantes de componentes.

⚠ PERIGO

Não ponhas os extensores nem na vertical nem para trás, isto poderia causar lesões numa queda.

⚠ PERIGO

Tem em consideração que a distância de paragem aumenta, se conduzires com um guiador com extensores. As manetes dos travões não se encontram a um alcance favorável em todas as posições.

AJUSTE DO ALCANCE DAS MANETES DOS TRAVÕES

Muitas das manetes dos travões permitem ajustar a distância entre a alavanca e os punhos do guiador. Ciclistas com mãos pequenas podem, assim, encurtar o alcance das manetes em relação ao guiador. A posição de acionamento das manetes, a partir da qual a travagem é iniciada, tem de ser também adaptada ao comprimento dos dedos.

- Verifica quando os calços dos travões tocam nas superfícies de travagem. Se este ponto de resistência surgir logo após um percurso curto, o travão tem de ser reajustado. Se desejares ajustar o alcance da manete, consulta sobre este assunto o capítulo "**O sistema de travagem**". Caso contrário, o travão poderia ficar a roçar depois do ajuste. Se o travão só atuar após metade do percurso da manete, ainda tens alguma margem de manobra para reduzires o alcance das manetes.
- Normalmente na área, perto da qual o tubo do travão entra na armação da manete, encontra-se um pequeno parafuso. Aperta o parafuso e observa como a manete se move.
- Nos travões hidráulicos há geralmente um parafuso de ajuste na manete. Com ele, podes alterar a posição.
- Assim que o alcance das manetes desejado for atingido, verifica sem falta, se o percurso livre da manete é suficiente, antes dos calços entrarem em contacto com as superfícies de travagem.

PERIGO

Tem em consideração que a distância de travagem aumenta, se conduzires com um guiador com extensores. As manetes dos travões não se encontram a um alcance favorável em todas as posições.



Distância de alcance do travão



Ajuste do alcance da manete do travão

PERIGO

Observa que os aparafusamentos do avanço, guiador e dos travões têm de ser apertados com os binários de aperto prescritos. Caso contrário, seria possível que os componentes se soltassem ou se partissem. Isto pode dar origem a um acidente grave. Encontrarás os binários de aperto dos parafusos nos próprios componentes, no Quick Start Guide do teu modelo e/ou nas instruções dos fabricantes de componentes.

PERIGO

A manete do travão não deve poder ser puxada até ao guiador. A força total de travagem tem de ser atingida antes!

NOTA

Observa também as instruções adicionais do fabricante dos travões.

OS SISTEMAS DE PEDAIS

Nem todos os sapatos são adequados para ciclismo. 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, caso contrário 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.

VISTA GERAL DO FUNCIONAMENTO DE VÁRIOS SISTEMAS

Aconselháveis são pedais, nos quais o pé está acoplado ao pedal com uma ligação desencaixável, os chamados pedais de sistema ou clique. A ligação permite que o pé não escorregue ao pedalar com rapidez ou em percursos sobre terreno acidentado. Através do apoio fixo do pé, o pedal 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 pedal de sistema

i NOTA

Os pedais de sistema ou clique exigem sempre sapatos especiais de ciclismo.

i NOTA

Lê o manual de instruções do fabricante dos pedais, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Nos pedais de sistema ou clique, um sapato especial para ciclismo fica ligado ao pedal através de um mecanismo de encaixe, semelhante ao usado no esqui. Primeiro vira-se o pedal com a ponta da plaqueta (cleat) e depois pressiona-se o corpo do pedal que se encontra na horizontal. Na maior parte dos pedais das bicicletas de montanha, o mecanismo de encaixe encontra-se em ambos os lados, não é preciso virar o pedal. 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 comuns, o desencaixe é efetuado virando o calcanhar para fora. Nas primeiras tentativas de encaixe e desencaixe do pedal, apoia-te a uma parede ou a alguém.

As diferenças funcionais entre os diversos sistemas de pedais podem ser encontradas na forma da plaqueta e no ângulo e força de desencaixe. Ciclistas, com tendência para problemas nos joelhos, deviam ter um sistema de pedais que proporcione liberdade de movimento dos pés, onde o calcanhar do sapato encaixado possa mover-se um pouco para cá e para lá.

A vantagem de alguns pedais de sistema é o facto de a plaqueta se encontrar enterrada no sapato, sendo possível também andar a pé sem qualquer problema.



A ligação dos pedais de clique solta-se, rodando o calcanhar para fora



Nas solas estão embutidas pequenas plaquetas de encaixe ("cleats")

PERIGO

Treina a recolha, o encaixe no pedal e o desencaixe da ligação, rodando o pé para fora primeiro com a bicicleta parada, antes de aperfeiçoares a técnica numa estrada sem trânsito. Lê cuidadosamente todo o manual de instruções do fabricante dos pedais e sapatos. Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza 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:

- Prende a placa do pedal ao sapato de tal 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.
- Certifica-te de que os parafusos de fixação estão sempre bem apertados, visto que se a placa estiver solta é quase impossível desencaixar! **Perigo de queda!**
- Ajusta a força de encaixe dos pedais de acordo com as tuas necessidades. No início é aconselhável uma tensão prévia baixa. Roda o pequeno parafuso sextavado interno e verifica a tensão prévia, encaixando e desencaixando.
- Molas e mecanismos sem proteção têm de ser limpos de sujidade e lubrificados regularmente.
- O ranger ou chiar das placas dos pedais pode ser eliminado frequentemente, aplicando um pouco de massa lubrificante nos pontos de contacto entre a placa do sapato e o pedal.
- Verifica 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 na pedalagem



Ajusta a força de encaixe dos pedais às tuas necessidades

PERIGO

Certifica-te de que o pedal e a sola do sapato estão sempre limpos de sujidade e outros corpos estranhos e lubrifica regularmente o mecanismo de encaixe com óleo.

PERIGO

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 tua Canyon são necessários para adaptar a velocidade da condução às circunstâncias do trânsito. Em caso de necessidade, os travões têm de trabalhar com força para parar a tua 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 efetuares uma travagem a fundo, tens de tentar transferir o teu peso o mais possível para trás.

Aciona os travões simultaneamente e não te esqueças que o travão dianteiro, em pisos aderentes e através da transferência de peso, poderá gerar as maiores forças de travagem.

A atribuição das manetes dos travões em relação aos corpos do travão, p. ex. a manete esquerda atua sobre o travão dianteiro, pode variar. Manda modificar os travões antes da primeira utilização como desejares.

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.

Verifica o teu estilo de condução e habitua-te a travar de forma breve, mas forte e a soltar os travões de vez em quando. Em caso de dúvidas, para a bicicleta um momento e deixa arrefecer o disco do travão ou o aro, sem puxares a manete do travão.



Manete do travão



Travão de disco



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

⚠ PERIGO

Familiariza-te cuidadosamente com os teus travões. Exercita paragens de emergência numa zona sem trânsito, até teres o controlo total sobre a tua Canyon. No trânsito em vias públicas, isso poderá evitar acidentes.

⚠ CUIDADO

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

FUNCIONAMENTO E DESGASTE

Por meio de uma manete, um calço do travão estático é pressionado contra uma superfície de travagem rotativa e friccionante. Através desta fricção, a roda desacelera. Para além da força, com a qual o calço é pressionado contra a superfície de travagem, é determinante o valor do chamado coeficiente de fricção entre os parceiros de fricção que deslizam um sobre o outro.

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



Travão de disco atrás

PERIGO

Falta de estanquidade nos tubos dos travões hidráulicos podem provocar a sua falha. Fugas devem ser imediatamente reparadas, caso contrário, há perigo de acidente!

CUIDADO

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

NOTA

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

NOTA

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

CONTROLO E REAJUSTE DOS TRAVÕES DE DISCO

Com humidade, os travões de disco respondem muito mais depressa do que os travões de aro. Além disso, eles precisam comparativamente de menos manutenção e não desgastam os aros. A desvantagem é que os travões de disco têm tendência a fazer ruídos, quando estão húmidos. Para poder otimizar a utilização dos travões, é possível adaptar as manetes dos travões de disco ao tamanho das mãos. Geralmente, isto é realizado por meio de um pequeno parafuso sextavado interno situado diretamente na manete.

CONTROLO DE FUNCIONAMENTO

Verifica regularmente, com a manete acionada, se os tubos e as ligações têm fugas. Se houver uma fuga de óleo hidráulico ou de líquido do travão, debes tomar imediatamente as medidas adequadas, visto que uma falta de estanquidade pode provocar a falha do travão. Se necessário, utiliza a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Controla o desgaste dos calços, verificando as 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, tens de desmontar os calços, seguindo as instruções do fabricante, examiná-los bem e, se necessário, substituí-los.

i NOTA

Os fabricantes dos travões de disco fornecem instruções detalhadas. Lê-as cuidadosamente antes de desmontares uma roda ou efetuares trabalhos de manutenção.

i NOTA

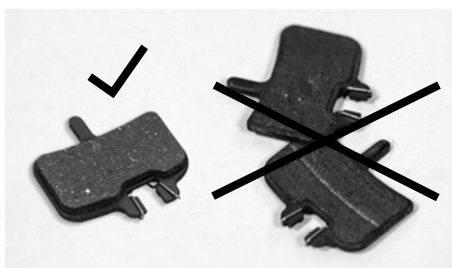
Na substituição, utiliza apenas peças sobreselentes originais!



Travão de disco



Ajuste do alcance da manete do travão



Os calços dos travões gastos têm de ser substituídos

⚠ PERIGO

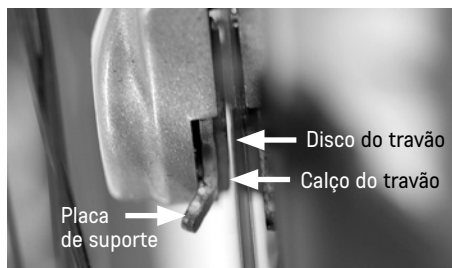
Os calços dos travões e os discos sujos podem reduzir bastante a potência de travagem. Não deixes que o travão apanhe óleo ou outros líquidos, p. ex. quando limpas a bicicleta ou oleias a corrente. Não é possível limpar calços sujos de forma alguma e é necessário substituí-los! Podes limpar discos dos travões com produtos de limpeza especiais para travões e, em caso de emergência, com água quente e detergente.

TRAVÕES DE DISCO

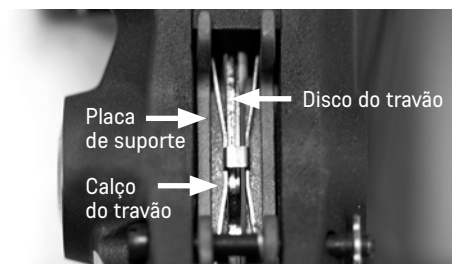
O desgaste dos calços dos travões, nestes modelos de travões, é compensado automaticamente. Antes de cada utilização, verifica se atinges um determinado ponto de pressão, antes da manete tocar no guiador. Controla regularmente, se os calços ainda apresentam espessura suficiente.

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

Utiliza exclusivamente calços sobresselentes de origem e segue as instruções do manual do fabricante dos travões. À mais pequena dúvida, manda fazer este trabalho a um técnico especializado.



Controlo do calço de um travão SRAM – a placa de suporte nunca pode tocar no disco



Controlo do calço de um travão Shimano – a placa de suporte nunca pode tocar no disco

NOTA

Os calços dos travões novos têm de ser utilizados várias vezes antes de atingirem os valores de desaceleração ideais. Para este fim, acelera a tua Canyon aprox. 30 a 50 vezes até atingires uma velocidade de aproximadamente 30 km/h e trava até parares totalmente.

NOTA

Observa também as indicações nas páginas de Internet:
<https://www.rideformula.com>
<https://www.magura.com/en/EUR/>
<https://si.shimano.com>
www.sram.com

NOTA

Quando tiveres desmontado as rodas, não podes puxar as manetes dos travões. Caso contrário, os calços são deslocados um contra o outro e a montagem da roda torna-se difícil. Após a desmontagem das rodas, monta as proteções de transporte fornecidas.

PERIGO

Travões de disco aquecem bastante ao travar. Por isso, não toques logo nem no disco nem na pinça do travão, se travaste muitas vezes, por ex. após ou durante uma descida mais longa.

PERIGO

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

PERIGO

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

AS MUDANÇAS

As mudanças na tua 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, 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, poderás subir montanhas íngremes com uma utilização moderada de energia. No entanto, terás de pedalar com mais frequência.

Em descidas de montanha, é utilizada uma mudança mais elevada. Poderás percorrer muitos metros com apenas uma pedalada, sendo a velocidade então correspondentemente elevada. Para poupare energia na tua pedalagem, tens de mudar de mudança com frequência. Como num automóvel, tens de manter o "motor" em movimento para atingires 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, deves pedalar com fluidez. As graduações finas e a operação fácil das engrenagens das bicicletas modernas oferecem-te as melhores condições para um modo de condução eficiente. Adicionalmente, o desgaste da corrente e dos pinhões, bem como o desgaste ao qual estão sujeitas as tuas articulações dos joelhos são muito menores.

As mudanças por desviador são a forma mais efetiva de transferência da força na bicicleta. Entre 97 e 98 por cento do teu trabalho efetuado chegam à roda traseira de uma engrenagem de corrente cuidada e lubrificada. Tanto a operação das mudanças como a efetividade dos travões são quase perfeitos.



Mudanças por desviador



Desviador traseiro

⚠ PERIGO

Não introduzas a mudança sob carga, isto reduz bastante a vida útil da corrente. Para além disso, a corrente pode ficar presa entre a escora inferior e os pratos da corrente ("chain suck"). Evita mudares as mudanças, enquanto pedalas com muita força.

! CUIDADO

Certifica-te de que usas sempre vestuário justo às pernas ou usas molas para as calças ou algo semelhante. Deste modo, evitas que as pernas das tuas calças se enfiem na corrente ou na roda dentada, provocando uma queda.

i NOTA

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

Devido às formas dentadas especiais dos pinhões, correntes flexíveis e passos de mudanças nas manetes com encaixe exato, a mudança das velocidades torna-se muito fácil. Quase todas as mudanças têm um mostrador no guiador, no qual é possível ver qual a mudança ativada.

FUNCIONAMENTO E OPERAÇÃO

Nos interruptores em forma de botão de pressão, existem duas formas de funcionamento diferentes. Na maioria, com o botão grande aciona-se as rodas dentadas maiores. O pequeno manipulo, que na perspetiva do ciclista, está situado antes do guiador, faz passar a corrente para as rodas dentadas menores. Isto implica que um acionamento das mudanças, realizado com a mão direita sobre o botão de polegar grande direito, provoca uma transmissão mais leve. Se pressionares, pelo contrário, com a mão esquerda o botão de polegar esquerdo fazes passar a corrente para a roda dentada grande: a mudança torna-se mais pesada!

Contudo, o acionamento sob pressão reduz bastante o tempo útil de vida da corrente. Evita, por isso, introduzires mudanças enquanto pedalas com muita força.

Os interruptores da **Shimano** são manuseados com o polegar e o indicador, os da **SRAM** apenas com o polegar, i. e., também aqui o manípulo grande muda para uma roda dentada maior.

O manípulo 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 continuares a pedalar de forma homogénea 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.



Interruptor de botão de pressão da SRAM



Interruptor de botão de pressão da Shimano



Manetes da Shimano

PERIGO

Exercita a introdução das mudanças num recinto sem trânsito. Familiariza-te com o funcionamento dos diferentes manípulos. No trânsito, o treino da introdução de mudanças poderia exigir demasiada concentração de ti e distrair-te de perigos possíveis.

CONTROLO E REAJUSTE DAS MUDANÇAS

As tuas mudanças por desviador foram ajustadas cuidadosamente pela equipa da Canyon, antes da tua Canyon te ter sido enviada. Ao andares os primeiros quilómetros, no entanto, os cabos Bowden podem esticar, provocando a imprecisão dos processos de comutação das mudanças. A corrente sobe assim dificilmente para o próximo pinhão maior.

DESVIADOR TRASEIRO

- Volta a esticar o cabo com o parafuso de ajuste, através do qual o cabo Bowden passa no manipulador das mudanças ou no desviador traseiro.
- Verifica após cada esticamento, se a corrente sobe voluntariamente para o próximo pinhão maior. Para este fim, roda a manivela do pedaleiro com a mão ou dá uma volta com a tua Canyon.
- Se a corrente subir com facilidade, tens 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.



Reajustar a tensão do cabo das mudanças no desviador traseiro: para isso desaperta primeiro o parafuso que tensiona o cabo Bowden



Em seguida podes tensionar o cabo Bowden com a mão

NOTA

Se um ajudante te levantar a parte traseira da bicicleta, podes testar facilmente o funcionamento, rodando o pedaleiro e acionando as mudanças.

AJUSTAR OS LIMITADORES DE CURSO

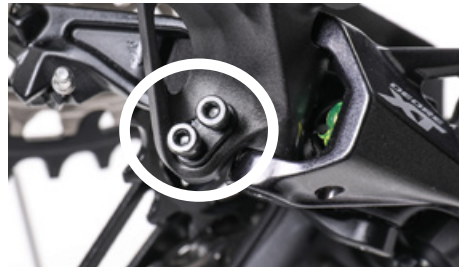
Para evitar que o desviador traseiro ou a corrente se enfiem nos raios ou a corrente caia do pinhão menor de todos, a área de rotação do desviador traseiro está delimitada pelos chamados parafusos limitadores de curso. Numa utilização normal, estes não se alteram:

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

- Muda para a mudança maior (pinhão mais pequeno) com o manípulo das mudanças. Depois o cabo das mudanças relaxa completamente e a corrente salta automaticamente para o pinhão mais pequeno. Olha por trás para o corpo da cassette e verifica se as roldanas do desviador se encontram exatamente por debaixo dos dentes afiados deste pinhão.
- Se isto não for o caso, tens de ajustar a posição com o parafuso limitador 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. Roda um parafuso, conta as voltas e observa o desviador traseiro. Se este não se mover, estás a rodar o parafuso errado. Roda o mesmo número de voltas no sentido contrário.
- Roda o parafuso para a direita, se as roldanas se devem deslocar mais para dentro, ou no sentido contrário, se as roldanas se devem deslocar mais para fora.



Olha por trás para o corpo da cassette e verifica se as roldanas do desviador se encontram exatamente por debaixo dos dentes afiados do pinhão adequado



Parafusos limitadores de curso



Delimita a área de rotação do desviador traseiro com os parafusos limitadores de curso

- Muda para o pinhão traseiro maior. Aqui é preciso teres cuidado para que o desviador traseiro não se enfie imediatamente nos raios. Se a corrente estiver sobre a roda dentada maior, deves acionar a próxima mudança propositalmente e depois empurrar o desviador traseiro com a mão, na direção dos raios. Para isso, põe a roda a girar.
- Se a caixa das roldanas entrar em contacto com os raios ou se a corrente subir para o pinhão, tens de delimitar a zona de rotação. Roda o parafuso marcado com um "L" até a colisão ser excluída de forma fiável.
- Observa 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.



Certifica-te de que o desviador traseiro não pode entrar em contacto com os raios

PERIGO

Limitadores de curso ajustados incorretamente ou uma fixação do desviador traseiro torta podem causar a danificação severa da bicicleta e o bloqueio da roda traseira. **Perigo de acidente!**

CUIDADO

O ajuste do desviador traseiro deve ser realizado por um mecânico experiente. Se quiseres tentar sozinho, observa adicionalmente o manual de instruções do fabricante das mudanças sobre este assunto. Se tiveres problemas com as mudanças, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

- Para ajustares esta distância, o desviador traseiro possui um parafuso, que está apoiado na parte frontal da ponteira. Aperta este parafuso até a distância desejada ser atingida. Para controlo, roda o pedaleiro para trás; a roldana não deve ter contacto com o pinhão nem mesmo nesta deslocação.
- Se a distância ainda for insuficiente e a falta de espaço impedir a comutação das mudanças, só resta encurtar a corrente, extraíndo um elo. O desviador traseiro fica depois mais tensionado. Por outro lado, tem de ser garantido que a corrente, à frente e atrás, pode engatar na roda dentada grande. No entanto, esta mudança não deve ser utilizada, devido ao grande andamento oblíquo da corrente.



Para ajustares a distância entre a caixa das roldanas e a cassette, aperta o parafuso que está apoiado na parte frontal da ponteira

⚠ PERIGO

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. Controla o alinhamento do dropout depois de incidentes deste tipo ou, se for montada outra roda traseira, debes controlar a zona de oscilação e event. reajustar os parafusos limitadores de curso.

⚠ CUIDADO

Após os trabalhos nas mudanças e corrente, é estritamente necessário que realizes um teste de condução com a tua 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!

⚠ CUIDADO

É estritamente necessário que faças um teste de condução, fora do trânsito, após teres ajustado as mudanças.

⚠ CUIDADO

O reajuste completo do desviador traseiro deve ser realizado por um mecânico experiente. Ajustes incorretos podem provocar danos mecânicos graves. Observa sobre este assunto o manual de instruções do fabricante das mudanças. Se tiveres problemas com as mudanças, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

SHIMANO Di2

A Di2 é a versão eletrónica dos grupos de transmissão de alta qualidade da Shimano. Em vez de cabos de tração, a transmissão do sinal é feita por meio de cabos. O desviador traseiro e 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 desgastes desnecessário.

Como condutor tens três modos de funcionamento à disposição. Dois modos são semiautomáticos "Synchro Shift". Isto significa que as mudanças só são introduzidas com a unidade direita das mudanças para o desviador traseiro e o desviador dianteiro muda automaticamente nas combinações previamente indicadas entre os dois respetivamente três pratos dianteiros da corrente. No terceiro modo, é possível introduzir as mudanças como habitual com as unidades de comando para o desviador dianteiro e traseiro.

Além disso, novo é que o sistema de mudanças pode ser reprogramado através de uma ferramenta de serviço. Desta forma é possível programar o número de mudanças que serão utilizadas, assim como a velocidade da introdução das mudanças. Se desejares, a Canyon também pode reprogramar a função do botão de operação e p. ex. trocá-la. Para isso, é necessário um aparelho especial de teste da Shimano que também é utilizado para detetar falhas.

O abastecimento de energia é efetuado por meio de um acumulador recarregável fixado no quadro ou no espigão do selim.



Desviador traseiro Di2



Unidade de mudanças

⚠ PERIGO

Antes de utilizares um sistema de mudanças Di2 novo, é imprescindível que faças um teste de condução fora do trânsito. Utiliza os diferentes modos de mudanças e experimenta a excelente capacidade de desempenho das mesmas.

i NOTA

Lê os manuais de instruções do fabricante das mudanças fornecidos.

OPERAÇÃO

Em vez dos manípulos das mudanças clássicas da Shimano, as XT e as XTR Di2 possuem unidades eletrônicas de mudanças.

No modo manual, em princípio, as mudanças são introduzidas como na versão mecânica. Em vez de pressionares a fundo o manípulo inferior e superior das mudanças, no Di2 só é preciso pressionares botões de operação. Para acionares as rodas dentadas maiores, deves premir o botão de operação maior, inferior.

Se premires o botão de operação mais pequeno, superior, a corrente passa para as rodas dentadas mais pequenas. No desviador traseiro, podes introduzir várias mudanças de uma só vez. O número possível depende da programação.

Pressionando o botão, no visor do sistema, podes mudar para ambos os modos Synchro Shift. Estes distinguem-se um do outro na graduação das mudanças.

No modo Synchro Shift, pressionas o botão grande na unidade de mudanças direita para obteres uma mudança mais leve, o outro pequeno que se encontra por cima para obteres uma mudança mais pesada. O desviador traseiro e o desviador dianteiro estão acoplados um ao outro e passam depois atrás e, se necessário, à frente para a roda dentada correta. Tudo o que tens de fazer, além de pressionares o botão para o sentido correto da mudança, é retirares um pouco da força sobre o pedal, de forma que a corrente possa mudar e não escorregue.



Visor do sistema

i NOTA

Encontrarás mais informações e vídeos sobre o funcionamento relativos ao sistema de mudanças XTR Di2 Synchro Shift da Shimano, pesquisando por XTR Di2, em www.shimano.com

i NOTA

Poderás realizar os ajustamentos também por meio de app ou bluetooth: <http://e-tubeproject.shimano.com/>

BATERIA

Com uma bateria nova e completamente carregada, podes percorrer aprox. 800 a 1.000 quilómetros. Se a bateria tiver apenas 25 % da carga, isto é suficiente para mais ou menos 200 a 250 km.

Se a bateria estiver fraca, deixa de funcionar primeiro o desviador dianteiro e depois o desviador traseiro. Neste estado, ainda podes percorrer alguns quilómetros e mudar as mudanças com o desviador traseiro. No entanto, debes carregar a bateria o mais depressa possível. Se a bateria estiver completamente descarregada, o desviador traseiro fica na última mudança selecionada. A introdução de outra mudança deixa então de ser possível!

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 tuas exigências, tens de substituir a bateria.

Podes verificar o estado de carga da bateria em qualquer altura. Para isso, pressiona um dos botões de operação e mantém-no premido durante no mínimo 0,5 segundos.

O LED na unidade de controlo indica-te o estado de carga:

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



Desviado traseiro Di2

⚠ PERIGO

Para carregares a bateria, utiliza exclusivamente o carregador fornecido!

⚠ PERIGO

Quando a bateria não é utilizada durante um período longo de tempo, ela tem de ser guardada amplamente carregada (50 % ou mais), em local seco e fresco e fora do alcance de crianças.

ⓘ CUIDADO

Após no máximo três meses, debes verificar o estado de carga. Para o armazenamento, monta sempre a cobertura de proteção fornecida sobre a zona dos contactos da bateria.

ⓘ NOTA

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

SRAM Eagle AXS

No SRAM Eagle AXS mudas as mudanças no desviador traseiro, pressionando o interruptor basculante no guiador.

Para introduzires uma mudança mais pequena (pinhão maior atrás), pressiona o interruptor basculante do Controller para baixo. Para introduzires uma mudança maior (pinhão menor atrás), pressiona o interruptor basculante do Controller para cima.

Se mantiveres o interruptor basculante sob pressão, podes introduzir várias mudanças. Por meio da app SRAM AXS, é possível realizar vários ajustes personalizados das mudanças.

Para carregares o teu acumulador SRAM, remove-o do desviador traseiro. Carrega depois o acumulador com o carregador fornecido.

Encontrarás mais informações em www.sram.com



Interruptor basculante SRAM Eagle AXS



Acumulador SRAM



Remover acumulador SRAM para carregar

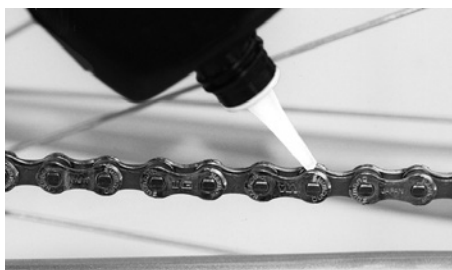
MANUTENÇÃO DA CORRENTE

Continua a ser válido o seguinte: "quem bem lubrifica, bem anda". A quantidade de lubrificante não é decisiva, mas sim a distribuição correta e a frequência de aplicação.

- De vez em quando, limpa a corrente de sujidade e óleo depositados com um pano humedecido de óleo. Não é necessário utilizares desengordurantes especiais para correntes.
- Aplica nos elos da corrente, que devem estar o mais limpos possível, óleo, massa lubrificante ou cera para correntes.
- Ao mesmo tempo, roda o pedaleiro e põe umas gotas nas roldanas.
- A seguir, roda a corrente várias voltas. Depois não utilizes a tua Canyon durante alguns minutos para que o lubrificante possa penetrar na corrente.
- Por fim, podes limpar o lubrificante em excesso com um pano, de forma que na condução não salpique nem atraia sujidade.



Limpa a corrente de sujidade e óleo com um pano



Aplica óleo de corrente nos elos, que devem estar o mais limpos possível

PERIGO

É estritamente necessário que te certifiques sempre de que nenhum lubrificante penetra nos discos ou nos calços dos travões. Os travões ficariam inutilizados!

NOTA

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

DESGASTE DA CORRENTE

As correntes fazem parte dos componentes da tua Canyon que estão sujeitos a desgaste, mas o condutor pode influenciar a sua vida útil. Lembra-te, por isso, de lubrificares regularmente a tua corrente, sobretudo após conduções à chuva. Tenta usar mudanças, nas quais o grau de obliquidade da corrente é baixo. Conduz com uma frequência de pedalagem elevada (superior a 60-70 rotações/minuto).

As correntes de mudanças por corrente nas MTB atingem frequentemente um limite de desgaste já após aprox. 800 km. Correntes com grande alongamento 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. Por isso, verifica regularmente o grau de desgaste da corrente.

Para este fim, passa à frente para o prato da corrente grande (se existente). Puxa a corrente para fora do prato com o polegar e o indicador. Se a corrente se deixar levantar bastante, é porque o comprimento da cadeia de elos alongou muito. Tem de ser substituída.

Para um controlo exato da corrente, existem aparelhos de medição precisos. A substituição da corrente deve ser feita por mãos experientes, já que as correntes modernas não possuem junção de corrente. Elas possuem uma construção contínua, razão pela qual necessitam de ferramenta especial. Se for necessário, um revendedor poderá escolher a corrente adequada às tuas mudanças e montá-la.



Verificação do estado da corrente



Medição profissional do desgaste

PERIGO

Uma corrente mal ligada pode rebentar e provocar uma queda. Manda substituir a corrente a um técnico especializado.

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

São as rodas da tua Canyon que estabelecem o contacto com a estrada. Elas são muito sobrecarregadas pelo peso do ciclista 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, controla regularmente as rodas, apesar de, normalmente, não ser necessário tornar a centrar.

A roda é constituída por cubo, raios e aro. 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 aro sobre as cabeças dos raios e sobre o fundo do aro, o qual muitas vezes tem pontas afiadas.

Se quiseres montar um pneu novo, tem atenção ao 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 57-622 significa: o pneu possui uma largura de 57 mm, quando cheio, e possui um diâmetro (interno) de 622 milímetros. A outra medida de tamanho, para o mesmo pneu, está especificada em polegadas e é 29 x 2,25. Um pneu maior pode provocar o roçamento do pneu no garfo ou na parte traseira. Orienta-te, por isso, pelo tamanho montado.



Roda



Tamanho e níveis de pressão de ar do pneu



Fita de aro no aro

PERIGO

Se montares um pneu mais largo ou mais alto do que o montado de série, pode acontecer que, ao pedales devagar, batas com o pé na roda da frente. Uma roda pode, também, ficar bloqueada ao comprimir a suspensão. **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. Sobre tudo a grande pressão exercida sobre a câmara de ar ao passar sobre uma saliência pontiaguda, a chamada snake bite (em português: mordidela de cobra), é provocada 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 de valor mais inferior permite uma suspensão mais confortável, ideal para percursos fora de estrada. Com o aumento da pressão, a resistência ao rolamento dos pneus diminui, mas o conforto também diminui. Pneus com uma pressão de ar elevada são adequados de preferência, aliás, para percursos na estrada e bons caminhos no campo. Fora de estrada, uma pressão de ar mais reduzida garante normalmente melhor resistência ao rolamento e à tração.

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 de bicicleta de montanha sem câmara de ar (Tubeless). 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 Sclaverand ou Presta, a qual é utilizada em quase todo o tipo de bicicletas. A válvula está protegida contra a sujidade por uma tampa de plástico.



Válvula Presta ou Sclaverand



Desenroskar a tampa de plástico

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

Pressão de ar em psi, bar e kPa

⚠ PERIGO

A condução com pressão de ar insuficiente pode provocar a deslocação do pneu para fora do aro.

⚠ PERIGO

Nunca enchas os teus pneus para além da pressão máxima autorizada! O pneu poderia saltar do aro ou rebentar durante o percurso.
Perigo de queda!

⚠ PERIGO

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

⚠ PERIGO

Se utilizares um pneu mais largo do que o montado de série, pode acontecer que, numa compressão total do garfo de suspensão, o pneu toque na coroa do garfo.

Observa os diferentes diâmetros das válvulas. Utiliza 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. Controla 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 respetivo adaptador, é possível encher uma câmara de ar com uma válvula Sclaverand num posto de abastecimento de combustíveis.



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



Adaptador de válvula

⚠ PERIGO

Conduz sempre com a pressão de ar dos pneus recomendada e controla-a, em intervalos regulares, pelo menos uma vez por semana.

⚠ PERIGO

Pneus, com o perfil gasto ou com os flancos quebradiços, devem ser substituídos. A estrutura interior dos pneus pode ser danificada, com a entrada de humidade ou sujidade.

⚠ PERIGO

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

⚠ PERIGO

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

ⓘ CUIDADO

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

ⓘ NOTA

Na válvula Presta ou Sclaverand antes de utilizares a bomba, tens de desenroscar um pouco a porca serrilhada e pressioná-la algum tempo no sentido da válvula, até que saia um pouco de ar.

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 passares 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 te aperceberes destas irregularidades, através do andamento aos "esses", é possível que o funcionamento da tua Canyon tenha sido afetado.



Verifica a concentricidade



Suportes para centrar rodas

⚠️ PERIGO

Não circules com rodas que não estejam centradas. **Perigo de queda!** Verifica, por isso, de vez em quando a concentricidade. Para este fim, levanta a roda do chão e põe-a a girar com a mão.

⚠️ CUIDADO

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

⚠️ CUIDADO

Centrar rodas (reajustar a tensão) é um trabalho difícil, que deves entregar a um especialista!

FIXAÇÃO DAS RODAS COM SISTEMAS DE EIXOS PASSANTES

Atualmente existem muitos sistemas de eixos passantes diferentes no mercado. Alguns sistemas são fixados com apertos rápidos. Para a montagem e desmontagem de outros sistemas, necessitas eventualmente de ferramentas especiais.

Controla a fixação após uma ou duas horas de utilização e depois a cada 20 horas de funcionamento.



Abertura da alavanca de aperto rápido



Fecho da alavanca de aperto rápido



Fixação com eixos passantes

⚠ PERIGO

Nunca andes com uma bicicleta sem antes teres examinado a fixação das suas rodas! Se a roda se soltar durante a utilização, cairás!

⚠ CUIDADO

Prende as rodas, fixadas com apertos rápidos, juntamente com o quadro a algo fixo, quando estacionas a bicicleta.

i NOTA

Observa sempre as indicações do fabricante do garfo nas instruções fornecidas.

i NOTA

As bicicletas de montanha Canyon também possuem sistemas de eixos passantes. Sobre este assunto, lê o capítulo "**Manuseamento de eixos passantes**".

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 tiveres contigo as ferramentas necessárias para mudares pneus e câmaras de ar e uma câmara de ar sobresselente ou uma caixa de remendos. Para mudares a câmara de ar de rodas com apertos rápidos, necessitas simplesmente de duas alavancas de montagem e uma bomba de ar. Em rodas com fixação por porcas ou dispositivo anti-roubo, é necessária ainda a chave correspondente.

DESMONTAGEM DA RODA

- Nos travões de disco hidráulicos, certifica-te de que nunca acionas a manete com a roda desmontada. Quando voltares a montar, verifica se não existe fricção entre o disco do travão e a pinça do travão. Nunca toques nos discos dos travões imediatamente após a travagem, porque estes aquecem muito e podem causar queimaduras.
- Nas rodas traseiras com mudanças por desviador, debes 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.
- Abre o aperto rápido, como descrito no capítulo **"Manuseamento de eixos passantes"**. Quando a roda ainda não pode ser removida após afrouxamento, tens de abrir a porca de pré-tensão do aperto rápido algumas voltas.
- Para facilitar a desmontagem da roda traseira, tens de puxar o desviador traseiro um pouco para trás com a mão.



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



Na desmontagem da roda traseira, puxa um pouco o desviador traseiro para trás

⚠ PERIGO

Os discos dos travões podem aquecer. Deixa-os arrefecer antes da desmontagem da roda.

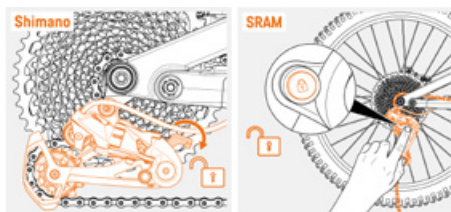
ⓘ CUIDADO

Não aciones, de modo nenhum, a manete do travão (de disco), depois da roda estar desmontada e lembra-te de montar a proteção de transporte, quando desmontas a roda!

ⓘ NOTA

Observa o manual de instruções dos fornecedores dos travões e das mudanças.

- Nas mudanças Shimano, o desviador traseiro tem de ser primeiro "desbloqueado" com um manipulador. A seguir o desviador traseiro pode ser puxado para trás.
- Nas mudanças SRAM, o desviador traseiro tem de ser puxado para a posição de montagem e depois fixado com um botão.
- Levanta um pouco a tua Canyon e dá uma pequena pancada na roda, que cairá depois para o chão.



Manuseamento do desviador traseiro na desmontagem do pneu nas marcas Shimano e SRAM

DESMONTAGEM DE PNEUS COM ARMAÇÃO DE ARAME OU KEVLAR

- Desenrosca a tampa e as porcas de fixação da válvula, e deixa sair o ar por completo.
- Pressiona o pneu do flanco do aro para o centro do aro. Facilita a desmontagem, se fizeres isto a toda a volta.
- Coloca a alavanca de montagem aprox. 5 cm à direita e à esquerda ao lado da válvula na aresta inferior do pneu e levanta o flanco do pneu sobre o friso do aro. Mantém a alavanca nesta posição.
- Enfia a segunda alavanca a uma distância de aprox. 10 centímetros da primeira entre o aro e o pneu e levanta 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 podes tirar a câmara de ar. Certifica-te de que a válvula não fica presa no aro e de que a câmara de ar não é danificada.
- Remenda a câmara de ar, seguindo as instruções do fabricante dos remendos.



Pressionar o pneu para o centro do aro



Aplicar a alavanca de montagem e levantar o flanco do pneu sobre o friso do aro



Puxar a câmara de ar para fora do pneu

- Quando tiveres desmontado o pneu, deves controlar a fita do aro. A fita deve ser colocada uniformemente, não deve estar danificada nem ter fissuras e deve tapar todas as cabeças dos raios e perfurações. 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. Se tiveres dúvidas em relação à tua fita de aro, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza 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 KEVLAR

Na montagem do pneu, certifica-te de que não entram corpos estranhos, como sujidade e areia para o interior e de que não danificas a câmara de ar.

- Coloca o aro com um friso no pneu. Pressiona este flanco com o polegar completamente por cima do friso do aro. Este procedimento deveria ser possível em qualquer pneu sem ferramenta. Coloca a válvula da câmara de ar no orifício do aro.
- Enche apenas ligeiramente a câmara de ar de modo que esta obtenha uma forma arredondada e coloca-a completamente no interior do pneu. Certifica-te de que esta não tem dobras.
- Começa a montagem final no lado oposto ao da válvula. Pressiona o pneu, o mais possível com o polegar, por cima do flanco do aro.
- Certifica-te de que a câmara de ar não fica entalada ou esmagada entre o pneu e o aro. Desloca 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

! PERIGO

Se o tecido do pneu tiver sido danificado, através de perfuração por um objeto, é melhor fazeres a sua substituição por razões de segurança.

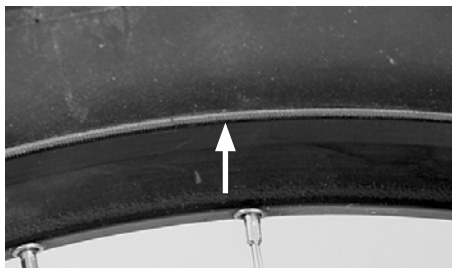
! PERIGO

Fitas de aro danificadas devem ser substituídas imediatamente.

- Trabalha de forma uniforme para os dois lados do perímetro do pneu. Aproximadamente no fim, tens 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.
- Controla novamente a posição da câmara de ar e pressiona o pneu com o tenar da mão por cima do friso.
- Se não funcionar, tens de utilizar a alavanca de montagem. Certifica-te de que a parte romba está virada para a câmara de ar e de que não danificas a câmara de ar.
- Pressiona a válvula para o interior do pneu para que a câmara de ar não fique entalada debaixo da carcaça do pneu. A válvula está direita? Se não for o caso, deves desmontar novamente um dos flancos do pneu e endireitar outra vez a câmara de ar.
- Se queres ter a certeza de que a câmara de ar não será esmagada debaixo do flanco, deves 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 consegues também controlar, se a fita de aro foi deslocada.
- Agora enche o pneu até atingires a pressão desejada. A pressão máxima está, normalmente, inscrita no flanco do pneu.
- Controla 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.



Pressiona o pneu para ambos os lados para teres a certeza de que a câmara de ar não está entalada



Anel de controlo no flanco do pneu

i NOTA

Se tiveres um furo em viagem, podes tentar não desmontar a roda e não remover a câmara de ar por completo. Deixa ficar a válvula enfiada no aro e procura primeiro o furo, por onde sai o ar. Para isso, enche a câmara de ar. Passa a câmara de ar perto do ouvido e tenta ouvir barulhos sibilantes. Quando encontrares o furo, procura o respetivo ponto do pneu e examine-o também. Muitas vezes, o objeto estranho ainda se encontra no pneu. Remove-o, se necessário.

**DESMONTAGEM DE PNEUS SEM CÂMARA DE AR
(PNEUS TUBELESS/UST)**

Esvazia o ar do pneu por completo. Pressiona os flancos do pneu, com as mãos para o meio do aro, até a carcaça do pneu se encontrar inserida descontraidamente no aro de ambos os lados. Começa no lado oposto ao da válvula e levanta um flanco do pneu com os dedos sobre o flanco lateral (friso) do aro. Liberta completamente toda parede lateral do pneu. Depois, remove também o outro flanco do pneu do aro.



Pressionar o pneu sem câmara de ar para o meio do aro

**REPARAÇÃO DE PNEUS SEM CÂMARA DE AR
(PNEUS TUBELESS/UST)**

Os pneus Tubeless podem, em caso de avaria, também ser utilizados com uma câmara de ar. Remove primeiro o objeto que furou o pneu. Desmonta ainda a válvula do aro. Insere uma câmara de ar de bicicleta de montanha, ligeiramente cheia, no pneu. Monta o pneu, tal como antes descrito, e certifica-te de que a pressão de ar e o assento do pneu no aro estão corretos. Podes remendar pneus sem câmara de ar na parte interior, com um remendo disponível no mercado. Ao mesmo tempo, segue as instruções do fabricante dos remendos.

! PERIGO

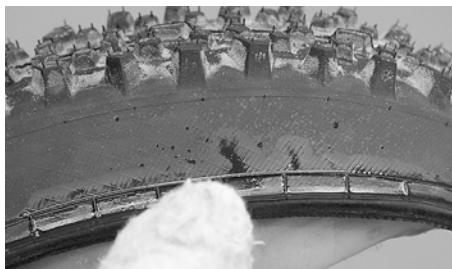
Uma montagem incorreta pode provocar disfunções ou mesmo a avaria dos travões. Por esta razão, atua obrigatoriamente de acordo com as instruções do fabricante no manual fornecido.

MONTAGEM DE PNEUS SEM CÂMARA DE AR (PNEUS TUBELESS/UST)

Antes da montagem, assegura-te de que o pneu está livre de sujidade e lubrificante no interior e na área do talão do pneu. Antes da montagem, molha ligeiramente o talão do pneu dos dois lados a toda a volta com água de sabão ou pasta de montagem de pneus. Não utilizes nenhuma alavanca de montagem!

Para evitares danos no talão do pneu, pressiona o pneu para dentro do aro exclusivamente com as mãos. Pressiona primeiro um talão do pneu sobre um friso do aro a toda a volta. Depois, pressiona o outro talão do pneu sobre o friso do aro. Centra o pneu sobre o aro. Certifica-te de que o pneu está assente na base do aro e a válvula se encontra no centro dos dois flancos do pneu. Enche os pneus até à pressão de ar máxima admissível. A pressão está, normalmente, inscrita na parede lateral do pneu.

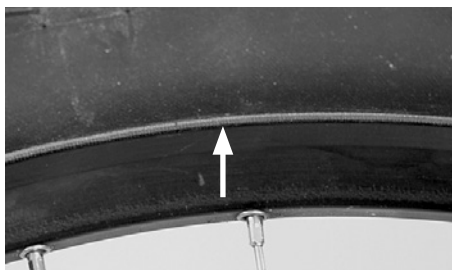
O pneu assenta, com isto, na base do aro. Verifica o assento correto por meio da linha fina de controlo dos pneus por cima da ligação pneu-aro. Esta linha característica deve dar a volta completa ao pneu, mantendo sempre a mesma distância relativamente ao aro. Regula agora a pressão de ar, recorrendo à válvula e partindo da pressão máxima. Ao mesmo tempo, observa a pressão de ar recomendada.



Antes da montagem, molha ligeiramente o talão do pneu com água de sabão



Indicação da pressão de ar no flanco do pneu



O anel de controlo para o assento do pneu



CUIDADO

Pneus Tubeless só podem ser montados em combinação com um aro UST/uma roda UST (Mavic e outros fabricantes).

MONTAGEM DA RODA

A montagem da roda funciona na ordem inversa à desmontagem. Certifica-te de que a roda assenta exatamente nas ponteiras e circula centrada entre as pernas do garfo ou entre as escoras traseiras. Certifica-te de que o assento do aperto rápido está correto (consultar o capítulo "**Manuseamento de eixos passantes**") e pendura imediatamente de novo o travão, se necessário!



Assegura-te de que o aperto rápido assenta corretamente

! PERIGO

Antes de continuares o teu percurso, verifica se o travão de disco se move sem fricção. Controla o assento da fixação das rodas. Controla se o disco do travão, após a montagem, se encontra livre de massa ou outros lubrificantes. É estritamente necessário realizares um teste de travagem!

! PERIGO

Uma montagem incorreta pode provocar disfunções ou mesmo a avaria dos travões. Por esta razão, atua obrigatoriamente de acordo com as instruções do fabricante no manual fornecido.

! PERIGO

No entanto, se o tecido do pneu tiver sido danificado através de perfuração por um objeto, é melhor fazeres a sua substituição 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 tua 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 ela relaxe e perca o ajuste inicial.

CONTROLO E REAJUSTE

- Verifica a folga, colocando os dedos à volta da calota superior da caixa de direção.
- Exerce pressão sobre o selim com o tronco, aciona com a outra mão o travão dianteiro e empurra a tua Canyon com força para a frente e para trás.
- Quando a caixa de direção tem 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 a caixa de direção tem folga, ouve-se um chocalhar nesta região.
- Para verificares a facilidade de viragem da caixa de direção, tens de levantar o quadro com uma mão, até a roda dianteira deixar de ter contacto com o solo. Desloca 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 girar sozinha a partir da sua posição central.



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



Verifica a movimentação fácil da caixa de direção, levantando a roda dianteira e verificando se esta se deixa rodar com facilidade

PERIGO

Se conduzires com uma caixa de direção com folga, as cargas são muito elevadas sobre o garfo e a caixa. Isto pode resultar em danos na caixa ou uma rutura no garfo com graves consequências!

PERIGO

Controla o assento correto do avanço após teres ajustado a caixa de direção, prendendo a roda dianteira entre as pernas e tentando rodar o guiador no sentido contrário. Caso contrário, um avanço solto pode provocar uma queda.

CUIDADO

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

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 um componente importante dos rolamentos da cabeça de direção. O seu aperto fixa o ajuste da caixa.

- Solta os parafusos de aperto do avanço, que se encontram nas laterais ou atrás no avanço.
- Reaperta, um pouco, o parafuso de ajuste introduzido por cima, cuidadosamente, com uma chave Allen.
- Reajusta o avanço para que o guiador não esteja inclinado ao avançares em linha reta.
- Reaperta os parafusos laterais de aperto do avanço com a chave dinamométrica. Utiliza uma chave dinamométrica e não excedas os binários máximos de aperto dos parafusos! Encontrarás os binários de aperto dos parafusos nos próprios componentes, no Quick Start Guide do teu modelo e/ou nas instruções dos fabricantes de componentes.
- Executa o controlo da folga, mencionado ao lado. Também aqui, a caixa de direção não deve ser demasiado apertada.

Para o controlo, coloca-te em frente da tua Canyon e prende a roda dianteira entre os teus joelhos. Agarra o guiador e tenta rodá-lo no sentido contrário à roda dianteira. Reaperta, um pouco, o(s) parafuso(s) de aperto do avanço, se o guiador se deixar rodar.

⚠ PERIGO

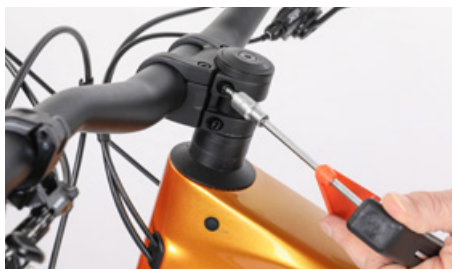
Controla se o avanço está devidamente fixo e não se deixa rodar, após o ajuste da caixa! Um avanço solto pode provocar uma queda grave!

⚠ PERIGO

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



Ajusta a folga da caixa de direção com o parafuso de ajuste, introduzido por cima, após teres soltado os parafusos laterais de aperto



Reaperta os parafusos laterais de aperto do avanço com a chave dinamométrica



Tenta deslocar o guiador para o lado contrário à roda dianteira

ⓘ CUIDADO

Não apertes totalmente o parafuso, mas ajusta a folga com ele!

SUSPENSÃO

GLOSSÁRIO – SUSPENSÃO

Amortecimento de compressão – “compression damping”

Na maioria das vezes botão/roda de ajuste azul. Retarda ou trava o processo de compressão. Impede que o garfo de suspensão bata no fundo em impactos muito rápidos. Em elementos de suspensão de qualidade especialmente elevada estão divididos em high speed (para impactos duros = processos de compressão rápidos) e amortecimento de compressão low speed (para processos de compressão lentos, p. ex. oscilar na condução em pé).

Perna da suspensão (em linguagem coloquial amortecedor ou amortecedores)

A perna da suspensão é o elemento, que une tanto a mola, como o amortecimento na parte traseira de uma bicicleta com suspensão total (full suspension).

Garfo de suspensão

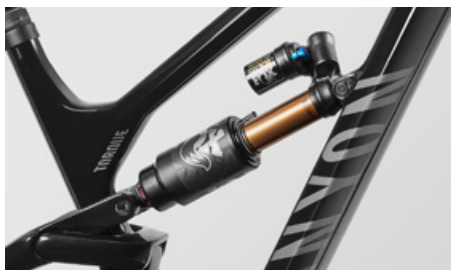
Garfo da bicicleta que faz a suspensão e amortecer impactos por meio de componentes móveis. Os garfos de suspensão telescópicos são os mais frequentes. Por hastes são designados os tubos mais finos que estão comprimidos ou aparafusados de forma fixa à coroa de um garfo telescópico. Por bainhas são designados os tubos tipicamente inferiores, nos quais as hastes imergem. Ao contrário disto existem garfos upside down.

Constante da mola

A força que é necessária para comprimir a mola num determinado percurso de amortecimento – medido em newton por milímetro (N/mm) ou libra/polegada (lbs/in). Uma maior constante, significa mais força por percurso. Nos elementos de suspensão pneumáticos, isto corresponde a uma maior pressão.



O amortecimento de compressão retarda a compressão



A parte traseira com suspensão



O garfo de suspensão

Tensão prévia da mola

Nos sistemas de suspensão a ar muito conhecidos, a pressão do ar no garfo determina a constante e a tensão prévia da mola. Segue as recomendações do fabricante.

Molas de aço podem, dentro de um determinado limite, ser carregadas previamente. Então, a suspensão só responde após uma carga maior. A constante da mola não é, no entanto, alterada por isso. Para ciclistas com mais peso, não é possível compensar a baixa rigidez da mola, aumentando a tensão prévia.

Ajuste do percurso de amortecimento – "travel adjust"

Na maioria das vezes, o percurso de amortecimento do garfo de suspensão é reduzido com um botão rotativo. Em alguns garfos, a redução só fica ativa após um processo de compressão profundo. Nas partes traseiras com suspensão ("full suspension"), os segmentos que incorporam a perna da suspensão são tipicamente desaparafusados ou os parafusos são soltos e reajustados.

Lockout

Na maioria das vezes uma manete no elemento de suspensão ou junto ao guidador.

Dispositivo que bloqueia o garfo ou a perna da suspensão para que o elemento de suspensão não oscile sobre asfalto ou pisos escorregadios. Não pode ser utilizado fora de estrada.

Curso negativo da suspensão – "sag"

É o percurso de amortecimento, resultante da compressão do garfo ou da parte traseira, sempre que o ciclista, parado, se senta na sua posição do costume. É normalmente indicado num valor de percentagem do percurso de amortecimento total. Tem de ser ajustado individualmente.

Amortecedor de plataforma

Aumenta o amortecimento de compressão (low speed) e evita o oscilamento. Ao contrário do Lockout, a suspensão não bloqueia completamente.

Recuperação do amortecimento – "rebound damping"

Na maioria das vezes, botão/roda de ajuste vermelho/a. Retarda ou trava a descompressão. Evita que a bicicleta oscile violentamente.



Lockout no guidador



Percurso de amortecimento negativo – "sag" no garfo de suspensão



Percurso de amortecimento negativo – "sag" na suspensão da parte traseira



A recuperação do amortecimento retarda a descompressão

O GARFO DE SUSPENSÃO

A tendência na construção de bicicletas para mais conforto de condução e handling seguro é incontestável. Por isso, as bicicletas de montanha Canyon estão equipadas com garfos de suspensão. A tua Canyon pode ser controlada melhor fora de estrada ou em troços de estrada em mau estado, os esforços causados por impactos sobre a bicicleta e o condutor são claramente reduzidos. Apesar de existirem diferentes tipos de construção no mercado, a maioria dos garfos de suspensão pertence ao grupo dos chamados garfos telescópicos, cuja forma de ação se assemelha à dos elementos de suspensão, utilizados frequentemente nas motos.

Os garfos de suspensão divergem no modo de fabrico dos elementos de suspensão e no tipo de amortecimento. Os materiais da suspensão são compostos por molas de aço ou ar numa câmara fechada ou uma combinação dos dois.

Normalmente, o amortecimento é feito a óleo que se encontra em câmaras especiais. Em alguns casos específicos também são utilizados amortecedores de fricção e pneumáticos.

Se conduzires durante muito tempo em pé com grande esforço em subidas, é aconselhável bloqueares o amortecimento (Lockout). Nas descidas com piso em mau estado é favorável que o amortecimento de compressão esteja quase totalmente aberto.



O garfo de suspensão



Lockout no guiador

PERIGO

Todas as nossas bicicletas de montanha Canyon estão concebidas apenas para a utilização com o garfo de suspensão montado de série ou um garfo semelhante. A utilização de garfos de coroa dupla ou garfos de comprimentos de montagem diferentes não é autorizada, justifica uma perda da garantia e pode provocar danos graves ou fratura da tua Canyon. **Perigo de acidente!**

NOTA

Quase todos os fabricantes de garfos fornecem com os seus garfos instruções bem concebidas. Lê-as cuidadosamente antes de fazeres alterações no ajuste do garfo ou trabalhos de manutenção.

NOTA

Observa também o glossário – suspensão no início deste capítulo.

FUNCIONAMENTO

Se a roda dianteira sofrer um impacto, a parte inferior do garfo, as chamadas bainhas, são comprimidas para cima. Estas deslizam sobre as hastes, que estão aparafusadas, comprimidas ou coladas à coroa do garfo. O garfo contrai-se, uma mola no interior é comprimida.

A mola providencia que o garfo se descontraia novamente e volte à posição original. Uma mola ideal descontraí-se-ia imediatamente. Para que o processo de descompressão decorra de forma controlada e o garfo não levante repentinamente, é montado um amortecedor de oscilações no garfo. Os garfos telescópicos divergem através do modelo dos elementos de suspensão e do tipo de amortecimento. Como material de suspensão são utilizadas molas de aço ou titânio ou ar numa câmara fechada ou combinações destes.

AJUSTE DA CONSTANTE DA MOLA

Para que o garfo de suspensão funcione de forma ideal, tem de ser ajustado ao peso do ciclista, à posição sobre o selim e à utilização específica.

Para observar é no geral que já ao montar a bicicleta, o garfo de suspensão tem de se comprimir levemente – isto é o chamado percurso de amortecimento negativo ("sag"). Ao conduzires através de um buraco a mola faz a descompressão, o garfo de suspensão compensa a irregularidade. Se a pressão de ar ou a tensão prévia da mola for demasiado elevada, este efeito desaparece, porque o garfo de suspensão já está completamente descomprimido. Deste modo desperdiça-se um aspeto de conforto e segurança essencial, quando o pneu perde brevemente o contacto com o solo.



O garfo de suspensão

! CUIDADO

O garfo de suspensão tem de estar concebido ou ajustado de tal forma que só bata no fundo em casos extremos. Uma mola demasiado macia (pouca pressão de ar) sente-se e, na maior parte dos casos, ouve-se nitidamente através de impactos duros. Estes surgem, sempre que o garfo se comprime completamente com um puxão. Se o garfo de suspensão bater no fundo muitas vezes, acabará por falhar assim como o quadro.

Os ciclistas de cross country e de maratona ajustam normalmente o percurso de amortecimento negativo mais curto do que os ciclistas de freeride ou downhill, que se deslocam mais frequentemente em terrenos acidentados. Quando te sentas em bicicletas de cross country e maratona, o garfo de suspensão deveria comprimir-se entre 10 e 25 % do percurso de amortecimento máximo, em bicicletas all mountain, enduro e freeride entre 20 e 40 %.

Para a medição, podes aproveitar o anel de borracha, que se encontra frequentemente na haste mais fina imergente do garfo de suspensão. Se não existir nenhum anel de borracha, enrola uma abraçadeira à volta de uma das hastes. Aperta-a só o necessário para que ela ainda se deixe deslocar, mas não escorregue por si.

Em garfos de mola pneumática, o ajuste da constante da mola é realizado por meio da pressão de ar no garfo. A pressão tem de ser ajustada com uma bomba de alta pressão especial com indicador de pressão, antes da primeira utilização e mais tarde, se tiver de ser eventualmente ajustada a alterações do peso do ciclista e/ou carga. Muitos garfos de mola pneumática apresentam um autocolante com uma tabela, que proporciona um primeiro ponto de referência. Enche um garfo de mola pneumática com a pressão aconselhada para o teu peso.



Coloca uma abraçadeira sobre a haste



Por meio da deslocação da abraçadeira podes detetar o percurso de amortecimento utilizado



Ajuste da constante da mola com uma bomba de amortecedores



Bomba de ar para o garfo de suspensão e perna da suspensão

NOTA

Efetua este trabalho importante, passo a passo, e se tiveres questões a esclarecer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Senta-te sobre a tua Canyon, vestido com o teu equipamento habitual (event. com mochila carregada) e coloca-te na posição do costume. Segura-te a um objeto fixo (corrimão, parede, etc.) de forma a não caíres. Pede a um ajudante que desloque o anel de borracha ou a abraçadeira para baixo contra a raspadora na bainha.

Desmonta da tua bicicleta Canyon, sem o garfo comprimir mais. A distância, que resulta agora entre o anel de borracha/a abraçadeira e a raspadora, é o percurso de amortecimento negativo. Compara-o com o percurso de amortecimento total (indicação do fabricante) para determinar, se a suspensão tem de ser ajustada mais dura ou mais macia.

Adapta a pressão de um garfo de mola pneumática.

Anota os valores de ajuste adequados e verifica-os posteriormente com regularidade. Cumpre sempre as recomendações do fabricante e não excedas em caso algum a pressão máxima de ar do garfo de suspensão. Realiza depois de cada alteração do ajuste um teste de condução.

Na maioria dos garfos de suspensão com molas de aço, pode ser ajustada uma tensão prévia da mola dentro de limites restritos por meio de um botão rotativo em cima, na coroa do garfo. Se isto não for possível e o percurso de amortecimento negativo desejado não poder ser ajustado, as molas de aço têm de ser substituídas por exemplares mais duros ou mais macios. Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Na substituição de componentes, utiliza apenas peças sobresselentes originais adequadas e marcadas. Realiza depois de cada alteração do ajustamento um teste de condução, se possível em diferentes tipos de terreno.



Tensão prévia garfo com mola de aço

⚠ PERIGO

Os garfos de suspensão estão construídos de forma a conseguirem ou terem de compensar os embates. Se o garfo estiver rígido e bloqueado, os embates chegam ao quadro sem serem atenuados, não estando a configuração do quadro preparada para isso. Por esta razão em garfos com mecanismo de Lockout, só deves acionar esta função geralmente em terrenos planos (ruas, caminhos campestres) e não sobre terrenos irregulares.

ⓘ CUIDADO

Verifica o ajustamento e a pressão de ar do teu garfo de suspensão após a primeira utilização e posteriormente com regularidade. Um ajustamento incorreto do garfo de suspensão pode provocar um funcionamento defeituoso ou danos no garfo de suspensão.

i NOTA

Encontraste um ajuste ao teu gosto, anota a pressão de ar ideal para controlos posteriores.

i NOTA

Cumpe as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante do garfo de suspensão, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

A seguir, verifica a posição do anel de borracha/da abraçadeira. A sua distância em relação à raspadora é o percurso de amortecimento máximo que utilizaste. Se o anel de borracha/a abraçadeira tiver escorregado apenas alguns milímetros, o ajuste do garfo está demasiado duro. Reduz a pressão ou em garfos de mola de aço a tensão prévia da mola. Se isto não trazer melhoria em molas de aço, manda substituir a mola.

Se o anel de borracha/a abraçadeira se tiver deslocado ao longo de todo o comprimento do tubo ou o garfo bater no fundo em trechos de estrada em mau estado várias vezes nitidamente audível, a suspensão está ajustada de forma demasiado macia. Com garfos pneumáticos a pressão tem de ser aumentada. Com molas de aço, manda substituir a mola a um revendedor de bicicletas especializado ou faz um agendamento na oficina da Canyon.

AJUSTE DO AMORTECIMENTO

O amortecimento é regulado por válvulas no interior. A circulação do óleo através das válvulas trava a velocidade, com a qual o garfo de suspensão faz a compressão ou a descompressão e evita um "oscilamento" da suspensão depois de um obstáculo. Desta forma, a reação a obstáculos pode ser otimizada.

Em garfos de suspensão com recuperação do amortecimento ("rebound") ajustável, a velocidade de descompressão (nível de recuperação) pode ser ajustada, com um botão de ajuste (na maioria das vezes vermelho), mais lenta ou mais rápida. Se existir um segundo botão (na maioria das vezes azul), pode ser ajustada a velocidade de compressão (nível de pressão) e/ou ativada a função de Lockout.

Inicia o processo de ajustamento com um amortecimento completamente aberto (nível de recuperação e de pressão para "-"). Segura no guiador com ambas as mãos e puxa o travão da roda dianteira. Apoia-te agora com o teu peso total sobre o garfo de roda dianteira e deixa de exercer esta pressão de novo imediatamente. O garfo irá fazer a descompressão com quase a mesma velocidade, com a qual fizeste a compressão.



Garfo de suspensão – ajuste do percurso de suspensão



Ativar o Lockout



Possibilidades de ajustamento do amortecimento de compressão

Roda então um clique no botão de ajuste vermelho no sentido "+". Pressiona novamente o garfo, com o travão da roda dianteira comprimido, para baixo e solta a pressão de novo subitamente. Aperceber-te-ás que o processo de descompressão decorre de forma um pouco mais lenta. Repete esta pressão e solta com a recuperação do amortecimento cada vez mais fechada. Deste modo, ganhas sensibilidade para o funcionamento da recuperação do amortecimento.

O nível de recuperação é normalmente ajustado de tal forma que este faça a descompressão levemente travado, todavia, não de forma totalmente lenta. Uma descompressão retardada, que acaba em processo lento, é definitivamente um amortecimento demasiado alto.

Conduz depois sobre um obstáculo (p. ex. descer um lancil) e aperta a recuperação do amortecimento em pequenos passos apenas o suficiente (no sentido "+") até o garfo de suspensão, depois da compressão e descompressão, não oscilar mais do que uma a duas vezes no máximo. Verifica um ajustamento alterado sempre num teste de condução fora de estrada.

Em alguns casos, os garfos de suspensão possuem ainda um amortecimento de compressão ("compression"). O amortecimento de compressão típico – ou em alguns garfos de suspensão a recuperação de amortecimento high speed – trava o processo de compressão, quando se conduz sobre um obstáculo com grande velocidade. Uma grande velocidade de compressão implicaria provavelmente, caso contrário, que o garfo batesse no fundo.

Um amortecimento mais fraco garante um bom comportamento de reação, no entanto, permite possivelmente que o garfo de suspensão comprima demasiado ou oscile na condução em pé ao conduzir sobre obstáculos, p. ex. degraus, com grande velocidade. Um amortecimento demasiado forte endurece a suspensão, reduzindo assim o conforto na condução.

Se tiveres ajustado o "sag" corretamente, como foi descrito em cima e o garfo trabalhar devidamente num teste de condução normal, mas apesar disso depois o garfo bater no fundo em situações extremas, podes aumentar um pouco o amortecimento de compressão.



Recuperação do amortecimento ajustável



Pressiona o garfo para baixo com o travão da roda dianteira comprimido

⚠ PERIGO

Se o garfo tiver uma suspensão demasiado forte (nível de recuperação), é possível que eventualmente já não faça a descompressão na presença de obstáculos de sucessão rápida. **Perigo de queda!**

⚠ PERIGO

Se montares um pneu dianteiro novo, tem atenção para que ele não roce na coroa do garfo, se o garfo fizer a compressão completa. Deixa sair, em caso de necessidade, o ar completamente do garfo de suspensão e pressiona o guidador com força para baixo para verificar isto. A roda dianteira pode bloquear. **Perigo de queda!**

Trabalha aqui também de clique a clique, porque um amortecimento de compressão demasiado apertado impede que o garfo de suspensão possa aproveitar completamente o seu percurso de amortecimento. O ajustamento do amortecimento de compressão pode ser um processo prolongado, que tem de ser realizado sempre em pequenos passos.

Começa aqui também com o nível mais baixo, i. e., o botão de ajuste/a roda de ajuste tem de estar rodado(a) totalmente no sentido de "-".

Verifica um ajustamento alterado sempre num teste de condução fora de estrada.

Caso não te sintas à vontade para realizares o ajustamento do amortecimento ou se ocorrerem problemas, cumpre as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante do garfo de suspensão, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

LOCKOUT

Se conduzires durante muito tempo em pé com um grande esforço em subidas ("condução de pé"), é típico um garfo de suspensão oscilar. É aconselhável bloqueares o amortecimento, se o garfo de suspensão possuir para isto um mecanismo de Lockout. Na condução (em descidas) com piso irregular é estritamente necessário que o Lockout esteja aberto.

Muitas bicicletas Hardtail Canyon possuem uma manete de Lockout no guiador. Nos elementos de suspensão Fox, o "Climb mode" corresponde a um Lockout.

MANUTENÇÃO

Os garfos de suspensão são componentes complexos, que necessitam de manutenção e conservação regulares. Na maioria das vezes, os respetivos fabricantes de garfos de suspensão disponibilizam, por isso, centros de assistência técnica, nos quais podes mandar reparar o garfo e fazer o controlo periódico, consoante a utilização, p. ex. anualmente.



Mantém as hastes do garfo sempre limpas

⚠ PERIGO

Não rodes inadvertidamente os parafusos com ferramenta, esperando que se trate de um dispositivo de ajuste. Poderias soltar o mecanismo de fixação e provocar uma queda. Regra geral, os dispositivos de ajuste devem ser comandados com os dedos e em todos os fabricantes estão assinalados com escalas ou com "+" (para um amortecimento mais forte/suspensão mais dura) e "-". Ocasionalmente a lebre e a tartaruga simbolizam a velocidade.

⚠ CUIDADO

Não conduzas, se o garfo de suspensão bater no fundo. O garfo propriamente dito e o quadro podem sofrer danos. Ajusta a constante da mola sempre ao peso do ciclista e da bagagem, bem como às condições da condução.

⚠ CUIDADO

Não aciones a função Lockout em terrenos irregulares, mas sim só em terrenos planos (estradas, caminhos campestres).

i NOTA

Cumpe as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante do garfo de suspensão, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

É importante que dê, no entanto, uma atenção especial aos seguintes conselhos de manutenção práticos básicos:

1. Certifica-te de que as superfícies de deslizamento das hastes e dos anéis raspadores estão limpas.
2. Limpa o garfo de suspensão, se estiver sujo, diretamente depois da utilização com bastante água e uma esponja macia.
3. Aplica um spray lubrificante ou uma camada muito fina de óleo hidráulico autorizado pelo fabricante sobre as hastes do garfo de suspensão, depois de teres lavado a tua bicicleta. Comprime o garfo várias vezes e limpa os resíduos da lubrificação antes da próxima deslocação com um pano limpo.
4. Não utilizes durante a limpeza nem um jato de vapor nem produtos de limpeza fortes! Cumpre as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante do garfo de suspensão, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com
5. Em garfos com suspensão pneumática tens de controlar regularmente a pressão, porque ela pode baixar com o tempo.
6. Em garfos com suspensão de molas de aço, debes limpar regularmente as molas e mandar lubrificar com massa lubrificante isenta de ácido e resina. Alguns fabricantes de garfos fornecem massa lubrificante especial para conservação. É estritamente necessário que sigas as recomendações do fabricante. Este trabalho deve ser efetuado pelo centro de assistência técnica do garfo de suspensão. Se necessário, utiliza a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Os elementos da suspensão têm uma estrutura complexa. Deixa o centro de assistência técnica do fabricante do garfo de suspensão realizar os trabalhos de manutenção e principalmente a desmontagem dos elementos da suspensão.



Depois da limpeza, aplica um pouco de lubrificante autorizado



Nas molas pneumáticas, verifica a pressão do ar regularmente

! CUIDADO

Garfos de suspensão estão constantemente sujeitos a água e sujidade projetados pela roda dianteira. Limpa-as, após cada deslocação, com muita água e um pano.

i NOTA

Leva o teu garfo de suspensão pelo menos uma vez por ano a um centro de assistência técnica do fabricante do garfo.

i NOTA

Encontrarás dicas sobre o ajuste e a manutenção também na Internet em <https://www.sram.com/en/rockshox>
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

FULL SUSPENSION

Bicicletas de suspensão total possuem, para além de um garfo de suspensão, ainda uma parte traseira móvel, que é suspensa e amortecida por meio de uma perna da suspensão. Assim, a tua bicicleta é mais fácil de controlar fora de estrada ou em trechos de estrada em mau estado, porque os pneus mantêm mais contacto com o piso. Os esforços (de impacto) exercidos sobre a bicicleta e o ciclista são claramente reduzidos.

As pernas da suspensão divergem no modo de fabrico dos elementos de suspensão e no tipo de amortecimento. Normalmente, a perna da suspensão trabalha com um elemento de mola pneumática ou – mais raramente – com molas de aço. Geralmente o amortecimento é a óleo. Consoante o sistema, estão montados um ou vários eixos de rolamento.

CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DA POSIÇÃO SOBRE O SELIM

Consoante o ajuste da suspensão traseira, o selim pode inclinar-se um pouco para trás ao sentares-te nele, o que deves ter em consideração no ajuste da inclinação do selim. Caso tenhas problemas com o selim, deves, em comparação com a posição normal, inclinar levemente a ponta do selim para baixo.

Nas modalidades dirt, freeride e downhill, conduz-se frequentemente com o selim bastante para baixo e inclinado para trás.



A parte traseira com suspensão



Perna da suspensão com elemento de mola pneumática



Perna da suspensão com elemento de mola de aço

i NOTA

Efetua este trabalho importante, passo a passo, e se tiveres questões a esclarecer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

i NOTA

Observa também o glossário – suspensão no início deste capítulo.

i NOTA

Os fabricantes das pernas da suspensão possuem normalmente instruções. Lê estas instruções cuidadosamente antes de fazeres alterações no ajuste da perna da suspensão ou trabalhos de manutenção. Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

AJUSTE DA CONSTANTE DA MOLA

Para que a parte traseira funcione de forma ideal, a perna da suspensão tem de estar ajustada ao peso do ciclista, à posição do selim e à utilização específica.

Para observar é no geral que já ao montares a tua bicicleta, a parte traseira tem de se comprimir levemente – isto é o chamado percurso de amortecimento negativo ("sag"). Ao conduzires através de um buraco a mola faz a descompressão, a parte traseira compensa a irregularidade. Se a pressão de ar ou a tensão prévia da mola for demasiado elevada, este efeito desaparece, porque a parte traseira já está completamente descomprimida. Deste modo desperdiça-se um aspeto de conforto e segurança essencial, quando o pneu perde brevemente o contacto com o solo.

Os ciclistas de cross country e de maratona ajustam normalmente o percurso de amortecimento negativo mais curto do que os ciclistas de freeride ou downhill, que se deslocam mais frequentemente em terrenos acidentados. Quando te sentas em bicicletas de cross country e maratona, a parte traseira deveria comprimir-se entre 10 e 25 % do percurso de amortecimento máximo, em bicicletas all mountain, enduro e freeride entre 20 e 40 %.

Para medição, podes aproveitar o anel de borracha, que se encontra frequentemente na haste mais fina imergente da perna da suspensão. Se não existir nenhum anel de borracha, enrola uma abraçadeira à volta da haste mais fina. Aperta-a só o necessário para que ela ainda se deixe deslocar, mas não escorregue por si.

Em pernas da suspensão pneumáticas, o ajuste da constante da mola é realizado por meio da pressão do ar na perna da suspensão. A pressão tem de ser ajustada com uma bomba de alta pressão especial com indicador de pressão, antes da primeira utilização e mais tarde, se tiver de ser eventualmente ajustada a alterações do peso do ciclista e/ou carga. Muitos pernas da suspensão pneumáticas apresentam um autocolante com uma tabela, que proporciona um primeiro ponto de referência. Enche uma perna da suspensão pneumática com a pressão aconselhada para o teu peso.



A junta circular na parte de cima do amortecedor



A junta circular deslocada sobre o amortecedor indica o percurso de amortecimento utilizado

PERIGO

Se o quadro tiver uma suspensão total, a parte traseira está construída de tal forma que ela consegue ou tem de compensar impactos. Se a perna da suspensão estiver rígida e bloqueada, as pancadas chegam ao quadro sem serem atenuadas, não estando a configuração do quadro preparada para pancadas nestes sítios. É por esta razão que em pernas da suspensão com mecanismo de Lockout esta função só deve ser geralmente ativada em terrenos planos (ruas, caminhos campestres) e não sobre terrenos irregulares.

NOTA

Bicicletas de suspensão total possuem uma liberdade de movimento no solo nitidamente maior do que bicicletas sem suspensão. Se a altura do selim estiver ajustada corretamente, não consegues normalmente tocar no chão com os pés. Inicialmente, coloca o selim numa posição mais baixa e treina montar e desmontar do selim.

Senta-te sobre a tua bicicleta vestido com o teu equipamento habitual (event. com mochila carregada) e coloca-te na posição do costume. Segura-te a um objeto fixo (corrimão, parede, etc.) de forma a não caíres. Pede a um ajudante que desloque o anel de borracha ou a abraçadeira para baixo contra a raspadora na bainha.

Desmonta da tua bicicleta, sem a parte traseira se comprimir mais. A distância, que resulta agora entre o anel de borracha/a abraçadeira e a raspadora, é o percurso de amortecimento negativo.

Compara-o com o percurso de amortecimento total (indicação do fabricante) da perna da suspensão, não da parte traseira, ou mede como ponto de referência a parte reta e lisa que se comprime, para apurares, se a suspensão tem de ser ajustada mais dura ou mais macia.

Adapta a pressão numa perna da suspensão pneumática.

Anota os valores de ajuste adequados e verifica-os posteriormente com regularidade. Cumpre sempre as recomendações do fabricante e não ultrapasses em caso algum a pressão máxima de ar da perna da suspensão. Realiza depois de cada alteração do ajuste um teste de condução.

Na maioria das **pernas da suspensão com molas de aço**, pode ser ajustada uma tensão prévia da mola dentro de limites restritos por meio de um anel de ajuste. Se isto não for possível e o percurso de amortecimento negativo desejado não poder ser ajustado, a mola de aço tem de ser substituída por um exemplar mais duro ou mais macio. Contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Na substituição de componentes, utiliza apenas peças sobresselentes originais adequadas e marcadas.



Adaptar a pressão

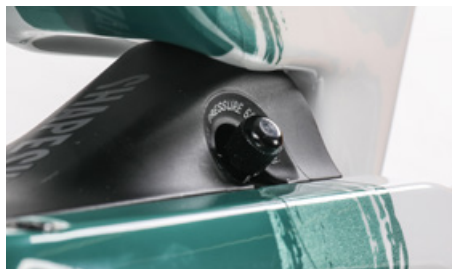


Em molas de aço, roda o anel de ajustamento serrilhado para alterar a tensão da mola

Mantém sempre a válvula tapada com a capa durante o funcionamento. Realiza depois de cada alteração do ajustamento um teste de condução, se possível em terreno com diferentes condições. A seguir, verifica a posição do anel de borracha/da abraçadeira. A sua distância em relação à raspadora é a elevação máxima da perna da suspensão que utilizaste.

Se o anel de borracha estiver escorregado apenas alguns milímetros, o ajuste da perna da suspensão está demasiado duro. Reduz a pressão ou em pernas da suspensão com mola de aço a tensão prévia da mola. Se isto não trazer melhoria em molas de aço, manda substituir a mola.

Se o anel de borracha se tiver deslocado ao longo de todo o comprimento do tubo ou a perna da suspensão bater no fundo fora de estrada ou em trechos de estrada em mau estado várias vezes nitidamente audível, a suspensão está ajustada de forma demasiado macia. Em pernas da suspensão pneumáticas, a pressão tem de ser aumentada. Contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Mantém sempre a válvula tapada com a capa durante a condução



A junta circular deslocada sobre o amortecedor indica o percurso de amortecimento utilizado

⚠ CUIDADO

Verifica o ajustamento e a pressão de ar da tua perna da suspensão após a primeira utilização e depois com regularidade. Um ajustamento incorreto da perna da suspensão pode provocar um funcionamento defeituoso ou danos na perna da suspensão.

⚠ CUIDADO

A perna da suspensão tem de estar concebida ou ajustada de tal forma que só bata no fundo em casos extremos. Uma mola demasiado macia (pouca pressão de ar) sente-se e, na maior parte dos casos, ouve-se nitidamente através de impactos duros. Estes surgem quando a perna da suspensão se comprime completamente de repente. Se uma perna da suspensão bater no fundo frequentemente, esta e o quadro podem falhar depois de algum tempo.

i NOTA

Cumpe as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante do garfo de suspensão, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

AJUSTAR O MECANISMO DE DESLOCAÇÃO

Normalmente, conduzes com o percurso de amortecimento máximo que a parte traseira da tua suspensão total permite. Isto oferece o máximo divertimento de condução e o melhor controlo sobre a tua bicicleta.

Algumas bicicletas oferecem a possibilidade de ajustar o mecanismo de deslocação, consoante o terreno.



Ajustamento do mecanismo de deslocação

AJUSTE DO AMORTECIMENTO

O amortecimento é regulado por válvulas no interior. A circulação do óleo através das válvulas trava a velocidade, com a qual a perna da suspensão faz a compressão ou a descompressão e evita um "oscilamento" da suspensão depois de um obstáculo. Desta forma, a reação a obstáculos pode ser otimizada.

Em pernas da suspensão com recuperação do amortecimento ("rebound") ajustável, a velocidade de descompressão (nível de recuperação) pode ser ajustada, com um botão de ajuste (na maioria das vezes vermelho), mais lenta ou mais rápida.

Se existir um segundo botão (na maioria das vezes azul), pode ser ajustada a velocidade de compressão (nível de pressão) e/ou ativada a função de Lockout.



Recuperação do amortecimento na perna da suspensão

Inicia o processo de ajustamento com um amortecimento completamente aberto (nível de recuperação e de pressão para "-"). Segura no selim com as duas mãos. Apoia-te agora com o teu peso total sobre o selim e deixa de exercer esta pressão de novo imediatamente. A perna da suspensão irá fazer a descompressão com quase a mesma velocidade, com a qual fizeste a compressão.

Roda então um clique no botão de ajuste vermelho no sentido "+". Pressiona o selim novamente para baixo e deixa de exercer a pressão de novo subitamente. Aperceber-te-ás que o processo de descompressão decorre de forma um pouco mais lenta.

Repete esta pressão e solta com a recuperação do amortecimento cada vez mais fechada. Deste modo, ganhas sensibilidade para o funcionamento da recuperação do amortecimento.



Pressiona o selim para baixo

i NOTA

Lê também de qualquer forma as instruções complementares, se tiveres comprado p. ex. uma Strive.

i NOTA

Cumpe as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante do garfo de suspensão, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

O nível de recuperação é normalmente ajustado de tal forma que este faça a descompressão levemente travado, todavia, não de forma totalmente lenta. Uma descompressão retardada, que acaba em processo lento, é definitivamente um amortecimento demasiado alto.

Conduz depois sobre um obstáculo (p. ex. descer um lancil) e aperta a recuperação do amortecimento em pequenos passos apenas o suficiente (no sentido "+") até a parte traseira, depois da compressão e descompressão, não oscilar mais do que uma a duas vezes no máximo. Verifica um ajustamento alterado sempre num teste de condução fora de estrada.

Em alguns casos, as pernas da suspensão também possuem um amortecimento de compressão ("compression"). O amortecimento de compressão típico – ou em algumas pernas da suspensão o amortecimento de compressão high speed – trava o processo de compressão, quando se conduz sobre um obstáculo com grande velocidade. Uma grande velocidade de compressão implicaria provavelmente, caso contrário, que a perna da suspensão batesse no fundo.

Um amortecimento mais fraco garante um bom comportamento de reação, no entanto, permite possivelmente que a parte traseira comprima demasiado ou oscile na condução em pé ao conduzir sobre obstáculos, p. ex. degraus, com grande velocidade. Um amortecimento mais forte endurece a suspensão, reduz assim o conforto na condução.

Se tiveres ajustado o "sag" corretamente, como foi descrito em cima e a perna da suspensão trabalhar devidamente num teste de condução normal, mas apesar disso depois a perna da suspensão bater no fundo em situações extremas, podes aumentar um pouco o amortecimento de compressão.

Trabalha aqui também de clique a clique, porque um amortecimento de compressão demasiado apertado impede que a perna da suspensão possa aproveitar completamente o seu percurso de amortecimento.

O ajustamento do amortecimento de compressão pode ser um processo prolongado, que tem de ser realizado sempre em pequenos passos.



Amortecimento de compressão na perna da suspensão

⚠ PERIGO

Não rodes inadvertidamente os parafusos com ferramenta, esperando que se trate de um dispositivo de ajuste. Poderias soltar o mecanismo de fixação e provocar uma queda. Regra geral, os dispositivos de ajuste devem ser comandados com os dedos e em todos os fabricantes estão assinalados com escalas ou com "+" (para um amortecimento mais forte/suspensão mais dura) e "-".

⚠ PERIGO

Se a perna da suspensão tiver uma suspensão demasiado forte (nível de recuperação), é possível que a parte traseira, na presença de obstáculos seguidos rapidamente uns aos outros, eventualmente já não faça a descompressão. **Perigo de queda!**

⚠ PERIGO

Se montares um pneu traseiro novo, tem atenção para que ele não roce no quadro, quando a parte traseira fizer a compressão completa. Deixa sair, em caso de necessidade, o ar completamente da perna da suspensão e pressiona o selim com força para baixo para controlares isto. A roda traseira pode bloquear. **Perigo de queda!**

ⓘ CUIDADO

Não conduzas com percurso de amortecimento reduzido em terrenos irregulares, sobretudo não em descidas!

Começa aqui também com o nível mais baixo, i. e., o botão de ajuste/a roda de ajuste tem de estar rodado(a) totalmente no sentido de "-".

Verifica um ajustamento alterado sempre num teste de condução fora de estrada.

Caso não te sintas à vontade para realizares o ajustamento do amortecimento ou se ocorrerem problemas, cumpre as respetivas indicações do manual de instruções do fabricante do garfo de suspensão, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

LOCKOUT

Se conduzires durante muito tempo em pé com um grande esforço em subidas ("condução de pé"), é típico a parte traseira oscilar. É aconselhável bloquear o amortecimento, se a perna da suspensão possuir para isto um mecanismo de Lockout. Na condução (em descidas) com piso irregular é estritamente necessário que o Lockout esteja aberto.

Muitas bicicletas Canyon possuem uma manete de Lockout no guiador. Nos elementos de suspensão Fox, o "Climb mode" corresponde a um Lockout. No "Climb mode" o amortecedor está muito esticado, mas não está completamente bloqueado.

MANUTENÇÃO

Pernas da suspensão e partes traseiras são componentes complexos, que necessitam de cuidados e manutenção regulares. Na maioria das vezes, os respetivos fabricantes das pernas da suspensão disponibilizam, por isso, centros de assistência técnica, nos quais podes mandar reparar as pernas da suspensão e fazer o controlo periódico, consoante a utilização, p. ex. anualmente.

É importante que dês, no entanto, uma atenção especial aos seguintes conselhos de manutenção práticos básicos:

1. Certifica-te de que as superfícies de deslizamento da biela do êmbolo estão limpas.



Limpeza da perna da suspensão com uma esponja e água



Depois da limpeza, aplica um pouco de lubrificante autorizado

⚠ PERIGO

Os elementos da suspensão têm uma estrutura complexa. Deixa o centro de assistência técnica do fabricante da perna da suspensão realizar os trabalhos de manutenção e principalmente a desmontagem dos elementos da suspensão.

⚠ CUIDADO

Não conduzas, se a perna da suspensão bater no fundo. A perna da suspensão propriamente dita e o quadro podem sofrer danos. Ajusta a constante da mola sempre ao peso do ciclista e da bagagem, bem como às condições da condução.

⚠ CUIDADO

Não aciones a função Lockout em terrenos irregulares, mas sim só em terrenos planos (estradas, caminhos campestres).

2. Limpa a perna da suspensão e a parte traseira, especialmente nas zonas de rolamento, se estas estiverem sujas diretamente depois da deslocação com bastante água e uma esponja macia.
3. Aplica um pouco de spray lubrificante ou uma camada muito fina de óleo hidráulico, autorizado pelo fabricante, sobre a biela do êmbolo na perna da suspensão e nas zonas de rolamento, depois de teres lavado a tua bicicleta. Comprime a parte traseira várias vezes e limpa os resíduos da lubrificação antes da próxima deslocação com um pano limpo. Utiliza o lubrificante recomendado pelo fabricante.
4. Não utilizes durante a limpeza nem um jato de vapor nem produtos de limpeza fortes!
5. Em pernas da suspensão com molas de aço, debes limpar regularmente as molas e a respetiva biela do êmbolo que se encontra por baixo e lubrificar a última com um spray autorizado pelo fabricante. É estritamente necessário que sigas as recomendações do fabricante.
6. Em pernas da suspensão com suspensão pneumática tens de verificar regularmente a pressão, porque ela pode baixar com o tempo.
7. Verifica regularmente a fixação segura de todos os aparafusamentos da parte traseira com uma chave dinamométrica de acordo com as especificações na parte traseira. Verifica também, se os pontos de rolamento da parte traseira apresentam folga lateral ou o alojamento da perna da suspensão apresenta folga vertical.

Para controlo, levanta a tua bicicleta pelo selim e tenta deslocar a roda traseira lateralmente para cá e para lá. Em caso de necessidade, pede a um ajudante que segure no quadro à frente.

Para controlares a folga na perna da suspensão, coloca a roda traseira de forma suave no chão e levanta-a, em seguida, ligeiramente de novo. Presta atenção a ruídos tipo chocalho. Se necessário, elimina imediatamente qualquer folga existente, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Nas molas pneumáticas, verifica a pressão do ar regularmente



Verifica regularmente a fixação segura de todos os aparafusamentos da parte traseira, de acordo com os binários de aperto prescritos

CUIDADO

As pernas da suspensão estão constantemente sujeitas a água e sujidade projetadas pela roda traseira. Limpa-as, após cada deslocação, com muita água e um pano.

NOTA

Leva a tua perna da suspensão traseira pelo menos uma vez por ano ao centro de assistência técnica do fabricante da perna da suspensão.

NOTA

Encontrarás, também, conselhos práticos sobre ajustamento e manutenção na Internet em <https://www.sram.com/en/rockshox>
www.ridefox.com
www.srsuntour-cycling.com

K.I.S. – KEEP IT STABLE

Algumas MTB da Canyon estão equipadas com o sistema revolucionário K.I.S. (abreviatura de "Keep It Stable").

K.I.S. é um mecanismo de suspensão integrado que liga um anel de cames no tubo do garfo a um ponto de ancoragem no tubo superior do quadro. Quando o guidador roda para fora, a tensão das molas é aumentada e as molas trabalham ativamente para centralizar a direção.

O sistema combate ativamente o embate profundo das rodas, retém a viragem da roda dianteira e ajuda até a reduzir a subviragem. Como resultado manténs melhor o controlo sobre a tua bicicleta.

O sistema K.I.S. estabiliza os teus movimentos de direção e aumenta o controlo. K.I.S. apoia-te ativamente a centralizar o teu guidador.



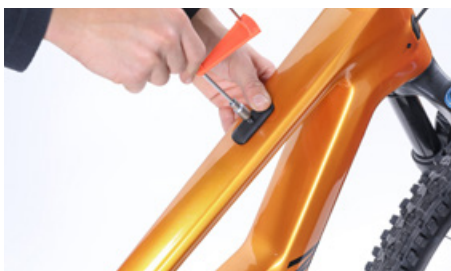
AJUSTAR O SISTEMA K.I.S.

Podes ajustar o sistema K.I.S. ao teu estilo de condução individual. Escolhe entre apoio máximo para estabilidade máxima ou apoio reduzido para maior agilidade.

Desaperta o parafuso sextavado interno do sistema K.I.S. no tubo superior da tua bicicleta com a chave dinamométrica Canyon e um bit de 4 mm uma a duas voltas.

O parafuso não pode, de forma alguma, ser removido totalmente, caso contrário todo o mecanismo poderia desmanchar-se.

Agora podes ajustar o valor do sistema K.I.S. por meio da marcação.



Para este fim, podes deslocar o K.I.S.-adjuster.

Nós da Canyon recomendamos que comeces com um valor entre -3 e 0.



Após teres realizado o ajuste, aperta o parafuso sextavado interno do sistema K.I.S. no tubo superior da tua bicicleta com a chave dinamométrica Canyon e um bit de 4 mm com 4 Nm.



Verifica o funcionamento do sistema K.I.S., levantando a roda dianteira e rodando com a mão o guidão ligeiramente no sentido contrário ao centro. Larga depois o guidão e mantém a bicicleta levantada à frente. O sistema K.I.S. está ajustado corretamente, quando o guidão se centralizar automaticamente.



! CUIDADO

O ajustamento do sistema K.I.S. exige uma determinada experiência. Por isso, só devias efetuar este trabalho, se tiveres as capacidades necessárias no manuseamento de uma chave dinamométrica. Se desejares tentar tu próprio, efetua este trabalho importante, passo a passo, e se tiveres questões a esclarecer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

i NOTA

Encontrarás mais informações e vídeos sobre o sistema K.I.S. em: <https://www.canyon.com/pt-pt/apoio-ao-cliente/montanha/spectral/spectral-k.i.s.-2022---2023/>

**CENTRALIZAÇÃO SIGNIFICA O ALINHAMENTO
CENTRAL DO GUIADOR E AVANÇO COM
FERRAMENTA**

Levanta ligeiramente a roda dianteira da tua Canyon. Se o guiador rodar automaticamente para um lado, tens de alinhar o cockpit.



Pousa novamente a roda dianteira. Pega na tua chave dinamométrica Canyon e no prolongamento de bit de 4 mm.



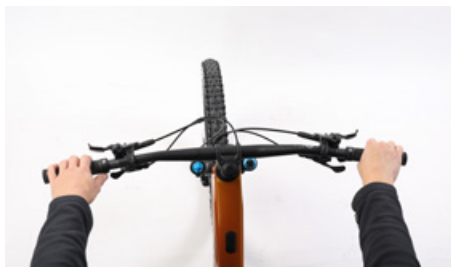
Remove a cobertura lateral do tubo de direção da tua bicicleta Canyon e coloca-a de parte.



Desaperta o parafuso de cames lateral no tubo de direção uma volta, no máximo uma volta e meia. Não soltes completamente o parafuso de cames, caso contrário o mecanismo interior no quadro desmancha-se.



Segura no roda dianteira e coloca o guiador na posição central, i. e., o guiador tem de formar um ângulo reto com a roda dianteira.



Olha por cima do selim ao longo do tubo superior ou para a caixa do movimento pedaleiro, de forma a te certificares de que o guiador não está desalinhado. Se necessário, ajusta o guiador. Encontrarás mais informações no capítulo "**A caixa de direção**". Para esclareceres qualquer questão, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



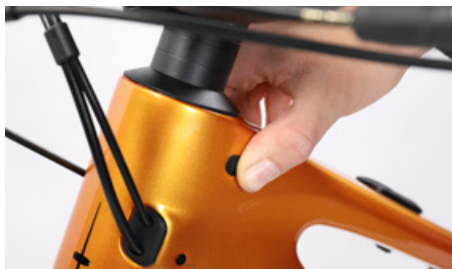
Volta a levantar ligeiramente a roda dianteira. O guiador já não pode agora deslocar-se da posição central.



Se estiver tudo bem, pousa novamente a roda dianteira. Aperta o parafuso de cames com a chave dinamométrica Canyon com 1,5 Nm.



Por fim, fecha a cobertura lateralmente no tubo de direção.



CENTRALIZAÇÃO DO GUIADOR SEM FERRAMENTA/ALINHAMENTO CENTRAL DO GUIADOR SEM FERRAMENTA

A seguir descrevemos a alternativa de centralização sem ferramenta, ou seja, o alinhamento do guidador e avanço sem ferramenta.

Levanta ligeiramente a roda dianteira. O guidador desloca-se ligeiramente para a direita ou para a esquerda.



Pousa novamente a roda dianteira. Depois, roda o guidador o mais possível para a direita ou esquerda e pressiona o guidador para baixo com um abanão ligeiro.



Volta a rodar o guidador para o centro e levanta de novo ligeiramente a roda dianteira. O guidador já não pode agora deslocar-se da posição central.



! PERIGO

Caso tenhas feito este ajustamento em viagem, p. ex. após uma queda no trail, devias obrigatoriamente efetuar a seguir em casa o ajustamento preciso com ferramenta, descrito em cima.

COMO TRANSPORTAR A TUA BICICLETA CANYON

TRANSPORTE COM O VEÍCULO AUTOMÓVEL

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

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

- No entanto, certifica-te de que os cabos, o sistema de luzes e as ligações e, sobretudo, o desviador traseiro não são danificados. Protege a tua Canyon com cobertores ou algo semelhante. Se a tua Canyon estiver muito suja, debes pôr um cobertor por baixo para não sujar os estofos do automóvel.
- Protege a tua roda contra o deslizamento.

Quando desmontas uma roda com travões de disco, a seguir não debes acionar a manete do travão. Os calços poderiam ser comprimidos um contra o outro, o que dificultaria a montagem posteriormente. Insere as proteções de transporte nas pinças dos travões. Depois aciona as manetes dos travões e prende-as com um elástico ou uma correia.

⚠ PERIGO

Não transportes as tuas bicicletas com travões de disco viradas ao contrário. Poderia entrar ar no sistema, o que inutilizaria os travões. **Perigo de acidente!**



Transporte de automóvel

⚠ PERIGO

Não utilizes sistemas de suporte, nos quais a tua Canyon seja presa ao virado ao contrário, ou seja, com o guiador e o selim para baixo, presos ao suporte. Neste método de fixação, o guiador, o avanço, o selim e o espigão do selim são pressionados excessivamente durante a viagem. **Perigo de rutura!** Não utilizes sistemas de suporte, nos quais a tua Canyon é presa ao garfo, sem a roda dianteira. Especialmente, os garfos de suspensão correm o risco de rutura neste tipo de fixação.

ⓘ CUIDADO

Prende a tua Canyon no interior do habitáculo. 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 imprescindível leres o capítulo "**As rodas**" e ali o ponto "**Reparação de um furo no pneu**".

ⓘ CUIDADO

O transporte de bicicletas de montanha Canyon, em suportes convencionais com pinças, não é permitido. Quadros com tubos volumosos correm o risco de serem amachucados pelas pinças! Sobretudo os quadros de carbono podem sofrer danos irreparáveis. Ao mesmo tempo, podem ocorrer danos não visíveis, que podem conduzir a acidentes graves.

Se não puderes 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.

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

Na compra, certifica-te de que as normas de segurança são cumpridas no teu país, p. ex. o símbolo GS (segurança comprovada) ou algo semelhante. Em Portugal, o suporte deverá estar homologado, tendo o selo de conformidade CE.

TRANSPORTE DE AVIÃO

Se desejares viajar de avião com a tua Canyon, embala-a na BikeGuard ou na BikeShuttle.

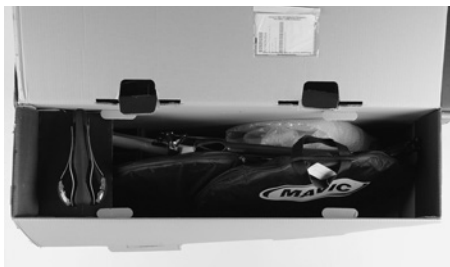
Embala as rodas em sacos especiais para que fiquem protegidas na mala ou no cartão. Leva contigo as ferramentas necessárias à montagem, uma chave dinamométrica, bits, e este manual, a fim de poderes pôr a bicicleta a funcionar de acordo com as prescrições técnicas, quando chegares ao destino.

PERIGO

Controla 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.

CUIDADO

Se para o envio, a tua Canyon não tiver sido embalada devidamente, não terás direito a receber uma indemnização da Canyon Bicycles GmbH, por danos de transporte que eventualmente possam surgir.



A BikeGuard da Canyon



A BikeShuttle da Canyon

CUIDADO

Tem em consideração o aumento de altura do teu veículo. Mede a altura total do teu veículo e coloque-a, de forma visível no cockpit ou no volante.

NOTA

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

NOTA

Lê o manual de instruções do fabricante dos suportes e não ultrapasasses a carga útil autorizada e a velocidade máxima aconselhada ou até obrigatória.

INSTRUÇÕES GERAIS DE CONSERVAÇÃO E INSPEÇÕES

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

Além disso nas bicicletas leves, é necessário substituir regularmente componentes importantes (consulta o capítulo "**Intervalos de inspeção e manutenção**"). Só assim é possível garantir um funcionamento duradouro e seguro de todos os componentes. Deste modo, é possível preservar o teu prazer e a segurança na condução durante muitos anos.

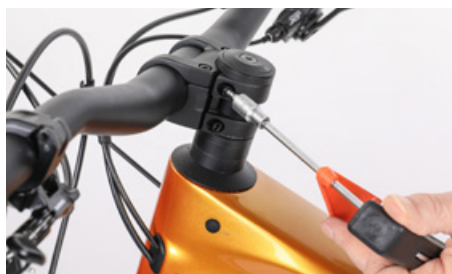
LAVAR E CUIDAR DA TUA CANYON

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

Não limpes a tua Canyon com um jato 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, a fricção 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 jatos de vapor descolem também autocolantes.



Lavagem da Canyon com um pano e água



Controla todas os componentes leves

⚠ CUIDADO

Aventura-te apenas em trabalhos, para os quais tens os conhecimentos técnicos e as ferramentas adequadas.

⚠ CUIDADO

Não laves a tua Canyon com um jato de água muito forte a curta distância ou um jato de vapor.

i NOTA

Protege 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 evitas riscos e desgaste da tinta desfavoráveis.

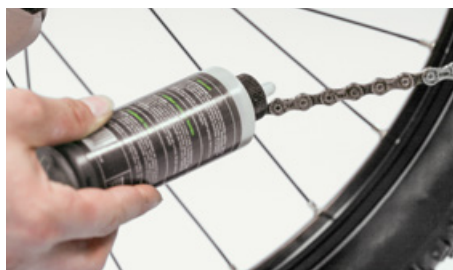
A lavagem da bicicleta com um jato de água suave e/ou um balde de água, recorrendo à ajuda de uma esponja ou de um pincel grande, é um tratamento muito mais cuidadoso. A limpeza à mão tem um benefício colateral: desta forma consegues identificar atempadamente peças onde o verniz rebeitou, peças desgastadas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

Quando a tua Canyon estiver seca outra vez, deves tratar o verniz e as superfícies metálicas com cera dura (exceção: discos dos travões). Protege também os raios, os cubos, os parafusos e as porcas, etc. com uma camada de cera fina. Peças de pequena superfície podem ser simplesmente pulverizadas com um pulverizador. Dá brilho às peças que levaram cera com um pano macio para que estas fiquem brilhantes e a água que embata sobre elas forme gotículas.

Após a conclusão dos trabalhos de limpeza, deves verificar a corrente e em caso de necessidade lubrificá-la (consulta o capítulo "**As mudanças**", no ponto "**Manutenção da corrente**").



Tratamento do verniz e das superfícies metálicas com cera dura



Lubrifica a corrente, após conclusão dos trabalhos de limpeza

! PERIGO

Durante a limpeza, verifica se existem fissuras, riscos, arqueamento do material ou alterações de cor. Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com. Manda substituir, imediatamente, peças danificadas e corrigir a pintura em pontos danificados.

! PERIGO

Não permitas que material de conservação ou óleo da corrente entre em contacto com os calços dos travões nem com o disco do travão! O travão poderia deixar de funcionar (consultar capítulo "**O sistema de travagem**")! Não permitas que massa lubrificante ou óleo entre em contacto com zonas de aperto de carbono, como, p. ex., no guiador, avanço, espigão do selim e tubo do selim.

! CUIDADO

Antes de aplicares cera dura no quadro da tua Canyon, testa a cera dura numa área pouco visível!

! CUIDADO

Limpa o óleo ou a massa lubrificante, difíceis de remover, de superfícies envernizadas e de carbono, com um produto à base de petróleo. Evita produtos para remover massas lubrificantes à base de acetona, cloreto de metilo, etc. ou produtos de limpeza à base de solventes, não neutros ou químicos. Estes podem corroer a superfície!

CONSERVAÇÃO E ARMAZENAMENTO DA TUA CANYON

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

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

- Durante o longo período de inatividade, as câmaras de ar vão perdendo ar lentamente. A estrutura dos pneus da tua Canyon pode danificar-se, se esta ficar muito tempo sobre os pneus vazios. Pendura, por isso, as rodas ou toda a bicicleta e vai controlando, com regularidade, a pressão dos pneus.
- Limpa a tua Canyon e protege-a contra a corrosão, como descrito em cima.
- Desmonta o selim e deixa secar a humidade que eventualmente tenha penetrado. Pulveriza um pouco de óleo vaporizado para dentro do tubo do selim. (Exceção: quadros de carbono)
- Guarda a tua Canyon num espaço seco.
- Engata a corrente no prato menor (se existente) à frente e no pinhão menor atrás. Assim, os cabos e as molas ficam o mais afrouxados possível.



Pendura a tua Canyon, no caso de longos períodos de inatividade



Guardar a bicicleta com a corrente no pinhão menor



Controla regularmente a pressão de ar dos pneus

PERIGO

Não pendures bicicletas com aros de carbono pelos aros! **Perigo de rutura!**

MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO

A primeira inspeção:

Os nossos técnicos experientes 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 mudanças estiquem, de tal modo que as mudanças não possam funcionar corretamente. Também podem ser necessárias, dependendo da utilização da bicicleta, as primeiras reparações por desgaste. Neste caso, um dos nossos técnicos do serviço de assistência entrará, antecipadamente, em contacto contigo.

Inspeção anual regular:

Após uma temporada longa e exigente, aconselhamos-te a mandar fazer uma revisão completa à tua bicicleta. Quem poderia fazer melhor este trabalho do que os construtores da tua bicicleta? A inspeção anual é feita pelos nossos técnicos especializados, de acordo com um plano de manutenção, desenvolvido para o teu tipo de bicicleta.

Revisão de segurança da Canyon:

Se fizeres com a tua bicicleta muito menos do que 1.000 km por ano, o trabalho com a manutenção é também relativamente 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-te que faças este controlo no início de cada nova temporada com a bicicleta ou antes de fazeres umas férias planeadas para que possas partir em descanso.

Para diminuïres o tempo de espera na revisão, solicitamos-te que faças um agendamento prévio.

PERIGO

Especialmente componentes de fabrico leve, podem ter um tempo útil de vida curto. Por este motivo e para a tua própria segurança, manda verificar os componentes listados no capítulo "**Intervalos de inspeção e manutenção**" e substituir, se necessário.

CUIDADO

De modo a poderes ter sempre prazer em pedalar com a tua Canyon, esta necessita regularmente de manutenção. As indicações de tempo mencionadas na tabela do capítulo "**Intervalos de inspeção e manutenção**" foram concebidas como pontos de referência para ciclistas que fazem entre 750 e 1.500 km por ano. Se fizeres regularmente mais ou muitos quilómetros em estradas em mau estado ou fora de estrada, os intervalos de inspeção reduzem-se de acordo com o grau de esforço, ao qual a bicicleta está sujeita. Estas regras também são válidas para viagens frequentes com chuva e, no geral, para climas húmidos.

CUIDADO

Na substituição de componentes, utiliza 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.

NOTA

Quando tiveres de embalar a tua Canyon, para a enviáres para uma oficina especializada, certifica-te que ela é embalada corretamente. Encontrarás vídeos, que explicam passo a passo, como a tua bicicleta pode ser embalada em: <https://www.canyon.com/pt-pt/apoio-ao-cliente/reparação-pecas-sobressalentes-garantia/reboxing.html>

NOTA

Na nossa página de Internet, www.canyon.com, encontrarás à tua disposição várias instruções de assistência técnica que poderão ajudar-te a efetuar pequenas reparações e trabalhos de manutenção. Não te aventures demasiado nestes trabalhos! Se não estiveres absolutamente seguro ou caso tenhas perguntas a fazer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

INTERVALOS DE INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO

Após os primeiros quilómetros de circulação, tens de mandar inspecionar a tua bicicleta 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 750 e 1.500 km (aprox. 50 a 100 horas) por ano. Se viajares geralmente mais ou se andares 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
Iluminação	Controlar	●			
Pneus	Controlar a pressão do ar	●			
	Controlar a altura do perfil e as paredes laterais		●		
Travões (disco)	Medir espessura dos calços		●		
Tubos dos travões	Controlo visual		✕		
Amortecedor	Assistência técnica			✕	
Garfo de suspensão	Verificar parafusos		✕		
	Mudar óleo, serviço de assistência			✕	
Garfo (alumínio e carbono)	Verificar				✕ No mínimo cada 2 anos
Movimento pedaleiro	Controlar folga dos rolamentos		✕		
	Lubrificar de novo			✕	
Corrente	Controlar e event. lubrificar	●			
	Controlar e event. substituir				✕ A partir de 750 km
Pedaleiro	Controlar e event. reapertar			✕	
Pintura	Conservar				● No mínimo semestralmente

Os controlos marcados com • podem ser realizados por ti, se possuíres habilidade técnica, alguma experiência e as ferramentas adequadas, p. ex. uma chave dinamométrica. Se durante as verificações descobrires deficiências, toma imediatamente as medidas adequadas. Para esclareceres quaisquer questões ou incertezas, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Deves mandar efetuar os trabalhos assinalados com "×" a um técnico especializado com experiência em tecnologia moderna de bicicletas (p. ex. um mecânico de bicicletas de uma oficina especializada). Para esclareceres quaisquer questões ou incertezas, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Componente	Atividade	Antes de cada utilização	Mensal-mente	Anual-mente	Outros intervalos
Rodas/raios	Verificar a concentricidade e a tensão	●			
	Centrar e event. reapertar				✗ Se necessário
Guiador e avanço, carbono e alumínio	Verificar				✗ No mínimo cada 2 anos
	Substituir				✗ Após queda ou passados 3 anos
Caixa de direção	Controlar folga dos rolamentos	●			
	Lubrificar de novo			✗	
Superfícies metálicas	Conservação (exceção: discos dos travões)				● No mínimo semestral-mente
Cubos	Controlar folga dos rolamentos	●			
	Lubrificar de novo			✗	
Pedais	Controlar folga dos rolamentos		✗		
	Limpar mecanismo de encaixe	●			
Desviador traseiro/ desviador dianteiro	Limpar, lubrificar	●			
Aperto rápido	Controlar a fixação	●			
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 de montagem (Atenção: não apliques produtos com gordura no carbono)			✗	
Cabos: mudanças/ travões	Desmontar e lubrificar			✗	

Os controlos marcados com ● podem ser realizados por ti, se possuíres habilidade técnica, alguma experiência e as ferramentas adequadas, p. ex. uma chave dinamométrica. Se durante as verificações descobrires deficiências, toma imediatamente as medidas adequadas. Para esclareceres quaisquer questões ou incertezas, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Deves mandar efetuar os trabalhos assinalados com "✗" a um técnico especializado com experiência em tecnologia moderna de bicicletas (p. ex. um mecânico de bicicletas de uma oficina especializada). Para esclareceres quaisquer questões ou incertezas, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

BINÁRIOS DE APERTO DOS PARAFUSOS RECOMENDADOS

PERIGO

Para garantir a segurança de funcionamento da tua Canyon, os aparafusamentos dos componentes têm de ser apertados cuidadosamente e controlados com regularidade. Uma chave dinamométrica é a ferramenta ideal para este fim, visto que ela se desliga quando o binário de aperto dos parafusos desejado tiver sido alcançado. Vai-te aproximando sempre lentamente, a partir do valor inferior, dos binários de aperto máximos e verifica a fixação segura dos componentes, como o descrito nos capítulos correspondentes. Nas peças, para as quais não existirem margens de binário, roda os parafusos passo a passo e verifica sempre, entretanto, a boa fixação do componente, como descrito nos capítulos correspondentes. Nunca excedas o binário máximo de aperto.

NOTA

Encontrarás os binários de aperto dos parafusos nos próprios componentes, no Quick Start Guide do teu modelo e/ou nas instruções dos fabricantes de componentes. Se necessário, utiliza a nossa linha direta de assistência técnica ou o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



A chave dinamométrica Canyon



Montagem com a chave dinamométrica Canyon

CUIDADO

Em todos os trabalhos, observa sempre o manual de instruções do fabricante do componente.

EXIGÊNCIAS LEGAIS

Se circulares na via pública, a tua bicicleta tem de estar equipada de acordo com a legislação nacional! Se desejares comprar ou utilizar a bicicleta noutra país, consulta o teu revendedor especializado sobre as disposições em vigor do respetivo país.

Para os ciclistas, são válidas as mesmas regras de circulação no trânsito, por princípio, como para os condutores de automóveis. Familiariza-te com o código da estrada do país específico.

EM PORTUGAL

(Versão: Janeiro de 2024)

De acordo com o **CÓDIGO DA ESTRADA** em Portugal, a tua bicicleta tem de estar equipada da seguinte maneira:

1. Iluminação, retrorrefletor, 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. (N.º 3 do art.º 93 do Código da Estrada e portaria n.º 311-B/2005).

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).



Retrorrefletor com marca de verificação



Farol com marca de verificação

⚠️ PERIGO

Mantém o equipamento de iluminação limpo e a funcionar. Antes da utilização, verifica sobretudo o estado de luzes a bateria e acumulador.

⚠️ PERIGO

Para tua própria segurança, acende 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 teu corpo e a tua vida.

5. **Capacete**

O uso de capacete homologado é recomendado, apesar de não ser obrigatório.

6. **Regulamentos de iluminação para os reboques de velocípedes:**

- A largura máxima dos reboques incluindo a carga, não deverá exceder 70 cm. Deverão ser providos de um refletor vermelho colocado do lado esquerdo na retaguarda.
- No caso de o reboque ou da respectiva carga impedirem a visibilidade da luz vermelha ou da superfície branca retrorrefletora do velocípede rebocador, deverão dispor de uma luz idêntica à retaguarda e do lado esquerdo, bem como de superfície branca retrorrefletora com 10 cm de altura e em toda a extensão do painel de segurança.



Iluminação a bateria



Projektor e refletores

i NOTA

Encontrarás mais conselhos importantes sobre a condução no capítulo "**Indicações sobre este manual de instruções**".

i NOTA

Devido ao facto de existirem muitos sistemas de pedais diferentes, a Canyon não pode fornecer refletores de pedais. Sobre este tema, consulta o representante do fabricante dos teus pedais no país em questão, cuja morada encontrarás na Internet.

i NOTA

Na nossa página de Internet, www.canyon.com, encontrarás uma seleção de equipamento de iluminação que poderás encomendar por e-mail. Verifica se este equipamento de iluminação também é permitido no teu país.

RESPONSABILIDADE POR PRODUTOS DEFEITUOSOS

A tua bicicleta foi cuidadosamente fabricada e foi-te entregue já praticamente montada. Segundo a lei, somos responsáveis, entre outras coisas, por a tua bicicleta não ter deficiências, as quais possam reduzir ou anular, significativamente, a funcionalidade e o valor da mesma. Durante os primeiros 2 anos após a compra tens direito à garantia nos termos legais. Se surgir um defeito, somos o teu parceiro de contacto na morada indicada em baixo.

Para poderes processar a tua reclamação de forma eficiente, é necessário teres ao dispor o talão de compra. É necessário, por isso, que o guardes devidamente.

No sentido de contribuíres para uma vida longa e durabilidade da tua bicicleta, só podes utilizar a bicicleta de acordo com a sua utilização específica (consulta o capítulo "**A utilização correta**"). Observa também os pesos autorizados e os regulamentos sobre o transporte de crianças e bagagem (no capítulo "**A utilização correta**"). 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. Cumpre as inspeções e trabalhos listados neste manual e eventualmente noutras instruções fornecidas (no capítulo "**Intervalos de inspeção e manutenção**") e observa ainda a possível necessidade de substituição de componentes relevantes para a segurança como guidador, travões, etc.

Desejamos-te sempre boa viagem com a tua bicicleta. Se surgirem quaisquer questões que pretendas esclarecer, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com



Utiliza sempre a tua bicicleta de acordo com a utilização específica para a qual foi concebida

! CUIDADO

Os quadros de suspensão total têm as pernas da suspensão montadas, de tal forma que a perna da suspensão possa ou melhor tenha de absorver os choques. Se o amortecedor estiver rígido e bloqueado, os embates chegam ao quadro sem serem atenuados, não estando ele preparado para impactos nesses pontos. Por esta razão em amortecedores com Lockout, é importante ter em consideração que a função de Lockout não pode ser ativada em terrenos irregulares, mas apenas em terrenos planos (estradas, caminhos planos no campo).

i NOTA

Encontrarás em anexo os manuais de instruções dos fabricantes dos componentes. Nestes documentos, encontrarás toda a informação detalhada sobre a utilização, a manutenção e os cuidados a ter. Neste manual faz-se várias vezes referência a estas instruções específicas e detalhadas. Certifica-te de que as instruções correspondentes aos pedais com sistema de encaixe e aos componentes de mudanças e travões estão na tua posse e guarde-as bem juntamente com esta brochura e o manual.

i NOTA

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 tua 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.

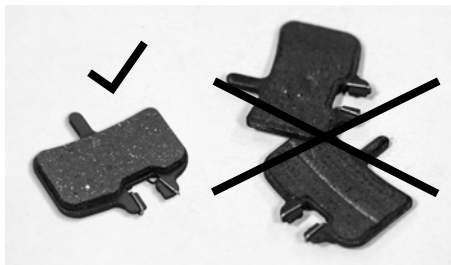
As peças listadas em baixo deverão ser substituídas assim que atingirem o seu limite de desgaste:

- 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 **calços dos travões de disco** sofrem desgaste condicionado pelo 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. Controla regularmente os calços e mandá-los substituir, se necessário, por um revendedor.

ROLAMENTOS E PERNAS DA SUSPENSÃO EM QUADROS DE SUSPENSÃO TOTAL

Pernas da suspensão e quadros de suspensão total estão sujeitos a um determinado desgaste, devido à sua função. Isto refere-se, especialmente, às vedações das pernas da suspensão e aos rolamentos da parte traseira da bicicleta. Parafusos de aperto das pernas da suspensão demasiado apertados desgastam o quadro e provocam, possivelmente, danos subsequentes. Cumpre, por isso, os regulamentos de montagem e utiliza uma chave dinamométrica.



Os calços dos travões, cuja espessura tenha menos de um milímetro, têm de ser substituídos por calços sobresselentes de origem



Os rolamentos estão sujeitos a um determinado desgaste

GARANTIA

Para além do prazo legal, concedemos-lhe, por iniciativa própria, uma garantia com uma duração total de 6 anos relativamente aos quadros da bicicleta de montanha (excluindo os rolamentos e as pernas da suspensão)

A nossa garantia é válida a partir da data da compra e apenas para o primeiro proprietário da bicicleta. Os danos na pintura não estão abrangidos. 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. A Canyon reserva-se o direito de cobrar ao cliente os custos da nova montagem da bicicleta.

Excluídos da garantia estão os danos provenientes da utilização indevida ou incorreta, 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

PERIGO

As bicicletas de montanha Canyon são aparelhos para desportos High End (desportos radicais), representando construção leve ao mais alto nível de engenharia. São também tu um profissional na maneira como lidas com o material. Utilização incorreta, montagem deficiente ou manutenção insuficiente podem tornar pouco segura a tua bicicleta. **Perigo de acidente!**

CRASH REPLACEMENT

Em acidentes ou quedas graves, o teu 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 tua disposição, através do qual tens a oportunidade de substituir o quadro danificado da Canyon, a condições vantajosas. Esta oferta é válida durante três anos, a partir da data de compra. Receberás o teu quadro ou um semelhante (sem peças complementares, como espigão do selim, desviador dianteiro, amortecedor 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 solicitares o serviço CR, contacta a nossa linha direta de assistência técnica ou utiliza o formulário de contacto na nossa página de Internet www.canyon.com

Encontrarás mais informações na nossa página de Internet **www.canyon.com**



Crash Replacement – quadros danificados da Canyon são substituídos a condições vantajosas

NOTA

Cumpra as indicações do capítulo **A utilização correta** ”.

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