



TABLE DES MATIERES

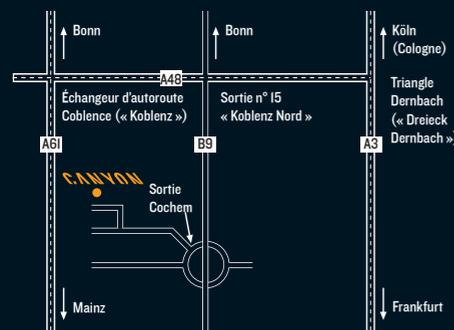
| | | | |
|----|--|----|--|
| 2 | Avant la première sortie | 40 | Vérification du système de freinage |
| 4 | Avant chaque sortie | 40 | Réglage en hauteur des patins |
| 6 | Montage après réception du BikeGuard | 40 | Ajustement et synchronisation des freins à tirage latéral |
| 10 | Maniement des attaches rapides | 41 | Système de changement de vitesses |
| 10 | Démarche à suivre pour le serrage fiable de la roue | 42 | Fonctionnement et utilisation |
| 12 | À quoi dois-je faire attention lors d'ajouts ou de modifications ? | 44 | Contrôle et réglage des dérailleurs |
| 13 | Particularités du composite carbone | 44 | Dérailleur arrière |
| 14 | Particularité du freinage sur les roues en carbone | 44 | Réglage des butées |
| 15 | Conseils d'entretien | 46 | Dérailleur avant |
| 16 | Particularités des vélos de triathlon ou de course contre la montre | 47 | Entretien de la chaîne |
| 17 | Après une chute | 48 | Usure de la chaîne |
| 19 | Transport de votre vélo Canyon | 49 | Pneumatiques, chambres à air, valves et roues |
| 20 | Kits cadre : instructions de montage, spécifications techniques | 52 | Centrage de la jante, tension des rayons |
| 25 | Ajustement du vélo de course Canyon au cycliste | 53 | Comment remédier à une crevaillon |
| 26 | Réglage de la hauteur d'assise | 53 | Démontage de roue |
| 28 | Réglage de la hauteur du cintre | 54 | Démontage des pneus à tringles rigides et à tringles souples |
| 28 | Potences pour pivot de fourche non fileté, type « Aheadset » | 55 | Montage des pneus à tringles rigides et à tringles souples |
| 30 | Système i-Lock | 57 | Démontage de boyaux |
| 32 | Réglage de la longueur d'assise et de la selle | 57 | Montage de roue |
| 32 | Déplacement de la selle et réglage de son inclinaison | 58 | Montage de boyaux |
| 34 | Réglage du cintre et des poignées de frein | 62 | Jeu de direction |
| 34 | Réglage de la position du cintre par rotation sur son axe | 62 | Contrôle et réglage |
| 35 | Réglage de la garde des leviers de frein | 63 | Jeu de direction « Aheadset » |
| 36 | Systèmes de pédales | 64 | Jeu de direction avec système i-Lock |
| 36 | Fonctionnement des divers systèmes de pédales : aperçu | 66 | Transport de votre vélo Canyon |
| 37 | Réglage et entretien | 67 | Conseils généraux d'entretien et révisions |
| 38 | Système de freinage | 67 | Nettoyage et entretien de votre Canyon |
| 39 | Fonctionnement et usure | 68 | Conservation et rangement de votre Canyon |
| 40 | Contrôle et réglage des freins de vélo de course | 69 | Entretien et révision |
| | | 70 | Intervalles d'entretien et de maintenance |
| | | 72 | Couples de serrage recommandés |
| | | 75 | Utilisation conforme à l'usage prévu |
| | | 76 | Dispositions légales |
| | | 77 | Garantie légale des vices cachés |
| | | 79 | Garantie commerciale |

© Ingenieurbüro Zedler 06-2008

Canyon Bicycles GmbH
Karl-Tesche-Straße 12
D-56073 Koblenz
www.canyon.com

Tél.: +49 (0) 261 404000

MANUEL DU VELO DE COURSE



Vous nous trouverez très facilement dans la Karl-Tesche-Strasse 12, à Coblenze. À partir de l'échangeur A 48, prenez la sortie « Koblenz Nord » sur la B 9 direction « Koblenz ». Sur le pont de la Moselle, prenez la deuxième voie à droite qui donne dans le rond-point de la cité. Vous prenez la première sortie en direction de Cochem. Après environ 1 km, vous tournez au premier croisement avec feux à droite.

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

Hotline commande et information: +49 (0)261 40400-10 / fax: +49 (0)261 40400-50 / email :info@canyon.com
Hotline technique (lundi-vendredi : de 9h à 18h) : +49 (0)261 40400-31

Rendez-vous visite sur notre site web www.canyon.com. Vous y trouverez les numéros de service de votre distributeur local.

CHÈRE CLIENTE, CHER CLIENT,

Le présent manuel contient de nombreux conseils pratiques destinés à vous faciliter la prise en main de votre Canyon, de même que des informations concernant la technique, la maintenance et l'entretien de votre vélo.

N'hésitez pas à consacrer du temps à la lecture de ce manuel. Même si vous pratiquez le vélo depuis très longtemps, ces informations détaillées peuvent vous être très utiles, étant donnée l'évolution considérable qu'a connue le monde de la bicyclette ces dernières années.

Pour vous garantir un plaisir durable dans l'utilisation de votre Canyon et pour votre propre sécurité, nous vous recommandons de lire attentivement toute la première partie de ce manuel,

- de suivre scrupuleusement les instructions de montage fournies dans le chapitre « [Montage après réception du BikeGuard](#) »,
- de respecter et d'appliquer les consignes données dans le chapitre « [Avant la première sortie](#) »,
- et de procéder avant chaque sortie à un contrôle de fonctionnement des organes essentiels. Vous trouverez la procédure à suivre indiquée dans le chapitre « [Avant chaque sortie](#) » de la présente notice d'utilisation. N'enfourchez votre vélo que si ce contrôle est concluant à cent pour cent.

La deuxième partie de ce manuel est consacrée à la description en détail de toute une série de travaux d'entretien et de réparation. Lorsque vous effectuerez ces travaux, tenez toujours compte du fait que les notices et les instructions auxquelles vous vous référez valent uniquement pour votre Canyon et ne sont pas applicables à d'autres vélos. En raison de la diversité et de l'évolution des modèles, la description des travaux peut ne pas être tout à fait complète dans certains cas. Pour cette raison, vous devez impérativement tenir compte des notices de nos équipementiers que vous trouverez dans le carton de livraison BikeGuard.

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

Tenez compte des points suivants : Ce manuel ne peut avoir pour ambition de vous transmettre les connaissances et l'expertise d'un mécanicien vélo. Il est impossible au manuel le plus complet de couvrir toutes les combinaisons possibles de vélos et d'équipements. Votre manuel considère seulement le vélo que vous venez d'acquérir ainsi que ses composants usuels et se contente de fournir les indications et les avertissements les plus importants. Cependant, il ne saurait vous enseigner le savoir-faire d'un mécanicien vélo et ne vous permet pas non plus d'entreprendre le montage complet d'un vélo à partir d'un kit cadre Canyon.

Ce manuel ne peut pas vous instruire dans le maniement d'un vélo. Il considère seulement le vélo que vous venez d'acquérir et se contente de fournir les indications et les avertissements les plus importants à son sujet. Mais il ne peut pas vous apprendre à vous servir d'un vélo ni à respecter les règles de la circulation.

Lorsque vous roulez en vélo, vous devez être conscient que cette activité est associée à des risques et que vous devez, en tant que cycliste, veiller à toujours conserver le contrôle de votre machine.

Comme pour tous les sports, la pratique du vélo comporte des risques. Restez donc vigilant et soyez toujours conscient des dangers potentiels et de leurs conséquences. Rappelez-vous que vous n'êtes pas protégé sur un vélo, comme dans une voiture, par une carrosserie et des airbags. Par conséquent, roulez toujours avec prudence et respectez les droits des autres usagers.

CANYON

IMPORTANT !

Notice de montage, page 6. Lisez avant la première sortie les pages 2 à 5.

Ne roulez jamais lorsque vous êtes sous l'influence de médicaments, de drogues ou de l'alcool, ou encore si vous êtes fatigué. Ne prenez jamais de passer sur votre vélo et gardez toujours les mains sur le cintre.

Enfin, nos dernières recommandations : Ne vous mettez pas en danger, vous ou d'autres personnes. Portez toujours un équipement approprié, à savoir au moins un casque vélo à votre taille et des lunettes de protection, des chaussures rigides et des vêtements adaptés à la pratique du vélo.

L'équipe Canyon vous souhaite beaucoup de plaisir sur votre Canyon et bonne route !

Cette notice n'est pas utilisable pour la réparation d'un vélo ou son montage à partir de pièces détachées.

Canyon se réserve le droit de modifier les caractéristiques techniques de ses produits par rapport aux descriptions et illustrations de la présente notice d'utilisation. Cette notice d'utilisation est conforme aux exigences de la norme européenne EN 14781.

Cette notice est soumise à la législation européenne. À la livraison du vélo, des notices techniques complémentaires doivent être fournies par le fabricant. Vous trouverez également des notices complémentaires à l'adresse www.canyon.com/service/downloads.html, dans la rubrique Manuals.

Texte, conception et photographie :

Bureau d'ingénieurs Zedler, Ludwigsburg (Allemagne), www.zedler.de
Version : juin 2008, 2e édition

Réalisation graphique :

www.mees-zacke.de

©Toute publication, réimpression, traduction et reproduction ou toute autre utilisation, même partielle et sur des médias électroniques, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable par écrit.



Sur la route



Casque et lunettes, des accessoires indispensables pour votre sécurité

CONSEIL :

Nous vous invitons à visiter de temps en temps notre site www.canyon.com. Vous pourrez y découvrir les nouveautés et obtenir de plus amples informations et conseils pratiques sur les produits de la marque Canyon.

AVERTISSEMENT :

N'entreprenez pas de travaux de montage et de réglage qui dépassent vos compétences, dans l'intérêt de votre propre sécurité.

En cas de doutes, contactez notre hotline technique au +49 (0)261 40400-31, lundi-vendredi : de 9h à 18h, ou rendez-vous sur notre site www.canyon.com où vous trouverez le numéro correspondant de votre distributeur national.

E-mail : werkstatt@canyon.com.

AVANT LA PREMIERE SORTIE

1. Familiarisez-vous avec le système de freinage. En principe, votre vélo Canyon est livré avec la commande du frein avant montée sur le côté gauche du cintre. Vérifiez que vous pouvez commander le frein de la roue avant avec le levier auquel vous êtes accoutumé. Si la commande diffère, vous devrez vous efforcer d'assimiler la nouvelle disposition des leviers de frein, sachant que l'actionnement involontaire du frein avant pourrait entraîner votre chute. Faites éventuellement modifier la disposition des commandes de frein par un spécialiste. L'efficacité des freins modernes peut être très supérieure à celle des freins de votre ancien vélo !

N'hésitez pas à faire d'abord quelques essais de freinage à l'écart de la circulation. Déterminez le point de freinage maximal possible, en usant de prudence et en procédant à des essais de freinage progressifs.

Pour de plus amples informations sur le système de freinage, voir le chapitre « [Système de freinage](#) ».

2. Êtes-vous familiarisé avec le système de changement des vitesses et son fonctionnement ? Entraînez-vous éventuellement à passer les vitesses dans un endroit tranquille, à l'écart de la circulation. N'actionnez pas simultanément les commandes de dérailleur avant et arrière et relâchez légèrement la pression sur les pédales au moment de passer les vitesses.

Pour plus amples informations sur le changement des vitesses, voir le chapitre « [Système de changement des vitesses](#) », en particulier le paragraphe « [Système de dérailleurs](#) ».

3. La hauteur du cadre correspond-elle à votre taille ? Le réglage de la selle et du cintre est-il correct ? Debout avec le vélo entre les jambes, assurez-vous que vous pouvez passer au moins la largeur de deux à trois doigts entre l'entrejambe et le tube supérieur. Si ce n'est pas le cas, contactez notre hot-



Freinage à fond sur la roue avant : risque de culbute !

DANGER :

Tenez compte du fait que la disposition des leviers de frein peut varier en fonction des pays. Contrôlez quel frein est actionné à l'aide de quel levier. Si la commande des freins diffère de vos habitudes, faites-là éventuellement modifier.



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

DANGER :

Si vous roulez les mains posées sur le prolongateur de cintre triathlon, vous ne pouvez pas actionner les leviers de frein aussi rapidement que dans les autres positions. Votre action de freinage est retardée. Roulez avec une prévoyance redoublée et anticipez les distances de freinage plus longues.

line. En cas d'écart trop faible entre l'entrejambe et le tube supérieur, vous risquez de vous blesser si vous devez descendre de selle rapidement. La selle doit être réglée de telle sorte que vous puissiez encore poser le talon sur la pédale quand cette dernière se trouve en position basse. Vérifiez que vous pouvez encore toucher le sol de la pointe des pieds lorsque vous êtes assis sur la selle.

Pour de plus amples informations sur la position, voir le chapitre « [Ajustement du vélo de course Canyon au cycliste](#) ».

4. Avez-vous déjà roulé avec des pédales automatiques et des chaussures correspondantes ? Avant d'entreprendre une première sortie avec ce type de pédales, vous devez vous entraîner à l'arrêt à enclencher et à dégager convenablement les cales des chaussures dans les pédales. Appuyez-vous de préférence sur un mur pour ne pas basculer. Réglez éventuellement le seuil d'enclenchement et de déclenchement des pédales.

Dans tous les cas, lisez d'abord la notice d'utilisation qui vous est fournie.

Pour de plus amples informations, voir le chapitre « [Systèmes de pédales](#) ».

5. Veillez à n'utiliser votre Canyon que pour l'usage spécifique auquel il est destiné. Les vélos de course et de triathlon sont prévus uniquement pour une utilisation sur des routes ou chemins à surface lisse, par ex. sur des voies goudronnées ou pavées. En règle générale, les vélos de course Canyon sont conçus pour supporter un poids total (cycliste et bagages compris) de 120 kg. Sur les vélos de course équipés d'une paire de roues Mavic, le poids total admissible est limité à 100 kg. Ces limites ne doivent en aucun cas être dépassées.

Pour de plus amples informations sur l'usage spécifique de votre vélo, voir le chapitre « [Utilisation conforme à l'usage prévu](#) ».



Chaussures spéciales pour pédales automatiques



Pédales automatiques



Les vélos de course Canyon sont conçus pour rouler sur l'asphalte.

6. Votre vélo comprend-il des parties en carbone ?

Tenez compte du fait que le composite carbone nécessite une attention et des soins particuliers à l'usage. Lisez dans tous les cas le chapitre « [Particularités du composite carbone](#) ».

AVANT CHAQUE SORTIE

AVANT CHAQUE SORTIE, VEILLEZ A CONTROLER LES POINTS SUIVANTS :

1. Les attaches rapides de la roue avant et de la roue arrière, de la tige de selle et d'autres composants sont-elles correctement serrées ?
Pour de plus amples informations, voir le chapitre « [Maniement des attaches rapides](#) ».
2. Les pneumatiques sont-ils en bon état et la pression de gonflage est-elle suffisante ?
Faites tourner les deux roues pour vérifier leur centrage. Cette mesure permet aussi de détecter à temps une déchirure latérale sur un pneu, une rupture d'axe de moyeu ou un rayon cassé. Pour de plus amples informations, voir le chapitre « [Roues](#) », en particulier le paragraphe « [Pneumatiques, chambres à air, valves et roues](#) ».
3. Faites un essai de freinage à l'arrêt, en tirant avec force les leviers de frein vers le cintre. Vous devez atteindre rapidement un point de pression perceptible au niveau du levier ; cependant, le levier ne doit pas pouvoir être tiré complètement jusqu'au cintre. Dans le cas des freins sur jante, la surface de contact des patins doit pouvoir s'appuyer entièrement sur les flancs des jantes mais ne doit pas frotter contre les pneus.
Pour de plus amples informations sur les freins, voir le chapitre « [Système de freinage](#) ».



Contrôlez la pression de gonflage des pneumatiques



Le levier ne doit pas toucher le cintre



Ne roulez jamais sans éclairage la nuit

4. Si vous souhaitez circuler sur des voies publiques ou de nuit, vérifiez le système d'éclairage (voir le chapitre « [Dispositions légales](#) »).
5. Soulevez légèrement votre Canyon, puis laissez-le rebondir sur le sol. En cas de bruits suspects, cherchez à en détecter l'origine. Contrôlez éventuellement les paliers et les visseries.
6. Munissez-vous d'un antivol robuste si vous avez l'intention de laisser votre Canyon sans surveillance dans un endroit. Attachez toujours votre Canyon à un point fixe, de manière à ce qu'il ne puisse être déplacé ou emporté.



Antivol U

DANGER :

N'utilisez pas votre Canyon s'il ne satisfait pas un des points évoqués ci-dessus.

AVERTISSEMENT :

Pour prévenir les risques de dommages sur votre Canyon, tenez compte du poids total admissible et respectez les prescriptions concernant le transport des bagages et des enfants indiquées dans le chapitre « [Intervalles d'entretien et de maintenance](#) ». Nous vous recommandons également de lire le chapitre « [Transport de votre vélo Canyon](#) » si vous envisagez le transport de votre vélo en voiture ou en avion.

DANGER :

Votre Canyon est considérablement sollicité par l'état variable des routes sur lesquelles vous évoluez, ainsi que par les forces que vous exercez sur le vélo. Soumis à des charges dynamiques importantes, ses différents composants réagissent par l'usure et la fatigue. Vérifiez régulièrement si votre vélo présente des signes d'usure, mais également des éraflures, des déformations, des altérations de couleur ou des fissures naissantes. Des pièces dont la durée de vie est dépassée peuvent céder subitement.

Faites réviser votre Canyon régulièrement de façon à ce que les pièces suspectes puissent être éventuellement remplacées. Pour de plus amples informations sur le maintien du bon état de marche et de la fiabilité de votre Canyon, voir les chapitres « [Conseils généraux d'entretien et révisions](#) », « [Couples de serrage recommandés](#) » et « [Intervalles d'entretien et de maintenance](#) ».

MONTAGE APRES RECEPTION DU BIKEGUARD

Pour vous familiariser avec les différents composants de votre Canyon, ouvrez le pan intérieur de la couverture recto de cette brochure. Vous y trouverez l'illustration d'un vélo de course Canyon doté de tous ses composants essentiels.

L'illustration représente un vélo de course Canyon parmi d'autres : tous nos modèles ne ressemblent pas à celui-ci.

Vérifiez le contenu de votre carton de livraison BikeGuard.

Dans le BikeGuard, vous trouverez le cadre monté avec tous les composants, avec, mis à part, les roues et un carton contenant les petites pièces (attaches rapides, éventuellement pédales, etc.).

► Retirez d'abord les roues, ensuite le cadre avec ses composants, puis le carton contenant les petites pièces qui se trouve au fond du BikeGuard.

► Si vous utilisez un pied de montage pour l'assemblage de votre Canyon, ne le fixez pas par un tube du cadre ou par la tige de selle si ceux-ci sont en carbone. Au besoin, installez une tige de selle en aluminium pour fixer le vélo sur le pied de montage ou demandez à une personne de tenir le vélo pendant que vous l'assemblez.

► Coupez à l'aide d'une pince coupante les rislans qui maintiennent le cintre en place. Tenez le cintre fermement pour ne pas qu'il tombe et s'abîme.

► Dévissez les vis de serrage de la plaque de fixation du cintre sur la potence et retirez la plaque de fixation. Positionnez le cintre correctement sur le corps de la potence. Veillez à ce que les gaines ne soient pas vrillées ou pliées et qu'elles forment un arrondi homogène vers les butées ou les étriers. Remettez la plaque de fixation sur la potence et resserrez ses vis de manière à ce que le cintre soit légèrement



Canyon emballé dans son BikeGuard



Fixé sur le pied de montage avec une tige de selle en aluminium



Montage du cintre

AVERTISSEMENT :

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

REMARQUE :

Dépliez tout d'abord la couverture recto. Conservez la page dépliée pendant la lecture. Elle vous permettra de repérer rapidement les composants mentionnés dans le texte.

fixé. Vous procéderez à son réglage final une fois montées les roues.

► Retirez les écrous de serrage des attaches rapides, puis glissez celles-ci dans les axes creux des moyeux. N'oubliez pas de glisser sur la tige de l'attache un petit ressort de chaque côté, avec la face présentant le diamètre de ressort le plus petit orientée vers l'axe du moyeu. Vissez les écrous de serrage d'un à deux tours sur les attaches rapides. (Pour de plus amples informations sur les attaches rapides, voir le chapitre « Maniement des attaches rapides » ; tenez compte également des indications données sur le levier de serrage de l'attache).

► Ouvrez le frein :

► Sur les vélos de course, l'ouverture du frein s'effectue soit en desserrant le levier de détente sur l'étrier de frein (Shimano), soit en actionnant le bouton d'ouverture sur la commande de frein (Campagnolo) de sorte à faire basculer légèrement le levier vers l'extérieur. (Pour de plus amples informations, voir le chapitre « Système de freinage »).

► Introduisez la roue arrière dans les pattes de fixation du cadre et serrez l'attache rapide pour la fixer correctement.

► Introduisez correctement la roue avant dans les pattes de la fourche et serrez l'attache rapide (voir le chapitre « Maniement des attaches rapides »).

► Selon le type de frein, serrez le levier de détente ou raccrochez le câble de frein et remettez en place le soufflet de protection sur la gaine.

► Contrôlez si les deux roues sont complètement engagées dans les pattes de fixation et correctement centrées par rapport aux fourreaux de la fourche ou aux haubans arrière.

► Faites tourner les roues l'une après l'autre. Vous pouvez ainsi contrôler si l'écart entre les patins de frein et la jante varie de plus d'un millimètre. Si c'est le cas, la roue a besoin d'être recentrée. (Pour de plus amples informations, voir le paragraphe « Centrage de la jante, tension des rayons » dans le chapitre « Roues ».)



Montage des attaches rapides



Desserrage du levier de détente pour l'ouverture du frein



Contrôle du centrage de la roue à l'aide des patins

AVERTISSEMENT :

Ne fixez pas votre Canyon par le cadre sur un pied de montage. Vous risqueriez d'écraser les tubes.

- Graissez légèrement le pas de vis des pédales.
- Avant d'entreprendre leur montage, vérifiez l'inscription respective gravée sur l'axe. La lettre « R » (pour « right ») est gravée sur la pédale droite, « L » (pour « left »), sur la pédale gauche. Attention ! La pédale gauche présente un pas à gauche, c'est à dire qu'elle doit être vissée dans le sens inverse du sens de serrage habituel. Sur les deux à trois premiers tours, vissez à la main l'axe des pédales dans le pas de vis des manivelles. Utilisez ensuite une clé à pédale pour les serrer complètement.
- Desserrez la vis ou le levier du collier de serrage de la tige de selle. Retirez la tige de selle et graissez sa partie inférieure ainsi que l'intérieur du tube de selle (exception : cadres et tiges en composite carbone (CFK) !). Introduisez la tige dans le tube de selle et positionnez la tige de telle sorte que le bec de la selle soit aligné sur le tube supérieur du cadre. Fixez la tige de selle en serrant la vis du collier de serrage sans forcer. Essayez de tourner la selle par rapport au cadre ; en principe, vous ne devriez pas pouvoir y arriver.



Pas de vis pour les pédales gauche et droite



Serrage de la pédale avec une clé à pédale



Application d'une pâte de montage pour composants carbone avant l'introduction de la tige de selle dans le tube de selle

DANGER :

Contrôlez encore une fois le serrage des pédales après avoir roulé 100 km. Les pédales pourraient se détacher en arrachant le pas de vis des manivelles et entraîner éventuellement une chute. Contrôlez également le serrage des autres vis conformément aux couples de serrage préconisés.

- Procédez aux réglages de l'assise, des poignées et contrôlez la fixation correcte du cintre, des poignées et de la tige de selle, comme décrit dans le chapitre « [Ajustement du vélo de course Canyon au cycliste](#) » dans ce manuel.
- Veillez à ce que la roue arrière puisse tourner librement et contrôlez le changement de vitesses. Passez toutes les vitesses et vérifiez si le dérailleur a été correctement réglé de sorte à ne pas entrer en contact avec les rayons quand la chaîne se trouve sur le plus grand pignon. (Pour de plus amples informations sur le réglage des dérailleurs, voir le chapitre « [Système de changement des vitesses](#) »).
- Gonflez les pneumatiques à la pression indiquée sur leurs flancs. Pour de plus amples informations sur les pneus et les chambres à air, voir le chapitre « [Roues](#) » ainsi que le paragraphe « [Pneumatiques, chambres à air, valves et roues](#) ».
- Une fois terminé le montage, procédez avec soin aux vérifications décrites précédemment.



Après le réglage de la position d'assise, assurez-vous que la selle ne peut pas pivoter sur l'axe de la tige.



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

DANGER :

Après avoir effectué les travaux de montage et de contrôle, vous devez impérativement tester votre Canyon sur un terrain plat à l'écart de la circulation (par exemple, un parking). Si un défaut de fonctionnement, dû à un mauvais montage ou réglage, devait se produire alors que vous roulez sur une route à grand trafic ou cahoteuse, vous pourriez perdre le contrôle de votre vélo et avoir un accident.

DANGER :

Contrôlez une nouvelle fois le serrage des pédales ainsi que des autres vis après 100 à 300 km, en tenant compte des couples de serrage préconisés. Pour de plus amples informations, voir les chapitres « [Conseils généraux d'entretien et révisions](#) », « [Couples de serrage recommandés](#) » et « [Intervalles d'entretien et de maintenance](#) ».

MANIEMENT DES ATTACHES RAPIDES

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

L'attache rapide dispose essentiellement de deux éléments pour le réglage :

- Le levier de serrage, d'un côté, qui transforme le mouvement de fermeture en force de serrage à l'aide d'un axe excentrique ;
- L'écrou de serrage sur le côté opposé, qui permet d'exercer une précontrainte sur la tige filetée de l'attache.

DEMARCHE A SUIVRE POUR LE SERRAGE FIABLE DE LA ROUE

- Desserrez l'attache rapide. Vous devez alors pouvoir lire l'inscription « open » sur le levier.
- Remettez le levier en position de serrage, reconnaissable à l'inscription « close », visible quand le levier est fermé. Du début jusqu'à mi-course, vous devez pouvoir actionner le levier très facilement, sans produire aucun effet de serrage.
- Au delà, la force que vous devez exercer sur le levier doit augmenter sensiblement et être telle que vous devez avoir des difficultés à déplacer le levier en fin de course. Appuyez sur le levier avec la paume de la main en prenant appui avec les doigts sur la fourche ou le cadre. Ne prenez surtout pas appui sur les rayons de la roue.



Ouverture de l'attache rapide



Fermeture de l'attache rapide

DANGER :

Assurez-vous que les leviers de serrage des deux attaches rapides sont toujours placés du côté gauche de votre Canyon. De cette manière, vous ne courrez pas le risque de monter la roue avant dans le sens inverse du sens de roulement.

- En position finale, le levier ne doit en aucun cas faire saillie mais être parallèle à la roue et être plaqué contre le cadre ou la fourche, ce afin d'éviter toute ouverture involontaire par accrochage.
- Pour contrôler la fiabilité du serrage, essayez de faire tourner le levier en position fermée.
- Si le levier peut tourner autour de l'axe, le serrage de la roue n'est pas suffisant. Vous devez ouvrir de nouveau le levier pour augmenter la précontrainte sur la tige de l'attache rapide. Pour cela, tournez l'écrou de réglage placé sur le côté opposé d'un demi-tour dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Répétez l'opération de fermeture et contrôlez de nouveau la fiabilité du serrage. Si le levier ne tourne plus, vous pouvez considérer que le serrage de la roue est correct.
- Après avoir serré l'attache rapide d'une roue, soulevez le vélo pour décoller la roue du sol et donnez un coup léger avec le poing sur le pneu. Si la roue est bien fixée, elle ne se déboîtera pas dans les pattes de fixation.



Le levier de l'attache rapide doit se trouver à peu près parallèle à la roue et ne doit pas faire saillie

A QUOI DOIS-JE FAIRE ATTENTION LORS D'AJOUTS OU DE MODIFICATIONS ?

Les vélos Canyon sont des articles de sport qui sont équipés en fonction de l'usage spécifique auxquels ils sont destinés. Tenez compte du fait que le montage de garde-boues ou d'autres accessoires peut porter préjudice au bon fonctionnement du vélo et par suite, empêcher une conduite sûre. Avant l'achat et le montage d'accessoires, vous devez contrôler si les accessoires en question sont compatibles avec votre Canyon.

Pour les sonnettes ou klaxons d'appoint, ainsi que les systèmes d'éclairage, renseignez-vous pour savoir si ces accessoires sont autorisés par la loi, s'ils sont homologués et s'ils satisfont aux conditions d'utilisation sur la voie publique.

Les projecteurs alimentés par accumulateurs ou par batteries doivent porter la marque d'homologation, reconnaissable à la ligne serpentine suivie de la lettre « K » (voir le chapitre sur les « Dispositions légales »).

Si vous souhaitez monter un porte-bagage, un siège d'enfant ou tracter une remorque d'enfant, vérifiez d'abord dans le chapitre « Utilisation conforme à l'usage prévu » si cela est possible. Si votre Canyon ne semble soumis à aucune restriction, contactez la hotline technique française, dont le numéro d'appel et l'adresse de contact e-mail sont indiqués sur notre site www.canyon.com, ou la hotline allemande au numéro suivant : +49 (0)261 40400-31 pour connaître les équipements appropriés.

Exécutez uniquement les travaux que vous maîtrisez à cent pour cent.

Les cintres, les potences et les fourches ne devraient être changées que par un mécanicien compétent.

Tenez compte dans tous les cas de la notice d'utilisation fournie par l'équipementier. Pour le montage d'autres composants ou accessoires, vous êtes vous-même toujours responsable du montage compétent desdits composants.

Au moindre doute, confiez votre Canyon à notre atelier certifié.



Garde-boue



Porte-bagages

DANGER :

Le montage d'accessoires autres que ceux d'origine, tels que des garde-boues, porte-bagages, etc. peut affecter le bon fonctionnement de votre vélo. Utilisez par conséquent de préférence des accessoires proposés dans notre assortiment. Vous serez assuré de cette manière d'utiliser des composants adaptés.

DANGER :

En cas de montage incorrect, des pièces peuvent se détacher ou se rompre et provoquer une chute grave.

Serrez les visseries importantes pour la sécurité en respectant les couples de serrage prescrits.

REMARQUE :

Pour toutes les questions concernant le montage d'accessoires, la compatibilité des composants entre eux ou des modifications que vous souhaitez apporter à votre Canyon, veuillez contacter notre hotline technique au +49 (0)261 40400-31 ou rendez-vous sur notre site www.canyon.com où vous trouverez aussi le numéro correspondant de votre distributeur national.

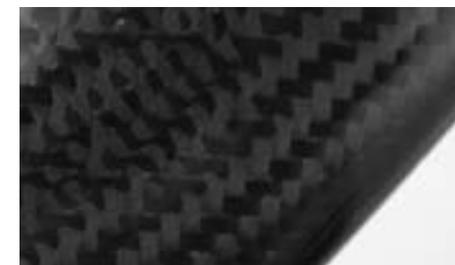
PARTICULARITES DU COMPOSITE CARBONE

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

Le composite carbone a déjà démontré ses qualités par de nombreuses victoires dans le domaine du sport cycliste. Ce matériau permet, dans le cas d'une conception, d'une fabrication et d'un traitement tenant compte des spécificités du matériau, de réaliser des composants extrêmement résistants et capables de supporter des sollicitations importantes pour un poids très faible.

Cependant, ce matériau présente la particularité spécifique d'être cassant. Du fait de cet inconvénient, le carbone ne se déformera pas de manière durable sous l'effet d'une charge, bien que sa structure interne soit par ailleurs déjà endommagée. Les fibres peuvent dans les cas extrêmes se désolidariser les unes des autres, phénomène dit de délamination, affectant considérablement la résistance du composant. Celui-ci peut subir éventuellement une sollicitation excessive ayant déjà entraîné une détérioration des fibres intérieures, sans que cela ne soit détectable par une déformation du matériau, comme c'est le cas avec l'acier ou l'aluminium.

Ainsi, un composant carbone qui a été une fois trop sollicité peut céder plus tard lors de son utilisation et provoquer une chute aux conséquences non prévisibles. Si le risque se présente, nous vous recommandons vivement de faire inspecter le composant incriminé ou, mieux encore, votre Canyon tout entier par un de nos mécaniciens agréés.



Le composite carbone

DANGER :

Soyez attentif quand vous roulez. Si votre composant en carbone CFK produit des craquements, ceci peut laisser présager une défaillance de matériau imminente. N'utilisez plus votre vélo mais contactez notre hotline technique pour convenir de la démarche à adopter. Dans l'intérêt de votre sécurité, ne faites jamais réparer des composants en carbone. Faites changer immédiatement un composant endommagé et empêchez impérativement sa réutilisation par une tierce personne.

DANGER :

Les pièces en carbone ne doivent jamais être exposées à de hautes températures, comme le requièrent, par exemple, le revêtement poudre ou l'émaillage à chaud. La chaleur nécessaire à ces traitements pourrait détruire le composant. Évitez également de laisser votre vélo dans un véhicule exposé à un rayonnement solaire intense ou de le ranger près d'une source de chaleur.

PARTICULARITE DU FREINAGE SUR LES ROUES EN CARBONE

Les roues munies de surfaces de freinage en carbone présentent des particularités dont vous devez absolument tenir compte à l'usage. Elles requièrent notamment l'emploi exclusif de patins appropriés aux roues en carbone. Nous vous recommandons dans ce cas de toujours utiliser les patins préconisés par le fabricant des roues en question.

Les équipementiers Shimano et Campagnolo fournissent eux aussi des patins carbone, mais ceux-ci sont spécialement adaptées aux exigences respectives de leurs jantes.

En règle générale, les patins carbone s'usent plus rapidement que les patins de frein classiques. Les jantes ont, notamment dans des conditions humides, un comportement au freinage qui demande une certaine accoutumance. Pour cette raison, entraînez-vous au freinage de votre vélo dans une zone à l'écart de la circulation pour acquérir une maîtrise suffisante.

Les surfaces de freinage des jantes en carbone sont sensibles aux températures élevées. Si vous roulez en montagne, évitez par conséquent les freinages continus. Si par exemple, vous descendez un col et freinez en permanence et de manière continue avec le frein arrière, vous risquez de produire un échauffement de la jante tel que son matériau se déforme. La chaleur excessive peut alors endommager irrémédiablement la jante, provoquer l'éclatement du pneu et causer un accident.

Servez-vous toujours des deux freins et relâchez-les fréquemment pendant quelques instants pour laisser le temps aux roues de refroidir.



Les roues dotées de jantes en carbone ont un comportement particulier au freinage



Les jantes en carbone nécessitent l'emploi de patins spécialement adaptés

DANGER :

Adaptez votre style de conduite aux particularités de freinage de vos roues en carbone, en particulier quand vous faites de la montagne.

DANGER :

Contrôlez l'état des patins fréquemment, leur usure pouvant s'avérer plus rapide qu'avec des jantes en aluminium.

DANGER :

Tenez compte du fait que l'effet de freinage sur des jantes en carbone diminue considérablement dans des conditions humides. Évitez dans la mesure du possible de prendre votre vélo quand il fait humide ou qu'une pluie s'annonce. Si vous devez cependant rouler sur une chaussée humide ou mouillée, soyez particulièrement vigilant et adoptez une vitesse beaucoup moins élevée que lorsque vous roulez par temps sec.

CONSEILS D'ENTRETIEN

Nettoyez les composants en carbone avec un chiffon humide et à l'eau claire, éventuellement mélangée à un peu de produit vaisselle. Vous pouvez enlever les traces d'huile ou de graisse tenaces avec un détergent à base de pétrole. Proscrivez absolument l'emploi de dégraissants contenant de l'acétone, du trichloréthylène, du chlorure de méthyle ou de détergents, non neutres ou chimiques, contenant des solvants susceptibles d'attaquer la surface.

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

Évitez le contact de produits d'entretien ou de lubrifiant avec les surfaces de freinage des roues en carbone !



Utilisez de la cire auto pour protéger les surfaces de votre vélo

DANGER :

Les composants en carbone, comme toutes les pièces de construction légère, ont une durée de vie limitée. Pour cette raison, pensez à remplacer le cintre et la potence à intervalles réguliers (par ex. tous les 3 ans ou après 15 000 km) selon leur utilisation et leur sollicitation, même s'ils n'ont été impliqués dans aucun accident ou situation analogue.

DANGER :

Contrôlez régulièrement, par exemple lors du nettoyage de votre vélo, si vos composants en carbone présentent des détériorations visibles telles que des entailles, des fissures, des bosses, des altérations de couleur, etc. Si votre chiffon reste accroché sur une surface, contrôlez celle-ci. N'utilisez plus votre Canyon.

Contactez immédiatement notre hotline technique au +49 (0)261 40400-31 ou rendez-vous sur notre site www.canyon.com où vous trouverez aussi le numéro correspondant de votre distributeur national.

AVERTISSEMENT :

Évitez par principe de graisser des composants en carbone. La graisse, en pénétrant dans leur surface, réduit considérablement leur coefficient de frottement et empêche une fixation fiable dans la plage de serrage autorisée.

Il peut arriver que des composants en carbone graissés une fois ne puissent plus jamais être serrés correctement par la suite.

PARTICULARITES DES VELOS DE TRIATHLON OU DE COURSE CONTRE LA MONTRE

CINTRE DE VELO DE COURSE CONTRE LA MONTRE

Dans le sport triathlon, où le cycliste doit adopter une position assise particulièrement aérodynamique, les vélos sont généralement équipés de cintres dits « aéro ». Sur ces modèles de cintre, les manettes de changement de vitesses sont souvent installées aux extrémités du prolongateur. Si vous roulez sur le vélo en position couchée, vous n'avez pas les leviers de frein à portée immédiate de la main, il vous faut plus de temps pour réagir et donc une distance plus grande pour freiner. Soyez par conséquent très prévoyant lorsque vous roulez dans cette position.

Il est possible de régler la position du cintre dans certaines limites en tenant compte des préférences personnelles. Néanmoins, vous devez veiller à ce que le prolongateur du cintre soit à peu près horizontal et que son angle d'inclinaison ne dépasse pas quelques degrés vers le bas et 30 degrés maximum vers le haut. Assurez-vous que vos avant-bras puissent s'appuyer confortablement sur le cintre et que les coudes dépassent un peu des accoudoirs vers l'arrière.

MANETTES DE DERAILLEURS PLACEES EN BOUT DE PROLONGATEUR

Sur les manettes Shimano, SRAM ou Campagnolo de changement de vitesses montées sur les prolongateurs des vélos de triathlon ou de course contre la montre, l'actionnement des manettes vers le bas permet le passage de la chaîne sur les petits pignons à l'arrière (développement plus grand) et sur le petit plateau à l'avant (développement plus petit). Inversement, la commande vers le haut permet de passer respectivement sur les grands pignons et le grand plateau. Le câble de dérailleur transmet le mouvement de la manette au dérailleur qui engage alors la chaîne sur un



Le maniement d'un vélo de course contre la montre requiert une certaine habitude



Les manettes de changement de vitesses sur le prolongateur commandent les dérailleurs avant et arrière

autre plateau ou un autre pignon. Au moment de changer de vitesse, il est important de continuer à pédaler, sans forcer, pendant que la chaîne passe d'un pignon ou d'un plateau à l'autre. Des guides spéciaux pratiqués dans la denture permettent, sur les vélos actuels, d'effectuer un changement de vitesses même quand la chaîne est soumise à une tension importante. Cependant, le changement de vitesse sous charge raccourcit considérablement la durée de vie de la chaîne. De plus, il peut entraîner un blocage de la chaîne entre la base et les plateaux (phénomène dit « chain-suck »). Pour cette raison, évitez de changer de vitesse alors que vous exercez une pression importante sur les pédales, notamment lorsque vous changez de rapport sur le dérailleur avant.

DANGER :

Tenez compte du fait que votre action de freinage est retardée si vous roulez avec les mains posées sur le prolongateur, les leviers de frein n'étant pas facilement accessibles dans cette position.

APRES UNE CHUTE

1. Vérifiez que les roues sont encore bien serrées dans leurs pattes de fixation et centrées par rapport au cadre et à la fourche. Faites tourner les roues doucement et observez l'écart entre les patins et les flancs de la jante. Si l'écart varie considérablement et que vous ne pouvez pas procéder à un centrage sur place, ouvrez légèrement les freins pour que la jante puisse tourner sans frotter sur les patins. Notez que vous ne disposez plus alors de l'effet de freinage complet. Pour de plus amples informations, voir les chapitres « [Système de freinage](#) » et « [Roues](#) ».

2. Vérifiez que le cintre et la potence ne présentent ni torsion ni début de rupture et qu'ils sont encore droits. Vérifiez le serrage de la potence sur la fourche en essayant de bouger le cintre avec la roue maintenue en position. De même, appuyez-vous sur les poignées de frein un court instant pour contrôler le bon serrage du cintre dans la potence. Pour de plus amples informations, voir les chapitres « [Ajustement du vélo de course Canyon au cycliste](#) » et « [Jeu de direction](#) ».

3. Vérifiez si la chaîne est encore engagée sur les plateaux et les pignons. Si le vélo est tombé du côté des dérailleurs, vérifiez le fonctionnement du système de dérailleurs. Faites-vous assister par quelqu'un pour soulever le vélo au niveau de la selle et passez les vitesses sur le dérailleur arrière, les unes après les autres, avec précaution. Surveillez notamment l'écart du dérailleur par rapport aux rayons dans les petites vitesses, c'est à dire quand la chaîne s'engrène sur les plus gros pignons. Si le dérailleur ou la patte de fixation du dérailleur sont tordus, le dérailleur peut venir se coincer dans les rayons et provoquer une chute ! Le dérailleur, la roue arrière et le cadre risqueraient alors d'être irrémédiablement endommagés.



Contrôlez si les deux roues sont correctement fixées



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



Vérifiez si le dérailleur arrière peut toucher les rayons

REMARQUE :

Tenez compte également des indications données au chapitre « [Particularités du composite carbone](#) ».

Vérifiez également le fonctionnement du dérailleur avant. Si le dérailleur est décalé, il peut faire sauter la chaîne et empêcher l'entraînement de la roue arrière. Pour de plus amples informations, voir le chapitre « Système de changement des vitesses ».

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

5. Soulevez votre vélo de quelques centimètres, puis lâchez-le pour le faire rebondir sur le sol. En cas de bruits suspects, voyez si des vis ou des écrous ne sont pas desserrés.

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

N'enfourchez votre vélo que si le contrôle de tous les points énumérés ci-dessus est satisfaisant et rentrez en roulant très prudemment. Évitez d'accélérer et de freiner brusquement et ne roulez pas en danseuse.

Si vous avez des doutes sur la fiabilité de votre vélo, faites-vous ramener en voiture, au lieu de prendre des risques inutiles. Arrivé chez vous, procédez encore une fois à un contrôle approfondi de votre vélo. Les pièces endommagées devront être réparées ou remplacées. En cas de doutes, contactez la hotline technique française, dont le numéro d'appel et l'adresse de contact e-mail sont indiqués sur notre site www.canyon.com.

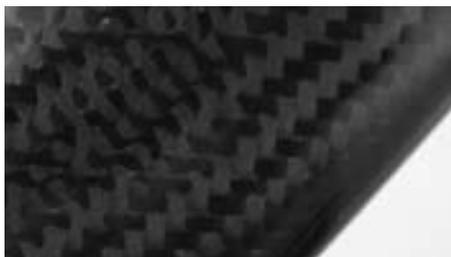
Des composants en carbone qui ont subi une force d'impact, de même que des pièces tordues en aluminium peuvent se rompre subitement. Vous ne devez pas essayer de les redresser, car cela aggraverait encore le risque de rupture. Cette remarque vaut notamment pour la fourche, le cintre, la potence, les manivelles, la tige de selle et les pédales. En cas de doutes, il est toujours préférable de faire remplacer ces composants, car il en va de votre sécurité.



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



Contrôlez le centrage de la roue en prenant les patins de frein comme repère



Contrôlez avec un soin particulier l'état des composants en carbone et remplacez-les en cas de doute pour votre sécurité

TRANSPORT DE VOTRE VELO CANYON

Si vous avez l'intention de transporter votre Canyon, vous devez observer certaines précautions pour être sûr que votre vélo arrive intact à destination.

Si vous devez voyager par avion, emballez votre vélo dans le Canyon BikeGuard ou utilisez une valise à vélo appropriée, par exemple la Canyon Bike Shuttle. Canyon vous déconseille vivement l'utilisation de housses pour le transport, qui offrent une protection insuffisante.

Pour emballer le vélo, procédez dans l'ordre inverse des étapes indiquées au chapitre « Montage après réception du BikeGuard ».

Pour le transport en voiture, veillez à bien arrimer et protéger le vélo.

Presque tous les équipementiers et constructeurs automobiles proposent des systèmes conçus pour le transport des vélos. Cependant, il s'en faut de beaucoup que tous les systèmes soient adaptés à nos modèles de qualité.

En cas de doutes, contactez notre hotline technique au +49 (0)261 40400-31 ou rendez-vous sur notre site www.canyon.com où vous trouverez aussi le numéro correspondant de votre distributeur national.



la valise à vélo Canyon Bike Shuttle

AVERTISSEMENT :

Sur la plupart des porte-vélos, les étriers de fixation trop étroits peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés. Endommagés de cette manière, des cadres en carbone peuvent céder brusquement par la suite, tandis que les cadres en aluminium peuvent très facilement subir des enfoncements.

Les magasins d'accessoires auto proposent des modèles spéciaux adaptés au transport de tels vélos.

KITS CADRE : INSTRUCTIONS DE MONTAGE, SPECIFICA- TIONS TECHNIQUES

Canyon propose ses cadres de qualité en carbone et en aluminium en kits séparés pour permettre à sa clientèle un équipement individuel avec des composants de son choix.

La personne qui complète le cadre et monte les composants doit donc s'assurer de leur compatibilité entre eux ainsi que de la qualité de leur montage. En raison de l'énorme diversité des composants, il n'est pas possible à Canyon de couvrir dans cette notice toutes les possibilités d'équipements envisageables. Canyon ne peut donc pas être rendu responsable pour toutes les combinaisons possibles de composants.

Nous vous recommandons instamment de lire soigneusement et dans leur intégralité les notices fournies par les équipementiers.

En principe, une disharmonie des composants entre eux ou leur mauvais montage peuvent compromettre la fiabilité de votre Canyon. Nous vous recommandons pour cela de faire procéder au montage de votre Canyon par un spécialiste ou par notre atelier agréé Canyon. N'entreprenez pas de travaux qui dépassent vos compétences, dans l'intérêt de votre propre sécurité.

Les cadres sont préparés prêts à être montés, c.-à-d. avec filetages taillés et les emplacements des cuvettes ainsi que le tube de selle alésés. Un rattrapage du cadre n'est pas nécessaire. Ne modifiez pas le cadre ou ses éléments fonctionnels, comme par exemple les conduites de câbles réglables, en les limant, les perçant, etc.



Kit cadre du Canyon Ultimate CF

CONSEIL :

N'hésitez pas à confier le montage de votre Canyon à notre atelier agréé.

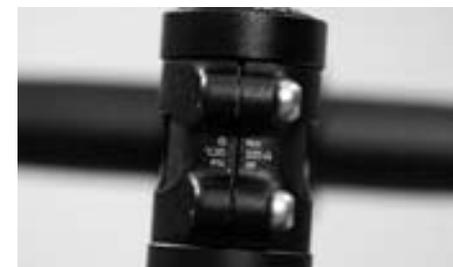
REMARQUE :

Selon l'expérience et/ou l'habileté manuelle de la personne effectuant le montage, la présente notice pourra nécessiter un complément d'informations. Certains travaux demandent un outillage spécial (par exemple un extracteur spécifique pour les manivelles) ou des instructions supplémentaires.

AVERTISSEMENT :

Évitez absolument de fixer le cadre par ses tubes dans la pince-mâchoire de votre pied de montage ! Vous pourriez endommager les tubes dont les parois sont très fines. Installez d'abord une tige de selle robuste (en aluminium) dans le cadre puis fixez celle-ci dans le pied de montage, ou utilisez un modèle de pied supportant le cadre par l'intérieur en trois points ou bien un modèle fixant la fourche et supportant la boîte de pédalier.

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



Tenez toujours compte du couple de serrage indiqué

Sur les cadres de vélo de course Canyon, le jeu de direction et la fourche avant sont déjà montés.

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

Quant aux composants pour lesquels aucune marge de serrage n'est fournie, serrez les vis par étapes progressives et contrôlez chaque fois leur bon serrage.



Utilisez toujours une clé dynamométrique pour les serrages

DANGER :

La personne qui entreprend le montage d'un vélo complet sur la base d'un cadre Canyon, doit s'assurer qu'elle réalise l'assemblage des composants conformément aux directives du fabricant, aux normes générales et à l'état actuel de la science et de la technique. Si des doutes demeurent quant à la compatibilité de certains composants par rapport au cadre, n'hésitez pas à contacter notre hotline technique au numéro +49 (0)261 40400-31.

AVERTISSEMENT :

Seule l'utilisation de la potence livrée est autorisée.

AVERTISSEMENT :

Sur les cadres Canyon F10, l'agencement des fibres de carbone a été partout optimisé pour obtenir la meilleure résistance possible aux contraintes exercées en conduite. Pour cette raison, les arrêts de gaine rivetés doivent subir des charges uniquement dans le sens de cheminement des câbles de dérailleurs et de frein. Ne tirez pas sur les câbles de biais ou perpendiculairement à leur sens de cheminement, à savoir en les éloignant du cadre, par exemple pour les pré-étirer. Vous risqueriez sinon d'endommager le cadre.

REMARQUE :

Sur certains composants, les valeurs des couples de serrage sont imprimées ou indiquées sur des autocollants. Respectez les valeurs de serrage préconisées. Conformez-vous impérativement aux notices techniques des équipementiers fournies avec les composants !

JEU DE DIRECTION

Tous les cadres sont livrés avec cuvettes montées et un jeu de direction intégré (integrated headset)
Les kits cadre des vélos de course Canyon sont toujours livrés avec une potence et une fourche complètement montées ainsi qu'un jeu de direction réglé.



Jeu de direction monté et réglé avec potence et fourche

BOITIER DE PEDALIER

Tous les cadres : BSA/BSC I.370x24T,
(pas de vis à gauche sur le côté droit)

Largeur de la boîte de pédalier :

Sur les vélos de course $68 \pm 0,5$ mm

Les boîtiers de pédalier de type cartouche peuvent être montés directement avec une graisse de montage de qualité. Respectez les couples de serrage prescrits par le fabricant du boîtier de pédalier.

DISTANCE ENTRE LES PATTES DE FIXATION DE ROUE ARRIERE

Sur tous les cadres de vélo de course : $35 \pm 0,5$ mm

PATTE DE DERAILLEUR REMPLAÇABLE

Les pattes de dérailleur remplaçables sont suffisamment serrées sur tous nos cadres. Si vous remplacez la patte de dérailleur, collez les vis avec de la colle frein-filet de force moyenne (desserrage avec un outil). Appliquez un couple de serrage de 1,5 Nm. Ne dépassez en aucun cas le couple de serrage maximum de 1,5 Nm.



Lors du remplacement de la patte de dérailleur, ne dépassez en aucun cas le couple de serrage maximum de 1,5 Nm

PORTE-BIDON

Appliquez un couple de serrage maximum de 4,5 Nm. Ne dépassez en aucun cas le couple de serrage maximum de 4,5 Nm.



Respectez le couple de serrage maximum de 4,5 Nm pour la fixation du porte-bidon

ARRETS DE GAINÉ

Sollicitez les arrêts de gaine rivetés sur les cadres Canyon Ultimate CF uniquement dans le sens de cheminement des câbles de dérailleur et de frein, conformément à l'orientation des forces de traction exercées. Une sollicitation de biais ou perpendiculaire au sens de cheminement des câbles risquerait d'endommager le cadre.

TIGE DE SELLE

Votre nouvelle tige de selle doit dans tous les cas avoir le même diamètre nominal que le diamètre intérieur du tube de selle sur votre cadre. Vous devez pouvoir introduire la tige de selle dans le tube aisément, sans avoir à appuyer dessus ou la tourner. Si les diamètres de la tige et du tube de selle ne se correspondent pas, la tige de selle risque de ne pas pouvoir remplir sa fonction.

Avant de monter la tige sur le cadre, assurez-vous que le tube de selle ne présente aucune arête saillante ou ébarbure. Si votre tige de selle ou le tube de selle de votre cadre sont en carbone, les surfaces des deux parties doivent être exemptes de graisse ou d'huile. Nettoyez et ébarbez le tube de selle si nécessaire.

Ne serrez pas trop fort la vis du collier de serrage sur le tube de selle. Tenez compte des indications données au chapitre « Réglage de la hauteur d'assise », ainsi que des couples de serrage autorisés au chapitre « [Conseils généraux d'entretien et révisions](#) » et respectez également les consignes de l'équipementier. En forçant trop le serrage, vous risqueriez d'endommager la tige de selle, ce qui pourrait entraîner un accident.

Le diamètre des tiges de selle sur tous les modèles de Canyon est de 31,6 mm.



Assurez-vous que la tige de la selle est parfaitement adaptée au cadre



Ne serrez pas trop fort la vis du collier de serrage sur le tube de selle

DANGER :

Un diamètre de tige de selle même légèrement plus grand que celui du tube de selle peut entraîner une rupture du cadre ou d'une tige de selle en carbone. Le cycliste peut se blesser à cette occasion ou avoir même un accident.

DANGER :

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

DANGER :

Votre tige de selle doit être enfoncée dans le tube de selle au minimum jusqu'à la limite inférieure du tube supérieur ou jusqu'au repère d'insertion minimum indiqué sur la tige. Ne roulez jamais avec votre Canyon si le repère d'insertion minimum apparaît sur la tige.

AJUSTEMENT DU VELO DE COURSE CANYON AU CYCLISTE

Peu importe que vous souhaitiez être assis en position aérodynamique sur votre vélo de course Canyon ou en position détendue. Un bon réglage de la position assise est essentiel pour garantir votre confort et vous permettre de déployer des performances maximum sur votre Canyon. Pour ces raisons, ajustez votre selle et votre cintre le plus précisément possible en fonction de vos besoins.

Votre taille est un critère décisif pour le choix de la hauteur de cadre de votre Canyon. La position du cycliste sur son vélo est déjà conditionnée en gros par le type du vélo choisi. Certains composants de votre Canyon sont cependant conçus de manière à pouvoir être ajustés, dans une certaine limite, à vos proportions morphologiques. Il s'agit principalement de la tige de selle, de la potence et des leviers de frein.

Choisissez la hauteur du vélo de sorte que l'écart de l'entrejambe par rapport au tube supérieur soit suffisamment grand pour que vous ne risquiez pas de le heurter douloureusement lorsque vous quittez la selle sur le vélo.

Avec le système PPS (Perfect Position System, sur notre site web), Canyon met à votre disposition un outil grâce auquel vous pouvez déterminer virtuellement la taille exacte de votre vélo sans avoir à procéder à aucun essai.



Veillez à un écart suffisant entre l'entrejambes et le cadre

DANGER :

Tous les travaux décrits dans la suite requièrent un minimum d'expérience, un outillage approprié et de l'habileté manuelle. Après un montage, faites un check-up rapide (voir le chapitre « [Avant chaque sortie](#) ») et effectuez un parcours d'essai dans une endroit tranquille ou sur une route peu fréquentée. Vous pourrez ainsi vérifier encore une fois le bon fonctionnement du vélo en toute sécurité.

En cas de doutes, il est préférable que vous vous contentiez de vérifier la position.

Confiez éventuellement votre Canyon à des mains expertes.

REGLAGE DE LA HAUTEUR D'ASSISE

La hauteur d'assise requise est fonction du pédalage.

Important : Lors du pédalage, la plante du gros orteil doit reposer au-dessus du centre de l'axe de la pédale. La jambe ne doit pas être complètement tendue quand la manivelle se trouve dans la position la plus basse. Si la selle est trop haute, il vous sera plus difficile de dépasser le point mort ; vous aurez tendance à vous déhancher, votre pédalage deviendra « carré ». Si la selle est trop basse, elle peut occasionner des douleurs au niveau des genoux.

Nous vous recommandons par conséquent d'ajuster la hauteur de la selle suivant la méthode simple indiquée ci-après. Utilisez pour cela des chaussures munies d'une semelle plate.

► Asseyez-vous sur la selle et posez le talon sur la pédale, celle-ci se trouvant dans la position de rotation la plus basse. Dans cette position, la jambe doit être complètement tendue. Veillez à ce que les hanches restent droites.

Pour régler la hauteur d'assise, vous devez desserrer la vis ou débloquer le levier du collier de serrage de la tige de selle (lisez auparavant le chapitre « Maniement des attaches rapides »). Desserrez la vis de serrage de la tige de selle avec un outil approprié, en tournant celle-ci dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

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



Pour régler la hauteur de la selle, vous devez desserrer l'attache rapide de son collier de serrage



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

► Une fois desserrée, la tige de selle peut coulisser en hauteur. Veillez à ce que la partie de la tige engagée dans le tube de selle soit bien graissée (exception : Les tiges et les cadres en carbone ne doivent en aucun cas être graissés.) Si votre tige ne devait pas glisser facilement dans le tube de selle, ne forcez surtout pas !

Contactez éventuellement notre hotline technique au +49 (0)261 40400-31 ou rendez-vous sur notre site www.canyon.com où vous trouverez aussi le numéro correspondant de votre distributeur national.

► Remettez la selle en position droite en alignant sa pointe sur le tube supérieur ou par rapport au boîtier de pédalier.

► Resserrez la tige. Pour cela, vissez la vis du collier de serrage dans le sens des aiguilles d'une montre. Vous devez pouvoir atteindre un effet de serrage suffisant sans trop forcer. Si ce n'est pas le cas, il est possible que la tige de selle ait un diamètre trop petit pour le cadre.

En cas de doutes, contactez notre hotline technique au +49 (0)261 40400-31 ou rendez-vous sur notre site www.canyon.com où vous trouverez aussi le numéro correspondant de votre distributeur national.

► Vérifiez que la tige est bien serrée. Pour cela, saisissez la selle par les deux mains, devant et derrière, et essayez de la faire pivoter sur le côté. Si la selle reste en place, c'est qu'elle est fixée.

► À cette occasion, contrôlez aussi la position des jambes. Effectuez ce contrôle en plaçant le pied dans la position de pédalage la plus basse. La plante du gros orteil posée au centre de la pédale, le genou doit former un léger angle. Si c'est le cas, la hauteur de la selle est correctement réglée.

► Vérifiez que vous atteignez encore une position d'équilibre stable quand vos pieds sont posés sur le sol. Si ce n'est pas le cas, baissez un peu la selle.



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



Essayez de tourner la selle par rapport au cadre

REMARQUE :

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

AJUSTEMENT DE LA HAUTEUR DU CINTRE

La hauteur du cintre par rapport à la selle détermine l'inclinaison du dos. Plus le cintre est bas, plus le buste doit s'incliner vers l'avant. Le cycliste a alors une position certes plus aérodynamique et porte davantage de poids sur la roue avant, cependant, plus l'inclinaison est grande, plus elle demande d'efforts et moins elle est confortable car les contraintes qui s'exercent sur les poignets, les bras, le buste et le cou augmentent.

POTENCES POUR PIVOT DE FOURCHE NON FILETE, TYPE « AHEADSET »*

* « Aheadset » est une marque déposée de l'entreprise Dia-Compe.

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

- ▶ Dévissez la vis de précontrainte du jeu de direction, au sommet de la fourche, puis retirez le capuchon.
- ▶ Desserrez les vis qui pincent la potence sur le pivot de fourche.
Retirez la potence du pivot.
- ▶ Vous pouvez à présent retirer les entretoises.
- ▶ Appliquez un peu de pâte de montage pour composants carbone (Canyon ou Dynamic, par exemple) à l'endroit où la potence doit être fixée.
- ▶ Introduisez complètement la potence sur le pivot de fourche, sans oublier de replacer au-dessus de la potence toutes les entretoises que vous avez auparavant retirées.



Desserrez les vis qui pincent la potence sur le pivot



Enlevez les entretoises du pivot, pour les replacer ensuite au-dessus de la potence



Appliquez un peu de pâte de montage pour composants carbone sur le pivot de fourche

DANGER :

La potence fait partie des éléments portants de votre vélo. Un mauvais réglage peut compromettre votre sécurité.

Contactez éventuellement notre hotline technique au +49 (0)261 40400-31 ou rendez-vous sur notre site www.canyon.com où vous trouverez aussi le numéro correspondant de votre distributeur national.

Si vous souhaitez retourner la potence, vous devez en outre retirer le cintre.

- ▶ Pour cela, dévissez complètement les vis de fixation du cintre sur l'avancée de la potence et retirez-le avec précaution.
- ▶ Appliquez également de la pâte de montage pour composants carbone dans la zone de serrage du cintre et fixez de nouveau le cintre après avoir retourné la potence.
- ▶ Positionnez le cintre correctement dans la zone de serrage de sorte que la partie basse du cintre soit horizontale ou tout au plus légèrement inclinée vers le bas.
- ▶ Vissez toutes les vis de serrage à l'aide d'un clé dynamométrique en respectant les couples de serrage indiqués. Tenez compte du fait que vous n'avez pas besoin d'appliquer, en général, le couple de serrage maximum si vous utilisez une pâte de montage pour composants carbone. Un couple de serrage inférieur de 20 à 25 % au couple maximum (par ex. 6 Nm au lieu de 8 Nm) est alors suffisant et permet de ménager le matériau.
- ▶ Procédez au nouveau réglage du jeu de direction.
- ▶ Ajustez la potence de sorte que son avancée soit dans le prolongement de la roue avant et que le cintre soit exactement perpendiculaire au sens de la marche. Serrez fermement la potence après l'avoir ajustée, puis essayez de la faire pivoter pour contrôler le serrage (voir le chapitre « Jeu de direction »).

DANGER :

Pour le serrage des vis de la potence et du cintre, veuillez impérativement respecter les couples prescrits, dont les valeurs sont indiquées au chapitre « [Couples de serrage recommandés](#) » ou dans les notices fournies par les équipementiers. Sinon, le cintre ou la potence pourraient se desserrer ou se rompre, et provoquer éventuellement un grave accident.



Procédez au nouveau réglage du jeu de direction



Resserrez les vis de la potence en respectant le couple de serrage prescrit

REMARQUE :

Pour supprimer les entretoises, il est nécessaire de raccourcir auparavant le pivot de fourche. Cette modification est irréversible. Elle ne doit donc être entreprise que si vous êtes absolument sûr de la position assise que vous souhaitez obtenir. Faites réaliser ce travail par un spécialiste. Contactez de préférence notre atelier Canyon au numéro suivant : +49 (0)261 40400-31 ou rendez-vous sur notre site www.canyon.com où vous trouverez aussi le numéro correspondant de votre distributeur national.

DANGER :

Si votre vélo de course Canyon est muni d'une fourche dont le pivot est en carbone (reconnaisable à la couleur noire ou noir brillant visible au niveau de la fente de la potence), vous devez faire preuve de la plus grande prudence lors du serrage de la potence. Il s'agit dans tous les cas d'une opération qui demande un grand soin professionnel.

SYSTEME I-LOCK

Sur les vélos dotés du système de direction « i-Lock », la potence sert aussi à fixer le jeu de direction. Si l'on modifie la position de la potence, il est alors nécessaire de réajuster aussi le jeu de direction (voir également le chapitre « Jeu de direction »).

Le réglage en hauteur est seulement possible en plaçant au-dessus de la potence les entretoises (aussi appelées « spacer ») qui se trouvaient en-dessous ou alors en retournant la potence, s'il s'agit d'un modèle réversible.

Le réglage en hauteur est seulement possible en plaçant au-dessus de la potence les entretoises (aussi appelées « spacer ») qui se trouvaient en-dessous ou alors en retournant la potence, s'il s'agit d'un modèle réversible.

➤ Desserrez de deux à trois tours les vis de fixation de la potence qui se trouvent sur le côté.
Desserrez la vis de réglage du jeu de direction, à savoir en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

➤ Retirez le capuchon de la potence.

➤ Maintenez la fourche en position et retirez la potence du pivot de fourche.

➤ Vous pouvez à présent retirer les entretoises.

➤ Appliquez un peu de pâte de montage pour composants carbone (Canyon ou Dynamic, par exemple) à l'endroit où la potence doit être fixée.

➤ Introduisez complètement la potence sur le pivot de fourche, sans oublier de replacer au-dessus de la potence toutes les entretoises que vous avez auparavant retirées.

Ce réglage est provisoire et destiné à tester la position, les entretoises peuvent éventuellement cliqueter lorsque vous roulez. Après avoir déterminé la hauteur de cintre adéquate, faites raccourcir le pivot de fourche par un spécialiste.

DANGER :

Votre vélo Canyon est muni d'une fourche dont le pivot est en carbone, reconnaissable à la couleur noire ou noir brillant visible au niveau de la fente de la potence. Soyez toujours très prudent lorsque vous effectuez des travaux au niveau du poste de conduite. Confiez ces travaux de préférence à un spécialiste. En cas de doutes, faites procéder aux ajustements par notre atelier Canyon, ou bien contactez notre hotline technique au +49 (0)261 40400-31 ou rendez-vous sur notre site www.canyon.com où vous trouverez aussi le numéro correspondant de votre distributeur national.



Desserrez les vis qui pincent la potence sur le pivot



Desserrez la vis de réglage du jeu de direction



Retirez le capuchon de la potence

Si vous souhaitez retourner la potence, vous devez en outre retirer le cintre.

➤ Pour cela, dévissez complètement les vis de fixation du cintre sur l'avancée de la potence et retirez-le avec précaution.

➤ Appliquez également de la pâte de montage pour composants carbone dans la zone de serrage du cintre et fixez de nouveau le cintre après avoir retourné la potence.

➤ Placez le capuchon sur le pivot de fourche, maintenez la fourche en position et appuyez sur la potence et le capuchon vers le bas jusqu'à ce que vous ne perceviez plus aucun jeu.

➤ Ajustez la potence de sorte que son avancée soit dans le prolongement de la roue avant et que le cintre soit exactement perpendiculaire au sens de la marche.

➤ Positionnez le cintre correctement dans la zone de serrage de sorte que la partie basse du cintre soit horizontale ou tout au plus légèrement inclinée vers le bas.

➤ Vissez toutes les vis de serrage à l'aide d'un clé dynamométrique, en tenant compte des couples de serrage indiqués. Tenez compte du fait que vous n'avez pas besoin d'appliquer, en général, le couple de serrage maximum si vous utilisez une pâte de montage pour composants carbone. Un couple de serrage inférieur de 20 à 25 % au couple maximum (par ex. 6 Nm au lieu de 8 Nm) est alors suffisant et permet de ménager le matériau.

➤ Procédez au réglage et au contrôle du jeu de direction comme indiqué ci-dessous.

DANGER :

Pour le serrage des vis de la potence et du cintre, veuillez impérativement respecter les couples prescrits, dont les valeurs sont indiquées dans les notices de composants fournies par les équipementiers ou sur les composants eux-mêmes. Sinon, le cintre ou la potence pourraient se desserrer ou se rompre, et provoquer éventuellement un grave accident.

REMARQUE :

Dans le cas particulier du système i-Lock, le pivot doit dépasser de 1 à 2 mm au-dessus de la potence.



Retirez les entretoises



Appliquez un peu de pâte de montage pour composants carbone sur le pivot de fourche



Remplacez le capuchon sur le pivot et appuyez dessus en maintenant fermement la fourche en place. Resserrez les vis de la potence, une fois celle-ci positionnée, en respectant le couple de serrage prescrit



Vissez toutes les vis de serrage à l'aide d'un clé dynamométrique, en tenant compte des couples de serrage indiqués.

REGLAGE DE LA LONGUEUR D'ASSISE ET DE LA SELLE

La distance de la selle par rapport aux poignées du cintre ainsi que son inclinaison ont une influence sur l'inclinaison du dos et par conséquent sur le confort de conduite et le comportement dynamique du vélo.

À l'aide du chariot de la tige de selle, il est possible de modifier cette distance sur une plage limitée. Cependant, en faisant coulisser la selle sur le chariot, on agit également sur le pédalage. Selon que la selle est positionnée davantage vers l'arrière ou vers l'avant, le cycliste se trouvera dans une position assise plus ou moins reculée par rapport aux pédales.

Une selle qui n'est pas réglée horizontalement offre une position peu décontractée au cycliste. En effet, elle l'oblige le cycliste à s'appuyer constamment sur le cintre pour ne pas glisser de la selle.

DEPLACEMENT DE LA SELLE ET REGLAGE DE SON INCLINAISON

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

Sur les tiges de selle modernes, le chariot permettant le réglage de l'inclinaison et du recul de la selle est fixé sur la tête de la tige par deux vis parallèles à six pans creux. Desserrez les deux vis au niveau de la tête de la tige. Dévissez les vis de deux à trois tours seulement, pour ne pas disloquer complètement le dispositif de fixation.

Avancez ou reculez la selle jusqu'à la position souhaitée, en tapotant légèrement sur la selle si nécessaire.

Maintenez le bord supérieur de la selle horizontalement pendant que vous resserrez les vis en alternance et progressivement. Pour ces réglages, le vélo doit être placé sur une surface horizontale. Vérifiez que la selle, une fois fixée, ne bascule pas, en appuyant tour à tour sur le bec et la partie arrière avec les mains.



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



Vérifiez après le serrage si la selle bascule encore

REMARQUE :

La plage de réglage de la selle est très faible. En revanche, les différentes longueurs de potences permettent en partie de réaliser des réglages sur une plage de plus de dix centimètres. Dans la plupart des cas, il est alors nécessaire d'adapter la longueur des câbles. Pour ces modifications, n'hésitez pas à consulter dans tous les cas un atelier spécialisé. Si vous avez des questions ou si vous désirez convenir d'une date pour une inspection, contactez notre hotline technique au numéro suivant : +49 (0)261 40400-31 ou rendez-vous sur notre site www.canyon.com où vous trouverez aussi le numéro correspondant de votre distributeur national.

DANGER :

Les potences peuvent présenter des caractéristiques fort différentes quant à la longueur de l'avancée, le diamètre de serrage pour le pivot de fourche et le cintre. Un mauvais choix peut avoir des conséquences graves pour votre sécurité : le cintre et la potence peuvent se rompre et provoquer un accident.

DISPOSITIF DE FIXATION INTÉGRÉ À LA TIGE DE SELLE AVEC DEUX VIS DE SERRAGE PLACÉES L'UNE DERRIÈRE L'AUTRE

Dévissez les deux vis de deux à trois tours seulement, pour ne pas disloquer complètement le dispositif de fixation. Avancez ou reculez la selle horizontalement pour régler la longueur d'assise. Serrez les deux vis en alternance et progressivement pour conserver l'angle de la selle. Si vous souhaitez baisser le bec de la selle, serrez davantage la vis avant. Eventuellement, il vous faudra aussi desserrer légèrement la vis arrière. Pour incliner la selle vers l'arrière, serrez davantage la vis arrière. Une fois déterminée la position idéale, vérifiez que les rails de la selle sont correctement engagés dans les glissières du chariot avant de serrer les vis au couple de serrage recommandé par le fabricant de la tige de selle. Tenez compte des couples de serrage recommandés au chapitre « [Conseils généraux d'entretien et révisions](#) ». Vérifiez que la selle, une fois fixée, ne bascule pas, en appuyant tour à tour sur le bec et la partie arrière avec les mains.



Desserrez les deux vis de 2 à 3 tours maximum



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



Positionnez la selle de sorte que ses rails soient fixés à l'intérieur des repères gradués

DANGER :

Veillez à ce que la zone de serrage du cintre ne présente pas d'arêtes vives. Utilisez notre assortiment de pièces.

DANGER :

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

DANGER :

Lorsque vous remplacez une selle, tenez compte du fait que les tiges de selle sont généralement conçues pour des rails de selle présentant un diamètre de 7 mm. Des rails d'autres diamètres peuvent entraîner une défaillance de la tige et, par suite, la chute du cycliste.

REGLAGE DU CINTRE ET DES POIGNEES DE FREIN

Sur le vélo de course, la partie basse et droite du cintre doit être parallèle au sol ou légèrement inclinée vers le bas. Les pointes des leviers de frein doivent se trouver sur une même ligne imaginaire que le bord inférieur des parties coudées du cintre. Le positionnement des poignées de frein est l'affaire d'un spécialiste, car nécessite ensuite l'enroulement d'une nouvelle guidoline sur le cintre.



La partie basse et droite du cintre doit être parallèle au sol ou légèrement inclinée vers le bas



Resserrez les vis en respectant le couple de serrage prescrit



Le cintre ne doit pas pouvoir pivoter, même en cas de secousse.

REGLAGE DE LA POSITION DU CINTRE PAR ROTATION SUR SON AXE

- Desserrez les vis à six pans creux sur l'avant de la potence.
- Faites pivoter le cintre dans la potence jusqu'à ce que vous obteniez la position souhaitée.
- Veillez à ce que le cintre soit exactement centré sur la potence avant de le fixer.
- Resserrez à présent les vis. Tenez compte pour cela du couple de serrage prescrit (voir le chapitre « [Conseils généraux d'entretien et révisions](#) »).

Placez-vous devant votre Canyon et contrôlez le serrage du cintre en exerçant une forte pression sur les deux poignées de frein. Le cintre ne doit pas pivoter vers le bas. Éventuellement, resserrez prudemment les vis de serrage.

REGLAGE DE LA GARDE DES LEVIERS DE FREIN

Le réglage de l'écart des leviers de commande par rapport au cintre n'est possible sur un vélo de course que dans une faible mesure. Si vous avez des difficultés à atteindre les poignées, demandez conseil auprès de notre hotline technique au numéro suivant : +49 (0)261 40400-31 ou rendez-vous sur notre site www.canyon.com où vous trouverez aussi le numéro correspondant de votre distributeur national.

Divers fabricants de systèmes de changement de vitesses proposent des poignées de commande spécialement conçues pour les petites mains.



Garde du frein



Le barillet de l'étrier permet de modifier la course du levier de frein dans une faible mesure

DANGER :

Pour le serrage des vis de la potence, du cintre et des freins, veuillez impérativement respecter les couples prescrits, dont les valeurs sont indiquées au chapitre « [Conseils généraux d'entretien et révisions](#) » ou dans les notices fournies par les équipementiers. Sinon, les composants pourraient se desserrer ou se rompre, et provoquer éventuellement un grave accident.

DANGER :

Le levier ne doit pas pouvoir être tiré complètement jusqu'au cintre. Il doit avoir pleinement exercé son action de freinage bien avant d'entrer en contact avec le cintre !

SYSTEMES DE PEDALES

Toutes les chaussures ne sont pas adaptées pour rouler à vélo. Les chaussures portées pour la pratique cycliste doivent avoir une semelle rigide et offrir une adhérence suffisante. Si la semelle est trop souple, vous risquez de sentir la pédale à travers la semelle, ce qui peut être douloureux à la longue pour le pied. Évitez le port de chaussures avec des semelles larges au niveau des talons : celles-ci obligent à décaler les pieds vers l'extérieur pour ne pas heurter les haubans du cadre lors du pédalage et empêchent les pieds d'adopter une position naturelle. Il peut en résulter des douleurs au niveau des genoux.

FUNCTIONNEMENT DES DIVERS SYSTEMES DE PÉDALES : APERÇU

Il est recommandé pour la pratique du vélo d'utiliser des pédales automatiques, lesquelles assurent un couplage efficace mais amovible des chaussures avec les pédales. Avec des pédales automatiques, le cycliste peut pédaler rapidement ou sur une route cahoteuse avec beaucoup moins de risques que ses pieds ne dérapent sur les pédales. Grâce à la fixation des chaussures sur les pédales, il peut non seulement appuyer mais aussi tirer sur ces dernières et obtenir ainsi un pédalage plus fluide. Les pédales automatiques permettent en outre un positionnement avantageux de la plante des pieds au-dessus de l'axe des pédales et empêchent que la pointe des pieds ne vienne se prendre accidentellement dans la roue avant.

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



Pédale automatique



Chaussures spéciales pour pédales automatiques



La fixation de la chaussure sur la pédale est interrompue par un mouvement de pivot du talon vers l'extérieur

Pour dégager la chaussure, il suffit sur la plupart des systèmes courants de faire pivoter le talon vers l'extérieur.

Il est recommandé, lors des premiers essais d'encliquetage et de décliquetage des pédales, de s'appuyer sur un mur ou de se faire soutenir par une personne.

REMARQUE :

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

Les différences fonctionnelles des différents systèmes de pédales résident dans la forme des cales ainsi que dans l'angle et la force nécessaires au dégagement. Les cyclistes qui ont tendance à avoir des problèmes aux genoux choisiront plutôt un système offrant une certaine liberté de mouvement, où il leur sera encore possible de déplacer latéralement le talon de la chaussure quand la cale est engagée dans la pédale. Sur certains systèmes, les cales fixées aux chaussures sont spécialement conçues pour ne pas entraver la marche, grâce à leur incorporation dans les semelles.

REGLAGE ET ENTRETIEN

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

- Fixez les cales sur les chaussures de manière à ce que la partie antérieure de la plante des pieds vienne se placer au-dessus de l'axe des pédales.
- La cale ne doit pas empêcher le pied de prendre sa position naturelle en pédalant. Dans la majorité des cas, le talon sera légèrement orienté vers l'intérieur.
- Veillez toujours au bon serrage des vis fixant les cales. En effet, si une cale est desserrée, il vous sera pratiquement impossible de décliquer sa chaussure.
- Réglez le seuil de décliquetage des pédales selon vos besoins. Au départ, il est recommandé de régler un seuil permettant un décliquetage aisé. Réglez la précontrainte du cliquet sur la pédale en tournant la petite vis de réglage à six pans creux, puis contrôlez en encliquetant et décliquetant la chaussure.
- Nettoyez et lubrifiez régulièrement les ressorts et les mécanismes exposés.
- Graissez légèrement les pédales aux points de contact entre les pédales et les cales si vous constatez des grincements et craquements au niveau des cales.
- Contrôlez régulièrement l'état d'usure des cales. Une position instable du pied sur la pédale est un indice d'usure de la cale ou de la semelle.



Le pied doit pouvoir adopter une position naturelle en pédalant.



Réglage de la force de décliquetage sur la pédale

AVERTISSEMENT :

Entraînez-vous à encliquer les cales dans les pédales et à les dégager en faisant pivoter le pied vers l'extérieur. Faites des essais d'abord à l'arrêt, puis peaufinez votre technique sur une route peu fréquentée.

Lisez attentivement les notices techniques des pédales et des chaussures fournies par les fabricants.

Pour toutes questions, veuillez contacter notre hotline technique au numéro +49 (0)261 40400-31.

DANGER :

Si le cliquet de la pédale ne fonctionne pas bien ou si la cale est très usée, vous risquez de chuter, la chaussure pouvant se détacher de manière impromptue ou au contraire, ne pas pouvoir être dégagée à temps.

SYSTEME DE FREINAGE

En général, les freins équipant votre Canyon doivent vous permettre de moduler votre vitesse en fonction des conditions d'utilisation. Parfois, vous devez pouvoir compter sur leur action puissante pour stopper votre Canyon immédiatement en cas de besoin.

Il est important que vous n'ignorez pas les lois physiques qui s'exercent alors. Lorsque vous freinez à fond, votre poids se déplace de l'arrière vers l'avant et décharge la roue arrière. Sur un sol sec et accrocheur, la puissance de décélération est contrariée en premier lieu par le risque de culbute du vélo, en second lieu par l'adhérence des pneumatiques. Ce problème devient particulièrement critique en descente, où vous devez, en cas de freinage à fond, déplacer votre poids le plus possible vers l'arrière pour conserver le contrôle de votre vélo.

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

L'affectation des leviers de freins peut varier selon le montage. Ainsi, le levier gauche peut commander sur un vélo aussi bien le frein avant que le frein arrière. Familiarisez-vous avec la disposition de vos commandes de frein ou faites-la modifier selon vos préférences.

Dans le cas des freins sur jante, un freinage continu ou un frottement permanent peuvent entraîner une surchauffe de la jante et, par suite, une détérioration de la chambre à air ou un déplacement du pneumatique sur la jante, phénomènes qui peuvent à leur tour provoquer une crevaison soudaine à grande vitesse, avec des conséquences graves.



Le patin de frein doit venir s'appuyer exactement sur la surface de freinage de la jante



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

Surveillez votre style de conduite et habituez-vous à freiner brièvement mais fermement, en relâchant toujours la tension entre deux freinages. En cas de doutes, arrêtez-vous un moment et laissez la jante refroidir en relâchant la poignée de frein.

DANGER :

Familiarisez-vous avec le fonctionnement de vos freins en restant prudent. Entraînez aux freinages d'urgence à l'écart de la circulation jusqu'à ce que vous ayez acquis une bonne maîtrise de votre Canyon. La pratique que vous aurez acquise peut vous permettre, plus tard, d'éviter un accident.

FONCTIONNEMENT ET USURE

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

Ce coefficient de frottement peut être altéré par la présence d'eau, de boue ou d'huile entre les surfaces frottantes. Ceci explique, par exemple, que des freins réagissent avec retard et aient une efficacité de freinage limitée par temps de pluie.

La friction produite au freinage entraîne l'usure des patins, mais aussi celle des jantes. L'usure des éléments en contact est accrue par les sorties fréquentes par temps de pluie. Si l'usure des flancs d'une jante dépasse une limite critique, la jante peut éclater sous l'effet de la pression de gonflage : la roue peut alors se bloquer ou la chambre à air éclater – dans les deux cas, vous risquez la chute ! Au plus tard après le remplacement du deuxième jeu de patins, vérifiez ou faites vérifier l'épaisseur des parois de la jante.



Les patins dont les rainures (repères d'usure) ont disparu (patin du bas) doivent être changés

AVERTISSEMENT :

L'humidité sur les jantes diminue l'efficacité du freinage. Prévoyez des distances de freinage plus longues par temps de pluie !

REMARQUE :

Pour le remplacement des patins, utilisez uniquement des patins indiqués et adaptés aux jantes.

AVERTISSEMENT :

Veillez impérativement à maintenir les surfaces de freinage exemptes de cire, de graisse et d'huile. Au plus tard après le remplacement du deuxième jeu de patins, faites contrôler l'épaisseur des parois de la jante par un atelier spécialisé. Une jante usée peut provoquer l'éclatement de la chambre à air et occasionner une chute !

Pour conserver toute leur efficacité de freinage, les freins doivent être inspectés occasionnellement et éventuellement ajustés.

DANGER :

Remplacez immédiatement les câbles de frein endommagés, notamment lorsqu'ils s'effilochent. Ils pourraient être à l'origine d'une défaillance des freins et provoquer une chute.

CONTROLE ET REGLAGE DES FREINS DE VELO DE COURSE

VERIFICATION DU SYSTEME DE FREINAGE

- Vérifiez que les patins sont exactement alignés sur les jantes et qu'ils présentent une épaisseur suffisante (voir le chapitre « Système de freinage »).
- Est-ce que les bras de l'étrier de frein viennent au contact de la jante en même temps lorsque vous tirez sur le levier de frein ? Le levier de frein offre-t-il un point de pression précis et exerce-t-il une action efficace sans avoir besoin d'être tiré jusqu'au cintre ?

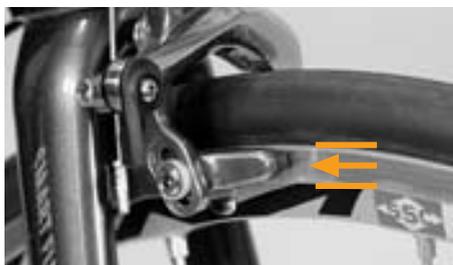
Si le frein remplit ces conditions de fonctionnement, le réglage du frein est correct.

REGLAGE EN HAUTEUR DES PATINS

- Desserrez la vis de fixation du patin de un à deux tours maximum.
- Placez le patin correctement à la hauteur adéquate puis resserrez la vis.

AJUSTEMENT ET SYNCHRONISATION DES FREINS A TIRAGE LATERAL

- Tournez le barillet qui se trouve sur l'étrier pour ajuster la course du levier à votre convenance.
- Pour synchroniser les bras de l'étrier, tournez la petite vis de réglage placée sur le côté ou le dessus de l'étrier.



Le patin de frein doit venir s'appuyer exactement sur la surface de freinage de la jante



Ajustez la course requise du levier de frein à l'aide du barillet qui se trouve sur l'étrier

DANGER :

Après les opérations de réglages, effectuez un essai de freinage à l'arrêt. Assurez-vous que les patins viennent en contact uniquement avec la jante et que vous n'avez pas besoin de tirer le levier complètement jusqu'au cintre. Une défaillance des freins ou un endommagement des pneus pourraient occasionner sinon un accident.

SYSTEME DE CHANGEMENT DE VITESSES

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

En descente, vous choisirez un grand braquet qui vous permettra de parcourir, par tour de manivelle, une distance plus grande, et de rouler par conséquent plus vite.

Pour économiser vos forces, vous devez souvent changer de braquet. Comme sur un engin motorisé, il s'agit pour vous de régler votre « moteur » au régime optimal pour atteindre le meilleur rendement possible.

En plaine, une fréquence de pédalage raisonnable se situe au-dessus de 60 tours de manivelle par minute. Les coureurs cyclistes ont un rendement d'environ 90 à 110 tours/minute sur terrain plat. En montagne, la fréquence de pédalage a naturellement tendance à diminuer. Néanmoins, il vous est aussi recommandé de maintenir une cadence fluide élevée.

Offrant une fine gradation des rapports et un emploi aisé, les systèmes de changement de vitesses modernes remplissent les conditions idéales pour vous permettre de développer un style de conduite efficace.



Système de dérailleurs

Non seulement ils sollicitent beaucoup moins la chaîne et les pignons, mais ils ménagent aussi davantage les articulations des genoux.

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

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

Grâce aux dentures spéciales des pignons, à la souplesse des chaînes et à l'indexation précise des commandes de vitesse, le passage des vitesses devient un jeu d'enfant. Sur la plupart des systèmes, un affichage sur la commande de cintre vous informe du rapport actuellement engagé.

FONCTIONNEMENT ET UTILISATION

Sur les vélos de course, les commandes de dérailleur sont intégrées aux leviers de frein. Chez **Campagnolo**, la manette placée sous le levier de frein permet de faire monter la chaîne sur les pignons ou les plateaux supérieurs, grâce à l'action pivotante exercée par l'index ou le majeur vers l'intérieur. Une pression exercée par le pouce sur la manette placée sur le côté intérieur de la poignée fera descendre la chaîne sur les pignons ou les plateaux inférieurs.



Poignée de commande combinée de frein et de dérailleur Shimano

Chez **Shimano**, c'est le pivotement du levier de frein entier vers l'intérieur qui amorce le passage de la chaîne sur les pignons ou les plateaux supérieurs. Si seule la petite manette, derrière le levier de frein, est actionnée vers l'intérieur, la chaîne passera sur les pignons ou plateaux inférieurs.



Poignée de commande combinée de frein et de dérailleur SRAM

Sur les poignées **SRAM**, ce sont les manettes placées derrière les leviers de frein qui assument à elles seules la fonction de changement de vitesses. Un court pivotement des manettes fait descendre la chaîne sur un pignon ou un plateau inférieur. Un pivotement de plus grande amplitude, par exemple de la manette du dérailleur arrière, fait monter la chaîne d'un à trois pignons supérieurs.



Poignée de commande combinée de frein et de dérailleur Campagnolo

Le câble de dérailleur transmet le mouvement de la manette au dérailleur qui engage alors la chaîne sur un autre plateau ou un autre pignon. Au moment de changer de vitesse, il est important de continuer à pédaler, sans forcer, pendant que la chaîne passe d'un pignon ou d'un plateau à l'autre.

Des guides spéciaux pratiqués dans la denture permettent d'effectuer un changement de vitesses même sous une tension importante de la chaîne.

REMARQUE :

Relâchez légèrement la pression sur les pédales au moment de passer les vitesses. Vous permettrez un changement de rapport précis et sans bruits et limiterez l'usure des composants.

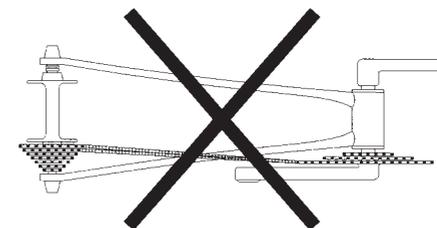
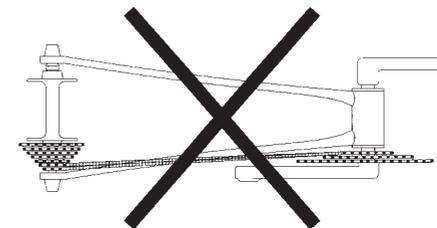
AVERTISSEMENT :

Portez toujours des cuissards ou des pantalons moulants ou fixez-les à l'aide de pinces ou de bandes velcro. Ainsi, vous éviterez que vos pantalons ne se salissent au contact de la chaîne ou qu'ils se prennent dans les plateaux en risquant de provoquer une chute.

Cependant, le changement de vitesse sous charge raccourcit considérablement la durée de vie de la chaîne. Pour cette raison, évitez de changer de vitesse alors que vous exercez une pression importante sur la pédale, notamment lorsque vous changez de rapport sur le dérailleur avant.

Les vélos de course Canyon sont habituellement dotés d'un système de dérailleurs de 20 à 30 vitesses avec deux ou trois plateaux à l'avant et 10 pignons à l'arrière. Évitez cependant de passer tous ces rapports, les rapports sur lesquels la chaîne est croisée produisent en effet un frottement interne plus important entraînant une baisse de rendement et une usure plus grande.

Ceci est le cas, par exemple, quand la chaîne est engagée sur le petit plateau avant (côté intérieur du pédalier) et engrène l'un des trois petits pignons (côté extérieur de la roue), ou bien au contraire, quand elle est engagée sur le grand plateau et engrène l'un des gros pignons.



Mauvaise ligne de chaîne (chaîne « croisée » par rapport à l'axe longitudinal du cadre)

DANGER :

Entraînez-vous à passer les vitesses dans un endroit à l'écart de la circulation. Familiarisez-vous à cette occasion avec le fonctionnement des différentes manettes ou des poignées tournantes. Sur la voie publique, vous risqueriez, en voulant vous familiariser avec les nouvelles commandes, de détourner votre attention de dangers possibles.

REMARQUE :

Évitez de « croiser » la chaîne, car ceci provoque une torsion de la chaîne, augmente les frottements et accélère l'usure des composants.

CONTROLE ET REGLAGE DES DERAILLEURS

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

DERAILLEUR ARRIERE

- ▶ Rattrapez la tension du câble sur le barillet de réglage de la manette ou du dérailleur.
- ▶ Après cette opération, contrôlez si la chaîne passe immédiatement sur le pignon supérieur lorsque vous commandez le changement de vitesse. Pour cela, tournez les manivelles à la main ou faites un parcours d'essai sur le vélo.
- ▶ Si la chaîne monte sans problème sur le pignon supérieur, assurez-vous ensuite qu'elle s'engrène facilement quand vous redescendez sur le petit pignon. Pour obtenir un réglage précis, vous aurez sans doute à faire plusieurs essais.
- ▶ En général, les vélos de course n'offrent pas de possibilités de réglage sur les poignées de commande. Par contre, des butées réglables sont prévues sur le tube diagonal. Dévissez les vis légèrement crantées par demi-tours.

REGLAGE DES BUTEES

Pour éviter que le dérailleur ne se prenne dans les rayons ou que la chaîne ne saute et se coince entre les rayons et la roue libre, ou encore ne « tombe » du petit pignon, des vis de réglage, appelées vis de butée, sont prévues sur le dérailleur pour régler et limiter son débattement.

Une fois réglées, ces vis ne bougent pas dans les conditions d'utilisation normale.

Une chute de votre Canyon sur le côté peut cependant tordre le dérailleur ou sa patte de fixation. Si le cas survient, ou si vous installez de nouvelles roues sur votre Canyon, contrôlez le débattement du dérailleur.



Réglage de la tension du câble sur le barillet du dérailleur arrière



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

- ▶ Engagez le braquet le plus grand avec la grosse manette droite (petit pignon). Le câble de commande est alors complètement détendu, la chaîne redescend automatiquement sur le petit pignon. Examinez le jeu de pignons de derrière et vérifiez si les galets du dérailleur viennent exactement sous les dents du petit pignon.
- ▶ Si ce n'est pas le cas, corrigez la position en agissant sur la vis de butée. Sur les dérailleurs, les vis de butée sont généralement repérées par « H » pour « high gear » (= « grand braquet »), et « L » pour « low gear » (= « petit braquet ») (voir illustration ci-contre). C'est ici la vis de butée « H » qui sera concernée par le réglage. La vis de butée « H » sert à régler le débattement du dérailleur là où le développement est le plus grand, c'est à dire, sur la roue arrière, sur le côté extérieur du petit pignon.

- ▶ En l'absence de repérage des vis, vous devez déterminer vous-même la fonction respective des vis de butées par des essais. En agissant sur une des vis, comptez le nombre de tours que vous effectuez et observez le dérailleur. S'il ne bouge pas, c'est que vous êtes en train de tourner la vis de réglage de la butée opposée. Revissez dans ce cas la vis d'un même nombre de tours dans l'autre sens et reprenez le réglage sur l'autre vis.
- ▶ Tournez la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour décaler le dérailleur vers l'intérieur, ou dans le sens opposé pour le décaler vers l'extérieur.
- ▶ À présent, faites passer la chaîne sur le plus gros pignon arrière. Ce faisant, faites attention que le dérailleur ne vienne pas se coincer dans les rayons. Dès que la chaîne est sur le gros pignon, essayez de forcer un peu la commande des vitesses au-delà du point limite d'indexation et de pousser le dérailleur vers les rayons avec la main. Faites tourner la roue.
- ▶ Si la chape du dérailleur (sur laquelle sont fixés les galets) frotte sur les rayons ou si la chaîne va au-delà du grand pignon, vous devez limiter le débattement du dérailleur. Tournez alors la vis de butée « L » de sorte à décaler le dérailleur vers l'extérieur de la roue pour éviter tout risque de collision avec les rayons.
- ▶ Observez à présent la position de la chape de dérailleur par rapport aux pignons. Entre le galet de guidage et le plus gros pignon, l'écart doit être suffisant pour permettre le passage de deux maillons.
- ▶ Pour régler cet écart, le dérailleur dispose d'une vis de réglage de tension qui s'appuie sur le côté de la patte de dérailleur du cadre. Vissez la vis jusqu'à ce que vous obteniez l'écart souhaité (voir illustration ci-contre). Effectuez un contrôle en tournant les manivelles vers l'arrière. Même dans ce sens de rotation, le galet ne doit pas toucher le pignon.



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



Vérifiez si le dérailleur arrière peut toucher les rayons



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

► Si l'écart n'est toujours pas suffisant, au point de gêner le passage des vitesses, le seul remède est alors de raccourcir la chaîne d'un maillon. Le dérailleur arrière bénéficie alors d'une tension un peu plus grande. Cependant, la chaîne doit demeurer suffisamment longue pour pouvoir s'engrener à la fois sur le grand pignon à l'arrière et le grand plateau à l'avant (évitiez cependant de rouler sur ce rapport, en raison du croisement important de la chaîne).



Réglage de la tension du câble sur le barillet de la butée réglable sur le cadre

DERAILLEUR AVANT

Le réglage du dérailleur avant est une opération qui demande beaucoup d'expérience, car la plage de débattement de la fourchette, qui doit guider et maintenir la chaîne sur le plateau sans frotter, est extrêmement réduite.

Souvent, il vaut mieux s'accommoder d'un léger effleurement de la chaîne sur la fourchette que risquer un déraillement complet qui interromprait la transmission.

Comme pour le dérailleur arrière, le câble de commande du dérailleur avant est sujet à une certaine élongation qui peut affecter son fonctionnement.

- Retendez le câble en jouant sur le barillet de la butée réglable, sur le tube diagonal du cadre. Le réglage s'effectue de la même manière que pour le dérailleur arrière.
- Limitez le débattement du dérailleur avant à l'aide des vis de réglage des butées.



Réglage du débattement du dérailleur avant

DANGER :

Le réglage du dérailleur avant est une opération très délicate. En cas de mauvais ajustage, la chaîne peut dérailler et priver brusquement le vélo de son entraînement. Vous risquez de perdre le contrôle de votre vélo et de chuter ! N'hésitez pas à confier cette tâche à un mécanicien qualifié.

AVERTISSEMENT :

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

AVERTISSEMENT :

Le réglage des dérailleurs avant et arrière est un travail qui doit être réalisé par un mécanicien expérimenté. Un réglage incorrect peut entraîner des dommages matériels importants. Tenez compte pour ce travail des indications fournies dans la notice d'utilisation du fabricant. Si vous rencontrez des problèmes avec votre système de dérailleurs, contactez notre hotline technique au numéro +49 (0)261 40400-31.

ENTRETIEN DE LA CHAÎNE

Une bonne lubrification de la chaîne est une condition nécessaire au bon fonctionnement de la transmission. Cependant, ce n'est pas tant la quantité de lubrifiant appliquée qui est déterminante que sa répartition judicieuse et la régularité de l'entretien de la chaîne.

- Nettoyez la chaîne de temps à autre avec un chiffon huilé pour éliminer les dépôts de boue et d'huile. Il n'est pas nécessaire de recourir pour cela à un dégraissant spécial pour chaîne.
- Appliquez ensuite de l'huile, de la graisse ou de la cire sur les maillons après les avoir dégrasés le mieux possible.
- Pendant cette opération, tournez lentement la manivelle et déposez du lubrifiant goutte à goutte sur les articulations des maillons.
- Effectuez ensuite plusieurs tours de chaîne. Laissez reposer votre Canyon pendant quelques minutes pour assurer une bonne pénétration du lubrifiant dans les maillons.
- Enfin, essuyez avec un chiffon les excédents de lubrifiant sur la chaîne pour limiter les projections et les dépôts de poussière.



Retirez les impuretés et la graisse sur la chaîne à l'aide d'un chiffon doux



Appliquez sur les maillons dégrasés du lubrifiant pour chaîne

REMARQUE :

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

USURE DE LA CHAÎNE

La chaîne figure parmi les pièces d'usure de votre Canyon, un entretien adéquat permet cependant d'en prolonger la longévité. Prenez soin de lubrifier régulièrement la chaîne, et notamment après les sorties effectuées sous la pluie. Privilégiez les rapports où le croisement de la chaîne est peu prononcé. Roulez avec une fréquence de pédalage élevée (plus de 60 à 70 tours/min).

Sur les vélos de course avec dérailleurs, la chaîne atteint sa limite d'usure au bout de 1 200 à 4 000 km. Une très forte élongation de la chaîne rend les changements de vitesses plus difficiles. Utilisée au delà de sa limite d'usure, celle-ci entraînera à son tour une usure accrue des pignons et des plateaux. Le remplacement de ces composants peut s'avérer plus coûteux que celui d'une chaîne, s'il est réalisé à temps.

> Pour ces raisons, contrôlez régulièrement l'état d'usure de votre chaîne. Pour cela, engagez la chaîne sur le gros plateau avant. Soulevez la chaîne du plateau en la prenant entre le pouce et l'index. Si la chaîne se détache visiblement de la denture, elle présente une forte élongation et doit être changée.

Un vélociste dispose d'un outil de mesure précis pour contrôler l'élongation de la chaîne. Il peut également procéder à son remplacement, si nécessaire. N'hésitez pas à lui confier cette tâche. En effet, la plupart des chaînes modernes sont dépourvues d'un maillon de fermeture rapide et nécessitent un outillage spécial pour le montage. Le vélociste pourra vous aider, en cas de besoin, à choisir la chaîne la mieux adaptée à votre système de dérailleurs et l'installer.



Vérification de l'état d'usure de la chaîne



Mesure professionnelle de l'usure de la chaîne

DANGER :

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

PNEUMATIQUES, CHAMBRES A AIR, VALVES ET ROUES

Les roues assurent le contact de votre Canyon avec la route. Elles sont fortement sollicitées : par le poids du cycliste, celui des bagages et par les irrégularités de la chaussée. Malgré les soins apportés à la fabrication des roues, livrées toutes centrées, les rayons subissent un « tassement » dès les premiers kilomètres. Après un rodage assez court de 100 à 300 kilomètres environ, il peut être nécessaire pour cette raison de faire recentrer les roues.

Au delà de cette période, vous devez faire contrôler les roues régulièrement, sachant par ailleurs que vous ne devrez les faire recentrer que très rarement. La roue est constituée du moyeu, des rayons et de la jante. Cette dernière supporte le pneu, dans lequel est logée la chambre à air. Pour que la chambre à air ne soit pas endommagée par les écrous de fixation des rayons qui garnissent le fond de la jante ou d'autres arêtes vives, le fond de jante est recouvert d'un ruban de protection.

Avant de monter un pneu neuf, vous devez connaître les dimensions du pneu en place. Celles-ci sont indiquées sur les flancs. Il existe deux types de désignation : La plus précise est la désignation en millimètres. La désignation 23-622 signifie, par exemple, qu'un pneu a une largeur (bord à bord et gonflé) de 23 mm et un diamètre interne de 622 mm.

Un pneu plus large peut venir frotter contre la fourche ou le triangle arrière. Aussi tenez compte de la taille des pneus montés lors de leur changement.



Roue



Dimensions et plages de pression du pneu

DANGER :

Si vous montez un pneumatique autre, plus large et de diamètre extérieur plus important que le pneumatique monté en série, vous risquez de toucher du pied la roue avant lorsque vous roulez lentement. Risque d'accident !

Pour remplir pleinement sa fonction, un pneu doit être gonflé à une pression pneumatique convenable. Une pression de gonflage correcte vous permet d'éviter certaines pannes. Ainsi les crevaisons par pincement de la chambre à air, qui peuvent se produire par exemple quand vous heurtez le rebord d'un trottoir, sont souvent imputables à un gonflage insuffisant des pneus.

En général, la pression de gonflage recommandée par le fabricant figure sur le flanc du pneu ou l'étiquette signalétique. La plus petite des deux pressions indiquées garantit un confort de suspension maximum et est particulièrement recommandée pour les sorties tout terrain. La pression augmentant, la résistance au roulement diminue, mais aussi le confort. Pour ces raisons, les pneus durs seront plutôt recommandés pour la pratique cyclo-sportive sur des routes asphaltées.

Des pneus qui admettent une pression de cinq bars ou plus doivent être montés sur des jantes dites « à crochets ».

Souvent, la pression est également indiquée en unités PSI (Pound per Square Inch).

Sur un système classique, le pneu et la jante n'ont pas les propriétés de conserver l'air entre leurs parois.

Exception : Les boyaux qui équipent les vélos de compétition.

Pour maintenir la pression à l'intérieur du pneu, une chambre à air est insérée dans le pneu et gonflée à l'aide d'une valve.



Valve Presta ou Sclaverand



Retrait du capuchon en plastique

DANGER :

Évitez de surgonfler vos pneus au-delà de la pression maximale autorisée ! Le pneu pourrait déjancer ou éclater pendant que vous roulez. Vous risquez de perdre le contrôle de votre vélo et de chuter !

REMARQUE :

Sur la valve Presta, vous devez desserrer auparavant le petit écrou moleté qui se trouve sur la valve et l'enfoncer un court instant pour la débloquent.

Canyon utilise la valve Sclaverand ou Presta.

Ce type de valve peut supporter des pressions très élevées mais demande une certaine routine dans l'utilisation.

La valve est protégée contre la saleté par un capuchon en plastique. Tenez compte des différents diamètres de valve. Utilisez uniquement des chambres à air dont la valve convient exactement à la jante. L'utilisation d'une valve inadéquate peut entraîner un dégonflement soudain et, par suite, un accident.

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

Souvent, les pompes à main ne suffisent pas pour obtenir la pression de gonflage nécessaire dans le pneu. Utilisez de préférence une pompe à pied dotée d'un manomètre, qui vous permet de contrôler chez vous la pression pneumatique.

Il existe des adaptateurs pour tous les types de valves. Avec un adaptateur approprié, vous pouvez gonfler vos chambres à air munies de valves Presta dans une station-service.



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



Adaptateur de valve

DANGER :

Roulez toujours à la pression de gonflage prescrite et contrôlez celle-ci à intervalles réguliers.

Veillez à ce que la valve ait le même diamètre que le trou de valve sur la jante et qu'elle sorte toujours droite de celle-ci.

Changez les pneus qui présentent une sculpture usée ou dont les flancs sont fendillés. Les infiltrations d'humidité et de saleté peuvent dégrader la structure interne du pneu. Remplacez sans tarder les rubans de fond de jante défectueux. Exception : Les roues Mavic ne nécessitent pas de rubans de fond de jante.

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

CENTRAGE DE LA JANTE, TENSION DES RAYONS

Les rayons relient la jante au moyeu situé au centre de la roue. Le centrage de la jante dépend de la tension uniforme exercée par les rayons. Une répartition inégale des forces de tension des rayons sur la jante, provoquée, par exemple par le heurt de la roue contre la bordure d'un trottoir ou par une rupture de rayon, provoque au contraire un voilage de la roue.

Bien avant que vous ne remarquiez cette anomalie par un roulis, le fonctionnement de votre vélo peut s'en trouver affecté.

Les flancs des jantes constituent en même temps la surface de freinage des freins sur jantes. Si une roue est voilée, ceci peut détériorer la qualité et l'efficacité du freinage.



Vérifiez le voile de la roue en vous servant des patins comme repères

DANGER :

Évitez de rouler avec des roues voilées. En cas de voile extrême, les patins des freins de vélos de course peuvent déraper de la jante et, en se coinçant dans les rayons, provoquer un blocage immédiat de la roue. Risque de chute !

Contrôlez de temps à autre le centrage des jantes. Pour cela, soulevez la roue du sol et faites-la tourner à la main. Observez l'écart entre la jante et les patins de frein. Si l'écart varie de plus d'un millimètre, faites recentrer la roue par un spécialiste.

COMMENT REMEDIER A UNE CREVAISON

Personne n'est à l'abri des crevaisons. Néanmoins, une crevaison ne doit pas forcément signifier la fin d'une sortie si vous avez pris la précaution d'emporter avec vous les outils nécessaires, quelques rustines, de la colle, une chambre à air ou un boyau. Si vos roues sont équipées d'attaches rapides, deux démonte-pneus et une pompe suffiront largement. Sur les roues fixées par des écrous ou des axes anti-voil, vous devrez en outre prévoir une clé correspondante.

DEMONTAGE DE ROUE

- Ouvrez le levier de détente prévu sur l'étrier de frein (Shimano ou SRAM)
- ou appuyez sur le bouton qui se trouve sur la poignée de commande, sur le cintre (Campagnolo).
- Sur les vélos avec dérailleurs, engagez la chaîne sur le petit pignon avant de retirer la roue arrière. De cette manière, le dérailleur se trouvera sur le côté extérieur de la roue et ne gênera pas son retrait.
- Desserrez l'attache rapide, comme décrit au chapitre « [Maniement des attaches rapides](#) ». Si la roue reste en place alors que vous l'avez desserrée, c'est qu'elle est sans doute encore retenue par les bordures de retenue des pattes de fixation. Dans ce cas, il vous suffit de desserrer un peu plus l'écrou de blocage de l'attache rapide ou les écrous de fixation pour dégager la roue.
- Pour faciliter le retrait de la roue arrière, tirez légèrement le dérailleur vers l'arrière avec la main.
- Soulevez votre Canyon par l'arrière et donnez une tape sur la roue pour la faire glisser hors des pattes.



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



Ouverture du levier de détente sur l'étrier de frein



Pattes de retenue sur la fourche



Pour démonter la roue arrière, tirez le dérailleur légèrement vers l'arrière

DEMONTAGE DES PNEUS A TRINGLES RIGIDES ET A TRINGLES SOUPLES

- Dévissez le capuchon et l'écrou de fixation de la valve et laissez l'air s'échapper complètement.
- Appuyez sur le pneu du bord vers le centre de la jante. Vous faciliterez le démontage si vous le faites sur toute la circonférence.
- Introduisez le démonte-pneu sous le talon du pneu, à droite et à gauche de la valve, et servez-vous en de levier pour faire passer le talon par-dessus le rebord de la jante. Maintenez le démonte-pneu dans cette position.
- Glissez le deuxième démonte-pneus à environ 10 centimètres du premier, entre la jante et le pneu, et là encore, faites passer le talon par-dessus le rebord de la jante.
- Une fois le talon du pneu en partie sorti de la jante, il suffit généralement de faire glisser un démonte-pneu contre le talon, le long de la circonférence de la jante, pour dégager le reste du pneu.
- À présent, vous pouvez retirer la chambre à air. Prenez soin de ne pas accrocher la valve dans la jante et de ne pas endommager la chambre.
- Réparez la chambre à air conformément aux instructions fournies par le fabricant de rustines.
- Si vous avez démonté le pneu, vérifiez également l'état du ruban fond de jante. Le ruban fond de jante doit être soigneusement aligné le long de la jante, ne doit pas être endommagé ou entaillé et doit recouvrir complètement les écrous de rayon. Sur les jantes à double paroi, le ruban doit complètement recouvrir le fond de jante. Il est recommandé d'utiliser uniquement des fonds de jante en textile ou en plastique résistant sur ce type de jantes.
Exception : Les roues Mavic ne nécessitent pas de rubans fond de jante.
En cas de doutes concernant le fond de jante, contactez notre hotline technique au numéro +49 (0)261 40400-31.
- Pour contrôler l'intérieur du pneu, vous pouvez retirer le pneu complètement en tirant simplement dessus.



Appuyez sur le pneu vers le centre de la jante



Placez le monte-pneu sous le talon du pneu et faites levier pour le faire passer par dessus le rebord de la jante



Retirez la chambre à air du pneu



Ruban de fond de jante dans la jante

MONTAGE DES PNEUS A TRINGLES RIGIDES ET A TRINGLES SOUPLES

- Lors du montage, vérifiez l'absence de corps étrangers, grains de poussière ou de sable dans le pneu et prenez garde de ne pas pincer la chambre.
- Introduisez un des talons du pneu dans la jante. Appuyez avec le pouce sur le flanc du pneu pour le faire glisser complètement par-dessus le rebord de la jante. En principe, cette opération doit pouvoir être exécutée sans outil sur n'importe quel pneu. Introduisez la valve de la chambre dans le trou prévu à cet effet sur la jante.
 - Gonflez la chambre légèrement, de manière à ce qu'elle prenne sa forme arrondie, et insérez-la complètement dans le pneu. Prenez soin de ne pas la plier ou la pincer pendant la mise en place.
 - Commencez le montage final sur le côté opposé à la valve. Appuyez avec les pouces sur le flanc du pneu encore sorti pour le faire passer autant que possible par dessus le rebord de la jante.
 - Prenez soin de ne pas coincer la chambre à air entre le pneu et la jante pour ne pas la pincer et l'endommager. Pour cela, enfoncez la chambre à air à l'intérieur du pneu, au fur et à mesure que vous avancez.



Introduisez la valve dans le trou de la jante



Pressez sur le pneu avec les mains pour l'introduire dans la jante

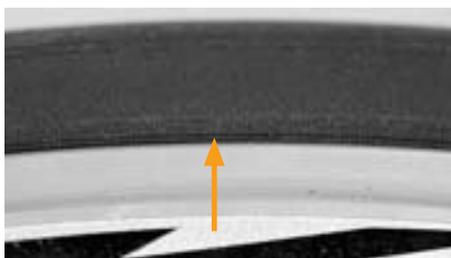
REMARQUE :

Si vous crevez en route, vous pouvez essayer de réparer la chambre à air sans démonter la roue et sans sortir la chambre complètement du pneu. Gonflez la chambre à air sans sortir la valve de la jante et essayez d'abord de repérer le trou d'où s'échappe l'air. Approchez-la de votre oreille pour essayer de percevoir des sifflements. Dès que vous avez repéré l'emplacement du trou, localisez l'endroit correspondant sur le pneu et soumettez-le également à un examen. Souvent, le corps étranger qui a provoqué la crevaison est encore coincé dans le pneu. Retirez-le, le cas échéant.

- Travaillez progressivement dans les deux sens de la circonférence. En fin d'opération, tirez vigoureusement sur le pneu vers le bas, pour faire en sorte que la partie déjà introduite glisse profondément dans le creux de la jante. Ceci facilitera considérablement l'introduction du pneu sur les derniers centimètres.
- Contrôlez une nouvelle fois la position de la chambre, puis appuyez avec la paume de la main sur le pneu pour faire basculer le reste du talon dans la jante.
- Si vous n'y arrivez pas, aidez-vous d'un démonte-pneu. Ce faisant, veillez là aussi à ne pas pincer la chambre entre le pneu et la jante ou le démonte-pneu et la jante.
- Enfoncez la valve à l'intérieur du pneu pour empêcher que sa base ne soit coincée sous les talons du pneu. La valve sort-elle droite de la jante ? Si ce n'est pas le cas, vous devez ressortir un flanc du pneu et replacer correctement la chambre.
- Pour empêcher que la chambre à air ne se coince sous les talons du pneu, il vous est conseillé de gonfler le pneu de moitié et de le malaxer des deux côtés sur toute la circonférence de la roue. Vous pourrez contrôler en même temps si le ruban fond de jante ne s'est pas déplacé.
- Gonflez la chambre à la pression souhaitée.



Appuyez sur le pneu pour vous assurer que la chambre à air ne s'est pas coincée entre le pneu et la jante



Ligne témoin sur le flanc du pneu

La pression maximale est généralement indiquée sur le flanc du pneu.

- Contrôlez la position du pneu par rapport à la jante, à l'aide de la ligne témoin visible sur les flancs. Celle-ci doit être équidistante du rebord de la jante sur toute la circonférence de la roue.

DEMONTAGE DE BOYAUX

Pour le démontage du boyau, appuyez sur le pneu sur le côté opposé à la valve jusqu'à ce que le boyau se détache de la jante. Si le boyau s'avère difficile à décoller, glissez un démonte-pneu dans la fente entre le pneu et la jante et essayez à l'aide du démonte-pneu de soulever le boyau.

Il n'est pas possible de changer seulement la chambre à air, au lieu de cela, vous devez remplacer le boyau complet. Si vous êtes en chemin, vous ne pourrez pas recoller le boyau de manière fiable sur la jante et celui-ci ne sera donc pas fixé complètement après le regonflage. Aussi, rentrez par le chemin le plus court, en roulant lentement et prudemment. Une fois chez vous, vous devrez recoller entièrement le boyau comme décrit ci-dessous.

MONTAGE DE ROUE

Le montage d'une roue s'effectue dans l'ordre inverse du démontage. Assurez-vous que la roue s'insère exactement dans les pattes de retenue et est bien centrée entre les fourreaux de la fourche ou les haubans du triangle arrière.

Vérifiez que le positionnement de l'attache rapide est correct (voir le chapitre « Maniement des attaches rapides ») et n'oubliez pas de raccrocher le câble de frein ou de refermer le levier de détente, si nécessaire.



Appuyez de côté sur le pneu jusqu'à ce qu'il se décolle



Fermeture du levier de détente sur l'étrier de frein

DANGER :

Fermez le levier de détente (Shimano, SRAM) ou appuyez sur le bouton qui se trouve sur la poignée de commande (Campagnolo) et contrôlez, avant de continuer votre route, si les patins touchent les surfaces de freinage. Contrôlez le bon serrage de la fixation de la roue. Assurez-vous que les surfaces de freinage sont exemptes de graisse ou de tout autre lubrifiant après le montage. Faites impérativement un essai de freinage.

DANGER :

Un montage défectueux peut entraîner un mauvais fonctionnement, voire une défaillance du frein. Pour cette raison, conformez-vous impérativement aux instructions données par le fabricant dans la notice jointe.

DANGER :

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

MONTAGE DE BOYAUX

Un montage soigneux, garantissant une fixation durable du boyau sur la jante, doit être réalisé par étapes et peut demander beaucoup de temps. Un peu de routine et d'expérience dans l'utilisation de la colle à boyaux et du type particulier de boyau peuvent rendre la tâche plus aisée.

Pour coller le boyau, vous pouvez utiliser soit des bandes autocollantes, soit de la colle à boyaux liquide. L'avantage de la bande est de permettre un montage rapide. Cependant, le maintien du boyau sur la jante peut ne pas être toujours suffisant. En cas de crevaison en chemin, la bande reste souvent collée au boyau démonté, de sorte que le boyau de rechange ne peut disposer d'une adhérence suffisante sur la jante.

Pour cette raison il est préférable d'appliquer plusieurs couches de colle à boyaux sur le fond de la jante. Non seulement la fixation du boyau sur la jante est plus fiable, la couche de colle continue aussi d'adhérer à la jante malgré le démontage du boyau. Cependant, ici aussi il est nécessaire de retirer le boyau de rechange après la sortie pour encoller la jante et le boyau une nouvelle fois et garantir ainsi un montage fiable et durable du boyau sur la roue.

Sur les roues présentant des flancs très élevés, démontez l'obus de la valve à l'aide d'un outil spécial et installez à sa place un prolongateur de valve. Revissez ensuite l'obus dans le prolongateur. Le boyau monté, équipé d'une valve ainsi rallongée, peut être gonflé et dégonflé normalement.



Colle à boyaux



Montage du prolongateur de valve

AVERTISSEMENT :

Les colles à boyaux spéciales ne collent pas seulement très bien sur les jantes et les boyaux, mais aussi sur les doigts et les vêtements, pour ces raisons, il est recommandé d'utiliser de vieux habits de travail.

REMARQUE :

Si vous montez le boyau sur une jante qui a déjà été utilisée, vous devrez éventuellement retirer des résidus de colle et des impuretés à la toile émeri. Veillez surtout à ne pas endommager les jantes en carbone. Essayez à la fin la jante avec un chiffon doux imprégné d'un peu d'essence de nettoyage.

DANGER :

Veillez toujours à une bonne ventilation des locaux dans lesquels vous travaillez quand vous utilisez de l'essence ou de la colle à boyaux, qui sont des produits facilement inflammables. Stockez ces produits dans un endroit approprié et hors de la portée des enfants.

Gonflez le boyau légèrement de sorte à ce qu'il prenne sa forme arrondie et introduisez la valve dans le trou prévu à cet effet sur la jante. En partant de la valve, appuyez uniformément sur le boyau des deux côtés pour le positionner correctement dans le fond de jante. Si vous ne pouvez pas faire glisser le boyau sur la jante, ou seulement très difficilement, vous ne pourrez pas garantir plus tard un montage correct. Le cas échéant, vous devez étirer le boyau. Pour cela, callez le boyau avec le pied et, avec les mains, tirez-le avec force vers le haut. Répétez cette opération sur toute la circonférence du boyau. Vérifiez ensuite si vous pouvez monter facilement le boyau sur la jante.



Étirage du boyau

Une fois le boyau installé sur la roue, faites tourner la roue et vérifiez que le boyau a une rotation uniforme. Si vous disposez d'assez de temps, vous pouvez laisser le boyau gonflé sur la jante pendant quelques jours, ce qui facilitera plus tard considérablement le montage.

Nettoyez le fond de jante et ôtez les traces de graisse ou d'huile éventuelles avec un chiffon imprégné d'alcool à brûler ou d'essence de nettoyage. Attendez que le solvant soit entièrement évaporé avant de commencer à coller le boyau. Le moyen le plus simple pour appliquer la colle sur le fond de jante est de monter auparavant la roue sur un centreur ou une vieille fourche fixée sur un étau.



Vérification de l'absence de saut au niveau de l'étrier

Pour obtenir une bonne adhérence de la colle à boyaux liquide, il est nécessaire d'appliquer plusieurs couches de colle sur le fond de jante. Répartissez une couche autant que possible très fine et homogène sur presque toute la circonférence du fond de jante. Laissez un emplacement non encollé de cinq à dix centimètres à l'opposé de la valve, de manière à disposer plus tard d'un point d'attaque pour décoller le boyau.

Avec un peu d'exercice, il est possible d'appliquer la colle directement à partir du tube. Si vous n'y arrivez pas, vous pouvez rendre la tâche plus facile en vous servant d'un pinceau à poils durs. Si vous utilisez de la colle à boyau en boîte, l'utilisation d'un pinceau est de toute façon indispensable. Laissez sécher la colle à boyau au moins jusqu'à ce qu'elle ne soit plus liquide et collante au toucher. Plusieurs heures peuvent être nécessaires pour la phase de séchage.

Ce n'est qu'après que vous pourrez appliquer, selon la même schéma, deux autres fines couches de colle, que vous devrez également laisser sécher. Après l'encollage, laissez sécher la jante pendant au moins une nuit.

Avant de monter le boyau sur la jante, appliquez de la colle sur la bande de protection de la couture sur le boyau. Retouchez à cette occasion le fond de jante en y appliquant une dernière couche de colle à boyaux. Après avoir laissé la couche supérieure sécher un court instant de façon à ce qu'elle présente encore un aspect visqueux, posez la jante sur le sol, le trou de valve orienté vers le haut. Engagez la valve du boyau légèrement gonflé et mis en forme dans le trou de valve de la jante et appuyez fermement sur le boyau à cet endroit. Veillez à limiter autant que possible les débordements de la colle sur les côtés pour ne pas salir les flancs de la jante. Si vous n'avez pas encollé, comme recommandé, la section opposée à la valve, vous n'avez pas à craindre de salir le fond de jante au contact de celle-ci avec le sol.



Encollage de la jante avec tube de colle à boyaux



Placement du boyau dans le fond de jante

Saisissez le boyau de part et d'autre de la valve avec les deux mains et tirez-le fortement vers le bas en le faisant glisser étape par étape dans le fond de jante. Progressez régulièrement jusqu'à ce qu'il ne reste qu'environ 20 centimètres de boyau à placer.

Étirez de nouveau le boyau vers le bas en partant de la valve, jusqu'au point où le boyau n'est pas encore engagé sur la jante. Maintenez une tension sur le boyau en pressant le boyau avec les deux pouces et en prenant appui avec les autres doigts sur la jante, puis calez la roue entre les hanches. Appuyez sur le boyau avec les deux pouces pour le faire glisser par-dessus le bord de la jante.

Après avoir placé le boyau sur le fond de jante, vous devez le centrer sur la jante pour garantir la bonne rotation de la roue. Placez la roue sur un centreur de roue ou un support équivalent et faites-la tourner. Si la bande de roulement n'est pas centrée par rapport au fond de jante ou si le boyau vacille sur le côté, soulevez-le aux endroits concernés, tournez-le légèrement et relâchez-le.

Si le boyau « tourne rond », c'est-à-dire sans présenter de saut sur le côté, retirez la roue du support et gonflez le boyau environ à la moitié de la pression nominale. Appuyez la roue sur le sol en la tenant par les embouts d'axe et l'attache rapide et faites-la rouler sur plusieurs mètres. Faites effectuer à la roue plusieurs rotations en position verticale, mais également quelques rotations en position inclinée, sur les deux côtés.

Si le boyau tourne rond après le contrôle final, gonflez-le à la pression maximale autorisée et laissez-le reposer au moins 8 heures, et de préférence 24 heures avant d'utiliser la roue. Ajustez auparavant la pression du boyau à vos besoins conformément aux recommandations du fabricant.



Le boyau est basculé avec les pouces par-dessus le rebord de la jante



Vérification du centrage correct du boyau à l'aide du frein comme repère visuel

AVERTISSEMENT :

Avant de démonter une roue, lisez intégralement les chapitres « Roues » et « Maniement des attaches rapides ».

DANGER :

Si vous devez changer un boyau en cours de route, tenez compte du fait que l'adhérence du nouveau boyau sur la jante est alors limitée. Roulez alors très prudemment et procédez avant la sortie suivante au réencollage complet du boyau.

JEU DE DIRECTION

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

CONTROLE ET REGLAGE

- Contrôlez si la direction a du jeu en plaçant d'abord les doigts autour de la cuvette supérieure.
- Serrez le frein de la roue avant, puis tirez et poussez énergiquement sur votre Canyon.
- En présence de jeu, vous sentirez la cuvette supérieure se décaler sensiblement par rapport à la cuvette inférieure.
- Une autre méthode consiste à soulever la roue avant du sol et à la laisser retomber. Si le jeu de direction est desserré, vous pouvez percevoir un bruit de cliquetis.
- Pour vérifier la souplesse de la direction, soulevez le cadre avec une main pour faire décoller la roue avant du sol. Faites bouger le cintre de gauche à droite et vice-versa. La roue avant doit pivoter facilement et sans « points durs » sur tout l'angle de braquage. Une petite tape sur le cintre doit suffire pour que la roue quitte toute seule sa position centrale.



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



Vérifiez la souplesse de la direction en soulevant la roue avant et en déplaçant le cintre pour la faire pivoter sur son angle de braquage

DANGER :

Un jeu de direction desserré fait subir à la fourche et aux composants du jeu de direction lui-même d'énormes charges. Il peut se détériorer et entraîner finalement une rupture de la fourche avec des conséquences graves !

AVERTISSEMENT :

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

JEU DE DIRECTION « AHEADSET »

Cette technologie se caractérise par une potence qui, au lieu d'être munie d'un plongeur s'enfonçant dans le pivot de fourche, enserre celui-ci de l'extérieur comme une bague. La potence joue alors un rôle important dans le réglage du jeu de direction. En effet, c'est sa fixation sur le pivot de fourche qui permet en même temps de maintenir la position du jeu de direction.

- Desserrez les vis de serrage de la potence qui se trouvent sur le côté ou derrière la potence.
- Vissez légèrement la vis de réglage dans le capuchon de la potence avec une clé à six pans creux.
- Ajustez la potence de manière à ce que le cintre ne soit pas de travers par rapport à la roue avant quand vous roulez.
- Resserrez les vis de serrage de la potence sur le pivot avec une clé dynamométrique.
- Contrôlez le jeu selon la procédure décrite plus bas. Ici aussi, le jeu de direction ne doit pas être trop serré.

Pour le contrôle, placez-vous devant votre Canyon et bloquez la roue avant entre les jambes. Saisissez le cintre par les poignées de frein et essayez de le faire pivoter par rapport à la roue. Serrez un petit peu les vis de serrage de la potence si vous arrivez à faire bouger le cintre.



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



Resserrez les vis de serrage de la potence sur le pivot avec une clé dynamométrique.



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

AVERTISSEMENT :

Ne serrez pas la vis du capuchon de potence à fond mais utilisez-la pour ajuster le jeu de la direction.

DANGER :

Après le réglage du jeu de direction, vérifiez la position fixe de la potence. Une potence mal fixée pourrait entraîner une chute grave !

JEU DE DIRECTION AVEC SYSTEME I-LOCK

Sur le système i-Lock, la potence enserre le pivot de fourche non fileté. La potence joue alors un rôle important dans le réglage du jeu de direction. En effet, c'est sa fixation sur le pivot de fourche qui permet en même temps de maintenir la position du jeu de direction. À la différence du système répandu « Aheadset », le jeu de la direction est réglé alors que la potence est déjà fixée sur le pivot.

- Contrôlez les vis de serrage de la potence à l'aide d'un clé dynamométrique en respectant le couple de serrage indiqué sur la potence. Ne dépassez en aucun cas ce couple de serrage maximum.
- Tournez avec douceur la vis sans tête intégrée à la cuvette avec une clé Allen de 2 mm dans le sens des aiguilles d'une montre. Commencez par un quart de tour.
- Contrôlez le jeu selon la procédure décrite plus haut. Vous devez éviter de serrer trop fort le jeu de direction.
- Éventuellement, tournez encore d'un quart de tour et vérifiez le jeu une nouvelle fois.
- Pour procéder au contrôle final, placez-vous devant votre Canyon et bloquez la roue avant entre les jambes.



Contrôlez les vis de serrage de la potence à l'aide d'un clé dynamométrique, en tenant compte des couples de serrage indiqués



Procédez au réglage du jeu de la direction à l'aide de la vis de réglage latérale



Procédez de nouveau au contrôle du jeu

AVERTISSEMENT :

Ne serrez pas à fond cette vis de réglage mais servez-vous en pour régler finement le jeu de direction.

- Saisissez le cintre par les poignées de frein et essayez de le faire pivoter par rapport à la roue. Essayez aussi de faire pivoter le cintre vers le bas.
- Si le cintre ou la potence bougent, desserrez les vis, recentrez le composant et resserrez-le au couple de serrage recommandé.
- Si après les avoir serrés au couple maximum, il vous est encore possible de faire pivoter le cintre ou la potence, vous devez les démonter, dégraisser soigneusement les surfaces de serrage et les remonter après avoir appliqué une nouvelle fois sur ces surfaces de la pâte de montage pour composants carbone.



Essayez de faire pivoter le cintre par rapport à la roue avant, puis dans la potence



Appliquez éventuellement un peu de pâte de montage spéciale pour composants carbone sur les surfaces de contact du pivot de fourche ou du cintre avec la potence

DANGER :

Contrôlez la fixation correcte de la potence et du cintre après avoir réglé le jeu de direction. Un cintre ou une potence mal fixés pourraient entraîner une chute grave !

TRANSPORT DE VOTRE VELO CANYON

Il existe plusieurs possibilités de transporter votre Canyon par voiture. Canyon recommande de transporter un vélo uniquement dans le coffre d'une voiture.

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

- Faites attention que les câbles de commande, le système d'éclairage et en particulier le système de dérailleurs ne soient pas endommagés au cours du transport. Rembourrez votre Canyon avec des couvertures, etc. Si votre Canyon est particulièrement sale, nous vous recommandons de placer dessous une couverture ou autre, pour éviter qu'il ne salisse les coussins de votre voiture.

- Arrimez votre vélo pour l'empêcher de glisser.



La valise à vélo Bike Shuttle assure à votre Canyon une protection optimale

AVERTISSEMENT :

Immobilisez votre Canyon dans l'habitacle. Un chargement non arrimé peut, en cas d'accident, constituer un risque supplémentaire pour les occupants. Souvent, il est nécessaire de démonter la roue avant, voire les deux roues pour le transport dans l'habitacle. Lisez impérativement le chapitre « Roues », en particulier le paragraphe « Comment remédier à une crevaison ».

AVERTISSEMENT :

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

DANGER :

N'utilisez pas de porte-vélos qui obligent à fixer votre Canyon à l'envers, c'est à dire par le cintre et la selle sur le porte-vélos. Ce mode de fixation a l'inconvénient de solliciter considérablement le cintre, la potence, la selle et la tige de selle pendant le transport. Risque de rupture !

REMARQUE :

Si vous souhaitez emporter votre Canyon en voyage et le faire transporter par avion, emballez-le dans son carton BikeGuard.

CONSEILS GENERAUX D'ENTRETIEN ET REVISIONS

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

Sur des vélos légers, il est aussi nécessaire de remplacer des composants importants à intervalles réguliers (voir le chapitre « Intervalles d'entretien et de maintenance »). Ce n'est qu'ainsi que vous pourrez garantir un fonctionnement durable et fiable de tous vos composants. Ainsi, vous serez assuré de rouler sur votre Canyon en toute sécurité et avec le même plaisir pendant de longues années.

NETTOYAGE ET ENTRETIEN DE VOTRE CANYON

La transpiration, l'encrassement, la salinité (le sel épandu en hiver ou l'air marin) sont autant de facteurs préjudiciables au bon maintien de votre Canyon. Le nettoyage régulier et la protection contre la corrosion de tous les composants de votre Canyon sont donc indispensables.

Ne nettoyez pas votre Canyon au jet à vapeur. Ce nettoyage rapide présente de graves inconvénients : le jet puissant de vapeur haute pression est capable de déformer les joints et de s'infiltrer dans les paliers. La dilution du lubrifiant entraîne une augmentation des frottements et favorise la corrosion. À la longue, ce traitement a pour effet de détériorer les portées des paliers et d'affecter leur fonctionnement. Il n'est pas rare que les jets de vapeur décollent aussi les adhésifs appliqués sur le cadre.



Nettoyage du Canyon avec un chiffon et de l'eau

Choisissez un procédé de lavage beaucoup moins agressif : nous recommandons l'emploi d'une éponge ou d'un gros pinceau combinés avec un faible jet d'eau ou un seau d'eau.

Le nettoyage à la main présente un avantage secondaire : il vous permet de détecter assez tôt des défauts de peinture, des pièces usées ou des anomalies.

AVERTISSEMENT :

N'effectuez que les travaux pour lesquels vous pensez avoir les connaissances nécessaires et les outils appropriés.

AVERTISSEMENT :

Ne nettoyez pas votre vélo à bout portant avec un jet d'eau puissant ou au jet de vapeur.

REMARQUE :

Protégez la base, côté chaîne, ainsi que les endroits où les gaines peuvent frotter avec des adhésifs ou autres protections équivalentes. Vous limiterez de cette manière les traces de frottement et rayures disgracieuses.

Après le séchage de votre Canyon, nous vous recommandons d'appliquer de la cire dure sur la peinture et les surfaces métalliques pour les conserver (exception : jantes dans le cas des freins sur jantes). Protégez également les rayons, les moyeux, les vis et les écrous, etc. avec un film de cire. Vous pouvez le cas échéant vous servir d'un vaporisateur à main pour pulvériser un peu de cire liquide sur les pièces de faible dimension. Polissez ensuite les surfaces cirées avec un chiffon doux pour les faire briller et permettre à l'eau de glisser.



Entretien des surfaces peintes et métalliques avec de la cire dure

CONSERVATION ET RANGEMENT DE VOTRE CANYON

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

Si votre Canyon reste inutilisé pendant l'hiver, tenez compte des indications suivantes :

- ▶ Pendant un séjour de longue durée, les chambres à air ont tendance à se dégonfler. Le stationnement prolongé sur des pneus dégonflés peut provoquer une dégradation de leur structure. Pour cette raison, accrochez les roues ou contrôlez régulièrement la pression des pneus.
- ▶ Nettoyez votre Canyon et protégez-le contre la corrosion, comme décrit plus haut.
- ▶ Démontez la tige de selle et faites sécher les éventuelles infiltrations d'humidité. Vaporisez un peu d'huile dans le tube de selle (sauf si le cadre ou la tige de selle sont en carbone !)
- ▶ Stockez votre Canyon dans un endroit sec.
- ▶ Passez à l'avant sur le petit plateau et à l'arrière sur le petit pignon. De cette manière, la tension des câbles de commande et des ressorts des dérailleurs est limitée à un minimum.



Chaîne sur petit pignon et petit plateau pour le stockage du vélo

DANGER :

Profitez du nettoyage pour repérer les fissures, les rayures, les déformations de matériau ou les altérations de couleur. En cas de doutes, contactez notre hotline technique. Faites remplacer les composants défectueux sans tarder et effectuez des retouches sur la peinture endommagée.

REMARQUE :

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

DANGER :

N'appliquez pas de produit d'entretien ni d'huile sur les patins de freins ou sur les surfaces de freinage des jantes. Ceci pourrait entraîner une défaillance des freins et provoquer un accident.

ENTRETIEN ET REVISION

Il est nécessaire d'effectuer une première révision après une période relativement courte. Vous devez faire procéder à une maintenance de votre Canyon dès les premiers 100 à 300 kilomètres ou dans les premières 6 semaines qui suivent son achat. Pendant cette période de « mise en route » du vélo, les rayons subissent un tassement, les câbles de commande s'étirent, les dérailleurs se dérèglent légèrement et les paliers se rodent. Sur présentation du bon de révision Canyon, vous bénéficiez, durant les premières 15 heures de service, de la première révision à un prix préférentiel.

Si vous souhaitez nous envoyer votre Canyon avec le BikeGuard, nous vous proposons en plus de vous faire parvenir un bon de retour que vous pourrez utiliser à l'envoi pour assurer le transport de votre Canyon.

Pour convenir d'une date avec Canyon, contactez la hotline technique au numéro +49 (0)261 40400-31.

Canyon vous déconseille expressément de procéder vous-même à des travaux d'entretien, des révisions et des réparations. Des travaux de ce genre requièrent une expertise et un savoir-faire considérables ainsi qu'un outillage approprié (par exemple, une clé dynamométrique de haute qualité).

DANGER :

Les composants particulièrement légers peuvent avoir une durée de service très courte. Pour votre sécurité, faites réviser à tour de rôle les composants listés dans le chapitre « [Intervalles d'entretien et de maintenance](#) » et faites procéder si nécessaire à leur remplacement.

AVERTISSEMENT :

Pour vous garantir un plaisir durable, votre Canyon doit faire l'objet d'un entretien régulier. Les intervalles d'entretien figurant dans le chapitre « [Intervalles d'entretien et de maintenance](#) » sont donnés à titre indicatif pour les cyclistes parcourant entre 1 000 et 2 500 km par an. Si vous effectuez un kilométrage plus important, dont une grande partie sur des routes en mauvais état ou des terrains accidentés, les intervalles seront plus courts, compte tenu des conditions d'utilisation plus sévères. Cela vaut également dans le cas de sorties fréquentes sous la pluie et, en général, sous des climats humides.

INTERVALLES D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE

Après la période de rodage, votre vélo doit faire l'objet d'un entretien régulier par un spécialiste. Les intervalles indiqués dans le tableau suivant sont donnés à titre indicatif pour les cyclistes parcourant entre 1 000 et 2 500 km (soit l'équivalent de 40 à

100 heures de service) par an. Si vous effectuez un kilométrage plus important, dont une grande partie sur des routes en mauvais état, les intervalles seront plus courts, compte tenu des conditions d'utilisation plus sévères.

| Composant | Opération | Avant chaque sortie | Mensuellement | Annuellement | Autres intervalles |
|--|--|---------------------|---------------|--------------|---|
| Éclairage | Contrôler | • | | | |
| Pneumatiques | Contrôler la pression | • | | | |
| Pneumatiques | Contrôler les empreintes et les flancs | | • | | |
| Freins (pour jantes) | Contrôler la course de levier, l'état des patins, la position par rapport à la jante Test de freinage à l'arrêt | • • | | | |
| Câbles/conduites de frein | Contrôle visuel | | X | | |
| Jantes (aluminium) sur vélos avec freins sur jante | Contrôler l'épaisseur des parois, remplacer éventuell. | | | | X Au plus tard après le 2e jeu de patins |
| Fourche (alu et carbone) | Vérifier et changer éventuell. | | | | X Au moins tous les 2 ans |
| Boîtier de pédalier | Contrôler le jeu des paliers | | X | | |
| Boîtier de pédalier | Renouveler le graissage | | | X | |
| Chaîne | Contrôler et changer éventuell. | • | | | |
| Chaîne | Contrôler et changer éventuell. | | | | X A partir de 1,000 km |
| Manivelle | Contrôler et resserrer éventuell. | | | X | |
| Peinture | Entretien | | | | • Au moins tous les 6 mois |
| Roues/ rayons | Vérifier voile et tension des rayons | | • | | |

| Composant | Opération | Avant chaque sortie | Mensuellement | Annuellement | Autres intervalles |
|---|--|---------------------|---------------|--------------|-------------------------------|
| Roues/ rayons | Centrer ou retendre | | | | X si nécessaire |
| Cintre et potence, carbone et aluminium | Vérifier et changer éventuell. | | | | X Au moins tous les 2 ans |
| Jeu de direction | Contrôler le jeu des paliers | | • | | |
| Jeu de direction | Renouveler le graissage | | | X | |
| Surfaces métalliques | Cirer (exception : flancs de jante) | | | | • Au moins tous les 6 mois |
| Moyeux | Contrôler le jeu des paliers | | • | | |
| Moyeux | Renouveler le graissage | | | X | |
| Pédales | Contrôler le jeu des paliers | | X | | |
| Pédales | Nettoyer le mécanisme d'encliquetage | | • | | |
| Unité cadre-fourche | Lubrifier | | | | Annuellement |
| Dérailleur AR/AV | Nettoyer, lubrifier | | • | | |
| Attache rapide | Contrôler l'ajustement | • | | | |
| Vis et écrous | Contrôler et resserrer éventuell. | | X | | |
| Valves | Contrôler l'ajustement | • | | | |
| Potence, tige de selle | Démonter et lubrifier ou appliquer nouvelle pâte de montage carbone (avertissement : pas de graisse sur carbone) | | | X | |
| Câbles changt de vitesses/freins | Démonter et lubrifier | | | X | |

Les opérations repérées par « • » sont à la portée de toute personne possédant une certaine habileté et expérience manuelles ainsi que des outils appropriés, tels qu'une clé dynamométrique, etc. Si les contrôles font apparaître des défauts, prenez immédiatement des mesures appropriées. Pour toutes questions et en cas de doutes, contactez notre hotline technique au numéro +49 (0)261 40400-31.

Faites effectuer les opérations marquées par un « X » uniquement par un personnel qualifié familier de la technique vélo actuelle (par exemple, dans un atelier d'artisan certifié pour la réparation des cycles). N'hésitez pas à contacter notre hotline technique au numéro +49 (0)261 40400-31.

COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDÉS

| Composant | Visserie | Shimano* | Campagnolo** | SRAM *** |
|--|---|------------|--------------|----------|
| Dérailleur arrière | Boulon de fixation | 8-10 Nm | 15 Nm | 8-10 Nm |
| | Vis de fixation de câble | 5-7 Nm | 6 Nm | 4-5 Nm |
| | Boulons de fixation des galets | 3-4 Nm | | |
| Dérailleur avant | Vis de fixation | 5-7 Nm | 5 Nm | 5-7 Nm |
| | Fixation directe sur patte soudée | | 7 Nm | |
| | Vis de fixation de câble | 5-7 Nm | 5 Nm | 5 Nm |
| Leviers Dual Control / Ergopower / Doubletap | Boulon du collier de fixation (six pans creux) | 6-8 Nm | 10 Nm | 6-8 Nm |
| | Cache-trous | 0,3-0,5 Nm | | |
| | Vis du support de butée sur le cadre (tournevis) | 1,5-2 Nm | | |
| Moyeu | Levier de serrage de l'attache rapide | 5-7,5 Nm | | |
| | Contre-écrou de réglage du roulement sur moyeu à attaches rapides | 10-25 Nm | | |
| Moyeu de roue-libre | Rondelle de sûreté sur cassette | 30-50 Nm | 50 Nm | 40 Nm |

| Composant | Visserie | Shimano* | Campagnolo** | SRAM *** |
|---------------------------------------|---|---------------|--------------|----------|
| Manivelles | Vis de manivelle (4 pans exempt de graisse) | 35-50 Nm | 32-38 Nm | |
| | Vis de manivelle Shimano Octalink SRAM GXP | 35-50 Nm | | 48-54 Nm |
| | Vis de manivelle Shimano Hollowtech II | 12-15 Nm | | |
| | Vis de fixation d'axe Campagnolo UltraTorque | | 42 Nm | |
| Boîtier de pédalier cartouche étanche | Vis de plateau de pédalier | 8-11 Nm | 8 Nm | |
| | Boîtier Shimano Hollowtech II Campagnolo UltraTorque SRAM GXP | 35-50 Nm | 35 Nm | 34-41 Nm |
| Pédale | Octalink, emmanchement carré | 50-70 Nm | 70 Nm | |
| | Axe de pédale | 35 Nm | | 31-34 Nm |
| Chaussure | Vis des cales de chaussure | 5-6 Nm | | |
| | Crampon | 4 Nm | | |
| Frein à tirage latéral | Vis de fixation du support de patin | 5-7 Nm | 8 Nm | 5-7 Nm |
| | Vis de fixation de câble | 6-8 Nm | 5 Nm | 6-8 Nm |
| | Boulon de fixation du frein | 8-10 Nm | 10 Nm | 8-10 Nm |
| Tige de selle | Vis de fixation de la selle sur la tête de la tige de selle | 20-29 Nm **** | 22 Nm **** | |

* Extrait de Shimano Product Information and Tech Tipps

** Extrait des spécifications techniques Campagnolo

*** Notices d'utilisation SRAM

**** Ces valeurs sont les valeurs indicatives des équipementiers susnommés.

Tenez compte des valeurs indiquées dans les notices techniques spécifiques de ces équipementiers.

Cadre Canyon :

| | |
|---------------------------------|--------|
| Vis de porte-bidon | 4,5 Nm |
| Patte de dérailleur remplaçable | 1,5 Nm |

Collier de serrage de tige de selle Canyon :

| | |
|---------------------------|--------|
| Collier de serrage Smolik | 3-5 Nm |
|---------------------------|--------|

Les couples de serrage suivants sont valables respectivement pour la potence et la tige de selle dans le cas où ils ne sont pas spécifiés autrement par le fabricant, sur le composant lui-même ou dans la notice technique afférente.

Potence

| | |
|--------|------------|
| Vis M5 | 4,5-5,5 Nm |
| Vis M6 | 8-9,6 Nm |

Vis de réglage (dans le capuchon) pour les potences type « Aheadset »

0,5-2 Nm

Tige de selle :

Fixation de la selle sur la tête de tige de selle

| | |
|--|----------|
| - Tige avec une vis | 20-24 Nm |
| - Tige avec deux vis placées l'une derrière l'autre | 6-9 Nm |
| - Tige avec deux vis placées transversalement au sens de la marche | 12-14 Nm |



Indication de couple de serrage

DANGER :

Pour garantir la fiabilité de votre vélo, il est indispensable de serrer les vis des composants soigneusement et de les contrôler régulièrement. Utilisez de préférence une clé dynamométrique qui se désenclenche dès que le couple de serrage sélectionné est atteint.

Effectuez le serrage des composants très progressivement, en veillant toujours à appliquer pour commencer un couple de serrage inférieur aux couples de serrage maximums, puis contrôlez la fixation correcte des composants, comme décrit dans les chapitres correspondants.

Quant aux composants pour lesquels aucune marge de serrage n'est fournie, serrez les vis par étapes progressives et contrôlez chaque fois leur bon serrage, conformément à la procédure donnée dans les chapitres afférents. Ne dépassez en aucun cas le couple de serrage maximum.

REMARQUE :

Sur certains composants, les valeurs des couples de serrage requis sont indiqués sur le composant lui-même. Respectez les valeurs données sur les autocollants.

REMARQUE :

Éventuellement, tenez compte aussi des notices techniques des équipementiers fournies avec les composants ou rendez-vous sur notre page www.canyon.com/service/downloads.html, où vous pouvez télécharger de nombreuses notices en version pdf.

UTILISATION CONFORME A L'USAGE PREVU

Les vélos de course et de triathlon sont prévus uniquement pour une utilisation sur des routes ou chemins à surface lisse, par ex. sur des voies goudronnées ou pavées. Toute utilisation sur des sentiers de campagne ou en cyclo-cross peut entraîner une défaillance des vélos.



Exemple du modèle ULTIMATE CF

La charge totale autorisée (cycliste, habillement et bagages, par ex. sac à dos) sur tous les vélos de course et de triathlon ainsi que les kits cadre est 120 kg. Mavic recommande aux coureurs cyclistes et de triathlon équipés de roues Mavic de ne pas dépasser un poids total de 100 kg.

En général, les sièges pour enfants ne sont pas autorisés.

En général, les remorques pour enfant ne sont pas autorisées.



Exemple du modèle Speedmax

Le montage d'un porte-bagages n'est pas autorisé. Si vous souhaitez transporter des bagages, nous vous recommandons d'utiliser uniquement un sac à dos spécialement conçu pour l'usage cycliste.

DISPOSITIONS LEGALES RELATIVES A LA PRATIQUE DU VELO SUR LES VOIES PUBLIQUES

Si vous souhaitez utiliser votre vélo de course Canyon sur des voies publiques, vous devez l'équiper conformément aux dispositions légales en vigueur dans votre pays. Cela vaut en particulier pour l'usage des réflecteurs et d'un éclairage. Demandez conseil auprès d'une association cycliste ou informez-vous auprès du commissariat de votre localité sur les conditions prescrites par la loi autorisant la pratique du vélo sur les voies publiques.

Canyon n'est pas en mesure de fournir des réflecteurs de pédales en raison du très grand nombre de systèmes de pédales différents. Contactez le représentant dans votre pays du fabricant de pédales, dont vous trouverez l'adresse sur Internet.

Sur notre site web www.canyon.com, vous trouverez un choix d'équipements d'éclairage que vous pouvez commander par vente à distance. Vérifiez avant la commande que l'éclairage que vous avez choisi est également autorisé pour votre pays.



Projecteur



Feu arrière

DANGER :

Pour votre sécurité, allumez votre éclairage dès que le jour commence à baisser. Évitez de rouler sans éclairage et sans réflecteurs dans de mauvaises conditions de visibilité. Vous pourriez avoir un accident aux conséquences graves, voire fatales.

DANGER :

Veillez toujours à la propreté et au bon fonctionnement de votre éclairage. Vérifiez en particulier l'état de charge de vos lampes à piles ou à accus avant le départ.

REMARQUE :

En général, les cyclistes sont soumis aux mêmes règles de conduite sur la voie publique que les conducteurs de véhicules. Familiarisez-vous avec les règles de la circulation spécifiques au pays dans lequel vous vous trouvez.

GARANTIE LEGALE DES VICES CACHES

Votre vélo a été fabriqué avec les plus grands soins et vous a été remis en grande partie pré-monté.

Conformément à la loi, nous nous engageons à vous livrer votre vélo exempt de défauts qui compromettent définitivement ou limitent considérablement sa valeur ou son fonctionnement. Pendant les deux premières années suivant l'achat, vous bénéficiez entièrement de la garantie légale contre les vices cachés. Si un vice devait se déclarer, nous nous tenons à votre disposition comme interlocuteur à l'adresse indiquée.

Pour permettre un traitement convenable de votre réclamation, vous devez être en mesure de présenter votre bon d'achat. Conservez celui-ci soigneusement.

Pour garantir une longue durée de vie et une bonne résistance mécanique de votre vélo, vous devez l'utiliser uniquement pour l'emploi auquel il est destiné (voir le chapitre « Utilisation conforme à l'usage prévu »). Respectez également les poids autorisés et les instructions relatives au transport des bagages et des enfants fournies au chapitre « Utilisation conforme à l'usage prévu ». Vous êtes tenu en outre de respecter rigoureusement les instructions de montage des fabricants (notamment les couples de serrage des vis), ainsi que les intervalles d'entretien prescrits. Tenez compte des contrôles et opérations dont la liste figure dans la présente notice et les autres notices annexes (voir le chapitre « Intervalles d'entretien et de maintenance » ainsi que de la nécessité de remplacer au besoin les composants importants pour la sécurité, tels que le cintre, les freins, etc. Nous vous souhaitons de profiter de votre Canyon en toutes circonstances et dans de bonnes conditions. Pour toutes questions éventuelles, contactez notre hotline technique au numéro +49 (0)261 40400-31.



REMARQUE :

Vous trouverez ci-jointes les notices techniques des équipementiers. Tous les détails d'information sur l'utilisation, la maintenance et l'entretien des composants de votre Canyon vous y sont donnés. Le présent manuel renvoie à plusieurs reprises à ces notices spécifiques et détaillées. Veillez à ce que les notices respectives sur les pédales automatiques, les composants du système de dérailleurs et de freinage soient en votre possession et conservez-les soigneusement avec la présente brochure et le manuel.

REMARQUE :

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

REMARQUES CONCERNANT L'USURE

Certains composants de votre vélo sont sujets à l'usure, par la nature même de leur fonction. L'ampleur de l'usure dépendra de la qualité de l'entretien et de l'usage que vous faites de votre vélo (kilométrage, déplacements sous la pluie, état de propreté, salinité, etc.). Des vélos qui sont souvent garés dehors peuvent présenter une usure plus rapide en raison de leur exposition aux intempéries.

Ces pièces doivent faire l'objet d'un entretien et de révisions réguliers. En fonction de la fréquence et des conditions d'utilisation, elles atteindront néanmoins, tôt ou tard, leur limite d'usure. Les pièces suivantes doivent être remplacées à la fin de leur vie utile : la chaîne, les câbles de frein et de dérailleur, les revêtements des poignées ou le ruban de cintre, les plateaux de pédalier, les pignons, les galets de dérailleur, les pneumatiques, le revêtement de selle (en cuir) et les patins de frein.

Les patins de frein sont des pièces d'usure par la nature même de leur fonction. En cas d'utilisation sportive ou de sorties sur routes montagneuses, il peut être nécessaire de remplacer les patins à intervalles très fréquents. Contrôlez régulièrement l'état de vos patins et, si nécessaire, faites changer les patins usés par votre vélociste.

LES JANTES DANS LE CAS DE FREINS SUR JANTE

Le freinage entraîne non seulement l'usure des patins, mais aussi de la jante. Pour cette raison, contrôlez l'état de vos jantes régulièrement, par exemple lorsque vous regonflez les pneus. Dans le cas de jantes à témoins d'usure, des anneaux ou des rainures deviennent visibles quand la jante approche de la limite d'usure. Tenez compte des indications portées sur la jante. Au plus tard après le remplacement du deuxième jeu de patins, faites contrôler l'épaisseur des parois de jante par un vélociste ou par notre atelier. Si vous constatez une déformation ou de fines fissures sur les flancs de jante lorsque vous augmentez la pression de gonflage, c'est l'indice que la jante a atteint sa limite d'usure. Il est alors temps de la remplacer.



Les patins dont les rainures (repères d'usure) ont disparu (patin du bas) doivent être changés par des patins de rechange d'origine

GARANTIE COMMERCIALE

Sans préjudice de la garantie légale, nous accordons une garantie commerciale d'une durée totale de 6 ans sur les cadres et fourches de vélos de course et de triathlon. Notre garantie est valable à partir de la date de vente et s'applique uniquement au premier acquéreur du vélo. La garantie ne tient pas compte des dommages subis par la peinture. Nous nous réservons le droit de réparer les fourches ou les cadres défectueux ou de les remplacer par le modèle actuel correspondant. La garantie ne donne droit à aucun autre service que celui stipulé ci-dessus. Ainsi, les coûts liés au montage, au transport, etc., ne sont pas pris en charge par Canyon.

Sont exclus de la garantie les dommages occasionnés par une utilisation inappropriée ou non conforme à l'usage prévu, par la négligence (entretien et maintenance insuffisants), par une chute, des sollicitations excessives, ainsi que par des modifications apportées au cadre et à la fourche ou l'ajout et la transformation de composants supplémentaires.

La garantie ne prend pas non plus effet dans le cas de l'exécution de sauts ou de sollicitations excessives sous quelque forme que ce soit.



6 ans de garantie !

INFORMATION :

Tenez compte des recommandations faites au chapitre « Utilisation conforme à l'usage prévu ».

