















Wskazówki montażowe i pielęgnacyjne dla opon drutowych i zwijanych

Polski 2018

OGÓLNE WSKAZÓWKI UŻYTKOWANIA I PIELĘGNACJI

-  Przed każdą jazdą sprawdź, czy koła są w dobrym stanie i posiadają odpowiednie ciśnienie. Ciśnienie powietrza należy sprawdzić za pomocą pompki z manometrem.
-  Przed każdą jazdą sprawdź ogólny stan opony oraz jej osadzenie za pomocą pierścienia kontrolnego opony, który po obu stronach powinien przebiegać równomiernie do obręczy. Ponadto zawór nie może stać w pozycji pochylonej (**obrazek 1**).
-  **Przed każdą jazdą wykonaj próbę hamulców podczas postoju, przyciągając silnie dźwignię hamulca/manetkę w kierunku kierownicy. Okładziny w hamulcach szczękowych muszą równocześnie oraz całą powierzchnią dotykać krawędzi obręczy (**obrazek 2**). Nie należy dotykać opon ani podczas hamowania ani w stanie otwartym lub też w międzyczasie. Sprawdź także grubość okładzin.**
-  **Wymieniaj stare, kruche lub łamiwe opony ze startym bieżnikiem i/ lub widoczną tkaniną karkasu. W przeciwnym przypadku do opony mogą dostać się wilgoć i brud, oddziałując ujemnie na strukturę i stabilność opony. Dętka mogłaby pęknąć. Niebezpieczeństwo upadku!**
-  **Nie przejeżdżaj po ostrych kantach.**
-  **W żadnym wypadku nie czyść opony za pomocą rozpuszczalników, np. acetonu, benzyny, rozcieńczalnika.**
-  Opony, dętki i taśmy na obręcz powinny się wymieniać co trzy lata bez względu na liczbę przejechanych kilometrów. Używać tylko i wyłącznie dętek z dopasowanym do obręczy zaworem.
-  Podczas jazdy opony ulegają zużyciu. Zużycia tego nie da się uniknąć, jednak można je ograniczyć za pomocą dostosowanego sposobu jazdy i odpowiedniej pielęgnacji. Dlatego unikaj gwałtownego hamowania, zmuszającego koło do tarcia o podłoże.
-  Nie przechowuj opon na mocnym słońcu lub w wysokich temperaturach. Przechowując rower podczas zimy zadbaj o to, by opony zawsze posiadały wystarczające ciśnienie.
-  W trakcie faz długiego nieużytkowania (np. podczas zimy) z dętek stopniowo uchodzi powietrze. Jeśli rower stoi przez dłuższy czas na pustych oponach, mogą się one zniszczyć. Dlatego koła lub cały rower należy zawiesić albo regularnie sprawdzać ciśnienie w oponach.
-  Sprawdzaj regularnie ciśnienie opon i stosuj się do zaleceń firmy Continental na banderoli, opakowaniu lub na samej oponie.
-  Od samego początku na oponie mogą pojawiać się białe przebarwienia. Jest to normalne wysiśkanie wosku chroniącego przed starzeniem się materiału.

ROZMIARY OPON I KLASYFIKACJA OBRĘCZY


Rozmiar obręczy ogranicza wybór opon do określonych rozmiarów. Informacje na temat rozmiaru opony znajdziesz na jej ścianie bocznej.


Istnieją dwa określenia rozmiaru opon: Dokładniejszym określeniem jest normowane określenie w milimetrach. Kombinacja 23–622 (**obrazek 3**) oznacza np. szerokość opony wynoszącą 23 mm (B) w stanie napompowanym oraz średnicę (wewnętrzzną) wynoszącą 622 milimetry (D). Drugie określenie podaje rozmiar w calach, np. 23x7/8 lub milimetrach, np. 700/23c.

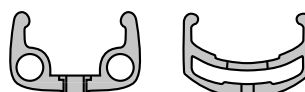
Podczas montażu uwzględnij klasyfikację szerokości obręczy według normy ETRTO:


	Szerokość obręczy obręcze profilowane				Szerokość obręczy obręcze klincherowe				
Nominalna szerokość obręczy (mm)	18				13 C				
	20				13 C				
	23	16			13 C	15 C			
	25	16	18		13 C	15 C	17 C		
	28	16	18	20	15 C	17 C	19 C		
	32	16	18	20	15 C	17 C	19 C		
	37	18	20	22	17 C	19 C	21 C		
	40	20	22	24	19 C	21 C	23 C		
	44	20	22	24	27	19 C	21 C	23 C	25 C
	47	22	24	27		19 C	21 C	23 C	25 C
	50	24	27	30,5		21 C	23 C	25 C	
	54	27	30,5			25 C			
	57	27	30,5			25 C			
	62	27	30,5						


Zasadniczo Continental zaleca montowanie opon rowerowych na obręczach klincherowych. Obręcze te znacznie pewniej utrzymują oponę. W szczególności w przypadku ciśnienia opon powyżej 3 bar zalety te są ważne dla bezpieczeństwa. Zgodnie z normą ETRTO od ciśnienia 5 bar (72,5 PSI) obręcze klincherowe są nawet koniecznością. Ten typ obręczy, np. 622 x 13C, podany jest ze średnicą obręczy w mm (wymiar D), szerokości obręczy w mm (wymiar A) oraz z indeksem "C" oznaczającym crotchet (z anielskiego haczyk) (**obrazek 4**).

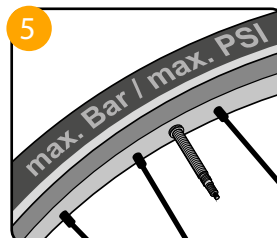
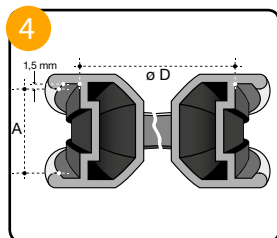
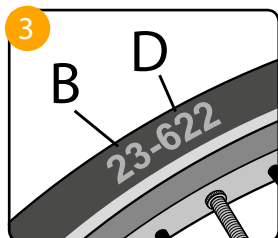
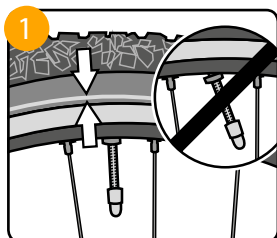
 **Ponadto zawsze miej na uwadze dopuszczalne maksymalne ciśnienie podane na ścianie bocznej opony (**obrazek 5**).**

 **Opony, dopuszczające ciśnienie 5 bar i wyżej, muszą być zamontowane na obręczach klincherowych, które można rozpoznać po literze "C" w oznakowaniu, np. 622 x 19C. Poradź się w tej kwestii fachowca z firmy Continental.**



 **Niedopasowane kombinacje opon i obręczy mogą doprowadzić do nagłej awarii dętki lub osunięcia się opony. Oznacza to niebezpieczeństwo wypadku z nieprzewidywalnymi konsekwencjami!**

 Jeśli oznaczenie rozmiaru obręczy w przypadku starszych obręczy byłoby nieczytelne, szerokość obręczy zmierzyć można zwyczajnie za pomocą suwmiarki mierząc odległość między haczykami.



Wydawca:

Continental Reifen Deutschland GmbH
Continentalstr. 3–5
D-34497 Korbach
www.conti-fahrradreifen.de

Tekst, koncepcja i opracowanie graficzne:

Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de

Stan:

Luty 2018,
Wydanie 2018-01

© Publikowanie, przedruk, tłumaczenie i powielanie, także fragmentaryczne z użyciem mediów elektronicznych, oraz wykorzystywanie w innych celach są dozwolone wyłącznie po uprzednim uzyskaniu pisemnej zgody autora. Zastrzega się prawo do zmian szczegółów technicznych w stosunku do danych i ilustracji zamieszczonych w tej instrukcji.

⚠ Wysokie ciśnienia mogą uszkodzić obręcz. Zapytaj się w sklepie rowerowym lub u producenta obręczy, czy Twoje obręcze wytrzyma- ją ciśnienie opon.

⚠ Zbyt niskie ciśnienie może doprowadzić do zgniecenia dętki.

⚡ **Obchodź się z Twoimi oponami w troskliwy sposób! Obie opony napompować nie przekraczając maksymalnego ciśnienia! Opona może ewentualnie podczas jazdy zeskokczyć z obręczy i pęknąć.**

⚡ **Należy dlatego regularnie sprawdzać stan obręczy. Używanie hamulców szczękowych prowadzi do ścierania boków, co może doprowadzić do pęknięcia dętki. W razie wątpliwości zasięgnij rady u fachowca z firmy Continental.**

MONTAŻ

Na początku sprawdź stan obręczy i taśmy na obręcz. Czy spód felgi jest w pełni zakryty i czy nie ma żadnych ostrych kantów i dziur? Taśma na obręcz powinna leżeć równomiernie na obręczy, nie powinna być uszkodzona lub popękana oraz powinna pokrywać wszystkie nypłe rowerowe oraz otwory (obrazek 6).

⚡ **Wadliwe taśmy na obręcz należy natychmiast koniecznie wymienić.**

⚡ **Podczas montowania opony i taśmy na obręcz uważaj, aby do wnętrza opony nie dostały się żadne ciała obce, jak np. piasek lub kamyczki, gdyż te mogą uszkodzić dętkę.**

Włóż obręcz jedną krawędzią w oponę (obrazek 7).

Przeciśnij kciukami tę ściankę opony na całym obwodzie przez krawędź obręczy (obrazek 8). Zadanie to jest z reguły możliwe bez narzędzi.

⚠ Przestrzegaj koniecznie kierunku obrotu opony, który jest podany na bocznej ściance opony.

⚠ Także dętki starzeją się. Do nowej opony należy zatem zamontować nową dętkę. Używaj tylko i wyłącznie dętek z dopasowanym do obręczy zaworem.

👉 W naszej rubryce "Video center" znajdziesz klipy z dokładnymi instrukcjami montażu opon:
www.continental-tires.com/bicycle/service/videocenter

Napompuj lekko dętkę, aby się zaokrągliła (obrazek 9).

Zawór dętki przetknij przez otwór na zawór w obręczy i włóż go w całości do wnętrza opony. Należy zwrócić uwagę na to, aby nie powstały fałdy (obrazek 10).

Następnie zacznij na przeciwległej stronie zaworu przeciskać wolny bok opony ponad krawędź obręczy. Uważaj przy tym, aby dętka między oponą i obręczą nie została zaciśnięta i zmiądzona. Postępuj tak równomiernie po obu stronach opony na całym jej obwodzie (obrazek 11). Aby znacznie ułatwić sobie osadzenie ostatnich centymetrów opony, przesun boczne ścianki opony możliwie do środka obręczy.

Jeśli ci się to nie uda, to użyj plastikowej łyżki do opon, aby podważyć bocznią ściankę opony ponad krawędź obręczy. Zwróć uwagę na to, aby tępą stronę łyżki skierować w kierunku dętki i nie uszkodzić dętki (obrazek 12).

Opona jest zamontowana. Czy zawór znajduje się w pozycji prostej (obrazek 13)? Jeśli nie, należy raz jeszcze zdemontować brzeg opony i na nowo wyregulować dętkę.

Aby opona i dętka mogły spoczywać na obręczy bez napięcia, należy tam i z powrotem przejść cały obwód do połowy napompowanej opony (obrazek 14).

⚡ **Pod koniec wciśnij zawór mocno do środka, po czym wyciągnij go z powrotem z obręczy i umocuj za pomocą nakrętki mocującej. Napompuj dętkę maks. ciśnienia opony. Ciśnienie maksymalne podane jest na ścianie bocznej opony.**

Sprawdź osadzenie opony za pomocą cienkiej linii (pierścień kontrolny opony) powyżej krawędzi obręczy. Linia ta musi znajdować się w tej samej odległości do krawędzi obręczy i to na całej długości opony (obrazek 15).

Aby ustawić właściwości jazdy opony do wagi rowerzysty i podłoża, możesz dostosować ciśnienie opony zgodnie z poniższymi wytycznymi:

City/Touring: Dla rowerzysty ważącego ok. 80 kg Continental zaleca jazdę z oponą napompowaną do ok. 80% maks. ciśnienia.

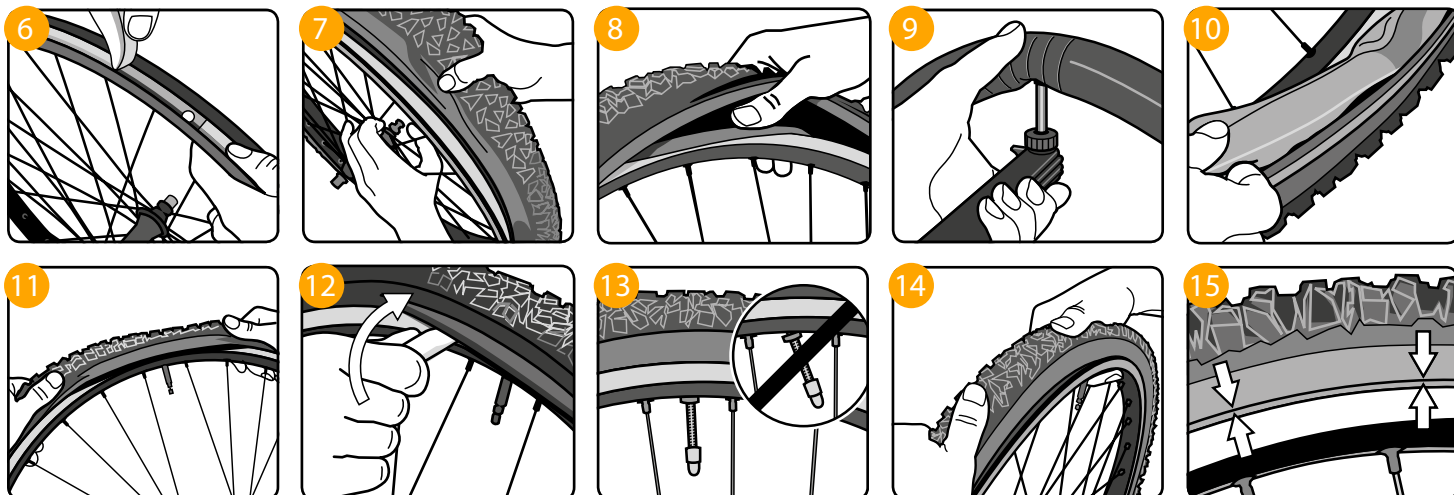
MTB: Dla rowerzysty ważącego ok. 80 kg Continental zaleca jazdę z oponą napompowaną do ok. 75% maks. ciśnienia.

Race: Dla rowerzysty ważącego ok. 80 kg Continental zaleca jazdę z oponą napompowaną do ok. 0,5 bar poniżej maks. ciśnienia.

⚡ **Przy silnych obciążeniach (np. bagaż, fotelik dziecięcy itp.) i maks. dopuszczalną masą łączną należy zawsze napompować oponę do maks. dopuszczalnego ciśnienia.**

⚡ **Podczas jazdy nie należy odbiegać od zalecanego zakresu ciśnienia powietrza.**

Pod koniec nakręć na zawór zakrętkę.



DEMONTAŻ





Odkręć nakładkę zaworu oraz nakrętkę mocującą zaworu i całkowicie spuść powietrze.

Przeciśnij oponę wokół całej obręczy ze ścianki bocznej obręczy na środek obręczy. Ten zabieg ułatwia demontaż.

Przyłóż plastikową łyżkę do opon zaraz przy zaworze przy dolnym obrzeżu opony i ściągnij brzeg opony z krawędzi obręczy. Trzymaj łyżkę do opon w tej pozycji. Po drugiej stronie zaworu w odległości ok. 10 cm od pierwszej łyżki wsuń drugą łyżkę do opon między obręcz a oponę i ponownie ściągnij brzeg opony z krawędzi obręczy (**obrazek 16**).

Po ściągnięciu części brzegu opony z krawędzi obręczy, brzeg opony można przeważnie całkowicie ściągnąć, przesuując powoli łyżkę montażową po całym obwodzie opony (**obrazek 17**).

Teraz można wyciągnąć dętkę. Drugi brzeg opony można łatwo ściągnąć z opony.

-  Dla własnego bezpieczeństwa użyj po awarii opony nowej dętki!
-  **Sprawdź taśmę na obręcz. Przesunięta, uszkodzona lub niepasująca taśma na obręcz może doprowadzić do nagłego ulotnienia się powietrza. W razie wątpliwości zasięgnij rady u fachowca z firmy Continental!**
-  **Przed kontynuowaniem jazdy sprawdź, czy boki hamulca lub tarcze hamulcowe po montażu wolne są od smaru lub innych środków do smarowania. Sprawdź, czy okładziny hamulcowe stykają się z powierzchniami hamowania. Sprawdź osadzenie umocowania koła i ewentualnie podpórki piasty wielobiegowej. Koniecznie przeprowadź próbę hamulca podczas postoju!**
-  Przed wmontowaniem lub wymontowaniem koła przeczytaj instrukcję producenta koła i zapoznaj się z mechanizmem zamykania. W razie wątpliwości zapytaj się fachowca z firmy Continental.



UŻYWANIE OPON DRUTOWANYCH I ZWIJANYCH CONTINENTAL Z OBRĘCZAMI KLINCZEROWYMI Z KARBONU (CLINCHER)

W przypadku karbonowych obręczy do opon drutowanych istnieje możliwość, że zbyt ostra krawędź obręczy spowoduje nacięcie bocznej ścianki opony.



Przed montażem należy sprawdzić okrągłość haczyka obręczy. Należy wzorować się aluminiową obręczą klinczerową renomowanych producentów. Ostrożnie przejeżdż palcem po obu krawędziach Twoich kół. Nie możesz spotkać się przy tym z szorstkimi lub ostrymi miejscami (**obrazek 18 i 19**). Niepewne obręcze należy wymienić dla własnego bezpieczeństwa. W razie potrzeby zasięgnij rady doświadczonego handlarza Continental.

UŻYWANIE OPON I DĘTEK CONTINENTAL Z OBRĘCZĄ KLINCZEROWĄ Z KARBONU I ALUMINIUM ("TUBELESS READY"); BEZ TAŚMY NA OBRĘCZ

Dla rowerów wyścigowych oferowane jest coraz szersze spektrum zamkniętych obręczy z aluminium lub z karbonu. Dlatego też producenci nie korzystają z taśmy do obręczy. Wynikającym z tego problemem jest jednakże powstająca wysoka temperatura bez przeszkód dostająca się do systemu opony.

-  **Minusem karbonu jako materiału na obręcz jest jego niska przewodność cieplna. Podczas procesów hamowania temperatura wzrasta i może zbyt silnie obciążać termicznie dętki oraz opony. Może to doprowadzić do nagłego uszkodzenia dętki. Niebezpieczeństwo upadku!**
-  **Bez taśmy do obręczy może dojść do nagłej awarii dętki podczas dłuższego hamowania, np. podczas zjazdów. Taśma na obręcz redukuje ryzyko awarii dętki mogącej doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem z nieprzewidywalnymi konsekwencjami dla zdrowia i życia rowerzysty. Niebezpieczeństwo upadku! Szczególnie podatne na awarię mogą być dętki lateksowe i dętki lekkie poniżej 70 gr.**

W celu zredukowania ryzyka awarii opony firma Continental koniecznie zaleca przestrzeganie następujących punktów:

-  **Korzystaj zasadniczo z taśmy na obręcz EasyTape firmy Continental, nawet jeśli producent obręczy nie przewiduje używania taśmy (**obrazek 20 obręcz klinczerowa, obrazek 21 obręcz profilowana**).**
-  **W szczególności podczas jazdy po terenie górskim zawsze korzystaj z dętek Race firmy Continental (**obrazek 22**). Nie należy korzystać z dętek lateksowych lub lekkich ("Light", "Supersonic") (**obrazek 23**).**

Continental usilnie zaleca ponadto optymalizację własnej techniki rowarowej. Podczas dłużej trwających procesów hamowania z permanentnym tarciem hamulców mogą powstawać zbyt wysokie temperatury, które spowodować mogą nagłą awarię dętki.

W celu opóźnienia podczas zjazdów zasadniczo używać należy obu hamulców (**obrazek 24 i 25**). Rozwiązanie to rozdziela powstającą wysoką temperaturę na obie obręcze.

Hamować należy przed zakrętami i zwalniać hamulec w miarę możliwości. Następnie jechać należy dalej bez hamowania, jeśli pozwala na to trasa. Tego rodzaju hamowanie impulsowe umożliwia ochłodzenie obręczy.

W razie konieczności dłuższego stromego zjazdu wymagającego hamowania bez przerwy należy w razie potrzeby się zatrzymać i pozwolić na ostudzenie się obręczy.

