



Avvertenze per il montaggio e la manutenzione di pneumatici rigidi e pieghevoli

Italiano 2018

AVVERTENZE GENERALI PER L'USO E LA MANUTENZIONE

-  Prima di ogni uscita verificare che gli pneumatici siano in buono stato e gonfiati a pressione sufficiente. Controllare la pressione di gonfiaggio con una pompa dotata di manometro.
-  Prima di ogni uscita controllare lo stato generale dello pneumatico e la sua stabilità di montaggio per mezzo della linea di controllo dello pneumatico, che deve correre in modo uniforme su entrambi i lati rispetto al cerchio. Inoltre la valvola non deve essere inclinata (figura 1).
-  Prima di ogni uscita fare una prova dei freni da fermo tirando con forza le leve del freno/cambio verso il manubrio. Durante tale operazione i pattini dei freni a pattino devono toccare contemporaneamente e centrare i fianchi dei cerchi in tutta la loro superficie (figura 2). Non devono toccare gli pneumatici né durante la frenata né se aperti o in uno stato intermedio. Verificare inoltre lo spessore dei pattini/pastiglie.
-  Sostituire gli pneumatici se sono consumati, crepati o screpolati, se il profilo è consumato e/o se il tessuto della carcassa è visibile. Sporco e umidità possono penetrare all'interno e pregiudicare la struttura e, quindi, la stabilità dello pneumatico. La camera d'aria può scoppiare. Pericolo di caduta!
-  Non passare su spigoli vivi.
-  Non pulire mai lo pneumatico con solventi, ad es. acetone, benzina o diluenti.
-  Gli pneumatici, le camere d'aria e i rim-tape devono essere sostituiti dopo tre anni indipendentemente dai chilometri percorsi e utilizzare solamente camere d'aria con valvole compatibili con il cerchio.
-  Gli pneumatici si consumano durante la guida. Questa usura non può essere evitata, ma è possibile ridurla con una guida adeguata e trattando gli pneumatici con cura. Evitare pertanto di frenare bloccando e facendo slittare la ruota sul fondo stradale.
-  Non esporre gli pneumatici ai raggi diretti del sole e a temperature elevate. Se si ripone la ruota senza utilizzarla durante l'inverno, assicurarsi che gli pneumatici siano sempre gonfiati a pressione sufficiente.
-  Durante i periodi di fermo prolungati (ad es. durante l'inverno) l'aria esce gradualmente dalle camere d'aria. Se la bicicletta rimane a lungo sugli pneumatici sgonfi, è possibile che ne venga danneggiata la struttura. Pertanto consigliamo di appendere le ruote o l'intera bicicletta o di controllare regolarmente la pressione di gonfiaggio.
-  Controllare regolarmente la pressione di gonfiaggio degli pneumatici e attenersi sempre alle raccomandazioni di Continental riportate sulla fascetta, sull'imballaggio o sullo pneumatico stesso.
-  Sin dall'inizio possono comparire delle alterazioni di colore biancastre sullo pneumatico. Si tratta di una normale fuoriuscita di cera protettiva contro il deterioramento.

MISURE DEGLI PNEUMATICI E COMPATIBILITÀ CON I CERCHI

Nella scelta degli pneumatici si è vincolati a determinate misure di pneumatici a seconda delle dimensioni del cerchio. L'indicazione della misura degli pneumatici si trova sul fianco dello pneumatico.

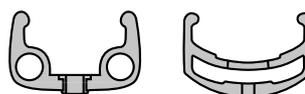
Esistono due tipi di denominazioni per le misure degli pneumatici: la più precisa è la denominazione normalizzata in millimetri. La combinazione 23-622 (figura 3) indica ad es. una larghezza dello pneumatico di 23 mm (B) da gonfio e un diametro (interno) di 622 mm (D). L'altra denominazione indica le dimensioni in pollici, ad es. 23x7/8, oppure in millimetri, ad es. 700/23c.

Per il montaggio tenere conto anche della compatibilità con la larghezza del cerchio basata sugli standard ETRTO:

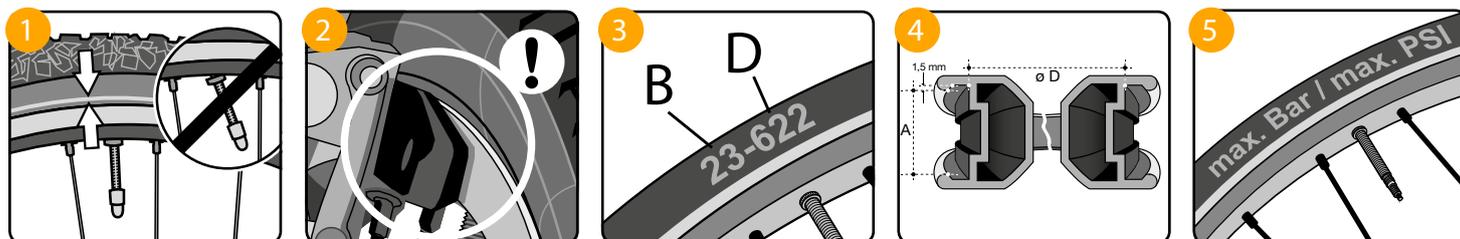
Larghezza nominale dello pneumatico (mm)	Larghezza del cerchio a canale profondo				Larghezza del cerchio con profilo a forma d'uncino			
	18	20	23	25	13C	15C	17C	19C
18								
20					13C			
23	16				13C	15C		
25	16	18			13C	15C	17C	
28	16	18	20		15C	17C	19C	
32	16	18	20		15C	17C	19C	
37	18	20	22		17C	19C	21C	
40	20	22	24		19C	21C	23C	
44	20	22	24	27	19C	21C	23C	25C
47	22	24	27		19C	21C	23C	25C
50	24	27	30,5		21C	23C	25C	
54	27	30,5			25C			
57	27	30,5			25C			
62	27	30,5						

Continental consiglia generalmente di montare gli pneumatici solamente su cerchi con profilo a forma d'uncino. I cerchi con profilo a forma d'uncino forniscono una stabilità nettamente maggiore. In particolare con pressioni di gonfiaggio superiori ai 3 bar i vantaggi di questo tipo di cerchi sono rilevanti per la sicurezza. A partire da 5 bar (72,5 PSI) la normativa ETRTO prescrive l'utilizzo di cerchi con profilo a forma d'uncino. Questo tipo di cerchio, ad esempio 622 x 13C, viene dichiarato mediante il diametro del tallone dello pneumatico espresso in mm (misura D), la larghezza del canale del cerchio espressa in mm (misura A) e una «C» per Crotchet (termine inglese per uncino) (figura 4).

-  Si prega di prestare attenzione alla pressione massima consentita riportata sul fianco dello pneumatico (figura 5).
-  Pneumatici che consentono una pressione pari o superiore a 5 bar (riconoscibili dalla lettera «C», ad es. 622 x 19C), devono essere montati su cerchi con profilo a forma d'uncino. Chiedere consiglio al rivenditore specializzato Continental.



-  Una combinazione non corretta di pneumatici e cerchi può causare danni improvvisi alla camera d'aria o far sì che lo pneumatico si sfilii dal cerchio. Pericolo di incidente con conseguenze non prevedibili!



Editore:

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

Testo, elaborazione e realizzazione grafica:

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

Versione:

Febbraio 2018,
Edizione 2018-01

© È vietata la pubblicazione, la ristampa, la traduzione, la riproduzione o l'ulteriore uso commerciale, anche parziale, anche su media elettronici, senza previa autorizzazione scritta dell'autore. I dettagli tecnici possono subire variazioni rispetto ai dati e alle immagini delle presenti istruzioni per l'uso.

-  Se l'usura del cerchio non dovesse più permettere di leggerne le dimensioni, la larghezza del canale del cerchio può essere misurata semplicemente da uncino ad uncino con un calibro.
-  Pressioni elevate possono danneggiare il cerchio. Chiedere a un negozio specializzato oppure al produttore del cerchio se il cerchio è in grado di resistere alla pressione dello pneumatico.
-  Se la pressione è troppo bassa, la camera d'aria può venire schiacciata.
-  **T trattare gli pneumatici con cura! Nel gonfiare gli pneumatici non superare mai la pressione massima consentita! Durante l'uso la copertura potrebbe uscire dal cerchio o scoppiare.**
-  **Verificare regolarmente lo stato dei cerchi. L'usura dei fianchi con freni a pattino può far scoppiare la camera d'aria. In caso di dubbi, rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato Continental.**

MONTAGGIO

Controllate prima lo stato del cerchio e del nastro rim-tape. Il fondo del cerchio è completamente coperto e non sono presenti spigoli vivi o fori? Il nastro rim-tape deve risultare uniformemente in sede, non deve essere danneggiato o presentare crepe e deve coprire tutti i nipples ed i fori dei raggi (figura 6).

-  **Rim-tape difettosi devono essere sostituiti immediatamente.**
-  **Durante il montaggio dello pneumatico e del nastro rim-tape assicurarsi che nessun corpo estraneo entri nel cerchio, come sabbia o sassolini, per evitare che possano danneggiare la camera d'aria.**

Inserire il cerchio con un bordo nello pneumatico (figura 7).

Con il pollice premere questo fianco dello pneumatico sulla balconata del cerchio in tutta la sua circonferenza (figura 8). In generale questa operazione non dovrebbe richiedere l'uso di strumenti.

-  Durante l'operazione fare attenzione al senso di rotazione indicato sul fianco dello pneumatico.
-  Anche le camere d'aria si deteriorano. Pertanto è necessario montare una nuova camera d'aria ogni volta che si sostituisce lo pneumatico e utilizzare solamente camere d'aria con valvole compatibili con il cerchio.
-  Sono disponibili filmati che descrivono dettagliatamente il montaggio degli pneumatici sul nostro sito Internet www.continental-reifen.de/fahrrad/service/videocenter

Gonfiare leggermente la camera d'aria in modo che assuma una forma tonda (figura 9).

Inserire la valvola della camera d'aria nel foro della valvola del cerchio e metterla completamente all'interno dello pneumatico. Verificare che non si formino delle pieghe (figura 10).

Quindi iniziare a spingere il fianco ancora libero dello pneumatico sulla balconata del cerchio dal lato opposto alla valvola. Prestare attenzione a non incastrare o schiacciare la camera d'aria tra copertura e cerchio. Procedere uniformemente su entrambi i lati e lungo la circonferenza (figura 11). Se durante l'operazione si spingono i fianchi dello pneumatico il più possibile verso il centro all'interno del canale del cerchio, il montaggio degli ultimi centimetri diventa sensibilmente più facile.

Se l'operazione non riesce, è necessario utilizzare delle leve di montaggio in plastica per spingere il fianco dello pneumatico oltre la balconata del cerchio facendo leva. Accertarsi che il lato smussato delle leve sia rivolto verso la camera d'aria per non danneggiarla (figura 12).

Il montaggio dello pneumatico è terminato. La valvola è diritta (figura 13)? Se così non fosse smontare nuovamente un fianco della copertura e centrare di nuovo la camera d'aria.

Per evitare che pneumatico e camera d'aria siano sottoposti a tensioni una volta montati sul cerchio, muovere da una parte e dall'altra lo pneumatico mezzo gonfio sull'intera circonferenza della ruota (figura 14).

-  **Quindi, spingere una volta con forza la valvola verso l'interno ed estrarla nuovamente dal cerchio; infine, fissarla con il dado di fissaggio. Gonfiare la camera d'aria fino a raggiungere la pressione massima dello pneumatico. La pressione massima è riportata sul fianco dello pneumatico.**

Controllare il montaggio dello pneumatico per mezzo della sottile linea indicatrice (linea di controllo dello pneumatico) al di sopra della balconata del cerchio. La linea deve essere a una distanza uniforme della balconata del cerchio lungo l'intera circonferenza dello pneumatico (figura 15).

Per regolare le caratteristiche di marcia dello pneumatico al peso del ciclista e al fondo stradale è possibile variare la pressione dello pneumatico in base alle seguenti indicazioni:

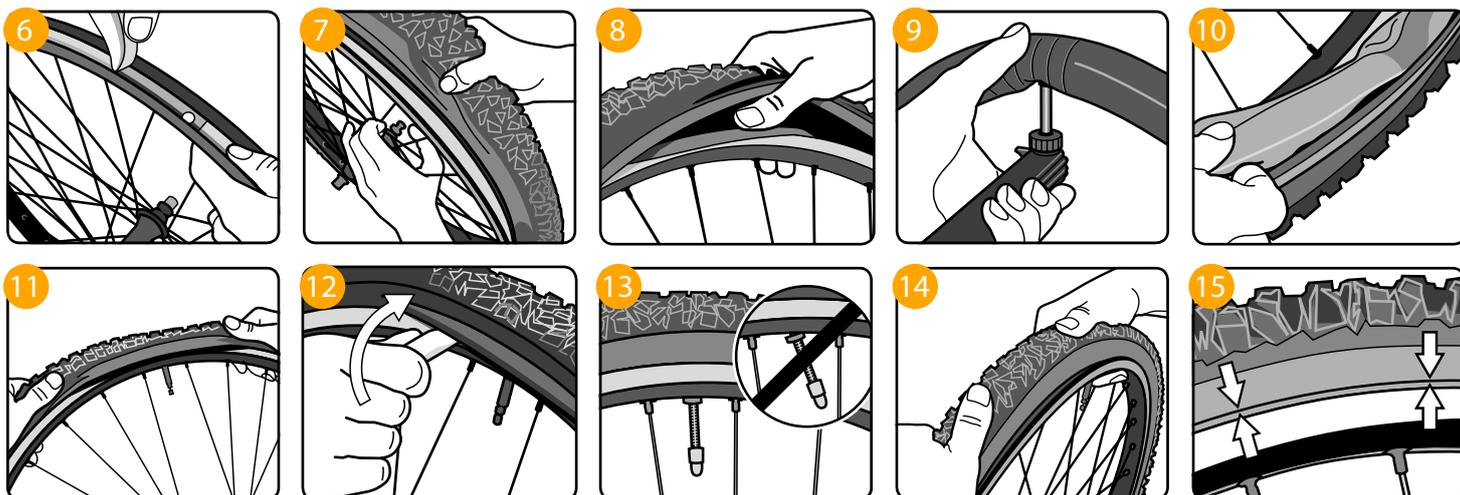
City/Touring: per un ciclista di circa 80 kg, Continental consiglia di gonfiare lo pneumatico all'80 % circa della pressione massima.

MTB: per un ciclista di circa 80 kg, Continental consiglia di gonfiare lo pneumatico al 75 % circa della pressione massima.

Corsa: per un ciclista di circa 80 kg, Continental consiglia di gonfiare lo pneumatico 0,5 bar circa al di sotto della pressione massima.

-  **In presenza di sforzi elevati (ad es. bagagli, seggiolino ecc.) e al peso massimo consentito lo pneumatico deve essere sempre usato alla pressione massima consentita.**
-  **La pressione non deve essere inferiore o superiore all'intervallo di pressioni consigliato.**

Avvitare infine il cappuccio protettivo sulla valvola.



SMONTAGGIO

Svitare il tappo della valvola e il dado di fissaggio dalla valvola, quindi far uscire l'aria completamente.

Premere lo pneumatico dal fianco del cerchio verso il centro del cerchio lungo tutta la circonferenza. Questa operazione facilita lo smontaggio.

Appoggiare una leva di montaggio in plastica vicino alla valvola sul bordo inferiore dello pneumatico e sollevare il fianco dello pneumatico facendo leva sulla balconata del cerchio. Tenere la leva in questa posizione. Posizionare ora la seconda leva sull'altro lato della valvola a circa 10 centimetri dalla prima leva, tra cerchio e pneumatico, e sollevare nuovamente il fianco facendo leva sulla balconata del cerchio (figura 16).

Una volta sollevata una parte del fianco dello pneumatico facendo leva sulla balconata del cerchio, staccare completamente il fianco dello pneumatico spostando lentamente la leva di montaggio su tutta la circonferenza (figura 17).

Ora è possibile estrarre la camera d'aria. È possibile staccare facilmente anche il secondo fianco dal cerchio.

! Per sicurezza utilizzare una nuova camera d'aria dopo una foratura!

⚡ **Controllare il nastro rim-tape. Un nastro rim-tape spostato, danneggiato o non adatto può causare un'improvvisa perdita d'aria. In caso di dubbi, rivolgetevi al vostro rivenditore specializzato Continental!**

⚡ **Prima di ripartire, controllare che le piste frenanti o i dischi del freno dopo il montaggio siano privi di grasso o altri lubrificanti. Accertatevi che i pattini dei freni centrino le superfici di frenata in tutta la loro superficie. Controllare che il fissaggio della ruota sia montato correttamente e, se necessario, il sostegno del pacco pignoni. Eseguire in ogni caso delle frenate di prova da fermo!**

! Prima di montare o smontare una ruota, leggere le istruzioni del produttore della ruota e prendere confidenza con il meccanismo di chiusura. In caso di dubbi, chiedere al vostro rivenditore specializzato Continental.

UTILIZZO DI PNEUMATICI RIGIDI E PNEUMATICI PIEGHEVOLI CONTINENTAL CON CERCHI IN CARBONIO (CLINCHER) CON PROFILO A UNCINO

In caso di cerchi in carbonio con profilo a uncino senza nastro sussiste la possibilità che il fianco dello pneumatico venga tagliato a causa della balconata del cerchio tagliente.

Prima del montaggio è quindi necessario verificare la rotondità dell'uncino del cerchio. Vi consigliamo di prendere come punto di riferimento dei cerchi con profilo a forma d'uncino in alluminio di un produttore rinomato. Far scorrere con attenzione un dito lungo entrambe le balconate delle ruote. Non si devono riscontrare componenti taglienti o ruvide (figure 18 e 19). Se il cerchio non dovesse rispettare i criteri descritti si prega di sostituirlo per la sicurezza individuale. In caso di necessità rivolgersi ad un rivenditore Continental di fiducia.

UTILIZZO DI PNEUMATICI E CAMERE D'ARIA CONTINENTAL CON CERCHIO IN CARBONIO E IN ALLUMINIO («TUBELESS READY») CON PROFILO A UNCINO; SENZA NASTRO RIM-TAPE

Nel settore delle biciclette da corsa sono sempre più spesso disponibili cerchi con profilo chiuso realizzati in alluminio o carbonio. I produttori non applicano il nastro rim-tape. Tuttavia sussiste un problema: il calore generato dal freno a pattino si ripercuote inalterato sugli pneumatici.

⚡ **Il carbonio utilizzato per realizzare i cerchi ha lo svantaggio di possedere una bassa conducibilità termica. La frenata produce un accumulo di calore che può causare un sovraccarico termico a livello di camere d'aria e pneumatici. Di conseguenza può verificarsi un'improvvisa rottura della camera d'aria. Pericolo di caduta!**

⚡ **L'assenza di rim-tape può causare danni alla camera d'aria in caso di lunghe frenate, ad esempio scendendo un passo di montagna. Il rim-tape riduce il rischio di danni alle camere d'aria, che possono comportare la perdita del controllo del mezzo ed avere conseguenze non prevedibili per la sicurezza personale. Pericolo di caduta! Le camere d'aria in latex e le camere d'aria leggere, da meno di 70 grammi, possono danneggiarsi velocemente.**

Per ridurre il rischio di danni alle camere d'aria, Continental consiglia di tenere conto di quanto segue:

⚡ **Utilizzare sempre il nastro Continental Easy-Tape anche se il produttore della bicicletta da corsa non lo prevede (figura 20 Cerchio con profilo a forma d'uncino, figura 21 Cerchio a canale profondo).**

⚡ **In caso di percorsi di montagna consigliamo di utilizzare camere d'aria Race (figura 22). Sconsigliamo di utilizzare camere d'aria in latex o camere d'aria leggere («Light», «Supersonic») (figura 23).**

Continental consiglia inoltre vivamente di ottimizzare la vostra tecnica di guida. Frenate continue con costante sfregamento dei freni possono infatti provocare temperature eccessivamente elevate, che a loro volta possono causare danni improvvisi alla camera d'aria.

Nell'affrontare le discese consigliamo di azionare entrambi i freni (figura 24 e 25). Questa accortezza permette di distribuire il calore prodotto su entrambi i cerchi.

Consigliamo di frenare prima di entrare in una curva e di rilasciare il freno non appena possibile. Se il percorso lo permette, proseguire senza azionare i freni. Questo tipo di frenata ad intervalli permette ai cerchi di raffreddarsi leggermente.

Se è necessario effettuare una lunga frenata su una discesa ripida, consigliamo di effettuare una sosta, per ridurre la temperatura dei cerchi.

