## DE

# Challenge Montage- und Pflegehinweise für Draht- und Faltreifen

### Allgemeine Benutzungs- und Pflegehinweise

Prüfen Sie vor jeder Fahrt, ob die Reifen in gutem Zustand sind und genügend Druck haben. Prüfen Sie den Luftdruck mit einer Pumpe mit Manometer.

(1) Kontrollieren Sie vor jeder Fahrt den Sitz des Reifens. Das Ventil darf nicht schräg stehen.

(2) Machen Sie vor jeder Fahrt eine Bremsprobe im Stand. Die Bremsbeläge dürfen die Reifenflanken nicht berühren, sie müssen ganzflächig auf der Felge aufliegen.

Tauschen Sie Reifen, bei denen das Profil abgefahren und/oder das Karkassgewebe sichtbar wird, aus. Tauschen Sie auch in sonst irgendeiner Art beschädigte Reifen zu Ihrer eigenen Sicherheit aus.

Reifen, Schläuche und Felgenbänder sollten nach drei Jahren unabhängig von der Kilometerleistung erneuert werden.

Hinweis: Weißfärbungen am Reifen können von Beginn an auftreten. Hierbei handelt es sich um normales Austreten von Alterungsschutzwachs.

Reifen nutzen sich im Fahrbetrieb ab. Dieser Verschleiß kann nicht vermieden, aber durch angepasste Fahrweise und pfleglichen Umgang eingeschränkt werden.

Vermeiden Sie deshalb Bremsungen, bei denen das Laufrad blockiert wird und über den Untergrund schleift.

Lagern Sie die Reifen nicht in der prallen Sonne und bei großer Wärme. Wenn Sie das Rad über Winter einmotten, achten Sie darauf, dass die Reifen stets genügend Druck haben.

Kontrollieren Sie regelmäßig den Reifendruck und halten Sie sich an die Empfehlung von Challenge auf der Banderole oder der Verpackung.

Überfahren Sie keine scharfen Kanten.

Reinigen Sie den Reifen keinesfalls mit Lösungsmitteln, z. B. Azeton, Waschbenzin, Verdünnung.

### Reifendimensionen und Felgenzuordnung

Bei der Reifenwahl sind Sie durch die Felgengröße auf bestimmte Reifendimensionen festgelegt. Sie finden die Angabe der Reifengröße auf der Seitenwand des Reifens. Es gibt zwei Bezeichnungen für die Reifengröße: Die genauere ist die genormte Millimeter-Bezeichnung. Die Kombination 50 – 559 bedeutet z. B. eine Reifenbreite von 50 mm im aufgepumpten Zustand und einen (Innen-)Durchmesser von 559 Millimetern. Die andere Größenbezeichnung für denselben Reifen wird in Zoll angegeben und lautet 26 x 1.90.
Beachten Sie bei der Montage die Felgenbreitenzuordnung nach DIN 7800 – siehe Tabelle:

| Reifenbreite | Tiefbettfelgen | | | | Hakenfelgen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Hinweis: Hakenprofilfelgen sind anzuwenden, wenn Reifenluftdrücke über 5,5 bar empfohlen werden!
Reifen, die einen Druck von 5,5 bar und mehr zulassen, müssen auf Hakenfelgen, erkennbar am angehängten „C" in der Bezeichnung, z. B. 622 x 19C, montiert werden. Lassen Sie sich vom Challenge-Fachhändler beraten.

Hakenfelge    Tiefbettfelge

### Gefahrenhinweise

Achtung: Hohe Drücke können die Felge beschädigen. Erfragen Sie im Fachhandel oder beim Felgenhersteller, ob Ihre Felge dem Druck des Reifens standhält.

Achtung: Bei zu geringem Druck kann der Schlauch zerquetscht werden.

Gefahr: Behandeln Sie Ihre Reifen pfleglich und überfahren Sie keine scharfen Kanten! Pumpen Sie Ihren Reifen nie über den maximal zulässigen Druck auf! Der Pneu könnte während der Fahrt von der Felge springen oder platzen.

Gefahr: Fahren Sie immer mit dem vorgeschriebenen Reifendruck und kontrollieren Sie ihn in regelmäßigen Intervallen. Reifen, bei denen das Profil abgefahren ist, deren Flanken spröde oder brüchig sind oder bei denen das Gewebe an der Seitenwand freiliegt oder bereits angerissen ist, sollten Sie auswechseln. Der Aufbau des Reifens im Inneren kann Schaden nehmen und platzen, wenn Feuchtigkeit oder Schmutz hineingelangen.

Gefahr: Kontrollieren Sie regelmäßig den Zustand der Felgen. Bei Felgenbremsen verschleißen die Flanken, was zum Platzen des Schlauchs führen kann. Fragen Sie im Zweifelsfall Ihren Challenge-Fachhändler.

### Montage

(3) Kontrollieren Sie zuerst den Zustand der Felge und des Felgenbandes. Ist der Felgenboden ganz bedeckt und sind keine scharfen Kanten oder Löcher vorhanden.

Gefahr: Mangelhafte Felgenbänder müssen sofort ausgetauscht werden.

(4) Achten Sie bei der Montage des Reifens darauf, dass keine Fremdkörper, wie Sand oder Steinchen, in den Reifen gelangen, die den Schlauch verletzen könnten.

(5) Stellen Sie die Felge mit einem Horn in den Reifen. Drücken Sie diese Flanke mit den Daumen komplett über das Horn der Felge. Dieser Vorgang sollte bei jeder Felge ohne Werkzeug möglich sein.

Hinweis: Beachten Sie dabei die vorgegebene Drehrichtung des Reifens, die auf der Reifenflanke vermerkt ist.

Achtung: Auch Schläuche altern, deshalb muss zu einem neuen Reifen auch ein neuer Schlauch montiert werden.

(6) Pumpen Sie den Schlauch leicht an, so dass er die runde Form annimmt. Stecken Sie das Ventil des Schlauchs ins Ventilloch der Felge, und legen Sie ihn vollständig ins Innere des Reifens. Achten Sie darauf, dass er dabei keine Falten wirft.

(7) Beginnen Sie nun auf der gegenüberliegenden Seite des Ventils die noch freie Reifenflanke über das Felgenhorn zu drücken. Achten Sie dabei darauf, dass der Schlauch nicht zwischen Reifen und Felge eingeklemmt und gequetscht wird. Arbeiten Sie sich gleichmäßig nach beiden Seiten am Umfang entlang. Wenn Sie dabei die Reifenflanken soweit wie möglich zur Felgenmitte ins Tiefbett der Felge drängen, erleichtert Ihnen das die Montage auf den letzten Zentimetern spürbar.

Gelingt dies nicht, müssen Sie Montierhebel verwenden, um die Reifenflanke über das Felgenhorn zu hebeln. Achten Sie darauf, dass deren stumpfe Seite zum Schlauch zeigt und dass Sie den Schlauch nicht schädigen.

(8) Der Reifen ist montiert. Steht das Ventil gerade? Wenn nicht, müssen Sie nochmals eine Flanke des Reifens demontieren und den Schlauch neu ausrichten.

(9) Damit Reifen und Schlauch sich auf der Felge spannungsfrei setzen können, sollten Sie den Reifen halbaufgepumpt über den gesamten Radumfang hin- und herwalken.

(10) Ziehen Sie anschließend das Ventil einmal kräftig aus der Felge heraus und fixieren Sie es mit der Befestigungsmutter. Pumpen Sie den Schlauch bis zum maximalen Reifendruck auf. Der maximale Druck steht auf der Reifenflanke.

(11) Kontrollieren Sie den Sitz des Reifens anhand der feinen Kennlinie oberhalb der Felgenflanke. Die Linie muss über den ganzen Umfang des Reifens einen gleichmäßigen Abstand zum Felgenhorn haben.

(12) Um die Fahreigenschaften des Reifens auf Fahrergewicht und Untergrund einzustellen, können Sie den Betriebsdruck des Reifens entsprechend der unten aufgeführten Vorgaben variieren:

City / Touring: Max. Druck < 20% (bei hohen Belastungen, z. B. Gepäck oder Kindersitz usw. sollte der Reifen jedoch bei max. Druck betrieben werden)
MTB: Max. Druck < 25%
Race: Max. Druck < 0,5 bar

Der angegebene Luftdruckbereich sollte im Betrieb nicht unter- oder überschritten werden.

(13) Schrauben Sie die Schmutzkappe auf das Ventil. Fertig.

### Demontage

(14) Schrauben Sie den Ventildeckel und die Befestigungsmutter vom Ventil und lassen Sie die Luft vollständig ab.

(15) Drücken Sie den Reifen über den ganzen Umfang von der Felgenflanke in die Mitte der Felge. Dies erleichtert die Demontage.

(16) Setzen Sie einen Montierhebel knapp neben dem Ventil an der Unterkante des Reifens an und hebeln Sie die Reifenflanke über das Felgenhorn. Halten Sie den Hebel in dieser Stellung fest. Schieben Sie den zweiten Hebel in etwa 10 Zentimetern Entfernung vom ersten zwischen Felge und Reifen und hebeln Sie die Flanke erneut über den Felgenrand. Nachdem ein Teil der Reifenflanke über den Felgenrand gehebelt wurde, kann die Flanke meist durch langsames Verschieben der Montierhebel über den Umfang vollständig gelöst werden.

(17) Nun können Sie den Schlauch herausziehen. Die zweite Reifenflanke kann einfach von der Felge heruntergezogen werden.

Achtung: Verwenden Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit nach einer Reifenpanne einen neuen Schlauch!

Gefahr: Kontrollieren Sie das Felgenband. Ein beschädigtes oder nicht passendes Felgenband kann zu plötzlichem Luftverlust führen. Fragen Sie im Zweifel Ihren Radhändler!

Achtung: Bevor Sie ein Laufrad ein- oder ausbauen, lesen Sie bitte die Anleitung des Radherstellers durch und machen Sie sich mit dem Schließmechanismus vertraut. Kontrollieren Sie vor dem Weiterfahren, ob die Bremsflanken bzw. Bremsscheiben nach der Montage noch frei von Fett oder anderen Schmiermitteln sind. Prüfen Sie, ob die Bremsbeläge die Bremsflächen treffen. Kontrollieren Sie den Sitz der Radbefestigung und gegebenenfalls der Abstützung der Nabenschaltung. Machen Sie unbedingt eine Bremsprobe!

Wenn Sie Zweifel haben, fragen Sie Ihren Challenge-Fachhändler.

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

## GB

# Mounting and Handling Instructions for Challenge Clincher and Foldable Tires

### General handling and maintenance instructions

Before each journey, check that the tires are in good condition and have sufficient inflation pressure. Check the pressure using a pump with a pressure gauge.

(1) Check that the tire sits properly on the wheel before each journey. The valve must be straight, not at an angle.

(2) Before starting off, apply the brakes while stationary. The brake pads must not touch the tire's sidewalls. Their entire surface must lie in contact with the rim only.

Replace the tire once its tread is worn and/or the casing fabric becomes visible. For your own safety, always replace tires that show signs of any other damage.

Tires, inner tubes and rim tapes should be renewed after three years, irrespective of the number of miles cycled.

Note: A white colored substance may appear on the tire even when it is new. This is due to normal discharge of antioxidant wax.

Tires are always subject to wear when they are in use. Although one cannot avoid wear altogether, it can be limited by adjusting one's style of riding and by treating the tires with care.

Avoid braking so that the road wheel locks and the tire is scuffed over the ground.

Do not store tires in direct sunlight or in great heat. If you wish to put the bicycle away for the winter months, make sure the tires are always sufficiently inflated.

Check tire pressure regularly and follow Challenge's recommendations on the tire band or on the packaging.

Do not ride over sharp objects.

Never clean tires using solvents, for example acetone, petroleum benzine or thinner.

### Matching tire sizes and rims

When choosing tires you are restricted to certain tire sizes by the size of your rims. You will find the tire size marked on the tire's sidewall. There are two designations for the tire size, with the more precise one being the standardized millimeter sizing system. The combination 50 – 559 corresponds, for example, to a tire width of 50 mm in its inflated state and an (inside) diameter of 559 mm. The other one is an inch-based designation for the same tire which, in our example, would be 26 x 1.90.

For new tire fitments, observe rim width matches to DIN 7800:

| Tire width | Wellbase rims | | | | Hook-edged rims | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Note: Hook-edged rims are to be used if the recommended tire pressure exceeds 5.5 bar!
Tires permitting an inflation pressure of 5.5 bar or more must be mounted on hook-edged rims, which are identified by the letter "C" following the size designation, e.g. 622 x 19C. Seek advice from an authorized Challenge dealer.

Hook-edged rim    Wellbase rim

### Hazard warnings

Caution: High inflation pressure can damage the rim. Ask your specialist dealer or the rim manufacturer whether your rim can withstand the pressure of the tire.

Caution: The inner tube may get crushed if the tire is underinflated.

Danger: Treat your tires with care and avoid riding over sharp objects! Never overinflate a tire to exceed the maximum permissible tire pressure! The tire could roll off the rim and get a puncture.

Danger: Always maintain the prescribed tire pressure and check it at regular intervals.
Tires with a worn tread, whose sidewalls are brittle or cracked, or where the fabric at the sidewall is exposed or already torn, should be replaced without delay. The inside structure of the tire may become damaged and blow out if moisture and dirt are allowed to penetrate.

Danger: Keep a regular check on the condition of your rims. If your bike has rim brakes, the sides of the rim suffer wear which can cause an inner tube blowout. If in doubt, ask an authorized dealer for Challenge tires.

### Mounting the tire

(3) First check the condition of the rim and rim tape. Make sure that the rim base is covered completely, and that there are no sharp edges or holes.

Danger: Faulty rim tapes must be replaced immediately.

(4) When mounting the tire, make sure that there is no chance of foreign objects, like sand or small stones, getting into the tire and causing damage to the inner tube.

(5) Place the rim so that one flange is resting in the tire. Go round the whole tire, pressing the sidewall over the rim flange with your thumb. You should not need any tools for this.

Note: Make sure you observe the direction of tire rotation specified on the tire sidewall.

Caution: Inner tubes tend to age as well, so a new tube must be fitted each time the tire is replaced.

(6) Inflate the inner tube slightly so that it takes a round shape. Push the tube valve into the rim hole for the valve, and place all of the inner tube inside the tire, taking care that there are no creases or folds in the inner tube.

(7) Beginning at the side opposite the valve, push the loose tire sidewall over the rim flange. Be careful to ensure that the inner tube does not get trapped and pinched between the tire and the rim.
Work your way evenly to both sides around the circumference. Pushing the tire sidewalls as far as possible towards the center of the rim and into its well will make it notably easier to mount the last centimeters of the tire.
If you cannot do so, you must use a tire lever to lift the tire sidewall over the rim flange. Make sure that the blunt end points towards the inner tube and that you do not damage the tube in any way.

(8) The tire is now mounted. Check that the valve is straight. If not, you have to remove one of the tire's sidewalls again and realign the inner tube.

(9) You should semi-inflate the tire and then go round the entire wheel, flexing the tire back and forth with your fingers to check that the tire and inner tube are seated properly on the rim without any tension.

(10) Then pull the valve out of the rim with a quick, hard tug, and fasten it with the locknut.
Inflate the inner tube to the maximum tire pressure stated on the tire sidewall.

(11) Check that the tire is positioned correctly by inspecting the fine characteristic line above the side of the rim. The line must be equidistant from the rim flange around the whole circumference of the tire.

(12) You may vary the pressure in accordance with the values given below in order to adjust tire handling characteristics to different rider weight and surface conditions:

City / Touring: Max. pressure – 20% (however, if you are carrying high loads, e.g. luggage or a child's seat, the tire should be used at maximum inflation pressure)
MTB: Max. pressure – 25%
Race: Max. pressure – 0.5 bar

Never exceed the recommended pressure range during use.

(13) Screw on the valve cap. Finished.

### Removing the tire

(14) Unscrew the cap and locknut from the valve and allow the tire to deflate completely.

(15) Push the tire along its whole circumference from the side of the rim and into the center of the rim. This makes it easier to remove the tire.

(16) Place a tire lever in the close vicinity of the valve at the bottom edge of the tire and lift the tire sidewall over the rim flange. Keeping the lever in this position, push a second lever, about 10 cm apart from the first, between the rim and the tire, and lift the sidewall again over the edge of the rim. Having lifted part of the tire's sidewall over the edge of the rim, the rest can usually be separated by slowly pushing the tire lever around the tire's circumference.

(17) Now you can pull out the inner tube. The other tire sidewall is then simply pulled off the rim.

Caution: For your own safety, always fit a new inner tube after a tire puncture!

Danger: Check the rim tape. A damaged or unsuitable rim tape can lead to sudden loss of inflation pressure. Consult your bicycle dealer if in doubt!

Caution: Before mounting or removing a wheel, please read through the bicycle manufacturer's instructions and make sure you are familiar with the locking mechanism. Before continuing your journey, check that the sides of the brakes and the brake disks are still free from grease and other fitting lubricant.
Check that the brake linings are making proper contact with the brake surfaces. Inspect the wheel fastener for correct seating and, where appropriate, the hub gearing fixture as well. Be sure to carry out a trial braking maneuver!

If in doubt, ask an authorized dealer for Challenge tires.

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

## FR

# Consignes de montage et d'entretien des pneus à tringles et pliables Challenge

### Consignes générales d'utilisation et d'entretien

Avant de prendre la route, vérifiez si les pneus sont en bon état et s'ils sont suffisamment gonflés. Vérifier la pression de gonflage avec une pompe à manomètre.

(1) Avant de prendre la route, vérifiez l'assise correcte du pneu. La valve ne doit pas être en biais.

(2) Avant de prendre la route, faites un essai de freinage à l'arrêt. Les patins de freins ne doivent pas toucher les flancs du pneu. Ils doivent appuyer sur toute la surface de la jante.

Remplacez les pneus dont les sculptures sont usées et/ou dont la toile de la carcasse est à nu. Pour votre propre sécurité, remplacez également tout pneu ayant subi une quelconque détérioration.

Il est conseillé de remplacer les pneus, chambres à air et bandes de fond de jante tous les trois ans indépendamment du kilométrage parcouru.

Nota: Des colorations blanchâtres peuvent apparaître sur les pneus dès le début. Il s'agit là d'une diffusion normale des cires anti-oxydantes.

Les pneus s'usent lorsqu'ils roulent. Cette usure ne peut pas être évitée, mais réduite par une conduite adaptée et un entretien soigneux.

Evitez de ce fait de freiner en bloquant les roues et en faisant déraper les pneus sur le sol.

Ne stocker pas vos pneus en plein soleil et sous une grande chaleur. Si vous conservez votre vélo en hiver, veillez à ce que les pneus soient toujours suffisamment gonflés.

Contrôlez régulièrement la pression de gonflage et respectez la recommandation de Challenge sur la banderole ou l'emballage.

Ne roulez pas sur des arêtes vives.

Ne nettoyez en aucun cas vos pneus avec des solvants tels que l'acétone, de l'essence de pétrole ou du diluant.

### Dimension des pneus et jantes correspondantes

Lors du choix d'un pneu, vous êtes limité à certaines dimensions de pneus de par la dimension de la jante. Vous trouverez l'indication de la dimension du pneu sur son flanc. Il existe deux désignations pour cette dimension: la plus exacte est celle normalisée en millimètres. Les chiffres 50 – 559 signifient par exemple une largeur de 50 mm à l'état gonflé et un diamètre (intérieur) de 559 millimètres. L'autre désignation de dimension pour le même pneu est indiquée en pouces comme suit 26 x 1.90.
Lors du montage respectez la largeur de jante correspondante suivant DIN 7800:

| Largeur du pneu | Jante creuse | | | | Jante à crochets | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Nota: Il faut utiliser des jantes à crochets lorsque des pressions de gonflage supérieures à 5,5 bars sont préconisées.
Les pneus supportant une pression de 5,5 bars et plus doivent être montés sur des jantes à crochets, reconnaissables au suffixe "C" dans la désignation, par exemple 622 x 19C. Demandez conseil à votre revendeur de pneus Challenge.

Jante à crochets    Jante creuse

### Avertissements de danger

Attention: Des pressions élevées risquent de détériorer la jante. Demandez à votre revendeur spécialisé ou au fabricant de jantes si votre jante résiste à la pression du pneu.

Attention: En cas de sous-gonflage, la chambre à air risque d'être pincée.

Danger: Traitez vos pneus avec soin et ne roulez pas sur des arêtes vives! Ne gonflez jamais vos pneus au-delà de la pression maximale admissible. Le pneu risquerait de déjanter ou d'éclater en cours de route.

Danger: Roulez toujours à la pression de gonflage prescrite et contrôlez-la à intervalles réguliers.
Il est conseillé de remplacer les pneus dont les sculptures sont usées, dont les flancs sont fragiles ou cassants ou dont la toile sur les flancs est à nu ou présente une amorce de fissure. En effet, la carcasse du pneu risque d'être endommagée et d'éclater si de l'humidité ou des saletés pénètrent à l'intérieur.

Danger: Contrôlez régulièrement l'état des jantes. Sur les freins de jantes, les flancs s'usent, ce qui peut provoquer l'éclatement de la chambre à air. Dans le doute, consultez votre revendeur de pneus Challenge.

### Montage

(3) Contrôlez tout d'abord l'état de la jante et de la bande de fond de jante. Le fond de jante est-il entièrement recouvert et y a-t-il des arêtes vives ou des trous.

Danger: Il faut remplacer immédiatement les bandes de fond de jante défectueuses.

(4) Lors du montage du pneu, veillez à ce qu'aucun corps étranger comme du sable ou des graviers ne parvienne dans le pneu, risquant ainsi d'endommager la chambre à air.

(5) Posez un rebord de jante dans le pneu. Enfoncez entièrement le flanc avec les pouces en le faisant passer au-dessus du rebord de jante. Cette opération doit se faire sur chaque jante sans outil.

Nota: Faites attention à cette occasion au sens de rotation prescrit pour le pneu qui est indiqué sur son flanc.

Attention: Les chambres à air vieillissent également, il faut donc monter une nouvelle chambre à air chaque fois que vous monter un nouveau pneu.

(6) Gonflez légèrement la chambre à air de telle sorte qu'elle prenne une forme arrondie. Insérez la valve de la chambre à air dans le trou de valve de la jante et introduisez-la entièrement à l'intérieur du pneu en prenant soin qu'elle ne fasse pas de pli.

(7) Mettez-vous alors à presser le flanc encore libre du pneu sur le rebord de jante du côté opposé à la valve. Veillez à cette occasion à ce que la chambre à air ne soit pas coincée entre le pneu et la jante et écrasée. Continuez l'opération uniformément des deux côtés sur la circonférence. En repoussant à cette occasion simultanément les flancs du pneu autant que possible vers le centre de la jante dans sa base creuse, vous vous facilitez sensiblement le montage sur les derniers centimètres.

Si vous ne réussissez pas, utilisez les démonte-pneus de pour soulever les flancs du pneu au-dessus des rebords de la jante. Veillez à ce que leur face émoussée soit en face de la chambre à air et que cette dernière ne soit pas endommagée.

(8) Le pneu est monté. La valve est-elle droite? Dans la négative, il vous faut redémonter un flanc du pneu pour réaligner la chambre à air.

(9) Pour que le pneu et la chambre à air puissent se mettre en place sur la jante sans contraintes, vous devriez faire aller et venir le pneu sur toute la circonférence de la roue après l'avoir gonflé à moitié.

(10) Tirez ensuite fortement sur la valve pour la faire sortir de la jante et fixez-la avec l'écrou de serrage.
Gonflez la chambre à air à la pression maximale du pneu qui est indiquée sur son flanc.

(11) Contrôlez l'assise du pneu au vu de la fine ligne de référence au-dessus du flanc de la jante. Cette ligne doit présenter une distance régulière par rapport au rebord de jante sur toute la circonférence du pneu.

(12) Pour régler les caractéristiques de roulage du pneu en fonction du poids du cycliste et du sol, vous pouvez varier la pression de service du pneu en fonction des indications faites ci-après:

City / Touring: Pression maxi – 20% (en cas de contraintes élevées, par exemple bagages ou siège d'enfant, il convient toutefois d'utiliser le pneu à sa pression maximale)
MTB: Pression maxi – 25%
Race: Pression maxi – 0,5 bar

La plage de pressions de gonflage maxi et mini indiquée ne doit pas être dépassée en service.

(13) Vissez le capuchon sur la valve. Le montage est terminé.

### Démontage

(14) Dévisser le capuchon et l'écrou de serrage de la valve et laissez le pneu se dégonfler entièrement.

(15) Pressez le pneu sur toute la circonférence, du flanc vers le milieu de la jante, pour vous faciliter le démontage.

(16) Placez un démonte-pneu de tout près de la valve sur le bord inférieur du pneu et soulevez le flanc du pneu en le faisant passer sur le rebord de jante. Maintenez le démonte-pneu dans cette position. Insérez le second démonte-pneu à environ 10 centimètres du premier entre la jante et le pneu et soulevez de nouveau le flanc au-dessus du rebord de jante. Une fois qu'une bonne partie du flanc du pneu a été soulevée au-dessus du bord de jante, il est le plus souvent possible de sortir le pneu entièrement en déplaçant lentement les démonte-pneus sur la circonférence.

(17) Vous pouvez alors sortir la chambre à air et retirer facilement le second flanc du pneu de la jante.

Attention: Pour votre propre sécurité, utilisez toujours une nouvelle chambre à air après une crevaison!

Danger: Contrôlez la bande de fond de jante. Une bande de fond de jante endommagée ou inadéquate risque de provoquer une perte brusque de pression. Dans le doute, consultez votre marchand de vélos!

Attention: Avant de monter ou de démonter une roue, lisez s.v.p. attentivement la notice du fabricant de vélos et familiarisez-vous avec le mécanisme de serrage. Contrôlez avant de poursuivre la route si les flancs ou les disques de freins sont encore exempts de graisse et autres lubrifiants après le remontage.
Vérifiez si les patins de freins appuient sur la surface de freinage. Vérifiez le logement correct de la fixation de la roue et le cas échéant l'appui du changement de vitesses du moyeu. Faites impérativement un essai de freinage!

Dans le doute, consultez votre revendeur spécialisé de pneus Challenge.

## IT

# Note di montaggio e cura Challenge per pneumatici a cerchietti flessibilie pieghevoli

### Istruzioni generali di uso e manutenzione

Verificate sempre le condizioni dei pneumatici e la pressione di gonfiaggio prima di mettervi in viaggio. Per la verifica della pressione di gonfiaggio può essere utilizzata una pompa con manometro.

(1) Ogni volta, prima di mettersi in viaggio, controllate sempre anche il corretto alloggiamento degli pneumatici sui cerchioni. Le valvole non devono essere inclinate.

(2) Prima di mettervi in viaggio su strada effettuate una prova dei freni da fermo. I pattini dei freni non devono toccare i fianchi del pneumatico, ma aderire completamente al fianco del cerchione.

Sostituite gli pneumatici col battistrada consumato e/o con punti visibili delle tele della carcassa. Per la vostra sicurezza, consigliamo comunque di sostituire sempre gli pneumatici consumati o danneggiati.
Indipendentemente dal chilometraggio, i pneumatici, le camere d'aria e i nastri di protezione dei cerchi dovrebbero essere sostituiti ogni tre anni.

NB: sin dall'inizio potrebbero presentarsi sul pneumatico zone di colorazione in bianco. Si tratta di un normale processo di evidenziazione della cera anti invecchiamento.

I pneumatici si consumano utilizzandoli. Questa usura non può essere evitata ma, con una guida a una cura opportuna, può essere contenuta.

Evitate quindi di frenare bloccando le ruote e facendo strisciare il pneumatico sul fondo stradale.

Anche se durante l'inverno non utilizzate la bicicletta, controllate regolarmente la pressione di gonfiaggio e mantenetela ai valori prescritti.

Controllate regolarmente la pressione di gonfiaggio attenendovi sempre alla indicazioni della Challenge riportate sull'etichetta o sulla confezione.

Non passate sopra a bordi taglienti.

Non lavate mai il pneumatico con solventi come acetone, benzina o diluente.

### Misure dei pneumatici in riferimento ai cerchioni

La scelta della misura della camera d'aria dipende necessariamente da quella del pneumatico. La misura del pneumatico è riportata sul suo fianco. Ci sono due sigle per esprimere le misure dei pneumatici: quella più precisa è quella unificata che esprime la larghezza in millimetri. La sigla 50–559 indica per esempio che il pneumatico, gonfiato alla pressione prescritta, è largo circa 50 millimetri ed ha un diametro (interno) di 559 millimetri. L'altra sigla in uso esprime la larghezza in pollici. In tal caso, nel nostro esempio, il pneumatico ha la dicitura 26 x 1.90.
Rispettate la serie di larghezze del cerchione secondo le regole DIN 7800:

| Larg. pneum. | Cerchi a gola prof. | | | | Cerchi a gancio | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

NB: i cerchi con profilo a gancio possono essere utilizzati per pressioni di gonfiaggio superiori a 5,5 bar!
I pneumatici previsti per pressioni di gonfiaggio superiori a 5,5 bar, devono essere montati su cerchi a gancio, riconoscibili dall'aggiunta della lettera „C" nella sigla; per es. 622 x 19C. Fatevi consigliare dal vostro rivenditore Challenge.

Cerchi a gancio    Cerchi a gola prof.

### Avvertenza di pericolo

Attenzione: una pressione eccessiva potrebbe danneggiare il cerchione. Chiedete al vostro rivenditore speciaizzato o al produttore del cerchio, se il cerchio è i grado di sopportare la pressione del pneumatico.

Attenzione: una pressione insufficiente può portare alla lacerazione della camera d'aria.

Pericolo: abbiate cura dei vostri pneumatici, non passate mai su bordi taglienti! Non gonfiate mai la camera d'aria oltre al valore massimo consentito! Il pneumatico potrebbe uscire dal cerchione o scoppiare durante la marcia.

Pericolo: viaggiate sempre con la pressione di gonfiaggio prescritta, controllandola ad intervalli regolari.
I pneumatici con il battistrada consumato, con i fianchi porosi o screpolati o dove il tessuto sottostante risulta scoperto o addirittura lacerato, devono essere sostituiti. La struttura interna del pneumatico potrebbe subire ulteriori danni e il pneumatico potrebbe scoppiare in caso di penetrazione di umidità o di sporcizia.

Pericolo: controllate regolarmente le condizioni dei cerchioni. Con i freni a pattino, i fianchi del cerchio si usurano e possono portare allo scoppio della camera d'aria. In caso di dubbi rivolgetevi al vostro rivenditore Challenge.

### Montaggio

(3) Controllate prima di tutto le condizioni del cerchione e del nastro. Il fondo del cerchione deve risultare completamente coperto dal nastro e non ci devono essere spigoli taglienti o fori.

Pericolo: I nastri difettosi devono essere sostituiti immediatamente.

(4) Al momento del montaggio, fate attenzione che sotto al pneumatico non si infiltrino corpi estranei come sabbia o sassolini che potrebbero danneggiare la camera d'aria.

(5) Inserite completamente un lato del pneumatico sul cerchione spingendolo con i pollici. Questa operazione dovrebbe essere possibile senza l'ausilio di attrezzi per tutti i tipi di cerchione.

NB: Rispettate il senso di rotazione del pneumatico che è contrassegnato sul fianco.

Attenzione: anche le camere d'aria sono soggette ad invecchiamento, per cui cambiando il pneumatico sarà necessario sostituire anche la camera d'aria.

(6) Gonfiate leggermente la camera d'aria fino a farle assumere la forma circolare. Inserite la valvola della camera d'aria nel foro del cerchio e inserite completamente la camera d'aria nel pneumatico senza piegature.

(7) Iniziate ora a inserire il secondo fianco del pneumatico sul cerchione iniziando dal punto opposto alla valvola e facendo attenzione che la camera d'aria non si incastri tra il pneumatico ed il cerchione.
Operate uniformemente lungo la circonferenza. Spingendo il più possibile il fianco del pneumatico verso il centro del cerchione, l'inserimento degli ultimi centimetri risulterà facilitato.

Se non riuscisste a montare il pneumatico a mano, potrete ricorrere alle apposite leve di montaggio della per sollevare il bordo del pneumatico oltre quello del cerchio. Utilizzando le leve, fate attenzione che la parte spuntata della leva sia rivolta verso la camera d'aria e non la danneggi.

(8) A questo punto il pneumatico è montato. Se la valvola non è diritta, sarà necessario rismontare un fianco del pneumatico per sistemarla.

(9) Per consentire al pneumatico ed alla camera d'aria di, appoggiare bene e senza punti di tensione sul cerchio, muovete il pneumatico lungo tutta la circonferenza in condizioni di semigonfiaggio.

(10) Infine tirate fuori bene la valvola e fissatela con il dadino. Gonfiate ora il pneumatico alla pressione massima, il cui valore è riportato sul fianco del pneumatico.

(11) Verificate il corretto alloggiamento sulla base della sottile linea sopra al punto di collegamento pneumatico-cerchione. La linea deve risultare alla stessa distanza dal cerchione su tutta la circonferenza.

(12) Per poter registrare le caratteristiche di guida del pneumatico in base al proprio peso e ai fondi stradali, regolate la pressione di gonfiaggio del pneumatico in base a quanto sotto indicato:

City / Touring: pressione max. – 20% (in condizioni di pieno carico tuttavia, per esempio con portapacchi, seggiolino per bambino, ecc. il pneumatico dovrebbe essere gonfiato al valore massimo)
MTB: pressione max. – 25%
Race: pressione max. – 0,5 bar

Rispettare sempre il campo di tolleranza della pressione di gonfiaggio senza scendere mai sotto al valore minimo né superare quello massimo.

(13) Avvitate infine il cappuccio della valvola.

### Smontaggio

(14) Svitate il cappuccio ed il dadino della valvola e fate uscire tutta l'aria dalla camera d'aria.

(15) Comprimete il pneumatico sui due lati lungo tutta la circonferenza per staccarlo dai bordi del cerchione. Questa operazione facilita sensibilmente lo smontaggio.

(16) Inserite una leva sotto al bordo del pneumatico nelle vicinanze della valvola e tirate fuori il bordo del pneumatico dal cerchio. Mantenete la leva in questa posizione. Inserite la seconda leva tra il cerchio e il bordo del pneumatico ad una distanza di circa dieci centimetri dalla prima e sollevandola tirate fuori un altro pezzo del bordo del pneumatico dal cerchione. Dopo aver tirato fuori così una parte del pneumatico, in genere il resto può essere estratto con semplicità facendo scorrere lentamente una leva lungo la circonferenza del bordo del cerchione.

(17) Estraete ora la camera d'aria. Il secondo bordo del pneumatico può essere estratto con facilità dal cerchione.

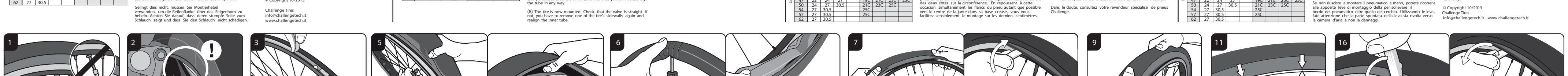
Attenzione: per la massima sicurezza, dopo una foratura si consiglia di cambiare sempre la camera d'aria!

Pericolo: controllate sempre il nastro di protezione nel cerchione. Un nastro danneggiato o della misura sbagliata può avere come conseguenza improvvise perdite d'aria. In caso di dubbi, rivolgetevi al vostro rivenditore!

Attenzione: prima di montare o smontare una ruota della bicicletta leggete le istruzioni del produttore della bicicletta e prendete confidenza con il sistema di bloccaggio. Prima di rimettervi in viaggio, controllate che i fianchi del cerchione o del disco e i pattini dei freni non siano sporchi di grasso o altri lubrificanti.
Controllate se i pattini dei freni sono posizionati correttamente per lavorare esattamente sui fianchi del cerchione. Controllate la corretta chiusura del sistema di bloccaggio della ruota.
Effettuate una prova di frenata!

In caso di domande o dubbi, rivolgetevi al vostro rivenditore Challenge.

© Copyright 10/2013
Challenge Tires
info@challengetech.it - www.challengetech.it




## ES

# Montaje y recomendaciones para el cuidado de cubiertas Challenge plegables y de aro metálico

### Indicaciones generales de utilización y cuidados

Antes de cada salida compruebe si las cubiertas están en buen estado y tienen suficiente presión. Verifique la presión de aire con una bomba con manómetro.

(1) Compruebe antes de cada salida que la cubierta esté bien asentada. La válvula debe estar perpendicular a la llanta.

(2) Antes de iniciar la marcha pruebe los frenos en parado. Las zapatas del freno no deben tocar los flancos de la cubierta, deben estar en pleno contacto con la llanta.

Por su propia seguridad, cambie la cubierta cuyo dibujo esté desgastado y/o se vea el tejido de la carcasa. Cambie también las cubiertas que están dañadas, sea cual sea su fallo.

Las cubiertas, cámaras y fondos de llanta se deben renovar cada tres años independientemente del kilometraje recorrido.

Atención: Desde un principio pueden aparecer decoloraciones blancas en la cubierta. Se trata de una pérdida normal de cera protectora antienvejecimiento.

Las cubiertas se desgastan con el uso. Este desgaste no puede evitarse pero puede reducirse pilotando adecuadamente y tratándolas con cuidado.

Por consiguiente evite las frenadas en las que la rueda se bloquee y derrape por el suelo.

No guarde la cubierta expuesta plenamente al sol ni a altas temperaturas. Si guarda la bicicleta durante el invierno, procure que la cubierta tenga siempre suficiente presión.

Compruebe regularmente la presión de la cubierta y cumpla las recomendaciones de Challenge, indicadas en el precinto o en la caja.

No impacte contra cantos/bordillos prominentes.

No limpie nunca la cubierta con disolventes p. ej. acetona, bencina, diluyente.

### Medidas de cubiertas y asignación de llantas

En la elección de una cubierta, estará obligado a ceñirse a ciertas medidas de cubierta con relación a la medida de la llanta. En el flanco de la cubierta encontrará los datos de la medida de ésta. Hay dos clases de unidades para identificar la medida de cubierta: la más exacta es la registrada en milímetros. Por ejemplo, la combinación 50 – 559 significa un ancho de cubierta, cuando está inflada, de 50 mm y un diámetro (interno) de 559 milímetros. La otra unidad de medida para la misma cubierta se da en pulgadas y es 26 x 1.90.
Durante el montaje preste atención la asignación de la anchura de llanta según DIN 7800:

| Ancho de cubierta | Llanta de perfil alto | | | | Llanta de perfil bajo | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Atención: ¡Si se recomiendan presiones superiores a los 5,5 bar para la cubierta, se han de usar llantas de perfil bajo!
Las cubiertas, que permiten una presión de 5,5 bar o superior, tienen que montarse en llantas de perfil bajo, reconocibles por el sufijo "C", p. ej. 622 x 19C. Asesórese en su distribuidor Challenge.

Llanta de **perfil** bajo    Llanta de **perfil** alto

### Indicaciones de seguridad

Atención: Una presión elevada podría dañar la llanta. Consulte a su distribuidor o al fabricante de llantas para saber si su llanta soportará la presión de la cubierta.

Atención: Circular con una presión muy baja puede provocar que se pellizque la cámara.

Peligro: ¡Trate con cuidado sus cubiertas y no impacte contra bordillos ni prominencias! ¡No infle nunca la cámara por encima de la presión máxima permitida! La cubierta podría salirse de la llanta o reventar durante la marcha.

Peligro: Circule siempre con la presión de cubierta recomendada y compruébela frecuentemente.
Se deben cambiar las cubiertas, cuyo dibujo está desgastado, cuyos flancos están cuarteados o en las que está visible el tejido del flanco o esté ya rasgado. En caso de que penetrara suciedad o humedad, la estructura interior de la cubierta podría dañarse y reventar.

Peligro: Compruebe regularmente el estado de las llantas. Los frenos que actúan sobre la llanta, desgastan sus paredes, lo que puede llevar a que la cámara reviente. En caso de duda consulte a su distribuidor Challenge.

### Montaje

(3) Primero revise el estado de la llanta y del fondo de llanta. ¿Está completamente tapada la base de la llanta y no existen bordes afilados ni agujeros.

Peligro: Los fondos de llanta deteriorados deben sustituirse inmediatamente.

(4) Asegúrese de que al montar la cubierta no entren objetos extraños, como arena o piedrecillas, que puedan dañar la cámara.

(5) Coloque la cubierta con un aro en la llanta. Presione este flanco con los pulgares por encima de la pared de la llanta. Este paso debe poderse hacer en cada llanta sin necesidad de herramientas.

Atención: Tome en cuenta el sentido de giro recomendado de la cubierta, que está marcado en el flanco de ésta.

Atención: Las cámaras también envejecen. Se debe montar también una cámara nueva en una cubierta nueva.

(6) Infle un poco la cámara para que coja una forma redondeada. Introduzca la válvula de la cámara por el agujero de la llanta y coloque la cámara en el interior de la cubierta. Evite que haga dobleces.

(7) Ahora comience a presionar el flanco de la cubierta que queda libre, por el lado opuesto de la válvula, por encima de la pared de la llanta. Cerciórese de que no se pille ni aplaste la cámara entre la cubierta y la llanta.
Continúe presionando uniformemente hacia ambos de la rueda, a lo largo de todo el perímetro. Si presiona los flancos de la cubierta lo más posible hacía el centro de la llanta, hacía la concavidad de ésta, le facilitará el montaje con la mano de los últimos centímetros.

Si no es posible, tiene que usar desmontables para hacer palanca sobre el flanco de cubierta por encima de la pared de la llanta. Asegúrese que su lado afilado mire hacia la cámara y de no deteriorarla.

(8) La cubierta ya está montada. ¿Está la válvula derecha? En caso contrario, tiene que extraer de nuevo el flanco de la cubierta y alinear otra vez la cámara.

(9) Para que se puedan colocar la cubierta y la cámara sin tiranteces en la llanta, debe mover de un lado al otro la cubierta semiinflada a lo largo de todo el perímetro de la rueda.

(10) A continuación tire con fuerza de la válvula hacia fuera de la llanta y sujétela con la tuerca de fijación.
Infle la cámara hasta la presión máxima de la cubierta. La presión máxima está indicada en el flanco de ésta.

(11) Compruebe el asentamiento de la cubierta, observando la fina línea de referencia por encima de la pared de la llanta. La línea tiene que presentar, por todo el perímetro de la cubierta, una separación uniforme a la pared de la llanta.

(12) Para adecuar las características de rodadura de la cubierta al peso del piloto y al terreno, puede variar la presión de circulación de la cubierta de acuerdo con las fijadas previamente, que están indicadas debajo:

City / Touring: Presión máx. – 20% (con altas cargas p. ej. alforjas o silla de niños etc. se debe usar la cubierta a máxima presión)
MTB: Presión máx. – 25%
Race: Presión máx. – 0,5 bar

El rango indicado para la presión de aire no debe sobrepasarse ni quedarse por debajo durante su uso.

(13) Enrosque el émbolo de la válvula. Listo.

### Desmontaje

(14) Desenrosque el émbolo y la tuerca de fijación de la válvula y desinfle completamente la cámara.

(15) Presione la cubierta a lo largo de todo su perímetro desde el flanco de la llanta hacia el centro de ésta. Esto facilita el desmontaje.

(16) Coloque un desmontable junto a la válvula en el aro de la cubierta y haga palanca sobre el flanco por encima de la pared de la llanta. Mantenga el desmontable fijo en esta posición. Introduzca un segundo desmontable a unos 10 centímetros de distancia del primero entre la llanta y la cubierta y haga de nuevo palanca sobre el flanco por encima del borde de la llanta. Después de haber hecho palanca en una parte del flanco de la cubierta, generalmente puede extraerse completamente el flanco, deslizando lentamente el desmontable por todo el perímetro de la llanta.

(17) Ahora puede retirar la cámara. El segundo flanco de la cubierta puede sacarse fácilmente de la llanta.

Atención: ¡Por su propia seguridad. Después de un pinchazo, monte una cámara nueva!

Peligro: Compruebe el fondo de llanta. Un fondo de llanta deteriorado o inadecuado puede provocar un pinchazo. ¡En caso de duda pregunte a su distribuidor!

Atención: Por favor, antes de montar/desmontar una bicicleta, lea las instrucciones del fabricante de la bicicleta y familiarícese con el mecanismo del cierre rápido de las ruedas. Después de haber empleado grasa u otros lubricantes y antes de iniciar la marcha verifique, si las paredes de las llantas o los discos de freno están limpios/as.
Compruebe si las zapatas/pastillas de freno están en contacto con las superficies de frenada. Revise los cierres rápidos de las ruedas y en caso necesario el apoyo de los bujes. ¡Pruebe los frenos!

Si tiene dudas, consulte a su distribuidor Challenge.

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

## PT

# Indicações Challenge sobre Montagem e Conservação de Pneus de Arame e Pneus Dobráveis

### Indicações gerais de utilização e conservação

Antes de cada viagem, verifique se os pneus se encontram em boas condições e possuem pressão suficiente. Verifique a pressão do ar com uma bomba com manómetro.

(1) Antes de cada viagem, verifique se o pneu se encontra bem encaixado no lugar. A válvula não deve ficar inclinada.

(2) Antes de cada viagem, teste os travões com a bicicleta parada. Os calços dos travões não devem tocar nos flancos dos pneus, toda a superfície dos calços deve assentar sobre o aro.

Os pneus cujos relevos se encontrem gastos e/ou cuja malha da carcaça esteja visível devem ser substituídos. Para sua segurança, substitua sempre os pneus que apresentem qualquer tipo de dano.

Os pneus, câmaras-de-ar e fitas do fundo do aro devem ser trocados ao fim de três anos, independentemente dos quilómetros que tiverem percorrido.

Nota: Desde o início, podem aparecer manchas esbranquiçadas nos pneus. Trata-se de aparecimento normal de cera de protecção anti-envelhecimento.

Os pneus gastam-se com o uso. Esse desgaste não pode ser evitado, mas pode ser reduzido, adequando a sua forma de conduzir e sendo cuidadoso.

Por esta razão, evite travagens em que a roda fica bloqueada e derrapa na banda de rodagem.

Não guarde os pneus sob a luz directa do sol nem sob a acção de temperaturas muito elevadas. Mesmo que, no Inverno, deixe a bicicleta a descansar, assegure-se de que os pneus têm sempre pressão suficiente.

Verifique regularmente a pressão dos pneus e respeite as recomendações da Challenge constantes da cinta ou da embalagem.

Não passe com a bicicleta por cima de arestas vivas.

Nunca limpe os pneus com solventes, tais como acetona, benzina de lavar ou diluente.

### Dimensões dos pneus e sequência dos aros

Ao escolher os pneus tem de levar em consideração que a dimensão dos aros requer determinadas dimensões de pneus. Encontra a indicação sobre o tamanho do pneu no flanco do mesmo. Existem duas designações para o tamanho do pneu: A mais rigorosa é a designação normalizada em milímetros. A combinação 50 – 559 significa, por ex., uma largura de pneu de 50 mm (quando cheio) e um diâmetro (interno) de 559 milímetros. A outra designação para o mesmo tamanho de pneu é dada em polegadas e é a seguinte: 26 x 1,90.
Ao efectuar a montagem, certifique-se da correspondência com a largura do aro, em conformidade com a norma DIN 7800:

| Larg. pneu | Perfil profundo Aro | | | | Perfil em U Aro | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Nota: Quando é recomendada para o pneu uma pressão de ar superior a 5,5 bar, devem utilizar-se aros com perfil em U!
Os pneus que admitem uma pressão de 5,5 bar e superior devem ser montados em aros de perfil em U, identificados pelo "C" constante da designação, por ex., 622 x 19C. Peça conselho ao seu representante Challenge.

**Perfil** em U Aro    **Perfil** profundo Aro

### Indicações de perigo

Atenção: Pressões elevadas podem danificar os aros. Pergunte numa loja da especialidade ou ao fabricante dos aros se os que possui suportam a pressão do pneu.

Atenção: Se a pressão for insuficiente, a câmara-de-ar pode ser esmagada.

Perigo: Trate os seus pneus com cuidado e não passe com eles por cima de arestas vivas! Nunca encha os pneus além da pressão máxima admissível! Durante a marcha, o pneu poderia saltar do aro ou rebentar.

Perigo: Conduza sempre com a pressão recomendada nos pneus e verifique-a a intervalos regulares.
Os pneus que tenham os relevos demasiado gastos, os flancos gretados ou quebradiços ou cujo tecido das paredes laterais esteja descoberto ou mesmo rasgado, devem ser substituídos. A estrutura interior do pneu pode ficar ainda mais danificada e rebentar, caso entre humidade ou sujidade para dentro do pneu.

Perigo: Verifique regularmente o estado dos aros. Na travagem sobre os aros, os flancos desgastam-se, o que pode originar o rebentamento da câmara-de-ar. Em caso de dúvida, contacte o seu representante Challenge.

### Montagem

(3) Em primeiro lugar, verifique o estado do aro e da fita do fundo do aro. A base do aro está totalmente coberta e não existem arestas vivas ou buracos.

Perigo: Se as fitas de fundo dos aros estiverem danificadas, devem ser trocadas de imediato.

(4) Ao efectuar a montagem, certifique-se de que não entram para dentro do pneu corpos estranhos, como areias ou pedrinhas, que poderiam danificar a câmara-de-ar.

(5) Coloque um lado do friso do aro no pneu. Pressione totalmente este flanco com o polegar, por cima do friso do aro. Este processo deverá ser possível em todos os aros sem a utilização de ferramentas.

Nota: Verifique o sentido de rotação indicado para o pneu, assinalado no respectivo flanco.

Atenção: As câmaras-de-ar também envelhecem, por isso, ao montar um pneu novo, monte também uma nova câmara-de-ar.

(6) Encha ligeiramente a câmara-de-ar, para ela adquirir um formato circular. Introduza a válvula da câmara-de-ar no orifício do aro destinado para o efeito, e introduza-a toda no interior do pneu. Certifique-se de que não se formam dobras.

(7) Comece, então, do lado oposto à válvula, a pressionar o flanco do pneu que ainda se encontra solto sobre o friso do aro. Certifique-se de que a câmara-de-ar não fica presa ou apertada entre o pneu e o aro. Execute esta operação de modo uniforme, em simultâneo de ambos os lados e a toda a volta. Ao empurrar desta forma o flanco do pneu, tanto quanto possível, para o centro do aro, para dentro do encaixe do aro, estará a facilitar a montagem nos centímetros finais.
Caso não o consiga, terá de utilizar alavancas de montagem para fazer levantar o flanco do pneu sobre o friso do aro. Certifique-se de que a sua ponta romba está virada para a câmara-de-ar e de que esta não é danificada.

(8) O pneu está montado. A válvula está direita? Se não estiver, terá de desmontar novamente um flanco do pneu e alinhar novamente a câmara-de-ar.

(9) Para o pneu e a câmara-de-ar se poderem instalar sem tensão no aro, deve movimentar o pneu meio cheio para um lado e o outro, a toda a volta.

(10) Seguidamente, puxe a válvula uma vez com força para fora do aro e prenda-a com a porca de fixação.
Encha, então, a câmara-de-ar até à pressão máxima. No flanco do pneu encontra-se indicada a pressão máxima admissível.

(11) Verifique se o pneu se encontra bem encaixado, observando a fina linha de marcação, acima do flanco do aro. A linha deve estar à mesma distância do friso em todo o perímetro do pneu.

(12) Para ajustar as características de condução do pneu ao peso do condutor e ao piso, pode variar a pressão de serviço do pneu segundo os dados indicados abaixo:

City / Touring: Pressão máx. – 20% (no entanto, em caso de grandes cargas, por ex., bagagem ou assentos para crianças, o pneu deve trabalhar com a pressão máxima)
MTB: Pressão máx. – 25%
Race: Pressão máx. – 0,5 bar

Os limites da gama de pressão do ar indicados não devem ser ultrapassados nem por defeito nem por excesso.

(13) Enrosque a tampa de protecção contra sujidade na válvula. Pronto.

### Desmontagem

(14) Desenrosque a tampa e a porca de fixação da válvula e deixe sair todo o ar.

(15) Pressione o pneu a toda a volta, do flanco do aro para o centro deste. Esta operação facilita a desmontagem.

(16) Encoste ligeiramente à válvula uma alavanca de montagem, na aresta inferior do pneu, e levante o flanco do aro por cima do friso. Mantenha a alavanca firme nesta posição. Introduza a segunda alavanca a uma distância de aprox. 10 centímetros da primeira, entre o aro e o pneu, e levante novamente o flanco acima do bordo do aro. Depois de levantar uma parte do flanco do pneu acima do bordo do aro, normalmente consegue-se soltar totalmente o flanco, fazendo deslizar lentamente a alavanca a toda a volta do pneu.

(17) Agora já pode retirar a câmara-de-ar. O segundo flanco do pneu pode ser simplesmente puxado para fora do aro.

Atenção: Para sua própria segurança, após ter um furo, utilize uma câmara-de-ar nova!

Perigo: Verifique a fita de fundo do aro. Se a fita de fundo estiver danificada ou não for adequada, pode originar perda súbita de ar. Em caso de dúvida, consulte o seu fornecedor de bicicletas!

Atenção: Antes de montar ou desmontar a roda, leia até ao fim as instruções do fabricante da bicicleta e familiarize-se com o mecanismo de fecho. Antes de continuar a viagem, verifique se, depois da montagem, os flancos ou os discos do travão não apresentam gordura ou outro lubrificante.
Verifique se os calços dos travões encostam à zona de travagem. Verifique se a fixação da roda está bem encaixada e, se necessário, o suporte da transmissão do cubo. Faça sempre um teste de travagem!

Caso tenha dúvidas, consulte o seu representante Challenge.

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

## GR

# Challenge **Οδηγίες μονταρίσματος και φροντίδας ελαστικών συρμάτινου πλέγματος και πτυσσόμενων εφεδρικών**

### Γενικές οδηγίες χρήσης και φροντίδας

Πριν από κάθε διαδρομή να ελέγχετε αν τα ελαστικά βρίσκονται σε καλή κατάσταση και αν έχουν αρκετή πίεση. Ελέγχετε την πίεση του αέρα μέσω μιας τρόμπας με μανόμετρο.

(1) Πριν από κάθε διαδρομή ελέγχετε την εφαρμογή του ελαστικού. Η βαλβίδα δεν επιτρέπεται να βρίσκεται σε λοξή θέση.

(2) Πριν από κάθε διαδρομή να κάνετε τεστ φρεναρίσματος επί τόπου. Τα τακουνάκια των φρένων δεν επιτρέπεται να αγγίζουν τις πλευρές του ελαστικού. Πρέπει να επικάθονται με ολόκληρη την επιφάνεια στην ζάντα.

Αντικαταστήσατε τα ελαστικά των οποίων το πέλμα έχει φθαρεί ή/και είναι ορατό το πλέγμα του σκελετού. Για την ατομική σας ασφάλεια αντικαταστήσατε και τα κατά οποιονδήποτε τρόπο ελαττωματικά ελαστικά.

Τα ελαστικά, οι σαμπρέλλες και οι ταινίες ζάντας προστασίας σαμπρέλλας θα πρέπει να ανανεώνονται μετά τριετία ανεξάρτητα από τα διανυθέντα χιλιόμετρα.

Σημείωση: αποχρωματισμοί λευκού μπορεί να εμφανιστούν στο ελαστικό ευθύς εξ αρχής. Πρόκειται όμως για νορμάλ έκλυση κηρού αντιγηραντικής προστασίας.

Τα ελαστικά φθείρονται από την ποδηλασία. Πρόκειται για αναπόφευκτη φθορά που μπορεί να περιοριστεί με προσαρμοσμένο τρόπο ποδηλασίας και κατάλληλη φροντίδα.
Γιαυτό να αποφεύγετε φρεναρίσματα με τα οποία μπλοκάρεται ο τροχός και σύρεται επάνω στο οδόστρωμα.
Μην αποθηκεύετε τα ελαστικά στον δυνατό ήλιο και σε μεγάλη θερμότητα. Αν παροπλίσετε τον τροχό το χειμώνα, προσέχετε ώστε το ελαστικό να διαθέτει πάντα αρκετή πίεση.
Να ελέγχετε τακτικά την πίεση του ελαστικού και να τηρείτε τις συστάσεις της Challenge στην συσκευασία ή στην ταινία του.
Μην κινείστε επάνω σε αιχμηρές κόχες.

Σε καμιά περίπτωση να μην καθαρίζετε το ελαστικό με διαλυτικά π.χ. ασετόν, αραιωτικά, βενζίνη καθαρισμού.

### Διαστάσεις ελαστικού και κατάταξη ζάντας

Κατά την επιλογή ελαστικού εξαρτάστε λόγω του μεγέθους της ζάντας από καθορισμένες διαστάσεις ελαστικού. Τα στοιχεία του μεγέθους ελαστικού θα τα βρείτε στο πλευρικό τοίχωμα του ελαστικού. Υπάρχουν δύο ενδείξεις για το μέγεθος ελαστικού: Η πλέον ακριβής είναι η τυποποιημένη ένδειξη σε χιλιοστά. Ο συνδυασμός 50 – 559 σημαίνει π.χ. πλάτος ελαστικού 50 χιλιοστών φουσκωμένο και (εσωτερική) διάμετρο 559 χιλιοστών. Η άλλη ένδειξη μεγέθους για το ίδιο ελαστικό εκφράζεται σε ίντσες και ανέρχεται σε 26 x 1.90.
Κατά το μοντάρισμα να προσέχετε την κατάταξη πλάτους ζάντας βάσει DIN 7800:

| Εύρος ελαστ. | Κοίλω-μα ζάντα | | | | Αγκι-στρο Ζάντα | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Σημείωση: Ζάντες προφίλ αγκίστρου χρησιμοποιούνται, όταν συνιστούνται πιέσεις αέρος ελαστικού άνω των 5,5 μπαρ!
Τα ελαστικά που επιτρέπουν πίεση 5,5 μπαρ και άνω, πρέπει να μοντάρονται σε ζάντες αγκίστρου, που διακρίνονται από το „C" δίπλα στην ένδειξη, π.χ. 622 x 19C. Ζητήστε συμβουλές από τον ειδικό έμπορο της Challenge.

**Αγκι-στρο Ζάντα**    **Κοίλω-μα ζάντα**

### Υποδείξεις κινδύνων

**Προσοχή:** Οι υψηλές πιέσεις μπορεί να προκαλέσουν ζημιά στην ζάντα. Ενημερωθείτε από τον ειδικό έμπορο ή από τον κατασκευαστή της ζάντας αν η ζάντα σας αντέχει στην πίεση του ελαστικού.
**Προσοχή:** Σε εξαιρετικά χαμηλή πίεση μπορεί να συνθλιβεί η σαμπρέλλα.
**Κίνδυνος:** Να μεταχειρίζεστε τα ελαστικά σας με φροντίδα και να μην κινείστε επάνω σε αιχμηρές κόχες! Ποτέ να μην τρομπάρετε τα ελαστικά σας άνω της μάξιμουμ επιτρεπόμενης πίεσης! Το ελαστικό θα μπορούσε έτσι στην διάρκεια της διαδρομής να ξεφύγει από την ζάντα ή να κλατάρει.
**Κίνδυνος:** Κινείστε πάντα με την προκαθορισμένη πίεση ελαστικού και να το ελέγχετε σε τακτικά διαστήματα. Τα ελαστικά των οποίων το πέλμα έχει φθαρεί, των οποίων οι πλευρές είναι ψαθυρές ή πορώδεις ή των οποίων το πλέγμα είναι γυμνό στο πλευρικό τοίχωμα ή έχει ήδη ρήγματα, θα πρέπει να αντικαθίστανται. Η δομή του ελαστικού στο εσωτερικό μπορεί να υποστεί ζημιά και να κλατάρει όταν διεισδύσει υγρασία ή ακαθαρσία.
**Κίνδυνος:** Ελέγχετε τακτικά την κατάσταση στις ζάντες. Σε τροχοπέδηση ζάντας φθείρονται οι πλευρές γεγονός που μπορεί να καταλήξει σε κλατάρισμα της σαμπρέλλας. Σε περίπτωση αμφιβολιών ενημερωθείτε από τον ειδικό έμπορο της Challenge.

### Μοντάρισμα

(3) Ελέγχετε αρχικά την κατάσταση της ζάντας και της ζαντοταινίας προστασίας σαμπρέλλας. Ο πάτος της ζάντας καλύπτεται πλήρως και δεν υπάρχουν αιχμηρές κόχες ή οπές;

**Κίνδυνος:** Οι ελαττωματικές ζαντοταινίες προστασίας της σαμπρέλλας πρέπει να αντικατασταθούν αμέσως.

(4) Προσέχετε κατά το μοντάρισμα του ελαστικού ώστε να μην καταλήξουν στο ελαστικό ξένα σώματα όπως άμμος ή πετρίτσες που θα μπορούσαν να τραυματίσουν την σαμπρέλλα.
(5) Τοποθετείστε την ζάντα με το ένα μάγουλο/χείλος στο ελαστικό. Πιέστε αυτήν την πλευρά εντελώς με τον αντίχειρα πάνω από το μάγουλο/χείλος της ζάντας. Αυτή η διαδικασία πρέπει να γίνεται βασικά σε κάθε ζάντα χωρίς εργαλείο.

**Οδηγία:** Προσέχετε ταυτόχρονα την προδιαγεγραμμένη κατεύθυνση περιστροφής του ελαστικού που μαρκαρίστηκε στην πλευρά του ελαστικού.

**Α Προσοχή:** Και οι σαμπρέλλες υπόκεινται σε γήρανση, γιαυτό σε ένα καινούργιο ελαστικό πρέπει να μοντάρεται και μια καινούρια σαμπρέλλα.
(6) Φουσκώστε ελαφρά την σαμπρέλλα ώστε να αποκτήσει στρογγυλό σχήμα. Περάστε την βαλβίδα της σαμπρέλλας στην τρύπα βαλβίδας της ζάντας τοποθετώντας την σαμπρέλλα πλήρως στο εσωτερικό του ελαστικού. Προσέχοντας να μην δημιουργηθούν πτυχώσεις.
(7) Αρχίστε τώρα από την απέναντι πλευρά της βαλβίδας πιέζοντας την ελεύθερη ακόμα πλευρά του ελαστικού στο μάγουλο / χείλος της ζάντας. Προσέξτε ώστε η σαμπρέλλα να μην μαγκώσει μεταξύ ελαστικού και ζάντας και συνθλιβεί. Εργάζεστε ομοιόμορφα και από τις δύο πλευρές της περιμέτρου. Τώρα σπρώχνοντας τις πλευρές του ελαστικού όσο γίνεται πιο μέσα στο κέντρο της ζάντας προς το κοίλωμα της ζάντας, αυτό σάς διευκολύνει σημαντικά στο μοντάρισμα και των τελευταίων εκατοστών.

Αν αυτό δεν επιτυγχάνεται τότε πρέπει να χρησιμοποιήσετε τον μικρό λεβιέ μονταρίσματος ελαστικού της Challenge για να φέρετε την πλευρά του ελαστικού στο μάγουλο/χείλος της ζάντας. Προσέξτε ταυτόχρονα ώστε η αμβλεία πλευρά του να βρίσκεται προς την σαμπρέλλα και να μην προξενήσει ζημιά στην σαμπρέλλα.
(8) Το ελαστικό μονταρίστηκε. Η βαλβίδα είναι ορθή; Αν όχι, θα πρέπει να αποσυναρμολογήσετε εκ νέου μια πλευρά του ελαστικού και να επανευθυγραμμίσετε την σαμπρέλλα.
(9) Για να μπορούν το ελαστικό και η σαμπρέλα να επικάθονται στην ζάντα χωρίς ζόρισμα θα πρέπει να κινηθεί πέρα-δώθε το μισοφουσκωμένο ελαστικό σε ολόκληρη την περίμετρο του τροχού.
(10) Στην συνέχεια τραβήξτε με δύναμη την βαλβίδα από την ζάντα και ακινητοποιήστε την με ένα στερεωτικό παξιμάδι. Φουσκώστε την σαμπρέλλα μέχρι την μάξιμουμ πίεση ελαστικού. Η μάξιμουμ πίεση αναγράφεται στην πλευρά του ελαστικού.
(11) Ελέγξατε την εφαρμογή του ελαστικού με την βοήθεια της λεπτής ενδεικτικής γραμμής στο άνω μέρος της πλευράς του ελαστικού. Η γραμμή θα πρέπει να έχει μια ομοιόμορφη απόσταση από το μάγουλο/χείλος της ζάντας σε ολόκληρη την περίμετρο του ελαστικού.

(12) Για την ρύθμιση της οδικής συμπεριφοράς του ελαστικού αναφορικά με το βάρος του οδηγού και το οδόστρωμα μπορείτε να παραλλάξετε την λειτουργική πίεση του ελαστικού σύμφωνα με τις παρακάτω αναγραφόμενες προδιαγραφές:
**Τουρισμού επιλογή:** Μάξιμουμ πίεση – 20% (σε μεγάλες επιβαρύνσεις π.χ. βαλίτσα ή παιδικό κάθισμα κ.τλ. Το ελαστικό θα πρέπει να χρησιμοποιείται με μάξιμουμ πίεση)
**Ποδήλατο μάουντεν επιλογή:** πίεση – 25%
**Κούρσας επιλογή:** μάξιμουμ πίεση – 0,5 μπαρ

Κατά την ποδηλασία θα πρέπει η πίεση αέρος να μην είναι υψηλότερη ή χαμηλότερη.

(13) Βιδώστε το καπελάκι στην βαλβίδα. Τελειώσατε.

### Ξεμοντάρισμα

(14) Ξεβιδώστε το καπάκι βαλβίδας και το στερεωτικό παξιμάδι από την βαλβίδα και ξεφουσκώστε πλήρως.
(15) Πιέστε το ελαστικό σε όλη του την περίμετρο από την πλευρά της ζάντας στο κέντρο της ζάντας. Έτσι διευκολύνεται το ξεμοντάρισμα.
(16) Τοποθετείστε τον μικρό λεβιέ μονταρίσματος μόλις δίπλα στην βαλβίδα στην κάτω κόχη του ελαστικού και ανασηκώστε την πλευρά του ελαστικού άνω του χείλους της ζάντας. Κρατάτε σταθερά τον λεβιέ σε αυτήν την θέση. Περάστε τον δεύτερο μικρό λεβιέ σε περίπου 10 εκατοστά απόσταση από τον πρώτο ανάμεσα ζάντας και ελαστικού και ανασηκώστε και πάλι την πλευρά άνω της άκρης της ζάντας. Αφού ανασηκώθηκε ένα μέρος της πλευράς του ελαστικού πάνω από την άκρη της ζάντας, μετά κατά κανόνα μπορούμε να απελευθερώσουμε πλήρως την πλευρά με σιγανή μετακίνηση του μικρού λεβιέ σε όλη την περίμετρο.
(17) Τώρα μπορείτε να τραβήξετε έξω τη σαμπρέλλα. Η δεύτερη πλευρά του ελαστικού αφαιρείτε εύκολα από την ζάντα.

**Προσοχή:** Για την ατομική σας ασφάλεια να χρησιμοποιείτε μετά το κλατάρισμα καινούργια σαμπρέλλα.
**Κίνδυνος:** Ελέγχετε την ζαντοταινία προστασίας σαμπρέλλας. Μια ζαντοταινία που έχει φθαρεί ή δεν εφαρμόζει μπορεί να προξενήσει απότομη απώλεια αέρα. Σε απορίες ερωτήστε τον έμπορο σας ποδηλάτων!
**Προσοχή:** Πριν απο/συναρμολογήσετε μια ρόδα παρακαλούμε να διαβάσετε τις οδηγίες του κατασκευαστή του τροχού και να αποκτήσετε εμπειρία για τον μηχανισμό στερέωσης. Πριν συνεχίσετε την ποδηλασία ελέγξτε μετά το μοντάρισμα αν οι πλευρές τροχοπέδησης και τα δισκόφρενα είναι χωρίς γράσο ή άλλα λιπαντικά μέσα. Εξετάστε αν τα τακουνάκια των φρένων καταλήγουν στις επιφάνειες φρεναρίσματος. Ελέγξατε την εφαρμογή της στερέωσης του τροχού και σε δεδομένη περίπτωση την στήριξη ταχυτήτων μουαγιέ. Εκτελέστε οπωσδήποτε τεστ φρένων!
Σε περιπτώσεις αμφιβολιών απευθύνεστε στον ειδικό έμπορο της Challenge.

© Copyright 10/2013 - www.challengetech.it

## NL

# Challenge montage- en onderhoudsaanwijzingen voor draad- en vouwbanden

### Algemene aanwijzingen voor gebruik en onderhoud

Controleer voor iedere rit, of de banden in een goede staat verkeren en voldoende spanning hebben. Controleer de spanning met een pomp of manometer.

(1) Controleer voor iedere rit de zitting van de band. Het ventiel mag niet scheef staan.

(2) Doe voor iedere rit een remtest bij stilstand. De remvoeringen mogen de zijkanten van de band niet aanraken. Ze moeten geheel vlak op de velgen liggen.

Vervang de banden waarvan het profiel is afgereden en/of het canvas zichtbaar is geworden. Vervang de band voor uw eigen veiligheid ook indien deze op een andere wijze beschadigd is.

Banden, binnenbanden en velglinten dienen na drie jaar, onafhankelijk van het aantal gereden kilometers vernieuwd te worden.

Aanwijzing: witkleuringen op de band kunnen van het begin af aan optreden. Het gaat hierbij om het te voorschijn komen van beschermingswas tegen veroudering.

Banden slijten tijdens het rijden altijd. Deze slijtage kan niet vermeden worden, maar wel door een aangepaste rijwijze en goed onderhoud beperkt worden.

Vermijd daarom het remmen waarbij het loopwiel geblokkeerd wordt en over de ondergrond slipt.

Bewaar de banden niet in de felle zon en bij hoge temperaturen. Wanneer u het wiel tijdens de winter opbergt, dient u erop te letten, dat de banden steeds voldoende spanning hebben.

Controleer regelmatig de bandenspanning en houdt u zich aan het advies van Challenge op de etiket of de verpakking.

Rijd niet over scherpe randen.

Reinig de banden in geen geval met oplosmiddelen, zoals bijvoorbeeld aceton, wasbenzine of verdunningsmiddelen.

### Bandendimensies en velgindeling

Bij de bandenkeuze bepaalt de velggrootte de bandendimensie. U vindt de informatie over de bandenmaat op de wang van de band. Er zijn twee benamingen voor de bandenmaat: de meer precieze is de gestandaardiseerde millimeteraanduiding. De combinatie 50 – 559 betekent bijv. een bandbreedte van 50 mm in opgepompte toestand en een (binnen-)diameter van 559 millimeter. De andere maataanduiding voor dezelfde band wordt in inch aangegeven en luidt 26 x 1.90.
Let bij de montage op de velgbreedte-indeling volgens DIN 7800:

| Bandbreedte | Diepbed Velgen | | | | Hogedrukvelgen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Aanwijzing: hogedrukprofielvelgen moeten worden gebruikt, wanneer een bandenspanning van meer dan 5,5 bar geadviseerd wordt!
Banden, die een spanning van 5,5 bar en meer toelaten, moeten op „hogedrukvelgen", herkenbaar aan de toegevoegde „C" in de aanduiding, bijv. 622 x 19C, gemonteerd worden. Uw Challenge-dealer adviseert u graag.

Hogedrukvelgen    Diepbed Velgen

### Tips voor gevaar

Let op: hoge spanningen kunnen de velg beschadigen. Vraag uw vakhandelaar of de velgproducent, of uw velg de spanning van de band kan verdragen.

Let op: bij te geringe spanning kan de binnenband fijngedrukt worden.

Gevaar: behandel uw banden met zorg en rijd niet over scherpe randen! Pomp uw banden nooit boven de maximaal toegelaten spanning op! De band kan tijdens de rit van de velg afspringen of klappen.

Gevaar: rijd altijd met de voorgeschreven bandenspanning en controleer dit met regelmatige tussenpozen. Banden, waarbij het profiel is afgereden, waarvan de zijkanten poreus of verteerd zijn of waarbij het canvas aan de wang van de band te zien of al opengescheurd is, moeten vervangen worden. De opbouw van het binnenste van de band kan schade veroorzaken en openspringen, wanneer vocht of vuil kan binnendringen.

Gevaar: controleer regelmatig de toestand van de velgen. Bij velgremmen slijten de zijkanten, wat kan leiden tot het klappen van de binnenband. Vraag bij twijfel uw Challenge-vakhandelaar.

### Montage

(3) Controleer eerst de toestand van de velgen en het velglint. Is de velgbodem geheel bedekt en zijn er geen scherpe kanten en gaten te zien.

Gevaar: niet-perfecte velglinten moeten direct worden vervangen.

(4) Let er bij de montage van de band op, dat er geen voorwerpen, zoals zand of steentjes, in de band komen en de binnenband kunnen binnendringen.

(5) Zet de velg met de rand (hoorn) in de band. Druk de zijkant met de duimen volledig over de rand van de velg. Deze procedure moet bij iedere velg zonder gebruik van gereedschap mogelijk zijn.

Aanwijzing: let hierbij op de aangegeven draairichting van de band, die op de zijkant van de band vermeld staat.

Let op: ook binnenbanden verouderen. Daarom moet tegelijk met een nieuwe band ook een nieuwe binnenband gemonteerd worden.

(6) Pomp de binnenband licht op, zodat deze een ronde vorm krijgt. Steek het ventiel van de binnenband in het ventielgat van de velg en leg deze volledig in de binnenkant van de band. Let erop, dat er daarbij geen plooien gevormd worden.

(7) Begin nu op de tegenoverliggende kant van het ventiel de nog vrije zijkant van de band over de velgrand te drukken. Let er daarbij op, dat de binnenband niet tussen band en velg ingeklemd en platgedrukt wordt.
Werk gelijkmatig naar beide kanten langs de omtrek. Wanneer u daarbij de zijkanten zover mogelijk naar het midden van de velg in het diepbed van de velg duwt, kan dit de montage voor de laatste centimeters merkbaar vergemakkelijken.

Lukt dit niet, dan moet u de bandenlichter gebruiken, om de zijkant van de band over de velgrand te lichten. Let erop, dat de stompe kant ervan naar de binnenband wijst en dat de binnenband niet beschadigd wordt.

(8) De band is gemonteerd. Staat het ventiel recht? Als dit niet het geval is, moet u nog een keer een zijkant van de band demonteren en de binnenband opnieuw in de juiste stand brengen.

(9) Opdat band en binnenband vrij van spanningen op de velg geplaatst kunnen worden, moet u de band half opgepompt over de gehele wielomtrek heen en weer buigen.

(10) Trek vervolgens het ventiel een keer krachtig uit de velg en fixeer deze met een montagemoer.
Pomp de binnenband tot de maximale bandenspanning op. De maximale spanning staat op de zijkant van de band.

(11) Controleer de zitting van de band aan de hand van de smalle merklijn boven de velgflank. De lijn moet over de hele omtrek van de band een gelijkmatige afstand tot de velgrand hebben.

(12) Om de rijeigenschappen van de band in te stellen op het gewicht van de rijder en ondergrond, kunt u de bandenspanning tijdens gebruik overeenkomstig de onder vermelde richtlijnen variëren:

City / Touring: max. spanning – 20% (bij hoge belastingen bijv. bagage of kinderzitje enz. moet de band toch een maximale spanning hebben)
MTB: max. spanning – 25%
Race: max. spanning – 0,5 bar

Het aangegeven luchtdrukgebied moet bij gebruik niet onder- of overschreden worden.

(13) Schroef de dop op het ventiel en klaar...

### Demontage

(14) Schroef de ventielafsluiter en de montagemoer van het ventiel en laat de lucht volledig ontsnappen.

(15) Druk de band over de hele omtrek van de velgflank in het midden van de velg. Dit vergemakkelijkt de demontage.

(16) Breng een bandenlichter net naast het ventiel aan de onderkant van de band aan en hef de zijkant van de band over de velgrand. Houd de lichter in deze positie vast. Schuif de tweede lichter ongeveer 10 cm verwijderd van de eerste tussen de velg en band en hef de zijkant opnieuw over de velgrand. Nadat een deel van de zijkant van de band over de velgrand geheveld wordt, kan de flank meestal door langzaam verschuiven van de bandenlichter over de omtrek volledig losgemaakt worden.

(17) Nu kunt u de binnenband eruit trekken. De tweede zijkant kan eenvoudigweg van de velg naar beneden getrokken worden.

Let op: gebruik voor uw eigen veiligheid na bandenpech een nieuwe binnenband!

Gevaar: controleer het velglint. Een beschadigde of niet passend velglint kan leiden tot onmiddellijke deflatie. Vraag bij twijfel uw rijwieldealer!

Let op: alvorens u een wiel (de)monteert, eerst de handleiding lezen van de wielproducent en zorg dat u het sluitmechanisme begrijpt. Controleer, alvorens verder te rijden, of de zijkanten van de rem resp. remschijven na de montage nog vrij van vet of andere smeermiddelen zijn. Controleer of de remvoeringen de remvlakken raken. Controleer de zitting van de wielbevestiging en eventueel de steun van de naafschakeling. Doe in ieder geval een remproef!

Bij twijfel uw Challenge-vakhandelaar vragen.

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

## SE

# Challenge monterings- und skötselanvisningar för trådarmerade däck och uppblåsbara reservdäck

### Rätt användning och skötsel

Kontrollera inför varje färd, om däcken är i gott skick och håller tillräckligt tryck. Kontrollera lufttrycket med hjälp av en pump försedd med manometer.

(1) Kontrollera inför varje färd att däcket sitter rätt. Ventilen får inte sitta snett.

(2) Gör ett bromsprov stillastående inför varje färd. Bromsbeläggen får inte beröra däcksidorna, utan måste ligga mot fälgen med hela sin yta.

Byt däck, vilkas profil är nedsliten och/eller där corden börjat synas. Byt också för din egen säkerhet däck som uppvisar någon annan form av skador.

Däck, slangar och fälgband bör bytas efter tre år – oberoende av hur många kilometer de gått.

Observera: Det kan från början förekomma vita utfällningar på däcket. Detta beror på åldringsskyddsvax som tränger ut på ett normalt sätt.

Däck slits under färd. Sådant slitage går inte att undvika helt, men kan minimeras genom ett anpassat körsätt och regelbunden skötsel.

Undvik därför tvärbromsningar, där hjulet låser sig och slits mot underlaget.

Förvara inte däck i direkt solljus eller vid hög temperatur. Om du lägger hjulet i malpåse vintertid, se då till att däcken alltid håller tillräckligt däcktryck.

Kontrollera däcktrycket regelbundet och håll det vid Challenges rekommendation på banderollen eller förpackningen.

Undvik att köra över skarpa kanter.

Rengör inte däck med lösningsmedel som aceton, tvättbensin eller förtunning.

### Däckdimensioner och motsvarande fälgar

Vid valet av däck är man av fälgdimensionen begränsad till vissa däckdimensioner. Uppgift om däckstorleken finns på däckets sidovägg. Det finns två olika beteckningar på däckdimensionen: Den mera noggranna är den normerade millimeterbeteckningen. Exempelvis innebär kombinationen 50 – 559, att däcket i fullt pumpat skick har en bredd av 50 millimeter och en (inner-) diameter av 559 millimeter. Den andra beteckningen för samma däck använder måttenheten tum och skulle då bli 26 x 1.90. Observera vid monteringen fälgbreddsfördelningen enligt DIN 7800:

| Däckbredd | Djupbäddfälgar | | | | Hakfälgar | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Observera: Hakprofilfälgar skall användas där däcktryck över 5,5 bar rekommenderas! Däck som tillåter ett tryck av 5,5 bar eller mera, måste monteras på hakfälgar, vilka känns igen på slutbokstaven "C" i typbeteckningen, t ex 622 x 19C. Konsultera Challenge-försäljaren.

Hakfälgar    Djupbäddfälgar

### Riskpåpekanden

Observera: Ett för högt tryck kan skada fälgen. Fråga cykelhandlaren eller fälgtillverkaren, om fälgarna på din cykel klarar däcktrycket.

Observera: Om trycket är för lågt, kan slangen klämmas sönder.

Fara: Behandla dina däck med omsorg och kör inte över vassa kanter. Pumpa inte däcket över det maximalt tillåtna trycket! Däcket kan lossna från fälgen under färd eller brista.

Fara: Åk alltid med det föreskrivna däcktrycket och kontrollera detta regelbundet. Däck där profilen är nedsliten, vars sidor är spröda eller spruckna, där corden är synlig på sidoväggarna eller redan börjat rivas sönder, måste du byta. Däckets inre stomme kan skadas och brista, om fukt eller smuts tränger in.

Fara: Kontrollera regelbundet fälgarnas skick. Vid fälgbromsar slits flankerna, vilket till slut kan få slangen att spricka. Om något är oklart, fråga din Challenge-återförsäljare.

### Montering

(3) Kontrollera först fälgens och fälgbandets skick. Fälgbotten måste täckas helt av bandet och det får inte finnas några vassa kanter eller hål.

Fara: Defekta fälgband måste genast bytas.

(4) Se till när slangen och däcket monteras, att inga partiklar, som sand eller grus, kommer in i däcken och kan skada slangen.

(5) Sätt i fälgen med en ytterkant i däcket. Tryck hela däcksidan runt fälgens ytterkant. Se detta bör gå att göra utan verktyg på alla fälgar.

Observera: Lägg märke till däckets avsedda rotationsriktning, som är markerad på däcksidan.

Observera: Även slangar åldras, och därför skall även en ny slang monteras vid däcksbyte.

(6) Pumpa slangen en smula så att den får rund form Stick in slangens ventil i fälgens ventilhål och lägg in den fullständigt inuti däcket. Se till att inga veck uppstår.

(7) Börja nu på sidan mitt emot ventilen och tryck in den fria däcksidan över fälgens ytterkant. Se därvid till att slangen inte kläms mellan däck och fälg. Arbeta ömsevis från båda sidor längs omkretsen. Om däcksidorna därvid pressas in så långt som möjligt i mitten av fälgen ned i dess botten, underlättar detta de sista centimetrarnas montering betydligt.

Om arbetet misslyckas, måste monteringsverktyg användas för att kränga däcksidan över fälgens ytterkant. Se då till att verktygets trubbiga sida vänds mot slangen och att denna inte skadas.

(8) Nu är däcket monterat. Står ventilen inte rakt upp? I så fall måste en däcksida åter demonteras och slangen riktas upp på nytt.

(9) Däck och slang skall sitta på fälgen utan spänningar. Pumpa däcket till hälften och massera fram och tillbaka över däckets hela omkrets.

(10) Drag därefter ut ventilen med kraft ur fälgen och fixera den med fästmuttern.
Pumpa upp slangen till maximalt däcktryck. Detta finns angivet på däcksidan.

(11) Kontrollera att däcket sitter riktigt med hjälp av den fina markeringslinjen ovanför fälgsidan. Linjen måste ligga på samma avstånd till fälgens ytterkant runt hela omkretsen.

(12) För att ställa in däckets köregenskaper till förarens vikt och underlag, kan arbetstrycket varieras enligt de nedan uppställda uppgifterna:

City/Touring: Max tryck – 20% (vid hög belastning, t ex bagage, barnstol etc bör däcket emellertid användas med maxtryck)
MTB: Max tryck – 25%
Race: Max tryck – 0,5 bar

Det angivna lufttrycksspannet bör vid färd varken under- eller överskridas.

(13) Skruva till slut på smutsskyddskåpan på ventilen. Färdigt.

### Demontering

(14) Skruva av ventillocket och fästmuttern från ventilen och släpp ut all luft.

(15) Tryck bort däcket från fälgsidan till fälgens mitt runt hela omkretsen. Detta underlättar demonteringen.

(16) Sätt dit en monteringslyftare alldeles intill ventilen på däckets underkant och kräng däcksidan över fälgens ytterkant. Håll kvar lyftaren i detta läge. Skjut den andra lyftaren ungefär tio centimeter från den första mellan fälgen och däcket och kräng åter däcksidan över fälgens ytterkant. När en del av däcksidan lyfts över fälgkanten, kan den vanligtvis lossas helt genom att monteringslyftaren förskjuts långsamt längs däckets omkrets.

(17) Nu går det att dra ut slangen. Den andra däcksidan kan lätt dras av från fälgen.

Observera: Använd för säkerhets skull alltid en ny slang efter en punktering!

Fara: Kontrollera fälgbandet. Ett skadat eller inte passande fälgband kan medföra plötslig luftförlust. Fråga cykelhandlaren om du är osäker!

Observera: Innan ett hjul monteras eller demonteras bör du läsa igenom hjultillverkarens anvisningar och förstå hur låsmekanismen fungerar. Kontrollera före nästa färd, om bromssidorna eller bromsskivorna efter monteringen är fria från fett eller andra smörjmedel.
Kontrollera att bromsbeläggen når bromsytorna.
Kontrollera att hjulinfästningen sitter riktigt och vid behov navväxelns stöd. Gör ovillkorligen ett bromsprov!

Kontakta Challenge-handlaren om något är oklart.

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

## FI

# Challengein asennus- ja hoito-ohjeet pallereunaisille ja kokoontaitettaville renkaille

### Yleisiä käyttö- ja hoito-ohjeita

Tarkista aina ennen ajamaan lähtemistä, että renkaat ovat hyvässä kunnossa ja niissä on riittävästi painetta. Tarkista ilmanpaine painemittarilla varustetulla pumpulla.

(1) Tarkista aina ennen ajoa renkaan istuvuus paikalleen. Venttiili ei saa olla vinossa.

(2) Tee aina ennen ajoa jarrutuskoe paikallaan. Jarrupalat eivät saa koskettaa renkaiden reunoja, vaan niiden on oltava koko pinta-alaltaan pyöränvanteella.

Vaihda renkaat, jos niiden pinta on kulunut pahasti ja/tai niiden rungon kudos tulee näkyviin. Vaihda oman turvallisuutesi vuoksi myös muuten jollain tavoin vioittuneet renkaat.

Päällys- ja sisärenkaat ja vannenauhat on uusittava kolmen vuoden välein kilometrimäärästä riippumatta.

Huomautus: Renkaisiin voi alusta alkaen ilmestyä valkoisia värjäytymiä. Siinä on kysymys normaalista kulumissuojavahan esiintulosta.

Renkaat kuluvat ajon aikana. Tätä kulumista ei voi välttää, mutta sitä voidaan rajoittaa järkevällä ajotavalla ja renkaiden hoidolla.

Vältä siksi jarrutuksia, joissa rengas lukittuu ja hankautuu alustaa vasten.

Älä säilytä renkaita suorassa auringonpaisteessa tai kuumassa paikassa. Jos renkaat eivät ole käytössä talvella, varmista, että renkaissa on aina tarpeeksi painetta.

Tarkista rengaspaineet säännöllisesti ja noudata Challengein suositusta, joka käy ilmi vyötteestä tai pakkauksesta.

Älä aja terävien reunojen yli.

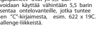
Älä missään tapauksessa puhdista renkaita liuotinaineilla, kuten asetonilla, puhdistusbensiinillä, ohenteella.

### Renkaiden mitat ja vanteiden järjestys

Renkaita valitessasi olet vannekoon myötä määrittänyt tietyt renkaiden mitat. Renkaiden kokomerkintä löytyy renkaan sivupinnasta. Rengaskoko voidaan merkitä kahdella eri tavalla. Tarkempi on standardoitu millimetrimerkintä. Esimerkiksi yhdistelmä 50 – 559 tarkoittaa, että ilmalla täytetyn renkaan leveys on 50 mm ja (sisä-)halkaisija 559 millimetriä. Saman renkaan toinen kokomerkintä on annettu tuumina: 26 x 1,90. Huomioi asennuksen yhteydessä standardin DIN 7800 mukaiset vanneleveysohjeet:

| Renkaan leveys | Syväkouruiset vanteet | | | | Ontelo vanteet | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Huomautus: Ontelovanteita tulee käyttää, jos suositeltavat rengaspaineet ovat yli 5,5 bar! Renkaat, joissa voidaan käyttää vähintään 5,5 barin painetta, tulee asentaa ontelovanteille, jotka tuntee renkaan kuvauksen "C"-kirjaimesta, esim. 622 x 19C. Neuvoja saat Challenge-liikkeistä.



Ontelo vanteet    Syväkouruiset vanteet

### Varoituksia

Huomio: Suuret paineet voivat vahingoittaa vannetta. Tarkista asiantuntevasta liikkeestä tai vanteen valmistajalta, kestääkö vanne renkaan paineen.

Huomio: Jos paine on liian alhainen, sisärengas voi ruhjoutua.

Vaara: Hoida renkaita asianmukaisesti äläkä aja terävien reunojen yli. Älä koskaan pumppaa renkaisiin sallittua suurempaa painetta! Rengas voi muuten hypätä vanteelta tai puhjeta ajon aikana.

Vaara: Käytä ajaessasi aina ohjeiden mukaista rengaspainetta, ja tarkista se säännöllisin väliajoin. Jos renkaiden pinta on kulunut pahasti, niiden sivut ovat hauraat tai niiden sivuilla on kudos näkyvissä tai jo repeytynyt, ne on vaihdettava. Renkaan sisäpuolen rakenne voi vaurioitua ja rengas puhjeta, jos sisään pääsee kosteutta tai likaa.

Vaara: Tarkista säännöllisesti vanteiden kunto. Vannejarrutukset kuluttavat vanteita, mikä voi johtaa sisärenkaan puhkeamiseen. Jos sinulla on kysyttävää, käänny Challenge-kauppiaan puoleen.

### Asennus

(3) Tarkista ensin vanteen ja vannenauhan kunto. Onko vanteen pohja kokonaan peitossa eikä siinä ole teräviä reunoja tai reikiä.

Vaara: Vialliset vannenauhat on vaihdettava heti.

(4) Varmista renkaan asennuksen yhteydessä, ettei renkaaseen pääse vieraita esineitä, kuten hiekkaa tai pieniä kiviä, jotka voivat vioittaa sisärengasta.

(5) Aseta rengas vanteen reunojen sisälle. Paina tämä sivu peukalolla kokonaan vanteen reunan yli. Tämän pitäisi onnistua jokaisella vanteella ilman työkaluja.

Huomautus: Huomioi renkaan sivuun merkitty renkaan pyörimissuunta.

Huomio: Myös sisärenkaat ikääntyvät. Siksi uuteen päällysrenkaaseen on asennettava myös uusi sisärengas.

(6) Pumppaa sisärenkaaseen sen verran ilmaa, että se saa pyöreän muodon. Aseta sisärenkaan venttiili vanteen venttiiliaukkoon ja vanne kokonaan renkaan sisäpuolelle. Varmista, ettei renkaaseen tule ryppyjä.

(7) Aloita nyt venttiilin vastakkaiselta puolelta renkaan vielä vapaan sivun painaminen vanteen reunan yli. Varmista, ettei sisärengas juutu ja joudu puristuksiin päällysrenkaan ja vanteen väliin.
Työskentele tasaisesti renkaan ympärysmitan molempien puolien mukaan. Kun painat renkaan sivut tällöin mahdollisimman pitkälle vanteen keskikohtaa kohti vanteen syvennykseen, renkaan viimeisten senttien asennus helpottuu huomattavasti.

Jos se ei onnistu, on käytettävä asennustyökalua renkaan reunan vipuamiseen vanteelle. Varmista, että työkalun tylppä puoli on sisärenkaaseen päin eikä sisärengas vaurioidu.

(8) Rengas on asennettu. Onko venttiili suorassa? Ellei, renkaan reuna on irrotettava vielä kerran ja suoristettava sisärengas uudelleen.

(9) Jotta päällys- ja sisärengas pääsevät asettumaan vanteelle ilman jännityksiä, puoliksi pumpattua rengasta tulee vanuttaa edestakaisin renkaan koko ympärysmitalta.

(10) Vedä lopuksi venttiili voimakkaasti ulos vanteesta ja kiinnitä se kiinnitysmutterilla.
Pumppaa sisärenkaaseen ilmaa, kunnes maksimirengaspaine on saavutettu. Maksimipaine on merkitty renkaan sivuun.

(11) Tarkista renkaan asettuminen renkaan sivun yläpuolella olevan ohuen merkkiviivan mukaan. Viivan tulee olla renkaan koko ympärysmitalta samalla etäisyydellä vanteesta.

(12) Renkaan ajo-ominaisuuksien sovittamiseksi ajajan painoon ja alustaan renkaan käyttöpainetta voi vaihdella alla olevien ohjeiden mukaan.

City/Touring: Maksimipaine – 20% (jos kuormitus on suuri, esim. matkatavaroiden tai lastenistuimen vuoksi, renkaassa tulee kuitenkin käyttää maksimipainetta.
MTB: Maksimipaine – 25%
Race: Maksimipaine – 0,5 bar

Annettua ilmanpaineväliä ei tule alittaa eikä ylittää käytön aikana.

(13) Ruuvaa venttiilin hattu paikalleen. Valmis.

### Renkaan irrottaminen

(14) Ruuvaa venttiilin hattu ja kiinnitysmutteri irti ja laske ilma kokonaan ulos.

(15) Paina rengasta koko ympärysmitalta renkaan sivusta vanteen keskikohtaan. Tämä helpottaa renkaan irrottamista.

(16) Aseta asennustyökalu aivan venttiilin viereen renkaan alareunaan ja väännä renkaan sivu vanteen reunan yli. Pidä vipua tässä asennossa. Työnnä toinen vipu noin 10 sentin päähän ensimmäisestä vanteen ja päällysrenkaan väliin ja väännä reuna uudelleen vanteen reunan yli. Kun osa renkaan sivusta on väännetty vanteen reunan yli, reuna voidaan useimmiten irrottaa kokonaan siirtämällä asennustyökalua hitaasti renkaan ympärysmitalla.

(17) Nyt voit vetää sisärenkaan pois. Päällysrenkaan toinen sivu voidaan yksinkertaisesti vetää pois vanteelta.

Huomio: Käytä oman turvallisuutesi vuoksi päällysrenkaan rikkouduttua uutta sisärengasta!

Vaara: Tarkista vannenauha. Vaurioitunut tai sopimaton vannenauha voi aiheuttaa ilman äkillisen häviämisen. Käänny epäselvissä tilanteissa renkaan myyjän puoleen.

Huomio: Ennen pyörän asennusta tai irrottamista on luettava läpi rengasvalmistajan ohje ja tutustuttava kiinnitysmekanismiin. Tarkista ennen ajamaan lähtöä, että jarrusivut tai jarrupalat ovat vielä asennuksen jälkeen vapaat rasvasta ja muista voiteluaineista.
Tarkista, että jarrupalat osuvat jarrupintoihin. Tarkista, että pyörän kiinnitys on kohdallaan ja tarvittaessa, että navan kytkentätuet ovat kunnolla kiinni. Tee ehdottomasti jarrutesti!

Käänny epäselvässä tilanteessa Challenge-kauppiaan puoleen.

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

## DK

# Challenge monterings- og plejeanvisninger til kanttråds- og foldedæk

### Generelle brugs- og plejehenvisninger

Kontroller inden hver tur, at dækkene er i orden og har tilstrækkelig luft. Kontroller lufttrykket vha. en pumpe med manometer.

(1) Kontroller inden hver tur, at dækkene sidder godt. Ventilen må ikke stå på skrå.

(2) Foretag inden hver tur en bremsetest stående. Bremsebelægningerne må ikke berøre dæksiderne, de skal hvile på fælgen med hele fladen.

Udskift dæk, hvor profilen er slidt ned / / eller karkasse-materiale er blevet synligt. Du bør af hensyn til din sikkerhed i det hele taget altid udskifte beskadigede dæk.

Dæk, slanger og fælgbånd bør under alle omstændigheder udskiftes efter tre år, uanset antal kørte kilometer.

Bemærk: Det kan forekomme, at dækkene farves hvide i begyndelsen. Det er ældningsbeskyttelsesvoks, der kommer ud og er helt normalt.

Dæk slides under kørslen. Denne slitage kan ikke undgås, men begrænses gennem fornuftig køremåde og vedligeholdelse.

Undgå derfor opbremsninger, hvor hjulet blokeres og slæber hen over underlaget.

Undgå at opbevare dækkene i direkte sol og ved høj varme. Hvis du opbevarer cyklen vinteren over, skal du sørge for, at der er tilstrækkeligt luft i dækkene.

Kontroller dæktrykket med jævne mellemrum og overhold anbefalingerne fra Challenge på banderolen eller emballagen.

Undlad at køre over skarpe kanter.

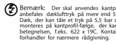
Dækkene må under ingen omstændigheder rengøres med opløsningsmidler, f.eks. acetone, rensebenzin, fortynder.

### Dækstørrelser og tilhørende fælge

Valget af dæk afhænger af størrelsen på fælgene. Nøjagtige angivelser af dækstørrelser finder du på siden af dækket. Der er to betegnelser for dækstørrelser: Den mest nøjagtige er den standardiserede millimeter-betegnelse. Kombinationen 50 – 559 angiver f.eks. en dækbredde på 50 mm, når dækket er pumpet op, og en (indvendig) dækdiameter på 559 millimeter. Den anden størrelsesbetegnelse for det samme dæk angiver størrelsen i tommer og lyder 26 x 1.90.
Sørg for at overholde fælgbredderne iht. gældende standard på området ved monteringen:

| Dækbredde | Lavprofil fælge | | | | Kantprofil fælge | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Bemærk: Der skal anvendes kantprofil-fælge, når der anbefales dæklufttryk på mere end 5,5 bar! Dæk, der kan tåle et tryk på 5,5 bar og derover, skal monteres på kantprofil-fælge, der kan kendes på „C" i betegnelsen, f.eks. 622 x 19C. Kontakt din Challenge-forhandler for nærmere rådgivning.



Kantprofil fælge    Lavprofil fælge

### Farehenvisninger

OBS: Høje tryk kan beskadige fælgene. Spørg din forhandler eller fælgproducent, om dine fælge kan holde til de givne dæktryk.

OBS: Ved for lavt tryk kan slangen gå i stykker.

Fare: Sørg for at holde dine dæk vedlige og kør ikke over skarpe kanter! Undlad at pumpe dine dæk op til mere end det maks. tilladte tryk! Dækket kan springe af fælgen eller punktere under kørslen.

Fare: Kør altid med det foreskrevne dæktryk og sørg for at kontrolle det med jævne mellemrum. Dæk, hvis profil er slidt ned, hvis flanker er skøre eller på anden måde skrøbelige, eller hvor der stikker væv ud på dæksiden eller dette allerede er ridset, bør du udskifte. Dækkets indvendige konstruktion kan tage skade og punktere, hvis der kommer fugt eller smuds ind.

Fare: Kontroller fælgene med jævne mellemrum. Med fælgbremser slides siderne, hvilket kan føre til, at slangen punkterer. Kontakt din Challenge-forhandler, hvis du er i tvivl.

### Montering

(3) Kontroller først fælgenes og fælgbåndenes tilstand. Er fælgbunden helt dækket og er der ingen skarpe kanter eller huller.

Fare: Mangelfulde fælgbånd skal udskiftes omgående.

(4) Sørg ved montering af dækkene for, at der ikke kommer fremmedlegemer, som sand og småsten, der kan ødelægge slangen, ind i dækkene.

(5) Anbring fælgen i dækkene med et horn. Tryk flanken over hornet helt ned i fælgen med tommelfingrene. Dette skulle kunne gøres ved hver fælg uden værktøj.

Bemærk: Sørg for at overholde den rotationsretning for dækkene, som er angivet på dækflanken.

OBS: Slanger kan også blive for gamle, hvorfor der altid skal sættes en ny slange i, når der skiftes dæk.

(6) Pump lidt luft i slangen, så den bliver rund. Sæt slangens ventil i fælgens ventilhul og læg den helt ind i det indvendige af dækket. Sørg for, at den ikke har nogen folder.

(7) Begynd nu at trykke den frie dækflanke over fælghornet på den modsatte side af ventilen. Sørg for, at slangen ikke kommer i klemme mellem dæk og fælg og bliver mast.
Arbejd dig til begge sider jævnt rundt i fælgens omfang. Hvis du samtidig skubber dækflankerne så langt ind mod midten af fælgen, i fælgens forsænkning, som muligt, gør det monteringen betydeligt lettere på det sidste stykke.
Hvis dette ikke lykkes, skal du benytte et dækjern for at løfte dækflankerne op over fælghornet. Sørg for, at den stumpe side peger ind mod slangen, og at slangen ikke beskadiges.

(8) Dækket er nu monteret. Sidder ventilen lige? Hvis dette ikke er tilfældet, er du nødt til at afmontere den ene flankeside igen og rette slange til.

(9) For at dæk og slanger kan sætte sig på fælgen uden spændinger, skal du vippe det halvt fyldte dæk frem og tilbage hele hjulet rundt.

(10) Træk til slut ventilen ud af fælgen med stor kraft og fikser den med fastgørelsesmøtrikken.
Pump slangen op til maks. dæktryk. Det maksimal tryk står på dækflanken.

(11) Kontroller, at dækkene sidder godt ved hjælp af den fine markeringslinie på dæksiden. Linien skal have den samme afstand til fælghornet hele vejen rundt.

(12) Du kan variere dækkets driftstryk ud fra nedenstående oplysninger for indstilling af dækkets køreegenskaber i forhold til cyklistens vægt og underlaget:

City/Touring: Maks. tryk – 20% (ved store belastninger, f.eks. baggage, barnesæde etc., bør dækket dog have maks. tryk)
MTB: Maks. tryk – 25%
Race: Maks. tryk – 0,5 bar

Det anførte lufttrykområde bør ikke over- eller underskrides under brugen.

(13) Skru smudskappen på ventilen. Og det var det!

### Afmontering

(14) Skru ventildækslet og fastgørelsesmøtrikken af ventilen og luk al luften ud.

(15) Tryk dækket hele vejen rundt fra fælgens flanke til midten af fælgen. Dette letter afmonteringen.

(16) Sæt et dækjern på dækkets underkant lige ved siden af ventilen og løft dækkets flanke op over fælghornet. Hold dækjernet i denne position. Skub det andet dækjern ind mellem fælg og dæk ca. 10 centimeter fra det første og løft igen flanken op over fælgkanten. Når en del af dækflanken er blevet løftet op over fælgkanten, kan flanken for det meste løftes op hele vejen rundt ved langsomt at skubbe dækjernet langsomt frem.

(17) Du kan nu trække slangen ud. Den anden dækflanke kan trækkes ud af fælgen uden problemer.

OBS: Sæt af hensyn til din sikkerhed en ny slange i, hvis cyklen har været punkteret!

Fare: Kontroller fælgbåndet. Et ødelagt fælgbånd eller fælgbånd, der ikke passer, kan føre til pludseligt lufttab. Kontakt din cykelforhandler, hvis du er i tvivl!

OBS: Læs vejledningen fra hjulproducenten, inden du eller monterer et hjul og find ud af, hvordan lukkemekanismen fungerer. Kontroller inden du kører igen, at der ikke fedt eller andre smøremidler på bremseflanker resp. bremseskiver.
Kontroller, at bremsebelægningerne ikke rammer bremsefladerne. Kontroller hjulfastgørelsen og om nødvendigt gearnavets afstivning. Foretag altid en bremseprøve!

Spørg din Challenge-forhandler i tvivlstilfælde.

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

## PL

# Montaż i uwagi dotyczące konserwacji opon Challenge

### Ogólne wskazówki dotyczące użycia i konserwacji

Przed każdą jazdą sprawdzić czy opony są w dobrym stanie i czy ciśnienie w oponach jest wystarczające. Ciśnienie w oponach sprawdzać przy pomocy pompki z manometrem.

(1) Przed każdą jazdą sprawdzić osadzenie opony. Wentyl musi być ustawiony prostopadle do obręczy.

(2) Przed każdą jazdą przeprowadzić próbę hamowania w miejscu. Klocki hamulców nie mogą dotykać boków opon i muszą przylegać całą powierzchnią do obręczy.

Wymienić opony, w których profil został zużyty i/lub widoczna jest osnowa. Dla własnego bezpieczeństwa wymienić również opony uszkodzone w jakikolwiek inny sposób.

Opony, wentyle i taśmy na obręczach należy wymienić na nowe po trzech latach – niezależnie od przebiegu.

Wskazówka: Białe przebarwienia na oponie mogą pojawić się od początku. Chodzi tutaj o normalne wypływanie wosku chroniącego oponę przed starzeniem.

Opony zużywają się w trakcie jazdy. Nie można uniknąć tego zużycia, ale dzięki odpowiedniej jeździe i konserwacji opon można ograniczyć ich nadmierne zużycie.

Z tego powodu unikać hamowania powodującego blokowanie kół i ich ślizganie po nawierzchni.

Nie przechowywać opon w pełnym słońcu i w gorących miejscach. W przypadku przechowywania kół zimą pamiętać o wystarczającym ciśnieniu w oponach.

Regularnie sprawdzać ciśnienie w oponach i przestrzegać zaleceń firmy Challenge podanych na banderoli lub opakowaniu.

Nie najeżdżać na ostre krawędzie.

W żadnym wypadku nie czyścić opony rozpuszczalnikami np. acetonem, benzyną ekstrakcyjną, rozcieńczalnikiem.

### Wymiary opon i wielkość obręczy

Przy wyborze opon należy się kierować wielkością obręczy w stosunku do określonej wielkości opony. Informacja na temat wielkości opony znajduje się z boku opony. Stosuje się dwa oznaczenia dla wielkości opon: dokładniejsze oznaczenie to znormalizowane oznaczenie podawane w milimetrach. Kombinacja liczb 50 – 559 oznacza np. szerokość opony 50 mm w stanie napompowanym i średnicę wewnętrzną 559 milimetrów. Stosuje się również inne oznaczenie w calach. Dla tej samej wielkości opony wynosi ono: 26 x 1.90.
W trakcie montażu przestrzegać danych w tabeli zamienników według normy DIN 7800:

| Szerokość opony | Osadzenie obręczy | | | | Szerokość obręczy | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Wskazówka: Obręcze o profilu hakowym stosuje się w przypadku zalecanego ciśnienia w oponie powyżej 5,5 bar! Opony, w których dopuszcza się ciśnienie rzędu 5,5 bar i więcej, należy montować na obręczach o profilu hakowym, można je rozpoznać po literze „C" w oznaczeniu, np. 622 x 19C. W przypadku pytań prosimy o kontakt z najbliższym punktem sprzedaży opon Challenge.

Szerokość obręczy    Osadzenie obręczy

### Wskazówki dotyczące sytuacji neibezpiecznych

Uwaga: Wysokie ciśnienie może uszkodzić obręcz. Dowiedzieć się w punkcie sprzedaży lub u producenta obręczy, czy posiadana obręcz wytrzyma ciśnienie w oponie.

Uwaga: W przypadku zbyt małego ciśnienia w oponie może nastąpić zgniecenie dętki.

Niebezpieczeństwo: Dbać o opony i nie najeżdżać na ostre krawędzie! W żadnym wypadku nie pompować opony do ciśnienia przekraczającego maksymalnie dopuszczalną wartość! W przeciwnym wypadku opona mogłaby w czasie jazdy zsunąc się z obręczy lub pęknąć.

Uwaga: Jeździć zawsze z zalecanym ciśnieniem w oponach i kontrolować je w regularnych odstępach czasu. Bezzwłocznie wymienić opony, w których nie ma profilu, których boki są popękane lub załamane lub w których na ściance bocznej jest widoczna osnowa lub też w przypadku naderwania. Może dojść do uszkodzenia konstrukcji wewnętrznej opony, w wyniku czego opona pęknie, kiedy wilgoć i brud przedostaną się do środka.

Uwaga: Regularnie sprawdzać stan opon. W przypadku hamulców obręczowych zużyciu ulegają ścianki boczne, co może prowadzić do pęknięcia dętki. W przypadku wątpliwości prosimy o kontakt z najbliższym punktem sprzedaży opon Challenge.

### Montaż

(3) Przed założeniem opony sprawdzić stan obręczy i jej taśmy. Czy korytko obręczy jest całkowicie zakryte i czy nie ma żadnych ostrych krawędzi lub dziur.

Niebezpieczeństwo: Uszkodzone taśmy bezzwłocznie wymienić na nowe.

(4) W trakcie montażu zwrócić uwagę na to, aby do opony nie przedostały się obce elementy takie jak piasek lub kamyki, które mogłyby zniszczyć dętkę.

(5) Wstawić krawędzie obręczy do opony. Wcisnąć kciukiem bok opony w całości wokół obrzeża. Ta czynności powinna być możliwa do wykonania bez narzędzi w przypadku każdego rodzaju obręczy.

Uwaga: Pamiętać w trakcie montażu o zalecanym kierunku obrotów opony podanym na ściance bocznej opony.

Uwaga: Również dętki starzeją się, dlatego wraz z nową oponą należy montować także nową dętkę.

(6) Lekko napompować dętkę, tak aby przybrała ona okrągły kształt. Włożyć zawór dętki do otworu zaworu w obręczy i włożyć ją w całości do wnętrza opony. Pamiętać o tym, aby dętka nie była zagięta.

(7) Teraz rozpoczynamy zakładanie po stronie przeciwnej do wentyla. Wolną jeszcze część boku opony wciskamy na krawędź obręczy. Uważać na to, aby dętka nie została zaciśnięta ani zgnieciona między oponą a obręczą. Zakładać oponę stopniowo obracając obręcz i wciskając oponę po obu stronach. Jeżeli w trakcie zakładania opony bok opony uda się wcisnąć maksymalnie do środka obręczy, to ułatwi to zdecydowanie montaż ostatnich centymetrów opony.

Jeżeli to się nie uda, należy użyć łyżek montażowych firmy które umożliwią podniesienie boku opony nad krawędź obręczy. Pamiętać o tym, aby, tępa strona łyżki była skierowana w stronę dętki i aby jej nie uszkodzić.

(8) Opona jest zamontowana. Czy wentyl jest ustawiony prosto? Jeżeli nie, należy jeszcze raz zdemontować bok opony i ponownie ułożyć dętkę.

(9) Aby oponę i dętkę nałożyć bez naprężeń na obręcz, należy napompowaną w połowie oponę przechylać do siebie i od siebie na całym jej obwodzie.

(10) Następnie zdecydowanym ruchem wyciągnąć wentyl z obręczy i zamocować go nakrętką.
Napompować dętkę do maksymalnego ciśnienia opony. Wartość ciśnienia maksymalnego podano z boku opony.

(11) Sprawdzić osadzenie opony przy pomocy linii powyżej boku obręczy. Linia musi znajdować się w jednakowej odległości od krawędzi.

(12) Aby dopasować właściwości jezdne opony do ciężaru kierowcy i podłoża, można odpowiednio zmieniać ciśnienie robocze opony zgodnie z poniżej podanymi wartościami:

City/Touring: maks. ciśnienie – 20% (przy dużych obciążeniach np. bagaż lub fotelik dla dziecka itp. w oponie powinno być ciśnienie maksymalne)
MTB: Maks. ciśnienie – 25%
Race: Maks. ciśnienie – 0,5 bar

Nie wolno przekraczać ani zaniżać podanych zakresów ciśnienia.

(13) Wkręcić kapturek na wentyl. Gotowe.

### Demontaż

(14) Odkręcić kapturek i śrubę mocującą z wentyla i całkowicie spuścić powietrze.

(15) Wcisnąć oponę na całym obwodzie z boku obręczy do jej środka. Ułatwi to zdjęcie opony.

(16) Wsunąć łyżkę tuż obok wentyla przy dolnej krawędzi opony i unieść bok opony nad obrzeże obręczy koła. Przytrzymać łyżkę w tej pozycji. Wsunąć drugą łyżkę w odległości około 10 cm od pierwszej między obręcz a oponę i unieść ponownie bok opony nad krawędzią obręczy. Po podniesieniu fragmentu boku opony można go zdjąć z obręczy wolno przesuwając łyżkę po całym obwodzie koła.

(17) Wyciągnąć dętkę. Drugi bok opony można teraz łatwo zdjąć z obręczy koła.

Uwaga: Dla własnego bepieczeństwa po awarii ogumienia założyć nową dętkę!

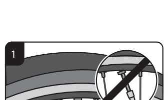
Uwaga: Sprawdzać stan taśmy na obręczy. Uszkodzona lub niedopasowana taśma może spowodować gwałtowną utratę ciśnienia w oponie. W przypadku pytań prosimy o kontakt z najbliższym punktem sprzedaży rowerów!

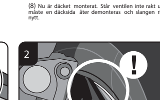
Uwaga: Przed zamontowaniem lub wymontowaniem koła zapoznać się z instrukcją obsługi producenta roweru i dokładnie zapoznać się z zasadą działania zacisku koła. Przed przystąpieniem do dalszej jazdy sprawdzić, czy boki obręczy mające kontakt z klockami hamulcowymi lub tarcze hamulcowe są po montażu czyste i wolne od smarów lub innych środków smarujących.
Sprawdzić, czy klocki hamulcowe stykają się z powierzchnią hamującą obręczy. Sprawdzać osadzenie koła i w razie potrzeby zacisk koła. Koniecznie przeprowadzić próbę hamowania!

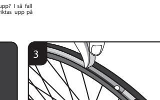
W przypadku pytań prosimy o kontakt z najbliższym punktem sprzedaży opon Challenge.

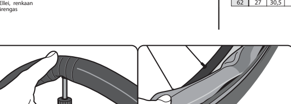
© Copyright 10/2013

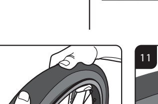
Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

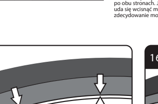






## CZ

# Challenge – montáž a pokyny k údržbě pneumatik s drátěnými vložkami a skládacích pneumatik

### Všeobecné pokyny pro používání a údržbu

Před každou jízdou zkontrolujte, zda jsou pneumatiky v dobrém stavu a zda mají dostatečný tlak. Tlak vzduchu zkontrolujte pumpičkou s manometrem.

(1) Před každou jízdou zkontrolujte usazení pneumatiky. Ventil nesmí být nakřivo.

(2) Před každou jízdou proveďte zkoušku brzd v klidu. Brzdové obložení se nesmí dotýkat boků pneumatiky. Musí doléhat po celé ploše na ráfku.

Pneumatiky, které mají sjetý profil a/nebo u kterých je vidět pletivo kostry, vyměňte. Pro Vaši vlastní bezpečnost vyměňte i jinak poškozené pneumatiky.

Pneumatiky, duše a ochranné vložky ráfků by se měly vyměňovat po třech letech nezávisle na ujetých kilometrech.

Upozornění: na začátku se může objevit na pneumatice bílé zabarvení. V tomto případě se jedná o normální vytékání ochranného vosku proti stárnutí.

Pneumatiky se během jízdy opotřebovávají. Tomuto opotřebení nelze zabránit, lze jej však omezit přiměřeným způsobem jízdy a šetrným zacházením.

Vyvarujte se proto brždění, kdy se kolo blokuje a klouže po podkladě.

Pneumatiky neskladujte na prudkém slunci a v nadměrném teplu. Jestliže kolo přes zimu demontujete, dbejte na to, aby byl v pneumatikách vždy dostatečný tlak.

Pravidelně kontrolujte tlak v pneumatikách a dodržujte doporučení firmy Challenge uvedená na štítku nebo na obalu.

Nepřejíždějte přes ostré hrany.

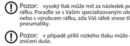
Pneumatiky v žádném případě nečistěte pomocí rozpouštědel jako je aceton, čisticí benzín či ředidla.

### Rozměry pneumatik a přiřazení ráfků

Při volbě pneumatiky jste s ohledem na velikost ráfku omezeni na určité rozměry pneumatiky. Údaje o velikosti pneumatiky naleznete na boční straně pneumatiky. Existuje dvojí označení pro velikost pneumatiky: přesnější označení je normované milimetrové označení. Kombinace 50 – 559 znamená např. šířku pneumatiky 50 mm v nahuštěném stavu a (vnitřní) průměr 559 mm. Druhé označení velikosti stejné pneumatiky se uvádí v palcích a zní 26 x 1.90.
Při montáži dbejte na přiřazení šířek ráfků podle DIN 7800:

| Šírka pneu. | Prohloubení Ráfky | | | | Hák Ráfky | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Upozornění: hákové profilové ráfky se používají, jsou-li doporučeny tlaky vzduchu v pneumatikách přes 5,5 baru! Pneumatiky, které umožňují tlak ve výši 5,5 baru a více, je třeba montovat na hákové ráfky identifikovatelné podle připojeného „C" v označení, např. 622 x 19C. Poraďte se s Vaším specializovaným obchodníkem firmy Challenge.



Hák Ráfky    Prohloubení Ráfky

### Bezpečnostní pokyny

Pozor: vysoký tlak může mít za následek poškození ráfku. Poraďte se s Vaším specializovaným obchodníkem nebo s výrobcem ráfku, zda Váš ráfek snese tlak pneumatiky.

Pozor: v případě příliš nízkého tlaku může dojít ke zničení duše.

Výstraha: s Vašimi pneumatikami zacházejte šetrně a nepřejíždějte přes ostré hrany! Pneumatiky nikdy nehustěte na tlak, který převyšuje maximální přípustný tlak! Pneumatika by mohla během jízdy sklouznout z ráfku nebo prasknout.

Výstraha: vždy jezděte s pneumatikami nahuštěnými na předepsaný tlak a ten kontrolujte v pravidelných intervalech.
Pneumatiky, které mají sjetý profil, jejichž boky jsou křehké nebo lámavé nebo u kterých je vidět pletivo na boční straně, popř. je-li toto pletivo již natrženo, byste měli vyměnit. Vnitřní konstrukce pneumatiky se může poškodit a prasknout, jestliže se dovnitř dostanou nečistoty či vlhkost.

Výstraha: pravidelně kontrolujte stav ráfků. U ráfkových brzd se opotřebovávají boky, což může mít za následek prasknutí duše. V případě pochyb kontaktujte Vašeho specializovaného obchodníka značky Challenge.

### Montáž

(3) Nejprve zkontrolujte stav ráfku a ochranné vložky ráfku. Je dno ráfku zcela zakryté a nejsou zde žádné ostré hrany nebo otvory.

Nebezpečí: závadné vložky ráfku je nutno okamžitě vyměnit.

(4) Při montáži pneumatiky dbejte na to, aby se do pneumatiky nedostala žádná cizí tělesa, jako např. písek nebo kamínky, která by mohla poškodit duši.

(5) Umístěte ráfek okrajem do pneumatiky. Stlačte bok palcem zcela přes okraj ráfku. Tato operace musí být možná u každého ráfku bez použití nástrojů.

Upozornění: dodržujte stanovený směr točení pneumatiky, který je uveden na jejím boku.

Pozor: i duše stárnou, proto je třeba namontovat k nové pneumatice i novou duši.

(6) Lehce nahustěte duši, aby dostala kulatý tvar. Zasuňte ventilek duše do otvoru ráfku a vložte jej zcela dovnitř pneumatiky. Dbejte na to, aby přitom netvořil záhyby.

(7) Nyní začněte na protilehlé straně ventilku tlačit dosud volný bok pneumatiky přes okraj ráfku. Dbejte přitom na to, aby se duše nezaklesla mezi pneumatiku a ráfek a nepoškodila. Pracujte rovnoměrně po obou stranách podél obvodu. Jestliže přitom budete tlačit boky pneumatiky co nejvíce ke středu ráfku do prohlubně ráfku, tak Vám to podstatně usnadní montáž na posledních centimetrech.

Jestliže to nepůjde, je třeba použít montážní páku, aby bylo možno páčit bok pláště přes okraj ráfku. Dbejte na to, aby tupá strana směřovala k duši a aby nedošlo k poškození duše.

(8) Plášť je nyní namontován. Je ventilek rovně? Jestliže ne, musíte ještě jednou demontovat bok pláště a duši opět vyrovnat.

(9) Aby se plášť a duše mohly bez napětí usadit na ráfku, je třeba plášť v polonahuštěném stavu převalovat po celém obvodu kola sem a tam.

(10) Poté jednou silně zatáhněte za ventilek ven z ráfku a uchyťte jej uchycovací maticí.
Nahustěte duši na maximální tlak v pneumatice. Hodnota maximálního tlaku je uvedena na boku pláště.

(11) Zkontrolujte usazení pláště podle jemné identifikační linky nad bokem ráfku. Linka musí mít po celém obvodu pneumatiky stejnou vzdálenost od okraje ráfku.

(12) Pro nastavení jízdních vlastností pláště s ohledem na hmotnost řidiče a podklad můžete provozní tlak pneumatik měnit podle níže uvedených údajů:

City/Touring: max. tlak – 20% (při vyšší zátěži, např. zavazadla nebo dětská sedačka, atd. by se však měla pneumatika používat na maximální tlak)
MTB: max. tlak – 25%
Race: max. tlak – 0,5 baru

Uvedené rozmezí tlaku vzduchu by se během provozu nemělo překračovat, ani by nemělo klesnout pod stanovenou hodnotu.

(13) Našroubujte na ventilek ochrannou čepičku. Hotovo.

### Demontáž

(14) Odšroubujte z ventilku krytku a uchycovací matici a zcela vypusťte vzduch.

(15) Stlačte plášť po celém obvodu z boku ráfku do středu ráfku. To usnadní demontáž.

(16) Těsně vedle ventilku na spodní hraně pláště nasaďte montážní páku a páčte bok pláště přes okraj ráfku.
V této poloze páku pevně držte. Zasuňte druhou páku ve vzdálenosti cca 10 cm od první mezi ráfek a plášť a páčte bok opět přes okraj ráfku. Jakmile jste vypáčili část boku pláště přes okraj ráfku, lze bok většinou pomalým posouváním montážní páky po obvodu zcela uvolnit.

(17) Nyní můžete vytáhnout duši. Druhý bok pneumatiky lze snadno stáhnout z ráfku.

Pozor: v zájmu vlastní bezpečnosti používejte vždy po defektu pneumatiky novou duši!

Výstraha: kontrolujte ochrannou vložku ráfku. Poškozená nebo nevhodná vložka ráfku může mít za následek náhlou ztrátu vzduchu. V případě pochyb kontaktujte Vašeho obchodníka s koly!

Pozor: před montáží či demontáží kola si prosím přečtěte návod výrobce kola a seznamte se s uzavíracím mechanismem. Před další jízdou zkontrolujte, zda boky brzd, popř. brzdné kotouče nejsou po montáži znečištěny tukem nebo jiným mazivem.
Zkontrolujte, zda brzdové obložení dotýká brzdných ploch. Zkontrolujte polohu uchycení kola a případně opěry zapojení hlav. Bezpodmínečně proveďte zkoušku brzd!

Máte-li pochyby, spojte se s Vaším specializovaným obchodníkem značky Challenge.

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

## SK

# Pokyny pre montáž a údržbu kordových a lamelových pneumatík Challenge

### Všeobecné pokyny pre používanie a údržbu

Pred každou jazdou skontrolujte, či sú pneumatiky v dobrom stave a dostatočne nahustené. Skontrolujte tlak v pneumatikách pomocou pumpy s manometrom.

(1) Pred každou jazdou skontrolujte správne dosadnutie pneumatiky na ráfe. Ventil nesmie stáť šikmo.

(2) Pred každou jazdou vykonajte brzdovú skúšku v stoji. Brzdové obloženia sa nesmú dotýkať okrajov pneumatiky, musia celou plochou dosadať na ráf.

Vymeňte pneumatiky, ktoré majú ojazdený dezén a/alebo je viditeľná štruktúra vlákna. Vymeňte aj inak poškodené pneumatiky, pre vlastnú bezpečnosť.

Pneumatiky, ventily a ochranné vložky by ste mali po troch rokoch vymeniť za nové – nezávisle od počtu najazdených kilometrov.

Poznámka: Bielo sfarbené miesta sa na pneumatike môžu vyskytovať od začiatku. Ide o bežné vystupovanie vosku, slúžiaceho na ochranu proti starnutiu, na povrch.

Pneumatiky sa počas jazdy opotrebúvajú. Tomuto opotrebeniu nemôžete zabrániť, môžete ho však pomocou primeraného spôsobu jazdy a starostlivej údržby obmedziť.

Vyvarujte sa preto brzdeniu, pri ktorom sa zablokuje koleso a šúcha sa o podklad.

Pneumatiky neskladujte na priamom slnku a pri vysokej teplote. Aj keď svoj bicykel na zimu odložíte, aj napriek tomu vždy dbajte na dostatočný tlak vzduchu v pneumatikách.

Pravidelne kontrolujte tlak v pneumatikách a dodržiavajte odporúčania Challengeu, uvedené na páske alebo obale.

Nejazdite cez ostré hrany.

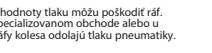
V žiadnom prípade pneumatiky nečistite rozpúšťadlami, ako napr. acetón, čistiaci benzín alebo riedidlo.

### Rozmery pneumatík a priradenie ráfov

Pri výbere pneumatiky vám rozmer ráfu predurčuje určitý rozmer pneumatík. Údaj o rozmere pneumatiky nájdete na boku pneumatiky. Existujú dva typy značenia rozmeru pneumatík: Presnejší je normovaný údaj v milimetroch. Napríklad kombinácia 50–559 znamená, že pneumatika má v nahustenom stave šírku 50 milimetrov a priemer (vnútorný) 559 milimetrov. Druhý spôsob uvádzania rozmeru tej istej pneumatiky sa udáva v palcoch a značí sa 26 x 1.90.
Pri montáži dbajte na priradené šírky ráfov podľa DIN 7800:

| Šírka pneumatiky | Prehĺbené ráfy | | | | Hákové ráfy | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Pokyn: Ráfy s hákovým profilom sa používajú vtedy, ak sú odporúčané hodnoty tlaku vzduchu v pneumatikách vyššie ako 5,5 barov!
Pneumatiky, ktoré pripúšťajú tlak 5,5 barov a viac, sa musia montovať na ráfy s hákovým profilom, rozoznateľné podľa pridaného „C" v označení, napr. B. 622 x 19C. Nechajte si poradiť od špecializovaného obchodníka Challenge.



Hákové ráfy    Prehĺbené ráfy

### Výstražné pokyny

Pozor: Vysoké hodnoty tlaku môžu poškodiť ráf. Informujte sa v špecializovanom obchode alebo u výrobcu ráfu, či ráfy kolesa odolajú tlaku pneumatiky.

Pozor: Pri príliš nízkom tlaku môže dôjsť k pomliaždeniu duše.

Nebezpečenstvo: Podrobujte pneumatiky starostlivej údržbe a nejazdite cez žiadne ostré hrany! Nikdy nenahustite dušu vyšším ako maximálne prípustným tlakom! Pneumatika by mohla počas jazdy skĺznuť z ráfu alebo prasknúť.

Nebezpečenstvo: Jazdite vždy s predpísaným tlakom v pneumatikách a v pravidelných intervaloch ho kontrolujte.
Pneumatiky, ktorých dezén je ojazdený, ktoré majú krehké a drobivé okraje, ktoré majú tkaninu na boku obnaženú alebo už natrhnutú, by ste mali vymeniť. Štruktúra pneumatiky vo vnútri sa môže poškodiť a prasknúť, keď do nej vnikne vlhkosť alebo nečistoty.

Nebezpečenstvo: Pravidelne kontrolujte stav ráfov. Pri ráfikových brzdách podliehajú okraje pneumatiky opotrebeniu, čo môže viesť k prasknutiu duše. V prípade pochybností sa informujte u svojho špecializovaného obchodníka Challenge.

### Montáž

(3) Najskôr skontrolujte stav ráfu a ochrannej vložky. Je prehĺbenie ráfu celé pokryté ochrannou vložkou a nie sú prítomné žiadne ostré hrany a diery.

Nebezpečenstvo: Poškodené ochranné vložky je potrebné ihneď vymeniť.

(4) Pri montáži pneumatiky dbajte na to, aby sa do pneumatiky nedostali žiadne cudzie predmety ako piesok alebo kamienky, ktoré by mohli poškodiť dušu.

(5) Zasuňte ráf jednou obvodovou hranou do pneumatiky. Okraj pneumatiky palcom pretlačte celkom cez hranu ráfu. Toto by sa malo dať vykonať pri každom ráfe bez pomoci náradia.

Upozornenie: Dbajte pritom na stanovený smer otáčania pneumatiky, ktorý je označený na okraji pneumatiky.

Pozor: Starnutiu podliehajú aj duše, preto sa musí s novou pneumatikou namontovať aj nová duša.

(6) Dušu mierne nahustite, aby nadobudla okrúhly tvar. Zasuňte ventil duše do príslušného otvoru na ráfe, a celú ju vložte do vnútra pneumatiky. Dbajte na to, aby sa pritom na nej nevytvorili záhyby.

(7) Teraz začnite oproti ventilu zatláčať za okraj ráfu voľný okraj pneumatiky. Dbajte pritom na to, aby sa duša nezasekla medzi pneumatiku a ráf a nepomliaždila sa tak.
Prepracujte sa rovnomerne po celom obvode po obidvoch stranách. Ak pritom okraje pneumatiky zatlačíte čo najviac do stredu ráfu, citeľne vám to uľahčí montáž na posledných centimetroch.

Ak sa to ručne nepodarí, musíte použiť montážnu páku aby ste okraj pneumatiky zasunuli za okraj ráfu. Dbajte na to, aby tupá strana montážnej páky smerovala k duši a aby ste dušu nepoškodili.

(8) Pneumatika je namontovaná. Stojí ventil rovno? Ak nie, musíte znovu demontovať jeden okraj pneumatiky a dušu ešte raz vyrovnať.

(9) Aby bolo možné pneumatiku aj dušu nasadiť na ráf bez pnutia, mali by ste na polonahustenej pneumatike pozdĺž celého obvodu rukami vykonávať pohyb ako pri hnetení cesta.

(10) Nakoniec ventil silne potiahnite z ráfu von a upevnite ho pripevňovacou maticou.
Dušu nahustite až po maximálny tlak pneumatiky. Maximálny tlak je uvedený na boku pneumatiky.

(11) Skontrolujte dosadnutie pneumatiky pomocou jemnej identifikačnej čiary nad okrajom ráfu. Identifikačná čiara musí po celom obvode pneumatiky vykazovať rovnomerný odstup od okraja ráfu.

(12) Aby ste jazdné vlastnosti pneumatiky prispôsobili hmotnosti jazdca a podkladu, môžete prevádzkový tlak pneumatiky meniť v súlade s dole uvedenými údajmi:

City/Touring: max. tlak – 20% (pri vysokých záťažiach, napr. batožina alebo detská sedačka atď. by sa pneumatika mala predsa len prevádzkovať pri maximálnom tlaku)
MTB: max. tlak – 25%
Race: max. tlak – 0,5 bar

Prevádzkový tlak by nemal byť nižší ani vyšší, ako stanovuje interval hodnôt tlaku vzduchu.

(13) Čiapočku ventilu naskrutkujte na ventil. Hotovo.

### Demontáž

(14) Odskrutkujte čiapočku ventilu a pripevňovaciu maticu z ventilu a vypustite všetok vzduch.

(15) Stlačte pneumatiku po celom obvode z okrajov ráfu do stredu ráfu. Uľahčuje to demontáž.

(16) Priložte montážnu páku tesne vedľa ventilu na dolnom okraji pneumatiky a nadvihnite okraj pneumatiky cez okraj ráfu. Pevne držte páku v tejto polohe. Zasuňte druhú páku vo vzdialenosti asi 10 centimetrov od prvej medzi ráf a pneumatiku a nadvihnite okraj pneumatiky znovu ponad okraj ráfu. Potom ako je časť okraja pneumatiky nadvihnutá cez okraj ráfu, sa väčšinou dá pomalým posúvaním montážnej páky po obvode úplne uvoľniť okraj pneumatiky.

(17) Teraz môžete dušu vytiahnuť. Druhý okraj pneumatiky sa dá z ráfu jednoducho stiahnuť.

Pozor: V záujme vlastnej bezpečnosti po defekte pneumatiky použite aj novú dušu!

Nebezpečenstvo: Skontrolujte ochrannú vložku. Poškodená alebo nevhodná ochranná vložka môže viesť k náhlej strate vzduchu. V prípade pochybností sa informujte u vášho obchodníka s bicyklami!

Pozor: Pred montážou alebo demontážou kolesa si prečítajte návod výrobcu bicykla a oboznámte sa s uzatváracím mechanizmom. Pred ďalšou jazdou skontrolujte, či sa brzdové klátiky resp. brzdové kotúče po montáži neznečistili tukom alebo inými mastiacimi prostriedkami. Skontrolujte, či brzdové obloženie dosadá na brzdné plochy. Skontrolujte upevnenia kolesa a prípadne zadný prehadzovač. Bezpodmienečne vykonajte skúšku bŕzd!

V prípade pochybností sa informujte u svojho špecializovaného obchodníka Challenge

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

## SI

# Montaža in navodila za vzdrževanje pnevmatik Challenge z žičnim in kevlarskim jedrom

### Splošna navodila za uporabo in vzdrževanje

Pred vsako vožnjo preverite, ali so pnevmatike v dobrem stanju in ali imajo dovolj pritiska. Pritisk v pnevmatikah preverite s tlačilko z manometrom.

(1) Pred vsako vožnjo preverite, ali pnevmatika dobro „sedi" na platišču. Ventil ne sme stati poševno.

(2) Pred vsako vožnjo preizkusite zavore na mestu. Zavorne obloge se strani pnevmatik ne smejo dotikati, ampak morajo s celotno površino ležati na platišču.

Zamenjajte pnevmatike z zlizanim profilom in/ali vidnim karkasnim materialom. Zaradi lastne varnosti zamenjajte tudi kakorkoli drugače poškodovane pnevmatike.

Po treh letih je potrebno ne glede na število prevoženih kilometrov zamenjati pnevmatike, zračnice in trakove v platiščih.

Opomba: Bela barva se lahko na pnevmatikah pojavlja od samega začetka. Gre za izstopanje voska, ki ščiti pnevmatiko pred staranjem, kar je popolnoma normalno.

Med vožnjo se pnevmatike obrabljajo. Obrabe ne morete preprečiti, lahko pa jo s pravilnim načinom vožnje in dobrim ravnanjem in vzdrževanjem omejite.

Izogibajte se zaviranju, kjer kolo zablokira in zdrsi po podlagi.

Pnevmatik ne hranite na žgočem soncu in na vročini. Tudi če kolesa pozimi ne uporabljate, poskrbite, da bo tlak v pnevmatikah vedno zadosten.

Redno preverjajte pritisk v pnevmatikah in upoštevajte priporočila Challengea, navedena na pnevmatiki ali embalaži.

Ne vozite preko ostrih robov.

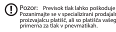
Pnevmatik nikoli ne čistite s topili, kot so aceton, bencin ali razredčila.

### Dimenzije pnevmatik in skladnost s platišči

Izbira pnevmatike je zaradi velikosti platišča omejena na določene dimenzije pnevmatik. Velikost pnevmatike je navedena na njeni stranski površini. Obstajata dve oznaki velikosti pnevmatik: natančnejša je standardizirana navedba v milimetrih. Oznaka 50–559 npr. pomeni, da je napolnjena pnevmatika široka 50 mm, njen (notranji) premer pa znaša 559 mm. Druga vrsta običajnih oznak so palci – za enako veliko pnevmatiko znašajo dimenzije v palcih 26 x 1.90.
Pri montaži pazite, da bodo širine platišč v skladu z DIN 7800:

| Širina pnevmatike | Globoka platišča | | | | Kljukasta platišča | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Opomba: Platišča s kljukastim profilom uporabite, če se priporoča tlak v pnevmatikah, ki je višji od 5,5 barov! Pnevmatike, v katerih je dovoljen tlak lahko enak ali večji od 5,5 barov, je potrebno montirati na kljukasta platišča, ki jih spoznamo po dodatni oznaki „C", npr. 622 x 19C. Poiščite nasvet pri Challengeovem prodajalcu.



Kljukasta platišča    Globoka platišča

### Nasveti za preprečevanje nevarnosti

Pozor: Previsok tlak lahko poškoduje platišče. Pozanimajte se v specializirani prodajalni ali pri proizvajalcu platišč, ali so platišča vašega kolesa primerna za tlak v pnevmatikah.

Pozor: Pri prenizkem tlaku se lahko zmečka zračnica.

Nevarnost: S pnevmatikami ravnajte skrbno, ne vozite preko ostrih robov! Pnevmatik nikoli ne napolnite preko najvišjega dovoljenega tlaka, ker lahko med vožnjo padejo s platišča ali počijo!.

Nevarnost: Vedno vozite s predpisanim tlakom v pnevmatikah, ki ga v rednih intervalih preverjajte. Pnevmatike z zlizanim profilom, krhkimi, izsušenimi ali nalomljenimi stranskimi površinami ter z odprtinami ali celo raztrganinami zamenjajte. Notranjost pnevmatike se lahko poškoduje, zaradi česar pnevmatika poči, če vanjo zaideta vlaga in umazanija.

Nevarnost: Redno preverjajte stanje platišč. Pri zavorah z zaviranjem na platiščih se obrabljajo robovi pnevmatik, zaradi česar lahko zračnica poči. Če niste prepričani, se posvetujte s prodajalcem Challengeovih izdelkov.

### Montaža

(3) Najprej preverite stanje platišča in traku v platišču. Je dno platišča popolnoma prekrito s trakom in v njem ni nobenih ostrih robov ali lukenj.

Nevarnost: Raztrgane oz. poškodovane trakove je potrebno takoj zamenjati.

(4) Pri montaži pnevmatike pazite, da v pnevmatiko ne bi zašli tujki, kot npr. pesek ali kamenčki, ki bi lahko poškodovali zračnico.

(5) Pnevmatiko namestite preko enega roba platišča. S palcem en rob pnevmatike popolnoma potisnite čez rob platišča. To bi pri vsakem platišču moralo biti izvedljivo brez montirnega orodja.

Nasvet: Pri montaži upoštevajte smer vrtenja pnevmatike pri vožnji, ki je označena na robu pnevmatike.

Pozor: Tudi zračnice se starajo, zato je potrebno skupaj z novo pnevmatiko montirati tudi novo zračnico.

(6) Zračnico narahlo napolnite, da bo postala okrogla. Ventil zračnice vtaknite v luknjo na platišču in zračnico v celoti položite v notranjost pnevmatike. Pazite, da se zračnica pri tem ne bo nagubala ali zvila.

(7) Sedaj začnite prost rob pnevmatike, ki se nahaja nasproti ventila, potiskati preko roba platišča. Pazite, da se zračnica ne bo stisnila med pnevmatiko in platišče in se zmečkala.
Delajte enakomerno na obeh straneh po celotnem obsegu.
Če rob pnevmatike pritiskate čimbolj na sredino in v globino platišča, bo montaža zadnjih nekaj centimetrov pnevmatike znatno lažja.
Če to ne uspe, uporabite montirni vzvod, da rob pnevmatike spravite čez rob platišča. Pazite, da bo topa stran montirnega vzvoda usmerjena k zračnici in da zračnice ne boste poškodovali.

(8) Tako je montaža pnevmatike končana. Stoji ventil pokončno? Če ne, bo potrebno ponovno demontirati en rob pnevmatike in zračnico poravnati.

(9) Da se bosta pnevmatika in zračnica na platišču umestili brez napetosti, napol napolnjeno pnevmatiko po celotnem obsegu kolesa nekaj časa valjajte levo – desno.

(10) Nato ventil enkrat krepko potegnite iz platišča in ga pritrdite z matico.
Zračnico napolnite do največjega dovoljenega tlaka. Ta je naveden na stranski površini pnevmatike.

(11) S pomočjo tanke pomožne črte nad robom platišča preverite, ali je položaj pnevmatike pravilen. Črta mora po celotnem obsegu pnevmatike potekati v enakomerni razdalji od roba platišča.

(12) Za prilagoditev voznih lastnosti pnevmatike podlagi in teži voznika lahko tlak v pnevmatikah ustrezno spreminjate v skladu s spodnjimi navedbami:

City/Touring: max. tlak – 20% (vendar naj bo pri velikih obremenitvah, npr. s prtljago ali otroškim sedežem itd., pnevmatika napolnjena z max. tlakom)
MTB: max. tlak – 25%
Race: max. tlak – 0,5 barov

Tlak med vožnjo ne sme biti manjši ali večji od predpisanega območja.

(13) Na ventil privijte pokrov (kapico) za zaščito pred umazanijo. Končano.

### Demontaža

(14) Z ventila odvijte pokrov in matico ter spustite zrak iz zračnice.

(15) Pnevmatiko po celotnem obsegu pritisnite od roba proti sredini platišča. Tako bo demontaža lažja.

(16) Montirni vzvod izdelovalca postavite tik ob ventil na spodnji rob pnevmatike in rob pnevmatike dvignite čez rob platišča. Nato vzvod v tem položaju zadržite. Drug vzvod približno deset centimetrov od prvega potisnite med platišče in pnevmatiko in rob pnevmatike ponovno dvignite čez rob platišča. Ko je tako čez rob platišča dvignjen določen del pnevmatike, je mogoče rob pnevmatike s platišča sneti kar s počasnim premikanjem montirnega vzvoda po celotnem obsegu platišča.

(17) Sedaj lahko izvlečete zračnico. Drug rob pnevmatike lahko enostavno potegnete s platišča.

Pozor: Zaradi lastne varnosti po preluknjani pnevmatiki hkrati z novo pnevmatiko uporabite tudi novo zračnico!

Nevarnost: Preverite gumijast trak v platišču. Poškodovan ali neustrezen trak lahko povzroči nenadno izgubo zraka v zračnici. Če ste v dvomih, se posvetujte s prodajalcem kolesa!

Pozor: Pred montažo ali demontažo kolesa v celoti preberite, prosimo, navodila proizvajalca kolesa in se seznanite s sistemom zapiranja. Pred nadaljevanjem vožnje preverite, ali po montaži na zavornih površinah oz. delih, ki se jih bodo dotikale zavore, ni ostalo mazivo ali druga podobna sredstva.
Preverite stik zavornih oblog z zavornimi površinami na platišču. Preverite, ali je kolo dobro vpeto, po potrebi pa tudi podporni del pesta. Zavore obvezno preizkusite pred vožnjo!

Če ste v dvomih ali imate vprašanja, vprašajte Challengeovega prodajalca.

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it

## HU

# Challenge drótperemes és hajtogatható gumiköpenyek szerelési és ápolási útmutatása

### Általános használati- és ápolási tanácsok

Minden út előtt ellenőrizze az abroncs megfelelő állapotát és kellő nyomását. A légnyomást egy nyomásmérővel ellátott pumpával ellenőrizze.

(1) Ellenőrizze minden út előtt a gumiköpenyek megfelelő illeszkedését. A szelepnek nem szabad ferdén állnia.

(2) Minden út előtt hajtson végre fékpróbát. A fékbetétek nem érinthetik a gumiköpenyt, azoknak teljes felületükkel a felnire kell ráfeküdniük.

Cserélje le azokat a gumiköpenyeket, amelyeken már lekopott a mintázat, vagy amelyeken láthatóvá vált a karkasz szövetbetéte. Saját biztonsága érdekében cserélje le a más módon megsérült gumiköpenyt is.

A köpenyeket, tömlőket és tömlővédő szalagokat háromévenként a megtett kilométertől függetlenül ki kell cserélni.

Tudnivaló: A gumiköpenyeken fehér elszíneződés jelenhet meg. Ezt az öregedés elleni viasz kicsapódása okozza.

A gumiköpenyek a közlekedés folyamán kopnak. Ez a kopás elkerülhetetlen, de a megfelelő használat és a kíméletes bánásmód a kopást csökkentheti.

Kerülje a kerékblokkolással való fékezést, amikor a kerék gumiköpenye már csúszik az útfelületen.

A köpenyt ne hagyja a tűző napon és óvja a forróságtól. Ha a kerékpárt télen leállítja, mindig legyen gondja a gumiköpenyek kellő nyomására.

Rendszeresen ellenőrizze a gumiköpenyek légnyomását és kövesse a Challenge zárszalagján, vagy csomagolásán olvasható útmutatásokat.

Éles tárgyakra ne hajtson rá.

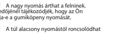
A gumiköpenyeket semmi esetre se tisztítsa oldószerrel, pl. acetonnal, mosóbenzinnel, vagy hígítóval.

### A gumiköpenyek méretei és a hozzájuk tartozó felnik

A gumiköpeny kiválasztásánál a felni nagysága határozza meg a gumiköpeny méretét. Az abroncs méretének adatai az abroncs oldalán találhatók. Az abroncs méretét kétféleképpen tüntetik fel: A pontosabb a szabványos milliméter meghatározás. Az 50 – 559 kombináció például felpumpált állapotban egy 50 mm szélességű és 559 mm (belső-) átmérőjű gumiköpenyt jelent. Ugyanannak a gumiköpenyek másfajta méretmegjelölése collban 26 x 1.90.
Szereléskor legyen figyelemmel a gumiköpenyek DIN 7800 szerinti szélességi hozzárendelésére:

| Abroncs szélesség | Mélyágyazású felnik | | | | Horgas felnik | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | | | | | 13C | | | |
| 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 | | | | | | |

Tudnivaló: A horgas felnit akkor kell alkalmazni, amikor a gumiköpeny ajánlott nyomása az 5,5 bar értéket meghaladja.
Azoknál a gumiköpenyeknél, amelyek az 5,5 bar vagy annál nagyobb nyomást is lehetővé teszik, horgas felnit kell használni, az ilyenek a jelzésükbe beillesztett „C" betűjelről ismerhetők fel, mint pl. 622 x 19C. Kérjük, hogy tájékozódjék a Challenge szakkereskedésben.



Horgas felnik    Mélyágyazású felnik

### Veszélyre utaló figyelmeztetések

Figyelem! A nagy nyomás árthat a felninek. Szakkereskedőjénél tájékozódjék, hogy az Ön felnije elbírja-e a gumiköpeny nyomását.

Figyelem! A túl alacsony nyomástól roncsolódhat a tömlő.

Veszély! Gumiköpenyeit kíméletesen használja és éles tárgyra ne hajtson rá. A köpenyeit soha ne fújja fel a megengedettnél nagyobb nyomásra. A gumiköpeny attól menet közben kiugorhat a felniből, vagy szépukkanhat.

Veszély! Mindig az előírt abroncsnyomással haladjon és azt rendszeres időközönként ellenőrizze. Az olyan lekopott mintázatú abroncsot ki kell cserélni, amelynek már merev vagy törékeny az oldala, kilátszik vagy az oldalán már felszakadt a szövetbetét. A gumiköpenyek belsejébe kerülő nedvesség vagy szennyeződés károsíthatja a gumiköpenyt, amely attól ki is pukkanhat.

Veszély! Rendszeresen ellenőrizze a felnik állapotát Ha a felnire ható fékek hozzáérnek a gumiköpenyhez, az az abroncs kipukkanását okozhatja. Kérjen tájékoztatást Challenge szakkereskedőjétől is.

### Felszerelés

(3) Először ellenőrizze a felnik és a tömlővédő szalagok állapotát. Teljesen fedett-e a felni fenékfelülete és nincsenek-e benne éles szélek vagy lyukak.

Veszély! A hibás tömlővédő szalagot azonnal ki kell cserélni.

(4) Ügyeljen a felni szerelésénél arra, hogy idegen test, homok vagy kődarabka ne kerüljön a felnibe, amely a tömlőt felsértheti.

(5) Helyezze be a felnit egy szarvval a gumiköpenybe. Ezt az oldalt hüvelykujjának nyomásával teljesen nyomja át a felni szarván. Ez a művelet minden felninél szerszám nélkül végrehajtható.

Tájékoztatás: Legyen figyelemmel a gumiköpenyek forgásirányára, mely az abroncs oldalán nyíllal van feltüntetve.

Figyelem! A tömlők is öregednek, ezért az új abroncshoz mindig új tömlőt kell felszerelni.

(6) A tömlőt gyengén fújja fel, de csak annyira, hogy alakját felvegye. Dugja át a tömlő szelepét a felni szelepfuratán, és helyezze be teljesen a gumiköpeny belsejébe. Ügyeljen rá, nehogy eközben a tömlőn gyűrődés keletkezzen.

(7) Ezután folytassa a műveletet a szelep ellenkező oldalán, a gumiköpeny még szabad peremének a felni szarván való átnyomásával. Eközben ügyeljen rá, hogy a tömlő az abroncs és a felni közé ne csípődjék be és ezáltal szét ne préselődjék. A kerület mentén mindkét oldalon egyenletesen hajtsa végre a műveletet Ha a gumiköpeny oldalait a felni ágyába, lehetőleg annak közepéig már benyomta, megkönnyítette által a szerelést, mely majd az utolsó centiméterek fog érződni.

Ha ez nem sikerült, akkor vegye igénybe a szerelőkart, és az abroncs szélét azzal emelje át a felni peremhorgán. Ügyeljen rá, hogy a szerelőkar tompa vége nézzen a tömlő irányába és hogy a tömlőt eközben meg ne sértse.

(8) Ezzel a gumiköpenyeket fel is szerelte. Egyenesen áll a szelep? Ha nem, akkor fejtse le az abroncs oldalait, és a tömlőt állítsa megfelelő helyzetbe.

(9) Azért, hogy a gumiköpeny és tömlő a felnire feszülésmentesen felfeküdjék, a gumiköpenyt félig felfújva a kerék teljes kerülete mentén nyomogassa oldalirányban ide-oda.

(10) Ezután húzza ki a szelepet a felniből egy erős húzással és rögzítse a rögzítőanyával.
A tömlőt pumpálja fel a megengedett maximális nyomására.
A megengedett maximális nyomás leolvasható a gumiköpeny oldaláról.

(11) Ellenőrizze az abroncs megfelelő illeszkedését a felni szélén látható finom jelzővonal segítségével. A vonalnak az abroncs teljes kerülete mentén egyenletes távolságban kell lennie a felni peremétől.

(12) A gumiköpeny tulajdonságainak az utas súlyával és az útfelülettel való összhangba hozatalához változtatni lehet a gumiköpenyek üzemi nyomását a felsorolt feltételek szerint:

City/Touring: Max. nyomás – 20% (azonban nagy terhelésnél, pl. csomagszállítás, gyermekülés, stb. esetében a gumiköpenyt a max. nyomásra kell felfújni).
MTB: Max. nyomás – 25%
Race: Max. nyomás – 0,5 bar

A megadott légnyomás-tartománynál kisebb, vagy nagyobb nyomást alkalmazni nem szabad.

(13) Csavarja rá a szelepre a szennyezés elleni védő sapkát. A munkával elkészült.

### Leszerelés

(14) Csavarja le a szelepről a szelepsapkát és a rögzítő anyát, majd engedje ki teljesen a levegőt.

(15) Nyomja be a gumiköpenyt a felni teljes kerülete mentén a felni közepébe. Ez megkönnyíti a leszerelést.

(16) Illesszen be egy szerelőkart szorosan a szelep mellett az abroncs alsó széle alá és emelje át az abroncs szélét a felni peremén. Tartsa erősen a szerelőkart ebben a helyzetben. Tolja be a második szerelőkart mintegy 10 cm távolságban az elsőtől, a felni és az abroncs közé és emelje át itt is az az abroncs szélét a felni peremén. Miután az abroncs szélének egy részét a felni peremén átemelte, a szerelőkar abroncs szélén való lassú eltolásával a peremet teljesen kiemelheti.

(17) Ekkor a tömlőt ki lehet húzni. Az abroncs másik széle a felniről egyszerűen lehúzható.

Figyelem! Saját biztonsága érdekében defekt után használjon új gumiköpenyt!

Veszély! Ellenőrizze a felni betétszalagját. A sérült, vagy nem jól illeszkedő betétszalag hirtelen légnyomás veszteséget okozhat. Kérdéseivel forduljon kerékpár kereskedőjéhez!

Figyelem! Mielőtt egy kereket be- vagy kiszerelne, olvassa el a kerékpárgyár útmutatását és legyen tisztában a zárszerkezet működésével. Ellenőrizze továbbhaladás előtt, hogy a fékperemek, illetve féktárcsák a szerelés után kenőcsírtól vagy más kenőanyagtól mentesek-e. Ellenőrizze, hogy a fékbetétek rásimulnak-e a fékfelületekre. Ellenőrizze a kerékrögzítés szilárdságát és szükség esetén az agykapcsolás kitámasztását. Feltétlenül hajtson végre fékpróbát!

Ha nem biztos a dolgában, forduljon Challenge szakkereskedőjéhez.

© Copyright 10/2013

Challenge Tires
info@challengetech.it
www.challengetech.it