

Warning notice for using Continental tyres and tubes on carbon and aluminium clincher "tubeless ready" rims without rim strips

Fully sealed aluminium or carbon rim profiles for road racing bikes are increasingly available on the market. They do not feature drill holes in the rim base. The manufacturers therefore negate the need for a rim strip. The problem here is that the heat generated by braking (rim brakes) penetrates directly through to the tyre system. Carbon as rim material has the disadvantage of a lower heat conductivity. During braking, heat builds up and can unduly increase the thermal load on tubes and tyres. Riding without a rim strip can result in sudden tyre failure during extended braking, e.g. when riding down a mountain pass. This particularly applies to latex tubes as well as to lightweight tubes weighing less than 70 grams.

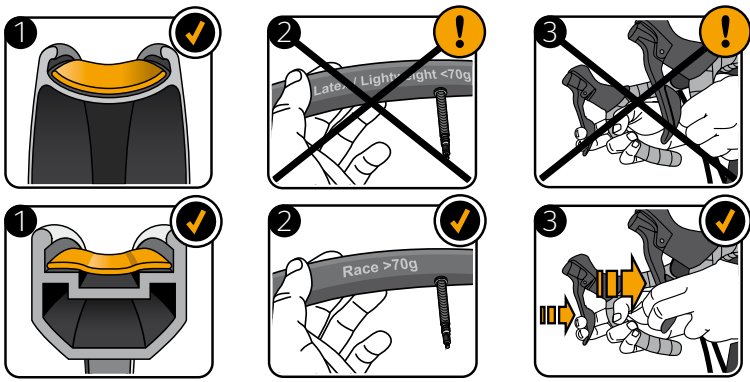
To minimize the risk of a tube failure Continental strongly recommends...

- ...that you use an Easy Tape rim strip even with fully sealed aluminium rim profiles and carbon rims. It protects the tube from the direct effects of heat.
- ...that you use race tubes in general, especially in hilly terrains. Do not use latex or lightweight tubes ("Light", "Supersonic") in these types of terrain.

Furthermore, Continental recommends that you optimize your riding technique. Constant braking with permanent dragging of the brake can lead to too extremely high temperatures which may result in a sudden tube failure.

- Make it a rule to alternate both brakes when riding downhill. This distributes the brake heat on both rims.
- Brake before bends and release the brake as far as possible. Continue rolling without braking afterwards, as far as road conditions permit. This kind of pulsating braking allows the rim to cool down a little.
- If you are forced to brake constantly over a long period of time during downhill riding, make a stop, if possible, to let the rims cool down a little.

- 1 Make it a rule to use Continental Easy Tape rim strips, even if the wheel manufacturer indicates the use without a rim strip. The rim strip reduces the risk of a tube failure which may result in a loss of control over the bicycle with unforeseeable consequences for life and limb.
- 2 Use Continental race tubes in general, especially when riding in hilly terrains. Do not use latex or lightweight tubes ("Light", "Supersonic").
- 3 Always alternate both brakes to distribute the brake heat and avoid constant braking.



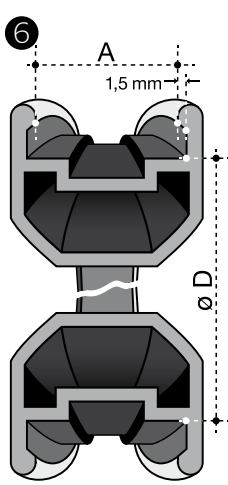
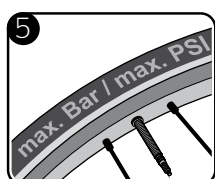
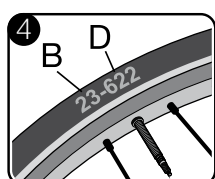
Important notice on tyre-rim combination

To achieve optimum riding characteristics with the highest safety levels, the tyre and rim must fit and function as an integrated system. For clarification on sizing, all Continental bicycle tyres are sized according to the ETRTO (European Tyre and Rim Technical Organisation) format. The format tyre width in mm (size B) x tyre base diameter in mm (size D), for example 23-622, is indicated on the tyre side in the tyre base area.

Alternative designations, such as 700 x 23C or 29 x 2.0, do not give clear information about the necessary rim size.

- 4 Always observe the internationally harmonised ETRTO standard and combine tyres and tubes appropriately.
- 5 Always observe the permissible maximum pressure on the side (sidewall) of the tyre.

Continental recommends that you mount bicycle tyres on hook edge type rims only. Hook edge type rims provide a more secure hold, especially with air pressures exceeding 44 PSI (3 bar). These advantages are safety-relevant. From 73 PSI (5 bar) onwards, the hook edge type rims are even stipulated by the ETRTO guideline. This rim type, for example 622 x 13C, is indicated with a rim base diameter in mm (size D), the rim width in mm (size A) and a "C" for crotchet (Illustration 6). If the size information on older rims is no longer legible, the rim width can simply be measured by using a calliper from one hook edge to the other. An overview listing the appropriate rim width for every tyre size is also available from ETRTO (also look at the chart 7).



! Non-matching tyre-rim combinations can result in a sudden tube failure or make the tyre jump off the rim. Risk of accident with unforeseeable consequences.

7

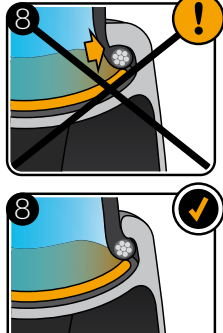
		RIM SIZE								
Nominal tyre section width (mm)	18	13C								
	20	13C								
	23	13C	15C							
	25	13C	15C	17C						
	28		15C	17C	19C					
	30		15C	17C	19C					
	32		15C	17C	19C					
	35			17C	19C	21C				
	37			17C	19C	21C	23C			
	40			17C	19C	21C	23C			
	42			17C	19C	21C	23C	25C		
	44			17C	19C	21C	23C	25C		
	47			17C	19C	21C	23C	25C	27C	
	50			17C	19C	21C	23C	25C	27C	
	52			17C	19C	21C	23C	25C	27C	29C
54				19C	21C	23C	25C	27C	29C	
57				19C	21C	23C	25C	27C	29C	
60				19C	21C	23C	25C	27C	29C	
62				19C	21C	23C	25C	27C	29C	

Warning notice on the use of Continental clincher and folding tyres with carbon clincher rims

Carbon is a fantastic material for lightweight products. Its processing is, however, highly time-consuming. In addition, the use of carbon in real-life riding entails limits with regard to the brake performance (see above). In the case of carbon clincher rims there is the risk that the tyre edge is slit open by the sharp-edged design of the rim flange.

- 8 Therefore, before mounting, check that the hook of the rim is round. Take the aluminium hook edge type rim of a renowned manufacturer as reference. Move your finger carefully along both flanges of your wheels. You should not feel any extremely rough or sharp-edged areas. Replace critical rims to be on the safe side. If you are in doubt, seek an experienced bicycle dealer for advice.

! Sharp-edged rim flanges of carbon rims can slit open the tyre side. This increases the risk of an accident with unforeseeable consequences.



Avertissement concernant l'usage sans fond de jante des pneus et chambres à air Continental avec les jantes à crochet « tubeless ready » en carbone et en aluminium

Le marché des vélos de route connaît une offre croissante de profils de jantes en aluminium ou en carbone. Ceux-ci ne présentent plus de trous dans le fond de la jante. De ce fait, les fabricants ne proposent plus de rubans fond de jante. Le problème est que la chaleur produite par les freins sur jante pénètre avec la même intensité le système pneumatique. Les jantes en carbone ont l'inconvénient d'offrir une faible conductivité thermique. Au cours d'un freinage constant la chaleur s'accumule et peut entraîner des contraintes thermiques outre mesure sur les chambres à air et les pneus. Rouler sans fond de jante peut entraîner une défaillance soudaine des chambres à air lors des freinages constants, par ex. lors de longues descentes. Les chambres à air en latex ainsi que les chambres à air Light à moins de 70 grammes sont particulièrement vulnérables.

Pour réduire les risques d'une défaillance de chambre à air, Continental recommande fortement:

- d'utiliser un fond de jante Easy Tape, même avec les profils de jante scellés en aluminium et les jantes en carbone. Le fond de jante rotège la chambre à air des effets directs de la chaleur.
- d'utiliser toujours les chambres à air Race, notamment pour rouler en terrain montagneux. N'utilisez pas les chambres à air en latex ou légères (« Light », « Supersonic ») dans ces terrains.

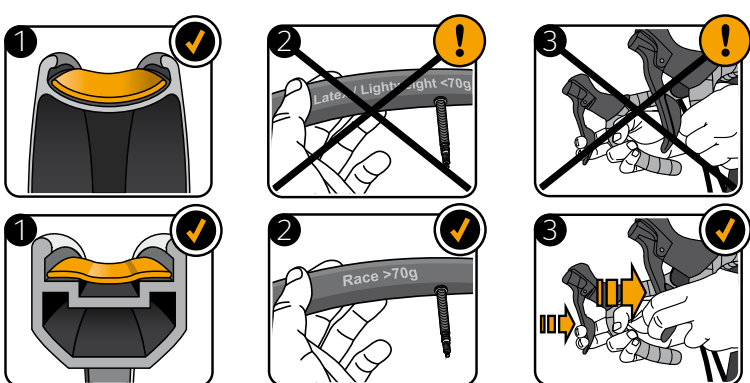
De plus, Continental vous recommande d'adapter une certaine technique de conduite. L'utilisation continue des freins, avec frottement permanent, peut entraîner des températures trop élevées pouvant entraîner une défaillance soudaine des chambres à air.

- Utilisez toujours les deux freins pour ralentir sur les longues descentes, ce qui permet de répartir la chaleur de freinage sur les deux jantes.
- Freinez en abordant les virages et relâchez les freins dans la mesure du possible. Continuez de rouler après sans freiner, si votre parcours le permet. Un freinage alternatif donne à la jante une chance de se refroidir un petit peu.
- Si vous avez dû freiner constamment lors d'une longue descente, arrêtez-vous si possible, pour laisser un peu refroidir les jantes.

1 Utilisez toujours un ruban fond de jante Easy Tape, même si le fabricant des roues ne prévoit pas de fond de jante. Le fond de jante diminue le risque de défaillance de la chambre à air qui peut entraîner la perte de contrôle du vélo aux conséquences imprévisibles pour la vie.

2 Utilisez toujours les chambres à air Race Continental, en particulier si vous roulez en terrain montagneux. N'utilisez pas de chambres à air en latex ou légères (« Light », « Supersonic »).

3 Freinez toujours en utilisant les deux freins, afin de répartir la chaleur de freinage et évitez les freinages continus.



Remarques importantes pour la combinaison pneu/jante

Les pneus et les jantes doivent fonctionner ensemble pour optimiser le comportement en conduite tout en garantissant une sécurité maximale en même temps. Pour plus de précisions sur les dimensions, tous les pneus de vélo Continental sont dimensionnés en fonction du format ETRTO (European Tyre and Rim Technical Organisation). Le format largeur du pneu [mm] x diamètre talon de pneu [mm], par exemple 23-622, est indiqué sur le flanc du pneu près du talon. D'autres désignations, telle que 23 x 700C ou 29 x 2.0, ne donnent pas d'informations claires sur la taille de jante nécessaire.

4 Tenez toujours compte de la désignation ETRTO harmonisée au niveau international et veillez à combiner les pneus avec les jantes de manière correcte.

5 De plus, tenez toujours compte de la pression maximale autorisée sur le flanc du pneu.

En règle générale, Continental recommande que les pneus de vélo ne soient montés que sur des jantes à crochet. Les jantes à crochet retiennent le pneu plus sûrement. En particulier, avec une pression de gonflage supérieure à 3 bar, les avantages portent sur la sécurité. A partir d'une pression de 5 bar, les jantes à crochet sont prescrites par le standard ETRTO. Ce type de jante, par exemple 622 x 13C, est indiqué avec le diamètre talon de jante en mm (taille D), en largeur de la jante en mm (taille A) et avec un « C » pour Crochet (« hook » en anglais).

6 Si les informations de dimensions sur les anciennes jantes ne sont plus lisibles, la largeur de la jante peut simplement être mesurée à l'aide d'un pied à coulisse d'un bord du crochet à l'autre. Un tableau indiquant quelles largeurs de jante correspondent à quels pneus est disponible chez ETRTO.

7

! Les combinaisons pneu/jante inadéquates peuvent entraîner une défaillance soudaine de la chambre à air ou faire sauter le pneu. Risque d'accident avec des conséquences imprévisibles.



		DIMENSIONS DE LA JANTE							
Largeur normale de section du pneu (mm)	18	13C							
	20	13C							
	23	13C	15C						
	25	13C	15C	17C					
	28		15C	17C	19C				
	30		15C	17C	19C				
	32		15C	17C	19C				
	35			17C	19C	21C			
	37			17C	19C	21C	23C		
	40			17C	19C	21C	23C		
	42			17C	19C	21C	23C	25C	
	44			17C	19C	21C	23C	25C	
	47			17C	19C	21C	23C	25C	27C
	50			17C	19C	21C	23C	25C	27C
	52			17C	19C	21C	23C	25C	27C
54				19C	21C	23C	25C	27C	29C
57				19C	21C	23C	25C	27C	29C
60				19C	21C	23C	25C	27C	29C
62				19C	21C	23C	25C	27C	29C

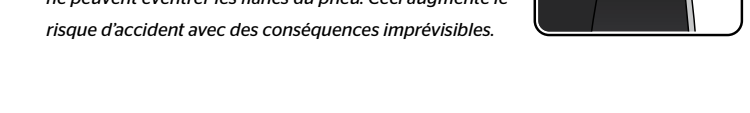
Avertissement concernant l'usage des pneus à tringles rigides et souples Continental avec les jantes en carbone pour pneus à talons (clincher)

Le carbone est un matériau fantastique pour réaliser les produits légers. Son traitement est très sophistiqué et le carbone a des limites quant à la puissance de freinage (cf. ci-dessus).

Dans le cas des jantes pour pneus à talon, le flanc du pneu peut être éventré par les arêtes vives du rebord de la jante.

8 C'est pourquoi il faut vérifier avant le montage que le crochet de la jante soit lisse. Choisissez une jante à crochet en carbone d'un fabricant renommé. Glissez prudemment avec votre doigt le long des deux rebords de vos roues. Normalement, vous ne devez sentir aucunes arêtes vives ou rebords inégaux. Remplacez les jantes critiques pour votre sécurité. Demandez conseil à un vélociste qualifié, si nécessaire.

! Les rebords de jantes à arêtes vives des jantes en carbone peuvent éventrer les flancs du pneu. Ceci augmente le risque d'accident avec des conséquences imprévisibles.



Advertencias sobre el uso de neumáticos y cámaras Continental con llantas Tubeless Ready de carbono o aluminio

La oferta de llantas herméticas de aluminio o carbono para bicicletas de carretera es cada vez más amplia. Las llantas carecen de agujeros y por tanto los fabricantes suelen prescindir del fondo de llanta. La ausencia de esta cinta provoca que el calor generado por los frenos al friccionar con la llanta se disipe directamente a los neumáticos. Dado que las llantas de carbono poseen una baja conductividad térmica y a consecuencia de una frenada prolongada, el calor acumulado es excesivo para las cámaras y los neumáticos.

Por tanto, prescindir del fondo de llanta puede desembocar en un repentino pinchazo al accionar los frenos de manera continuada en un descenso.

Una avería más proclive en cámaras de látex y las cámaras ligeras (de menos de 70 gramos).

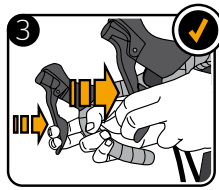
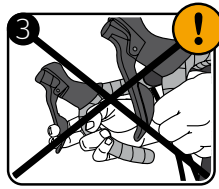
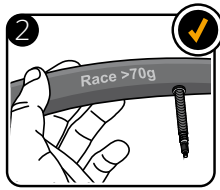
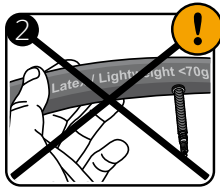
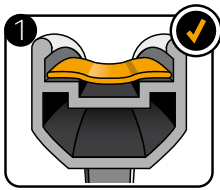
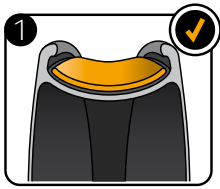
Para minimizar el riesgo de pinchazo, Continental recomienda...

- ...usar un fondo de llanta Easy-Tape incluso con llantas herméticas (sean de aluminio o de carbono), para proteger la cámara de la exposición directa al calor.
- ...usar siempre cámaras Race, especialmente en recorridos montañosos y, en general, evitar el uso de cámaras de látex o ligeras ("Light" y "Supersonic").

Además Continental le aconseja mejorar su técnica y control, ya que al realizar frenadas largas, se produce una fricción continua, generándose altas temperaturas que pueden resultar en un repentino pinchazo.

- En descensos, aminore la velocidad accionando siempre ambos frenos para distribuir el calor generado entre ambas llantas.
- Reduzca la velocidad antes de las curvas y suelte el freno cuando sea posible. Continúe rodando sin frenar si el terreno lo permite. Esta técnica de frenado concede a las llantas la oportunidad de enfriarse.
- Si se ve obligado a frenar durante mucho tiempo al afrontar un descenso pronunciado, deténgase un instante para permitir que las llantas se enfrien un poco.

- 1 Use siempre un fondo de llanta Continental Easy-Tape aunque el fabricante de la rueda no lo provea. El fondo de llanta reduce el peligro pinchazos, una situación que puede provocar una pérdida de control sobre la bicicleta con consecuencias imprevisibles para su vida e integridad física.
- 2 Utilice siempre cámaras Continental Race especialmente cuando ruede por recorridos montañosos y, en general, evite usar cámaras de látex o ligeras ("Light" y „Supersonic").
- 3 Accione siempre los dos frenos para distribuir el calor y evite frenar de manera continua.



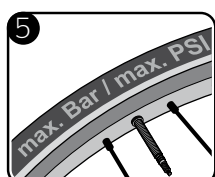
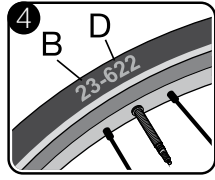
Información importante sobre la combinación de neumáticos y llantas

El neumático y la llanta se deben acoplarse adecuadamente para ofrecer un rendimiento óptimo y la máxima seguridad.

Todos los neumáticos Continental indican su tamaño de acuerdo con la normativa ETRTO (European Tyre and Rim Technical Organisation), que especifica claramente sus medidas. Los flancos muestran la sección del neumático (mm) (tamaño B) x su diámetro interno (mm) (tamaño D), por ejemplo 23-622.

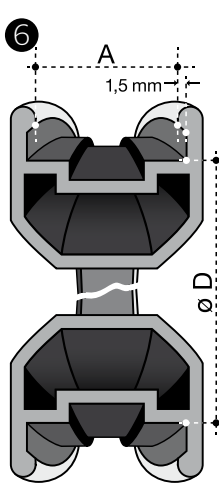
Información alternativa como 700 x 23C ó 29 x 2.0, no aportan una información precisa acerca del diámetro de llanta adecuado.

- 4 Verifique siempre la especificación ETRTO y combine correctamente el neumático y la llanta.
- 5 Compruebe siempre la presión máxima permitida, indicada en el flanco del neumático.



Continental recomienda montar neumáticos únicamente en llantas con labios internos, que ofrecen un mayor sujeción y seguridad, especialmente a presiones superiores a 3 bar (44 PSI). A partir de 5 bar (73 PSI), la normativa ETRTO incluso prescribe llantas con labios internos. Las medidas de una llanta, por ejemplo, 622 x 13C, determinan su diámetro en mm (tamaño D), su sección en mm (tamaño A) y una „C" para indicar Crotchet (gancho o labio en inglés) 6.

Si las medidas de la llanta son ilegibles, su ancho o sección puede medirse de labio a labio con un calibre. La normativa ETRTO también proporciona una descripción general sobre el ancho de llanta en base a la sección del neumático 7.



- ! Una inadecuada combinación de neumático y llanta puede desembocar en un pinchazo repentino o hacer que el neumático se destalone de la llanta, y provocar un peligroso accidente con consecuencias imprevisibles para su integridad física.

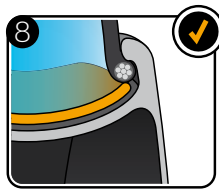
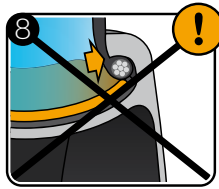
7

		ANCHO DE LLANTA								
Sección del neumático (mm)	18	13C								
	20	13C								
	23	13C	15C							
	25	13C	15C	17C						
	28		15C	17C	19C					
	30		15C	17C	19C					
	32		15C	17C	19C					
	35			17C	19C	21C				
	37			17C	19C	21C	23C			
	40			17C	19C	21C	23C			
	42			17C	19C	21C	23C	25C		
	44			17C	19C	21C	23C	25C		
	47			17C	19C	21C	23C	25C	27C	
	50			17C	19C	21C	23C	25C	27C	
	52			17C	19C	21C	23C	25C	27C	29C
	54				19C	21C	23C	25C	27C	29C
57				19C	21C	23C	25C	27C	29C	
60				19C	21C	23C	25C	27C	29C	
62				19C	21C	23C	25C	27C	29C	

Advertencias sobre el uso de neumáticos Continental plegables y con aro rígido en llantas para cubierta (Clincher)

El carbono es un material fantástico para productos ligeros pero requiere un complejísimo proceso de fabricación. Además, el carbono tiene limitaciones en cuanto a retención de frenada en situaciones reales (léase más arriba).

- 8 En el caso de llantas Clincher de carbono, podría suceder que sus prominentes labios internos pinchen el flanco del neumático, por lo que es importante comprobar antes de su montaje que no estén afilados. Tome como referencia una llanta de un reconocido fabricante. Con cuidado, pase un dedo por el interior de la llanta. No deberá apreciar puntos afilados de consideración. Por su propia seguridad, sustituya las llantas que presenten cualquier irregularidad. Si es necesario, consulte con un establecimiento especializado en bicicletas.



- ! Unos labios afilados en llantas de carbono pueden rasgar los flancos de los neumáticos, aumentando el riesgo de accidentes con consecuencias imprevisibles para su integridad física.