















Montage- und Pflegehinweise für Draht- und Faltreifen

Deutsch 2018

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.
-  Kontrollieren Sie vor jeder Fahrt den Allgemeinzustand des Reifens und dessen Sitz anhand des Reifenkontrollrings, der beidseitig gleichmäßig zur Felge verlaufen muss. Zudem darf das Ventil nicht schräg stehen (**Bild 1**).
-  **Machen Sie vor jeder Fahrt eine Bremsprobe im Stillstand, indem Sie die Brems-/Schalthebel mit Kraft zum Lenker ziehen. Die Bremsbeläge von Felgenbremsen müssen dabei die Felgenflanken gleichzeitig berühren und ganzflächig treffen (**Bild 2**). Sie dürfen die Reifen weder beim Bremsen noch im geöffneten Zustand oder dazwischen berühren. Überprüfen Sie auch die Belagstärke.**
-  **Wechseln Sie abgefahrenere, spröde oder brüchige Reifen, bei denen das Profil abgefahren und/oder das Karkassgewebe sichtbar wird, aus. Nässe und Schmutz können eindringen und den Aufbau und damit die Stabilität des Reifens beeinträchtigen. Der Schlauch könnte platzen. Sturzgefahr!**
-  **Überfahren Sie keine scharfen Kanten.**
-  **Reinigen Sie den Reifen keinesfalls mit Lösungsmitteln, z. B. Azeton, Waschbenzin, Verdünnung.**
-  Reifen, Schläuche und Felgenbänder sollten nach drei Jahren unabhängig von der Kilometerleistung erneuert werden. Verwenden Sie nur Schläuche mit zur Felge passendem Ventil.
-  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 einlagern, achten Sie darauf, dass die Reifen stets genügend Druck haben.
-  Während langer Standzeiten (z.B. über Winter) verlieren die Schläuche allmählich Luft. Steht das Rad längere Zeit auf platten Reifen, kann deren Aufbau Schaden nehmen. Hängen Sie deshalb die Laufräder oder das gesamte Fahrrad auf oder kontrollieren Sie regelmäßig den Reifendruck.
-  Kontrollieren Sie regelmäßig den Reifendruck und halten Sie sich an die Empfehlung von Continental auf der Banderole, der Verpackung bzw. auf dem Reifen selbst.
-  Weißfärbungen am Reifen können von Beginn an auftreten. Hierbei handelt es sich um normales Austreten von Alterungsschutzwachs.

REIFENDIMENSIONEN UND FELGENZUORDNUNG



Bei der Reifenwahl sind Sie durch die Felgenreöße auf bestimmte Reifendimensionen festgelegt. Sie finden die Angabe der Reifengröße auf der Seitenwand des Reifens.

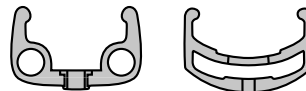
Es gibt zwei Bezeichnungen für die Reifengröße: Die genauere ist die genormte Millimeter-Bezeichnung. Die Kombination 23–622 (**Bild 3**) bedeutet z.B. eine Reifenbreite von 23 mm (B) im aufgepumpten Zustand und einen (Innen-)Durchmesser von 622 Millimetern (D). Die andere Größenbezeichnung nennt die Größe in Zoll, z.B. 23x7/8 oder in Millimeter, z.B. 700/23c.


Beachten Sie bei der Montage die Felgenbreitenzuordnung nach ETRTO:


		Felgenreite Tiefbettfelgen			Felgenreite Hakenfelgen			
Nominale Reifenbreite (mm)	18				13 C			
	20				13 C			
	23	16			13 C	15 C		
	25	16	18		13 C	15 C	17 C	
	28	16	18	20	15 C	17 C	19 C	
	32	16	18	20	15 C	17 C	19 C	
	37	18	20	22	17 C	19 C	21 C	
	40	20	22	24	19 C	21 C	23 C	
	44	20	22	24	19 C	21 C	23 C	25 C
	47	22	24	27	19 C	21 C	23 C	25 C
	50	24	27	30,5	21 C	23 C	25 C	
	54	27	30,5		25 C			
	57	27	30,5		25 C			
62	27	30,5						

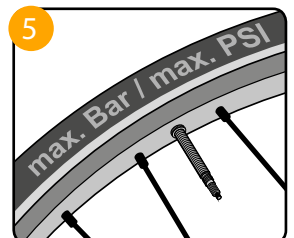
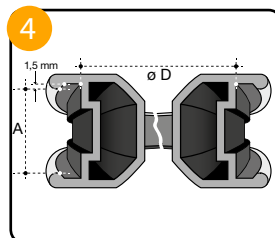
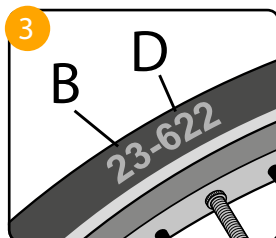
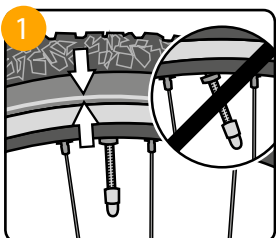
Generell empfiehlt Continental, Fahrradreifen nur auf Hakenfelgen zu montieren. Hakenfelgen geben deutlich sichereren Halt. Besonders bei Luftdrücken über 3 bar sind die Vorteile sicherheitsrelevant. Ab 5 bar (72,5 PSI) schreibt die ETRTO-Norm Hakenfelgen sogar vor. Dieser Felgentyp, zum Beispiel 622 x 13C, ist mit dem Felgenfußdurchmesser in mm (Maß D), der Maulweite in mm (Maß A) und dem Index „C“ für Crotchet (engl. Haken) angegeben (**Bild 4**).

-  **Beachten Sie immer auch den zulässigen Maximaldruck auf der Reifenflanke (**Bild 5**).**
-  **Reifen, die einen Druck von 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 Continental-Fachhändler beraten.**



-  **Nicht passende Reifen-Felgen-Kombinationen können zum plötzlichen Versagen des Schlauchs oder Abspringen des Reifens führen. Es besteht Unfallgefahr mit nicht vorhersehbaren Folgen!**

-  Sollte die Größenangabe bei älteren Felgen nicht mehr lesbar sein, kann die Maulweite einfach mit einem Messschieber von Haken auf Haken gemessen werden.



Herausgeber:

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

Text, Konzeption und grafische Umsetzung:

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

Stand:

Februar 2018,
Auflage 2018-01

© Veröffentlichung, Nachdruck, Übersetzung und Vervielfältigung, auch auszugsweise und auf elektronischen Medien, sowie anderweitige Nutzung ist ohne schriftliche Genehmigung des Autors nicht erlaubt. Änderungen von technischen Details gegenüber Angaben und Abbildungen in dieser Anleitung sind vorbehalten.

- ⚠ Hohe Drücke können die Felge beschädigen. Erfragen Sie im Fachhandel oder beim Felgenhersteller, ob Ihre Felge dem Druck des Reifens standhält.
- ⚠ Bei zu geringem Druck kann der Schlauch zerquetscht werden.
- ⚡ **Behandeln Sie Ihre Reifen pfleglich! Pumpen Sie Ihren Reifen nie über den maximal zulässigen Druck auf! Der Pneu könnte während der Fahrt von der Felge springen oder platzen.**
- ⚡ **Kontrollieren Sie regelmäßig den Zustand der Felgen. Bei Felgenbremsen verschleiß die Flanken, was zum Platzen des Schlauchs führen kann. Fragen Sie im Zweifelsfall Ihren Continental-Fachhändler.**

MONTAGE

Kontrollieren Sie zuerst den Zustand der Felge und des Felgenbandes. Ist der Felgenboden ganz bedeckt und sind keine scharfen Kanten oder Löcher vorhanden? Das Felgenband sollte gleichmäßig sitzen, darf nicht beschädigt oder rissig sein und muss alle Speichennippel und -bohrungen bedecken (Bild 6).

- ⚡ **Mangelhafte Felgenbänder müssen sofort ausgetauscht werden.**
- ⚡ **Achten Sie bei der Montage des Reifens und des Felgenbandes darauf, dass keine Fremdkörper, wie Sand oder Steinchen, in den Reifen gelangen, die den Schlauch beschädigen könnten.**

Stellen Sie die Felge mit einem Horn in den Reifen (Bild 7).

Drücken Sie diese Reifenflanke mit den Daumen über den kompletten Umfang des Felgenhorns (Bild 8). Dieser Vorgang sollte meist ohne Werkzeug möglich sein.

- ⚠ Beachten Sie dabei die vorgegebene Drehrichtung des Reifens, die auf der Reifenflanke vermerkt ist.
- ⚠ Auch Schläuche altern. Deshalb muss zu einem neuen Reifen auch ein neuer Schlauch montiert werden. Verwenden Sie nur Schläuche mit zur Felge passendem Ventil.
- 👉 Videos, die die Reifenmontage detailliert beschreiben, finden Sie in unserem Videocenter unter www.continental-reifen.de/fahrrad/service/videocenter

Pumpen Sie den Schlauch leicht an, so dass er die runde Form annimmt (Bild 9).

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 (Bild 10).

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 (Bild 11). 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 Kunststoff-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 (Bild 12).

Der Reifen ist montiert. Steht das Ventil gerade (Bild 13)? Wenn nicht, müssen Sie nochmals eine Flanke des Reifens demontieren und den Schlauch neu ausrichten.

Damit Reifen und Schlauch sich auf der Felge spannungsfrei setzen können, sollten Sie den Reifen halbaufgepumpt über den gesamten Radumfang hin- und herwalken (Bild 14).

- ⚡ **Drücken Sie anschließend das Ventil einmal kräftig nach innen und ziehen Sie es wieder 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.**

Kontrollieren Sie den Sitz des Reifens anhand der feinen Kennlinie (Reifenkontrollring) oberhalb des Felgenhorns. Die Linie muss beidseitig über den ganzen Umfang des Reifens einen gleichmäßigen Abstand zum Felgenhorn haben (Bild 15).

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

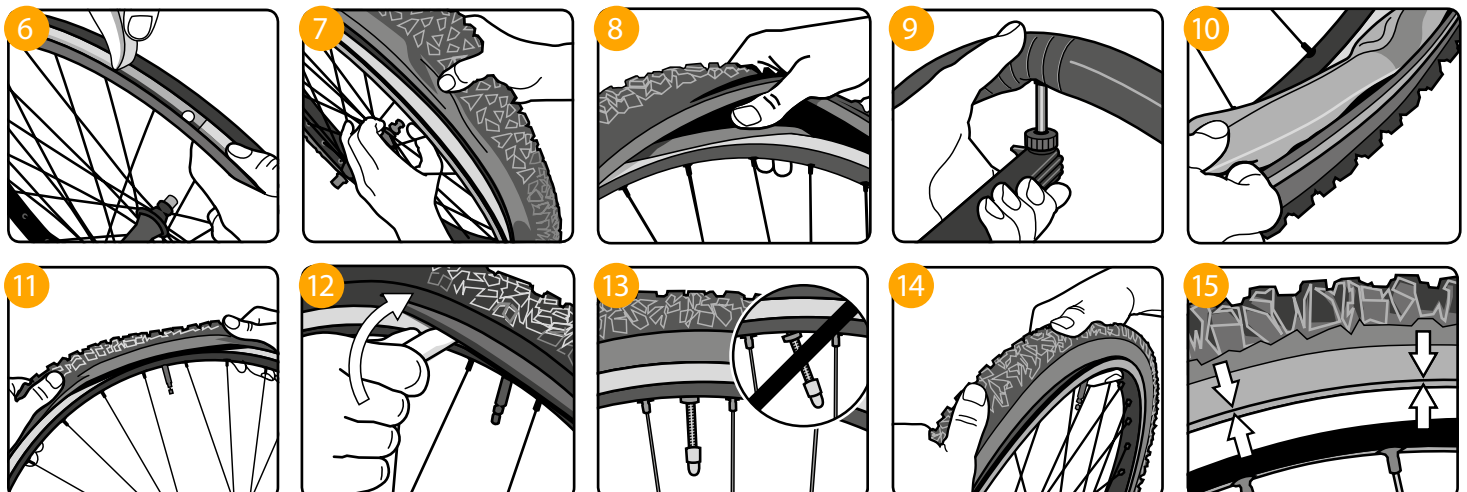
City/Touring: Für einen Fahrer mit ca. 80 kg empfiehlt Continental den Reifen mit ca. 80 % des maximalen Drucks zu fahren.

MTB: Für einen Fahrer mit ca. 80 kg empfiehlt Continental den Reifen mit ca. 75 % des maximalen Drucks zu fahren.

Race: Für einen Fahrer mit ca. 80 kg empfiehlt Continental den Reifen mit ca. 0,5 bar unter dem maximalen Druck zu fahren.

- ⚡ **Bei hohen Belastungen (z.B. Gepäck, Kindersitz usw.) und bei maximal zulässigem Gesamtgewicht sollte der Reifen immer mit dem maximal zulässigen Druck gefahren werden.**
- ⚡ **Der angegebene Luftdruckbereich sollte im Betrieb nicht unter- oder überschritten werden.**

Schrauben Sie zum Abschluss die Schmutzkappe auf das Ventil.



DEMONTAGE

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

Drücken Sie den Reifen über den gesamten Umfang von der Felgenflanke in die Mitte der Felge. Dies erleichtert die Demontage.

Setzen Sie einen Kunststoff-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 auf der anderen Seite des Ventils in etwa 10 Zentimetern Entfernung vom ersten zwischen Felge und Reifen und hebeln Sie die Flanke erneut über das Felgenhorn (Bild 16).

Nachdem ein Teil der Reifenflanke über das Felgenhorn gehebelt wurde, kann die Flanke meist durch langsames Verschieben der Montierhebel über den Umfang vollständig gelöst werden (Bild 17).

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

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

⚡ **Kontrollieren Sie das Felgenband. Ein verschobenes, beschädigtes oder nicht passendes Felgenband kann zu plötzlichem Luftverlust führen. Fragen Sie im Zweifel Ihren Continental-Fachhändler!**

⚡ **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 im Stillstand!**

! Bevor Sie ein Laufrad ein- oder ausbauen, lesen Sie bitte die Anleitung des Radherstellers durch und machen Sie sich mit dem Schließmechanismus vertraut. Wenn Sie Zweifel haben, fragen Sie Ihren Continental-Fachhändler.

NUTZUNG VON CONTINENTAL DRAHT- UND FALTREIFEN MIT DRAHTREIFENFELGEN AUS CARBON (CLINCHER)

Bei Drahtreifen-Felgen aus Carbon besteht die Möglichkeit, dass die Reifenflanke durch die zu scharfkantige Ausführung des Felgenhorns aufgeschlitzt wird.

Kontrollieren Sie vor der Montage die Rundheit des Hakens der Felge. Nehmen Sie eine Aluminium-Hakenfelge eines renommierten Herstellers als Maßstab. Führen Sie einen Finger vorsichtig an beiden Hörnern Ihrer Laufräder entlang. Dabei darf es weder auffällig raue noch scharfkantige Partien geben (Bild 18 und 19). Tauschen Sie kritische Felgen zu Ihrer eigenen Sicherheit aus. Fragen Sie bei Bedarf einen erfahrenen Continental-Fachhändler um Rat.

NUTZUNG VON CONTINENTAL-REIFEN UND -SCHLÄUCHEN MIT DRAHTREIFENFELGE AUS CARBON UND AUS ALUMINIUM („TUBELESS READY“); OHNE FELGENBAND

Für Rennräder werden immer mehr geschlossene Felgenprofile aus Aluminium oder Carbon angeboten. Die Hersteller verzichten daher auf das Felgenband. Das Problem dabei: die durch Felgenbremsen entstehende Hitze gelangt unvermindert in das Bereifungssystem.

⚡ **Carbon als Felgenmaterial hat den Nachteil der geringeren Wärmeleitfähigkeit. Bei Bremsvorgängen staut sich Hitze auf und kann Schläuche und Reifen über die Maßen thermisch belasten. Dies kann zum plötzlichen Versagen des Schlauches führen. Sturzgefahr!**

⚡ **Ohne Felgenband kann es zu plötzlichem Schlauchversagen bei längeren Bremsvorgängen kommen, z.B. bei Passabfahrten. Das Felgenband vermindert das Risiko eines Schlauchversages, welches zu Kontrollverlust über das Fahrrad mit nicht vorhersehbaren Folgen für Leib und Leben führen kann. Sturzgefahr! Besonders schnell können Latexschläuche sowie Leichtbauschläuche mit weniger als 70 Gramm versagen.**

Zur Verringerung des Risikos eines Schlauchversagens empfiehlt Continental dringend folgendes zu beachten:

⚡ **Verwenden Sie grundsätzlich Continental Easy-Tape-Felgenband, auch wenn der Laufradhersteller kein Felgenband vorsieht (Bild 20 Hakenfelge, Bild 21 Tiefbettfelge).**

⚡ **Verwenden Sie insbesondere bei Fahrten in bergigem Gelände grundsätzlich Continental Race-Schläuche (Bild 22). Verwenden Sie keine Latex- oder Leichtschläuche („Light“, „Supersonic“) (Bild 23).**

Continental rät Ihnen darüber hinaus dringend, Ihre Fahrtechnik zu optimieren. Bei andauernden Bremsvorgängen mit permanentem Schleifen der Bremse können zu hohe Temperaturen entstehen, die den Schlauch zum plötzlichen Versagen bringen können.

Setzen Sie grundsätzlich bei Abfahrten beide Bremsen zum Verzögern ein (Bild 24 und 25). Dies verteilt die entstehende Bremschitze auf beide Felgen.

Bremsen Sie vor Kurven ab und lösen Sie die Bremse wieder, soweit möglich. Rollen Sie danach ungebremst weiter, wenn es die Strecke zulässt. Derartig pulsierendes Bremsen gibt der Felge die Möglichkeit, sich etwas abzukühlen.

Wenn Sie längere Zeit in steiler Abfahrt am Stück bremsen mussten, halten Sie ggf. an, um die Felgen etwas abkühlen zu lassen.

