















Consignes de montage et d'entretien des pneus à tringles rigides et souples

Français 2018

CONSIGNES GÉNÉRALES D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN

-  Avant chaque sortie, vérifiez si les pneus sont en bon état et s'ils sont suffisamment gonflés. Contrôlez la pression à l'aide d'une pompe munie d'un manomètre.
-  Avant chaque sortie, vérifiez l'état général des pneus ainsi que leur bonne installation en vous repérant à la ligne de contrôle qui doit être bien centrée par rapport à la jante. De plus, la valve ne doit pas être en biais (**figure 1**).
-  Avant chaque sortie, faites un essai de freinage à l'arrêt, en tirant avec force les leviers de frein/de dérailleur vers le cintre. Dans le cas des freins sur jante, la surface de contact des patins doit s'appuyer simultanément et entièrement sur les flancs de la jante (**figure 2**), mais ne doit pas frotter contre les pneus, ni au moment du freinage ni quand les freins sont relâchés ou desserrés. Contrôlez également l'épaisseur des garnitures de freins.
-  Remplacez les pneus s'ils sont usés, poreux ou cassants, si leur profil est usé et/ou si on voit le tissu de la carcasse. L'humidité et la saleté peuvent pénétrer et donc altérer la structure et la stabilité du pneu. La chambre à air pourrait éclater. **Risque de chute !**
-  Ne roulez pas sur des bords tranchants.
-  N'utilisez jamais de solvants tels que l'acétone, le white-spirit ou des solutions diluées pour laver les pneus.
-  Il faut remplacer les pneus, chambres à air et rubans fond de jante au bout de trois ans, indépendamment du kilométrage parcouru. Utilisez uniquement des chambres à air dont la valve est compatible avec la jante.
-  Les pneus s'usent en roulant. Cette usure ne peut pas être évitée, mais elle peut être limitée en adoptant le bon mode de conduite et en entretenant les pneus. Vous devez donc éviter de freiner en bloquant la roue, qui froterait alors sur le sol.
-  Ne stockez pas les pneus en plein soleil ou à proximité d'une source de chaleur importante. Si vous entreposez les roues pendant l'hiver, veillez à ce que les pneus soient toujours suffisamment gonflés.
-  Pendant les arrêts prolongés (par ex. en hiver), les chambres à air se dégonflent petit à petit. Si la roue reste longtemps à plat, sa structure peut s'abîmer. Pour y remédier, suspendez ou accrochez les roues ou le vélo entier au mur, ou bien contrôlez régulièrement la pression de gonflage.
-  Contrôlez régulièrement la pression des pneus et observez les recommandations faites par Continental sur le ruban, l'emballage et/ou sur le pneu.
-  Le pneu peut présenter des traces blanches dès le début. Il s'agit d'un phénomène normal dû à la cire anti-vieillesse utilisée.

DIMENSIONS DES PNEUS ET COMPATIBILITÉ AVEC LES JANTES

Lors du choix des pneus, vous êtes tenu de choisir certaines dimensions en fonction de la taille des jantes. La taille est indiquée sur le flanc du pneu.


Ils existent deux désignations pour la taille du pneu : la plus précise est la désignation normalisée en millimètres. La combinaison 23-622 (**figure 3**) correspond par ex. à une largeur de pneu de 23 mm (B) lorsqu'il est gonflé et à un diamètre (intérieur) de 622 mm (D).


L'autre désignation de taille utilise le pouce comme unité, par ex. 23x7/8, ou le millimètre, par ex. 700/23C.

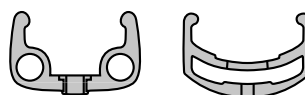
Lors du montage, tenez compte de la compatibilité entre pneu et jante selon le standard ETRTO :


		Largeur de jante à base creuse			Largeur de jante à crochet				
Largeur nominale de pneu (mm)	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						


En général, 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 d'air supérieure à 3 bar, les avantages portent sur la sécurité. À partir d'une pression de 5 bar (72,5 PSI), les jantes à crochet sont prescrites par le standard ETRTO. Ce type de jante, par exemple 622 x 13C, est indiqué avec le diamètre de talon de jante en mm (cote D), la largeur de la jante en mm (cote A) et avec un « C » pour Crochet (**figure 4**).

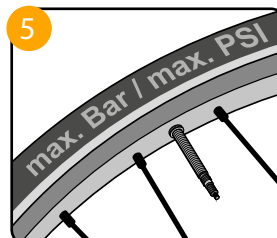
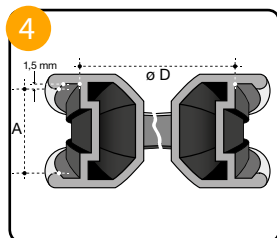
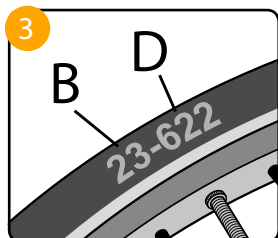
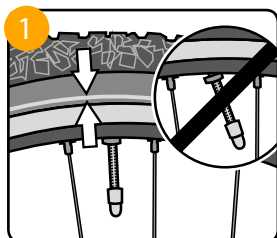
 De plus, tenez toujours compte de la pression maximale admise sur le flanc de pneu (**figure 5**).

 Les pneumatiques qui admettent une pression de 5 bar ou plus, doivent être montés sur des jantes dites à crochet, reconnaissables au « C » dans la désignation 622 x 19C par exemple. Demandez conseil à votre vélociste Continental.



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

 Si les informations de taille ne sont plus lisibles sur les anciennes jantes, 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.



Éditeur :

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

Texte, conception et réalisation graphique :

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

Version :

Février 2018,
Édition 2018-01

© Toute publication, réimpression, traduction et reproduction, même partielle et sur des médias électroniques, de même que toute autre utilisation sont interdites sans l'accord écrit de l'auteur. Le fabricant se réserve le droit de modifier les caractéristiques techniques par rapport aux indications et illustrations de la présente notice.

⚠ Des pressions supérieures peuvent endommager la jante. Demandez à votre magasin spécialisé ou au fabricant de la jante si cette dernière peut supporter la pression du pneu.

⚠ Si la pression est trop faible, la chambre à air peut se coincer.

⚡ **Traitez vos pneus avec ménagement ! Ne gonflez jamais un pneu au-delà de la pression maximale autorisée ! Le pneu pourrait déjanter ou éclater pendant que vous roulez.**

⚡ **Nous vous recommandons de vérifier régulièrement l'état des jantes. En présence de freins sur jante, les flancs s'usent au fur et à mesure ce qui peut provoquer l'éclatement de la chambre à air. En cas de doute, demandez conseil à votre vélociste Continental.**

MONTAGE

Commencez par contrôler l'état de la jante et du ruban fond de jante. Le fond de la jante est-il entièrement recouvert, y a-t-il des bords tranchants ou des trous ? Le ruban fond de jante doit être soigneusement aligné le long de la jante, ne doit pas être endommagé ou entaillé et doit isoler complètement la chambre à air des écrous de rayon et des alésages (figure 6).

⚡ **Remplacez sans tarder les rubans fond de jante défectueux.**

⚡ **Lors du montage du pneu et du ruban fond de jante, veillez à éviter la pénétration de corps étrangers tels que du sable ou des cailloux qui pourraient endommager la chambre à air.**

Introduisez un des talons du pneu dans la jante (figure 7).

Appuyez avec le pouce sur le flanc du pneu pour le faire glisser sur toute la circonférence par-dessus le rebord de la jante (figure 8). Cette opération ne nécessite généralement aucun outil.

⚠ Lors de cette opération, tenez compte du sens de rotation du pneu indiqué sur le flanc de ce dernier.

⚠ Les chambres à air aussi s'usent. Il faut donc monter une nouvelle chambre à air à chaque fois que vous changez de pneu. Utilisez uniquement des chambres à air dont la valve est compatible avec la jante.

💡 Vous trouverez des vidéos qui expliquent de manière détaillée comment monter le pneu dans notre Video Center sous www.continental-reifen.de/fahrrad/service/videocenter

Ne gonflez que légèrement la chambre à air pour qu'elle prenne la forme d'un cercle (figure 9).

Insérez la valve de la chambre à air dans le trou prévu à cet effet dans la jante et placez-la à l'intérieur du pneu. Prenez soin de ne pas la plier ou la pincer pendant la mise en place (figure 10).

Puis commencez à presser le flanc encore libre du pneu sur le rebord de la jante, du côté opposé à la valve. Prenez soin de ne pas pincer et écraser la chambre à air entre le pneu et la jante. Progressiez symétriquement des deux côtés de la circonférence (figure 11). Si vous pressez les flancs du pneu aussi profondément que possible dans la base creuse de la jante en direction du centre, le montage sur les derniers centimètres en sera considérablement facilité.

Si vous n'y arrivez pas, vous devez utiliser le démonte-pneu en plastique pour faire lever et insérer le flanc du pneu sur le rebord de la jante. Faites attention à utiliser la partie non tranchante du démonte-pneu sur la chambre à air et à ne pas l'endommager (figure 12).

Le pneu est monté. La valve sort-elle droite de la jante (figure 13) ? Si ce n'est pas le cas, vous devrez ressortir un talon du pneu et replacer correctement la chambre à air.

Pour que le pneu et la chambre à air reposent sans tension sur la jante, il vous est conseillé de gonfler le pneu de moitié et de le malaxer de part et d'autre sur toute la circonférence de la roue (figure 14).

⚡ **Appuyez fermement sur la valve vers l'intérieur, puis retirez-la de la jante avant de la fixer avec l'écrou. Gonflez la chambre à air à la pression maximale. La pression maximale est indiquée sur le flanc du pneu.**

Contrôlez la bonne installation du pneu en vous repérant à la ligne fine (ligne de contrôle) au-dessus du talon de la jante. La ligne doit présenter le même écart par rapport au rebord de la jante sur toute la circonférence du pneu (figure 15).

Pour adapter la maniabilité du pneu au poids du cycliste et au terrain, vous avez la possibilité de faire varier la pression du pneu en fonction des indications ci-après :

Ville/excursions : pour un cycliste d'environ 80 kg, Continental recommande de gonfler les pneus à env. 80 % de leur pression maximale.

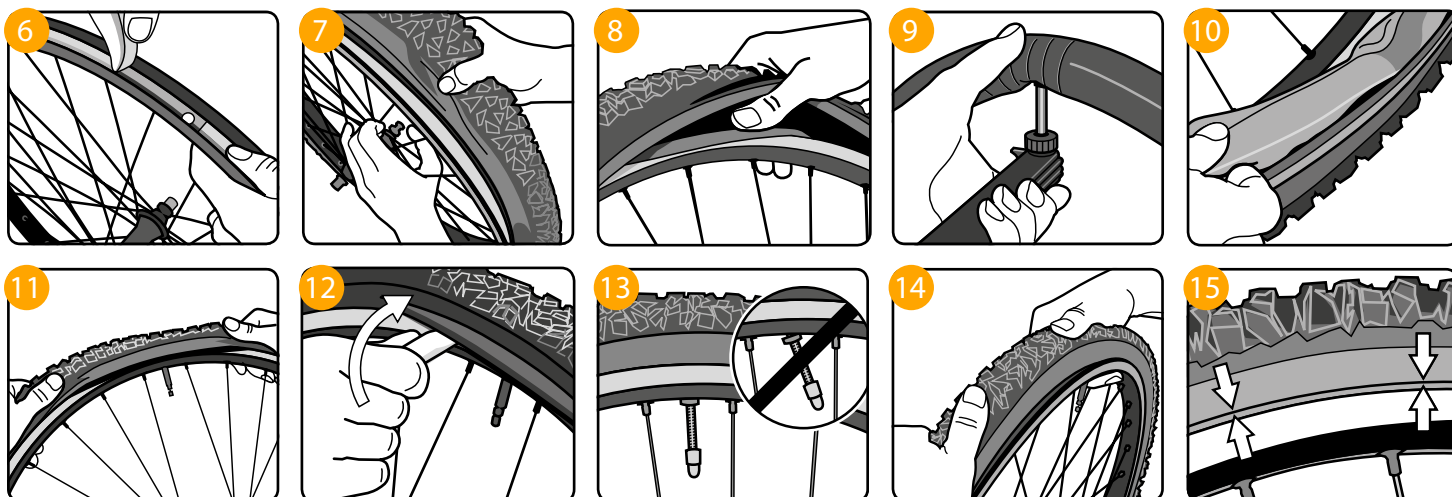
VTT : pour un cycliste d'environ 80 kg, Continental recommande de gonfler les pneus à env. 75 % de leur pression maximale.

Course : pour un cycliste d'environ 80 kg, Continental recommande de gonfler les pneus à env. 0,5 bar de moins que la pression maximale.

⚡ **Lorsque la charge est plus élevée (par ex. bagages, siège enfant etc.) ou si le poids maximal admissible est atteint, il faut toujours rouler avec la pression maximale admissible.**

⚡ **La plage de pression indiquée doit toujours être observée pendant les sorties.**

Pour terminer, vissez le capuchon sur la valve.



DÉMONTAGE

Dévissez le capuchon et l'écrou de fixation de la valve et laissez l'air s'échapper complètement.

En procédant sur toute la circonférence, pressez le pneu d'un côté, du bord vers le centre de la jante. Vous vous facilitez ainsi le démontage.

Introduisez un démonte-pneu en plastique sous le talon du pneu, juste à côté de la valve, et utilisez-le comme levier pour faire passer le talon par-dessus le rebord de la jante. Maintenez le démonte-pneu dans cette position. Glissez le deuxième démonte-pneu de l'autre côté de la valve à environ 10 centimètres du premier, entre la jante et le pneu, et là encore, basculez le talon par-dessus le rebord de la jante (figure 16).

Après avoir basculé une partie du flanc hors de la jante, il suffit généralement de faire glisser lentement le démonte-pneu sur toute la circonférence de la jante pour extraire le flanc complètement (figure 17).

Vous pouvez à présent retirer la chambre à air. Vous pouvez enlever le pneu complètement de la jante en tirant simplement sur le second flanc.

⚠ Pour votre propre sécurité, utilisez une chambre à air neuve après une panne du pneu !

⚡ **Contrôlez le ruban fond de jante. Un ruban fond de jante décalé, endommagé ou incompatible peut provoquer une perte subite d'air. En cas de doute, demandez conseil à votre vélociste Continental !**

⚡ **Après le montage, assurez-vous que les surfaces de freinage sont exemptes de graisse ou de tout autre lubrifiant avant de reprendre la route. Contrôlez si les garnitures de frein portent bien sur la surface de freinage. Contrôlez la bonne fixation de la roue et le passage correct des vitesses. Faites impérativement un essai de freinage à l'arrêt !**

⚠ Avant de monter ou démonter la roue, lisez impérativement les instructions du fabricant et familiarisez-vous avec le mécanisme de fermeture. Si vous avez des doutes, demandez conseil à votre vélociste Continental.

USAGE DES PNEUS À TRINGLES RIGIDES ET SOUPLES CONTINENTAL AVEC LES JANTES EN CARBONE À PNEUS À TRINGLES RIGIDES (CLINCHER)

Dans le cas des jantes à pneus à tringles rigides, il se peut que le flanc du pneu soit éventré par les arêtes vives du rebord de la jante.

Vérifiez avant le montage que le crochet de la jante soit rond. Choisissez une jante à crochet en aluminium d'un fabricant renommé en tant que mesure de contrôle. Glissez prudemment avec votre doigt le long des deux rebords de vos roues. Normalement, vous ne devez pas sentir d'arêtes vives ou d'endroits inégaux (figures 18 et 19). Remplacez les jantes critiques pour votre sécurité. Demandez conseil à un vélociste Continental qualifié, si nécessaire.

USAGE DE PNEUS ET CHAMBRES À AIR CONTINENTAL AVEC LES JANTES EN CARBONE ET ALUMINIUM À PNEUS À TRINGLES RIGIDES (« TUBELESS READY »); SANS RUBAN FOND DE JANTE

Le marché des vélos de route connaît une offre croissante de profils de jantes en aluminium ou carbone. De ce fait, les fabricants ne proposent plus de rubans fond de jante. Le problème : la chaleur produite par les freins sur jante pénètre avec la même intensité le système pneumatique.

⚡ **Le carbone en tant que matériau de jante a l'inconvénient d'une faible conductivité thermique. En cas de freinage constant, la chaleur s'accumule et peut entraîner des contraintes thermiques outre mesure sur les chambres à air et les pneus. Ceci peut provoquer une défaillance subite de la chambre à air. Risque de chute !**

⚡ **Rouler sans ruban fond de jante peut entraîner une défaillance soudaine des chambres à air lors des freinages longs, par ex. dans de longues descentes. Le ruban 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. Risque de chute ! 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 de respecter les points suivants :

⚡ **Utilisez toujours un ruban fond de jante Easy Tape de Continental, même si le fabricant des roues ne prévoit pas de ruban fond de jante (figure 20 jante à crochet, figure 21 jante à base creuse).**

⚡ **Utilisez toujours les chambres à air Race Continental, en particulier si vous roulez en terrain montagneux (figure 22). N'utilisez pas de chambres à air en latex ou Light (« Light », « Supersonic ») (figure 23).**

De plus, Continental recommande fortement d'améliorer votre technique de conduite. L'utilisation continue des freins avec frottement permanent peut entraîner des températures trop élevées résultant dans une défaillance soudaine des chambres à air.

Utilisez toujours les deux freins pour ralentir sur les longues descentes (figures 24 et 25). Ceci distribue la chaleur de freinage sur les deux jantes.

Freinez en abordant les virages et relâchez les freins dans la mesure du possible. Puis continuez de rouler 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 sur une descente en pente, arrêtez-vous si possible pour laisser refroidir les jantes un petit peu.

