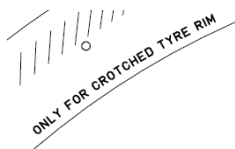
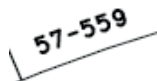


STAROSTLIVOST O PNEUMATIKY A SERVIS PNEUMATIK

ZNAČENÍ NA BOČNÍ STĚNĚ PNEUMATIKY



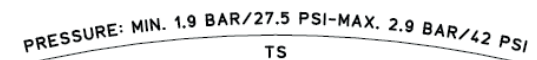
Uvádí typ ráfku, s kterým je pneumatika kompatibilní. Pokud není uvedený, musí se použít na ráfcích s vnitřním záhybem.



Jmenovitá šířka profilu a montážní průměr v milimetrech dle ETRTO.



Země výroby.



Minimální a maximální tlak v bar a psi.



Uvádí směr, který by měl ukazovat dezén při otáčení vpřed.



Uvádí, že pneumatika se musí namontovat pouze s duší, a nesmí být bezdušová, ani se nesmí montovat žádným jiným způsobem.

KATEGORIE PNEUMATIK

Pneumatiky pro kola mohou být různých typů: typ pro použití s duší, bezdušové, připravené na bezdušovou montáž, a galusky. Každý z nich vyžaduje různé ráfky a techniku k správné montáži. Vždy důkladně zkontrolujte, který typ jste si koupili, a jeho kompatibilitu s ráfkem a/nebo ostatními prostředky, s pomocí kterých budete pneumatiku montovat (jako jsou těsnící prostředky, ochranné vložky, montážní páky, apod.):

- **TYP PRO POUŽITÍ S DUŠÍ:** pneumatika, která se musí použít pouze s duší. Obvykle vyžaduje použití vnitřní vložky na ochranu samotné duše před propíchnutím výstupky ráfku při pumpování se zvyšujícím se tlakem.
- **BEZDUŠOVÉ:** pneumatiky, které se smí použít pouze na bezdušových ráfcích, přičemž se mohou montovat s duší nebo bez duše.
- **PŘIPRAVENÉ NA BEZDUŠOVOU MONTÁŽ:** osobitý typ bezdušových pneumatik, který uvnitř vyžaduje těsnící prostředek pro uchování tlaku.
- **GALUSKY:** zcela uzavřená prstencová konstrukce pneumatiky, sešitá nebo vulkanizovaná, která vyžaduje specifický galuskový ráfek a správné lepidlo pro správný způsob lepení při montáži.

DOPORUČENÝ TLAK

- Nikdy nepřekračujte doporučený tlak huštění pneumatiky, který je uveden na boční stěně pneumatiky. Správný tlak se týká zatížení, rychlosti a manipulace, a je rozhodující pro rovnoměrné brzdění, maximální trakci, a dlouhou životnost pneumatiky.
- Za žádných okolností by neměl být tlak nahuštění vaší studené pneumatiky nižší, než je uveden na boční stěně pneumatiky.
- Nedostatečné nahuštění způsobuje nadměrné ohýbání, zhoršování vlastností pneumatiky, a rychlé opotřebení.
- Nadměrné nahuštění vede k nepohodlné jízdě, zmenšené ploše kontaktu pneumatiky s povrchem silnice, vyšší náchylnosti k poškození v důsledku nárazu, a rychlému opotřebení střední části dezénu.
- Pravidelné udržování tlaku nahuštění zůstává rozhodující a nezbytné, a doporučuje se před každou jízdou, dokud je pneumatika studená.

VÝSTRAHA: Jízda na pneumatikách s nesprávným tlakem nahuštění je nebezpečná. Takové situace mohou způsobit selhání pneumatiky, dokonce i v pozdějším období, které by mohlo vést k nehodě a vážnému zranění či usmrcení osob.

KONTROLA PNEUMATIK

- Pneumatiky a tlak vzduchu v nich by se měly kontrolovat před každou jízdou. Měly by se zkontrolovat i po každém nárazu do neobvyklého předmětu na cestě.
 - Pokud je opotřebovaný dezén a/nebo je již viditelný materiál kostry pneumatiky, nebo pneumatika prokazuje znaky jakéhokoli jiného poškození, doporučuje se ji ihned vyměnit.
 - Pneumatiky s vyboulenými, prasklinami, zářezy, průniky nebo nerovnoměrným opotřebováním by měl odmontovat a zkontrolovat odborník na pneumatiky nebo kola, a v případě potřeby by měly být vyměněny.
 - Samotné plynutí času (věk) nezpůsobuje zhoršování vlastností pneumatiky, ale spíše vystavení působení vnějších sil. Mezi takové vnější síly mohou patřit mimo jiné: nebezpečí na cestě, defekty, nesprávná oprava, nesprávné zarovnání, používání při nedostatečném nahuštění, používání při nadměrném nahuštění, nadměrné teplo způsobené používáním při nadměrném ohýbání, nadměrné působení ozonu, nesprávné podmínky skladování atd. Výrobci pneumatik dokáží ovlivnit jen pár z těchto činitelů. Výrobci pneumatik přidávají antiozonizátory a antioxidanty (směsi k zabránění zhoršování vlastností) s cílem dosáhnout minimálního zhoršení vlastností pneumatiky. Protože neexistuje způsob k přesnému předpovídání toho, jakým vnějším silám bude pneumatika vystavena, neexistuje žádný vědecky podepřený věkový limit, který lze stanovit pro pneumatiky. Doporučuje se, aby pneumatiky, jakož i duše a vnitřní ochranné vložky do ráfku, pravidelně kontroloval odborník na kola, který dokáže určit jejich vhodnost pro další používání.
 - V případě, že používáte bezdušový systém s tekutým těsnicím tmelem uvnitř pneumatiky, doporučuje se pravidelně kontrolovat stav samotného tmelu a pravidelně ho měnit dle potřeby, a dle instrukcí výrobce tmelu.
 - Abyste se vyhnuli kosmetickému poškození, k čištění bočních stěn použijte jemný mýdlový roztok a opláchněte je vodou z vodovodu s nízkým tlakem. Nikdy nenanášejte čisticí prostředky ani prostředky na úpravu zevnějšku boční stěny, aby nedošlo k odstranění antioxidantů, jejichž úkolem je zabránit zhoršení vlastností v důsledku působení ozonu. Odstranění antioxidantů může narušit vlastnosti pryže a vést k popraskání boční stěny. Použití vysokotlakých sprejů může způsobit poškození boční stěny.
 - Vyhněte se zbytečnému mechanickému namáhání pneumatik a duší (např. nebrzděte zablokováním kola, nejezděte po ostrých předmětech, nejezděte s nedostatečným či nadměrným tlakem atp.).
 - Pokud má vaše kolo ráfkové brzdy, pak strany ráfku podléhají opotřebování, co může časem vést k poškození duše pneumatiky, a následně k možné rychlé ztrátě vzduchu. Máte-li pochybnosti, zeptejte se odborníka na kola.
 - Vysoký tlak nahuštění může poškodit ráfek; zkontrolujte maximální povolený tlak na ráfek nebo se zeptejte svého odborného prodejce či výrobce ráfku, jaký tlak vzduchu v pneumatice ráfek dokáže snést.
- Dle doporučení výrobce rámu vašeho kola vždy zkontrolujte maximální šířku použité pneumatiky. Nedostatečná průchodnost kvůli příliš širokým pneumatikám by mohla vést k poškození rámu, a následně vytvoření potenciálně nebezpečné situace pro samotného jezdce.

VÝMĚNA PNEUMATIKY (MONTÁŽ STANDARDNÍ PNEUMATIKY S DUŠÍ)

PŘÍPRAVA A DOPORUČENÍ

1. Před montáží nebo odstraněním kola si přečtete pokyny výrobce kola, a ujistěte se, že jste obeznámeni s upínacím mechanismem.
2. Ujistěte se, že ráfek, pneumatika a duše jsou všechny vzájemně kompatibilní, a to na základě kontroly všech uvedených pokynů výrobce každé komponenty. Nesprávná kombinace pneumatiky/ráfku může vést k neusazení patky pneumatiky nebo poškození duše, a následně rychlé ztrátě vzduchu. Pokud si nejste jisti, zeptejte se autorizovaného prodejce Pirelli nebo odborníka na kola.
3. Zajistěte, aby prostředí, kde se provádí montáž, bylo čisté, a aby neexistovala možnost, že se do pneumatiky dostanou cizí předměty, protože mohou poškodit duši a pneumatiku.
4. Ujistěte se, že ráfek je v dobrém stavu. Je-li poškozen, musí se vyměnit.
5. Zkontrolujte stav ochranné vložky do ráfku. Je-li poškozena, nebo zcela nekryje otvory ráfku pro dráty kola, musí se vyměnit.
6. Zkontrolujte maximální tlak přípustný pro ochrannou vložku do ráfku. Musí být rovný nebo vyšší než oba tlaky pro pneumatiku i ráfek. Pneumatiky, které umožňují tlak nahuštění rovný nebo vyšší než 43 psi (3 bar), by se měly montovat na ráfky s vnitřním záhybem.
7. Pneumatiky, které umožňují tlak nahuštění rovný nebo vyšší než 73 psi (5 bar), se musí montovat na ráfky s vnitřním záhybem. Ráfky s vnitřním záhybem lze rozpoznat podle písmene „C“, které následuje za označením velikosti. V případě jakýchkoli pochybností se zeptejte autorizovaného prodejce Pirelli nebo odborníka na kola.
8. Mastková moučka pomáhá umístit duši do pneumatiky. Její použití se důrazně doporučuje zejména v případě latexových duší. Doporučuje se namontovat novou duši vždy, když se montuje nová pneumatika, nebo po defektu.
9. V případě, že používáte bezdušový systém, vždy zkontrolujte stav ventilu a případně jej vyměňte, pokud vypadá poškozený nebo jste zaznamenali neočekávaný únik tlaku vzduchu.
10. V případě, že používáte bezdušový systém, vždy zkontrolujte a případně vyměňte vyschlý těsnicí tmel. Také se důkladně seznamte s instrukcemi výrobce tmelu, pro zajištění kompatibility pláště a tmelu.

POSTUP PŘI ODSTRANĚNÍ PNEUMATIKY

1. Odšroubujte čepičku ventilu a pojistnou matici, a úplně vypusťte pneumatiku.
2. Potlačte stranu pneumatiky podél jejího celého obvodu ze strany ráfku ke středu ráfku. Bezdušové pneumatiky mohou vyžadovat použití větší síly, a můžete zaznamenat zvuk „odjištění“.
3. Umístěte montážní páku blízko ventilu a jemně ji zatlačte mezi pneumatiku a ráfek, přičemž dávejte pozor, aby nedošlo ke skřípnutí nebo zachycení duše (pokud se používá). Potom nadzvedněte boční stěnu pneumatiky nad přírubu ráfku. Vždy při tomto kroku za účelem usnadnění manipulace kontrolujte, že

patka pneumatiky je umístěná v patce ráfku.

4. Podržte první páku v této poloze a zatlačte druhou páku přibližně 10 cm od první páky mezi pneumatiku a ráfek a nadzvedněte boční stěnu pneumatiky nad přírubu ráfku. Pokud je to nutné, zopakujte výše uvedený úkon se třetí montážní pákou umístěnou přibližně 10 cm od druhé páky. Potom tlačte montážní páky kolem obvodu pneumatiky s cílem zcela oddělit první patku pneumatiky od ráfku.
5. Vyjměte duši (pokud se používá) nebo vylíjte tekutý těsnící tmel (pokud se používá a je stále tekutý), a poté rukou vytáhněte druhou patku pneumatiky z ráfku.

POSTUP PŘI MONTÁŽI PNEUMATIKY

1. V případě bezdušového provedení se ujistěte, že ráfek je zcela vzduchotěsný pro použití bez duše nebo kompatibilní pro použití bez duše. Pokud je kompatibilní pro použití bez duše, je nutné použití bezdušové pásky do ráfku ke kompletnímu překrytí otvorů v ráfku pro dráty výpletu kola. Může být nápomocné promazat patku ráfku podél jeho celého obvodu speciálním mazacím prostředkem pro bezdušovou montáž (nepoužívejte olej nebo vazelinu). Usnadní vám to montáž a správné vycentrování pneumatiky na ráfku.
2. Vložte první patku pneumatiky do ráfku, přičemž dodržte směr otáčení pneumatiky uvedený na boční stěně pneumatiky. Tento krok je stejný pro použití s duší nebo bez duše.
3. V případě provedení s duší, mírně nahustěte duši akorát do té míry, aby nabyla kulatý tvar. Opatrně vložte duši do pneumatiky počínaje od ventilu.
4. Z opačné strany naproti ventilu začněte vtlačovat druhou patku pneumatiky do ráfku a pracujte kolem ráfku v obou směrech do té doby, dokud nebudou patky pneumatiky správně umístěny v ráfku. V případě bezdušového provedení, dodejte doporučené množství tekutého těsnícího tmelu těsně před kompletním usazením patky pneumatiky. V případě, že je těžké zatlačit pneumatiku do ráfku, nebo poslední část patky pneumatiky nezapadne na místo, ujistěte se, že část patky pneumatiky, která je již na místě, zapadla do ráfku dostatečně hluboko. Pokud je to nutné, pomozte si vtlačováním bočních stěn pneumatiky rukama do ráfku.
5. V případě provedení s duší, ujistěte se, že duše není zachycena mezi pneumatikou a ráfkem, a že je ventil vzpřímený. Pak připevněte ventil k ráfku pomocí určené pojistné matice.

6. Nahustěte pneumatiku na maximální přípustný tlak pomocí pumpy s tlakoměrem, aby se patky pneumatiky usadili správně na ráfek. Bezdušové pneumatiky naskočí do své pozice v ráfku s jasným zvukem „zajištění“. Otáčením sestavy kola rukou a malou rychlostí v různých úhlech se ujistěte, že pneumatika je usazena správně podél celého obvodu, a v případě bezdušového použití tím také zabezpečíte, že těsnící tmel se v pneumatice rovnoměrně rozloží. Pneumatika je usazena správně tehdy, když jemná linie nad stranou ráfku je rovnoměrně vzdálená od příruby ráfku podél celého obvodu pneumatiky. Poté snižte tlak na vlastní požadovaný jízdní tlak a zavřete ventil. Nepřekračujte maximální doporučený tlak nahuštění pneumatiky (viz výše hodnotu na boční stěně), ráfku či ochranné vložky ráfku. Při huštění bezdušového systému je potřebný silný průtok vzduchu pro první nahuštění, proto může být nevyhnutné použití kompresoru.
7. Před každou jízdou se ujistěte, že jsou pneumatiky v dobrém stavu, a že je tlak nahuštění dostatečný pomocí pumpy s tlakoměrem. Před každou jízdou se ujistěte, že pneumatika správně sedí na kole, a že je ventil vzpřímený, ne pod úhlem. Před každou jízdou stiskněte brzdy na nehybném kole; brzdové špalky se nesmí dotýkat bočních stěn pneumatiky, celý jejich povrch musí být v kontaktu jen s ráfkem. Po namontování kola se ujistěte, že brzdové destičky a/nebo kotouče jsou bez mastnoty či jiných maziv, a při použití přicházejí do kontaktu s povrchem brzdy. Zkontrolujte upínací prvky kol a pokud je to vhodné, také upevnění převodového mechanismu náboje.
8. Před použitím nezapomeňte provést zkušební brzdný manévř.

POUŽITÍ PNEUMATIK PIRELLI NA ZCELA UTĚSNĚNÝCH KARBONOVÝCH A HLINÍKOVÝCH RÁFCÍCH SE ZÁHYBEM A BEZ OCHRANNÉ VLOŽKY

Zcela utěsněné karbonové a hliníkové ráfky nejsou vybaveny vyvrtnými otvory v základně ráfku, proto výrobci ráfků obvykle nedoporučují použití ochranné vložky do ráfku. Je třeba však vzít v úvahu, že v případě jízdních kol vybavených ráfkovými brzdami se teplo vytvářené brzděním přímo přenáší do systému pneumatiky, čímž se značně zvyšuje tepelná zátěž na všechny komponenty, jako jsou pneumatika, duše pneumatiky (pokud se používá), a samotný ráfek. V případě nadměrného brzdění může jízda bez ochranné vložky do ráfku vést k rychlému úniku vzduchu z pneumatiky s rizikem ztráty kontroly nad kolem. To platí ještě více u latexových duší a/nebo lehkých duší, stejně tak u bezdušového provedení. Aby se omezila možnost selhání v důsledku přehřátí, společnost Pirelli doporučuje následující: Použití ochranné páskové vložky do ráfku i v případě zcela utěsněných karbonových a hliníkových ráfků. Vyhnout se neustálému brzdění s nepřetržitým mačkáním brzdy. Střídat obě brzdy při jízdě z kopce s cílem rozložit teplo na oba ráfky. Brzdit před zatáčkami s uvolněním brzd co nejdál, a pak pokračovat v jízdě bez brzdění (pokud to stav cesty dovolí). To umožní mírné ochlazení ráfku.

POUŽITÍ PNEUMATIK PIRELLI S PATKOU S KARBONOVÝMI RÁFKY SE ZÁHYBEM

Karbonové ráfky se záhybem představují možnost poškození okraje pneumatiky kvůli konstrukci s ostrými okraji přírub ráfků. Proto se před montáží doporučuje zajistit, aby byl záhyb ráfku kulatý. Typ hliníkového ráfku se zahnutým okrajem od renomovaného výrobce může být použit jako reference. Chcete-li zkontrolovat, zda se na vašich kolech nevyskytují žádné oblasti s mimořádně drsnými nebo ostrými okraji, opatrně posuňte prst podél obou přírub; neměly by se vyskytovat žádné oblasti s příliš drsnými či ostrými okraji. Pokud se nějaké najdou, ráfek by se měl vyměnit. Máte-li pochybnosti, obraťte se na odborníka na kola.

SKLADOVÁNÍ

- Pneumatiky by se měly skladovat na chladném, suchém místě. Prostředí skladování pneumatik by mělo být studené (10 °C – 21 °C), suché, tmavé, bez přítomnosti prachu, a mírně větrané. Zajistěte, aby nedošlo ke kontaktu s ohřívači nebo radiátory.
- Velmi nízké teploty prostředí skladování nezpůsobují ve své podstatě poškození, ale mohou vyvolat ztuhnutí pneumatiky. V takovém případě je třeba ponechat pneumatiku na několik hodin v prostředí s teplotou přibližně 16 °C před její rozložením (pokud se to vztahuje na daný případ) a montáží.
- Pneumatiky nesmí být vystaveny žádné deformaci v důsledku napnutí či stlačení během manipulace nebo skladování. Nenechávejte kolo dlouhodobě zaparkované na přímém slunečním světle, ani na velmi horkých místech.
- Pokud se kolo nepoužívá, ponechte pneumatiky nahuštěné a pravidelně otáčejte kola, aby se netvořily plochá místa, obzvláště při bezdušovém provedení s přidaným tekutým těsnícím tmelem.

PŘEVODNÍ TABULKA JEDNOTEK BAR/PSI

BAR	PSI	BAR	PSI	BAR	PSI	BAR	PSI	BAR	PSI	BAR	PSI
1.0	14	1.7	25	3.2	46	3.9	57	4.6	67	5.3	77
1.1	16	2.6	38	3.3	48	4.0	58	4.7	68	5.4	78
1.2	17	2.7	39	3.4	49	4.1	59	4.8	70	5.5	80
1.3	19	2.8	41	3.5	51	4.2	61	4.9	71	5.6	81
1.4	20	2.9	42	3.6	52	4.3	62	5.0	72	5.7	83
1.5	22	3.0	44	3.7	54	4.4	64	5.1	74	6.0	87
1.6	23	3.1	45	3.8	55	4.5	65	5.2	75	7.7	110

KOMPATIBILITA RÁFKU/PNEUMATIKY DLE NORMY ISO 5775-1

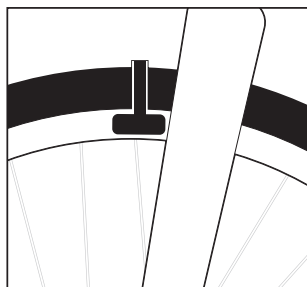
Jmenovitá šířka profilu (mm)	Doporučené ráfky (ráfky s vnitřním záhybem TT a TL)	Jmenovitá šířka profilu (mm)	Doporučené ráfky (ráfky s vnitřním záhybem TT a TL)
23, 24	13C > 16C	44, 45, 46	17C > 26C
25, 26, 28, 30	13C > 19C	47, 48, 49	17C > 27C
31, 32, 33, 34	16C > 20C	50, 51	17C > 28C
35, 36	17C > 22C	52, 53, 54	17C > 30C
37, 38, 39, 40, 41	17C > 23C	55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63	19C > 30C
42, 43	17C > 24C	64, 65	21C > 30C

Typ ráfků s vnitřním záhybem se musí použít, když je doporučený tlak nahuštění pneumatiky vyšší než 500 kPa. Když je doporučený tlak nahuštění vyšší než 500 kPa, musí se použít vhodná ochranná vložka základny ráfku, když jsou zjevné konce drátů výpletu kola. Typ ráfků s vnitřním záhybem se může použít s pevnými a skládacími pneumatikami.

NÁVOD NA POUŽITÍ DUŠÍ SmartUBE

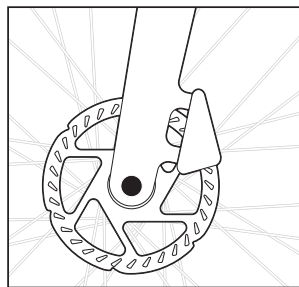
POUŽITÍ

RÁFKOVÉ BRZDY



- ✓ PZERO SmartTUBE
- ✓ CINTURATO SmartTUBE
- ✗ SCORPION SmartTUBE

KOTOUČOVÉ BRZDY



- ✓ PZERO SmartTUBE
- ✓ CINTURATO SmartTUBE
- ✓ SCORPION SmartTUBE

VŠECHNY VÝROBKY SmartUBE

Používejte výhradně duše SmartUBE s rozměry odpovídajícími příslušným rozměrem ráfků a otvorů pro ventily duše. **NEPOUŽÍVEJTE** duše Scorpion™ SmartUBE v kombinaci s ráfkovými brzdami s brzdovými špalíky.

Vnitřek ventilu je u všech duší SmartUBE s galuskovým ventilem Presta nalepený v trubce ventilu duše, a nedá se proto vyjmout ven.

Používejte duše SmartUBE odpovídající rozměrům a šířce pláště, do kterých je jdete vložit. Pokud jste duše SmartUBE použili již dříve, můžete je opravit a znovu použít jen do pneumatiky o stejné velikosti, jakou měla původní pneumatika. Nedoporučujeme vám použít duši SmartUBE vloženou nejdříve v závodní pneumatice široké 28 mm pak znovu v jiné pneumatice široké jen 22 mm. Když se duše SmartUBE nahuští, plasticky se deformuje, tzn. už se nevrátí do původního tvaru a rozměrů. Další informace o kompatibilitě rozměrů duší SmartUBE ve vztahu k rozměrům pláště získáte na www.cyklozitny.cz nebo <https://velo.pirelli.com/manual>.

Při opravách duší SmartUBE používejte vždy ochranné osobní prostředky k ochraně zraku a sluchu. Na nahuštění duší SmartUBE používejte vždy ruční hustilku, a ne kompresor. Podle ISO/TC31 se při tlaku v pneumatikách vyšším než 5 barů / 72 psi doporučuje používat ráfky s vnitřním záhybem.

Uvědomte si, že tlak v pneumatice stoupá při nárůstu teploty

okolního prostředí o 3° C (5F) vždy o 1%, což může způsobit rozdíl oproti původnímu tlaku po nahuštění pneumatiky ráno v chladné garáži a jeho nárůst v pneumatice (např. 0,5 bar / 8 PSI). Toto platí především pro jízdu po černém, velmi teplém asfaltu, jehož teplota může při mimořádném teple dosáhnout až 65°C. Tlak v pneumatikách může tedy v konečném důsledku překročit hodnoty přípustné pro příslušnou kombinaci pláště a ráfků. Příliš vysoký tlak vzduchu v kole může způsobit, že se plášť slevče z ráfku s následnou ztrátou kontroly nad kolem, a jeho poškozením (obr. 8).

Pro uchování nahuštěné pneumatiky v dobrém stavu v prostředích s vysokými teplotami (60°C/140°F), např. je-li během horkého dne kolo v autě, vám doporučujeme snížit tlak v pneumatice pod 1 bar / 15 psi, čímž se vyhneme deformaci trubky ventilu duše.

Duše SmartUBE se opotřebovávají stejně jako pláště. Doporučujeme vám proto vložit novou duši SmartUBE při výměně pneumatiky nebo ráfku. Kromě toho je nutno vložit novou duši SmartUBE, pokud se již nenahušťuje rovnoměrně, například kvůli vyboulení, nebo když se na ní vyskytnou zvrásnění, trhliny, mikrodíry nebo jiné neobvyklé nebo nepravidelné známky opotřebení a deformace, které mohou mít za následek nečekanou ztrátu tlaku v duši SmartUBE, vedoucí ke ztrátě kontroly nad kolem, a jeho poškození nebo zranění jezdce.

VAROVÁNÍ

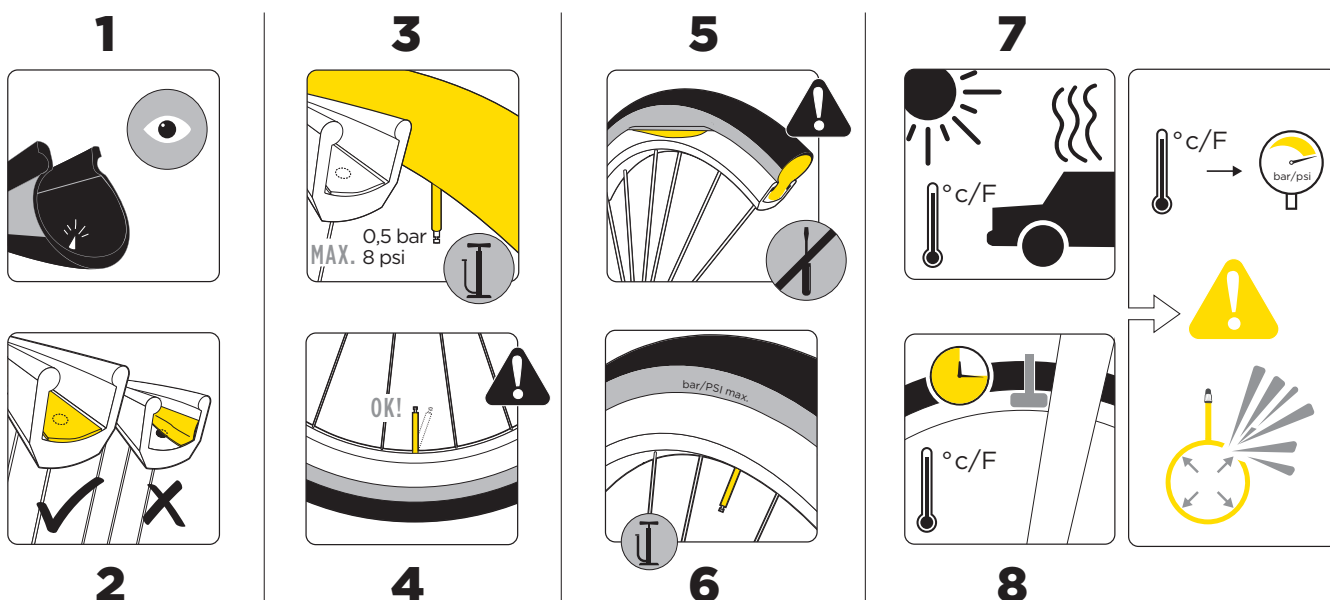
PRO VŠECHNY DUŠE SMARTUBE SCHVÁLENÉ PRO POUŽITÍ S RÁFKOVÝMI BRZDY (P ZERO™ SmarTUBE a Cinturato™ SmarTUBE)

Všechny duše SmartTUBE navržné pro použití se správně nastavenými ráfkovými brzdami jsou schválené a homologované po splnění nebo překročení požadavků normy EN ISO 4210-4: 2014 (kapitola 4.7 Brzdy - tepelný odpor). Uvědomte si, že klasické flexibilní duše z butylu jsou vůči teplu o něco odolnější než duše SmartTUBE. Naopak jsou však duše z latexu vůči teplu o něco méně odolné než duše SmartTUBE.

Pirelli vám doporučuje nepoužívat duše Scorpion™ SmarTUBE v kombinaci s ráfkovými brzdami s brzdovými špalíky. V některých hraničních situacích během brzdění se u ráfkových brzd s brzdovými špalíky (ne u kotoučových brzd) vytváří teplo přesahující standardní uvedené normy, a je možné,

že z duší SmarTUBE unikne vzduch a/nebo se poškodí trvalým způsobem, což může způsobit ztrátu kontroly nad kolem, a jeho poškození. Je-li odhadovaná brzdná síla větší, než jsou hodnoty normy uvedené výše, doporučujeme vám během sjezdu, při kterém musíte stále brzdit (nebo při těžkém nákladu, jako např. při tandemu, nákladním vozíku nebo vozíku s těžkými zavazadly), dělat přestávky na ochlazení ráfků. V jízdě pokračujte teprve tehdy, když jsou ráfky ochlazené (až na teplotu, při které se jich bez problémů můžete dotknout rukou). Kromě toho vám doporučujeme před dlouhým sjezdem snížit tlak v pneumatikách o 1,5 bar / 20 psi vůči maximálnímu přípustnému tlaku tak, abyste se vyhnuli tomu, že se v důsledku zahřátí pláště přesáhne maximální přípustný tlak předepsaný výrobcem, který je napsán na boku pláště (obr. 8 + 9).

NÁVOD NA VLOŽENÍ A POUŽÍVÁNÍ VŠECH DUŠÍ SMARTUBE (PRO VÝROBKU URČENÉ PRO KOTOUČOVÉ A RÁFKOVÉ BRZDY)



1. Před vložením duše SmarTUBE zkontrolujte stav povrchu pláště v jeho nitru, okraje ráfku, základny ráfku s otvory a niply pro dráty výpletu kola, a ochranné pásky do ráfku. Ujistěte se, že tam nejsou stopy po ostrých předmětech, které mohou způsobit defekt (Obr. 1).

2. Používejte stále ochrannou pásku do ráfku na ochranu dušepředniply správně vloženou (použitou podle návodu výrobce pásky/ráfku), i na ráfky pro bezdušové pneumatiky (obr. 2).

3. Ventil musí být nasměrován dovnitř (dovnitř obrysu kruhu vytvořeného duší SmarTUBE) již před nahuštěním. V první fázi se tvaruje duše SmarTUBE tak, že ji nahuštíte ruční hustilkou až na Max. tlak 0,5 bar / 8 psi (obr. 3). Duše SmarTUBE musí být již před montáží popsanou v následujícím textu zčásti nahuštěná.

4. Nasadte plášť na ráfek tak, aby přečnival z jedné strany, a vložte do něj duši SmarTUBE. Ujistěte se, že duše SmarTUBE není zkroucená nebo stlačená mezi okrajem ráfku a patkou pláště. Dodávaný kroužek typu O nahrazuje klasickou matici našroubovanou na ventilu, a musíte jej upevnit zvenčí ráfku. Napomáhá vyrovnání ventilu a jeho udržení v dané

poloze během montáže. Ujistěte se, že ventil byl vyrovnán v kolmém směru vůči ráfku (Obr. 4).

5. Nepoužívejte montážní nástroje se špicí (např. kovové montážní klíče), protože mohou poškodit duši SmarTUBE nebo plášť, a způsobit defekt během huštění a následujícího používání. Vkládejte volnou patku pláště dovnitř ráfku směrem od ventilu, dokud není celý zcela vložen do ráfku. Ujistěte se, zda duše SmarTUBE není stlačená mezi okrajem ráfku/patkami pláště, a bez skrčení se bez problémů uložila dovnitř na své přirozené místo (Obr. 5).

6. Je-li to nezbytné, posuňte zčásti duši SmarTUBE nahuštěnou do poloviny tak, abyste zabránili případnému skrčení, a poté pomalu dohustěte pneumatiku na požadovaný tlak. Ujistěte se, že se okraj patky pneumatiky nachází celý vložený uvnitř ráfku rovnoměrně podél obou bočních okrajů. Nepřekračujte maximální tlak předepsaný pro ráfek a plášť (obr. 6).

Tlak nahuštění pneumatiky by se měl kontrolovat před každou jízdou. Duši SmarTUBE opravujte pouze specifickými opravnými sadami TPU.