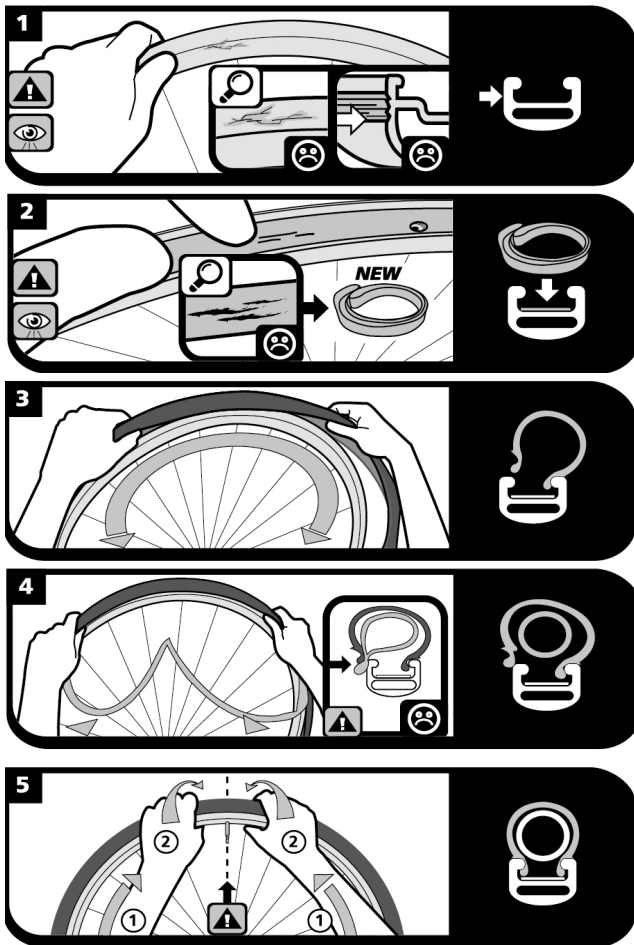


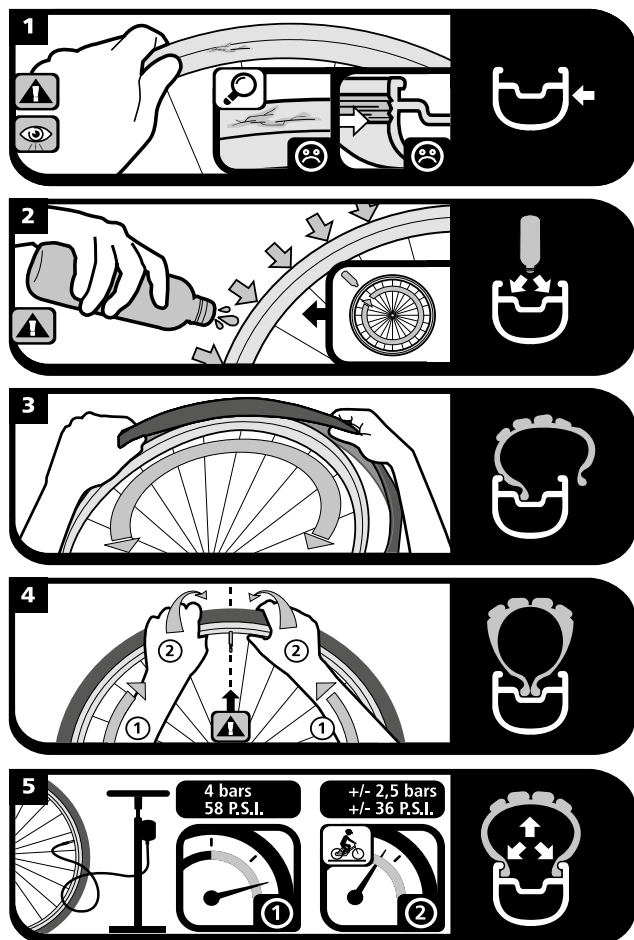
Die Montage eines Tube-Type-Reifens



Vor der Montage muss man sich vergewissern, dass Felge, Reifen und Schlauch kompatibel sind.

1. Kontrollieren Sie gewissenhaft den Zustand der Felge. Tauschen Sie eine beschädigte oder rissige Felge aus. In schlechtem Zustand stellt sie für den Fahrer ein großes Risiko dar und kann zu Pannen führen.
2. Kontrollieren Sie den Zustand des Felgenbandes. Tauschen Sie ein beschädigtes oder rissiges Felgenband aus. In schlechtem Zustand ist es häufig Ursache für Reifenpannen. Das Felgenband ist in der richtigen Position, wenn es alle Felgenlöcher vollständig bedeckt und mit dem Felgenhorn bündig abschließt.
3. Beginnen Sie die Montage des ersten Reifenwulsts gegenüber dem Ventil. Vergewissern Sie sich dabei, dass dieser korrekt im Felgentiefbett sitzt.
4. Pumpen Sie den Schlauch leicht auf, damit er rund wird und legen Sie ihn in den Reifen ein. Beginnen Sie dabei am Ventil. Sollten Sie einen Latexschlauch benutzen, vergessen Sie nicht, ihn vorher mit Talkum einzureiben, damit er sich besser im Reifen setzt.
5. Setzen Sie den zweiten Reifenwulst ins Felgentiefbett. Beginnen Sie dabei gegenüber vom Ventil und schließen Sie die Montage am Ventil ab.

Die Montage eines Tubeless-Reifens



Vor der Montage muss man sich vergewissern, dass Felge, Reifen und Schlauch kompatibel sind.

1. Kontrollieren Sie gewissenhaft den Zustand der Felge. Tauschen Sie eine beschädigte oder rissige Felge aus. In schlechtem Zustand stellt sie für den Fahrer ein großes Risiko dar und kann zu Pannen führen.
2. Tragen Sie ein Montagefluid rund um die Felge auf (niemals Öl oder Fett), um eine reibungsarme Reifenmontage zu gewährleisten. Dies ermöglicht dem Reifen außerdem, sich richtig ins Felgentiefbett zu setzen und sich beim Aufpumpen korrekt zu zentrieren.
3. Beginnen Sie die Montage des ersten Reifenwulsts gegenüber dem Ventil. Vergewissern Sie sich dabei, dass dieser korrekt im Felgentiefbett sitzt.
4. Wiederholen Sie den Vorgang mit dem zweiten Reifenwulst ebenfalls gegenüber dem Ventil beginnend und achten Sie auf den korrekten Sitz im Felgentiefbett. Schließen Sie die Montage am Ventil ab.
5. Pumpen Sie den Reifen auf mindestens 4 bar auf bis die Reifenwülste einrasten. Korrigieren Sie den Luftdruck nach einigen Kilometern des Einfahrens.

Tubeless Ready (MTB)

Alle VTT MICHELIN WILD-Reifen ohne RUN'R können auch schlauchlos gefahren werden, sofern:

- der maximale Luftdruck, welcher auf der Reifenflanke angegeben ist, nicht überschritten wird
- eine entsprechende Dichtflüssigkeit hinzugegeben wird
- der Luftdruck vor jeder Fahrt kontrolliert wird

Panneresistenz

Es gibt drei Arten von Pannen:

1. Stich- und Schnittverletzungen: Nägel, Steinchen, Dornen und andere Fremdkörper können Ursache für Durchstiche sein. Scharfkantiger Fahrbelag kann zu Schnittverletzungen am Reifen führen. Die Dicke und Qualität der Lauffläche, die Fadendichte der Karkasse und das Vorhandensein eines Pannenschutzgewebes oder einer Pannenschutzgummilage beeinflussen die Pannensicherheit eines Reifens.
2. Durchschläge: Hier wird der Schlauch zwischen Felgenhorn und Reifen eingeklemmt. Dies geschieht häufig beim schnellen Überfahren von Hindernissen wie z.B. Kanaldeckeln. Die Durchschlagsicherheit steigt beim Benutzen eines breiteren Reifens, eines dickeren Schlauchs oder eines Reifens mit verstärkten Flanken. Mit einem angepassten Luftdruck lassen sich solche Pannen meistens vermeiden.
3. Mangelhafte Felgenbänder: Ist ein Felgenband in schlechtem Zustand oder nicht von passender Größe, kommt es häufig zu Pannen. Zu erkennen sind diese daran, dass sie sich auf der Unterseite des Schlauchs befinden.

Tipp: Um diese Art von Pannen zu vermeiden, empfehlen wir, das Felgenband bei jedem Reifen- bzw. Schlauchwechsel ebenfalls auszutauschen.

Der Luftdruck

Der ideale Luftdruck eines Reifens variiert je nach Fahrergewicht und den Fahrbahnbeschaffenheiten. Aber auch andere Parameter, wie beispielsweise die Reifenbreite, die Federung bei MTBs und der Einsatzzweck sind für die letztendliche Wahl von Bedeutung.

BAR / P.S.I - Conversie - Muuntaminen - Konvertering - Omvandling

Bar	P.S.I	Bar	P.S.I	Bar	P.S.I	Bar	P.S.I	Bar	P.S.I
0.5	7	2.5	36	4.5	65	6.5	94	8.5	123
1	15	3	44	5	73	7	102	9	131
1.5	22	3.5	51	5.5	80	7.5	109	9.5	138
2	29	4	58	6	87	8	116	10	145

MTB - Maastojossa - Ved off-road

Poids Pilote kg / Rider weight in kg	50	60	70	80	90	100
Roue / Wheel	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙
Haute / High (bar)	1.7	1.8	2.0	2.1	2.2	2.3
Moy / Mean (bar)	1.6	1.7	1.75	1.85	2.0	2.1
Basse / Low (bar)	1.6	1.6	1.60	1.65	1.6	1.9

Poids Pilote (Lb) / Rider weight (pounds)	110	132	154	176	198	220
Haute / High (psi)	25	26	28	30	32	33
Moy / Mean (psi)	23	25	25	27	29	30
Basse / Low (psi)	23	23	23	24	23	28

Poids du cycliste en Kg / Weight of cyclist in Kg	0 - 50	60	70	80	90	+ 90
Pression en bar / Pressure in bars	1.5	1.7	1.9	2.3	2.75	3.25

Die Demontage eines Tubeless-Reifens

Um den Reifen zu demontieren, entrasten Sie die Reifenwulste rundherum und setzen diese ins Felgentiefbett hinunter. Nehmen Sie zwei Reifenheber zu Hilfe und setzen Sie diese vorsichtig auf einer Reifenseite jeweils rechts und links des Ventils mit etwa 10 cm Abstand an. Hebeln sie nun mit beiden Reifenhebern gleichzeitig und lassen Sie den Reifen so über das Felgenhorn springen. Fahren Sie mit einem der Montierhebel zwischen Wulst und Felgenhorn bleibend rund um die Felge herum, um den ersten Reifenwulst komplett von der Felge zu nehmen. Den zweiten Reifenwulst können Sie nun von Hand demontieren.

Die Reifenpflege

Um einen Reifen möglichst lange nutzen zu können, empfiehlt sich eine Kontrolle vor jeder Ausfahrt. Entfernen Sie eingefahrene Fremdkörper vorsichtig mit einem kleinen Schraubenzieher. Da Lösungsmittel den Reifen beschädigen können, sollte er nur mit Wasser gereinigt werden. Kleinere Schnittverletzungen, welche die Karkasse durchdrungen haben, können mit kleinen Flickern von innen repariert werden. Regenwasser kann scharfkantige Steinchen aus der Fahrbahn auswaschen, welche dann zu Schnitten in der Reifenlauffläche und letztendlich zu Durchstichen führen können.

Die Reifenlagerung

Solange die Reifen nicht genutzt werden, ist eine Lagerung in kühlen und dunklen Räumlichkeiten notwendig. Ebenso sollte das Fahrrad nach Möglichkeit nicht zu lange ungenutzt in der Sonne stehen.

Laufrichtungsgebundene MTB-Reifen

Warum braucht man überhaupt einen laufrichtungsgebundenen Reifen?

Weil dies die Optimierung der Leistungsfähigkeit eines Reifens in Bezug auf seine Brems- und Antriebstraktion ermöglicht. Generell überträgt der Vorderreifen einen Großteil der Bremskräfte, während der Hinterreifen die Antriebskräfte übernimmt. Die Laufrichtung eines Reifens ist auf der Reifenflanke mit einem Pfeil gekennzeichnet. "Front" bedeutet vorne, "Rear" bedeutet hinten.

Recreatief - Huvijajossa - Tursyking - På en fritidscykel - Fritidscykling

Poids du cycliste en Kg / Weight of cyclist in Kg	0 - 50	60	70	80	90	+ 90
Pression en bar / Pressure in bars	1.2 - 1.7	1.5 - 2	2 - 2.5	2.5 - 3	3 - 3.5	4

Enduro

Poids du cycliste en Kg / Weight of cyclist in Kg	0 - 50	60	70	80	90	+ 90
Pression en bar / Pressure in bars	1.5	1.8	2	2.5	3	3.5

City Trekking

Poids du cycliste en Kg / Weight of cyclist in Kg	Dimensions - Sizes									
	28-622	32-622	32-630	35-559	37-590	37-622	40-622	42-622	47-559	47-622
40 - 60	4,5	4	4	3,5	3,5	3,5	3	3	3	3
60 - 80	5	5	5	4,5	4,5	4,5	4	4	3,5	3,5
+ 80	6	6	6	5,5	5,5	5,5	5	5	4,5	4,5

Race - Maantieajossa - På veien - Korsel på landevej - Vågrörning

Poids du cycliste en Kg / Weight of cyclist in Kg	0 - 50	60	70	+ 80
Pression en bar / Pressure in bars	6	6.7	7.5	8

 Montageanleitung

