

Link do produktu: <https://www.bikestacja.pl/opona-continental-race-king-26x22-drutowana-p-8667.html>

Opona Continental Race King 26x2.2 drutowana



Cena	69,00 zł
Cena poprzednia	70,80 zł
Dostępność	 Dostępny (wysyłka 2-5 dni)
Numer katalogowy	10002542
Kod EAN	4019238026122
Rozmiar opony i dętki	26x2,0

Opis produktu

- **Rozmiar:** 26 x 2.2
- **Typ:** drutowka
- **Pasek odblaskowy:** NIE
- **Zalecane ciśnienie powietrza:** 3 BAR (44 PSI)
- **Maksymalne ciśnienie powietrza:** 4 BAR (58 PSI)
- **Gęstość opłotu:** 3 warstwy => 180 TPI
- **Nr katalogowy produktu:** 40115000
- **Średnia waga:** ~ 670 g
- Krojony na miarę wyścigów cross-country i maratonów.
- Tak samo perfekcyjny dla hardtail'ów jak i w pełni amortyzowanych rowerów.
- Niski opór toczenia, wzmocniona osnowa oraz najwyższej jakości tłumienie drgań to klucz do wygranej.
- Wybierana przez profesjonalistów jak i żądnych prędkości bajkerów.

Przeznaczenie opony do rodzaju nawierzchni

- Hardpack: ubita nawierzchnia
- Dry: sucho
- Allround: mieszana nawierzchnia
- Loose: luźna nawierzchnia
- Wet: mokro
- Mud: błoto

PureGrip Compound

Ta technologia stworzona na bazie mieszanki krzemionkowej oryginalnie była przeznaczona na rynek wyczynowy, jednak po intensywnych pracach w dziale badań Continental i rozwoju w fabryce w Korbach opracowano zaawansowaną nową mieszankę z wybitnymi właściwościami łączącymi przyczepność i zdolność jazdy w trudnym terenie. Ta nowa mieszanka gumy, której nadano jasną nazwę „PureGrip” (z ang. czysta przyczepność) stoi tuż poniżej BlackChili Compound i wykorzystywana jest w wyczynowych produktach zarówno w sektorze rowerów szosowych, jak i górskich. Mieszanka ta gwarantuje świetną przyczepność, ale jest także trwała i bardzo wytrzymała, ma wszystkie charakterystyczne cechy opon Continental

Dopasowanie rozmiaru opony do rozmiaru obręczy (ETRTO)

W celu wyjaśnienia metodologii określania rozmiarów, opony rowerowe Continental wymiarowane są według formuły ETRTO (Europejska Organizacja Techniczna do spraw Opon i Obręczy): szerokość opony [mm] x średnica obręczy [mm], na przykład

23-622. Informacje te znajdują się na ścianie bocznej opony. Alternatywny sposób podawania rozmiaru, np. 23x700C lub 26 x 2,4 nie podaje jasnych informacji o wymaganej średnicy obręczy. Z tego względu w przypadku jakichkolwiek wątpliwości należy zawsze korzystać z uznawanego na świecie standardu ETRTO. Ogólnie firma Continental zaleca montowanie opon rowerowych na obręczach klinczerowych (o zagiętych krawędziach), ponieważ ten rodzaj obręczy pewniej utrzymuje oponę, szczególnie przy ciśnieniu powietrza powyżej 44 PSI. Pomiary w przypadku obręczy klinczerowych, na przykład 13C-622, podawane są jako szerokość obręczy w mm (wymiar A), „C” oznacza crotchet (z franc. haczyk) oraz średnicę obręczy (wymiar D). Jeśli informacja o rozmiarze starych obręczy nie jest czytelna, szerokość obręczy można zmierzyć za pomocą suwmiarki, mierząc odległość między zakrzywionymi krawędziami. Listę obręczy i pasujących do nich opon można otrzymać od organizacji ETRTO.

Ciśnienie powietrza w ogumieniu

Ciśnienie powietrza wpływa bezpośrednio na prowadzenie, trwałość i opór toczenia roweru. Opona może działać prawidłowo tylko w określonym zakresie ciśnienia. Oprócz objętości i wagi układu rower/rowerzysta, również przeznaczenie opony jest tu istotne. Każda opona Continental ma zalecany zakres ciśnienia powietrza podany na ścianie bocznej. Jeśli ciśnienie jest zbyt niskie, opona szybciej się zużywa, zwiększa się także ryzyko przebicia i uślizgu opony. Z czasem pojawiają się również małe pęknięcia. Z kolei zbyt wysokie ciśnienie powoduje, że opona jest bardzo twarda i niekomfortowa. Trakcja, przyczepność i opory toczenia mogą się pogorszyć. Wszystkie systemy ogumienia rowerowego stopniowo tracą ciśnienie. Z tego powodu należy często je kontrolować. Kolarze MTB i turystyczni powinni sprawdzać ciśnienie przynajmniej raz w miesiącu. Szosowcy raz na tydzień. W przypadku stosowania dętek light i supersonic ciśnienie należy sprawdzać przed każdą jazdą.

Waga opon

Stworzenie lekkiej opony to cel projektantów i pracowników linii produkcyjnej. Czasem jednak zdarzają się odchylenia od wagi podanej w katalogu. Wynikają one z pewnej tolerancji grubości opłotu i gumy, koniecznej w procesie ręcznej produkcji. Waga podana w katalogu jest określana podczas stworzenia serii przedprodukcyjnej i następnie wielokrotnie weryfikowana. W zależności od modelu, możliwe są odchylenia do 10 % w stosunku do danych katalogowych.

Co to jest TPI? Konstrukcja osnowy - budowa głównego opłotu.

Osnowa jest głównym opłotem wszystkich opon. Konstrukcja osnowy, materiał i gęstość nici zależą od wymagań stawianych oponie. Firma Continental generalnie stosuje wysokiej jakości osnowy wykonane z tkanych, a następnie gumowanych nici nylonowych: Nylon dobrze łączy się z kauczukiem i wykazuje dobrą odporność w każdej pogodzie. Gęstość nici nylonowych decyduje o specyficznych właściwościach opony. Gęstość nici jest podawana w TPI (threads per inch), czyli skrót ten oznacza liczbę splotów na 1 cal. Rozpowszechniły się tkaniny o 22 TPI, 28 TPI, 60 TPI i 110 TPI. Bardzo drobny splot tkaniny sprawia, że opona jest elastyczna i chroni osnowę przed przebicciem. Luźny splot tkaniny to większa odporność na przecięcie i większa wytrzymałość opony. Wybór splotu zależy od przeznaczenia opony. Standardem jest trzywarstwowa osnowa podstawowa. Dodatkowa ochrona Breaker może być umieszczana pod bieżnikiem w celu jeszcze lepszego wzmocnienia opony i zwiększenia ochrony przed przebicciem. W zależności od przeznaczenia stosowane są różne struktury ochronne i materiały. Należą do nich na przykład wysoko elastyczny kauczuk specjalny, stosowany w rodzinie opon Plus, a także tkaninowe warstwy ochronne PolyX i Vectran™ w sportowych oponach wyścigowych. Budowa opony jest opisana w jej specyfikacji technicznej. Podawana jest liczba warstw, suma TPI i rodzaj ochrony przed przebicciem: 3/180 + Vectran™ oznacza trzy warstwy tkaniny 60 TPI z dodatkową ochroną Vectran™ Breaker.