Montage • Assembly • Montage • Montage • Montaggio • Montaje

(D) Achtung: Schlauchreifen müssen mit einem Spezialklebstoff fachgerecht auf der Felge fixiert werden!

■ Vorbereiten 1:

Als Test den Montageablauf ohne Kleber ausführen **(4-8)**. Ventillänge prüfen, eventuell Verlängerung einsetzen. Empfehlung: Reifen vorher mit geringem Druck auf Felge lagern. Das erleichtert die Montage.

■ Vorbereiten 2:

Reifen: Schutzband gleichmäßig mit einer Schicht Klebstoff bestreichen **(3)** und mind. 6 Stunden trocknen lassen.

Neue Felge: Entfetten, eventuell Felgenbett mit feinem Sandpapier anrauen **(1)**. Hinweise des Felgenherstellers beachten! Eine Lage Klebstoff gleichmäßig auf Felge auftragen und mindestens 6 Stunden trocknen lassen! **(2)**

Benutzte Felge: Vorhandenes Klebstoffbett überprüfen. Ein gleichmäßiges und intaktes Klebstoffbett kann weiter benutzt werden. Bei sehr ungleichmäßigen Bett Felge komplett von Klebstoffresten befreien und neuen Kleber auftragen.

■ Montieren:

Frische Schicht Klebstoff auf Felge auftragen **(2)**. **Sofort** den Reifen aufziehen: Ventil einstecken. Reifen sehr kraftvoll nach unten ziehen, damit sich das letzte Stück des Reifens möglichst leicht und kontrolliert über die Felgenkante heben lässt **(4-7)**. Reifen leicht aufpumpen und den Reifensitz zentrieren. Als Orientierung dient der Rand des Nahtschutzbandes **(8)**. Reifen auf ca. 9 Bar aufpumpen und mit Einsatz des ganzen Körpergewichts umlaufend andrücken. Bremsflanken der Felge von Klebstoffresten säubern.

Wichtig: 24 Stunden unter Druck ruhen lassen! Reifen regelmäßig kontrollieren. Nie Reifen mit beschädigtem oder losem Schutzband fahren.

(GB) Attention: Tubular tires should be professionally fixed to rims using a proprietary contact cement!

■ Preparation 1:

As a test, first fit the tire without contact cement **(4-8)**. Check the valve length, using an extender if necessary. Recommendation: Fitting the tire on the rim beforehand using light pressure facilitates later permanent fixing.

■ Preparation 2:

Tire: Evenly coat the base tape with a layer of contact cement **(3)** and let it dry for at least 6 hours.

New rim: Remove grease and if necessary roughen the rim well with fine sandpaper **(1)**. Follow the rim manufacturer's instructions! Evenly apply a layer of contact cement to the rim and let it dry for at least 6 hours! **(2)**

Used rim: Examine the existing contact cement layer. An even and intact contact cement layer can be re-used. If the layer is very uneven, completely remove all remnants of the contact cement from the rim and apply new cement.

■ Fitting:

Apply a fresh layer of contact cement to the rim **(2)**. **Immediately** put on the tire: insert the valve. Pull the tire as firmly as possible, so that the final section of tire slips over the edge of the rim in an easy and controlled manner **(4-7)**. Slightly inflate the tire and centre its position. The edge of the base tape serves as orientation **(8)**. Inflate to approx. 9 Bar and push down on the whole of the tire's circumference using your full bodyweight. Clean off any remnants of contact cement from the rim sidewall.

Important: Leave the assembly to rest under pressure for at least 24 hours! Check tires regularly. Never ride on tires with a damaged or loose base tape.

(NL) Let op: Tubes moeten op professionele wijze op de velg gefixeerd worden met behulp van speciale tubelijm!

■ VOORBEREIDEN 1:

Voer als test de montage zonder tubelijm uit **(4-8)**. Controleer de lengte van het ventiel, gebruik eventueel een ventielverlenger. Aanbeveling: leg de band vooraf licht opgepompt om de velg. Dat vergemakkelijkt de montage.

■ VOORBEREIDEN 2:

Band: Het tubelint gelijkmatig met één laag tubelijm bestrijken **(3)** en minstens 6 uur laten drogen.

Nieuwe Velg: Ontvetten, eventueel het velgbed met fijn schuurpapier ruw maken **(1)**. De aanwijzingen van de velgfabrikant opvolgen! Een laag tubelijm gelijkmatig op de velg aanbrengen en deze minstens 6 uur laten drogen! **(2)**

Gebruikte Velg: De aanwezige lijmlaag controleren. Een gelijkmatige en volledig intact zijnde lijmlaag kan opnieuw worden gebruikt. In geval van een zeer ongelijkmatige lijmlaag alle lijmresten van de velg verwijderen en nieuwe lijm aanbrengen.

■ MONTEREN:

Een verse laag tubelijm op de velg aanbrengen **(2)**. **Direct** de band omleggen: het ventiel insteken. De band zeer krachtig naar beneden trekken, zodat het laatste stuk van de band zich zo licht en gecontroleerd mogelijk over de velgrand laat lichten **(4-7)**.
De band licht oppompen en zijn positie centreren. De rand van het tubelint dient ter oriëntatie **(8)**. De band oppompen tot circa 9 bar en met inzet van al uw kracht rondom aandrukken. Lijmresten verwijderen van de remoppervlakken van de velg.

Belangrijk: 24 uur onder druk laten rusten! Banden regelmatig controleren. Rijdt nooit op een band met een beschadigd of loszittend tubelint.

(F) Remarque : Les boyaux doivent être montés sur les jantes avec précaution et en utilisant une colle spéciale !

■ ETAPE 1:

Dans un premier temps, effectuer le montage sans utiliser de colle à boyaux **(4-8)**. Vérifier la longueur de la valve ou utiliser un prolongateur de valve en cas de besoin. Recommandation : gonfler légèrement le boyau pour faciliter le montage.

■ ETAPE 2:

Boyau : Enduire le ruban de protection d'une couche de colle à boyaux uniformément répartie **(3)** et laisser sécher pendant au moins 6 heures.

Jante neuve : Nettoyer le fond de jante de toute trace de graisse et, au besoin, utiliser du papier de verre **(1)**. Se conformer aux instructions du fabricant de la jante ! Appliquer une couche uniforme de colle à boyaux sur la jante et laisser sécher pendant au moins 6 heures! **(2)**

Jante usagée : dans le cas d'une jante correctement préencollée, un rajout de colle soigneusement réparti peut s'avérer suffisant. Si la couche précédente est très inégale ou détériorée, nettoyer précautionneusement le fond de la jante et appliquer une nouvelle couche.

■ MONTAGE:

Appliquer la colle sur la jante **(2)**. Monter le boyau **immédiatement** en insérant la valve. Tirer le boyau fortement vers le bas de façon à ce que son extrémité opposée puisse facilement habiller le fond de la jante **(4-7)**. Gonfler légèrement et centrer le boyau sur la jante en utilisant éventuellement comme repère les bords du ruban de protection **(8)**. Gonfler maintenant à une pression d'environ 9 bars et appuyer fortement sur toute la circonférence du boyau. Enlever soigneusement les restes de colle qui pourraient se trouver encore sur la surface de freinage de la jante.

Important : Laisser le boyau sous pression pendant 24 heures ! Vérifier vos boyaux régulièrement. Ne jamais rouler avec des boyaux dont le ruban de protection est endommagé ou décollé.

(I) N.B.: I tubolari dovrebbero essere montati sui cerchi secondo criteri professionali e con l'uso di un mastice specifico!

■ PREPARAZIONE 1:

A titolo di prova, effettuare il montaggio senza usare il mastice **(4-8)**. Verificare la lunghezza della valvola e utilizzare una prolunga, se necessario. Consiglio: posizionare il tubolare sul cerchio prima dell'installazione finale esercitando una leggera pressione, per facilitare il montaggio.

■ PREPARAZIONE 2:

Tubolare: ricoprire il nastro con uno strato omogeneo di mastice (3) e lasciare asciugare per almeno 6 ore.

Cerchio nuovo: rimuovere il grasso e carteggiare la gola del cerchio con carta vetrata fine, se necessario **(1)**. Leggere attentamente le istruzioni della casa produttrice del cerchio! Applicare uno strato omogeneo di mastice sul cerchio e lasciare asciugare per almeno 6 ore! **(2)**

Cerchio usato: Esaminare lo strato di mastice preesistente. Se lo strato è omogeneo e intatto potrà essere usato nuovamente. In presenza di uno strato molto disomogeneo, rimuovere completamente tutti i residui di mastice dal cerchio e applicare un nuovo strato di mastice.

■ MONTAGGIO:

Applicare uno strato di mastice fresco al cerchio **(2)**. Posizionare **immediatamente** il tubolare e i nserire la valvola. Tirare il tubolare verso il basso molto energicamente per fare in modo che anche l'ultima parte possa essere sollevata oltre l'orlo del cerchio nel modo più agevole e preciso possibile **(4-7)**. Gonfiare leggermente il tubolare e centrarlo. Il margine del nastro servirà per orientare correttamente il tubolare **(8)**. Gonfiare a circa 9 bar e premere su tutta la superficie del tubolare applicando tutto il peso del corpo. Eliminare eventuali residui di mastice dalla superficie frenante del cerchio.

Importante: Lasciare in pressione per 24 ore! Verificare regolarmente i tubolari. Non utilizzare mai tubolari che presentino danneggiamenti o allentamenti del nastro.-

(E) Nota: Los neumáticos tubulares deberán ser colocados por un profesional, fijándolos con un cemento de contacto especial!

■ PREPARACIÓN 1:

Como prueba, realice el montaje sin cemento de contacto **(4-8)**. Compruebe la longitud de la válvula, utilizando un extensor, si es necesario. Recomendación: ponga el neumático sobre la llanta, de antemano, aplicando una ligera presión. Esto facilita el montaje.

■ PREPARACIÓN 2:

Neumático: Cubra la cinta de la base de forma uniforme con una capa de cemento de contacto **(3)** y déjelo secar un mínimo de 6 horas.

Llanta nueva: Elimine la grasa y aplique una lija fina en la llanta, si es necesario **(1)**. Lea las instrucciones del fabricante de la llanta. Aplique una capa uniforme de cemento de contacto a la llanta y déjela secar un mínimo de 6 horas! **(2)**

Llanta usada: Examine la capa de cemento de contacto existente. Se puede reutilizar una capa de cemento de contacto que sea uniforme e intacta. Si la capa es irregular, elimine completamente los restos de cemento de contacto de la llanta y aplique cemento nuevo.

■ MONTAJE:

Aplique una capa fresca de cemento de contacto en la llanta **(2)**. Colóquela **inmediatamente** en el neumático: coloque la válvula. Tire del neumático hacia abajo con fuerza, de modo que la última parte del neumático quede levantada por encima del borde de la llanta, en una forma tan sencilla y controlada como sea posible **(4-7)**. Infle ligeramente el neumático y centre su posición. El borde de la cinta de la base sirve como orientación **(8)**. Infle el neumático aprox. a 9 bar y presione alrededor del neumático aplicando el peso del cuerpo completo. Elimine los restos del cemento de contacto del área de frenado de la llanta.

Importante: Déjelo bajo presión durante 24 horas. Compruebe los neumáticos con regularidad. No utilice la bicicleta con neumáticos dañados o con la cinta de la base suelta.

Montering • Montera • Asennus • Zakładanie • 組み付け方

(DK) Bemærk: Lukkede ringe skal monteres professionelt på fælgene med speciallim!

■ FORBEREDELSE 1:

Foretag en testmontering uden brug af lim **(4-8)**. Tjek ventillængden og brug en forlænger, hvis nødvendigt. Det anbefales at komme ringen på fælgen pumpet til moderat tryk. Dette gør monteringen lettere.

■ FORBEREDELSE 2:

Ring: Smør et jævnt lag lim på fælgtapen **(3)** og lad det tørre i mindst 6 timer.

Ny fælg: Affedt fælgbunden og slib den ru med fint sandpapir, hvis nødvendigt **(1)**. Følg instruktionerne fra producenten af fælgen! Smør et jævnt lag lim på fælgen og lad det tørre i mindst 6 timer! **(2)**

Brugt fælg: Inspicér det eksisterende lag lim. Hvis limen er jævn og intakt, kan den bruges igen. Hvis laget er meget ujævnt, skal alle limrester fjernes fra fælgen og ny lim smøres på.

■ MONTERING:

Smør et nyt lag lim på fælgen **(2)**. Kom ringen på **øjeblikkeligt:** Stik ventilen i. Træk ringen nedad med stor kraft, så den sidste del af ringen kan løftes over kanten af fælgen så let og kontrolleret som muligt **(4-7)**. Pump dækket let op og centrér det. Brug kanten af fælgtapen til at sigte efter **(8)**. Pump dækket til ca. 9 bar (130 psi) og tryk på det hele vejen rundt med hele din kropsvægt. Fjern eventuelle limrester fra fælgens bremseområde.

Vigtigt: Lad ringen sidde under tryk i 24 timer! Tjek ringene med jævne mellemrum. Kør aldrig på ringe med skadet eller løs fælgtape.

(S) OBS! Tubdäck måste monteras korrekt på fälgen med hjälp av ett speciellt lim!

■ FÖRBEREDELSE 1:

Prova först att sätta på däcket på fälgen utan lim **(4-8)**. Kontrollera ventilens längd. Använd en förlängning vid behov. Rekommendation: pumpa däcket med ett lågt tryck och förvara det på fälgen. Detta underlättar monteringen.

■ FÖRBEREDELSE 2:

Däck: Stryk på ett lager lim **(3)** på skyddsbandet och låt det torka minst 6 timmar.

Ny fälg: Avfetta fälgen och slipa fälgbädden med ett fint sandpapper vid behov **(1)**. Se instruktionerna från fälgtillverkaren! Stryk ett jämnt lager lim på fälgen och låt det torka minst 6 timmar! **(2)**

Gammal fälg: Undersök limlagret på fälgen. Om limlagret är jämnt och intakt kan det användas på nytt. Om lagret däremot är ojämnt måste allt lim tas bort från fälgen. Stryk sedan på nytt lim.

■ MONTERING:

Stryk på ett nytt lager lim på fälgen **(2)**. Montera däcket direkt. För in ventilen i fälgen. Dra däcket kraftigt nedåt så att den sista delen av däcket kan lyftas över fälgkanten så enkelt och med så mycket kontroll som möjligt **(4-7)**. Pumpa upp däcket lite och centrera det. Orientera dig efter skyddsbandets kant **(8)**. Pumpa upp däcket till ca 9 bar och tryck på det runt hela däcket med hela din kroppstyngd. Ta bort limrester från fälgens bromsyta.

Viktigt: Låt däcket vara monterat med tryck under 24 timmar! Kontrollera däcket regelbundet. Använd aldrig däck som har ett skadat eller löst skyddsband.

(FI) Huomautus: Tuubirengas tulee kiinnittää huolellisesti vanteelle tähän tarkoitukseen valmistetulla vanneliimalla.

■ ESIVALMISTELU 1:

Koeasenna rengas vanteelle ilman liimaa **(4-8)**. Totea täyttöventtiilin pituus ja käytä tarvittaessa jatkokappaletta. Suositus: aseta rengas vanteelle siten, että siinä on hieman painetta. Se helpottaa asennusta. Vinkki: asenna rengas vanteelle ilman liimaa ja pumppaa siihen täysi paine (9 bar) jo edellisenä päivänä. Rengas venyy hieman yön aikana ja on huomattavasti helpompi liimata.

■ ESIVALMISTELU 2:

Rengas: Levitä tasainen kerros vanneliimaa **(3)** tuubirenkaan vanteen kanssa kosketukseen tulevaan pohjanauhaan ja anna liiman kuivua vähintään 6 tuntia.

Uusi vanne: Poista rasva ja karhenna vanteen pohja tarvittaessa hienolla hiekkapaperilla **(1)**. Ota huomioon vanteen valmistajan ohjeet! Levitä vanteeseen tasainen kerros vanneliimaa ja anna sen kuivua vähintään 6 tuntia! **(2)**

Käytetty vanne: Totea vanteen liimakerroksen kunto. Tasaista ja ehjää liimakerrosta voi käyttää uudelleen. Jos kerros on erittäin epätasainen, poista koko liimakerros vanteesta ja levitä uusi liimakerros.

■ ASENNUS:

Pumppaa renkaaseen vähän ilmaa niin, että se pyöristyy. Levitä vanteeseen tuore kerros vanneliimaa **(2)**. Aloita asennus välittömästi liiman levityksen jälkeen. Työnnä ensin täyttöventtiili paikalleen vanteen venttiilireikään. Vedä rengasta voimakkaasti vannetta pitkin molempiin suuntiin venttiilistä poispäin, jolloin rengas menee helpommin vanteelle **(4–7)**. Pumppaa renkaaseen hieman lisää painetta ja keskitä se pohjanauhan ohjaamana vanteelle **(8)**. Täytä rengas noin 9 barin paineeseen ja pyöritä rengasta lattiaa vastan voimakkaasti painaen. Puhdista lopuksi liiman jäänteet renkaan sivuista ja vanteen jarrutuspinnoista.

Tärkeää: Anna renkaan asettua paineistettuna 24 tuntia! Tarkista renkaat säännöllisesti. Älä koskaan aja renkailla, joiden pohjanauha on vaurioitunut tai irti.

(PL) Uwaga: Szytki powinny być profesjonalnie przymocowane do obręczy za pomocą specjalnego kleju kontaktowego!

■ PRZYGOTOWANIE 1:

Na próbę zamontuj szytkę bez kleju kontaktowego **(4-8)**. Sprawdź długość zaworu; w razie potrzeby użyj przedłużacza zaworu. Zalecenie: Nałóż szytkę na obręcz po uprzednim napompowaniu do niewielkiego ciśnienia. To ułatwia montaż.

■ PRZYGOTOWANIE 2:

Szytka: Pokryj równomiernie taśmę na spodzie szytki warstwą kleju kontaktowego **(3)** i pozostaw do wyschnięcia na co najmniej 6 godzin.

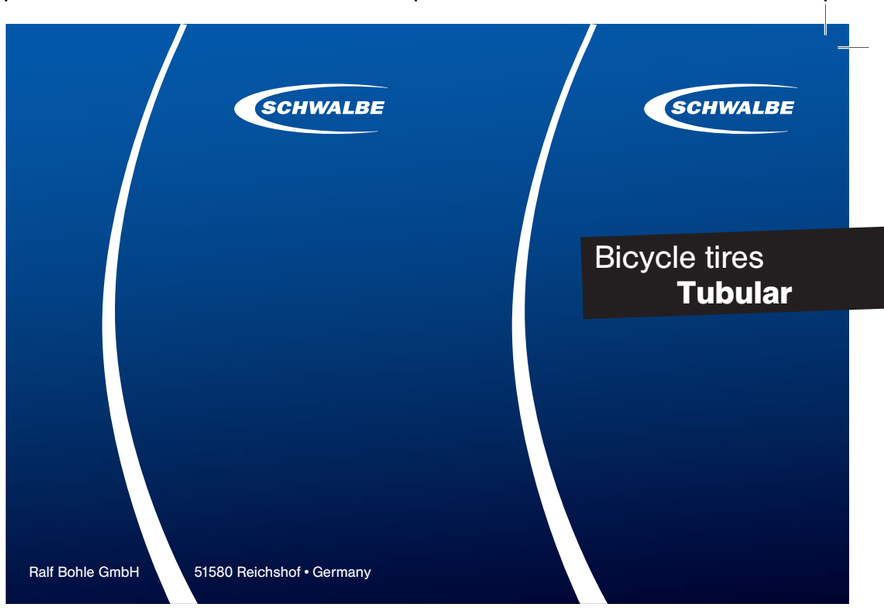
Nowa obręcz: Usuń smar i w razie potrzeby przetrzyj dno obręczy papierem ściernym, aby uzyskać szorstką powierzchnię **(1)**. Przestrzegaj wskazówek producenta obręczy! Nanieś równomiernie warstwę kleju kontaktowego na obręcz i pozostaw do wyschnięcia na co najmniej 6 godzin! **(2)**

Obręcz używana: Sprawdź istniejącą warstwę kleju kontaktowego.Równą i nienaruszoną warstwę kleju kontaktowego można wykorzystać ponownie. Jeżeli warstwa jest bardzo nierówna, całkowicie usuń wszelkie pozostałości kleju kontaktowego z obręczy i nanieś świeżą warstwę kleju.

■ MONTAŻ:

Nanieś świeżą warstwę kleju kontaktowego na obręcz **(2)**. Natychmiast załóż szytkę; włóż zawór. Pociągnij bardzo silnie szytkę do dołu tak, aby przełożyć ostatnią część szytki przez obrzeże obręczy możliwie łatwo i w sposób kontrolowany **(4-7)**. Napompuj nieco szytkę i wycentruj. Do orientacji może posłużyć krawędź taśmy na spodzie szytki **(8)**. Napompuj szytkę do ok. 9 barów i, używając całej masy ciała, dociskaj ją do obręczy na całym obwodzie. Usuń pozostałości kleju kontaktowego ze ścianki bocznej obręczy.

Ważne: Pozostaw szytkę w stanie napompowanym na 24 godziny! Regularnie sprawdzaj szytki. Nie wolno jeździć na szytkach ze zniszczoną lub poluzowaną taśmą na spodzie szytki.



(J)注意: チューブラータイヤはリムセメントを使用しリムにしっかりと接着されなければなりません。

<u>準備 1</u>
まず、試しにリムセメントを塗らずに、タイヤを取り付けてみます**(4-8)**。バルブの長さををチェックし、必要があればバルブエクステンダーを使用します。アドバイス:少し圧力をかけてタイヤをリムに置くようにすると、タイヤが容易に取り付けられます。

<u>準備 2</u>

タイヤ：リムセメントを均一にベーステープに塗り**(3)**、最低6時間乾燥させます。

新しいリム:：油分などを拭き取り、必要があれば目の細かい紙やすりなどでリムの底面をこすって表面を粗くします**(1)**。注意:リムメーカーの説明書をよく読んでおきましょう。リムセメントをリムに均一に塗り、最低6時間乾燥させます**(2)**。

使用中のリム:リムセメントが塗ってあった場所を調べます。均一に塗られ、損傷のないセメント部分は再度使用可能です。厚さにむらのあるセメント層があれば、それを完全にリムから剥がし取り、新しいセメントを塗ります。

<u>タイヤの取り付け</u>
リムに新しいリムセメントを塗ります**(2)**。直ちにタイヤをリムに着け、バルブを差し込みます。強く下に向けてタイヤを引っ張って下さい。リムの縁に容易に収まります**(4-7)**。タイヤに少しだけ空気を入れます。そしてベーステープの端を目安に、タイヤを中心に置きます**(2)**。空気圧が約9バールになるぐらいまでタイヤを膨らませ、体全体の体重をかけてタイヤ全体をまんべんなくテープに押しつけるようにします。余分なリムセメントを、リムのブレーキが当たる部分からきれいに拭き取ります。

重要: 圧力をかけた状態で24時間置いてください。定期的にタイヤをチェックしてください。ベーステープが破損したり剥がれたりしたタイヤには、絶対に乗らないでください。

www.schwalbe.com

1.

2.

3.

4.

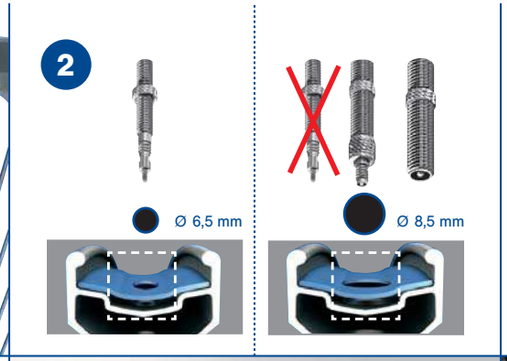
5.

6.

7.

8.

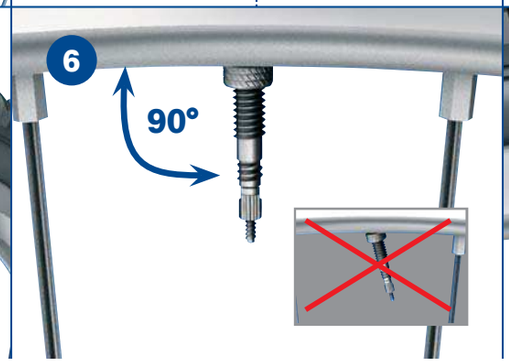
1


2
Ø 6,5 mm
Ø 8,5 mm

3

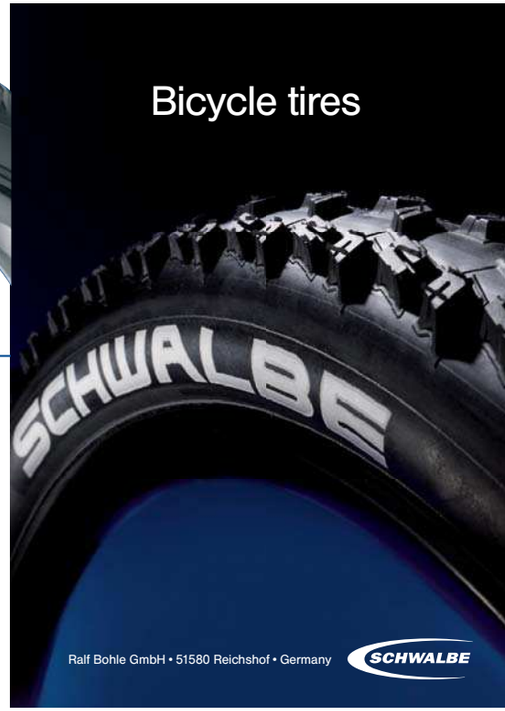
4

5


6
90°

7
MIN. 3.5 BAR - MAX. 6.0 BAR
O.K.
max. 5 bar

8
1x
30
DAYS


Bicycle tires
SCHWALBE
Ralf Bohle GmbH • 51580 Reichshof • Germany
SCHWALBE

Tubeless Ready

Bicycle tires

NEW

Tubeless-Ready

www.schwalbe.com
Ralf Bohle GmbH
51580 Reichshof • Germany

DE

Dieser Reifen ist Tubeless-Ready.
So kannst du ihn einsetzen:

- **mit Schlauch**
- **ohne Schlauch**
  Auf luftdichtem Tubeless-Laufrad mit Dichtflüssigkeit (z.B. SCHWALBE Doc Blue). **Tubeless-Ready**

EN

This tire is Tubeless-Ready.
This is how you can use it:

- **With an inner tube**
- **Without an inner tube**
  On an air-tight Tubeless wheel with a tire sealant (e.g. SCHWALBE Doc Blue). **Tubeless-Ready**

NL

Deze band is Tubeless-Ready.
Zo kun je hem gebruiken:

- **met binnenband**
- **zonder binnenband**
  op een luchtdicht Tubeless wiel met een vloeibare lekbescherming b.v. SCHWALBE Doc Blue. **Tubeless-Ready**

FR

Ce pneu est un Tubeless-Ready.
Tu peux l'utiliser :

- **Avec chambre à air**
- **Sans chambre à air**
  Sur roue étanche à l'air avec liquide d'étanchéité (p.ex. SCHWALBE Doc Blue). **Tubeless-Ready**

IT

Questo pneumatico è Tubeless-Ready.
Può quindi essere usato:

- **con camera d'aria**
- **senza camera d'aria**
  su ruota per bicicletta da corsa tubeless a tenuta ermetica con liquido sigillante (ad esempio SCHWALBE Doc Blue) **Tubeless-Ready**

ES

Esta cubierta es del tipo Tubeless Ready. Por ello la puedes utilizar:

- **con cámara**
- **sin cámara**
  En ruedas tubeless herméticas al aire con parche líquido (p. ej. Doc Blue de SCHWALBE). **Tubeless-Ready**

Tubeless-Ready von SCHWALBE

Einen normalen MTB Reifen mit Hilfe von Dichtflüssigkeit zum Tubeless Reifen zu konvertieren, das wird immer beliebter! Denn das „Selfmade" Tubeless System bringt Vorteile bei Gewicht, Pannenschutz und Rollwiderstand.

Wir machen diese Konversion jetzt sehr viel einfacher. SCHWALBE Tubeless-Ready-Tires haben einen **speziell geformten und beschichteten** Reifenwulst. Dieser Wulst dichtet sofort an der Felge ab und sorgt für einen sicheren Sitz.

Tubeless-Ready by SCHWALBE

The technique of using a tire sealant to convert a normal MTB tire to a tubeless tire is becoming more and more popular. That's because the "home-made" tubeless system provides benefits with regard to weight, puncture protection and rolling resistance. We now make this conversion much easier.

SCHWALBE Tubeless-Ready tires have a **specially molded and coated bead.** This bead immediately seals off the rim and makes for a secure fit.

SCHWALBE Tubeless-Ready

De techniek om een normale MTB band met behulp van een vloeibare lekbescherming in een tubeless band te veranderen wordt steeds populairder. Dit "selfmade" tubeless systeem heeft grote voordelen met betrekking tot het gewicht, de lekbescherming en de rolweerstand.

Wij maken dit "selfmade" tubeless systeem nu veel eenvoudiger. SCHWALBE Tubeless-Ready banden hebben een **speciaal gevormde en gecoate bandhiel.** Deze hiel dicht direct op de velg af en zorgt voor een veilige passing op de velg.

Tubeless-Ready de SCHWALBE

Il est de plus en plus apprécié de convertir un pneu normal VTT en pneu Tubeless au moyen de liquide d'étanchéité ! Car le système « Selfmade » Tubeless offre des avantages quant au poids, à la protection antipanne et la résistance au roulement. Cette conversion est maintenant si facile.

Les pneus Tubeless-Ready SCHWALBE ont un **talon de pneu de forme spéciale et revêtu.** Ce talon adhère immédiatement à la jante et assure une fixation sûre.

Tubeless-Ready di SCHWALBE

Con l'ausilio del liquido sigillante, convertire un normale pneumatico da MTB in uno pneumatico tubeless, sta diventando sempre più popolare. Il sistema tubeless "fai da te" apporta vantaggi in termini di peso, protezione contro le forature e resistenza al rotolamento. Adesso questa conversione è diventata più semplice.

Gli pneumatici Tubeless-Ready di SCHWALBE sono dotati di uno speciale **tallone sagomato e rivestito.** Questo tallone aderisce immediatamente in modo ermetico al cerchio, offrendo un posizionamento sicuro.

Tubeless Ready de SCHWALBE

La conversión de una cubierta de MTB normal a una de tipo tubeless con ayuda de parche líquido es una práctica cada vez más extendida. Porque el sistema tubeless "casero" aporta ventajas en cuanto a peso, protección antipinchazos y resistencia a la rodadura. Nosotros hacemos la conversión mucho más fácil todavía.

Las cubiertas Tubeless Ready de SCHWALBE tienen **un talón de forma y revestimiento especiales.** El talón obtura de forma inmediata contra la llanta, garantizando una colocación segura.

Montage ohne Schlauch

Mit dem speziellen Montagevorgang solltest du vertraut sein oder die Montage fachgerecht ausführen lassen.

- Beide Reifenwülste mit Montageflüssigkeit bestreichen ❶ (z.B. SCHWALBE Easy Fit) und Montage beginnen wie üblich. Aber: Bevor du den zweiten Reifenwulst montierst, **Dichtflüssigkeit einfüllen – ❷** beste Position gegenüber dem Ventil. Montage fortsetzen und am Ventil beenden!
- Beim ersten Aufpumpen nötig: ein **kräftiger Druckstoß ❸** (Standpumpe oder Kompressor).
- Nach dem Aufpumpen: Das fertig montierte **Laufrad kräftig in alle Richtungen schütteln** und drehen ❹. So wird die Dichtflüssigkeit überall auf der Innenseite des Reifens verteilt.
- Ganz normal: Luft und Dichtflüssigkeit entweichen am Anfang über die Reifenseitenwand. Du musst **mehrmals nachpumpen** und das Rad **wiederholt schütteln**.
  Dann dichtet das Laufrad dauerhaft ab. ❸+❹
- Bei Panne unterwegs: Ersatzschlauch verwenden. (Dichtflüssigkeit auswischen. Tubelessventil entfernen.)

Assembly without an inner tube

You should be familiar with the special assembly process or have installation performed by a specialist.

- Brush both beads **with assembly liquid ❶** (e.g. SCHWALBE Easy Fit) and begin assembly as usual. But: Before you fit the second bead, **fill it with tire sealant – ❷** best position opposite the valve. Continue with assembly and finish at the valve.
- Requirement for initial inflation: a **powerful pressure surge ❸** (floor pump or compressor).
- After inflating: Firmly shake and rotate **the fully assembled wheel in all directions ❹**. This distributes the tire sealant all over the inside of the tire.
- Quite normal: Air and tire sealant escape from the side wall of the tire at the beginning. You have to **pump again several times** and **repeatedly shake** the wheel. The wheel is then permanently sealed. ❸+❹
- In case of a puncture when out and about: Use the spare inner tube. (Wipe out the tire sealant. Remove the tubeless valve).

Montage zonder binnenband

Met de speciale montageprocedure moet je ervaring hebben, zo niet, laat dan de montage door een deskundige uitvoeren.

- montagevloeistof aanbrengen op beide bandhielen ❶ (b.v. SCHWALBE Easy Fit) en met de montage beginnen zoals gebruikelijk. Let op!: voordat de tweede bandhiel gemonteerd wordt, eerst de band met de **vloeibare lekbescherming vullen**. ❷ De beste positie is tegenover het ventiel, verder monteren en eindigen bij het ventiel.
- bij de eerste keer oppompen zorgen voor een krachtige drukstoot ❸ (voetpomp of compressor).
- na het oppompen: het afgemonteerde **wiel krachtig in alle richtingen schudden en bewegen.** ❹ zo wordt de vloeibare lekbescherming goed en gelijkmatig over de binnenzijde van de band verdeeld.
- heel normaal is dat in het begin lucht en de vloeibare lekbescherming via de zijwand van de band ontsnappen. Herhaaldelijk napompen en het wiel meerdere malen goed schudden is noodzakelijk. Dan is het wiel goed afgedicht ❸+❹
- bij een lekke band onderweg: gebruik een reserve binnenband (vloeibare lekbescherming grondig verwijderen en het tubeless ventiel demonteren).

Montage sans chambre à air

Tu devrais être familiarisé avec ce processus de montage spécial ou faire appel à un atelier spécialisé pour effectuer le montage.

- Enduire les deux talons de pneu de liquide de montage ❶ (p.ex. SCHWALBE Easy Fit) et commencer le montage comme d'habitude. Mais : avant de monter le second talon de pneu, **verser du liquide d'étanchéité – ❷** Position idéale en face de la soupape. Poursuivre le montage et le terminer à la soupape.
- Nécessaire lors du premier gonflage : une **forte poussée de pression ❸** (pompe sur pied ou compresseur).
- Après le gonflage : secouer la roue complètement montée dans tous les sens et la faire tourner ❹. Le liquide d'étanchéité est ainsi réparti sur toute la paroi intérieure du pneu.
- C'est tout à fait normal : de l'air et du liquide d'étanchéité s'échappent au début par le flanc du pneu. Il est nécessaire que tu **repompes plusieurs fois et secoues de nouveau** la roue. L'étanchéité de la roue est alors assurée à demeure. ❸+❹
- En cas de panne sur la route : utiliser la chambre à air de rechange. (Essuyer le liquide d'étanchéité. Enlever la soupape Tubeless.)

Montaggio senza camera d'aria

Seguire la specifica procedura di montaggio, oppure rivolgersi ad uno specialista del settore.

- Applicare del liquido di montaggio su entrambi i talloni ❶ (ad esempio Schwalbe Easy fit) ed iniziare il montaggio come di consueto. Prima di montare il secondo tallone, **riempirlo di liquido sigillante ❷,** la migliore posizione è la zona opposta rispetto alla valvola. Proseguire il montaggio e terminare con la valvola.
- Necessario al primo gonfiaggio: un **colpo di pressione potente ❸** (pompa a piedistallo o compressore).
- Dopo il gonfiaggio: **scuotere e ruotare in tutte le direzioni la ruota ❹.** In tal modo, il liquido sigillante viene distribuito in maniera uniforme sull'intera parte interna dello pneumatico.
- Assolutamente normale: inizialmente aria e liquido sigillante si disperdono lungo il fianco dello pneumatico. È necessario **gonfiare più volte e scuotere ripetutamente** la ruota. A questo punto, la ruota resterà sigillata. ❸+❹
- In caso di foratura durante un tragitto: utilizzare una camera d'aria di ricambio (asciugare il liquido sigillante; rimuovere la valvola tubeless).

Montaje sin cámara

Si no estás familiarizado con el proceso de montaje especial, debes acudir a un centro especializado.

- Aplica líquido de montaje de cubiertas en ambos talones ❶ (p. ej. SCHWALBE Easy Fit) e inicia el montaje de la forma acostumbrada. Pero: antes de montar el segundo talón, **introduce parche líquido – ❷** (mejor posición frente a la válvula). Continúa el montaje hasta terminar por la válvula.
- La primera vez que infles: es necesario un **golpe de presión enérgico ❸** (bomba de pie o compresor).
- Tras el inflado: **agita y gira la rueda ya montada en todas las direcciones ❹.** De ese modo el parche líquido se distribuye por todo el interior de la cubierta.
- Muy normal: al principio el aire y el parche líquido salen por la pared lateral de la cubierta. Debes volver a **inflar varias veces** y volver a **agitar** la rueda **de forma repetida.** De ese modo obtendrás una obturación duradera. ❸+❹
- Si pinchas en ruta: utiliza la cámara de repuesto. (limpia el parche líquido. Retira la válvula tubeless.)

Tubeless Ready

PT

Este pneu é Tubeless-Ready.
Podes utilizá-lo da seguinte forma:

- **Com câmara-de-ar**
- **Sem câmara-de-ar**
  Em roda estanque Tubeless com líquido vedante (por exemplo, SCHWALBE Doc Blue).

Tubeless-Ready

Tubeless-Ready da SCHWALBE

Converter um pneu MTB normal num pneu Tubeless com o auxílio de líquido selante é cada vez mais popular! O sistema „Selfmade“ Tubeless traz vantagens no caso de peso, protecção de avarias e resistência ao rolamento. Nós tornámos esta conversão muito mais fácil.

Os SCHWALBE Tubeless-Ready-Tires possuem uma lateral de pneu **com uma forma e um revestimento especial.** Esta lateral sela imediatamente na jante e assegura uma fixação adequada.

Montagem sem câmara-de-ar

Deverás estar familiarizado com o procedimento de montagem especial ou solicitar a montagem por um profissional.

- Pincela as duas laterais do pneu com líquido de montagem ❶ (por exemplo SCHWALBE Easy Fit) e inicia a montagem como habitualmente. Mas: antes de montares o segundo talão de pneu, **enche com líquido selante –** ❷ a melhor posição em relação à válvula. Prossegue com a montagem e termina na válvula.
- Necessário no primeiro enchimento: um **golpe de pressão forte** ❸ (bomba de pé ou compressor).
- Depois do enchimento: **agita e gira vigorosamente a roda montada em todas as direcções** ❹. Desta forma a que o líquido selante seja distribuído por todo o interior do pneu.
- Completamente normal: no início o ar e o líquido selante escapam através da parede lateral do pneu. Deves **encher várias vezes com a bomba** e **agitar** a roda **repetidamente.** A roda veda depois definitivamente. ❸+❹
- Em caso de avaria: utiliza a câmara-de-ar sobresselente. (Limpar o líquido selante. Remover a válvula Tubeless.)

DA

Dette dæk er Tubeless-Ready. Du kan anvende det på flg. måde:

- **Med slange**
- **Uden slange**
  På lufttæt tubeless-fælg med tætningsvæske (f.eks. SCHWALBE Doc Blue).

Tubeless-Ready

Tubeless-Ready fra SCHWALBE

At lave et normalt MTB-dæk om til et tubeless-dæk ved hjælp af tætningsvæske bliver mere og mere populært! ”Selfmade”-tubeless-systemet giver fordele mht. vægt, beskyttelse mod punktering og rullemodstand. Nu gør vi det endnu lettere at lave denne konvertering.

SCHWALBE Tubeless-Ready-Tires er udstyret med en **specielt formet og belagt dækvulst**. Denne vulst tætner straks mod fælgen og sørger for, at dækket sidder solidt..

Montering uden slange

Du skal være fortrolig med den specielle monterings-metode; hvis du ikke er det, skal du lade monteringen udføre af fagfolk.

- Påfør monteringsvæske på begge dækvulster ❶ (f.eks. SCHWALBE Easy Fit) og påbegynd monteringen som sædvanlig. Men: Før du monterer den anden dækvulst, **skal du påfylde tætningsvæske –** ❷ den bedste position er over for ventilen. Fortsæt monteringen, og slut ved ventilen.
- Nødvendig ved første oppumpning: et **kraftigt trykstød** ❸ (fodpumpe eller kompressor).
- Efter oppumpning: Ryst og drej den færdigmonterede **fælg kraftigt i alle retninger** ❹. På den måde fordeles tætningsvæsken over hele indersiden af dækket.
- Helt normalt: Luft og tætningsvæske siver i begyndelsen ud via dækkets side. Du skal **pumpe efter flere gange** og **ryste** hjulet **flere gange.** Så tætnes hjulet permanent. ❸+❹
- I tilfælde af punktering undervejs: Brug reserveslangen. (tør tætningsvæsken af. Fjern tubeless-ventilen.)

SV

Det här däcket är Tubeless-Ready.
Du kan använda det:

- **Med cykelslang**
- **Utan cykelslang**
  På ett lufttätt slanglöst hjul med tätnings-vätska (t.ex. SCHWALBE Doc Blue).

Tubeless-Ready

Tubeless-Ready från SCHWALBE

Det har blivit mycket populärt att förvandla vanliga MTB-däck till slanglösa däck med hjälp av tätningsvätska! Vårt ”self-made” slanglösa system har sina klara fördelar när det gäller vikt, punkteringsskydd och rullmotstånd. Vi ser nu till att göra det mycket lättare att omvandla däcken.

SCHWALBE Tubeless-Ready-Tires har en **specialformad och behandlad stödkant.** Stödkanten tätar genast mot fälgen och gör att däcket sitter säkert.

Montering utan cykelslang

Monterar du själv måste du vara insatt i hur det går till, anlita i annat fall en cykelverkstad eller liknande.

- Stryk monteringsvätska på båda stödkanterna ❶ (t.ex. SCHWALBE Easy Fit) och påbörja monteringen på vanligt sätt. Men: Innan du monterar den andra stödkanten ska du **fylla på tätningsvätska –** ❷ bästa positionen är mittemot ventilen. Fortsätt monteringen och avsluta vid ventilen.
- Första gången du pumpar upp däcket krävs en **kraftig tryckstöt** ❸ (fotpump eller kompressor).
- När du pumpat upp däcket: **Skaka och rotera** det färdigmonterade **hjulet kraftigt åt alla håll** ❹. Då fördelas tätningsvätskan över hela insidan av däcket.
- Helt normalt: Luft och tätningsvätska läcker ut via däckets sidovägg i början. Du måste **pumpa flera gånger** och **skaka på** hjulet **om och om igen.** Det ger en hållbar tätning av hjulet. ❸+❹
- Om du får punktering när du är ute och cyklar: Använd en reservslang. (Torka av tätningsvätskan. Ta bort tubeless-ventilen.)

FI

Tämä rengas on Tubeless-Ready.
Näin asennat sen:

- **sisärenkaan kanssa**
- **ilman sisärengasta**
  Ilmatiiviiseen Tubeless-pyörään tiivistysnesteen avulla (esim. SCHWALBE Doc Blue).

Tubeless-Ready

SCHWALBE Tubeless-Ready

Tavallisen MTB-renkaan muuntaminen sisärenkaattomaksi Tubeless-renkaaksi tiivistysnesteen avulla on yhä suosituimpaa! „Itse tehdyn“ Tubeless-järjestelmän edut ilmenevät painossa, vierintävastuksessa ja rengasrikkojen vähenemisenä. Teemme muunnosta nyt vielä paljon helpompaa.

SCHWALBE Tubeless-Ready-renkaissa on **erityismuotoiltu ja -pinnoitettu renkaan palle.** Palle tiivistää jo vanteesta alkaen ja pitää renkaan tukevasti paikallaan.

Asennus ilman sisärengasta

Tutustu erityiseen asennusmenetelmään tai vie ammattilaisen asennettavaksi.

- Levitä molempiin renkaan palteisiin asennusnestettä ❶ (esim. SCHWALBE Easy Fit), ja aloita asennus tavalliseen tapaan. Mutta ennen kuin asennat toisen renkaan palteen, **laita tiivistysnestettä** – ❷ paras paikka venttiiliä vastapäätä. Jatka asennusta ja lopeta venttiilin kohdalla.
- Ensimmäisessä pumppauksessa tarvitaan **voimakas painesysäys** ❸ (jalkapumppu tai kompressori).
- Pumppauksen jälkeen **ravista ja kääntele** valmiiksi asennettua **pyörää voimakkaasti eri suuntiin** ❹. Näin tiivistysneste jakautuu kaikkialle renkaan sisällä.
- On aivan normaalia, että ilmaa ja tiivistysnestettä vuotaa aluksi renkaan reunasta. **Ilmaa on lisättävä** ja pyörää **ravisteltava useamman kerran.** Näin pyörä on pysyvästi tiivis. ❸+❹
- Jos matkalla sattuu rengasrikko, käytä varasisärengasta. (Pyyhi tiivistysneste pois. Poista Tubeless-venttiili.)

PL

Jest to opona typu tubeless ready.
Można ją więc stosować:

- **z dętką**
- **bez dętki**
  na szczelnym kole bezdętkowym z płynem uszczelniającym (np. SCHWALBE Doc blue).

Tubeless-Ready

Tubeless ready firmy SCHWALBE

Coraz większym powodzeniem cieszy się przemiana normalnej opony MTB w oponę bezdętkową za pomocą płynu uszczelniającego! Wynika to z tego, że przeznaczony do wykonania we własnym zakresie system bezdętkowy przynosi korzyści pod względem wagi, ochrony przed defektami i oporów toczenia. Teraz bardzo upraszczamy tę przemianę.

Opony tubeless ready firmy Schwalbe **mają specjalnie uformowaną i powleczoną stopkę.** Stopka ta powoduje natychmiastowe uszczelnienie przy obręczy i zapewnia należyte przyleganie.

Montaż bez dętki

Należy zapoznać się ze specjalnym postępowaniem podczas montażu lub zlecić montaż fachowcowi.

- Nasmarować obie stopki **płynem montażowym** ❶ (np. SCHWALBE Easy Fit) i zacząć montaż w zwykły sposób. Uwaga: przed montażem drugiej stopki, **wlać płyn uszczelniający** – ❷ najlepiej naprzeciw wentyla. Kontynuować montaż i zakończyć go przy wentylu.
- Konieczne przy pierwszym pompowaniu: **mocny udar ciśnienia** ❸ (pompka stojąca lub sprężarka).
- Po napompowaniu: **silnie potrząsać i obracać** zamontowane **koło we wszystkich kierunkach** ❹. W ten sposób płyn uszczelniający ulegnie rozdzieleniu na całej wewnętrznej stronie opony.
- Całkowicie normalne: na początku powietrze i płyn uszczelniający uchodzą przez boczną ściankę opony. Koło należy **wielokrotnie pompować i wstrząsać nim.** Po takim postępowaniu koło jest na stałe uszczelnione. ❸+❹
- W przypadku defektu na trasie: Założyć dętkę (Wytrzeć płyn uszczelniający. Usunąć wentyl do opon bezdętkowych.)

JA

本品はチューブレスレディ・タイヤです。
二通りの組み付けが可能です:

- **チューブを装着して**
- **チューブを装着せずに**
  シーラント剤（例：シュワルベDoc Blue）を入れるチューブレスホイールに組み付けます。

Tubeless-Ready

シュワルベチューブレスレディ

通常のMTBタイヤにシーラント剤を入れてチューブレスタイヤにすることが一般的になってきています。 “セルフメイド”のチューブレスシステムは、重量・パンク・回転抵抗等の観点からメリットがあります。 シュワルベ社はチューブレスタイヤへの仕様変更を更に簡素化しています。
シュワルベチューブレスレディ・タイヤの特徴は、特殊に成形・被膜されたタイヤビードです。
このため、リムが即時に密封されると同時に、タイヤが確実に固定します。

チューブを装着しない取付け

取り付け作業に慣れていない場合は、自転車専門店へ依頼して下さい。

- 両側のビードに**組み付け用液体**を塗布し❶ 例: シュワルベ Easy Fit）、通常の方法ではめ込みます。注意: もう一方のビードを組み付ける前に、**シーラント剤** ❷ を充填してください。バルブの反対側が最適なポジションです。引き続き、はめ込み作業を続行し、バルブ付近ではめ込みを終了します。
- 第一回目に空気を入れる時: **勢いよく空気を入れる**必要があります ❸ （フロアポンプまたはコンプレッサー）。
- 空気を入れた後: 組付けを終了した**ホイールを全方向に力強く揺さぶり、回してください** ❹。
  これによってシーラント剤がタイヤ内部全体に配分されます。
- 最初は空気やシーラント剤がタイヤ側面から漏れてきますが、何度も空気を充填して、車輪を繰り返し揺さぶって下さい。これでホイールは持続的に密封状態になります。❸+❹
- 走行中にパンクした場合：スペアチューブを使用して下さい（シーラント剤を拭き取り、チューブレスバルブを取り除きます。）

RZ Beil. Tubless BOH 4c Neu_6.0.qxd 27.07.2009 9:54 Uhr Seite 1

Montage • Assembly • Montage • Montage • Montaggio • Montaje • Montering • Montera • Asennus • Zakładanie • 組み付け方

Ⓓ **Hinweise:** Die Verwendung der SCHWALBE Tubeless-Reifen ohne Schlauch ist nur in Verbindung mit einer UST-Felge möglich. In Verbindung mit einem Schlauch, können auch herkömmliche Felgen verwendet werden. Verwenden Sie keine Montierhebel! Überschreiten Sie auf keinen Fall den angegebenen Maximaldruck!
Montage: Befeuchten Sie das Felgenbett mit Montageflüssigkeit oder Seifenlauge (1). Ziehen Sie einen Reifenwulst auf die Felge (2). Montieren Sie den zweiten Reifenwulst auf die Felge. Beginnen Sie dabei unbedingt gegenüber dem Ventil (3). Überprüfen Sie den gleichmäßigen Sitz des Reifens (4). Achten Sie darauf, daß sich das Ventil zwischen den Reifenwülsten befindet. Pumpen Sie den Reifen schnell auf bis beide Wülste mit einem Geräusch in ihre endgültige Position einrasten (5). Überprüfen Sie anhand der Kennlinie den richtigen Sitz des Reifens. Die Kennlinie muß überall parallel zum Felgenhorn verlaufen. Stellen Sie den Reifendruck entsprechend ihren Anforderungen ein. Beachten Sie dabei die Luftdruckangaben auf den Reifen, sowie die Vorgaben des Felgenherstellers.

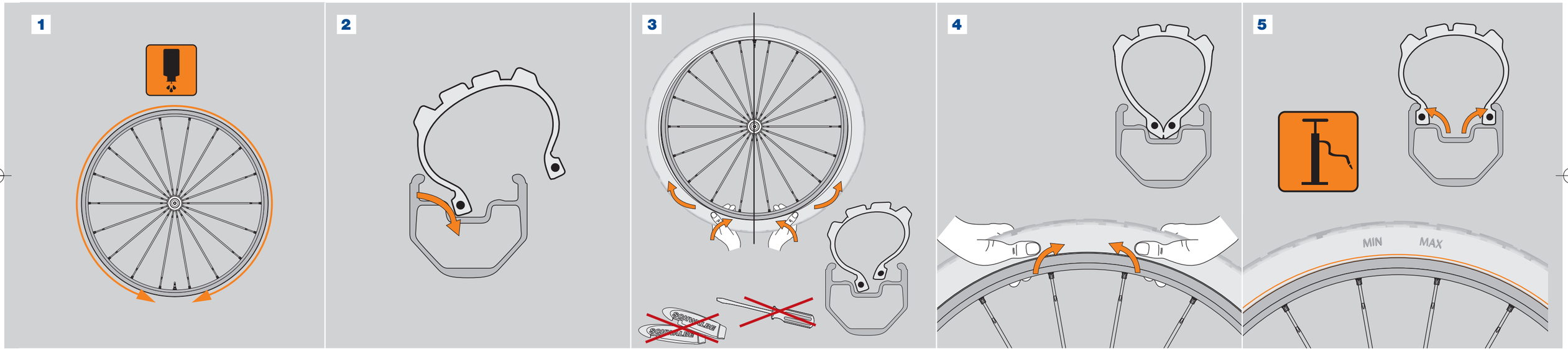
Ⓖⓑ **Notes:** The use of SCHWALBE Tubeless tires without using an inner tube is only possible in conjunction with UST rims. An innertube can be used with a conventional rim. Do not use a tire lever! Under no circumstances exceed the specified maximum pressure!
Assembly: Moisten the rim-well with a proprietary fitting fluid, or soap solution (1). Pull one tire bead onto the rim (2). Starting directly opposite the valve, pull the other tire bead onto the rim (3). Ensure that the tire sits firmly on the rim (4). The valve should be entirely between the tire beads. Quickly inflate the tire so that the beads sit up on the rim shoulders with an audible 'pop' (5). Check that the tire is seated evenly on the rim by ensuring the line of the tire is parallel to the rim. Adjust the tire pressure as required, but always ensure that the pressure is within both the tolerances as indicated on the tire sidewall and those of the rim maker.

Ⓝⓛ **TIP:** Het gebruik van SCHWALBE Tubeless banden is alleen mogelijk in combinatie met een UST velg. In combinatie met een binnenband, kan ook een normale velg gebruikt worden. Gebruik geen monteerhendels! Overschrijd in geen geval de aangegeven maximale druk!
Montage: Bevochtig het velgbed met montagevloeistof of zeep (1). Trek één bandhiel op de velg (2). Monteer de andere bandhiel op de velg. Begin hiermee beslist tegenover het ventiel (3). Controleer of de band gelijkmatig gemonteerd is (4). Let erop dat het ventiel zich tussen de twee bandhielen bevindt. Pomp de band snel op, tot dat u middels een geruis hoort dat de twee bandhielen zich in hun goede positie op de velg bevinden (5). Controleer aan de hand van de centreerlijn op de band op een correcte montage van de band. De centreerlijn moet overal parallel met de velg lopen. Stel de bandenspanning in overeenkomstig uw eisen. Houd hierbij rekening met de aanbevolen bandenspanning op de band en de informatie van de velgproducent.

Ⓕ **A noter :** l'utilisation des pneus SCHWALBE Tubeless n'est possible qu'avec une jante UST. Des jantes traditionnelles peuvent également être utilisées avec une chambre à air. N'utilisez pas de démonte-pneu ! Ne dépassez en aucun cas la pression maximale indiquée !
Montage : lubrifiez le fond de la jante avec du liquide de montage (Easy Fit) ou de l'eau savonneuse (1). Placez un des flancs du pneu au fond de la jante (2). Installez le deuxième flanc en commençant impérativement par le côté opposé à celui de la valve (3). Vérifiez que l'assise du pneu est répartie de façon parfaitement uniforme (4). Veillez à insérer les deux bases du pneu de chaque côté du pied de valve. Gonflez le pneu rapidement jusqu'à ce que les tringles du pneu se placent correctement dans la jante, provoquant ainsi un bruit sec et caractéristique (5). Contrôlez l'assise du pneu en vérifiant que la ligne de repère est bien parallèle à la jante. Ajustez la pression des pneus conformément aux recommandations indiquées sur les flancs ainsi qu'aux préconisations du fabricant de la jante.

Ⓘ **Note:** L'uso degli pneumatici Tubeless SCHWALBE senza camera d'aria è possibile solo in abbinamento a cerchi UST. Con cerchi convenzionali è possibile utilizzare una camera d'aria. Non utilizzare levagomme! Non superare assolutamente la pressione massima indicata!
Montaggio: Inumidire abbondantemente il canale del cerchio con un liquido specifico o con una soluzione saponata (1). Tirare un tallone dello pneumatico sul cerchio (2). Iniziando dal lato opposto rispetto alla valvola, tirare l'altro tallone sul cerchio (3). Assicurarsi che lo pneumatico si posizioni saldamente sul cerchio (4). La valvola dovrebbe trovarsi tra i due talloni dello pneumatico. Gonfiare rapidamente fino a quando i talloni non si appoggeranno sulle spalle del cerchio con un forte suono simile a un 'pop' (5). Verificare che lo pneumatico sia appoggiato in modo uniforme sul cerchio, assicurandosi che la linea dello pneumatico sia parallela al cerchio. Regolare la pressione secondo quanto necessario, ma assicurarsi che sia sempre compresa all'interno dei limiti di tolleranza indicati sul fianco dello pneumatico e di quelli indicati dalla casa produttrice del cerchio.

Ⓔ **Notas:** El uso de las cubiertas sin cámara SCHWALBE sin la utilización de una cámara interna sólo es posible junto con llantas UST. Se puede usar una cámara interior con una llanta convencional. No utilice ninguna palanca de montaje ! En ningún caso deberá sobrepasar la presión máxima indicada!
Montaje: Humedezca el hueco de la llanta con un líquido de colocación o una solución jabonosa (1). Coloque un talón de la cubierta sobre la llanta (2). Comenzando en el lado opuesto a la válvula, coloque el otro talón de la cubierta sobre la llanta (3). Asegúrese de que la cubierta se asienta con firmeza sobre la llanta (4). La válvula quedará completamente entre los talones de la cubierta. Infle con rapidez la cubierta para que los talones se asienten presionando sobre los bordes de la llanta; podrá oír un "pop" (5). Compruebe que la cubierta queda correctamente asentada en la llanta, asegurándose de que la línea de la cubierta queda paralela a la llanta. Regule la presión de la cubierta según sea necesario, pero asegurándose de que la presión se encuentre entre las dos tolerancias indicadas en la pared lateral de la cubierta y las tolerancias del fabricante de la llanta.



Ⓓⓚ **Bemærkninger:** SCHWALBE slangeløse dæk kan kun benyttes uden slange, når de er monteret på UST-fælge. Til almindelige fælge kan en slange benyttes. Der må ikke anvendes dækjern ! Overskrid under ingen omstændigheder det angivne maksimale tryk!
Montering: Fugt fælgen med en særlig monteringsvæske eller sæbevand (1). Træk den ene kanttråd op på fælgen (2). Begyndt modsat ventilen og træk den anden kanttråd op på fælgen (3). Tjek at dækket sidder godt fast på fælgen (4). Ventilen skal være lige midt mellem kanttrådene. Pump dækket hurtigt op til du hører et tydeligt 'pop', når kanttrådene sætter sig på fælgens kanter (5). Tjek at dækket sidder lige på fælgen ved at kontrollere, om dækkets linje er parallel med fælgen. Tilpas lufttrykket efter behov, men sørg for, at det er inden for de grænseværdier, som står på dækkets side og anbefales af fælgens producent.

Ⓢ **OBS!** SCHWALBES slanglösa däck kan endast användas utan slang i kombination med UST-fälgar. Slangar kan användas med en traditionell fälg. Använd inga monteringsverktyg! Undvik absolut att överskrida angivet maximaltryck!
Montera: Fukta fälgen ordentligt med en speciell monteringsvätska eller en tvållösning (1). Lägg på en av däckkanterna på fälgen (2). Lägg på den andra däckkanten på fälgen. Börja mitt emot ventilen (3). Kontrollera att däcket sitter fast på fälgen (4). Ventilen ska vara precis mellan däckkanterna. Pumpa snabbt upp däcket så att däckkanterna centreras hörbart mellan fälgkanterna (5). Kontrollera att däcket sitter mitt på fälgen – däckets linje ska vara parallell med fälgen. Justera däcktrycket. Det ska ligga inom toleransområdet som anges på däckets sidovägg och i fälgtillverkarens information.

Ⓕⓘ **Notes:** SCHWALBEN sisärenkaattomia renkaita voi käyttää ilman sisärengasta vain UST-vanteilla. Sisärengasta voi käyttää perinteisellä vanteella. Älä käytä asennusvipua! Älä missään tapauksessa ylitä ilmoitettua maksimipainetta!
Asennus: Kostuta vanteen sisäpinta erityisellä asennusnesteellä tai saippualiuoksella (1). Nosta renkaan toinen reuna vanteelle (2). Aloita venttiiliä vastapäätä ja nosta toinen renkaan reuna vanteelle (3). Tarkista, että rengas on tukevasti vanteella (4). Venttiilin pitäisi olla kokonaan renkaan reunojen välissä. Täytä rengas nopeasti siten, että reunat asettuvat vanteen reunoihin poksahtaen (5). Tarkista, että rengas on tasaisesti vanteella varmistamalla, että rengaslinja on vanteen suuntainen. Säädä rengaspainetta tarpeen mukaan, mutta tarkista aina, että paine on renkaan sivuun merkityissä ja vanteen valmistajan ilmoittamissa rajoissa.

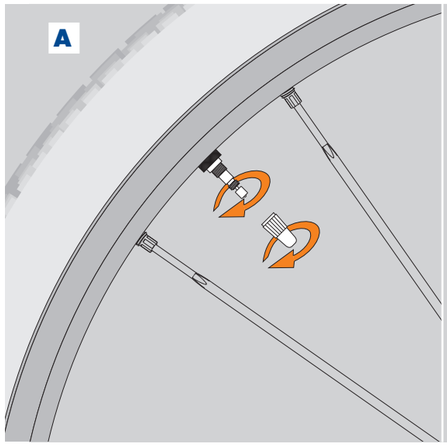
Ⓟⓛ **Uwagi:** Użytkowanie opon bezdętkowych SCHWALBE bez dętki możliwe jest tylko w połączeniu z obręczami UST. Dętka może być używana z obręczami konwencjonalnymi. Nie stosować łyżek do opon! W żadnym wypadku nie przekraczać podanego ciśnienia maksymalnego!
Zakładanie: Zwilż dokładnie obręcz odpowiednim płynem montażowym lub roztworem mydła (1). Naciągnij jedno obrzeże opony na obręcz (2). Rozpoczynając od miejsca przeciwległego do wentyla, naciągnij drugie obrzeże opony na obręcz (3). Sprawdź, czy opona jest mocno osadzona na obręczy (4). Wentyl powinien znajdować się całkowicie pomiędzy obrzeżami opony. Szybko napompuj oponę, tak aby obrzeża opony ustawiły się na krawędziach obręczy z charakterystycznym odgłosem (5). Sprawdź, czy opona jest równo osadzona na obręczy: linia opony powinna być ustawiona równolegle do obręczy. W razie potrzeby wyreguluj ciśnienie w oponie. Ciśnienie w oponie powinno być zawsze w granicach tolerancji wskazanych na boku opony i zalecanych przez producenta obręczy.

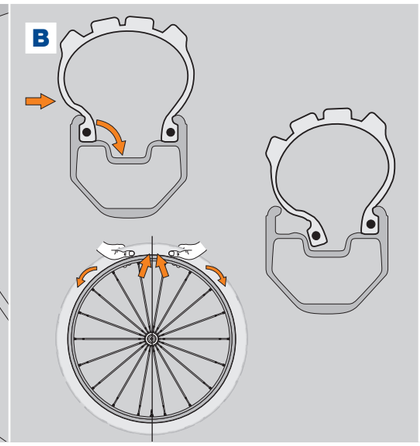
Ⓙ **注意**：シュワルベチューブレスタイヤをインナーチューブなしでご使用の際は必ず UST リムをお使い下さい。インナーチューブをお使いになる場合は通常のリムをご使用できます。タイヤレバーは使用しないでください！ 指定された最大圧を決して超過しないでください！
組み付け方： 石鹸水等の水溶性潤滑剤でリムをよく湿らせて下さい (1)。一方のビードをリムにはめます (2)。バルブの反対側からはめていき、もう一方のビードをリムにはめ込みます (3)。タイヤがリムにしっかりとはまっている事を確認して下さい (4)。バルブが完全にビードの間に納まる様にします。すばやく空気を充填すると "ポン"と音をたてビードがリムショルダーにはまります (5)。タイヤサイドのラインがリムに平行になっているかチェックし、タイヤが均一にリムにはまっているかどうか確認します。
指示通りに空気圧を調整し、常にタイヤメーカーとリムメーカーの両方の表示空気圧に沿うようにして下さい。

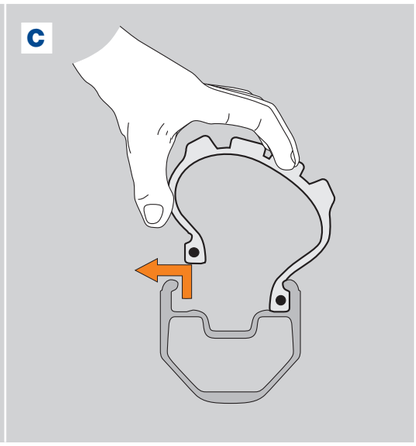
www.schwalbe.com

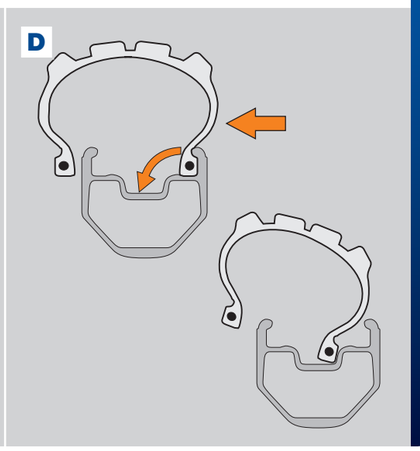
RZ Beil. Tubless BOH 4c Neu_6.0.qxd 27.07.2009 9:54 Uhr Seite 2

Demontage • Disassembly • Demontage • Démontage • Smontaggio • Desmontaje • Afmontering • Demontera • Irrottaminen • Zdejmowanie • はずし方









SCHWALBE

SCHWALBE

Bicycle tires –
Tubeless

UST TUBELESS

Ralf Bohle GmbH 51580 Reichshof • Germany

(D) **Demontage:** Lassen Sie die Luft aus dem Reifen (A). Lösen Sie zuerst nur eine Reifenseite, indem Sie den Reifenwulst Richtung Felgenbett drücken (B). Heben Sie den Reifenwulst am Ventil beginnend über das Felgenhorn (C). Lösen Sie den gegenüberliegenden Reifenwulst, indem Sie diesen Richtung Felgenbett drücken (D). Nehmen Sie den Reifen ab.
Reparatur: Der Reifen kann von der Innenseite mit herkömmlichen Flicken abgedichtet werden. Ein Tubeless-Reifen lässt sich jedoch am einfachsten mit einer Pannenschutzflüssigkeit wie Doc Blue reparieren. Es besteht auch die Möglichkeit einen Schlauch einzuziehen. Dafür muß das Ventil aus der Felge herausgeschraubt werden.

(GB) **Disassembly:** Release the air from the valve (A). Push one side of the tire into the centre of the rim until it drops into the rim well (B).Starting at the valve lift the tire bead over the rim flange (C). Loosen the opposite side of the tire by pushing into the centre of the rim (D). Then fully remove the tire.
Repair: The tire can be mended from the inside with conventional patches. However, the easiest way to repair a tubeless tire is by using a tire sealant (e.g. Doc Blue). Alternativeley, after removing the existing valve an inner-tube can be used.

(NL) **Demontage:** Laat de lucht uit de band lopen (A). Demonteer eerst één kant van de band door de bandhiel in de richting van het velgbed te duwen (B). Trek de bandhiel over de velgrand, beginnend bij het ventiel (C). Demonteer de andere bandhiel terwijl u deze richting velgbed duwt (D). Verwijder de band van de velg.
Reparatie: De band kan van de binnenkant met gebruikelijke stukken afgedicht worden. Een tubeless-band is het eenvoudigst met een vloeibare lekbescherming zoals Doc Blue (preventief) te repareren. Ook bestaat de mogelijkheid een binnenband aan te brengen. Hiervoor moet het ventiel uit de velg verwijderd worden.

(F) **Démontage :** laissez le pneu se dégonfler (A). N'enlevez d'abord qu'un côté du pneu en appuyant sur le flanc en direction du fond de la jante (B). Soulevez le flanc du pneu, en commençant au niveau de la valve, pour le faire passer au-dessus du rebord de la jante (C). Enlevez le flanc opposé du pneu, en poussant également vers le fond de la jante (D). Enlevez le pneu.
Réparation : le pneu peut être rendu étanche en collant une rustine d'usage sur la face intérieure. Un pneu Tubeless peut se réparer très facilement avec un liquide anti-crevaison tel que le Doc Blue ou en installant une chambre à air. Dans ce cas, la valve doit être ôtée de la jante.

(I) **Smontaggio:** Far fuoriuscire l'aria dalla valvola (A). Spingere un lato dello pneumatico verso il centro del cerchio fino a farlo ricadere all'interno del canale del cerchio (B). Iniziando dalla valvola, sollevare il tallone dello pneumatico al di sopra della flangia del cerchio (C). Allentare il lato opposto dello pneumatico spingendolo verso il centro del cerchio (D). Quindi, rimuovere del tutto lo pneumatico.
Riparazione: La gomma può essere riparata dal lato interno con normali toppe. Usare un prodotto specifico (per esempio Doc Blue) per sigillare le forature. In alternativa, previa rimozione della valvola esistente, è possibile utilizzare una camera d'aria.

(E) **Desmontaje:** Expulse el aire con la válvula (A). Presione un lado de la cubierta hacia el centro de la llanta, hasta que caiga en el hueco de la llanta (B). Comenzando en la válvula, levante el talón de la cubierta por encima del reborde de la llanta (C). Afloje el lado opuesto de la cubierta presionando hacia el centro de la llanta (D). A continuación, retire completamente la cubierta.
Reparación: El neumático se puede reparar desde el interior utilizando parches convencionales. Utilice un sellador de cubiertas (por ejemplo, Doc Blue) para sellar los agujeros. Alternativamente, tras retirar la válvula existente, se puede utilizar una cámara interior.

(DK) **Afmontering:** Luk luften ud af ventilen (A). Skub den ene side af dækket mod midten af fælgen til den falder ned i midten af fælgen (B). Begynd ved ventilen og løft kanttråden op over fælgkanten (C). Løsn den modsatte side af dækket ved at skubbe den ind mod midten af fælgen (D). Nu kan dækket fjernes fuldstændigt.
Reparation: Dækket kan tætnes fra indersiden med almindelige lapper. Brug en tætningsvæske (fx Doc Blue) til at lukke huller. Alternativt kan du benytte en slange efter at have fjerne den eksisterende ventil.

(S) **Demontera:** Släpp ut luften med ventilen (A). Tryck in en av däcksidorna mot mitten av fälgen tills den lossnar från fördjupningen i fälgen (B). Börja vid ventilen och lyft däckkanten över fälgkanten (C). Lossa den motsatta sidan av däcket genom att trycka in det mot mitten av fälgen (D). Ta därefter bort hela däcket.
Reparation: Däcket kan tätas inifrån genom att lappa det på vanligt sätt. Använd tätningsvätska (t.ex. Doc Blue) för att täta hål. Alternativt kan man använda en slang efter att den befintliga ventilen tagits bort.

(FIN) **Irrottaminen:** Tyhjennä ilma venttiilistä (A). Työnnä renkaan toista reunaa vanteen keskelle, kunnes se putoaa vanteen pohjalle (B). Aloita venttiilistä ja nosta renkaan reuna vanteen reunan yli (C). Löysennä renkaan vastakkainen puoli työntämällä se vanteen keskelle (D). Irrota rengas sitten kokonaan.
Korjaaminen: Rengas voidaan paikata sisäpuolelta tavanomaisella paikalla. Paikkaa reiät paikka-aineella (esim. Doc Blue). Vaihtoehtoisesti renkaassa voi käyttää sisärengasta, kunhan vanteen oma venttiili poistetaan.

(PL) **Zdejmowanie:** Spuść powietrze przez wentyl (A). Wepchnij oponę z jednej strony do środka obręczy, tak aby niemal całkowicie weszła do obręczy (B). Rozpoczynając od wentyla, przełóż obrzeże opony przez krawędź obręczy (C). Poluzuj przeciwległą stronę opony, wpychając ją do środka obręczy (D). Następnie całkowicie zdejmij oponę.
Naprawa: Oponę można uszczelnić od wewnątrz zwykłą łatką. Do uszczelniania dziur używaj uszczelniacza do opon (np. Doc Blue). Po usunięciu istniejącego wentyla można także użyć dętki.

(J) **はずし方**：バルブからエアを抜きます（A）。片側のビードをリム底に落ちる様タイヤ側面を押し込みます（B）。落としたビードのバルブ辺りからリムの外へビードを外していきます（C）。もう一方のビードもリム底に落とし同様にリムから外します（D）。最後にタイヤをリムからはずします。

修理 タイヤは通常の修繕用ゴムで内側から密封することが可能です。
ピンホールの修理は密閉剤にて穴をふさぎお使い下さい。あるいは、装着されているバルブを取り外しインナーチューブをお使いになればご使用できます。

www.schwalbe.com