

Further examples:

180/55 ZR 17 M/C (73W) TL

- 180 = nominal section width in mm
- /55 = ratio of height to width = 55 : 100
- ZR = radial construction
- 17 = rim diameter in inches
- M/C = Abbreviation for „Motorcycle“, to prevent a mix-up with passenger car tyres.
- TL = tubeless
- (73) = load index (see page 126)
- (W) = > 270 km/h

Load and speed index in brackets allows higher speed than 270 km/h.
The load need to be reduced according ECE and ETRTO.

MT 90-16 T M/C 71H TL

- M = motorcycle
- T = symbol for tyre width, T = 5.10 inch (see page 127)
- 90 = ratio of height to width = 90 : 100
- 16 = rim diameter in inches
- T = rim contour
- M/C = Abbreviation for „Motorcycle“, to prevent a mix-up with passenger car tyres.
- 71 = load index - see page 126 for further information
- H = speed index, symbol for registered maximum speed
H = 210km/h (approx 130 mph)
- TL = tubeless

E4 R75-000 6224

- E4 = country of approval
- R75 = ECE Guideline
- 000 6224 = approval no.

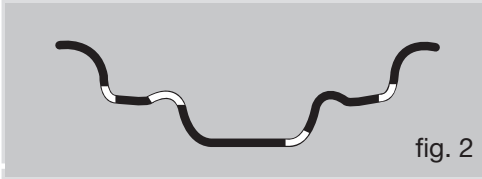
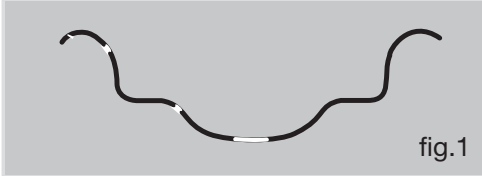
Please note that it is not legal to use motorcycle tyres without ECE approval in the EU.

■ **Tyre rims**

In the past the development of tyre and rim technology has led to various rim constructions. One for tubeless tyres and the other for tubetype tyres.

For tyres which use an inner-tube, that is tube-type tyres, the WM rim is used (fig 1).

First, the MT rim (without illustration) was developed for tubeless tyres then the humped MT H2 rim (fig 2). The hump prevents the tyre from slipping down to the well in case of an air loss.



■ **Tyre selection**

When selecting new Continental motorcycle tyres, be sure they meet the requirements of your motorcycle and its expected usage.

■ **Tyre storage**

Tyres should be stored in a cool, dry and dark environment.

■ **Valve cap**

Please mount the valve cap after mounting a tyre! The valve cap must have an O-ring. The valve cap avoids air loss in case of high speeds or a faulty valve core.

■ **Valve nut (tube type)**

Only a fitting aid. Should be twisted against the valve cap after fitting the tyre.

**We wish you a pleasant journey at all times.
Your Continental motorcycle team**

■ Age du pneu

La date de production de chaque pneu est marquée sur le flanc, après le nombre DOT. Dans le cas des pneus fabriqués depuis janvier 2000, les quatre derniers chiffres indiquent la date de production. Les deux premiers chiffres renseignent la semaine de production (de 01 à 52) tandis que les deux derniers renvoient à l'année de fabrication (ex. un pneu portant l'inscription "DOT XXXXX2705" a été fabriqué dans le courant de la semaine 27 en 2005).

■ Pneus de motocycles sur une bande d'essai de kilométrage

Les pneus de motocycles sont soumis à des contraintes thermiques extrêmes sur les roulements souvent petits et à la surface lisse du banc d'essai de kilométrage parce qu'ils roulent en glissant fortement. Souvent, la surface de roulement n'est ensuite pas visiblement abîmée. Pour des raisons de sécurité, ces pneus ne doivent plus être utilisés après l'essai sur la bande d'essai de kilométrage ! Même pas si l'on ne constate aucun signe de détérioration des pneus.

■ Bouchon de valve

En cours d'exploitation, le bouchon de valve doit toujours être vissé ! Veillez à ce que le bouchon soit muni d'une rondelle d'étanchéité. Le bouchon évite les pertes d'air à grande vitesse ou si l'assiette de la valve est défectueuse.

■ Capacité de charge

Ne dépassez jamais les limites accessoires ni la capacité de charge du véhicule indiquées dans le manuel accompagnant la moto ou la charge maximale moulée sur le flanc du pneu.

■ Conseils concernant la pression des pneus

Les fabricants de motos abordent toujours en menus détails la question de la pression de l'air dans les manuels accompagnant les véhicules. On trouve des instructions concernant la pression de l'air pour chaque situation de conduite. En outre, un autocollant donnant ces informations est souvent apposé sur le véhicule.

Les fabricants font la différence entre charge (conducteur seul ou avec un passager, avec ou sans bagages) et vitesse (conduite sur routes secondaires ou sur autoroutes).

Il n'est évidemment pas possible, dans un si petit guide de pose, d'indiquer la pression de pneu nécessaire pour toutes les motos. Nous vous invitons donc à consulter les recommandations des fabricants.

Nos années d'expérience nous ont permis de constater que les conducteurs de motos conduisent parfois avec des pneus dont la pression d'air n'est pas adaptée aux conditions de conduite. Nous vous conseillons donc de toujours gonfler les pneus à la plus haute pression indiquée dans le manuel.

Vous perdrez un peu en confort, mais gagnerez en sécurité. En outre, la résistance au roulement sera inférieure, ce qui vous permettra d'économiser du carburant.

Une mauvaise pression de gonflage réduit la durée de vie en service et peut influencer de façon négative sur les caractéristiques de conduite de la moto.

Des pneus sous-gonflés fléchissent de façon excessive, surchauffent facilement et peuvent s'endommager. Un sur-gonflage, au contraire, risque de conduire à une usure mal répartie. Les

sous-gonflages et les sur-gonflages peuvent avoir un effet négatif sur la tenue de route et les qualités de conduite.

La pression des pneus doit être mesurée sur pneus froids. En roulant, les pneus chauffent et la pression des pneus est donc plus importante (jusqu'à 0,5 bars). La pression des pneus ne doit pas être évacuée, car elle sera automatiquement rééquilibrée lorsque le pneu refroidira.

Si vous ne disposez pas de recommandations quant à la pression des pneus de votre moto, suivez les recommandations de pression d'air fournies aux pages 29 à 125 à titre indicatif.

La pression de gonflage du pneu détermine la capacité de charge du pneu, c'est-à-dire que vous n'obtiendrez la capacité de charge maximale qu'en ajustant la pression de gonflage indiquée sur le flanc. Par exemple, sur les pneus ZR, cette pression est de 2,9 bars.

■ Ecrou de valve

(pneus avec chambre à air) L'écrou de valve n'est qu'une aide au montage. Il faut le bloquer contre le bouchon de valve avec un contre-écrou.

■ Entretien

Continental déconseille la réparation d'un pneu en remplaçant uniquement la chambre à air. Pour des raisons de sécurité, Continental recommande de toujours remplacer un pneu et non de le réparer.

■ Épaisseur de la surface de roulement

Les pneus usés influent sur la tenue de route d'une moto, et réduisent donc la sécurité de la conduite. L'épaisseur minimum conseillée de la surface de roulement est de 2 mm.

■ Équilibrage

Il est préférable de faire appel à un votre revendeur de pneus de motos Continental pour procéder à l'équilibrage et à l'entretien des pneus. Il dispose en effet de l'équipement et du savoir-faire nécessaires.

Demandez à votre revendeur de vérifier la concentricité et l'équilibre de l'ensemble pneu/roue après le montage. N'utilisez pas de liquide d'équilibrage.

■ Espacement

Afin d'éviter tout dommage sur le pneu en raison du frottement des pièces du véhicule, il est important d'assurer un espacement suffisant dans toutes les situations de conduite.

■ Flèches de direction

Si un pneu présente des flèches de direction moulées, il doit être posé de telle sorte que la flèche avant ou arrière appropriée suive le sens de rotation. Le non-respect de ces instructions peut rendre la tenue de route plus difficile, accélérer l'usure du pneu et, dans certains cas extrêmes, l'endommager.



fig. 1



fig. 2

■ Identification des pneus

Le numéro d'identification du pneu donne les informations suivantes:

- grosseur boudin nominal (en pouces ou mm)
- rapport hauteur/largeur
- vitesse maximale enregistrée
- diamètre de la jante
- capacité de charge

Quelques exemples :

3.50-18 M/C 62P TT reinforced

3.50	= grosseur boudin nominal 3.5 pouces
-	= construction diagonale de l'enveloppe
18	= diamètre de la jante en pouces
M/C	= Abréviation pour „Pneu Moto“, afin d'éviter la confusion avec les pneus tourisme.
62	= indice de charge – voir page 126 pour plus d'informations
P	= indice de vitesse, symbole de la vitesse maximale enregistrée (P = 150 km/h, environ 93 mph)
TT	= avec chambre à air
reinforced	= augmentation de la capacité de charge du pneu

150/70 B 17 M/C 69H TL

150	= grosseur boudin nominal en mm
/70	= rapport hauteur/largeur = 70:100
B	= ceinturé en biais (type de construction)
17	= diamètre de la jante en pouces
M/C	= Abréviation pour „Pneu Moto“, afin d'éviter la confusion avec les pneus tourisme.
69	= indice de charge – voir page 126 pour plus d'informations
H	= indice de vitesse, symbole de la vitesse maximale enregistrée (H = 210 km/h, environ 130 mph)
TL	= sans chambre à air

Il existe un type d'identification plus ancien de ECE/ETRTO/JATMA exemple:

130/90 H16, qui correspond à **130/90 – 16 M/C 67H**

Autres exemples :

180/55 ZR 17 M/C (73W) TL

180	= grosseur boudin nominal en mm
/55	= rapport hauteur/largeur = 55 : 100
ZR	= construction radiale
17	= diamètre de la jante en pouces
M/C	= Abréviation pour „Pneu Moto“, afin d'éviter la confusion avec les pneus tourisme.
TL	= sans chambre à air
(73)	= indice de charge (Voir en page 126)
(W)	= > 270 km/h

Les indices de capacités de charge et de vitesse entre parenthèses signifient que cette monte pneumatique peut être utilisée pour des vitesses au-delà de 270 km/h. La charge est réduite en conséquence conformément aux directives ECE et ETRTO.

MT 90-16 T M/C 71H TL

M	= Motorcycle
T	= symbole de la largeur de pneu, T = 5.10 pouces (voir en page 127)
90	= rapport hauteur/largeur = 90 : 100
16	= diamètre de la jante en pouces
T	= contour de la jante
M/C	= Abréviation pour „Pneu Moto“, afin d'éviter la confusion avec les pneus tourisme.
71	= indice de charge – voir page 126 pour plus d'informations
H	= indice de vitesse. Symbole de la vitesse maximale enregistrée
H	= 210 km/heure (environ 130 mph)
TL	= sans chambre à air

E4 R75-000 6224

E4	= Pays dans lequel le contrôle a été effectué
R75	= Directive ECE
000 6224	= Numéro de contrôle du pneu

Tenez compte du fait que dans les pays de l'Union Européenne il est obligatoire de monter des pneus présentant un numéro de contrôle ECE.

■ Indice de vitesse

Consultez le tableau de l'indice de vitesse (page 126) pour déterminer le pneu adapté à votre moto. Continental déconseille l'utilisation de ses produits à des vitesses supérieures à la limite légale.

■ Jantes

Le développement de la technologie des pneus et des jantes qui s'est opéré par le passé a conduit à l'élaboration de différents types de jantes, l'un pour les pneus sans chambre à air et l'un pour les pneus avec chambre à air.

Les pneus avec chambre à air (c'est-à-dire contenant un tube intérieur) utilisent les jantes de type WM (fig 1).

La jante MT (non illustrée ici) a ensuite été développée pour les pneus sans chambre à air (tube less), suivie par le gripster MT H2 (fig 2). Ce modèle empêche le pneu de glisser dans la gorge en cas de perte d'air.

■ Kilométrage

Un pneu offrant un kilométrage élevé est un atout, car une durée de vie plus longue entraîne une réduction des coûts.

Le kilométrage effectué par les pneus de motocycles, et en particulier ceux des roues arrière de machine à hautes performances ne peut être mesuré de la même façon que celui des pneus de voitures ou des camions. Etant donné que les motos offrent un rapport poids/puissance plus élevé elles peuvent accélérer plus rapidement et, lors de l'accélération, la roue arrière patine. Ce glissement augmente l'usure des pneus.

Le poids d'un passager arrière concentré uniquement sur le pneu arrière permet de prolonger la durée de vie du pneu. Le pneu arrière adhère avec plus de force sur la route, ce qui réduit l'intensité du glissement. Le pneu dure ainsi plus longtemps.

■ Modèles de pneus - Pneus à plis croisés

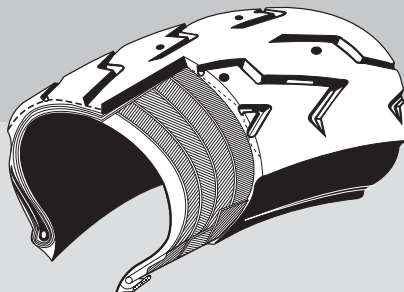
Aujourd'hui le pneu à plis croisés représente le modèle « classique ».

Il présente l'avantage d'une structure simple à flancs robustes, particulièrement bien adapté aux utilisations en tout-terrain (protection contre les impacts).

Les pneus à plis croisés permettent une vitesse maximale de 240 km/heure (150 mph).

Désignation typique:
4.00 - 18 M/C 64H TL TKH 24

Pneu à plis croisés (TKH 24)



■ Modèles de pneus - Pneus toilés

Le pneu toilé a été conçu à partir du modèle à plis croisés, l'objectif étant d'offrir une surface de roulement renforcée de l'intérieur, afin d'allonger la durée de vie en service du pneu en réduisant les glissements transversaux et en améliorant la résistance.

Les glissements transversaux sont liés au type de conception du pneu et entraînent la déformation latérale du pneu.

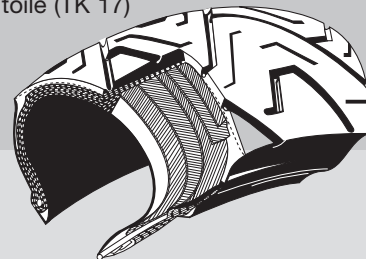
Les patinages usent toujours les pneus. Plus le patinage est important et plus l'usure est grande. Même si l'usure circonférentielle (ou longitudinale) peut être considérablement réduite en adoptant un style de conduite réservé, elle ne peut pas être totalement évitée, car le patinage est toujours nécessaire pour transmettre la motricité du pneu à la route.

Continental utilise ce modèle pour ses pneus TK 16/17 et Milestone.

Les matériaux utilisés sont généralement la rayonne et le nylon. Normalement, la toile et l'enveloppe sont fabriqués en utilisant le même matériau.

Désignations type :
130/90 - 16 M/C 78H TL TK 17 renforcé

Pneu toilé (TK 17)



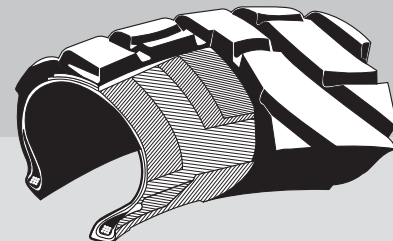
■ Modèles de pneus - Pneu ceinturé à plis en biais

Le pneu ceinturé à plis en biais est le précurseur du pneu radial. L'enveloppe est toujours à plis croisés, mais le pneu est ceinturé, généralement en utilisant du kevlar.

Le pneu ceinturé à plis en biais est identifiable grâce au B (pour biais) apparaissant dans la désignation à l'extérieur du pneu.

Exemple:
150/70 B 17 M/C 69H TL ContiEscape

Le pneu ceinturé à plis en biais (ContiEscape)



■ Modèles de pneus - Pneus radiaux

Les pneus radiaux présentent un angle d'enveloppe circonférentiel d'environ 90° (direction de la course) et un angle de ceinture d'environ 0 - 25°. La ceinture, située sous la surface de roulement, donne au pneu sa stabilité et autorise des vitesses beaucoup plus élevées, la déformation de la force centrifuge étant considérablement diminuée.

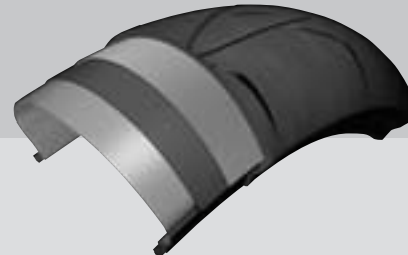
La réduction de l'épaisseur du matériau utilisé pour le flanc permet de réduire l'échauffement du pneu, améliorant encore la traction à vitesse élevée.

En terme de dynamique, les pneus radiaux sont adaptés aux motos modernes.

Exemple : un pneu 4.00 - 18 M/C 64HTT Conti TKH 24 « gonfle » d'environ 2cm en moyenne à une vitesse de 210 km/heure (131 mph), alors qu'un pneu radial comparable ne se développe que de quelques millimètres. Le pneu radial est identifiable grâce au R apparaissant après l'indice de vitesse de la désignation, sur la partie externe du pneu.

Exemple:
190/50 ZR 17 M/C (73W) TL ContiRoadAttack

Carcasse radiale 0° (ContiSportAttack)



■ Normes ECE/ISO

Les pneus moto Continental satisfont aux exigences de qualité des normes ISO 9000, ISO 9001, ISO 9001:2000 et ECE.

■ Numéro de contrôle ECE

Tenez compte du fait que dans les pays de l'Union Européenne il est obligatoire de monter des pneus présentant un numéro de contrôle ECE.

■ Pneu ceinturé à plis en biais

Voir sous **modèles de pneus, page 135**

■ Pneus à plis croisés

Voir sous **modèles de pneus, page 135**

■ Pneus radiaux

Voir sous **modèles de pneus, page 135**

■ Pneus toilés

Voir sous **modèles de pneus, page 135**

■ Pose des pneus

Les pneus ne doivent être posés que par des personnes spécialement formées. La pose de pneus nécessite la lubrification des deux côtés du talon et de la jante du pneu. Utilisez un lubrifiant pour talons disponible sur le marché ou de l'eau savonneuse. N'utilisez pas de lubrifiant à base de pétrole ou de silicone. Observez les flèches de direction du flanc. N'utilisez pas de liquide d'étanchéité.

■ Pression de gonflage

Voir sous **conseils concernant la pression des pneus, page 134**

■ Principales règles concernant les pneus de moto:

- Observer la pression d'air minimale spécifiée (voir manuel accompagnant la moto)
- Vérifier la pression de gonflage et ajuster si nécessaire.
- Ne pas dépasser la capacité de charge maximale (voir les papiers d'enregistrement de la moto)
- Éviter les impacts (comme les bordures de trottoir)
- Vérifier les pneus régulièrement pour détecter tout dommage
- Ne jamais utiliser la moto avec des pneus ayant une épaisseur de surface de roulement inférieure à 2 mm (et supérieure si possible)
- N'utiliser que les pneus spécifiés. Seuls ces pneus permettront d'optimiser les caractéristiques de tenue de route
- Utiliser les chambres à air appropriées aux pneus (le cas échéant). Utiliser des chambres à air neuves avec des pneus neufs.
- S'assurer que les bouchons des valves sont en place. Utiliser des valves neuves avec des pneus sans chambre à air neufs
- N'utiliser que des jantes spécifiées en parfait état. Les jantes spéciales nécessitent une approbation spéciale
- Ne faire poser les pneus que par un spécialiste

■ Retailage

Le retailage d'un pneu de moto est interdit.

■ Rodage

À la sortie d'usine, la surface des nouveaux pneus est lisse. Afin de l'abraser légèrement, Continental recommande d'éviter les freinages et les accélérations brusques ainsi que les virages serrés pris à grande vitesse pendant les premiers kilomètres. Ce n'est qu'à l'issue de cette période de rodage que le pneu – suffisamment abrasé – atteindra son niveau d'adhérence maximal. Avant de prendre la route pour la première fois, songez à retirer l'autocollant renseignant la dimension et autres informations.

Tout pneu a besoin d'atteindre une certaine température pour offrir une motricité optimale. Autrement dit, il est conseillé de démarrer et de parcourir les premiers kilomètres à vitesse modérée afin d'échauffer les pneus.

■ Sélection des pneus

Lorsque vous choisissez de nouveaux pneus de moto Continental, assurez-vous qu'ils répondent aux exigences de votre moto et à l'usage que vous en aurez. Pour les marques et les modèles non-couverts par le guide de pose Continental, contactez votre revendeur Continental ou le fabricant de la moto avant de monter les pneus.

■ Stockage des pneus

Les pneus doivent être stockés dans un environnement frais, sec et obscur.

■ Types de pneus avec et sans chambre à air

Généralement, les pneus utilisés pour une moto doivent être conformes aux indications des fiches techniques du véhicule. Par exemple, si les papiers d'un véhicule prescrivent l'utilisation de pneus sans chambre à air, des pneus sans chambre à air doivent être utilisés. Il en est de même pour les pneus à chambre à air.

Un pneu tubeless Continental peut être monté sur une jante tube type à condition de respecter la dimension et la vitesse maximale autorisée pour le pneu en question (max. 210 km/h). En cas de doute, consultez le constructeur automobile.

Nous vous souhaitons bonne route par tous les temps.

Votre équipe des pneus motos de Continental