Tabulka hustících tlaků

DOPORUČENÝ HUSTÍCÍ TLAK

Použití pneumatiky	Přední			Zadní		
	psi	bar	kPa	psi	bar	kPa
Motokros tvrdý povrch	10-12	0,66-0,80	66-80	10-12	0,66-0,80	66-80
Motokros střední povrch	12-14	0,80-0,93	80-93	12-14	0,80-0,93	80-93
Motokros měkký povrch	12-14	0,80-0,93	80-93	12-14	0,80-0,93	80-93
Písek/Enduro	14-18	0,93-1,20	93-120	14-18	0,93-1,20	93-120
Dual sport – terénní jízda	18-22	1,20-1,46	120-146	16-26	1,06-1,73	106-173

TABULKA PRO PŘEVOD JEDNOTEK HUSTÍCÍHO TLAKU

kPa	bar	P.s.i.	kglcm2
100	1.0	15	1.0
150	1.5	22	1.5
200	2.0	29	2.0
300	3.0	44	3.1
350	3.5	51	3.6
400	4.0	58	4.1
450	4.5	65	4.6
500	5.0	73	5.1

NÁVOD K POUŽITÍ ZÁVODNÍCH PNEUMATIK SAVA (doporučení)

Dezén	MC 0, MC 31		Poznámka
Suchý povrch	Tlak pneumatiky vpředu	Tlak pneumatiky vzadu	Při určování optimálního hustícího tlaku je třeba brát v úvahu hmotnost řidiče. Doporučujeme, zvyšovat hustící tlak pneumatiky po 0,2 baru dokud nedosáhnete optimální hodnoty.
Teplé počasí, hrubý povrch	MEDIUM 1,7 bar - 25 psi	MEDIUM 1,8 bar - 26 psi	
Teplé počasí, hladký povrch	SUPER SOFT & SOFT 1,7 bar - 36 psi	SUPER SOFT & SOFT 1,8 bar - 26 psi	
Chladné počasí, hrubý povrch	MEDIUM 2,5 bar - 36 psi	MEDIUM 2,7 bar - 39 psi	
Chladné počasí, hladký povrch	SUPER SOFT & SOFT 2,5 bar - 36 psi	SUPER SOFT & SOFT 2,7 bar - 39 psi	
Dezén	**MC 20**		**Poznámka**
Mokrý povrch	Tlak pneumatiky vpředu	Tlak pneumatiky vzadu	Při určování optimálního plnicího tlaku je třeba brát v úvahu hmotnost řidiče. Doporučujeme, zvyšovat plnicí tlak pneumatiky po 0,2 baru dokud nedosáhnete optimální hodnoty.
Chladné počasí, mokrý povrch	SUPER SOFT & SOFT 1,4 bar - 20 psi	SUPER SOFT & SOFT 1,6 bar - 23 psi	

Údržba pneumatik

Pneumatiky jsou jedinou částí motocyklu, jež je ve styku s vozovkou. Bezpečnost při zrychlování, brždění, řízení a zatáčení tak závisí na relativně malé styčné ploše mezi pneumatikou a vozovkou. Proto je potřeba během používání dbát na to, aby pneumatiky byly v dobrém stavu. . Je velmi důležité, aby výměnu pneumatik prováděly jen k tomu způsobilé osoby.

Používejte pouze rozměry, typy a konstrukce pneumatik, které doporučuje výrobce motocyklu nebo pneumatiky, neboť nesprávné používání má negativní vliv na samotné chování motocyklu, bezpečnost při jízdě a opotřebení pneumatiky. Vždy si přečtěte a dodržujte návod výrobce motocyklu.

Povrch nové pneumatiky je velice hladký, proto doporučujeme prvních 100 km jezdit opatrně, aby se pneumatika zaběhla. Jezděte opatrně. Nadměrné zrychlování, brždění a zatáčení znatelně zkracuje životnost pneumatiky.

HUSTÍCÍ TLAK

Je velice důležité udržovat předepsaný tlak v pneumatice. Jízda s pneumatikami, v nichž není správný tlak, je velice nebezpečná. V nedostatečně nahuštěných pneumatikách dochází k nadměrnému zahřívání, což může způsobit nenadálé zničení pneumatiky. Tlak v pneumatice také ovlivňuje životnost pneumatiky. Správný tlak v pneumatice zajišťuje maximální počet ujetých kilometrů s uspokojivou stabilitou, pohodlím a přilnavostí na silnici. Díky tlaku si pneumatika také udrží konstrukční tvar. Nedostatečný tlak nebo nesprávná montáž pneumatiky urychluje opotřebení kontaktní vrstvy a způsobuje dodatečné zatížení kostry pneumatiky. Stejně tak se zvyšuje riziko poškození, nepříznivě ovlivňuje vedení a zvyšuje valivý odpor. Příliš vysoký tlak může způsobit rychlé opotřebení v prostřední části kontaktní plochy a existuje rovněž velké nebezpečí vzniku prasklin v kontaktní ploše. Pneumatiky by měly být huštěny v souladu s hodnotami uvedenými v uživatelské příručce motocyklu. Předepsaný tlak udržujte jako minimální hustící tlak. Pro rychlou jízdu je potřeba zvýšit tlak o 0,2 baru; pro jízdu s velkými zavazadly zvyšte hustící tlak v zadní pneumatice o 0,2 baru.

Tlak v pneumatice kontrolujte alespoň jednou týdně pomocí kalibrovaného manometru a to tehdy, když je pneumatika chladná a vždy před delší cestou. Mějte na paměti, že tlak je vyšší, když je pneumatika horká, a nižší, když je chladná.

Tlak může klesnout také, pokud ventilová vložka netěsní nebo je opotřebovaná. Zkontrolujte ventilovou vložku a je-li třeba, ji utáhněte nebo vyměňte. Na ventil vždy umístěte čepičku ventilu (těsně utáhněte), protože ta funguje jako dodatečné těsnění, které také zabraňuje pronikání prachu. V případě bezdušových pneumatik je potřeba ventil udržovat. Při montáži nové pneumatiky doporučujeme ventil vyměnit.

PNEUMATIKA A RÁFEK

U kol s paprsky je třeba používat vhodné ochranné vložky. Provádějte pravidelnou údržbu ochranných vložek, protože trčící hlava paprsku může poškodit duši nebo ji probodnout.

Plášť je potřeba na ráfku náležitě vyvážit a pravidelně kontrolovat. Doporučujeme pneumatiku vyměnit ještě než se u ní dosáhne zákonem předepsané minimální hloubky dezénu tj. 1 mm (v Německu 1,6 mm), neboť opotřebované pneumatiky jsou náchylnější na poškození a mají horší přilnavost, zvláště na mokrém povrchu.

Poškozené pneumatiky jsou velmi nebezpečné a musíte je ihned vyměnit. Kamínky a hřebíky, které se zaryjí do kontaktní plochy, je potřeba hned odstranit, mohly by totiž poškodit kostru a způsobit tak poškození pneumatiky, případně i nehodu.

Hlavní výhodou bezdušové pneumatiky je to, že při probodnutí hřebíkem nedojde k náhlé ztrátě tlaku. Může to však také znamenat, že řidič si poškození nevšimne a pokračuje v jízdě, což zvětšuje poškození a stupňuje nebezpečí. V případě ztráty tlaku je nutno, před jakoukoliv opravou, pneumatiku prohlédnout a zjistit příčinu ztráty tlaku. Provádět opravy v ramenní oblasti a na bočních plochách nedoporučujeme. Stejně tak nedoporučujeme opravy pneumatik s rychlostním indexem P nebo vyšším.

Pneumatika se začne chovat jinak, pokud přijde do styku s olejem nebo mastnotou, proto je potřeba ji očistit hadrem namočeným v benzínu. Naše pneumatiky jsou již z továrny vyrobeny s jemnou tolerancí, přesto je potřeba pneumatiku pro použití při vyšších rychlostech dodatečně vyvážit. Sestavy bezdušových pneumatik a ráfků je potřeba vyvážit pomocí samolepicích závaží, v případě pneumatik s duší na kolech s paprsky se vyvážení provádí závažími na paprscích.

OPOTŘEBENÍ KONTAKTNÍ PLOCHY

Nadměrné opotřebení může být způsobeno různými faktory:

- Nedostatečný tlak v pneumatice nebo její nadměrné zatížení mohou způsobit deformaci povrchu a nepravidelné opotřebení. Vlivem nadměrného ohybu pneumatiky může dojít k náhlému poškození kostry.
- Vysoká rychlost způsobuje rychlejší opotřebení, zvláště v případě ostřejšího zrychlování a brždění.
- Teplota vozovky (vyšší teplota způsobuje větší opotřebení).
- Hrubý povrch vozovky způsobuje větší opotřebení a následně kratší životnost.
- Mechanické nepravidelnosti jako jsou deformovaná kola, nesprávné nastavení brzd, slabé tlumiče, příliš velká vůle v ložiscích kola atd.
- Nevyvážená rotační hmotnost (příliš těžká místa na ráfku) sestavy pneumatiky a ráfku.