NUR FÜR DEN HANDEL

FAHRRAD-REIFEN
KRAFTRAD-REIFEN

Continental

Excelsior, Peters-Union

1934

WWW.BLITZRAD.DE

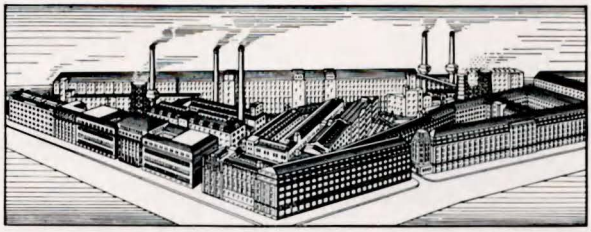
BLITZ Compagnie 2014 – Zur Verfügung gestellt von Christoph Guder

CONTINENTAL
EXCELSIOR
PETERS UNION.

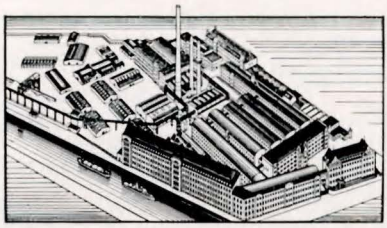
FAHRRAD-
UND KRAFTRADREIFEN

1934

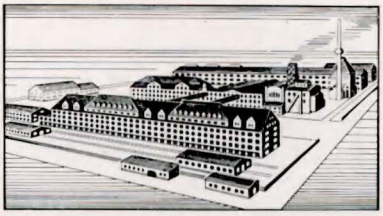
CONTINENTAL
CAOUTCHOUC-COMPAGNIE G. M. B. H.
HANNOVER



HAUPTWERKE HANNOVER



WERK HANNOVER-LIMMER



WERK CORBACH I. WALD.

Continental Gummi-Werke, Aktiengesellschaft Hannover

Vahrenwalder Straße 100

Drahtanschrift: *Continental.* Fernsprecher: Sammel-Nummer 66071, 66081, 66091

Fabrikationsstätten:

Hauptwerk Hannover, Vahrenwalder Straße 100,
Fernsprecher 66071, 66081, 66091

Werk Limmer, Fernsprecher Hannover 44041

Werk Corbach, Fernsprecher 231, 232, 233

ABTEILUNG I

FAHRRAD-BEREIFUNG

Wulstreifen

Drahtreifen

Schlauchreifen

Eine Garnitur Wulst- oder Drahtreifen besteht aus 2 Decken und 2 Schläuchen.

Extra Prima
Wulstreifen, schwarz
mit Seitenriffelung

Continental **Excelsior** **Peters Union**

Größe		Art.-Nr.			Art.-Nr.	Profil			
26 × 1½"	Decke	100 133	Schlauch	hell	110 133	Conti	—	—	
26 × 1½"	„	100 136	„	„	110 133	glatt (für Saalmaschinen)			
28 × 1¼"	„	100 137	„	„	110 140	Conti	Excels.	Pet.	Un.
28 × 1¼ × 1¾"	„	100 139	„	„	110 140	„	„	„	„
28× 1½"	„	100 142	„	„	110 142	„	„	„	„

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Extra Prima
Wulstreifen, rot
mit Seitenriffelung

Continental **Excelsior** **Peters Union**

Größe		Art.-Nr.			Art.-Nr.		Profil		
26 × 1 1/2"	Decke	100 506	Schlauch	hell	110 133	Conti	—	—	
			„	rot	110 233				
28 × 1 1/4"	„	100 508	„	hell	110 140	„	Excels.	Pet.	Un.
			„	rot *	110 241				
28 × 1 1/4 × 1 3/4"	„	100 511	„	hell	110 140	„	„	„	„
			„	rot *	110 241				
28 × 1 1/2"	„	100 509	„	hell	110 142	„	„	„	„
			„	rot *	110 244				

* rote Schläuche nur mit Continental-Stempelung.

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Continental ***Excelsior*** ***Peters Union***

Cyclop Monopol Corso

Wulstreifen * schwarz

mit Seitenriffelung

Continental Cyclop **Excelsior Monopol** **Peters Union Corso**

Größe		Art.-Nr.			Art.-Nr.		Profil	
26×1½"	Decke	100 901	Schlauch	grau	110 501	Cyclop	—	—
28×1½"	„	100 905	„	„	110 505	„	Monopol	Corso

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Continental	*Excelsior*	*Peters Union*
Cyclop	**Monopol**	**Corso**

Wulstreifen * rot

mit Seitenriffelung

Continental Cyclop **Excelsior Monopol** **Peters Union Corso**

Nur lieferbar in der Dimension:

Größe		Art.-Nr.		Art.-Nr.		Profil		
28×1½"	Decke	101 005	Schlauch	grau	110 505	Cyclop	Monopol	Corso

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

„TITAN“

Wulstreifen * schwarz und rot

mit Seitenriffelung

Der stabile Reifen

in niedriger Preislage

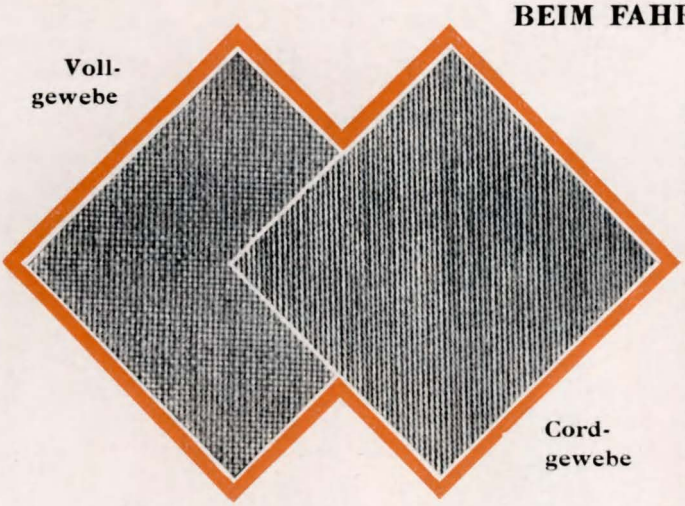
Nur lieferbar in der Dimension.

Größe			Art.-Nr.		Art.-Nr.
28 × 1 1/2“	Decke	schwarz	101 205	Schlauch grau (Cyclop)	110 505
		rot	101 225		

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

DIE VORZÜGE DES CORDGEWEBES

BEIM FAHRRADREIFEN



Die stoßdämpfende Wirkung des Luftreifens ist um so vollkommener, je elastischer seine Wandung, d. h. die Laufdecke ist. Eine harte, wenig elastische Laufdecke dämpft die Stöße nur unvollkommen, so daß die Maschine einen weniger sanften Gang hat und schwerer läuft. Aus diesem Grunde werden heute in allen Ländern nicht nur die Automobil- und Kraftrad-Reifen, sondern in steigendem Maße auch die Fahrradreifen aus dem hochelastischen *Cord*-Gewebe hergestellt (anstatt aus Vollgewebe).

Beim Cordgewebe sind die Fäden nicht kreuzweise miteinander verflochten, sondern in glattem Verlauf nebeneinander gelegt. Während das Vollgewebe aus Kette- und Schußfäden gleicher Stärke besteht (vgl. linkes Bild), haben die einzelnen Lagen des Cordgewebes nur noch Kettefäden. Die Folge ist eine außerordentliche Schmiegsamkeit und Elastizität des Cordreifens, die ihn befähigt, die Unebenheiten der Fahrbahn so weich und erschütterungsfrei zu überwinden, daß der Lauf des Rades wesentlich beschleunigt wird und der Fahrer Kraft spart. Am deutlichsten tritt dies beim modernen Fahrrad-Ballonreifen zu Tage, der nur aus Cordgewebe gefertigt wird.

Extra Prima
Continental *Cord*-Wulstreifen
stahlblau, rot und transparent. In Form gearbeitet

Größe			Art.-Nr.			Art.-Nr.
14 × 1¼"	Decke	stahlblau	100 104	Schlauch	hell	110 104
20 × 1½"	Decke	stahlblau	100 115	Schlauch	hell	110 115
24 × 1½"	Decke	stahlblau	104 002	Schlauch	hell	110 127
26 × 1½"	Decke	stahlblau	104 004	Schlauch	hell	110 133
		rot	104 104		rot	110 233
28 × 1¼"	Decke	rot	104 107	Schlauch	hell	110 140
					rot	110 241
28 × 1¼ × 1¾"	Decke	rot	104 108	Schlauch	hell	110 140
					rot	110 241
28 × 1½"	Decke	stahlblau	104 009	Schlauch	hell	110 142
		rot	104 110		rot	110 244
		transparent	104 260			
28 × 1⅝"*	Decke	stahlblau	104 012	Schlauch	hell	111 203
		rot	104 115		rot	111 303
		transparent	104 262			

* Paßt auf Felge 28 × 1⅝", 28 × 1½" und 28 × 1¼ × 1¾".

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Continental »Cyclop«
CORD-WULSTREIFEN

schwarz und rot
in Form gearbeitet

Der moderne Cordreifen

in mäßiger Preislage

Größe			Art.-Nr.		Art.-Nr.
28 × 1¼"	Decke	rot	102 027	Schlauch grau	110 508
28 × 1¼ × 1¾"	Decke	rot	102 028	Schlauch grau	110 508
28 × 1½"	Decke	schwarz	102 005	Schlauch grau	110 505
		rot	102 025		
28 × 1⅝"*	Decke	schwarz	102 006	Schlauch grau	110 705
		rot	102 026		

* Paßt auf Felge 28 × 1⅝", 28 × 1½" und 28 × 1¼ × 1¾".

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Continental Extra Prima

WULST-BALLONREIFEN

Cord-Reifen * stahlblau und rot

Der Wulstreifen 28 × 1,75" ist in jedem Fahrradrahmen mit normaler Gabelweite verwendbar

In Form gearbeitet. Hochelastisch, leichtlaufend u. kraftsparend

28 × 1,75" paßt auf die Felgen:

28 × 1½" 28 × 1¼ × 1¾" 28 × 1⅝"

Größe			Art.-Nr.			Art.Nr.
28 × 1,75"	Decke	stahlblau	104 207	Schlauch	hell	111 207
		rot	104 227	"	"	111 207
26 × 2,00/1½"	"	stahlblau	104 204	"	"	111 951
		rot	104 224	"	"	111 951

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Continental »Cyclop«

WULST-BALLONREIFEN

Cord-Reifen * rot

In Form gearbeitet

Hebt das Aussehen der Maschine

Für die Felge 26×1½″

Nur lieferbar in der Dimension:				
Größe		Art.-Nr.		Art.-Nr.
26 × 2,00/1½″	Decke rot	104 244	Schlauch hell	110 951

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Extra Prima
GEBIRGS-REIFEN
schwarz. In Form gearbeitet

Der Reifen für außergewöhnliche Beanspruchung

Besonders starke, zähe Gummiauflage

Continental **Peters Union** **Continental Cord**

Größe		Art.-Nr.	Profil			Art.-Nr.
26 × 1 1/2"	Decke	105 123	Conti Cord	Schlauch	hell	110 133
28 × 1 1/2"	„	105 111	Conti Vollgewebe	„	„	110 142
28 × 1 1/2"	„	105 111	P. U. Vollgewebe	„	„	110 142
28 × 1 1/2"	„	105 131	Conti Cord	„	„	110 142
28 × 1 5/8"	„	105 136	Conti Cord	„	„	111 203

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Extra Prima

Continental Transport-Reifen

Cord-Wulstreifen, in Form gearbeitet

Der Reifen für starke Belastung

Geringste Abnützung, daher lange Lebensdauer

Größe		Art.-Nr.			Art.-Nr.
20 × 1 3/4"	Decke	105 502	Schlauch	hell	110 117
20 × 2"	„	105 503	„	„	110 118
22 × 1 3/4"	„	105 505	„	„	110 123
26 × 2"	„	105 514	„	„	110 137
28 × 1 3/4"	„	105 520	„	„	111 207
28 × 2"	„	105 523	„	„	110 148

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Wichtig für den Händler!

Ballonreifen für Jedermann!

Der Wunsch nach dem Besitz eines Ballonrades ist heute allgemein vorhanden, bei der gegenwärtigen Wirtschaftslage jedoch leider oft nicht erfüllbar. Es gibt jedoch verschiedene Möglichkeiten, um auch den Besitzern hochdruckbereifter Räder zu helfen und ihren Maschinen einen ähnlich weichen und angenehmen Gang zu verleihen, wie ihn das moderne Ballonrad besitzt.

Eigens zu diesem Zwecke haben wir für das normale Fahrrad mit Wulstreifen-Felgen den auf Seite 12 abgebildeten Wulst-Ballonreifen 28×1,75" herausgebracht, der durch sein stark vergrößertes Luftkissen den Lauf der Maschine von Grund auf verändert. Außerdem ist der Reifen in der Form aus *Cord*gewebe fabriziert, dessen elastische Schmiegsamkeit ebenfalls die Stoßdämpfung verbessert. Der Continental Wulst-Ballonreifen paßt auf die Wulstfelge 28×1½", ebenso auf 28×1¼×1¾" und auf 28×1⅝". Die Breite des Reifens ist so gewählt, daß er in jedem normalen Rahmen Platz findet. (Erforderliche lichte Durchgangsweite 45—46 mm.)

Bei jedem Kunden, der eine neue Fahrraddecke verlangt, hat der Händler die Gelegenheit, unseren Wulst-Ballonreifen anzubieten und den Kunden darauf hinzuweisen, daß er seine alte Maschine für einen geringen Mehrpreis nahezu in ein Ballonrad verwandeln kann. Schon **ein** Ballonreifen (je nach der Haltung des Fahrers auf dem Hinter- oder Vorderrad) bewirkt eine sehr fühlbare Verbesserung.

Auch beim Hochdruck-Schlauchreifen besteht die Möglichkeit des Überganges von dem schmalen 1¼"-Reifen auf 1½". Vergleiche die nachstehende Übersicht.

Bisher Hochdruckreifen	Felgenumfang	Ballon- bzw. Übergangsreifen	Erforderliche Gabel- und Rahmenweite
Wulstreifen			
28 × 1½"	1960 mm	28 × 1,75" (Seite 12)	46 mm
28 × 1¼ × 1¾"	1910 mm		
28 × 1⅝"	1930 mm	28 × 1⅝" (S. 10/11)	
Schlauchreifen			
27 × 1⅛"	1960 mm	27 × 1,50" (Seite 27)	42 mm
27 × 1¼"			
Nach Einspannen von 26"-Felgen, bei genügender Gabel- und Rahmenweite		26 × 1,75" (Seite 27)	46 mm

Drahtreifen

Wann empfehle ich meiner Kundschaft Drahtbereifung?

Eine große, ständig wachsende Zahl von Radfahrern verlangt von der Maschine nicht nur Stabilität und Zuverlässigkeit, sondern außerdem auch einen möglichst leichten Lauf, der die Überwindung von Bergen und langen Gegenwindstrecken ohne allzu große Anstrengung ermöglicht.

Wie erzielt man den leichten Lauf eines Fahrrades? Die Rennfahrer haben es uns gelehrt: durch Gewichtsverminderung der schwingenden Teile der Maschine, also durch Verwendung möglichst leichter Felgen und Reifen. Das Gesamtgewicht des Rades ist von weit geringerer Bedeutung, als gewöhnlich angenommen wird; auch bei den Kugellagern findet man keine wesentliche Unterschiede zwischen Renn- und Tourenrad. **Leichte Reifen und leichte Felgen sind die Vorbedingung für den leichten Lauf des Fahrrades!** Aus diesem Grunde erfreut sich die Holzfelge seit Alters besonderer Vorliebe bei den sportlichen Radfahrern. Nachdem man erkannt hat, daß sie an Stabilität der Stahlfelge keineswegs nachsteht, gewinnt sie auch unter den Wanderfahrern ständig an Verbreitung. Leider läßt sich jedoch der übliche Wulstreifen auf der Holzfelge nicht montieren, sondern nur der Drahtreifen oder der Schlauchreifen.

Der Hauptvorzug des Drahtreifens besteht also darin, daß er die Verwendung der leichten Holzfelge ermöglicht und damit jede gewöhnliche Maschine ohne weiteres in ein leichtlaufendes Wanderfahrrad verwandelt.

Die alte Abneigung vieler Händler gegen den Drahtreifen beruhte auf gewissen Schwierigkeiten, die heute beseitigt sind; wir verweisen besonders auf Seite 28 und 29. Wenn der Händler dafür sorgt, daß der Fahrer 1 — 2 gute Montierhebel besitzt und bei der Montage den Schlauch nicht einklemmt, so wird ihm die Kundschaft für die leichtlaufende Maschine dankbar sein, die Gegenwind und Berge viel leichter überwindet.

Der Drahtreifen besitzt auch einen größeren Luftinhalt als der Wulstreifen gleicher Dimension und ist überdies leichter im Gewicht. Außerdem ist er stets aus dem leichtlaufenden Cordgewebe hergestellt. — Besonders auch für Damenräder ist er die gegebene Bereifung.

Extra Prima

Continental-*Cord*-Drahtreifen

stahlblau und rot. In Form gearbeitet

Die schönste Bereifung des leichtlaufenden Tourenrades, Halbrenners und des Damenrades

Größe			Art.-Nr.			Art.-Nr.
28 × 1¼ × 1¾"	Decke	stahlblau	104 513	Schlauch	hell	111 914
		rot	104 908			
28 × 1½"	„	stahlblau	104 585	„	„	111 203
		rot	104 985	„	rot	111 303

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Continental »Cyclop«
CORD-DRAHTREIFEN
schwarz und rot. In Form gearbeitet

Bewährter Reifen

für Stahl- oder Holzfelge

Größe			Art.-Nr.			Art.-Nr.
28×1½"	Decke	schwarz	103 175	Schlauch	grau	110 705
		rot	103 185			
28×1¼×1¾"	„	rot	103 187	„	„	110 717

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Extra Prima

Continental Draht-Ballonreifen

Cord-Reifen ⋆ stahlblau und rot

In Form gearbeitet

Macht jede Straße zum Parkett

Spart Kraft und schont die Nerven des Fahrers

Größe		Art.-Nr.		Art.-Nr.
26 × 2,00″ Decke	stahlblau	104 703	Schlauch hell	111 951
	rot	104 723		

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Continental »Cyclop«
DRAHT-BALLONREIFEN

Cord-Reifen * schwarz und rot

In Form gearbeitet

Sehr preiswerter und

eleganter Ballonreifen

Größe			Art.-Nr.			Art.-Nr.
26×1,75"	Decke	schwarz	104 755	Schlauch	hell	111 951
		rot	104 775			
26×2,00	„	schwarz	104 753	„	„	111 951
		rot	104 773			

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Continental

Motorfahrrad-Ballonreifen

Cord-Drahtreifen * schwarz

Extra starke Gummilauffläche, sehr kräftiges Cordgewebe

Hochelastisch. Vorzügliches Gleitschutzprofil

Nur lieferbar in den Dimensionen:

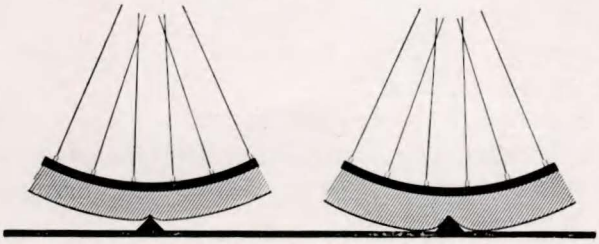
Größe		Art.-Nr.			Art.-Nr.
20×2,00"	Decke	104 702	Schlauch	hell	111 950
26×2,00"	„	104 704	„	„	111 951
26×2,25/2"	„	104 710	„	„	111 954

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Der Fahrrad-Ballonreifen

Der gewöhnliche Fahrradreifen ist ein Hochdruck-Reifen. Um bei Bodenunebenheiten ein Durchschlagen der Felge zu vermeiden, muß man ihn so stark aufpumpen, daß die Elastizität seines Luftkissens dadurch zum Teil wieder verloren geht. Er springt und hüpft über die Unebenheiten der Straße hinweg, so daß die Maschine vorn und hinten in schnellem Wechsel vom Erdboden abgehoben wird. Diese fortwährenden Sprünge des Fahrrades erschweren seinen Lauf außerordentlich

Die Überwindung des gleichen Hindernisses



durch den Hochdruckreifen — den Ballon-(Niederdruck-) Reifen.

und nötigen den Fahrer zu einem erhöhten Kraftaufwand, der nicht erforderlich wäre, wenn die Maschine auch auf unebener Fahrbahn glatt und ruhig dahinrollen würde.

Dies ist beim Fahrrad-Ballonreifen der Fall. Anstatt hochzuspringen, überbrückt sein stark vergrößertes Luftkissen die Unebenheiten der Straße, indem es sie elastisch in sich aufnimmt (vergl. Bild). Das ballonbereifte Rad bleibt dauernd in Berührung mit der Fahrbahn, so daß dem Fahrer die kraftzehrende Hebearbeit erspart bleibt. Das bedeutet eine Erleichterung des Tretens und gleichzeitig eine Beschleunigung der Maschine.

Das ballonbereifte Rad rollt besser; die Maschine läuft gleichmäßiger, und der Fahrer spürt nicht mehr den ständigen Wechsel zwischen guter und schlechter Straße, der beim hochdruckbereiften Rade so ermüdet.

Die anfängliche Befürchtung, daß der Ballonreifen infolge seiner breiteren Bodenauflage den Lauf der Maschine erschweren würde, ist heute längst widerlegt, nachdem in vielen Rennen und großen Fernfahrten die besten auf Hochdruckreifen erzielten Geschwindigkeiten nicht nur erreicht, sondern noch wesentlich übertroffen wurden. Kein Käufer, dem der Händler ein Ballonrad anbietet, braucht also in Zukunft noch zu befürchten, daß er den wunderbaren Lauf dieser Maschine mit einem erhöhten Kraftaufwand bezahlen müsse.

Die ruhige, stoßfreie Fahrt auf dem Ballonreifen schont die Nerven des Fahrers und erhält ihn frisch. Auch die Maschine wird weniger beansprucht.

Die breite Bodenauflage des Ballonreifens gewährt **erhöhte Sicherheit** in mehrfacher Hinsicht. Bei nassem Wetter wird die **Gleitgefahr**, besonders im Stadtverkehr, sehr verringert. Auch das Kreuzen der Straßenbahngeleise geschieht gefahrloser. Kommt der Fahrer unvermittelt auf sandigen Untergrund, so gerät die Maschine nicht ins Schwanken, da der Ballonreifen auf weichem Boden nicht einschneidet. Auch die **Bremswirkung** ist besser.

Der Ballonreifen macht das Fahrrad auch auf Wald- und Feldwegen, abseits von der verkehrsreichen und staubigen Chaussee gut verwendbar, — ein besonderer Vorzug für Ausflüge und Wochenendfahrten.

Die hervorragenden Federungseigenschaften und der leichte Lauf des Ballonreifens werden durch Verwendung der leichten **Holzfelge** noch wesentlich gesteigert.

Der Continental-Fahrrad-Ballonreifen ist als **Drahtreifen** (Seite 20), **Wulstreifen** (Seite 12/13) und als **Schlauchreifen** (Seite 26/27) erhältlich.

Schlauchreifen

Der Schlauchreifen besteht genau so aus zwei Teilen — Mantel und Luftschlauch — wie jeder Wulst- oder Drahtreifen, nur mit dem Unterschiede, daß die Deckenränder unten zusammengenäht sind.

Wie auf Seite 17 näher ausgeführt wurde, läuft ein Fahrrad um so leichter, je geringer das Gewicht seiner schwingenden Teile, d. h. der Felge und des Reifens ist. Diese Forderung erfüllt keine Bereifung so gut wie der Schlauchreifen. Er selbst ist der leichteste aller Luftreifen und seine Holzfelge die leichteste aller Fahrradfelgen. So kommt es, daß ein Fahrrad mit Schlauchreifen ein so leichtes, müheloses Fahren gestattet, wie es mit keiner anderen Maschine erzielbar ist. Alle Rennfahrer der Welt benutzen ausschließlich Schlauchreifen.

Der Straßenschlauchreifen hat seit Jahren immer mehr an Zuverlässigkeit gewonnen, so daß er heute auch von Nichtrennfahrern in steigendem Maße zu Wanderfahrten benutzt wird. Bei dem auf Seite 26 abgebildeten Continental-Straßenschlauchreifen ist die Lauffläche nach einem besonderen Verfahren so fest mit dem Gewebe verbunden, daß das früher so gefürchtete Ablösen des Protektors heute nicht mehr vorkommt. Auch die Reparatur ist keineswegs mehr so schwierig, wie in Laienkreisen oft angenommen wird; die Mühe wird durch die dauernde Erleichterung des Fahrens reichlich aufgewogen.

Schlauchreifen mit schmalem Gummilaufstreifen (Type I—II) eignen sich weniger für den Dauergebrauch auf der Straße. Wir empfehlen deshalb, der Kundschaft von der Verwendung derartiger Schlauchreifen abzuraten, sofern diese nicht für ausgesprochene Rennzwecke dienen sollen.

Schnitt- und Durchschlagverletzungen dürfen niemals mit Reparaturleinen, sondern nur mit Stücken aus Fadenstoffgewebe unterlegt werden.

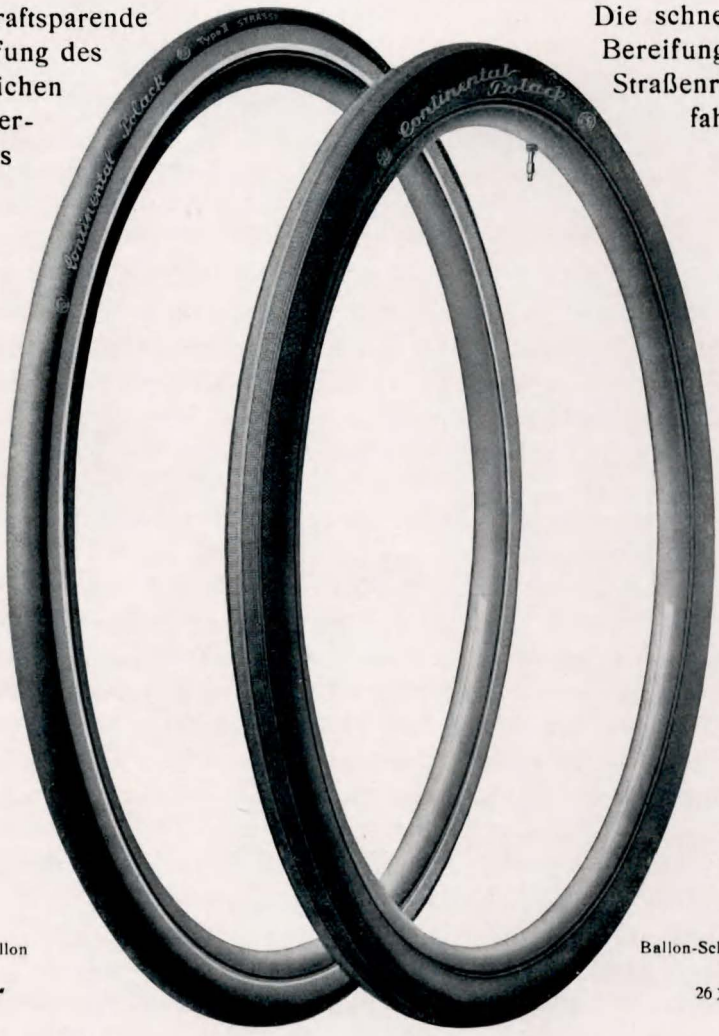
Auf Seite 31 geben wir eine ausführliche Anleitung zur sachgemäßen Reparatur des Schlauchreifens.

Continental-Polack-Schlauchreifen

für Bahn und Straße * schwarz und rot

Die kraftsparende Bereifung des sportlichen Wanderfahrers

Die schnellste Bereifung des Straßenrennfahrers



Halb-Ballon reifen
27 × 1,50"

Ballon-Schlauch-reifen
26 × 1,75"

Siegreich in allen großen Straßenrennen

Die Konstruktion dieses Reifens beruht auf den Erfahrungen der bedeutendsten Berufsstraßenfahrer, die ihn heute wegen seiner Schnelligkeit in Langstrecken- und Bergrennen allgemein bevorzugen. Die große Zahl der auf ihm errungenen Siege und Meisterschaften zeugt von seiner hervorragenden Zuverlässigkeit, so daß auch sportliche Wanderfahrer den Continental-Polack-Straßenschlauchreifen in steigendem Maße verwenden. Die dauerhafte Bindung der Gummilauffläche auf dem Gewebe und die **zuverlässige Naht bürgen für lange Lebensdauer.**

Continental - Polack - Schlauchreifen

Unsere Schlauchreifen werden von geübten Spezialarbeitern aus feinstem Maco-Fadenstoff hergestellt. Die Konstruktion dieses leichten, dabei aber überaus widerstandsfähigen Reifens beruht auf den Erfahrungen der hervorragendsten Meisterfahrer des In- und Auslandes.

Type		Dimens.	Art.-Nr.
	Für Rennbahn		
00	Extra leicht, schwarz, glatt (Seide)	27×1 1/8"	106 103
0	Extra leicht, schwarz, glatt (fein Maco) . .	27×1 1/8"	106 153
	Für Straße		
I.	Straßenrennreifen, extra leicht, halbprotektiert, Lauffläche schwarz, Stoffmusterung,		
	*Hochdruck*reifen	27×1 1/4"	106 405
	*Halb-Ballon*reifen	27×1,50"	106 409
II.	Straßenrenn- u. Trainingsreifen, leicht, 3/4 protektiert, Lauffläche schwarz, Stoffmusterung,		
	*Hochdruck*reifen	27×1 1/4"	106 806
	*Halb-Ballon*reifen	27×1,50"	106 809
IV.	Straßenschlauchreifen für Renn-, Trainings- und Wanderfahrten, vollprotektiert		
	Schwarz, diamantiert	27×1 1/4"	108 209
	*Halb-Ballon*reifen, schwarz, diamantiert . .	27×1,50"	108 210
	*Ballon*reifen, „ „ . .	26×1,75"	108 206
	*Ballon*reifen, „ „ . .	25×2,00"	108 212
	Für Saalmaschinen		
IV S.	Vollprotektiert, Lauffläche rot, glatt	26×1 1/2"	107 606

Die **Felgenbreite** soll für Hochdruck-Schlauchreifen nicht unter 25 mm (18 mm Auflagefläche) betragen, für Ballonreifen 30 mm (21 mm Auflagefläche).

Der **Umfang** der 27"-Felge beträgt 1960 mm, der 26"-Felge 1830 mm, der 25"-Felge 1745 mm. Abweichungen im Umfang von mehr als 5 mm nach oben oder unten sind unzulässig.

Wichtig für den Händler und Fahrrad-Reparateur

*

Was beim Drahtreifen zu beachten ist:

Leider sind immer noch zahlreiche Drahtreifenfelgen (Stahl- wie auch Holzfelgen) mit fehlerhaften Profilen im Handel, auf denen ein einwandfreier Sitz des Drahtreifens unmöglich ist.

Die Hauptsache bei der Drahtreifenfelge ist das genaue Umfangmaß. Abweichungen von mehr als 1 mm von der Tabelle auf Seite 32 sind unzulässig, denn die Reifen lassen sich sonst entweder nur mit Gefahr

Richtige Felge
mit guten Schultern. Der Deckenfuß hat sicheren Sitz.

Falsche Felge,
da ohne ordnungsmäßige Schultern. Der Deckenfuß neigt zum Hinabgleiten in die Mittelrille, so daß die Decke auf der gegenüberliegenden Seite des Rades herausspringt und der Schlauch platzt.

von Drahtbrüchen montieren oder sie springen aus der Felge. Der Umfang wird mit einem Stahlbandmaß gemessen, das in der Breite genau zur Felge paßt, d. h., es muß auf den Felgenschultern aufliegen (dort, wo die beiden Drähte des montierten Reifens ihren Sitz haben. Vgl. Bild auf Seite 32, rechts. Unsere Niederlassungen sind stets bereit, zweifelhafte Felgen kostenlos nachzumessen, doch empfehlen wir jedem Händler, das 17-mm-Bandmaß für die meist verbreitete Felge $28 \times 1^1/_4 \times 1^3/_4$ („Normalfelge") selbst anzuschaffen, da viel Zeitverlust und Ärger hierdurch erspart wird.

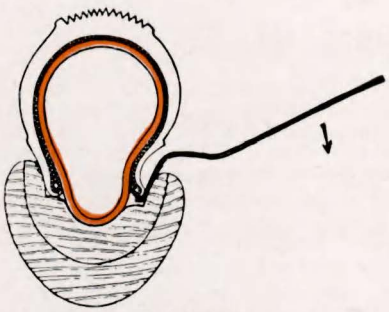
Der Umfang ungespannter Felgen ist ca. 1—2 mm größer; dies ist beim Messen loser Felgen zu berücksichtigen.

Nicht minder wichtig ist die Forderung, daß die Felge auch regelrechte Felgenschultern besitzt, die den Drahträndern der Decke festen Sitz bieten. (Vgl. Abbildungen auf dieser Seite).

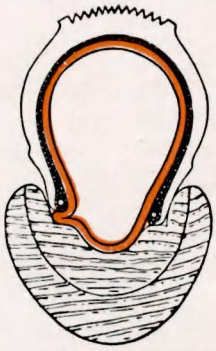
Die Speichen dürfen keinesfalls aus den Nippeln herausragen und müssen sorgfältig abgefeilt werden. Bei Holzfelgen ist es vorteilhaft, tief versenkte Speichenlöcher auszufüllen. Beschädigungen des Innenschlauches durch die Speichenenden werden so mit Sicherheit verhütet.

Bei der Montage darf der Deckenrand niemals mit gewöhnlichem Flachschlüssel oder scharfkantigen Werkzeugen über den Felgenrand gehoben werden, da diese leicht den Deckendraht knicken oder den Innenschlauch

verletzen. Wir empfehlen den Gebrauch der bekannten Drahtreifen-Montierhebel, die am besten paarweise zugleich angewandt werden und die Montage, besonders auch das Abnehmen der Drahtreifen außerordentlich erleichtern.



Bei Gebrauch richtiger Hebel wird weder der Schlauch, noch der Felgenrand beschädigt.



Bei fehlerhafter Montage, geklemmter Innenschlauch, die Ursache der Bläschenbildung im Schlauch. Auch ungenauer Felgenumfang hat die gleiche Wirkung.

Nach der Montage darf der Reifen (besonders wenn neu) zunächst nur schwach aufgepumpt werden, so daß man die Deckenränder mit der Hand zurückschieben und nachprüfen kann, ob der Innenschlauch nirgends vom Draht geklemmt wird. Wird dies versäumt, so muß der eingeklemmte Schlauch früher oder später platzen; seine Wandung zeigt dann reihenweise kleine, blasenartige Narben in dichten Abständen.

Die Kennlinie

muß bei voll aufgepumpten Reifen überall im gleichen Abstand über dem Felgenrand sichtbar sein

Mit Unrecht werden diese oft auf die Speichenköpfe zurückgeführt; in Wirklichkeit war der Schlauch geklemmt und wurde vom Deckendraht zerquetscht. Dies tritt fast stets ein, wenn die Felge nicht das genaue Umfangmaß besitzt.

Auch ist die Decke vor dem endgültigen Aufpumpen auszurichten, d. h., es muß auf beiden Seiten nachgesehen werden, ob die feine Kennlinie (ca. 6 mm vom Deckenrand im Gummi) ringsherum überall im gleichen Abstand von der Felgenkante verläuft.

Bei nachlässiger Montage neuer Decken kann es vorkommen, daß die Kennlinie an einer Stelle unter dem Felgenrand verschwindet (also unsichtbar bleibt), während sie sich an einer anderen Stelle besonders weit vom Felgenrand entfernt. In diesem Falle läßt sich nach Ablassen der Luft leicht ein Ausgleich schaffen. Erst jetzt darf der Reifen voll aufgepumpt werden.

Wie wird ein Fahrrad- oder Kraftrad-reifen fachmännisch repariert?

*

A. Luftschlauch.

Die im Publikum noch vielfach übliche Methode des Schlauchflickens mit abgeschnittenen Stücken alten Luftschlauches ist kein sachgemäßes Verfahren. Der Händler, von dem der Kunde eine fachmännische Reparatur erwartet, sollte diesen Notbehelf daher grundsätzlich verschmähen Die neuzeitliche Reparatur-Methode mittels kombinierter Gummiplatte bietet in jeder Hinsicht so viele Vorteile, daß der Fachmann heute grundsätzlich nur noch mit diesem Material arbeiten sollte.

Schon wegen der Zeitersparnis und Bequemlichkeit: Das Flickplättchen aus kombinierter Continental-Platte wird nicht mehr vorgummiert; es rollt sich also nicht und braucht nicht mehr zum Trocknen „um den Hammerstiel gelegt" zu werden. Die einzige Mühe besteht nur noch in der Vorbereitung der verletzten Schlauchstelle.

Ein weiterer Vorzug ist die überaus feste Verbindung der kombinierten Continental-Platte mit der Schlauchwandung. Nach dem alten Verfahren mit gewöhnlichen Flickplättchen, die man selbst gummiert, ist ein so festes Haften nicht mit gleicher Sicherheit erzielbar.

Der dritte Vorzug ist endlich der schützende Stoffüberzug, der die Para-Schicht dauernd sauber und klebfähig erhält, selbst wenn die Platte im Werkzeugkästchen des Rad- oder Motorradfahrers auf vielen Fahrten mitgeführt wurde. Sobald der Stoffüberzug entfernt wird, hat man stets eine saubere Schicht von unerreichter Klebkraft.

Vorbedingung für eine haltbare Reparatur bleibt jedoch nach wie vor die sorgfältige Bearbeitung der verletzten Schlauchstelle. Man legt dazu den Schlauch mit der Verletzung nach oben stramm über den linken Handrücken, rauht die Umgebung der verletzten Stelle mit dem Rauhblech gründlich auf und säubert sie mit Benzin oder Benzol. Obwohl bei eiligen Reparaturen auf der Fahrt die Anwendung von Gummilösung nicht unbedingt erforderlich ist, empfiehlt es sich für den Fachmann in jedem Falle, die verletzte Stelle einmal mit Lösung einzustreichen, die am besten mit dem sauberen Finger hauchdünn und gleichmäßig verteilt wird. Das Flickplättchen aus kombinierter Platte darf niemals mit Gummilösung eingestrichen werden.

Nach Ablösung des Stoffüberzuges drückt man das Flickplättchen — ohne die Klebseite mit den Fingern berührt zu haben — fest auf die gutgetrocknete Flickstelle und kann das Rad sofort in Benutzung nehmen. Falls man sich das Plättchen aus der gummierten Continental-Platte (in Rollenform) selbst zurechtschneidet, ist es vorteilhaft, die Ecken zu runden und die Ränder mit der Schere *abzuschrägen*.

Auch das Klebmittel selbst verlangt Beachtung. Für Herstellung der Continental-Gummilösung verwenden wir besten Rohgummi in Verbindung mit reinsten, fettfreien Lösmitteln. Besonders wertvoll ist auch die Art unserer Verpackung, welche dem Fahrer eine lange Aufbewahrung ohne Eintrocknen des Inhalts ermöglicht. Unsere Continental-Reparatur- und Flickzeugkästen enthalten die Gummilösung in Tuben, die an beiden Enden verschlossen sind und nach dem Abschrauben des Deckels für den erstmaligen Gebrauch mit der Nadel aufgestochen werden. Durch diesen doppelten Verschluß wird die überaus lange Lagerfähigkeit dieser Continental-Lösungstuben erzielt.

Selbst größere Schnittverletzungen oder geplatzte Stellen an Kraftradschläuchen wird der Fahrer unterwegs mit einem Pflaster aus kombinierter Gummiplatte reparieren, um wenigstens nach Hause zu gelangen; eine fachmännische Instandsetzung derartiger Verletzungen ist jedoch nur mittels Heißvulkanisation möglich. Bei der hohen Geschwindigkeit des modernen Kraftrades

tritt im Sommer oft eine starke Erhitzung des Reifens ein, die zur Lösung kaltgeklebter Pflaster führen kann, besonders, wenn sich diese in der Nachbarschaft des Ventils befinden. Da die plötzliche Entleerung des Luftschlauches den Kraftradfahrer namentlich beim Vorderrade in Gefahr bringen kann, sollte der Händler an Kraftradschläuchen grundsätzlich nur Stichverletzungen auf kaltem Wege reparieren (und auch nur mit kombinierter Platte), größere Risse aber grundsätzlich vulkanisieren lassen. Falls trotzdem eine einfache Klebreparatur größerer Verletzungen verlangt wird, kann der Händler diese nur auf Verantwortung des Fahrers übernehmen.

B. Decken-Reparaturen.

Beim Unterlegen größerer Risse und Schnittverletzungen in der Lauffläche ist die Reparaturleinwand stets schräg einzukleben, so daß die Fäden der Leinwand in der gleichen Richtung verlaufen wie die Fäden des Deckengewebes.

Fahrradwulstdecken aus Cordgewebe, ebenso alle Draht- und Schlauchreifen sollen nicht mit Reparaturleinen unterlegt werden, weil dieses die Bewegung des elastischen Cordgewebes nicht mitmachen kann und die Decke schädigt. Laufdecken aus Fadenstoff lassen sich nur mit dem gleichen Fadenstoffgewebe haltbar verstärken.

Auch schadhafte Stellen in Kraftraddecken (die ja heute ausnahmslos aus Cordgewebe fabriziert werden), werden vorteilhaft nicht mit Mantelleinen, sondern mit unserem *Cord*-Deckenpflaster „Promptus“ verstärkt.

Verletzungen des Laufgummis der Kraftraddecke können nur in einer Vulkanisieranstalt haltbar repariert werden.

C. Schlauchreifen-Reparaturen.

Um an den Luftschlauch zu gelangen, muß beim Schlauchreifen bekanntlich erst das Nahtschutzband entfernt und die Deckennaht aufgetrennt werden. Bei beiden Arbeiten werden häufig Fehler gemacht, so daß der Reifen sich nach beendeter Reparatur „verdreht“, d. h. er sitzt nicht mehr gerade auf der Felge, sondern verläuft in Schlangenlinien.

Beim Ablösen des Nahtschutzbandes muß mit Benzin oder Benzol als Lösungsmittel so sparsam wie möglich umgegangen werden; es darf höchstens tropfenweise vorsichtig geträufelt werden, da sonst der Reifen die Festigkeit seines Gefüges verliert.

Die aufgetrennte Naht muß wieder genau so zusammengenäht werden wie sie vorher war; d. h., es darf keine Verschiebung der Deckenränder gegeneinander eintreten. Schon eine geringe Verschiebung von nur 1—2 mm bewirkt die eingangs erwähnte Verdrehung des Schlauchreifens, die unter allen Umständen vermieden werden muß, weil der Reifen dann schief auf der Felge sitzt und sich später auf einer Seite am Felgenrand durchscheuert. Um dies zu verhüten, verfährt man folgendermaßen:

Man hängt den Reifen über einen sehr schmalen Tisch oder dergl., derart, daß die Nahtseite nach oben liegt. Darauf tritt man mit dem Fuß so in den unten hängenden Teil des Reifens, daß dieser sich in seinem ganzen Umfange straff spannt. Auf der Auflagefläche muß die Naht genau in der Mitte des Reifens liegen. Nach dem Ablösen des Nahtschutzbandes macht man zunächst eine Reihe feiner Querstriche rechtwinklig über die Naht in Abständen von je 4 cm. Diese Striche dienen als Kennmarken für das spätere Zusammennähen. Erst dann trennt man die Naht auf und achtet beim Zusammennähen darauf, daß die gegenüberliegenden Kennstriche wieder genau zusammenstoßen. Diese Arbeitsweise bietet sichere Gewähr gegen Verdrehung des Schlauchreifens.

Schnitt und Durchschlagverletzungen dürfen im Inneren der Decke nur mit Fadenstoffgewebe unterlegt werden, nicht mit Vollgewebe (Reparaturleinen).

Sorgfältiges Aufkitten des Schlauchreifens ist Vorbedingung für seine Haltbarkeit. Der Reifen ist dabei genau auszurichten, so daß er nirgends verdreht liegt.

Maß-Tabellen

Die Lieferung einer hervorragenden Qualitätsware wie des Continental-Reifens zu dem heute so niedrigen Preise ist nur bei rationeller Fabrikation in Groß-Serien möglich. Wir fabrizieren deshalb nur noch die in nachstehenden Tabellen aufgeführten Dimensionen.

Die Norm-Größen der Reifen-Industrie sind durch roten Druck hervorgehoben. — Dezimal-Bezeichnungen (z. B. 28 × 2,00", 26 × 1,75") bedeuten Niederdruck-(Ballon-)Reifen.

WULSTREIFEN

Wulstreifen	Umfang des Felgenbodens in mm	Wulstreifen	Umfang des Felgenbodens in mm
14 × 1 1/4"	905	26 × 2,00 × 1 1/2"	1790
20 × 1 1/2"	1350	28 × 1 1/4"	2010
*20 × 1 3/4"	1315	28 × 1 1/4 × 1 3/4"	1910
*20 × 2"	1280	28 × 1 1/2"	1960
*22 × 1 3/4"	1460	28 × 1 5/8"	1930
24 × 1 1/2"	1650	*28 × 1 3/4"	1910
26 × 1 1/2"	1790	28 × 1,75"	1930
*26 × 2"	1720	*28 × 2"	1870

*Nur als Transport-Reifen

DRAHTREIFEN

Drahtreifen	Umfang auf der Felgenschulter	Drahtreifen	Umfang auf der Felgenschulter
20 × 2,00"	1275	26 × 2,25/2"	1755
26 × 1,75"	1795	28 × 1 1/4 × 1 3/4"	1955
26 × 2,00"	1755	28 × 1 1/2"	1995

SCHLAUCHREIFEN

Schlauchreifen	Umfang auf Felgenboden
24 × 1 1/4" nur für Steher	1660 mm
25 × 2,00" . . . . (Felgenbreite 30 mm)	1745 mm
26 × 1 1/2" / 26 × 1,75"	1830 mm
27 × 1 1/8" / 27 × 1 1/4" / 27 × 1,50"	1960 mm

Felgenboden.

Abweichungen im Umfang des Felgenbodens bis höchstens 2,5 mm nach oben oder unten zulässig.

Richtige Lage des Stahlbandmaßes beim Messen des Felgenumfanges.

Abweichungen im Felgenumfang von mehr als 0,5 mm zuviel oder 1,2 zuwenig sind beim Drahtreifen unzulässig! Obige Umfangsmaße gelten für gespannte Räder; lose Holzfelgen haben 1—2 mm mehr.

Vollständige Maßtabelle

auch die früheren Dimensionen enthaltend, die heute nicht mehr fabriziert werden.

WULSTREIFEN

Wulstreifen	Umf. d. Felgenbodens in mm	Wulstreifen	Umf. d. Felgenbodens in mm	Wulstreifen	Umf. d. Felgenbodens in mm
11×1 3/8"	620	20×1 5/8"	1320	28×1 3/8"	1990
12×1 1/4"	760	20×1 3/4"	1315	28×1 3/8×1 3/4"	1910
12×1 3/8"	740	20×2"	1280	28×1 1/2"	1960
12×1 1/2"	730	22×1 1/4"	1540	28×1 1/2×1 3/4"	1910
12×1 5/8"	690	22×1 3/8"	1525	28×1 5/8"	1930
12×1 3/4"	680	22×1 1/2"	1510	28×1 3/4"	1910
12×2"	655	22×1 5/8"	1480	28×1,75"	1930
14×1 1/4"	905	22×1 3/4"	1460	28×2"	1870
14×1 3/8"	900	22×2"	1430	30×1 1/8"	2170
14×1 1/2"	880	24×1 1/8"	1700	30×1 1/4"	2170
14×1 5/8"	860	24×1 1/4"	1700	30×1 3/8"	2150
14×1 3/4"	830	24×1 3/8"	1670	30×1 1/2"	2125
14×2"	810	24×1 1/2"	1650	30×1 5/8"	2090
16×1 1/4"	1070	24×1 5/8"	1610	30×1 3/4"	2070
16×1 3/8"	1070	24×1 3/4"	1570	30×2"	2030
16×1 1/2"	1030	24×2"	1550	32×1 3/4"	2245
16×1 5/8"	1020	26×1 1/8"	1850	32×2"	2210
16×1 3/4"	1000	26×1 1/4"	1825	34×1 1/2"	2440
16×2"	970	26×1 3/8"	1815	34×1 3/4"	2400
18×1 1/4"	1220	26×1 1/2"	1790	34×2"	2370
18×1 3/8"	1210	26×1 5/8"	1770	36×1 3/4"	2565
18×1 1/2"	1185	26×1 3/4"	1750	36×2"	2525
18×1 5/8"	1160	26×2"	1720	40×1 3/4"	2885
18×1 3/4"	1140	26×2.00×1 1/2"	1790	45×1 1/2"	3300
18×2"	1125	28×1 1/8"	2035	48×1 3/4"	3520
20×1 1/4"	1380	28×1 1/8×1 3/4"	1910	52×1 3/4"	3830
20×1 3/8"	1370	28×1 1/4"	2010	54×1 3/4"	3990
20×1 1/2"	1350	28×1 1/4×1 3/4"	1910		

DRAHTREIFEN

Drahtreifen	Umf. a. Felgenschulter in mm	Drahtreifen	Umf. a. Felgenschulter in mm	Drahtreifen	Umf. a. Felgenschulter in mm
20×2,00"	1275	26×1,75"	1795	28×1 1/2"	1995
24×1 1/2"	1675	26×2,00"	1755	28×1 1/2×1 3/4"	1955
24×1 3/8"	1695	26×2,25/2"	1755	28×1 5/8"	1955
26×1 3/8"	1855	28×1 1/4×1 3/4"	1955	28×1,75"	1955
26×1 1/2"	1835	28×1 1/4×1 3/8"	2015	28×2,00"	1915
26×1 3/4"	1795	28×1 3/8"	2015		

SCHLAUCHREIFEN

Schlauchreifen	Umfang in Felgenboden
24×1 1/8"	1660 mm
24×1 1/4"	
25×2,00"	1745 mm
26×1 1/2"	1830 mm
26×1 5/8"	

Schlauchreifen	Umfang in Felgenboden
26×1,75"	1830 mm
27×1"	1960 mm
27×1 1/8"	
27×1 1/4"	
27×1,50"	

Die Überwachung des Luftdruckes

der modernen Kraftradbereifung

Die vorzeitige Zerstörung von Kraftradreifen infolge ungenauen Luftdruckes hat heute einen so großen Umfang angenommen, daß weder die Reifenindustrie, noch die Händlerschaft achtlos daran vorübergehen kann. Auf mittelmäßigen und schlechten Straßen hat der Kraftradfahrer den begreiflichen Wunsch, seine Reifen möglichst weich aufgepumpt zu fahren. Die moderne Ballon-(Niederdruck-)Bereifung kommt diesem Wunsche entgegen, denn sie gestattet ein wesentlich schwächeres Aufpumpen als der frühere Hochdruckreifen.

Zahlreiche Fahrer vergessen aber, daß es auch beim Ballonreifen eine Grenze gibt, unter die der Luftdruck keinesfalls sinken darf. Gerade weil der Luftdruck so niedrig ist, muß sorgfältigst darüber gewacht werden, daß er nicht unter die zulässige Mindestgrenze sinkt. Durch bloßes Augenmaß, Eindrücken mit der Hand oder dem Fuß läßt sich der Luftdruck natürlich niemals auch nur annähernd so genau nachprüfen, wie es der moderne Kraftradreifen heute verlangt. Unterschiede von 1/4 Atm., die beim Niederdruck von entscheidender Bedeutung sind, lassen sich nur mit einem genau anzeigenden **Luftdruckmesser** ermitteln. Die Automobilisten haben sich in den letzten Jahren allgemein an den Gebrauch dieses Apparates gewöhnt. Bei den Kraftradfahrern liegt hier noch vieles im Argen. Die Continental tut seit langem alles, was in ihren Kräften steht, um durch Bild und Schrift aufklärend zu wirken und die Kraftfahrerschaft vor Schaden zu bewahren. Wir müssen jedoch auch die Händlerschaft bitten, uns — gleichzeitig in ihrem eigenen Interesse — bei dieser Aufklärungsarbeit zu unterstützen und die Kundschaft bei jeder Gelegenheit zum Gebrauch des Luftdruckmessers anzuhalten.

Täglich werden uns Laufdecken eingesandt, bei denen wir aus den bekannten untrüglichen Kennzeichen sofort ersehen, daß sie lediglich durch „schlappes Fahren", also durch eigene Schuld des Fahrers, zerstört worden sind, ohne daß der geringste Material- oder Fabrikationsfehler vorlag. Der Händler wird sowohl sich selbst, wie auch seiner Kundschaft viel Ärger ersparen, wenn er immer wieder darauf hinweist, daß schon ein Unterschied von 1/4 Atm. den Lauf der ganzen Maschine verändert. Ein modernes Leichtkraftrad wird in vielen Fällen mit 1 1/4 Atm. auskommen, solange nur eine Person darauf sitzt. Sobald der Fahrer jedoch einen Sozius mitnimmt, muß der Luftdruck im Hinterrade unverzüglich um 1/4 Atm. erhöht werden; anderenfalls sind Lockerungen des Gewebes, schließlich Gewebebrüche und ein frühzeitiger Verschleiß die unausbleiblichen Folgen. Schon eine Fahrt mit unzureichendem Luftdruck vermag den Reifen derart zu schädigen, daß er nur noch einen Bruchteil seiner normalen Lebensdauer erreicht.

Wir verweisen nochmals auf unsere Luftdruckzahlen Seite 39.

Sehr wichtig!

ABTEILUNG II

KRAFTRAD BEREIFUNG

Stahlseil-(SS-)Reifen

Wulstreifen

in Ballon- (Niederdruck-)
und Hochdruck-Ausführung

Continental-Kraftradreifen

Stahlseil- und Wulstreifen

Ballon- (Niederdruck-) und Hochdruckreifen

Hochelastisch
Zuverlässig
Schnell

Gleitsicher
und
griffig

In sportlichen Wettbewerben wie im Alltagsgebrauch gleich hervorragend bewährt. Das Profil *vereint* Gleitsicherheit mit hoher Kilometerleistung in einem beim Kraftrad bisher unerreichten Maße.

SS-(Stahlseil-)Reifen für Tiefbettfelge

Größe	Felgenmaß Umfang mm	Felgenmaß Maulweite mm	Artikel-Nummer Decke	Artikel-Nummer Schlauch	Artikel-Nummer Felgenband	Lieferbar in: (Profil)
Ballon-(Niederdruck-)SS-Reifen						
2,75 — 19" (25 × 2,75)	1521 2¼ × 19"	40,5	122 052	126 002	129 003	Continental-Kraftrad-Profil
3,00 — 19" (25 × 3,00)	1521 2½ × 19"	47	122 053	126 003	129 002	Continental-Kraftrad-Profil
3,50 — 19" (26 × 3,50)	1521 3 × 19"	55	122 055	126005/6	129 002	Continental-Kraftrad-Profil
4,00 — 19" (27 × 4,00)	1521 3 × 19"	55	122 057	126008/9	129 002	Continental-Kraftrad-Profil
3,00 — 21" (27 × 3,00)	1680 2½ × 21"	47	122 059	126 019	129 008	Spezial
Nur für Kleinautos und Transportwagen						
4,00 — 19" Record	1521 3 × 19"	55	150 315	155 623	129 002	Record
3,50/4,00-19" Type Aero	1521 3 × 19"	55	150 415	155 635	129 002	Aero
4,00 — 18" (26 × 4,00)	1441 3½ × 18"	59	150 101	155 621	159 801	Auto-Reifen
Hochdruck-SS-Reifen						
26 × 3¼"	1521 2½ × 19"	47	121 754	125 704	129 002	Continental-Kraftrad

Kraftradreifen für Wulstfelge

Größe	Felgenmaß Umfang mm	Felgenmaß Maulweite mm	Artikel-Nummer Decke	Artikel-Nummer Schlauch	Lieferbar in: (Profil)
Ballon-(Niederdruck-)Reifen für Wulstfelge					
26 × 2,85"	1596	42	121 409	125 409	Continental
27 × 3,50"	1596	42	121 413	125 410/13	Continental
27 × 3,85"	1596	42	121 415	125 415/17	Continental
25 × 3,85"	1425	40	121 403	125 403	Continental
Hochdruckreifen für Wulstfelge					
26 × 2¼"	1720	35	120 122	125 122	Continental
26 × 2½ × 2¼"	1710/20	38/35	120 125	125 125	Continental
26 × 2½"	1596	39	120 124	125 408	Continental
26 × 3"	1596	42	120 128	125 409	Continental
26 × 3"	1596	42	121 202	125 409	Grasbahn
28 × 3"	1744/55	42	120 138	125 137	Cord-Block

Continental-Gelände-Reifen

Ein Spezialreifen für sportliche Wettbewerbe,

bei denen insbesondere Wald- und Feldwege, Schneisen usw. in bergigem Gelände bei jeder Witterung mit dem Kraftrade befahren werden. Dieser Reifen bietet das erreichbare Höchstmaß an Griffigkeit und Gleitsicherheit in schwierigem Gelände. Infolge der außerordentlich tiefen Einkerbungen der Lauffläche kann naturgemäß nicht eine gleich langsame Abnutzung erwartet werden, wie bei unseren regulären Profilen auf Seite 37.

Größe	Felgenmaß		Artikel-Nummer		
	Umfang mm	Maulweite mm	Decke	Schlauch	Felgenband
3,00—19″ (25 × 3,00)	1521	47	122 004	126 003	129 002
3,50—19″ (26 × 3,50)	1521	55	122 006	126 005/6	129 002
4,00—19″ (27 × 4,00)	1521	55	122 008	126 008/9	129 002

Zur Vereinfachung der Bestellung bitten wir, die Artikel-Nummer mit anzugeben

Luftdrucktabelle für Kraftrad-Ballonreifen.

Reifen-bezeichnung	Auf Felge	Total-Höhe des Reifens ±6	Total-Breite des Reifens ±3	Wirksamer Radius	Tragfähigkeit bei kg	Luftdruck bei atü
Für SS-Felge						
2,75—19 (25 × 2,75)	2¼ × 19	635	70	297	90 **105** 120	1,00 **1,25** 1,50
3,00—19 (25 × 3,00)	2½ × 19 7 × 48	645	75	302	100 120 **140** 160	1,00 1,25 **1,50** 1,75
3,50—19 (26 × 3,50)	3 × 19 10 × 48	670	90	315	125 150 **175** 200	1,00 1,25 **1,50** 1,75
4,00—19 (27 × 4,00)	3 × 19 10 × 48	695	102	326	150 180 **210** 240	1,00 1,25 **1,50** 1,75
4,00—19 Record	3 × 19 10 × 48	701	103	326	150 180 **210** 240	1,00 1,25 **1,50** 1,75
4,00—18 (26 × 4,00)	3½ × 18	670	100	315	150 175 200 225 250 **275**	1,00 1,25 1,50 1,75 2,00 **2,25**
Für Wulst-Felge						
26 × 2,50	C C 1	665	68	318	90 **100** 110	1,25 **1,50** 1,75
26 × 2,85	C C 1	685	75	323	120 **140** 160	1,25 **1,50** 1,75
27 × 3,50	C C 1	705	88	330	150 **175** 200	1,25 **1,50** 1,75
25 × 3,85	C C 24 × 2½	675	102	310	180 **210** 240	1,25 **1,50** 1,75
27 × 3,85	C C 1	736	102	342	180 **210** 240	1,25 **1,50** 1,75

Richtige Lage des Bandmaßes beim Messen des Umfanges der Tiefbettfelge.

Felgenboden der Wulstreifenfelge.

Das genaue Umfangmaß

ist für die Kraftrad-Tiefbettfelge ebenso unerläßliche Vorbedingung, wie beim Fahrrad-Drahtreifen. Abweichungen von mehr als 1 mm (zu viel oder zu wenig) sind unzulässig. Der Umfang der Tiefbettfelge wird mit dem Stahlbandmaß gemessen, das auf den Felgenschultern aufliegen muß, wie hierneben gezeigt. — Der Umfang der Wulstreifenfelge wird auf dem Felgenboden gemessen (vgl. Bild).

Ventile.

Alle „Continental-Kraftradreifen" werden mit dem bekannten Auto-Ventil (mit entsprechend geringer Schaftstärke) ausgestattet, das die unerläßliche Nachprüfung mit einem Präzisions-Luftdruckmesser bequem ermöglicht.

Das Kraftradreifen-Ventil

Da die moderne Motorradbereifung eine regelmäßige Überwachung des Luftdrucks mittels Luftdruckprüfer erfordert, werden heute die Kraftradluftschläuche allgemein mit dem Auto-Ventil (in verkleinerter Ausführung) ausgestattet, das die Anwendung des Luftdruckmessers ermöglicht und außerdem auch ein müheloseres Aufpumpen gestattet.

Das Continental-Motorradreifen-Ventil ist ein sogenanntes Rückschlagventil und ähnelt in dieser Beziehung dem bekannten Schlauchreifenventil, nur mit dem Unterschiede, daß es bequem zugänglich und in seine Teile zerlegbar ist.

Der Verschluß wird durch den Einsatzkegel k bewirkt (Abb. A), welcher an einer Führungsstange f—e sitzt und durch den im Innern herrschenden Luftdruck gegen die Gummidichtung r gedrückt wird. Durch den Druck einer feinen Spiralfeder bleibt dieser Verschluß auch dann wirksam, wenn der Reifen luftleer ist.

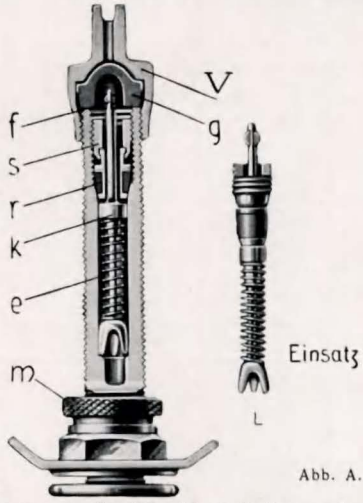


Abb. A.

Um etwas Luft aus dem Reifen abzulassen, drückt man die Spitze f des Einsatzes mit dem Fingernagel ein wenig herunter. Soll jedoch die ganze Luft abgelassen werden, so schraubt man am besten den Einsatz aus dem Ventilschaft heraus, indem man, wie in Abb. B gezeigt, das umgekehrte Käppchen als Schraubenzieher benutzt.

Das Käppchen V, das niemals fehlen darf, ist mit der Hand fest anzudrehen. Dies ist wichtig, da es in seinem Innern eine Gummidichtung g enthält, die ebenfalls zur Dichtung des Ventils beiträgt und so eine doppelte Sicherheit gegen das Entweichen der Luft gewährt. Ein gewaltsames Festdrehen mit irgendwelchen Werkzeugen ist jedoch schädlich.

Ebenso, wie der Rad- und Kraftfahrer früher 1—2 kleine Ventilschläuche für das Reifenventil im Flickzeug mitführen mußte, ist heute die Mitnahme von 1—2 Ersatzeinsätzen für das neue Kraftrad-Ventil zu empfehlen. (Eine Reparatur des Einsatzes kommt bei seinem billigen Preise nicht in Frage.)

Ergibt die Wasserprobe (durch Unterhalten eines mit Wasser gefüllten Glases) aufsteigende Luftblasen am Ventilkäppchen, so schraubt man dieses ab, dreht den Einsatz im Innern fest und wiederholt die Probe. Steigen auch dann noch Bläschen auf, so ist der Einsatz auszuwechseln, darauf das Käppchen fest (von Hand) aufzuschrauben.

Auch die Felgenmutter muß stets fest angezogen werden.

Um jede vorhandene Fahrrad- und Kraftradluftpumpe für das neue Ventil verwenden zu können, verlängert man ihren Schraubansatz durch ein Verlängerungsstück.

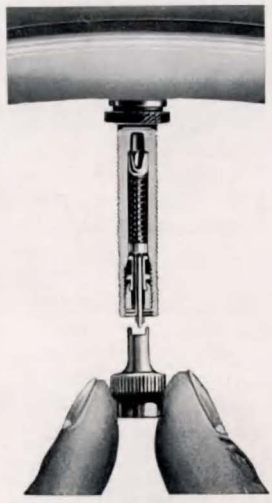


Abb. B.

Warum Stahlseil-Kraftradreifen?

Da die ständig wachsende Schnelligkeit des Automobils zu erhöhten Sicherheitsmaßnahmen zwingt, ging man beim Wagen von der Wulstbereifung zur Stahlseilbereifung über. Der gleiche Übergang hat sich auch beim Motorrade vollzogen. Im Gegensatz zu den dehnbaren Deckenrändern des Wulstreifens besitzt der Stahlseilreifen infolge seiner Metalleinlagen einen festen, völlig unveränderlichen Umfang, so daß er auch bei schneller Fahrt in der Kurve nicht mehr über den Felgenrand hinwegspringen kann. Diese Sicherheit gegen starke seitliche Beanspruchungen würde allein schon genügen, um ihm den Vorzug vor dem Wulstreifen zu geben. Doch kommen noch eine Reihe weiterer Vorteile hinzu, die besonders in der Konstruktion der Tiefbettfelge begründet sind (siehe alte „Westwood-Felge" des Fahrrades).

Die Wulstfelge besitzt bekanntlich nach innen gebogene Ränder, die den Reifen an seinen beiden Wulsten zangenartig umklammern. Das bedeutet eine nicht geringe Beanspruchung für die Seitenwände der Decke, besonders wenn die Felge scharfkantig oder gar rostig ist, und nur allzuhäufig zeigen die Wulstnuten der Motorradreifen die Spuren dieser Angriffsarbeit der Felgen. Im Gegensatz dazu hat die Tiefbettfelge sanft nach außen gewölbte Ränder, die besonders für die elastischen Seitenwände des Ballonreifens eine vorzügliche Auflagenfläche abgeben, ohne ihn noch einzuengen und in seiner Federungsarbeit zu behindern.

Wulstreifen

Stahlseilreifen

Wie vorstehende Abbildungen erkennen lassen, besitzt der Stahlseilreifen auch einen größeren Luftinhalt als der Wulstreifen, so daß er diesem auch hinsichtlich der Stoßdämpfung überlegen ist.

Da bei der Tiefbettfelge auch die Basis erheblich breiter ist, hat der Reifen einen stabileren Sitz, was besonders dem breiten Ballonreifen zustatten kommt und, wie oben erwähnt, vor allem beim Kurvenfahren die Sicherheit des Kraftrades erhöht.

Ein weiterer Vorzug des Stahlseilreifens ist die wesentlich leichtere und schnellere Montage im Vergleich zum Wulstreifen Man hat es nicht mehr nötig, die Decke erst aus ihrer zangenartigen Einzwängung unter den Felgenrändern zu befreien, was durch das Festhaften der Wulste unter der Felgenumbördelung oft sehr erschwert wird. Auch beim Auflegen ist es nicht mehr erforderlich, die Wulste ringsherum Abschnitt für Abschnitt mühsam unter den Felgenrand zum „Einschnappen" zu bringen, da die montierte Stahlseildecke beim Aufpumpen von selbst ihren Sitz auf den beiden Felgenschultern einnimmt.

Durch den Wegfall der beiden Wulste ist die Stahlseildecke auch im Gewicht etwas leichter als der Wulstreifen, was dem Beschleunigungs- und Bergsteigvermögen des Kraftrades zugute kommt.

Unterschätzen Sie nicht die Bedeutung des Luftschlauches

für den Reifen, überhaupt für die Sicherheit und Zuverlässigkeit der ganzen Maschine! Die Herstellung dieses wichtigen Teiles geschieht bei uns mit besonderer Sorgfalt, so daß die Continental-Kraftradschläuche sich vor vielen anderen Fabrikaten durch eine Reihe wertvoller Eigenschaften auszeichnen.

Die heute am meisten gebräuchlichen größeren Dimensionen des Continental-Kraftradschlauches werden genau wie die Continental-Automobilschläuche in gerundetem Zustand vulkanisiert, d. h. sie erhalten schon während der Fabrikation die Form, in der sie später im praktischen Gebrauch ihren Dienst tun sollen. Die Gefahr der Faltenbildung, des Durchscheuerns, oder daß der Gummi ohne Wissen des Fahrers im Inneren der Decke verletzt wird, ist dadurch bei sachgemäßer Montage völlig ausgeschlossen.

Die besonders wichtige Zusammensetzstelle des Luftschlauches, die Quelle zahlreicher Reifenschäden, wird bei der Fabrikation des Continental-Kraftradschlauches nach einem besonderen Verfahren behandelt. Bei den größeren Dimensionen geschieht die Zusammenfügung durch Heiß-Vulkanisation (nicht durch einfaches Kleben oder sogenannte Kalt-Vulkanisation), so daß beide Schlauchenden unlösbar und absolut luftdicht miteinander verbunden sind. Durch die allmählich verlaufende Abschrägung der Enden ist die sonst an dieser Stelle übliche Verdickung stark vermindert worden.

Die nicht minder wichtige Ventileinsatzstelle ist durch eine zweckmäßig geformte Platte verstärkt, deren Ränder ebenfalls in allmählichem Verlauf abgeschrägt sind. Diese Verstärkungsplatte wird bei allen größeren Dimensionen gleichfalls anvulkanisiert (nicht kalt geklebt); außerdem befindet sich diese Platte nicht außen, sondern im Inneren des Schlauches; sie kann sich also niemals lösen, weil der Luftdruck sie von innen dauernd fest gegen die Wandung preßt. Auch die Reparatur von Stichverletzungen in nächster Nachbarschaft des Ventils, die sich früher sehr schwierig gestaltete, wird dadurch bedeutend erleichtert.

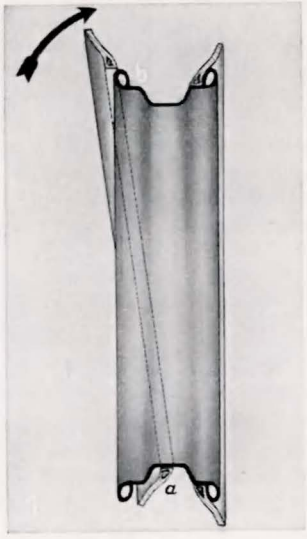
Die Beschaffenheit des roten Schlauchgummis (der sich wesentlich vom Laufgummi unterscheidet) ist seinem besonderen Zwecke speziell angepaßt, so daß der Druckverlust in unseren Schläuchen auf ein Mindestmaß herabgesetzt wird. Sämtliche Continental-Kraftradschläuche werden vor dem Verlassen des Werkes mehrfach sorgfältigen Prüfungen (in gedehntem Zustande, unter Wasser usw.) unterworfen.

Alle vorgenannten Eigenschaften des Continental-Kraftradschlauches dienen demselben Zweck: sie verringern die Gefahr der bekannten „inneren Reifenschäden", die nicht durch äußere Verletzungen, sondern durch unsichtbare Fehler verursacht werden und darum mit Recht bei allen Fahrern besonders gefürchtet sind.

Bedenken Sie die ausschlaggebende Rolle, welche der Luftschlauch für die Sicherheit des Kraftradfahrers spielt, und verkaufen Sie Ihrer Kundschaft auch zu Ersatzzwecken nur ein erstklassiges Qualitätserzeugnis, den bewährten

Continental-Kraftradschlauch.

Demontage und Montage des
STAHLSEIL-REIFENS
auf Kraftrad-Tiefbettfelge.



Die Stahlseildecke ist (ebenso wie die Wulstreifendecke) im Umfange kleiner als der äußerste Felgenumfang. Sie läßt sich aber nicht durch Dehnung der Wulste über den Felgenrand bringen, da die Stahlseileinlagen die Reckung des Wulstes verhindern. Jede Anwendung von Gewalt ist daher zwecklos und schädlich.

Sobald man jedoch eine Seite des Deckenrandes in das Tiefbett schiebt (wie bei a), läßt sich die Decke an der gegenüberliegenden Seite leicht über den Felgenrand hinwegheben. Auf diesem „Kniff" beruht die überaus leichte Demontage und Montage des Stahlseilreifens auf der Tiefbettfelge.

Das Abnehmen des Stahlseilreifens.

Abbildung 1. Nachdem man die Luft aus dem Reifen gelassen hat — was entweder durch Niederdrücken des Einsatz-Kegels im Ventil oder besser durch Herausschrauben des ganzen Einsatzes geschieht —, schraubt man die Felgenmutter ab und lockert zunächt beide Stahlseilwulste ringsherum, damit sie nicht an den Felgenrändern haften und so die Abnahme der Decke erschweren. Darauf drückt man in der Gegend a — b beide Stahlseilwulste von den Felgenschultern in das Tiefbett hinab und hält sie durch Daraufknieen in dieser Lage fest, um an der gegenüberliegenden Seite d — c genügenden Spielraum zu gewinnen. Dann hebt man bei c den vorderen Stahlseilwulst mit dem Montierhebel soweit als möglich über den Felgenrand hinweg (ohne dabei den Luftschlauch mit dem Hebel zu kneifen) und setzt ungefähr 20 cm daneben bei d einen zweiten Montierhebel ein. Indem man den ersten Hebel bei c in der auf dem Bild gezeigten Stellung festhält, hebt man mit dem zweiten Hebel bei d den Stahlseilwulst vollständig aus der Felge heraus.

Abbildung 1.

Während die eine Hand den ersten Hebel bei c auch weiterhin immer in derselben Stellung festhält, geht man mit der anderen weiter nach d^1, d^2, d^3 und hebt so ein immer größeres Stück des

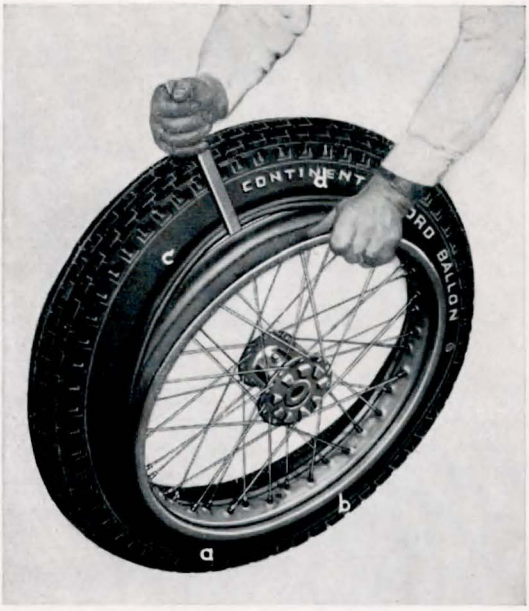


Abbildung 2.

Stahlseilwulstes aus der Felge. Sobald 1/3 desselben freigelegt ist, läßt er sich in seinem ganzen Umfange leicht aus der Felge heben, worauf auch der Luftschlauch bequem herausgenommen werden kann.

Abbildung 2. Um die Decke vollständig von der Felge zu nehmen, muß (nach Entfernung des Luftschlauches!) auch der zweite Stahlseilwulst über den Rand hinweggehoben werden. Man verfährt dabei, wie aus der Abbildung ersichtlich. Der Wulst gleitet bei c—d jedoch nur dann leicht über den Rand hinweg, wenn er bei a—b gut im Tiefbett liegt.

Das Aufziehen des Stahlseilreifens.

Abbildung 3. Nachdem man in das Innere der Decke an einigen Stellen ein wenig Talkum eingestreut und durch Drehen der (senkrecht stehenden) Decke gut verteilt hat, legt man den schwach aufgepumpten Schlauch in die Decke ein. Es ist darauf zu achten, daß der Schlauch gleichmäßig verteilt und an keiner Stelle verdreht wird, damit er keine Falten wirft.

Darauf beginnt man an der Ventilseite der Felge, zunächst nur den unteren Stahlseilwulst in die Felge einzulegen. Zuerst steckt man das Ventil durch das Felgenloch und schraubt sogleich die Felgenmutter mit einigen Umdrehungen auf das Ventil auf. Dann drückt bzw. schiebt man mit dem Handballen den Stahlseilwulst in der Richtung der beiden Pfeile derart, daß er im Tiefbett, also der tiefsten Stelle des Felgeninnern, liegt.

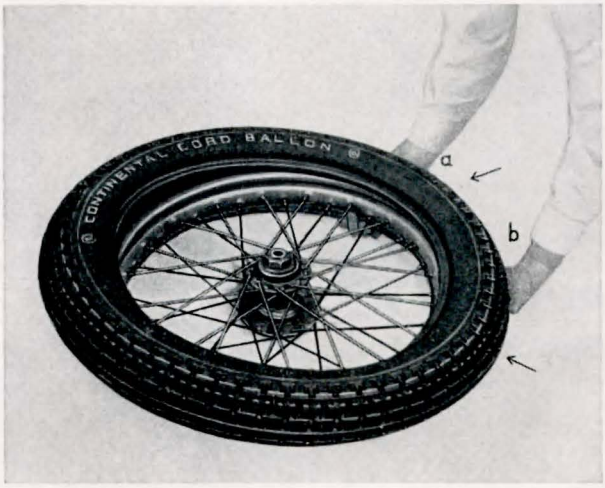


Abbildung 3.

Abbildung 4. Darauf fährt man fort, den unteren Stahlseilwulst möglichst in seinem ganzen Umfange in das Felgenbett zu bringen. (Der obere Stahlseilwulst muß dabei noch vollständig außerhalb der Felge bleiben.) Falls das letzte Stück c—d etwas Widerstand bereitet, drückt man bei e und f auf die obere Deckenseite, worauf der untere Stahlseilwulst vollständig einspringen wird. Voraus-

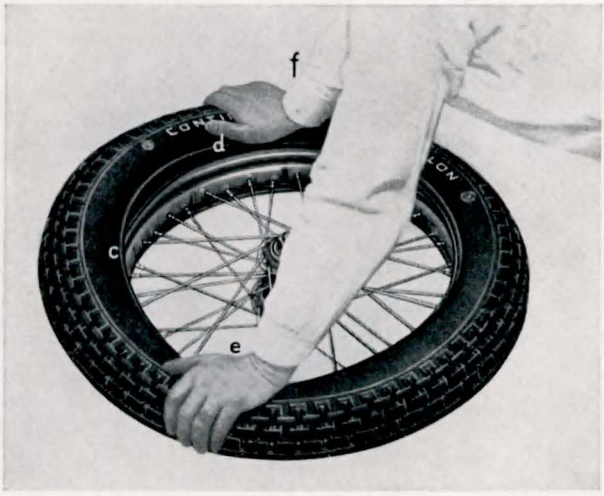


Abbildung 4.

setzung für ein leichtes Einspringen des letzten Abschnittes c – d ist, daß der Draht bei a—b unbedingt noch an der tiefsten Stelle der Felgenrinne liegt.

Abbildung 5. Nachdem man die Luft zum Teil wieder aus dem Schlauch herausgelassen hat, beginnt man gegenüber dem Ventil bei a—b den zweiten (oberen) Stahlseilwulst ebenso in das Tiefbett einzulegen, wie vorher den unteren Wulst. Indem man mit der rechten Hand von a nach a^1, a^2 usw. vorgeht und gleichzeitig mit der linken Hand von b nach b^1, b^2 usw. —, drückt man mit beiden Händen abwechselnd auch den oberen Wulst in die Felge hinein. Bei einiger Übung wird man bald dahin gelangen, auch das letzte Stück $a^3 - b^3$ ohne jedes Werkzeug in die Felge zu bringen, wenn man die Decke an der gegenüberliegenden Seite bei a—b *durch Daraufknieen zusammendrückt* (vgl. Bild 6), so daß die Stahlseilwulste sich hier gut in das Tiefbett schieben.

Abbildung 6. Sollte das letzte Stück des oberen Stahlseilwulstes ($a^3 - b^3$) trotzdem Schwierigkeiten bereiten, so hebt man es mit dem Continental-SS-Reifen-Montierhebel*) über den Felgenrand hinweg, worauf auch der zweite Stahlseilwulst leicht einspringt. Man hält ihn dabei mit der linken Hand bei b^3 fest, um ein Wiederherausspringen an dieser Stelle zu verhindern. Bei Benutzung eines Hebels hüte man sich, damit den innenliegenden Luftschlauch zu verletzen oder das Stahlseil zu knicken.

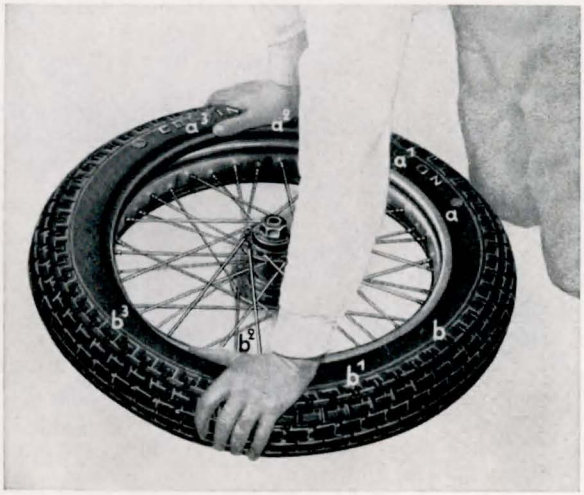


Abbildung 5.

Abbildung 7. Nunmehr pumpt man den Schlauch zunächst bis etwa ½ Atm. auf und schlägt mit dem waagerecht gehaltenen Rade (wie in Bild 7) mehrmals auf den Boden (bei a), so daß der Reifen an 4 verschiedenen Stellen seines Umfanges beim Aufprall auf dem Boden einen seitlichen Stoß erhält. Sollte der Wulst noch nicht überall auf

*) Art.-Nr. 180001.

Abbildung 6.

der Felgenschulter aufsitzen, so wird er jetzt, durch den Aufprall gelockert, in seine richtige Lage gleiten. Darauf wendet man das Rad um und wiederholt das Gleiche an 4 verschiedenen Stellen der Gegenseite. — Nunmehr wird der Reifen vollständig aufgepumpt (am besten bei waagerecht liegendem Rade); der Luftdruck ist mittels Luftdruckprüfer in genaue Übereinstimmung mit den auf Seite 39 gegebenen Ziffern zu bringen. Die gefühlsmäßige Prüfung durch Eindrücken mit dem Handballen ist viel zu ungenau und ermöglicht keine wirtschaftliche Ausnutzung des Reifens. Ehe man das Rad wieder in die Maschine einsetzt, überzeugt man sich, daß die Laufdecke gleichmäßig ausgerichtet ist, das heißt nicht etwa an einer Stelle noch tief in der Felge sitzt, während sie an einer anderen Stelle fast herauszuspringen droht. Die Continental-Kraftraddecken haben zur Erleichterung dieser Prüfung an beiden Seiten eine feine Linie (sogenannte „Kennlinie"), die bei richtiger Montage dicht über dem Felgenrand überall im gleichen Abstande herumläuft. **Sie muß vollständig sichtbar sein;** ist dies an einer Stelle nicht der Fall, so läßt man die Luft ab, um den Reifen nochmals auszurichten.

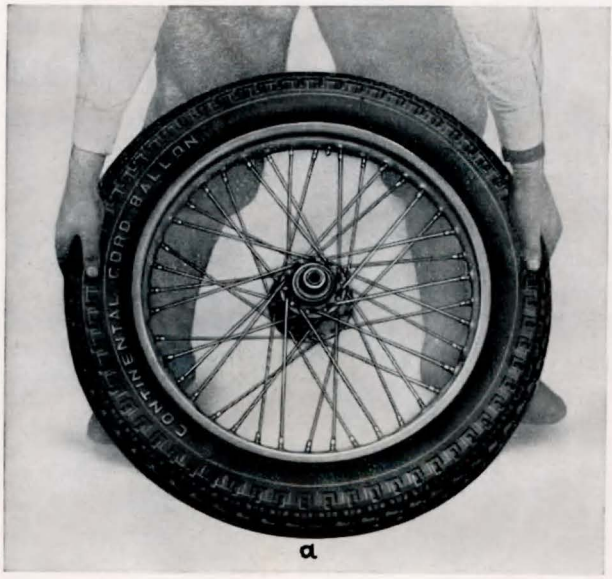


Abbildung 7.

Wichtig!

Bei SS-Reifen ist die Anwendung eines **Felgenbandes** unbedingt erforderlich, da der Schlauch keinesfalls mit den Nippel- oder Speichenköpfen in Berührung kommen darf.

Hervorstehende Speichenenden sind stets sorgfältig abzufeilen.

Eigene Niederlassungen in Deutschland:

Berlin W 62, Courbièrestraße 14
Fernsprecher: Sammelnummer B 5, 0015. Draht: Luftreifen, Berlin.

Bielefeld, Herforder Straße 63
Fernsprecher: 3693/94.

Braunschweig, Breite Straße 23
Fernsprecher: Sammelnummer 5871. Draht: Contireifen, Braunschweig.

Bremen, Birkenstraße 15
Fernsprecher: Sammelnummer 21281. Draht: Contireifen, Bremen.

Breslau V, Gartenstraße 7
Fernsprecher: Sammelnummer 22641. Draht: Contireifen, Breslau.

Chemnitz, Aue 30 I.
Fernsprecher: Sammelnummer 22291. Draht: Contireifen, Chemnitz.

Dortmund I., Schmiedingstraße 16
Fernsprecher: 35151/52. Draht: Contireifen, Dortmund.

Dresden A 1, Wettiner Straße 14
Fernsprecher: Sammelnummer 24231. Draht: Contireifen, Dresden.

Düsseldorf, Grupellostraße 27
Fernsprecher: 23270 und 24270. Draht: Contireifen, Düsseldorf.

Erfurt, Löberstraße 39/41
Fernsprecher: Sammelnummer 25071. Draht. Contireifen, Erfurt.

Essen (Ruhr), Zweigertstraße 34
Fernsprecher: Sammelnummer 44341. Draht: Continental, Essen.

Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 195/217
Fernsprecher: Sammelnummer 70461. Draht: Contireifen, Frankfurtmain.

Hamburg 5, Holzdamm 28
Fernsprecher: Sammelnummer 241321. Draht: Contireifen, Hamburg.

Hannover 1 Mitte, Herrenstraße 10
Fernsprecher: Sammelnummer 50501. Draht: Continental, Hannover.

Karlsruhe, Kaiserallee 25
Fernsprecher: 7600/01. Draht: Contireifen, Karlsruhebaden.

Köln a. Rh., Aachener Straße 75
Fernsprecher: Sammelnummer 40751 und 42851. Draht: Continental, Köln.

Königsberg i. Pr. 5, Schnürlingstraße 14
Fernsprecher: Sammelnummer 46156. Draht: Contireifen, Königsbergpr.

Leipzig C 1, Berliner Straße 18
Fernsprecher: Sammelnummer 70311. Draht: Contireifen, Leipzig.

Magdeburg, Otto-v.-Guericke-Straße 35a
Fernsprecher: Sammelnummer 42951. Draht: Contireifen, Magdeburg.

Mannheim 1, Schwetzinger Straße 82/88
Fernsprecher: Sammelnummer 45181. Draht: Pneumatic, Mannheim.

München, Schwanthaler Straße 57
Fernsprecher: Sammelnummer 596443. Draht: Luftreifen, München.

Nürnberg Ost, Marienstraße 16
Fernsprecher: Sammelnummer 21681. Draht: Contireifen, Nürnberg.

Stettin, Schillerstraße 13
Fernsprecher: Sammelnummer 25291. Draht: Continental, Stettin.

Stuttgart, Neckarstraße 31
Fernsprecher: Sammelnummer 24657 u. 23355. Draht: Contireifen, Stuttgart.

Continental Caoutchouc-Compagnie G. m. b. H. Hannover

Inhalts-Verzeichnis

Seite

Fahrrad-Wulstreifen 4
Die Vorzüge des Cordgewebes 9
Ballonreifen für Hochdruck-Fahrräder 16
Wann empfehle ich Drahtreifen? 17

Fahrrad-Drahtreifen 18
Draht-Ballonreifen 20
Motorfahrrad-Ballonreifen 22
Über Schlauchreifen 25

Schlauchreifen 26
Was beim Drahtreifen zu beachten ist 28
Reparaturanleitung für Fahrradreifen 30
Maßtabellen für Fahrradreifen 32

Kraftrad-Reifen 36
Die Überwachung des Luftdruckes 34
Kraftrad-Geländereifen 38
Luftdrucktabelle für Kraftrad-Ballonreifen 39
Das Kraftradreifen-Ventil 40
Warum Stahlseil-Kraftradreifen? 41
Die Bedeutung des Luftschlauches 42
Die Montage des Kraftrad-SS-Reifens 43
Continental-Niederlassungen 47

Edler & Krische, Hannover.

Hier

Bestell-Karten für Ihre Aufträge

Continental

FAHRRAD-REIFEN
KRAFTRAD-REIFEN

Continental

CONTINENTAL
CAOUTCHOUC-COMPAGNIE G.M.B.H.
HANNOVER