

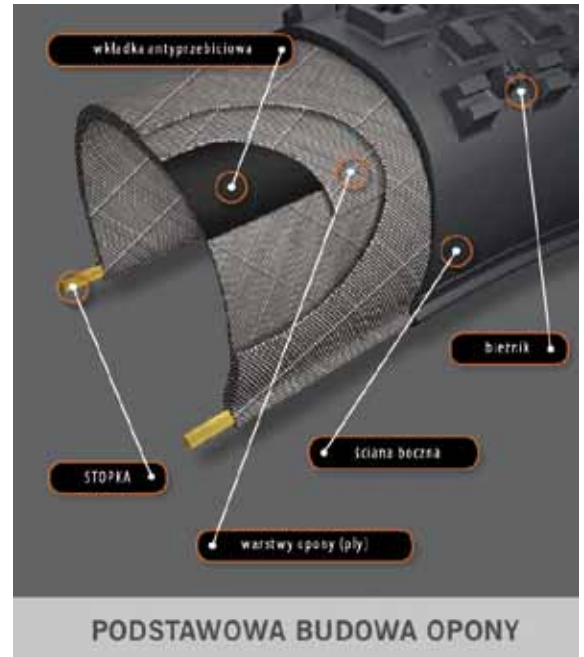


MAXXIS- UZNANY PRZEZ ZAWODOWCÓW ZA MARKĘ NR 1 NA ŚWIECIE

(WŚRÓD PRODUCENTÓW WYSOKIEJ JAKOŚCI OPON ROWEROWYCH)

MIESZANKI GUMY

Maxxis oferuje szereg mieszanek gum o różnej twardości. Jest to odpowiedź na oczekiwania kolarzy dotyczące lepszej trójki, trwałości oraz zdolności amortyzacji używanych przez nich opon. Cyfra z literą „a” przy opisie opony jak również oznaczenie literowe oznacza stopień twardości gumy. Mieszanki te odnoszą się do tej części opony, która styka się z podłożem. Poprzez zmianę ilości składników gumy, inżynierowie potrafią stworzyć dwie identycznie wyglądające opony o różnych właściwościach.



PODSTAWOWA BUDOWA OPONY

SINGLE COMPOUND

Jeden rodzaj mieszanki, zastosowany na powierzchni całej opony, zoptymalizowany dla długiej żywotności i bardzo dobrych parametrów opony.

70a

Trwała mieszanka gumy używana w podstawowych oponach XC, BMX, City oraz Cyclocross.

- ∞ uniwersalna mieszanka gumy,
- ∞ wysoka trwałość bieżnika,
- ∞ niskie opory toczenia.

62a

Specjalnie zaprojektowana mieszanka gumy do wyścigowych opon szosowych, Cross Country oraz BMX.

- ∞ zwiększona powierzchnia styku opony z podłożem,
- ∞ mniejsze zużycie bieżnika,
- ∞ niskie opory toczenia.

60a Maxx Pro

Najbardziej trwała mieszanka gumy stosowana w oponach DH oraz Freeride.

- ∞ długa żywotność bieżnika,
- ∞ niskie opory toczenia.

57a

Mieszanka gumy oparta na bazie SYLICA stosowana do wyścigowych opon szosowych.

- ∞ zwiększona przyczepność,
- ∞ niskie opory toczenia.

SUPER TRACKY (ST)



Bardzo miękka mieszanka gumy stosowana w oponach DH oraz Freeride.

- ∞ tylko do wyścigów,
- ∞ optymalne toczenie, hamowanie oraz kontrola w zakrętach,
- ∞ zwiększona przyczepność w każdym terenie,
- ∞ szybsze niż normalne zużycie.

DUAL COMPOUND

Dwa rodzaje mieszanki gumy użyte w jednym bieżniku (twardsza po środku, miękka z boku bieżnika).

EXCEPTION SERIES (EXC)



Produkt powstały z połączenia specjalnej mieszanki gumy oraz wysokiego TPI. Zapewnia oponie lekkość oraz wyjątkowe właściwości trakcyjne.

TRIPLE COMPOUND 3C



Trzy rodzaje mieszanki gumy w jednym bieżniku. W zależności od specyfikacji i przeznaczenia, mieszanki te są rozłożone między sobą w różnych konfiguracjach. Podstawa zawsze twarda, nad nią po środku średniej miękkości, boki bardzo miękkie.

MAXX SPEED

Używana głównie w oponach XC i Enduro. Dwie mieszanki położone na zewnątrz są dobrane pod kątem redukcji oporów toczenia, zmniejszenia zużycia bieżnika i trakcji.



MAXX TERRA

Pośrednia konfiguracja trzech składników, oferująca lepszą trakcję niż Maxx Speed przy zwiększonym zużyciu bieżnika. Używane w kilku wybranych oponach Enduro/FR.



MAXX GRIP

Nowa nazwa dla mieszanki 3C przeznaczonej dla opon do DH. Maxx Grip oferuje doskonałą przyczepność, mniejszy efekt odbicia wraz z nierówną trakcją.



BUDOWA OPONY

STOPKA

Zastosowany materiał utrzymujący oponę w obręczy. Stosowane materiały to: drut, Kevlar, Aramid i włókna węglowe.

Od sezonu 2014 będzie używany tylko opis „zwijana” lub „drut”.

Użycie Kevlarowej lub Aramidowej stopki przyczynia się do zmniejszenia wagi opony bez straty wytrzymałości.

Stopka wykonana z włókien węglowych pozwala oponie wytrzymać bardzo duże ciśnienia (stosowane w oponach szosowych).

Dzięki tym materiałom oponę można też „złożyć” do bardzo małych rozmiarów.

RODZAJE KORDU: 27TPI, 60TPI, 120TPI, 170TPI (ONE70)

TPI (Threads Per Inch) oznacza ilość splotu włókien kordu na 1 cal kwadratowy opony.

Niższe TPI daje lepszą odporność na przebicia i rozerwania opony ale jest nieco cięższa. Wyższe TPI daje lepsze dopasowanie się opony do podłoża, oferuje gładszą i spokojniejszą jazdę, no i co najważniejsze jest lżejsza. Wyższe TPI powoduje iż opona staje się „szybsza”.

Wartość ta odnosi się tylko do jednej warstwy opony.



WARSTWY OPONY

PLY Warstwa „nylonu” która trzyma wszystko (użyte technologie) razem. Rozciąga się od stopki (drut, kevlar lub aramid). Może być pojedyncza lub podwójna.

SINGLE PLY Używany w oponach BMX, Freeride, MTB oraz szosowych.

DUAL PLY (2 PLY) Używany w oponach DH (zwiększona wytrzymałość ścian)

TUBELESS READY



Opony bezdętkowe (**TUBELESS**) mają wiele plusów w porównaniu z normalnymi oponami.

- możliwość jazdy na niższym ciśnieniu, co zwiększa trzymanie opony w zakrętach
- mniejsze opory toczenia w porównaniu z oponami z dętką.
- mniejsza szansa na złapanie „kapcia” (brak dętki)

Opony Maxxis **TUBELESS READY (TR)** posiadają wszystkie cechy opon bezdętkowych poza jedną, są znacznie lżejsze.

Są to jedyne opony Maxxis, przeznaczone do użycia z mleczkiem uszczelniającym.

TECHNOLOGIE MAXXIS



TUBULAR

Tradycyjna konstrukcja opony, w której opona oplata dookoła wewnętrzną dętkę. Taki typ opony musi zostać przyklejony na specjalnie przystosowaną do tego celu obręcz.



BUTYL INSERT

Dodatkowa warstwa gumy butylowej, która otacza drucianą stopkę opony zwiększa odporność opony na tzw. (Snake bite) przytrzaśnięcie opony przy bardzo mocnych dobieciach.



RADIAL

Radialna konstrukcja opony, w której włókna kordu w płaszczu opony są ustawione prostopadle do kierunku rotacji. To pozwala na łatwiejsze ugięcie się opony, co czyni jazdę bezpieczniejszą i bardziej efektywną.



LUST

L.U.S.T – Lightweight Ultimate Sidewall Technology. Korpus opony po zewnętrznej stronie w miejscu styku opony z obręczą został pokryty lekkim materiałem oraz cienką warstwą gumy zapewniając hermetyczność przestrzeni zamkniętej pomiędzy oponą a obręczą.



TUBELESS ROAD

Technologia bezdętkowa opon szosowych, w której zastosowano stopkę wykonaną z włókien węglowych dla zwiększenia wytrzymałości, oraz wkładkę butylową dla poprawy retencji i dopasowania opony do obręczy.



EXO PROTECTION

Ekstremalnie wytrzymały materiał, zapobiega przetarciom i rozdarciom opony na bocznych ściankach, gdzie nie ma już bieżnika.

TECHNOLOGIE ANTYPRZEBICIOWE



SILKWORM

Technologia oparta na materiale zarejestrowanym przez firmę MAXXIS. Zwiększa odporność na przebicia i rozerwania opony. Dodatkowo poprawia jej właściwości rotacyjne co czyni jazdę efektywniejszą.



MAXX PROTECT

Włóknyasty materiał, umieszczony pomiędzy bieżnikiem a płaszczem opony. Jego grubość (w przekroju poprzecznym) waha się od 0,9 mm do 1,5 mm. Stworzony z myślą o oponach miejskich.



SILK SHIELD

Materiał Silkworm, który rozciąga się od stopki do stopki (w Silkworm jest tylko pod bieżnikiem). Opona posiada te same zalety co Silkworm, a dodatkowo chroniona jest z boku.



NYLON BREAKER

Jest wzmocnieniem zwiększającym odporność opony na przebicia. Leży bezpośrednio, i tylko pod bieżnikiem. Poprawia właściwości toczne opony poprzez zapobieganie zbędnemu uginaniu się bieżnika. Stosowany w wybranych oponach szosowych.



MAXX SHIELD

Warstwa materiału K2® dodana ponad powłokę MaxxShield, zwiększając niezrównanie jej właściwości ochronne.



KEVLAR® INSIDE

Specjalna mieszanka tworzywa, umieszczona pomiędzy bieżnikiem a płaszczem opony. Podobnie jak MAXXPROTECT o zmiennej grubości. Zapewnia optymalną ochronę przed przebiciem.



K2

Ten materiał zapewnia większą odporność na przebicia niż standardowy Kevlar® i Vectran® Bardzo lekki, elastyczny, stosowany tylko w oponach szosowych.