

TECHNOLOGIE



**MAXXIS – UZNANY PRZEZ ZAWODOWCÓW ZA
MARKĘ NR 1 NA ŚWIECIE**
(WŚRÓD PRODUCENTÓW WYSOKIEJ JAKOŚCI OPON ROWEROWYCH)

MIESZANKI GUMY

Maxxis oferuje szereg mieszanek gumy 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 potrafili stworzyć dwie identycznie wyglądające opony o różnych właściwościach.

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 Tacky (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 normalnie zużycie.

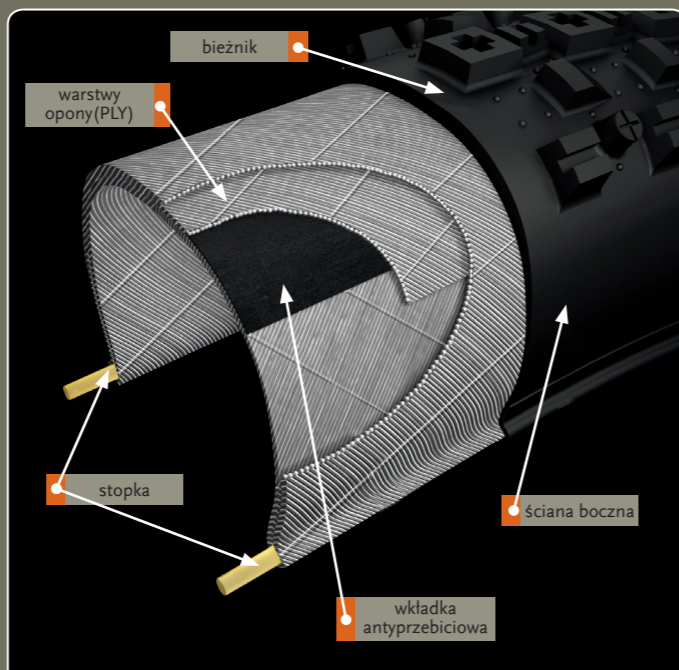
DUAL COMPOUND

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.

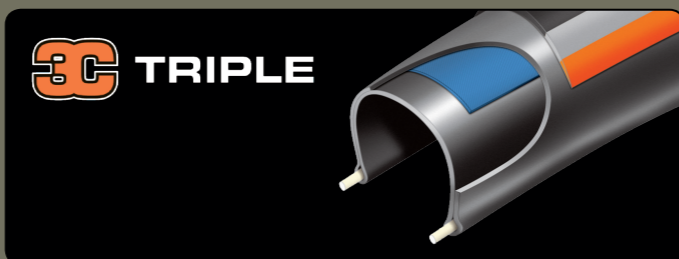


PODSTAWOWA BUDOWA OPONY

3C Triple Compound – ROAD

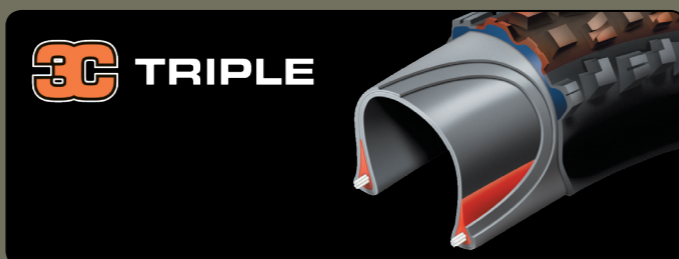
Trójskładnikowa Technologia specjalnie dla linii opon Road Racing (do wyścigów szosowych) stworzona na bazie krzemu.

- » twardsza środkowa część bieżnika dla zmniejszenia oporów toczenia,
- » dwa progresywnie miększe składniki na bazie silikonu zapewniają rosnącą przyczepność w ciasnych zakrętach,
- » precyzyjne rozmieszczenie tych trzech składników optymalizuje zmienną przyczepność przy różnych kątach pochylenia,
- » lepsza przyczepność na mokrych nawierzchniach niż w aktualnie stosowanych oponach do wyścigów szosowych.



3C Triple Compound – MTB

Maxxis był pierwszym producentem opon rowerowych, który zastosował Technologię Trójskładnikową: trzy różne składniki w jednej oponie. Współpracując z firmą chemiczną Degussa, specjalizującą się m.in. w silikonach, Maxxis opracował wszystkie składniki tak, aby zoptymalizować przyczepność w ciasnych zakrętach przy krańcowym pochyleniu, a jednocześnie uzyskać dużą trwałość bieżnika. Optymalne rozmieszczenie tych składników w oponie sprawia, że nie poczujesz zmian warunków terenowych, za to zawsze utrzymasz maksymalną przyczepność.



TECHNOLOGIE

BUDOWA OPONY

STOPKA

Zastosowany materiał utrzymujący oponę w obręczy. Stosowane materiały to: drut, Kevlar, Aramid i włókna węglowe. 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 (stosowana 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 dają lepszą odporność na przebicia i rozerwania opony ale jest nieco cięższa. Wyższe TPI dają lepsze dopasowanie się opony do podłoża, oferując gładszą i spokojniejszą jazdę, no i co najważniejsze jest lżejsza. Wyższe TPI powoduje iż opona staje się „szybsza”.



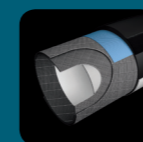
WARSTWY OPONY

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

TECHNOLOGIE MAXXIS



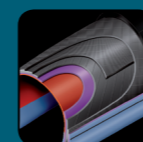
TUBULAR

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



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.



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.



BUTYL INSERT

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



L.U.S.T.

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.



EXO PROTECTION

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

TECHNOLOGIE ANTYPRZEBIOCIOWE



SILKWORM

Technologia oparta na materiale zarejestrowanym przez firmę Maxxis. Zwiększa odporność opony na przebicia i rozerwania oraz poprawia właściwości rotacyjne opony, co czyni jazdę efektywniejszą.



KEVLAR® COMPOSITE (K2)

Ten materiał zapewnia większą odporność na przebicia niż standardowy Kevlar® i Vectran® Stosowany tylko w oponach szosowych



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.



MAXXPROTECT

Włóknisty 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.



KEVLAR® INSIDE

Specjalna mieszanka tworzywa, umieszczona pomiędzy bieżnikiem a płaszczem opony. Podobnie jak MAXXPROTECT o zmiennej grubości w zależności od położenia. Zapewnia optymalną ochronę przed przebięciem dętki.