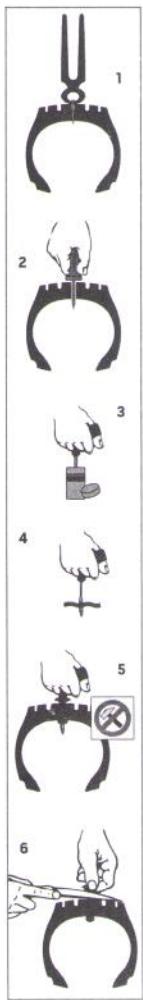


PREMA REPAIR STRINGS



Art.No.	Injury Ø
VL-361	3.5-6mm
VL-362	3.5-6mm
VL-370	≤3.5mm

INSTRUCTIONS

GB

- Always check that the tyre can be repaired. Inspect the entire tyre for further hidden damage.
- Locate and mark injury and determine direction of penetration.
- Determine the extent of the injury! (max. 6 mm for car tyres) and ensure that there is no further damage to the carcass or tyre structure.
- Insert the hand reamer into the hole and clean by turning the cutting tool in a clock-wise direction. Repeat this process several times.
- Dip inserting tool into PREMA Cement Orange. PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement and coat the full length of the hole, then hook the middle of the String plug into the slit of the inserting tool. Of course, do not hit with a hammer on the handle of the inserting tool!
- Apply a thick coating of PREMA Cement Orange. PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement to the inserting tool and the String plug, inflate the tyre to about 2,0 bars (protect eyes against jet of air emerging from the hole in the tyre) and push the inserting tool into the hole, leaving about 10 mm of the plug visible. Turn the inserting tool by 90° and remove slowly.
- Inflate the tyre to normal service pressure and cut off the excess ends of the plug.

SAFETY PRECAUTIONS:



A temporary seal system can be carried out by the driver allowing the vehicle to be driven with care until a permanent repair can be carried out. (e.g. Combi from PREMA). Max. speed, max. distance and repair limits apply to temporary seals - please read application instructions carefully. External plug seal systems are considered to be TEMPORARY, regardless of their size, type, or construction. Such seal systems do not require internal tyre examination, and hidden structural damages will result in premature tyre failure. If the object causing the damage cannot be found or in case of uncertainty we recommend taking the tyre from the rim in order to determine the extent of the damage. In countries without speed limits, consult a tyre repair specialist regarding suitability of treatment with String. After completing the temporary seal, inflate the tyre to the recommended pressure observing industry inflation recommendations. As a safety precaution we do not recommend to seal side wall damages with String.

ANLEITUNG

DE

- Generelle Instandsetzungsmöglichkeiten des Reifens stets überprüfen. Gesamten Reifen auf weitere, verdeckte Schäden untersuchen.
- Schadensstelle lokalisieren, Stelle markieren, Verlauf des Lochkanals feststellen!
- Schadensgröße ermitteln! PKW max. 6 mm, bei sachgemäßer Beseitigung aller Beeinträchtigungen des Festigkeitsträgers.
- Lochkanal mit Handfräser unter ständigem Rechtsdrehen reinigen - Vorgang mehrmals wiederholen.
- Einführahle mit PREMA Cement Orange, PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement benetzen und den Lochkanal gummiieren, anschließend String-Körper mittig in Schlitz der Einführahle einführen. Die Einführahle gemäß Zeichnung nur mit der Hand in die Schadensstelle drücken. Selbstverständlich nicht mit einem Hammer auf den Griff der Axt schlagen!
- Einführahle und String-Körper satt mit PREMA Cement Orange, PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement benetzen, Reifen auf ca. 2,0 bar aufpumpen (Augen vor dem am Lochkanal austretenden Luftstrahl schützen) und Einführahle soweit in den Lochkanal einführen, bis nur noch 10 mm des Dichtkörpers sichtbar sind. Einführahle um 90° drehen und langsam wieder herausziehen.
- Reifen auf normalen Luftdruck aufzupumpen und überstehende Enden des Dichtkörpers abschneiden.

SICHERHEITSHINWEISE:



Eine provisorische Not-Abdichtung kann vom Fahrer vorgenommen werden. Dieses Dichtsystem ermöglicht ein vorsichtiges Weiterfahren, bis eine dauerhafte Reparatur (z.B. mit PREMA Combi) durchgeführt werden kann. Für Not-Abdichtungen gelten bestimmte Höchstgeschwindigkeiten, maximale Fahrstrecken, und länderspezifische Reparaturbeschränkungen. Bitte die Anwendungshinweise sorgfältig lesen. Abdichtungen von aussen (mit Dichtköpfen) gelten als provisorische Not-Abdichtungen, und zwar unabhängig von ihrer Größe, Art oder Konstruktion. Bei derartigen Dichtsystemen ist keine Überprüfung der Innenseite des Reifens vorgesehen. Daher können versteckte strukturelle Schäden zum vorzeitigen Ausfall des Reifens führen. Falls der Gegenstand, welcher den Schaden verursacht hat, nicht auffindbar ist, oder eine andere Unsicherheit besteht, empfehlen wir, den Reifen von der Felge zu demonstrieren, um die tatsächlichen Ausmassen des Schadens festzustellen. Bei Betrieb des Reifens in Ländern ohne Geschwindigkeitsbeschränkung empfehlen wir, die Behandlung des Reifens mittels String von einem Reifenfachmann überprüfen zu lassen. Eventuelle länderspezifische Vorschriften oder Empfehlungen zur Reifenreparatur sind vom Anwender zu berücksichtigen. Nach Durchführung der Not-Abdichtung, den Reifen gemäß den branchenspezifischen Empfehlungen bis zum empfohlenen Fülldruck aufpumpen. Aus Sicherheitsgründen empfehlen wir zudem, einen Seitenwandschaden nicht mit String abzudichten.

MODE D'EMPLOI

FR

- Toujours vérifier la réparabilité générale du pneu. Contrôler la présence éventuelle d'autres blessures cachées sur l'ensemble du pneu.
- Localiser la blessure, marquer l'emplacement, déterminer le sens de la perforation!
- Déterminer l'importance de la blessure. Pneus touristique: diamètre maximum de 6 mm, lorsque tous les dégâts de la carcasse ont été correctement éliminés.
- Nettoyer la perforation avec la fraise à main en la faisant toujours tourner dans le sens des aiguilles d'une montre - répéter l'opération plusieurs fois.
- Imbibir la pince-cheville de PREMA Cement Orange, PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement et enduire la perforation, puis introduire et fixer le milieu de la cheville dans l'œillet de la pince-cheville. Naturellement, ne pas frapper au marteau sur la poignée de l'outil d'insertion!
- Imbiber complètement le passe-cheville et la cheville String avec de PREMA Cement Orange. PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement, gonfler le pneu à environ 2 bar (protéger les yeux de l'air sortant par la perforation) et enfoncez le passe-cheville dans la perforation jusqu'à ce que la cheville ne dépasse plus que de 10 mm. Faire tourner le passe-cheville de 90° et le retirer lentement.
- Gonfler le pneu à la pression d'utilisation et couper les bouts de cheville qui dépassent.

PRÉCAUTIONS A PRENDRE:



Un joint d'étanchéité temporaire peut être effectué par le conducteur du véhicule. Celle-ci lui permettra de continuer à rouler avec prudence jusqu'à ce qu'il puisse faire effectuer une réparation définitive par un professionnel (par exemple avec le Combi de PREMA). Un joint d'étanchéité temporaire est généralement soumis à des limitations de vitesse, de distance à parcourir, de taille de la blessure et d'autres restrictions légales. Dans tous les cas, nous vous conseillons de consulter attentivement le mode d'emploi du joint utilisé. Joints d'étanchéité par l'extérieur (avec tresses, chevilles etc.), quel que soit leur type, leur taille et leur construction, sont considérées comme temporaires. En effet, ces systèmes ne prévoient pas une inspection de l'intérieur du pneu. Pour cette raison, il existe une forte probabilité que des dommages structurels cachés conduisent à la détérioration prémature du pneu. Si l'objet qui a causé la blessure ne peut être localisé, ou s'il y a doute, nous recommandons de démonter le pneu de la jante pour pouvoir évaluer la dimension réelle de la blessure. Dans les pays sans limitation de vitesse, nous recommandons de consulter un spécialiste en pneumatiques afin que celui-ci évalue la possibilité d'étancher avec String. Après avoir effectué le joint temporaire, gonfler le pneu jusqu'à la pression recommandée conformément aux préconisations du constructeur automobile ou du manufacturier. En outre, pour des raisons de sécurité, nous déconseillons d'étancher les flancs avec String.

Produced for/Hergestellt für: PREMA GmbH, Aspertham 40, D-94081 Fürstenzell, Tel.: +49 (0) 8502 9171500, www.prema24.com