



PREMA REPAIR STRINGS

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

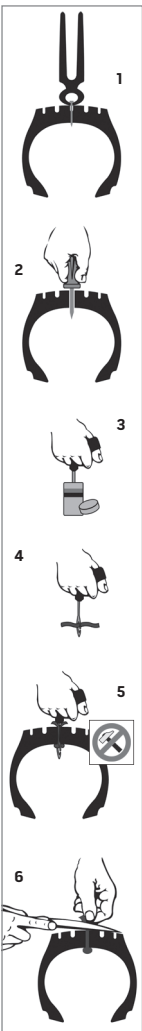
INSTRUCTIONS

GB

1. Always check that the tyre can be repaired. Inspect the entire tyre for further hidden damage.
2. Locate and mark injury and determine direction of penetration.
3. 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.
4. Insert the hand reamer into the hole and clean by turning the cutting tool in a clock-wise direction. Repeat this process several times.
5. 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!
6. 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.
7. 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

1. Generelle Instandsetzungsmöglichkeiten des Reifens stets überprüfen. Gesamten Reifen auf weitere, verdeckte Schäden untersuchen.
2. Schadensstelle lokalisieren, Stelle markieren, Verlauf des Lochkanals feststellen!
3. Schadensgröße ermitteln! PKW max. 6 mm, bei sachgemässer Beseitigung aller Beeinträchtigungen des Festigkeitsträgers.
4. Lochkanal mit Handfräser unter ständigem Rechtsdrehen reinigen - Vorgang mehrmals wiederholen.
5. Einführhahle mit PREMA Cement Orange, PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement benetzen und den Lochkanal gumminen, anschließend String-Körper mittig in Schlitz der Einführhahle einführen. Die Einführhahle gemäss Zeichnung nur mit der Hand in die Schadensstelle drücken. Selbstverständlich nicht mit einem Hammer auf den Griff der Ahle schlagen!
6. Einführhahle 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 Einführhahle soweit in den Lochkanal einführen, bis nur noch 10 mm des Dichtkörpers sichtbar sind. Einführhahle um 90° drehen und langsam wieder herausziehen.
7. Reifen auf normalen Luftdruck aufpumpen 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 Dichtkörpern) 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 demontieren, um die tatsächlichen Ausmasse 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 Seitenwandsschaden nicht mit String abzudichten.

MODE D'EMPLOI

FR

1. Toujours vérifier la réparabilité générale du pneu. Contrôler la présence éventuelle d'autres blessures cachées sur l'ensemble du pneu.
2. Localiser la blessure, marquer l'emplacement, déterminer le sens de la perforation!
3. Déterminer l'importance de la blessure. Pneus tourisme: diamètre maximum de 6 mm, lorsque tous les dégâts de la carcasse ont été correctement éliminés.
4. 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.
5. Imbiber le passe-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'oeillet du passe-cheville. Naturellement, ne pas frapper au marteau sur la poignée de l'outil d'insertion!
6. 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 enfoncer 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.
7. Gonfler le pneu à la pression d'utilisation et couper les bouts de cheville qui dépassent.

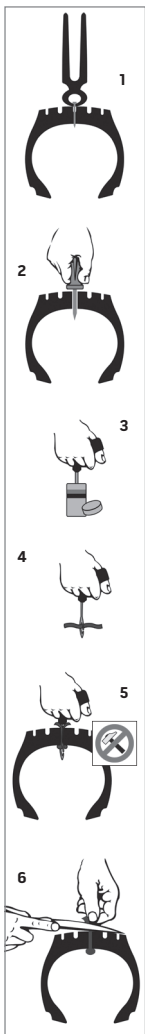


PRECAUTIONS A PRENDRE:

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 presses, 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 prématurée 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 fabricant. 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





PREMA REPAIR STRINGS

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

INSTRUCCIONES

1. Siempre verifique si es posible reparar el neumático. Inspeccione el neumático completo por si existen daños ocultos.
2. Localice y marque la posición del daño. Determine la dirección de la perforación.
3. Determine la dimensión del daño. Dimensión máxima en neumáticos turismo: 6 mm, si todo tipo de perjuicio ha sido eliminado de manera apropiada de la carcasa.
4. Introduzca la fresa manual y limpie la perforación girando la fresa continuamente hacia la derecha. Repite esta operación varias veces.
5. Moje la lezna introductora con el cemento PREMA Cement Orange, PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement y unte la perforación. A continuación, cueleque el centro del tapón de String en el ojal de la lezna introductora. Debe de entrar únicamente con la fuerza de la mano.
6. Unte la lezna introductora y el tapón de String con suficiente PREMA Cement Orange, PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement e infle el neumático a aprox. 2.0 bar (protege sus ojos contra el aire que saldrá por la perforación). Introduzca la lezna introductora en la perforación hasta que el tapón de String sobresale solamente en 10 mm. Gire la lezna en un 90° y retírela lentamente.
7. Infle el neumático (llanta) a su presión normal de servicio y corte el excedente del tapón de String.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

Un sellado provisional puede ser realizada por el conductor mismo. Este sistema de sellado permite seguir conduciendo despacio hasta que se repare la cubierta de forma duradera (p.ej.: con un parche PREMA Combi). Los sellados de emergencia (provisionales) están sujetas a velocidades y trayectos máximos, así como restricciones nacionales respecto a la reparabilidad. Lea atentamente todas las instrucciones de uso. Todas los sellados por el exterior (churros, gusanos o tacos) se consideran provisionales, sin que importen ni la medida, ni el sistema, ni el diseño. Estos sistemas de sellado no prevén la inspección interior de la cubierta. Por eso, daños latentes estructurales pueden provocar que el neumático (la llanta) falle antes de tiempo. Si no puede localizar el objeto que originó la perforación o si tiene alguna duda, le recomendamos que desmonte la cubierta de la llanta (rin, aro) para conocer la envergadura real del daño. Si utiliza el neumático (llanta) en países sin límite de velocidad, le recomendamos que consulte a un técnico o mecánico especializado para que le asesore si se puede realizar un tratamiento con el sistema String. Por razones de seguridad, le aconsejamos además NO realizar sellados con String en el flanco (lateral, costado). Respete siempre todas las directivas o recomendaciones nacionales de sellado de neumáticos. Infle el neumático (llanta), después del sellado provisional, hasta que alcance la presión prescrita para el tipo de vehículo o neumático en cuestión.

ISTRUZIONI:

1. Verificare sempre la riparabilità del pneumatico. Controllare l'intero pneumatico per accertare eventuali altri danni occulti.
2. Localizzare e marcare l'ubicazione del danno: accertare l'andamento del foro.
3. Accertare l'entità del danno (max. 6 mm al pneumatico per autovetture) e sincerarsi che carcassa e cintura non abbiano subito lesioni di alcun genere.
4. Pulire il canale del foro con una fresa a mano girandola sempre verso destra, ripetere più volte l'operazione.
5. Bagnare l'introduttore con PREMA Cement Orange, PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement e spalmare con lo stesso il canale del foro: successivamente introdurre la caviglia di otturazione al centro della fessura dell'introduttore. Premere la lesina d'introduzione solo con aiuto della mano nel punto danneggiato. Naturalmente non martellare sul manico della lesina!
6. Inumidire introduttore e caviglia abbondantemente con PREMA Cement Orange, PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement, gonfiare il pneumatico con ca. 2.0 bar (proteggere gli occhi dall'aria che esce dal foro) e infilare l'introduttore nel canale del foro finché restano visibile solo 10 mm della caviglia. Girare l'introduttore di 90° ed estrarlo lentamente.
7. Gonfiare il pneumatico alla pressione normale e tagliare le estemi sporgenti della caviglia.

AVVERTENZE PER LA SICUREZZA:

Il conducente può effettuare una otturazione d'emergenza provvisoria. Questo sistema di otturazione consente un proseguimento prudente, finché può essere effettuata una riparazione definitiva (per esempio con PREMA Combi). Per otturazioni di emergenza valgono generalmente i limiti massimi di velocità stabiliti, i percorsi massimi e le restrizioni di riparazione specifiche ai paesi. Vogliate consultare accuratamente le note applicative. Le otturazioni esterne (con corpi di otturazione) sono considerate otturazioni d'emergenza provvisorie, e cioè indipendenti dalla loro dimensione, tipo o costruzione. Per simili sistemi di otturazione non si prevede un controllo della parte interna del pneumatico. Pertanto, i danni strutturali nascosti possono causare un'avaria precoce del pneumatico. Qualora fosse impossibile localizzare l'oggetto che ha causato il danno, o in caso di altre incertezze, consigliamo di smontare il pneumatico dal cerchione, per individuare l'entità reale del danno. Nell'uso del pneumatico in paesi senza limiti di velocità raccomandiamo di verificare la possibilità di otturazione del pneumatico tramite String da un gommista specializzato. Inoltre, per motivi di sicurezza, si raccomanda di non eseguire una otturazione della parete laterale con String. Dopo l'esecuzione della otturazione d'emergenza, gonfiare il pneumatico secondo le raccomandazioni specifiche in materia rispettando la pressione prescritta.

IT

GEbruiksaanwijzing

1. Controleer altijd of de band nog gerepareerd kan worden. Zoek de gehele band af naar verdere, verborgen beschadigingen.
2. Lokaliseer de plaats van de schade, markeer deze plaats, stel het verloop van het beschadigingskanaal vast.
3. Stel de grootte van de beschadiging vast. Bij een personenauto mag deze max. 6 mm bedragen, bij vakkundige afdichtmethoden van alle schade aan de stabiliteitsgedelen.
4. Reinig het beschadigingskanaal met een handfrees en met een rechtsonm draaiende beweging - herhaal dit enkele malen.
5. Voorzie de inbrengnaald van PREMA Cement Orange, PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement, gom het beschadigingskanaal en duw dan de afdichtplug in het midden in de spleet van de inbrengnaald. De inbrengnaald overeenkomstig met de tekening enkel handmatig in de beschadiging drukken. Uiteraard niet met een hamer op de greep van de naald slaan!
6. Breng een ruime hoeveelheid PREMA Cement Orange, PREMA Ultra Fast Dry Vulcanizing Cement op de inbrengnaald en op de String-afdichtplug aan, pomp de band tot ca. 2.0 bar op (bescherm uw ogen tegen de luchtstraal die bij het beschadigingskanaal naar buitenkomt) en steek de inbrengnaald zo ver in het beschadigingskanaal totdat niet meer dan 10 mm van de afdichtplug zichtbaar is. Draai de inbrengnaald 90 graden en trek hem langzaam weer naar buiten.
7. Breng de band weer op normale spanning en snijd de uitstekende uiteinden van de afdichtplug af.

VEILIGHEIDSMATREGELEN:

Een provisorische noodafdichting kan door de chauffeur worden uitgevoerd. Met dit afdichtingsstelsel is het mogelijk om voorzichtig door te rijden totdat een duurzame reparatie (bij met. PREMA Combi) kan worden uitgevoerd. Voor noodafdichtingen gelden over het algemeen bepaalde maximumsnelheden, maximale rijafstanden en landspecifieke reparatiebeperkingen. Lees de gebruiksaanwijzingen zorgvuldig door. Externe afdichtmethoden (met afdicht-elementen) gelden als provisorische noodafdichtingen onafhankelijk van grootte, soort of constructie. Dergelijke afdichtmethoden voorzien niet in een controle van de binnenzijde van de band. Daarom kan verborgen, structurele schade leiden tot de vroegtijdige uitval van de band. Indien het voorwerp dat de schade heeft veroorzaakt, niet kan worden gevonden of een andere onzekerheid bestaat, adviseer u, de band van de velg te demonteren om de daadwerkelijke omvang van de schade vast te stellen. Bij gebruik van de band in landen zonder snelheidsbeperking adviseer u, de afdichting van de band door middel van String door een bandenvakman te laten controleren. Om veiligheidsredenen adviseer u, bovendien, een zijwand-afdichting niet met String uit te voeren. Na het uitvoeren van de noodafdichting moet de band volgens de branchespecifieke adviezen worden opgepompt tot de aanbevolen vuldruk.