



## Plug Patches WP pneusil

**Sistema professionale per riparare forature provocate da chiodi, viti ecc.**

- rappezzi a fungo autovulcanizzanti ideati per riparare pneumatici radiali e convenzionali (diagonali) con e senza camera d'aria
- riparazione di alta qualità, massima sicurezza e garanzia
- grazie alla forma di fungo, la ferita viene riparata a regola d'arte in due fasi:

### 1° fase

la base del fungo vulcanizzato dall'interno del pneumatico garantisce assoluta ermeticità - nessuna perdita di pressione

### 2° fase

il gambo con trattamento speciale si vulcanizza nel canale della ferita ed evita che sporco, polvere, acqua e altre sostanze possano infiltrarsi all'interno del pneumatico provocando il distacco del rappezzo compromettendo la sicurezza

- facile introduzione del fungo nel foro grazie all'insero metallico del gambo
- da utilizzare con Mastice vulcanizzante HD pneusil o High performance Cement

tipo	mis. danno Ø max/mm	Ø gambo mm	Ø base mm	conf. pezzi	Art.
WP 3	3	3,8	29	40	<b>0879 92 03</b>
WP 6	6	7	44	24	<b>0879 92 06</b>
WP 8	8	9,5	44	24	<b>0879 92 08</b>
WP10	10	12	90	10	<b>0879 92 10</b>

### Importante:

dal momento della foratura fino all'arresto del veicolo, la struttura del pneumatico può essere gravemente danneggiata. Solo un'ispezione accurata dell'interno pneumatico permette di valutare la riparabilità del pneumatico. Il pneumatico quindi dev'essere smontato prima di scegliere il sistema di riparazione, la sicurezza ne dipende.



alesatore per	lungh. totale/mm	Art.
WP 3	75	<b>0879 93 03</b>
WP 6	75	<b>0879 93 06*</b>
WP 8	90	<b>0879 93 08*</b>
WP 10	100	<b>0879 93 10*</b>

\*con codolo triangolare ▲

## Alesatori per pneumatici al carburo di tungsteno (Hartmetall)

- per allargare e pulire il canale della ferita prima di inserire il "fungo"
- grazie alla forma speciale e al taglio crociato i fili d'acciaio del pneumatico non vengono tagliati ma solo spostati permettendo di piazzare il fungo senza fatica e senza rovinare ulteriormente il pneumatico

### Attenzione:

una velocità superiore ai 1500 giri/min. genera calore e comporta il distacco tra la gomma e il rinforzo in acciaio del pneumatico