

**NUEVO  
PRODUCTO**

## TG-COMBI

**Combinación de inserto/parche para hoyos de clavo en la zona de la banda de rodamiento de neumáticos radiales y diagonales.**



### MANUAL DE REPARACION

- |          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Localizar y marcar</b> la herida por fuera del neumático. Desmontar el neumático. Inspeccionar para identificar condiciones no reparables y límites de reparación. Marcar la herida en el interior del neumático. Remover el objeto punzante. Revisar la herida verificando que no exista separación de lonas. Medir la herida y determinar el ángulo de penetración.   | <b>7</b>  |
| <b>2</b> | <b>Seleccionar el tamaño</b> de la unidad de reparación TG-COMBI apropiada. Centrar la unidad de reparación marcando un círculo 12 mm (1/2") por fuera del borde de la misma. Aplicar LIMPIADOR DE SUPERFICIES TG al innerliner dentro del área demarcada. Raspar la superficie. Repetir la operación 2 a 3 veces.   | <b>8</b>  |
| <b>3</b> | <b>Utilizando una herramienta</b> de bajas revoluciones y la apropiada fresa calibre, calibrar el conducto. Realizar esta operación 3 veces desde el interior del neumático y 3 veces desde el exterior del neumático siempre siguiendo el ángulo de penetración. Eliminar cualquier daño adicional.   | <b>9</b>  |
| <b>4</b> | <b>Pulir dentro del área</b> demarcada de manera pareja con una pulidora de bajas revoluciones. Pulir hasta lograr una textura aterciopelada tipo RMA #1 o RMA #2. Aspirar el polvo de pulido. Limpiar el área pulida con LIMPIADOR DE SUPERFICIES TG y raspar.  | <b>10</b> |
| <b>5</b> | <b>Embeber el inserto espiralado</b> con CEMENTO ESPECIAL TG e insertarlo desde el interior del neumático en el conducto para lubricarlo. Repetir la operación 2 a 3 veces.  |           |
| <b>6</b> | <b>Aplicar una capa fina</b> y pareja de CEMENTO ESPECIAL TG en el área raspada del innerliner. Dejar secar por completo.  |           |
|          | <b>Retirar la protección metálica</b> de la unidad de reparación TG-COMBI. Mientras el conducto continúa húmedo, insertar el vástago a través del conducto desde el interior del neumático. Utilizando una pinza, tirar del vástago detrás del alambre hasta que el parche se encuentre en firme contacto con el innerliner y se produzca una pequeña depresión en el centro del parche.   |           |
|          | <b>Friccionar el parche</b> con un rodillo vigorosamente desde el centro hacia fuera. Retirar el film transparente del parche.   |           |
|          | <b>Aplicar TG SEL</b> alrededor del parche y sobre la superficie pulida.   |           |
|          | <b>Proceder a cortar</b> el vástago sobrante. Montar el neumático en la llanta e inflar a la presión recomendada. Verificar que no haya pérdidas de aire y realizar inspección final visual.   |           |
|          | <b>MIENTRAS SE REALIZA UNA REPARACION:</b>   | <b>!</b>  |
|          | <ul style="list-style-type: none"><li>▶ <b>NO utilizar</b> aire comprimido para limpiar superficies de adhesión.</li><li>▶ <b>NO tocar</b> el cojín de la unidad de reparación. La contaminación del cojín puede resultar en una falla en la reparación.</li><li>▶ <b>NO diluir</b> adhesivos y líquidos.</li><li>▶ <b>NO mezclar</b> sustancias vulcanizantes.</li><li>▶ <b>NO exponer</b> sustancias químicas inflamables a fuentes de ignición.</li><li>▶ <b>NO tirar</b> del vástago mientras se procede a cortarlo.</li></ul> |           |

### NO reparar el neumático si:

- ▶ Las características de la herida superan los límites de reparación permitidos.
- ▶ La profundidad de la banda de rodamiento es menor a 1,6 mm (2/32").
- ▶ Hay signos de que el neumático ha rodado desinflado y con daños por sobrecarga.
- ▶ Hay textil o cables expuestos.
- ▶ Hay evidencia de separación del liner o fisuras por flexión.
- ▶ Hay hoyos de clavo o daños en el hombro o lateral del neumático.
- ▶ Hay signos de daños en el talón.
- ▶ Si la distancia axial entre reparaciones es menor a 12 mm (6").
- ▶ La llanta/aro está doblado, corroído o fisurado.

### Siempre:

- ▶ Utilice protección ocular y auditiva apropiada durante el desarme, reparación, montado e inflado de neumáticos.
- ▶ Retire el neumático de la llanta para inspeccionar y reparar.
- ▶ Utilice la apropiada fresa calibre de acuerdo con el tamaño de la herida y la unidad de reparación a utilizar.
- ▶ Rellene el canal de la herida con un tarugo en una reparación pasante.
- ▶ Verifique reparaciones existentes a fin de descartar fallas y defectos potenciales.

Nota: Refiérase siempre a las normas locales, estatales o nacionales dado que los límites de reparación y guías aquí descriptos están basados en normas internacionales. Aquellas heridas que excedan los límites de reparación o en las cuales se evidencie textil o cables expuestos deben ser evaluadas en talleres de reparación especializados a fin de considerar una reparación de sección. Contacte al fabricante del neumático para verificar límites de reparación, garantía y descripción del servicio.

### Límites de reparación:

- ▶ El área reparable corresponde al 80% del ancho de la banda de rodamiento (fig. 1).
- ▶ El ángulo de la herida no debe exceder 20°. De ser mayor, utilizar un método de reparación de 2 piezas (fig. 2).
- ▶ Dimensiones de herida máximas: 6 mm (1/4") para neumáticos de pasajeros y vehículos comerciales livianos, 10 mm (3/8") para neumáticos de camiones medianos y pesados.

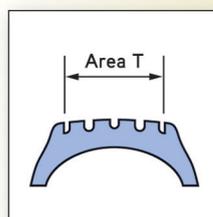


Fig. 1

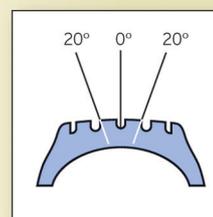


Fig. 2

### AREA REPARABLE (T) COMO % DE LA SECCIÓN NOMINAL DEL NEUMÁTICO.

	Sección nominal del neumático	
Automóvil	< 155	60 %
	150 - 200	65 %
	> 200	70 %
Vehículo comercial	< 225	60 %
	225 - 305	65 %
	> 305	70 %

Nº REF.	DESCRIPCIÓN	DIÁMETRO PARCHÉ / INSERTO	CONTENIDO
EC 0025	TG-COMBI 3	45 mm / 3 mm	20
EC 0030	TG-COMBI 7	45 mm / 7 mm	40
EC 0035	TG-COMBI 10	45 mm / 10 mm	20

Daño máx. Ø		3 mm (1/8")	6 mm (1/4")	10 mm (3/8")	Máximas reparac. (*)
Fresa calibre		FC TG-COMBI 3	FC TG-COMBI 7	FC TG-COMBI 10	
Unidad de reparación		TG-COMBI 3	TG-COMBI 7	TG-COMBI 10	
	Índice de velocidad	Hasta J	●	●	2
		J-V	●		1
		V			
	Índice de velocidad	Hasta -V	●	●	3
		Hasta ZR	●		
	Índice de velocidad	Hasta -V	●	●	3
		Hasta ZR	●		
			●	●	3

(\*) Número máximo de reparaciones permitidas con una combinación de inserto/parche por neumático.