

Premium Seal Repair

gut

10 Reifenpannensets im Test

www.adac.de

ADAC

Reifendichtmittel im Test

	Preis [€] (UVP)	Betriebsanleitung ¹⁾	Handhabung ²⁾	Funktion ³⁾	Reifendmontage	ADAC-Urteil
Reifenpannensets	Gewichtung	30%	30%	30%	10%	
Premium Seal Repair	99,80	+	o	++	+	+ (2,1)
Continental ContiComfortKit	82,11	+	+	+	o	+ (2,2)
Premium Seal Repair AIO	54,58	+	o	+	o	+ (2,2)
Dunlop Fill&Go Standard	68,07	+	o	+	o	+ (2,3)
Terra-S 1-2-GO System	82,11	+	+	+	o	+ (2,3)
Terra-S Reifenpannenset Standard	65,45	+	o	o	o	o (2,7)
Elastofill Elastofit Standard	34,90	+	e	++	o	o (3,0)
Rinder Airstop Reifen Repair Set	29,95	e	e	+	o	e (3,8)
MP Profi Reifendicht	59,95	e	e	+	o	e (3,8)
Dunlop Fill&Go Premium	114,95	-	+	+	o	e (4,0)
Reifenpannensprays						
Holt Lloyd Reifenpilot	12,83	-	o	-	o	- (4,8)
Nigrin Reifendicht	9,45	-	o	-	o	- (4,8)
Sonax Reifenfix	6,97	-	e	-	o	- (4,8)

¹⁾ Gesamt max. 0,5 Noten besser als Betriebsanleitung

²⁾ Gesamt max. 1,0 Noten besser als Handhabung

³⁾ Gesamt nicht besser als Funktion, wenn diese mangelhaft oder ausreichend

[Home](#) > [Tests](#) > [Zubehör](#) > [Reifen-Dichtmittel](#) > Methodik

So haben wir getestet

Geprüft wurde die Wirksamkeit bei verschiedenen Beschädigungen und verschiedenen Witterungsbedingungen. Da jedermann ein Pannenset fehlerfrei anwenden soll, gehörten auch Handhabung und Betriebsanleitung der Sets zum Test. Überprüft wurden außerdem der Zustand des Reifens und der Felge nach Einfüllen des Dichtmittels.

Betriebsanleitung

Bei der Betriebsanleitung sind Übersichtlichkeit und Verständlichkeit wichtig. Auf Abbildungen und Sprachen wird ebenso geachtet wie auf das Vorhandensein sicherheitsrelevanter Hinweise sowie Vollständigkeit, Logik und richtige Reihenfolge der Arbeitsschritte.

Handhabung

Druckmesser-Genauigkeit und -Ablesbarkeit

Ein Rad wird mit einem Reifendruck von 2,5 bar befüllt. Danach werden die Kompressoren der Pannensets angeschlossen und der auf dem Messgerät angezeigte Druck abgelesen. Bewertet wird die Genauigkeit und Ablesbarkeit des Druckmessers. Pannensets ohne Druckmesser erhalten die Note 5,5.

Kompressor/Treibgasbehälter

Der Kompressor oder Treibgasbehälter wird auf folgende Punkte geprüft:

- Anschließen des Kompressors/Treibgasbehälters an Reifenventil und ggf. an Stromversorgung
- Stromkabellänge, Schlauchlänge, Gehäuse
- Abbauen des Kompressors (verstauen des Stromkabels, Abkühlphase nötig?)

Dichtmittelflasche

Diese Punkte werden bei der Bedienung der Dichtmittelflasche überprüft:

- Kraftaufwand bei Quetschflaschen, um Dichtmittel in den Reifen zu pressen
- Anschließen der Dichtmittelflasche am Kompressor oder Reifenventil
- Vorbereitende Schritte wie z.B. Flasche schütteln, Schlauch aufstecken

Durchführung der Reifenreparatur

Die notwendigen Arbeitsschritte zur Durchführung der Reifenreparatur laut Bedienungsanleitung werden beurteilt. Schwierigkeiten, die bei ungeübten Nutzern auftreten können, werden berücksichtigt (z.B. starker Kraftaufwand zum Befestigen des Schlauches am Ventil). Die Zeit zur Durchführung der gesamten Reifenreparatur wird gemessen und bewertet. Die Zeitmessung beginnt beim Auspacken des Sets und dauert bis zur vollständigen Behebung der Reifenpanne.

Durchführung der Reparatur bei -20°C

Es wird auf eventuelle Einschränkungen oder Erschwernisse bei der Durchführung der Reparatur geachtet, welche bei niedrigen Temperaturen auftreten können. Die Bewertung kann maximal so gut sein, wie die Bewertung für die Durchführung der Reifenreparatur.

Verschmutzungsgefahr bei Anwendung

Es wird geprüft, ob bei der Anwendung der Pannensets eine Verschmutzungsgefahr des Anwenders vorhanden ist. Folgende Punkte werden bewertet:

- Dichtmittelaustritt beim Befüllen des Reifens
- Dichtmittelaustritt beim Abziehen der Schlauchverbindung vom Reifenventil
- Dichtmittelaustritt am Stichkanal
- Verschmutzungsgefahr

Funktion

Kompressor/ Treibgasbehälter

Kompressor

Ein unbeschädigter Reifen der Dimension 205/55R16 wird auf das Testfahrzeug montiert und der Reifenluftdruck komplett abgelassen. Nun wird der Kompressor an die Autosteckdose angeschlossen und der Reifen bei laufendem Fahrzeugmotor mit dem Kompressor auf einen Solldruck von 2,5 bar aufgepumpt. Die Dauer bis zum Erreichen dieses Reifendruckes wird gemessen.

Treibgasbehälter

In einen unbeschädigten, auf das Fahrzeug montierten Reifen wird das Treibgas bis zur vollständigen Entleerung des Behälters eingefüllt. Mit einem geeichten Druckmessgerät wird der erreichte Reifenluftdruck nach Einfüllen des Treibgases erfasst. Anschließend wird eine Testfahrt von zehn Minuten durchgeführt, damit sich das Treibgas erwärmen und ausdehnen kann. Der erreichte Luftdruck nach der Testfahrt wird nochmals gemessen.

Reparatur eines Stichkanals mit sechs Millimeter Durchmesser

Ein Reifen der Dimension 205/55R16 wird in der Profilrille um 180 Grad versetzt zum Reifenventil mit einem Bohrloch von sechs Millimeter versehen. Dies entspricht einem Stichkanal, den eine Acht-Millimeter-Spax-Schraube nach dem Herausziehen hinterlässt. Um bei jedem Versuch einen gleichen Stichkanal zu erhalten, wird der Reifen auf 2,5 bar aufgepumpt und mit einem Zeitmessgerät die Dauer bis zum vollständigen Druckverlust ermittelt.

Nach Montieren des Rades auf dem Testfahrzeug (Opel Zafira 1,8) wird das Rad so gedreht, dass das Reifenventil auf neun Uhr steht. Nun wird laut Betriebsanleitung des Herstellers die Reifenreparatur durchgeführt. Kann dadurch der Reifen nicht abgedichtet werden, wird durch Vor- und Zurückfahren versucht, den Reifen zu dichten. Nach Beendigung der Reifenreparatur wird der Reifen auf 2,5 bar aufgepumpt und eine Testfahrt von rund 200 Kilometer durchgeführt. Das Reifendruck-Kontrollsystem Tiremoni Checkair TM-100 überwacht dabei permanent den Reifendruck.

Reparatur eines Stichkanals mit Durchmesser laut Herstellerangabe

Kann ein Bohrloch mit sechs Millimeter Durchmesser nicht abgedichtet werden, wird versucht, die maximale Größe des Stichkanals laut Herstellerangabe zu reparieren.

Reparatur eines Stichkanals bei -20° C

In der ADAC Kältebox wird eine Reifenreparatur bei -20° C nachgestellt. Das komplette

Reifenpannenset und der zu reparierende Reifen werden in einer Kältebox auf -20° C abgekühlt. Danach wird geprüft, ob es möglich ist den Reifen zu reparieren, welche Einschränkungen auftreten und ob besondere Vorkehrungen bei der Pannenbehebung nötig sind.

Verschmutzung des Ventileinsatzes

Der Verschmutzungsgrad des Ventileinsatzes mit Dichtmittel wird überprüft. Ein verklebter Ventileinsatz wird dabei schlecht benotet, da eventuell ein schleichender Druckverlust über das Ventil die Folge sein oder der Reifen nicht mehr aufgepumpt werden kann.



Dichtigkeitstest im Wasserbad (ohne Bewertung)

Das mit den Reifenpannensets abgedichtete Rad wird für 48 Stunden in ein Wasserbecken gestellt. Der Stichkanal, der mit dem Reifendichtmittel ausgefüllt ist, muss dabei vollständig in dem Wasserbecken eingetaucht sein. Der Luftdruck des Rades wird auf 2,5 bar eingestellt. Es wird geprüft ob das Dichtmittel die Schadstelle auch bei nassen Witterungsverhältnissen dauerhaft abdichten und der eingestellte Luftdruck gehalten werden kann.

 [Vergrößern](#)

Reifendemontage

Verschmutzungsgrad beim Abmontieren

Der mit einem Reifendichtmittel behandelte Reifen wird auf einer Reifenmontiermaschine von der Felge getrennt. Es wird geprüft, wie stark die Montiermaschine nach dem Abziehen des Reifens verschmutzt ist. Außerdem wird auf die Verschmutzungsgefahr des Monteurs geachtet.

Reinigungsaufwand

Um die mit Reifendichtmittel verunreinigte Felge wieder verwenden zu können, muss diese von den Dichtmittelresten befreit werden. Wenn die Mittel mit einem trockenen Tuch ohne großen Aufwand entfernt werden können, ergibt dies eine bessere Beurteilung als wenn spezielle Reiniger und viel Aufwand nötig sind.

Umweltverträglichkeit/Entsorgung

Es wird geprüft, welche Vorschriften bei der Entsorgung der Dichtmittelreste, der leeren Dichtmittelbehälter und der mit Dichtmittel behandelten Reifen beachtet werden müssen. Die Betriebsanleitung wird auf Hinweise überprüft und die Abfallschlüsselnummern werden bei den Herstellern erfragt.

[Home](#) > [Tests](#) > [Zubehör](#) > [Reifen-Dichtmittel](#) > Ergebnisse im Detail

Ergebnisse im Detail

Betriebsanleitung

Um eine fehlerfreie Anwendung eines Reifenpannensets zu ermöglichen, müssen die Anwendungsschritte vollständig und klar verständlich in der Betriebsanleitung aufgeführt sein. Die Betriebsanleitungen vom Rinder Airstop und MP Profi Reifendicht sind unübersichtlich, Sicherheitshinweise fehlen. Beim Dunlop Fill&Go Premium werden die Anwendungsschritte nur mit Bildern ohne Text beschrieben. Eine erfolgreiche Anwendung des Pannensets bei größeren Stichkanälen ist mit dieser Betriebsanleitung nicht möglich. Denn der Reifen muss so gedreht werden, dass sich die Einstichstelle an seiner Unterseite befindet. Nur dann wird sie schnellstmöglich abgedichtet und es kann kein Druck entweichen. Die Anleitungen von Premium Seal, Continental, Elastofill und beim Dunlop Fill&Go Standard sind weitgehend übersichtlich und vollständig einschließlich Sicherheitshinweisen. Bei den Reifenpannensprays fehlen klare Angaben, wie der Reifen gedreht werden muss, damit die Einstichstelle abgedichtet werden kann.

Handhabung

Druckmesser-Genauigkeit und -Ablesbarkeit

Ein Überprüfung des Reifendrucks ist bei den Reifenpannensprays Holt Lloyd Reifenpilot, Nigrin Reifendicht und Sonax Reifenfix nicht möglich, da kein Druckmessgerät mitgeliefert wird.

Die Reifen-Pannensets verfügen dagegen über Druckmesser an ihren Kompressoren. Die Ablesbarkeit ist aufgrund des großen Skalenbereichs von 0 bis 21 bar bei den Produkten von Elastofill, MP und Rinder extrem schlecht. Des Weiteren wird die Kunststoffhalterung des Druckmessgeräts beim Betrieb des Kompressors weich und lässt sich verbiegen. Dadurch springt die Messnadel willkürlich auf irgendeinen Wert.

Das Druckmessgerät des Conti Comfort Kit überzeugt dagegen voll: es ist genau, gut abzulesen und sogar beleuchtet.



 [Vergrößern](#)

Kompressor/Treibgasbehälter

Der Kompressor beim Premium Seal Repair zeigt nach einer Laufzeit von etwa fünf Minuten eine starke Rauchentwicklung. Zudem wird der Schlauch zum Reifenventil sehr heiß. Die Kompressoren von Continental, Dunlop und vom Terra-S 1-2-GO System sind einfach in der Handhabung, haben ein robustes Gehäuse und arbeiten geräuscharm. Der Kompressor des Terra-S Standard wirkt wenig hochwertig und kann zudem nicht über einen Schalter abgeschaltet werden. Das Stromkabel ist allerdings mit zehn Meter Länge mehr als ausreichend dimensioniert. Die Pannensets von Rinder, MP und Elastofill verwenden baugleiche Kompressoren. Deren Qualität kann nicht überzeugen. Die Treibgasbehälter der Reifen-Pannensprays sind recht einfach zu bedienen. Allerdings muss bei Premium Seal AIO, Nigrin Reifendicht und Sonax Reifenfix der Einfüllknopf mühsam während des gesamten Einfüllvorgangs betätigt werden. Das Holt Lloyd Pannenspray verfügt stattdessen über eine praktische Einfüllautomatik.

Dichtmittelflaschen

Die Dichtmittelflaschen von Conti Comfort Kit und Dunlop Fill&Go Premium sind im Kompressor integriert und somit ohne Vorkehrungen einsatzbereit. Die Flaschen von Premium Seal Repair, Premium Seal AIO und Terra-S 1-2-GO müssen vor der Anwendung geschüttelt und per Schlauch mit dem Kompressor oder dem Treibgasbehälter verbunden werden. Bei den Premium-Seal-Produkten ist mittels einer Vorrichtung am Einfüllschlauch der Ventileinsatz des Reifenventils herauszudrehen. Terra-S Standard, Dunlop Fill&Go Standard, Elastofill, Rinder und MP verfügen über Quetschflaschen, welche erst geschüttelt werden müssen und dann von Hand über das Reifenventil in den Reifen gepresst werden. Der Ventileinsatz muss dazu herausgedreht werden. Beim Elastofill Elastofit muss eine erhöhte Handkraft aufgebracht werden, um den Inhalt der Dichtmittelflasche in den Reifen zu quetschen.

Die Reifenpannensprays von Holt Lloyd, Nigrin und Sonax sind nach dem Schütteln sofort einsatzbereit.

Durchführung der Reifenreparatur

Bei sehr kleinen Stichverletzungen ist die Reparatur einfach durchzuführen: Dichtmittel in den Reifen einfüllen und den Reifen mittels Kompressor oder Treibgasflasche aufpumpen. Da bei kleinen Stichverletzungen nur ein geringer Druckabfall vorhanden ist, kann nach dem Aufpumpen sofort losgefahren werden. Das Dichtmittel verteilt sich durch die Raddrehungen im Reifen. Die dort wirkenden Fliehkräfte pressen das Dichtmittel in den Stichkanal und dichten die Leckstelle schnell ab.

Je größer die Stichverletzung, desto aufwändiger die Reparatur: Mit den Minikompressoren lässt sich kein ausreichender Druck im Reifen aufbauen, ohne dass der Stichkanal vorher zumindest teilweise abgedichtet wurde. Daher ist es notwendig, nach dem Einfüllen des Dichtmittels mehrfach vor und zurück zu fahren. Alternativ kann auch das Fahrzeug mit dem Bordwagenheber angehoben und das Rad von Hand gedreht werden. Eine weitere Beschädigung des Reifens oder der Felge wird dadurch vermieden. Allerdings führt diese Methode nicht immer zum Erfolg.

Bei den Produkten Premium Seal AIO, Holt Lloyd Reifenpilot, Nigrin Reifendicht und Sonax Reifenfix ist kein Kompressor zum nachträglichen Auffüllen des Reifendrucks im Lieferumfang enthalten. Daher gilt es die Stichverletzung mit möglichst geringen Treibgasverlusten abzudichten. Dies ist nur möglich, wenn unmittelbar nach dem Einfüllen des Dichtmittels der Stichkanal gestopft ist. Dazu muss bei einer größeren Stichverletzung der Reifen zwingend so positioniert werden, dass sich der Stichkanal an der Unterseite des

Reifens befindet.

Mit dem Conti Comfort Kit und Dunlop Fill&Go Premium kann eine Reifenpanne aufgrund der wenigen Bedienschritte und des starken Kompressors schnell behoben werden. Das Dunlop Fill&Go Standard, Terra-S Reifenpannenset Standard und 1-2-GO System sowie das Premium Seal Repair benötigen etwas länger, da die Dichtmittelflasche erst angeschlossen oder eingefüllt werden muss. Die Kompressoren vom Terra-S Standard und Premium Seal sind zudem nicht besonders leistungsstark. Elastofill, Rinder und MP werden mit einem sehr schwachen Kompressor ausgeliefert, daher dauert es sehr lange, bis der erforderliche Reifendruck erreicht werden kann. Zudem muss das Dichtmittel von Hand in den Reifen gequetscht werden, was beim Elastofill viel Kraft erfordert.

Die Produkte mit Treibgasbehältern benötigen nur wenig Zeit zur Behebung der Reifenpanne. Das Treibgas wird innerhalb weniger Minuten komplett in den Reifen geblasen.

Durchführung der Reifenreparatur bei -20°C

Bei den Produkten Conti Comfort Kit, Terra-S 1-2-GO System, Dunlop Fill&Go Premium und Premium Seal Repair konnten keine Einschränkungen aufgrund der Kälte festgestellt werden. Dichtmittel, die von Hand in den Reifen gepresst werden müssen, erfordern allerdings noch mehr Kraftaufwand, da der Flascheninhalt bei niedrigen Temperaturen zähflüssiger ist.

Die Treibgasbehälter vom Premium Seal AIO, Holt Lloyd Reifenpilot, Nigrin Reifendicht und Sonax Reifenfix müssen vor der Anwendung mit den Händen oder am Heizgebläse des Fahrzeugs aufgewärmt werden.



Verschmutzungsgefahr bei Anwendung

Rinder und MP verwenden nur wenig Dichtmittel, dadurch ist die Verschmutzungsgefahr gering. Terra-S, Continental und Dunlop vertrauen auf ein dünnflüssiges Latexgemisch. Dieses kann bei der Anwendung aus dem Stichkanal austreten und Anwender wie Untergrund verschmutzen. Bis zum Eindicken des ausgelaufenen Dichtmittels besteht die Gefahr, dass Personen darauf ausrutschen. Latexhaltige Dichtmittel sind in geringen Mengen nicht umweltschädlich, sollten allerdings möglichst entfernt werden.

Premium Seal verwendet zwar ein zähflüssigeres Mikrofasergergemisch, so dass nur wenig Dichtmittel aus dem Stichkanal austritt, allerdings ist die Schlauchverbindung zum Ventil leicht undicht.

Die Reifenpannensprays Nigrin Reifendicht und Sonax Reifenfix sind ebenfalls an der Schlauchverbindung undicht. Das Nigrin Reifendicht ist zudem am Druckknopf selber noch undicht, so dass klebrige Finger unvermeidlich sind. Der Holt Lloyd Reifenpilot ist weitestgehend dicht und durch die Einfüllautomatik kann während des Einfüllvorgangs kein Dichtmittel über die Finger laufen.

Funktion

Kompressor/Treibgasbehälter

Die Kompressoren von Continental, Dunlop und Terra-S 1-2-GO erreichen in weniger als vier Minuten den Solldruck von 2,5 bar. Beim Terra-S Standard sind es acht Minuten, bei Elastofill, Rinder und MP zehn Minuten. Der Kompressor von Premium Seal schaffte 2,5 bar zwar innerhalb von fünf Minuten, allerdings platzte bei zwei Kompressoren der Schlauch zum Reifenventil. Ein Grund dafür kann die starke Wärmeentwicklung am Schlauch sein.

Das Premium Seal AIO erreicht mit der Treibgasflasche bei einer Bereifung 205/55 R 16 einen maximalen Fülldruck von 2,2 bar (nach zehn Minuten Fahrt sogar 2,8 bar), Nigrin Reifendicht nur 0,8 bar (steigt nach zehnminütiger Fahrt auf akzeptable 2,0 bar an). Bei den Pannensprays von Holt Lloyd und Sonax wurde ein Reifen der Dimension 195/65 R 15 gewählt, da die maximale Reifenbreite nur 195 mm betragen darf. Das Holt Lloyd erreicht einen Druck im Stand von 0,8 bar (nach zehn Minuten Fahrt 1,6 bar); Sonax Reifenfix füllt auf 1,4 bar (1,8 bar nach zehn Minuten Fahrt).

Beim Auffüllen eines beschädigten Reifens entweicht immer etwas Treibgas, bevor der Pneu wieder dicht ist, so dass der angegebene Reifendruck im Normalfall nicht erreicht wird. Da Treibgasbehälter nur einmal benutzt werden können, sind ausreichende Druckreserven beim Befüllen des Reifens wichtig - wie etwa beim Premium Seal AIO.



Reparatur eines Sechs-Millimeter-Stichkanals

Die latexhaltigen Dichtmittel von Continental, Dunlop, Terra-S, Holt Lloyd, Nigrin und Sonax können einen Stichkanal mit einem Durchmesser von sechs Millimetern (wie ihn eine Acht-Millimeter-Spax-Schraube nach dem Herausziehen hinterlässt) nicht abdichten. Das dünnflüssige Dichtmittel läuft aus und eine Abdichtung ist nicht mehr möglich.

Die mikrofaserhaltigen Mittel von Rinder und MP können den Reifen so weit abdichten, dass eine Weiterfahrt möglich ist. Allerdings tritt ein schleichender Druckverlust ein, sobald das Fahrzeug abgestellt wird und der Stichkanal nicht an der Unterseite des Reifens positioniert ist. Bei der Demontage des Reifens zeigte sich, dass das Dichtmittel nicht aushärtet oder zähflüssig wird. Dadurch läuft das Dichtmittel nach einer gewissen Standzeit des Fahrzeugs vom Stichkanal weg und öffnet diesen wieder.

Die mikrofaserhaltigen Dichtmittel von Premium Seal und Elastofill können einen Acht-Millimeter-Stichkanal dauerhaft abdichten. Selbst nach 200 Kilometer Fahrt tritt kein Druckverlust auf.

Reparatur eines Stichkanals mit maximaler Größe laut Herstellerangabe

Die latexhaltigen Dichtmittel von Continental, Dunlop und Terra-S können einen Stichkanal bis fünf Millimeter dauerhaft abdichten. Dies gilt ebenso für die Produkte von Rinder und MP. Auch bei längerer Standzeit ist kein Druckverlust festzustellen.

Die Reifen-Pannensprays können nur sehr kleine Stichverletzungen abdichten. Holt Lloyd, Nigrin Reifendicht und Sonax Reifenfix dichten gerade einmal bis drei Millimeter Durchmesser dauerhaft ab.



Reparatur bei -20°C

Alle Pannensets mit Kompressor dichten auch bei -20° C den maximalen Einstichdurchmesser laut Hersteller zuverlässig ab. Anders die Reifen-Pannensprays: Bei den Produkten von Holt Lloyd, Nigrin und Sonax verflüssigt sich durch die extreme Außentemperatur das Propan-/Butan-Gemisch. Dadurch kann das Treibgas nicht in den Reifen gelangen. Das Dichtmittel verfestigt sich. Selbst nach länger andauernder Aufwärmphase am Heizgebläse des Testfahrzeugs (gemäß Herstellerangabe) ist es nicht möglich, bei -20° C Reifen-

Pannensprays zu verwenden.

Das Premium Seal AIO funktioniert bei Kälte ebenfalls nicht. Das Treibgas gelangt zwar in den Dichtmittelbehälter, allerdings verflüssigt sich das Treibgas dort. Es werden geringe Mengen des Dichtmittels in den Reifen gepresst, das Treibgas verbleibt aber im Behälter. Wird nun der Dichtmittelbehälter in das Fahrzeug gelegt und erwärmt, dehnt sich das Treibgas wieder aus und der Druck in der Dichtmittelflasche steigt an. Nach etwa drei Stunden Aufwärmphase bei 20° C Raumtemperatur erhöht sich der Druck in der Flasche auf rund 4,5 bar. Das Einfüllventil wird von der Flasche gesprengt, das Dichtmittel tritt aus und verschmutzt den Fahrzeuginnenraum stark.



Verschmutzung des Ventileinsatzes

Die mikrofaserhaltigen Dichtmittel von Premium Seal und Elastofill verschmutzen den Ventileinsatz des Reifens nur wenig, so dass dieser verwendbar bleibt. Nach Anwendung des Rinder Airstop Reifen Repair Sets und MP Profi Reifendicht bleiben zwar Spuren, aber das Ventil wird nicht verklebt und bleibt damit voll einsatzfähig.

Die latexhaltigen Dichtmittel von Terra-S, Dunlop und Continental verursachen eine sehr starke Verschmutzung. Der Ventileinsatz kann verkleben und in der Folge der Reifendruck nicht mehr korrigiert oder überprüft werden. Beim Conti Comfort Kit und Dunlop Fill&Go Premium ist der Verschmutzungsgrad noch höher, da der Ventileinsatz beim Einfüllen des Dichtmittels nicht herausgeschraubt wird.

Die Reifen-Pannensprays von Holt Lloyd, Nigrin und Sonax verschmutzen den Ventileinsatz ebenfalls sehr stark. Ein Verkleben des Ventileinsatzes ist möglich.

Reifendemontage

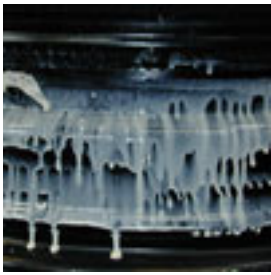


Verschmutzungsgrad beim Abmontieren

Aufgrund der relativ geringen Menge an Dichtmittel verschmutzen die Produkte von Rinder, MP und die Reifen-Pannensprays von Holt Lloyd, Nigrin sowie Sonax Werkzeug und Maschine beim Abmontieren der Reifen von der Felge nur wenig.

Die mit den Continental-, Dunlop-, Premium Seal- und Terra-S-Produkten behandelten Reifen können beim Abmontieren eine starke Verschmutzung der Montiermaschine verursachen. Das eingefüllte Dichtmittel schwappt beim Abziehen des Reifens leicht über. Terra-S

bietet einen Koagulationsbeschleuniger an. Dieser wird vor dem Abmontieren des Reifens über das Ventil in den Reifen gefüllt. Das Dichtmittel verklumpt und kann beim Abmontieren des Reifens nicht auslaufen. Der Koagulationsbeschleuniger Terra-Pi kann bei allen latexhaltigen Dichtmitteln verwendet werden.



Reinigungsaufwand

Die mikrofaserhaltigen Dichtmittel von Premium Seal, Elastofill, Rinder und MP lassen sich mit einem Tuch und kaltem Wasser entfernen. Latexhaltige Dichtmittel verkleben die Felge und lassen sich schwer beseitigen. Um die Dichtmittelrückstände vollständig zu entfernen, muss ein Reinigungsmittel wie etwa ein Industriereiniger verwendet werden.

Umweltverträglichkeit/ Entsorgung

Dichtmittelflasche und Reste des Premium Seal Repair können problemlos in den Hausmüll gegeben werden. Dies trifft bei allen latexhaltigen Produkten sowie bei Rinder Airstop Reifen Repair Set und MP Profi Reifendicht nur auf leere Behälter zu. Dichtmittelreste müssen dagegen fachgerecht entsorgt werden - auf einem Wertstoffhof oder bei einem Fachbetrieb. Leere Treibgasbehälter gelten als Sondermüll und müssen deshalb an einer Sammelstelle entsorgt oder in einem Fachbetrieb abgegeben werden.