



Reserverad ade



1. Ein 8-mm-Bolzen wird eingefahren und anschließend herausgezogen. 2. Der Fahrer setzt den Ventileinsatzdreher auf und schließt den Luftschlauch an (3.).

Reifenwechsel unterwegs gehören zu den Dingen, die niemand gerne erleben möchte. Plackerei, Dreck und jede Menge Stress können eine Traumfahrt leicht zum Horror-Trip machen. Nun gibt es eine Alternative.

Ein Reifen gibt meistens bei höchst unpassenden Gelegenheiten seinen Geist auf. Entweder der Bus ist voller Fahrgäste, oder es ist draußen dunkel oder es regnet oder man steht an einer Straße ohne Parkbucht. Doch nun scheint tatsächlich eine vernünftige Alternative zum schweißtreibenden Reifenwechsel in den Startlöchern zu stehen. Premium Seal heißt der kleine Retter in der Not. Kunden des neuen Neoplan Cityliners wissen, was gemeint ist, denn der Bushersteller hat bei diesem Fahrzeug erstmals auf ein Reserverad verzichtet. Was haben sich die Neoplaner also dabei gedacht? OMNIBUSREVUE wollte es genau wissen und lud den Bushersteller sowie den Entwickler des neuen Pannensets zum Praxistest ein. Zunächst eine Kurzvorstellung von Premium Seal. Das Bus-Reparaturset umfasst eine

EIN RESERVERAD WIEGT ETWA 115 KG, PREMIUM SEAL GERADE MAL 2 KG. PLATZ IST IN DER KLEINSTEN ECKE.

1,3-Liter-Flasche mit einem Dichtmittel, welches mittels Mikrofaser-basierender Technologie hergestellt ist, einen Füllschlauch mit Manometer und einen Ventilschraubendreher, über den das Ventil herausgedreht und das Dichtmittel eingefüllt wird. Verpackt ist das Ganze in einer kleinen Tasche, die an fast jedem noch so kleinen Plätzchen im Bus verstaut werden

kann. Der Gewichtsunterschied des kompletten Sets beträgt zum konventionellen Reserverad etwa 115 kg, das Set wiegt rund 2 kg.

Für den Test wurde ein 8-mm-Bolzen vom Vorderreifen eines Starliners überfahren. Bereits nach wenigen Augenblicken registrierte das Reifenüberwachungssystem

TPM, mit dem der Bus ausgerüstet war, den Druckverlust. Nachdem der Reifen fast komplett drucklos war, wurde das Ventil mit dem Ventileinsatzdreher herausgedreht, die Flasche angeschlossen und mit dem Füllschlauch verbunden. Über den am Luftanschluss am Fahrzeug angebrachten Füllschlauch wurde nun das Dichtmittel in den defekten Reifen eingebracht und dieser auf den notwendigen Betriebsdruck gebracht. Einzige Voraussetzung: Die Schadstelle muss sich am Boden

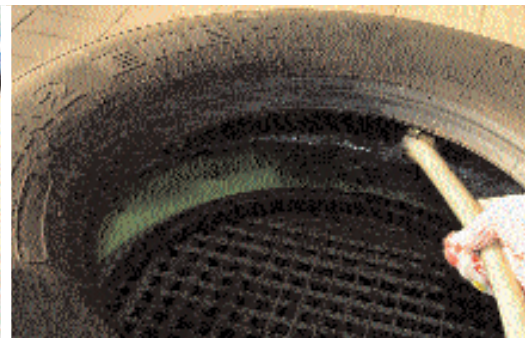
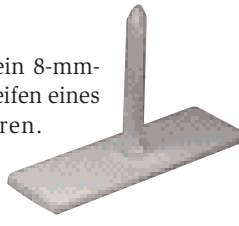
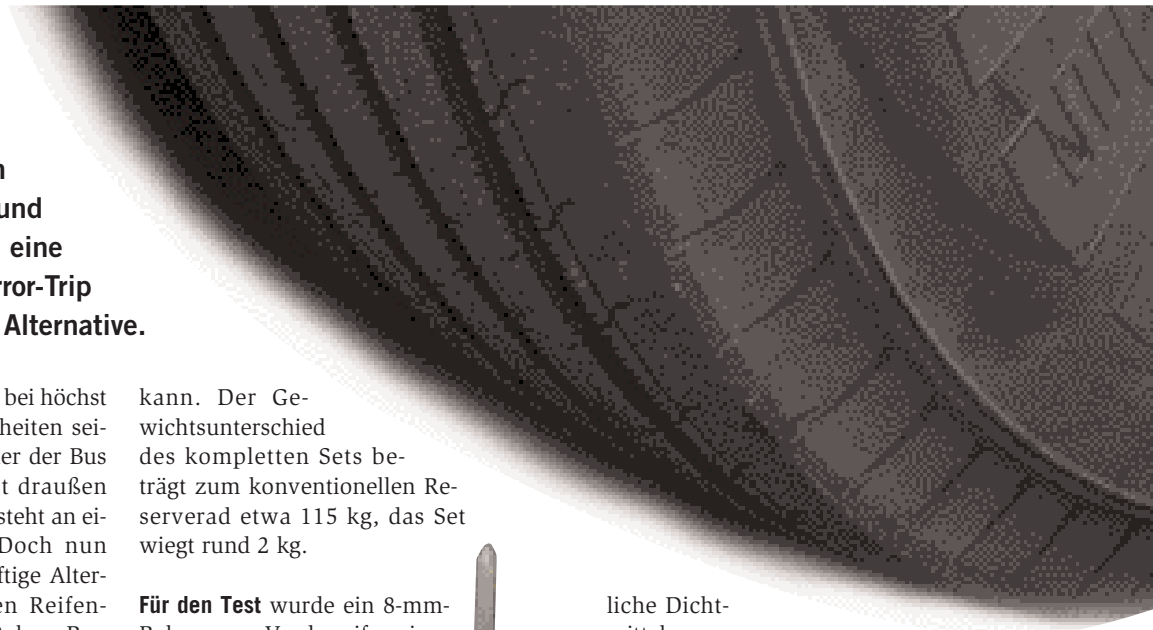
befinden, damit sich das Dichtmittel dort verteilen kann. Nach dem Befüllen des Reifens kann die Fahrt unmittelbar fortgesetzt werden. Während einer etwa 50 km langen Testfahrt konnte keinerlei Druckverlust festgestellt werden. Anschließend überfuhr der Bus einen 12-mm-Bolzen. Beim Herausziehen verschloss sich die Schadstelle augenblicklich durch das im Reifen befind-

liche Dichtmittel.

Das Dichtmittel hat eine Freigabe für eine Distanz von 1.000 km, eine Gewährleistung des Systems ist für Fremdkörper bis zu einem Durchmesser von 6 mm gegeben, doch auch wesentlich größere Schadensverursacher stellen in der Regel kein Problem dar.

Mit Bravour bestand das System übrigens auch den abschließenden Test der Reinigung. Premium Seal lässt sich einfach mit Wasser aus dem Reifen ausspülen, es ist wasserlöslich – funktioniert aber natürlich auch bei nassen Straßen. Im Gegensatz zu anderen Dichtsystemen verklebt hier nichts.

Insgesamt dürfte für ungeübte Fahrer vom Anhalten des Fahrzeugs bis zum erneuten Losfahren mit eingefülltem Dichtmittel eine Zeitspanne von etwa 20 Minuten vergehen. Ohne den Einsatz von Wagenheber, Radmutter Schlüssel und schwerem Reserverad. Sollte der innere Zwilling betroffen sein, ist ein Adapter dafür im Set enthalten. **Kurzfasit:** Das System macht einen absolut praxistauglichen und ausgereiften Eindruck und dürfte in Zukunft einen festen Platz im Bus bekommen. ■



4. Nun wird das Dichtmittel eingefüllt und der Reifen auf Druck gebracht. 5. Die defekte Stelle ist sofort dicht und hält. 6. Die Reinigung ist einfach, nichts klebt