

Расходные материалы
Инструмент
Оборудование для шинремонта

2016



 **ProBalance**
balancing beads

 **TERMOPRESS**
VULKANIZATION SYSTEM

 **REMAX**
tire repair materials

О Компании

ROSSVIK – одна из наиболее динамично развивающихся компаний в сфере шиноремонта. На сегодняшний день ROSSVIK является крупнейшим производителем шиноремонтных материалов в России.

Под торговой маркой ROSSVIK мы предлагаем нашим клиентам большой выбор ремонтных материалов собственного производства, а также широкий ассортимент инструментов, шиномонтажного и автосервисного оборудования.

Наша дилерская сеть объединяет сотни распространителей по всей России и за рубежом. Ежедневно нашей продукцией пользуются тысячи шиноремонтных мастерских.

Компания была создана в 1996 году в результате слияния предприятия по наварке шин и сети шиномонтажных мастерских. С этого момента наши специалисты занимаются разработкой технологий и ремонтных материалов, отвечающих сложным условиям российских дорог.

Имея за плечами 19 лет успешной работы, наша компания накопила уникальный технический опыт и открыто делится им со всеми желающими. Специалисты ROSSVIK регулярно проводят бесплатные практические семинары на территории России и СНГ.

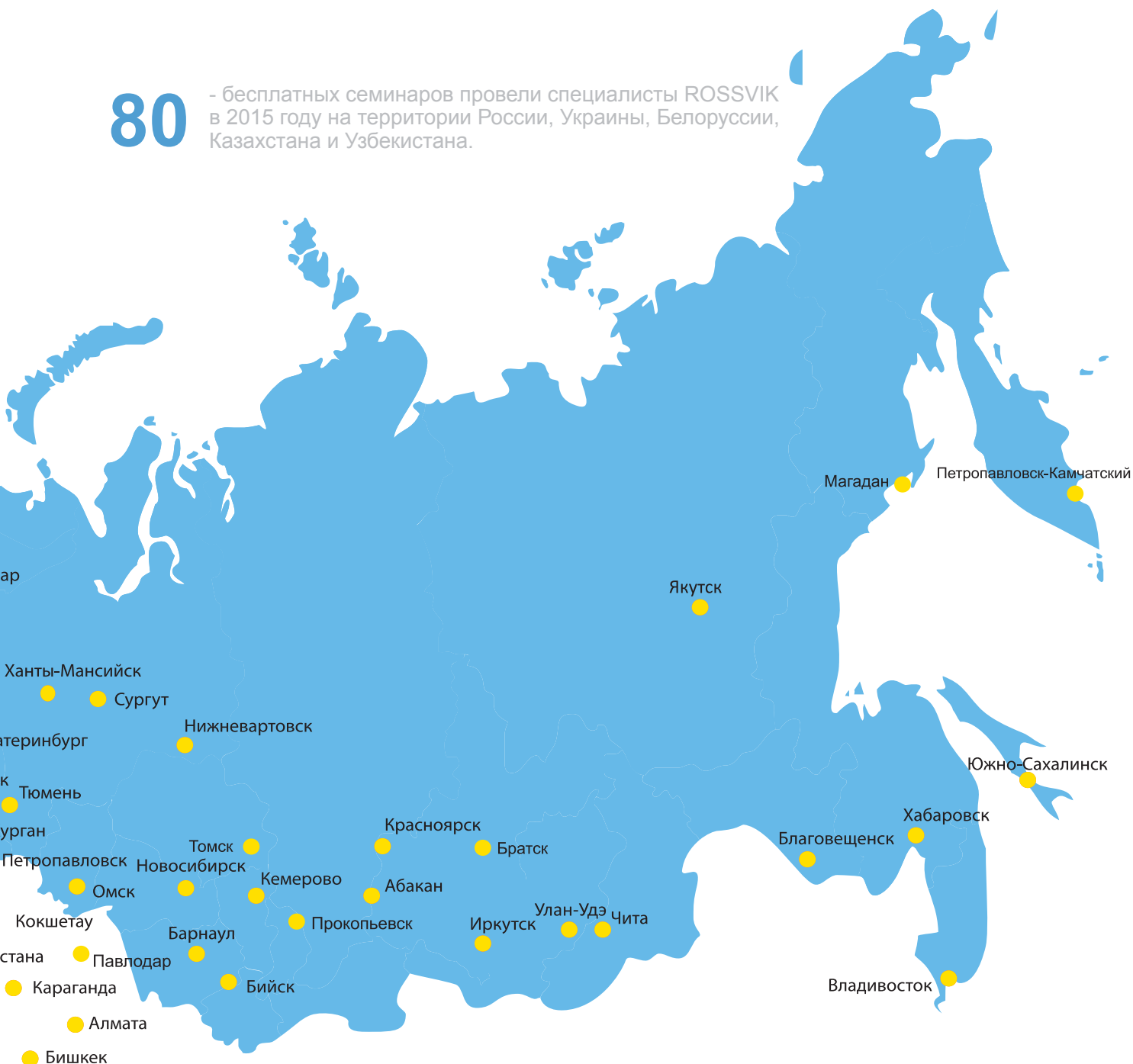
Суммировав обширный зарубежный и отечественный опыт, технологи нашей компании разработали передовую технологию одноэтапного ремонта «Термопресс», исключительно надежную и простую. Наша образовательная политика нацелена на внедрение этой технологии на всей территории России и в странах ближнего зарубежья.



- Сегодня производственные площади ROSSVIK составляют более 4 000 м².
- В 2012 году пущены в эксплуатацию линии по производству нитевого корда и металлокорда на площади 900 м².
- В 2013 году закончено строительство нового единого блока производственных помещений для дальнейшего увеличения объемов общей площадью 18 000 м².

80

- бесплатных семинаров провели специалисты ROSSVIK в 2015 году на территории России, Украины, Белоруссии, Казахстана и Узбекистана.



Современное автосервисное и гаражное оборудование, широкий выбор шиномонтажных станков и оборудования для шиноремонтных участков.



Новый бренд, под которым выпускается российское вулканизационное оборудование и комплектующие. Линейка TERMOPRESS включает в себя вулканизаторы для всех типов шин: от шин легковых автомобилей до тракторных шин.



Марка инновационного материала для автоматической балансировки шин. Микробисер ProBalance устраняет блуждающий дисбаланс в шинах грузовых автомобилей и увеличивает срок их службы.





Кордовый пластырь R-24. [Стр.10](#)



ЦМК пластырь RS-30. [Стр.15](#)



ЦМК пластырь RS-441. [Стр.15](#)



Монтажный гель-концентрат. [Стр.25](#)



Шиномонтажная жидкость. [Стр.25](#)



Мел для шин. [Стр.26](#)



Масла:
- пневматическое;
- гидравлическое;
- компрессорное. [Стр.33](#)



Абразивные насадки. [Стр. 35](#)



Абразивные насадки, буры. [Стр. 34, 36](#)



Экструдер BS-50H [Стр. 40](#)



Легковой борторасширитель SD-2 [Стр. 41](#)



Вентили с гайкой подкачки:
- РК-5А-145;
- РК-5У-145.

Стр. 22



Нагревательный элемент:
- 700x400 мм;
- 500x400 мм.

Стр. 44



Вулканизатор для вентиляй
ГК, ТК и латок.

Стр. 47



Домкрат V-3

Стр. 50



Автохимия:

- автошампунь;
- чернитель резины;
- холодный воск;
- наношампунь;
- очиститель дисков;
- очиститель двигателя;
- очиститель стекол;
- очиститель салона;
- очиститель следов от насекомых;
- антибитум.

Стр. 57

Содержание:

Заплаты для камер	4
Радиальные пластыри	9
Диагональные пластыри	16
Грибки, шнуры, жгуты	19
Вентили для камер	22
Химия	23
Ручной инструмент	27
Пневмоинструмент	30
Масла	33
Абразивный инструмент	34
Вентили для бескамерных шин	37
Оборудование для шиноремонта	40
Вулканизаторы и комплектующие	42
Оборудование для шиномонтажа	48
Балансировочный микробисер	51
Автосервисное оборудование	56
Автохимия	57
Сувенирная продукция	59
Информационные материалы	60



Коробка - мелкая фасовка



Латки выпускаются на фольгированной подложке в упаковке двух видов:

- 1) Картонная коробка - для мелкой фасовки.
- 2) Полиэтиленовый пакет - для средней фасовки.

Пакет - средняя фасовка



Если повреждение имеет форму пореза, необходимо закруглить его края с помощью дырокола или ножниц.



Латки камерные (круглые)

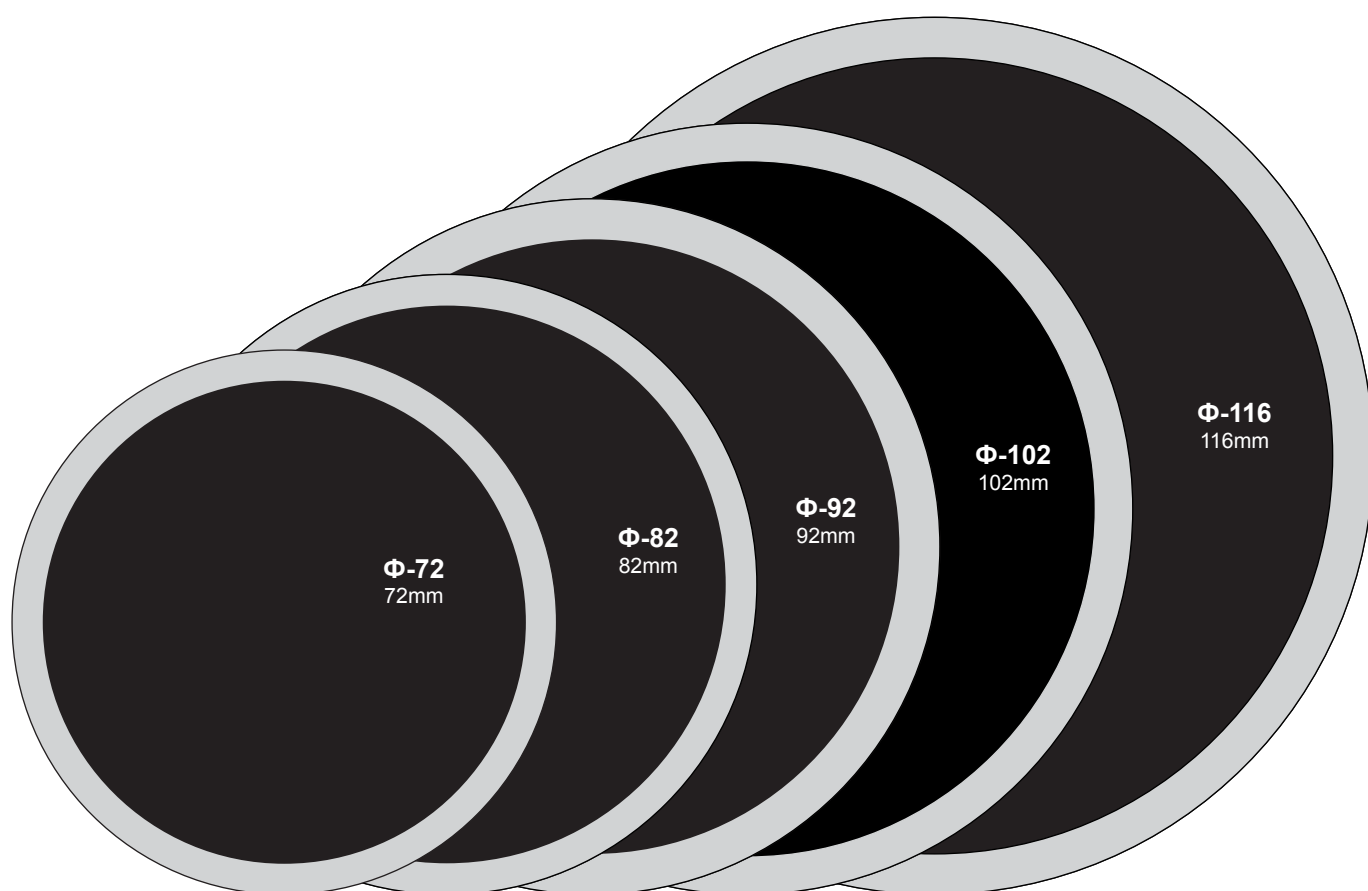
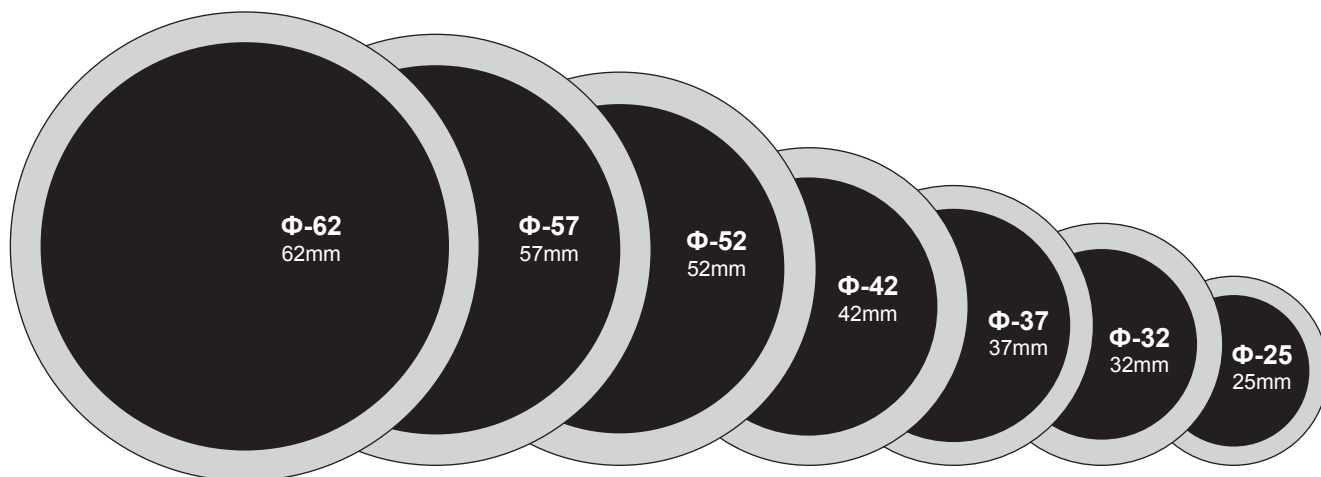
Двухслойные латки Rossvik применяются для ремонта пневматических камер всех видов транспорта: велосипедов, мотоциклов, легковых и грузовых автомобилей, сельскохозяйственной техники.

- Пластичный химический слой латки идеально заполняет неровности ремонтируемой поверхности и, под действием клея-активатора Rossvik, в процессе "холодной вулканизации" латка становится прочнее самой камеры.
- Благодаря тонким краям латки Rossvik не образуют швов на границе ремонта и равномерно тянутся вместе с камерой, сохраняя высокую эластичность ремонтной зоны.
- Все латки Rossvik имеют специальный слой, снижающий трение латки внутри шины. Широкий модельный ряд позволяет выбрать латку нужного размера
- Латки вулканизируются как "холодным", так и "горячим" способом.
- Высокая прочность силового слоя
- Отличная эластичность химического слоя
- Устойчивость к деформации
- Надежная вулканизация "горячим" и "холодным" способом
- Совместимость с клеями разных производителей

Марка	Размер (мм)	Коробка (шт.)	Пакет (шт.)
Φ-25	25	100	200
Φ-32	32	100	200
Φ-37	37	100	200
Φ-42	42	100	200
Φ-52	52	50	100
Φ-57	57	50	100
Φ-62	62	30	100
Φ-72	72	30	100
Φ-82	82	20	50
Φ-92	92	20	
Φ-102	102	20	
Φ-116	116	20	

Инструкция по установке на стр. 69

Круглые камерные латки в натуральную величину



Коробка - мелкая фасовка



Латки камерные (овальные)

Овальные латки Rossvik предназначены для ремонта повреждений автомобильных камер любого типа. Для надежного ремонта края повреждения в виде пореза следует закруглить при помощи ножниц или дырокола.

Марка	Размер (мм)	Коробка (шт.)	Пакет (шт.)
O-1	24x36	100	200
O-2	30x43	100	200
O-3	37x57	50	100
O-4	46x80	50	100
O-6	57x115	20	50
O-7	70x150	20	50
O-8	95x185	20	

Пакет - средняя фасовка

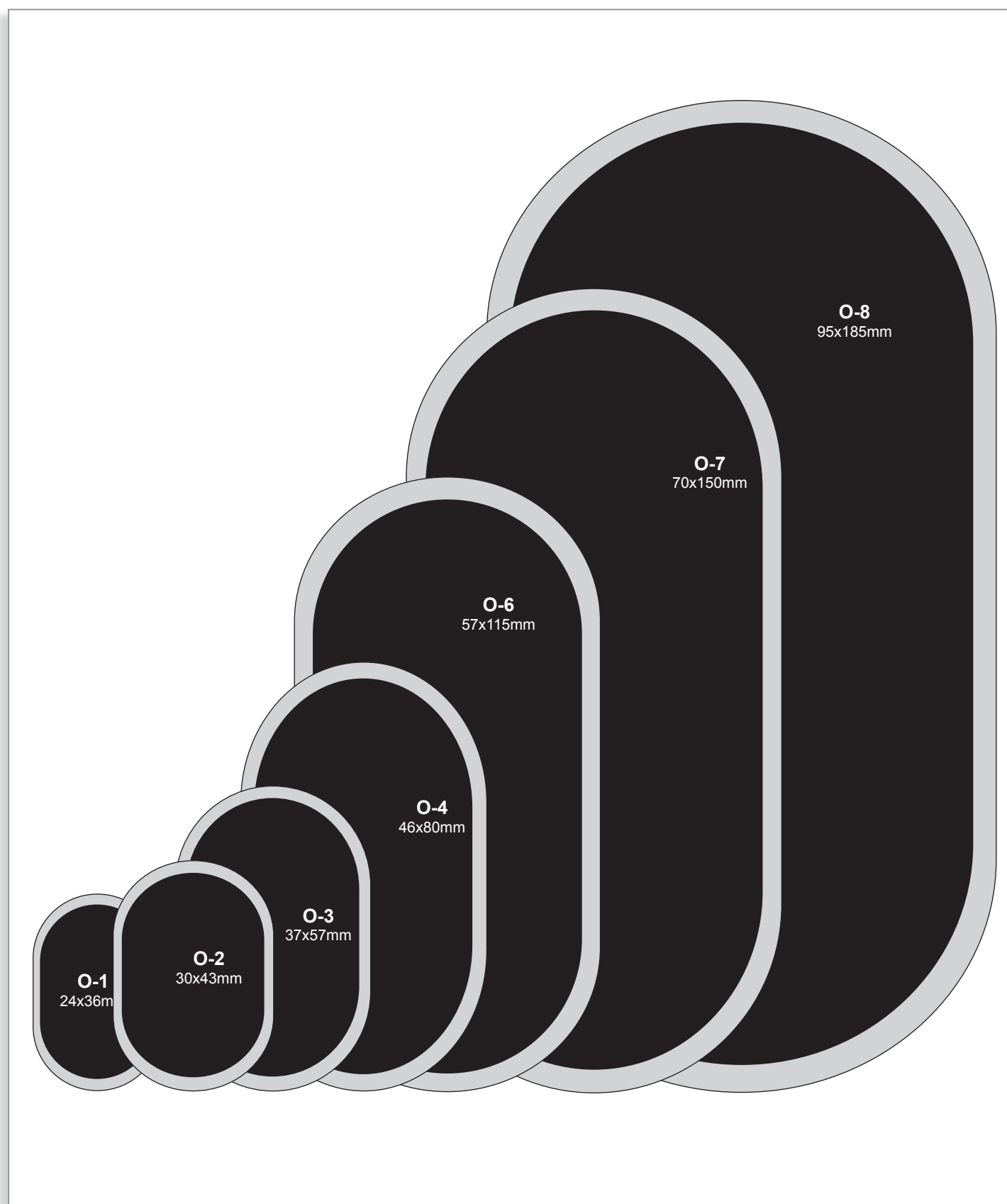


Область зачистки

Для ремонта повреждений, превышающих размер заплатки, применяется метод последовательной установки нескольких латок «внахлест». При этом нижняя латка в зоне нахлеста должна быть аккуратно зачищена сверху.

Инструкция по установке на стр. 69

Овальные камерные латки в натуральную величину



Коробка - мелкая фасовка



Латки универсальные

Универсальные латки Rossvik применяются для ремонта любых шин радиального и диагонального типа. Ими можно отремонтировать небольшие повреждения в зоне протектора или боковые проколы на шинах легковых автомобилей, сельскохозяйственной техники, грузового и пассажирского транспорта.

Марка	Размер (мм)	Коробка (шт.)	Пакет (шт.)
U-micro	32	150	200
U-min	40	100	200
U-mid	50	50	100
U-max	65	30	50

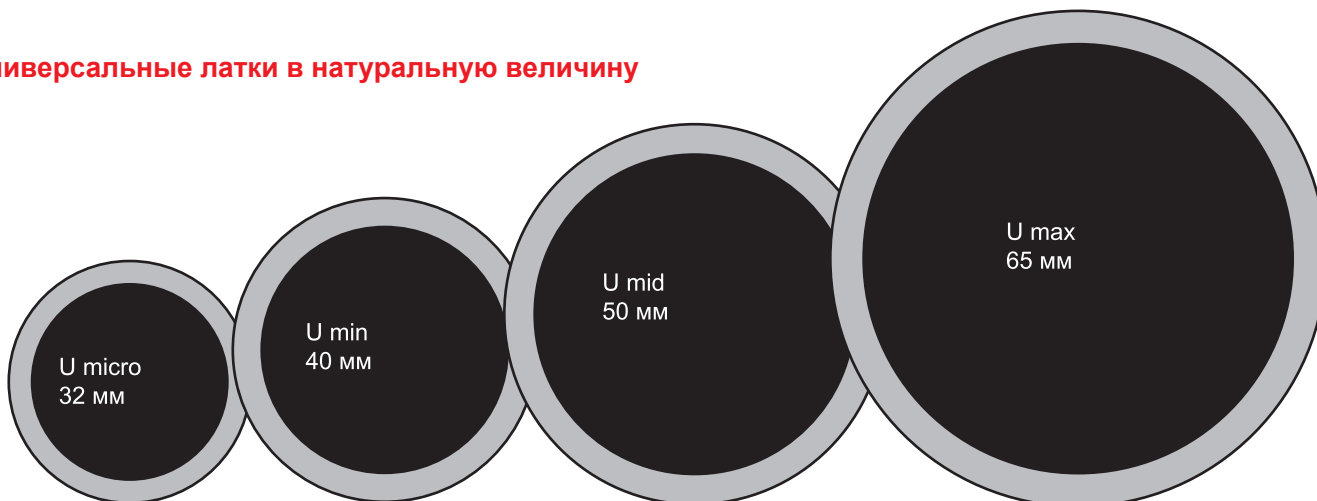
Пакет - средняя фасовка



- Универсальные латки изготавливаются из более прочной и толстой резины, поэтому их можно использовать для ремонта шин с рабочим давлением до 6 Атм.
- Специальный состав и конструкция позволяет латкам Rossvik сохранять эластичность и выдерживать высокие температуры.
- Универсальные латки отлично подходят для ремонта "холодным" и "горячим" способом.

Инструкция по установке на стр. 69

Универсальные латки в натуральную величину



Кордовые пластыри для радиальных шин (химическая вулканизация)

Многослойные кордовые пластыри Rossvik предназначены для ремонта всех типов радиальных бескамерных и камерных шин легковых автомобилей, грузового и пассажирского транспорта, сельскохозяйственной, карьерной и землеройной техники. Они обеспечивают надежный и долговечный ремонт в любом ремонтнопригодном месте шины.

- Цельноформованная конструкция и специально подобранные слои корда делают пластырь прочным и эластичным, способным работать в режиме переменной нагрузки. Специальная технология изготовления пластырей под высоким давлением исключает возможность появления вздутий после ремонта, что характерно для мягких пластырей других производителей.
- Пластыри запрессованы в термостойкую пленку, защищающую химический слой от грязи и окисления.
- Пластыри Rossvik вулканизируются "горячим" и "холодным" способами. Для установки химического пластыря "на горячую" применяется клей-активатор. При перегреве пластыря во время эксплуатации его прочностные характеристики не изменяются.
- При установке пластырей "холодным" способом, для достижения лучших результатов используйте пневмомолоток.



При ремонтах, требующих повышенной надежности, пластыри рекомендуется устанавливать по одноэтапной технологии "Термопресс".

Термопластыри для радиальных шин (горячая вулканизация)

Термопластыри Rossvik созданы специально для применения в самых ответственных ситуациях.

Термопластыри предназначены для ремонта шин всех типов с прогревом пластыря до температуры 145°C под давлением не менее 3 Атм.

По надежности ремонта термопластыри Rossvik превосходят пластыри импортного производства, предназначенные для ремонта "холодным" способом.

- Специальный химический слой пластырей Rossvik после прогрева приобретает особую прочность.
- Для установки термопластырей применяют специальный термоклей.
- Термопластыри имеют длительный срок хранения.

Инструкция по установке на стр. 69

Видео-инструкции по ремонту термопластырями смотрите на официальном сайте ROSSVIK: www.rossvik.ru



Спецпластыри горячей вулканизации (для ремонта низкопрофильных шин):

Пластыри R-201 и R-202 изготавливаются с дополнительными вставками для увеличения площади сцепления в зоне бортового кольца.

Конструкция данных пластырей позволяет производить ремонт повреждений, близких к неремонтируемой зоне.

Учитывая проблемную зону ремонта, данные пластыри устанавливаются только путем горячей вулканизации.

Пластыри для радиальных шин с текстильным кордом.

Марка	Размер	Количество в уп./слойность								
R-8	45x75mm	20 шт./1	●							
R-10	55x75mm	20 шт./1	●							
R-10.1	57x102mm	20 шт./1	●							
R-11	65x95mm	20 шт./1	●	●						
* R-12	70x120mm	10 шт./1	●	●						
* R-13	75x90mm	20 шт./1	●	●						
R-14	85x130mm	10 шт./1	●	●						
R-15	90x105mm	10 шт./1	●	●						
R-18	75x110mm	10 шт./2	●	●	●					
R-19	105x120mm	10 шт./2	●	●	●	●				
R-20	90x135mm	10 шт./2	●	●	●	●	●	●		
* R-201	90/160x135mm	10 шт./2	●	●	●	●	●	●	●	●
* R-22	80x175mm	10 шт./2		●	●	●	●	●	●	●
R-202	90/160x170mm	10 шт./2		●	●	●	●	●	●	●
R-23	110x185mm	10 шт./2		●	●	●	●	●	●	●
* R-231	110x155mm	10 шт./2		●	●	●	●	●	●	●
R-24	80x200mm	10 шт./2			●	●	●	●	●	●
* R-25	115x145mm	10 шт./3			●	●	●	●	●	●
R-251	115x145mm	10 шт./2			●	●	●	●	●	●
* R-252	125x165mm	10 шт./2			●	●	●	●	●	●
* R-26	85x260mm	10 шт./3			●	●	●	●	●	●
* R-28	85x330mm	10 шт./3				●	●	●	●	●
R-33	100x125mm	10 шт./3				●	●	●	●	●
R-35	130x180mm	10 шт./4				●	●	●	●	●
R-351	130x180mm	10 шт./3				●	●	●	●	●
R-40	105x200mm	10 шт./3				●	●	●	●	●
* R-42	130x260mm	10 шт./4				●	●	●	●	●
R-44	130x340mm	10 шт./4				●	●	●	●	●
R-441	140x400mm	10 шт./4				●	●	●	●	●
R-45	180x230mm	10 шт./4						●	●	●
R-451	180x300mm	10 шт./4						●	●	●
R-46	180x440mm	5 шт./4								
* R-50	190x580mm	5 шт./5								
R-52	250x580mm	3 шт./5								
R-55	260x330mm	1 шт./5								
R-56	270x720mm	1 шт./7								
R-60	270x880mm	1 шт./7								
R-62	325x1030mm	1 шт./7								
R-65	330x420mm	1 шт./7								
R-68	350x760mm	1 шт./7								
R-75	450x530mm	1 шт./8								
R-80	150x190mm	10 шт./2								
R-82	185x240mm	10 шт./3								
R-84	215x295mm	5 шт./3								
R-86	245x340mm	5 шт./3								
R-861	245x440mm	5 шт./3								

- Для удобства пользователей цифровая маркировка пластырей ROSSVIK совпадает с маркировкой ведущих производителей расходных материалов TIP-TOP, MARUNI, TECH, но для повышения надежности ремонта реальные размеры отдельных пластырей превышают размеры импортных аналогов.
- Пластыри, выделенные значком *, производятся по собственным разработкам ROSSVIK и имеют соотношение размеров сторон лучше, чем у импортных аналогов.
- Цветом выделены новинки.

Таблица предельных размеров повреждений для радиальных шин с текстильным кордом.

(Не использовать при ремонте шин с цельнометаллокордовым каркасом).

Размер Покрышки (мм, дюймы)	 БОК W mm L mm	 ПЛЕЧО D mm	 БЕГОВАЯ W/D mm L mm	НОМЕР ПЛАСТЫРЯ	РАЗМЕР ПЛАСТЫРЯ (мм/слойность)
Легковой Транспорт 125 – 195 205 – 255 	4x10	6	8x8	8	45x75/1
	6x12	8	10x10	10	55x75/1
	6x15	8	10x12	10.1	57x102/1
	8x12	8	10x12	11	65x95/1
	10x20	10	12x12	12	70x120/1
	12x15	8	12x12	13	75x90/1
	18x15	8	14x14	15	90x105/1
	20x30	12	15x15	14	85x130/1
	15x20	10	15x15	18	75x110/2
	30x25	14	15x20	19	105x120/2
	20x40	15	15x15	20	90x135/2
	30x35	---	---	201	90/160x135/2
	30x45	---	---	202	90/160x170/2
	10x60	16	18x20	22	80x175/2
	25x30	16	18x20	22	80x175/2
	30x70	18	20x20	23	110x185/2
	45x50	18	20x20	23	110x185/2
	40x50	18	18x18	231	110x155/2
	45x40	20	18x16	251	115x145/2
	55x55	25	25x20	252	125x166/2
	---	---	20x20	33	100x125/3
Легкий Грузовой Транспорт 6,50 – 12,50 7 – 10 215/85 - 265/75 	4x6	---	4x4	10 – 11	55x75/ 65x95/1
	6x8	4	6x6	12	70x120/1
	8x10	4	8x8	13	75x90/1
	8x12	6	10x10	15	90x105/1
	10x25	10	12x12	14	85x130/1
	10x20	8	12x12	18	75x110/2
	20x20	10	15x15	19	105x120/2
	15x25	8	10x15	20	90x135/2
	15x50	10	15x15	22	80x175/2
	20x30	10	15x15	22	80x175/2
	30x40	15	18	23	110x185/2
	30x35	14	16x16	231	110x155/2
	---	---	20x20	25	115x145/3
	35x25	15	16x16	251	115x145/2
	40x50	16	18x18	252	125x166/2
	---	---	16x16	33	100x125/3
	20x60	18	---	24	80x220/2
	25x80	20	---	26	85x260/3
	25x70	20	25x25	40	105x200/3

• «Таблица предельных размеров повреждений» составлена на основе исследований ведущих мировых производителей ремонтных материалов.

Дополнительно внесены изменения, касающиеся пластырей, разработанных компанией ROSSVIK для российских условий. Приведенные в таблице максимальные размеры повреждений не рекомендуется превышать при ремонте «холодным» способом и в случаях применения пластырей других производителей, имеющих меньшую площадь адгезива.

• Все таблицы носят рекомендательный характер и являются верными на момент печати тиража. Производитель оставляет за собой право вносить изменения и дополнения в данные и таблицы после даты выхода каталога.

• Пользуясь этой таблицей следует учитывать особенности местных дорожных и рабочих условий, убедиться в достаточности рекомендованных безопасных пределов и, в случае необходимости, их изменить.

• **Внимание!** Первой в таблице указывается ширина повреждения (W), затем - длина (L). Значение 10x15 указывает, что максимальный размер повреждения составляет 10 мм поперек нитей корда и 15 мм вдоль нитей корда.

Таблица предельных размеров повреждений для радиальных шин с текстильным кордом.

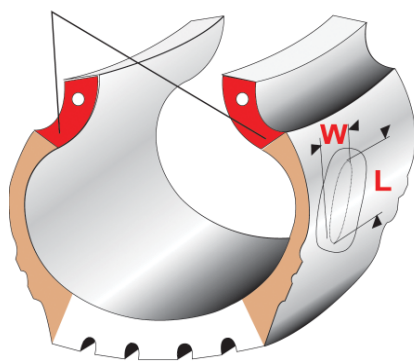
(Не использовать при ремонте шин с цельнометаллкордовым каркасом).

Размер Покрышки (мм, дюймы)	 БОК W mm L mm	 ПЛЕЧО D mm	 БЕГОВАЯ W/D mm L mm	НОМЕР ПЛАСТЫРЯ	РАЗМЕР ПЛАСТЫРЯ (мм/слойность)
Тяжелый грузовой транспорт 7.50 – 12.00 	4x8	4	6x6	14	85x130/1
	6x8	---	8x8	18	75x110/2
	8x10	8	10x10	20	90x135/2
	8x30	10	---	22	80x175/2
	20x40	14	15x15	23	110x185/2
	---	---	12x12	33	100x125/3
	---	---	15x25	25	115x145/3
	---	---	25x35	35	130x180/4
	---	---	40x60	45	180x230/4
	15x60	14	---	26	85x260/3
	15x80	16	---	28	85x330/3
	10x80	15	20x25	40	105x200/3
	20x60	15	20x25	40	105x200/3
	10x100	20	30x30	42	130x260/4
	25x60	20	30x30	42	130x260/4
	40x25	20	30x30	42	130x260/4
	20x130	25	40x50	44	130x340/4
	30x80	25	40x50	44	130x340/4
	40x60	25	40x50	44	130x340/4

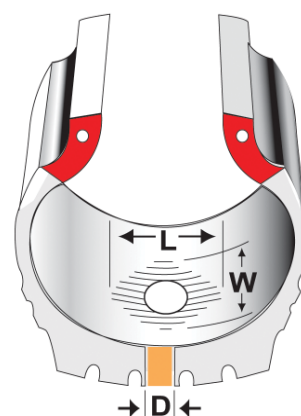
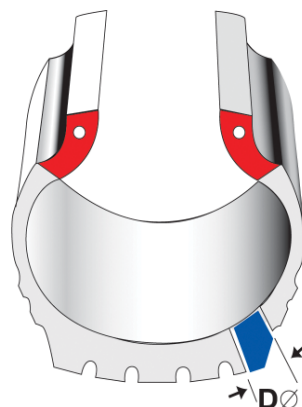
Для ремонта повреждений с размерами, превышающими размеры приведенные в таблице, следует применять только одно-этапную технологию ремонта шин, а для достижения максимального результата рекомендуется использовать термопластыри Rossvik.

Пользуясь этой таблицей следует учитывать особенности местных дорожных и рабочих условий, убедиться в достаточности рекомендуемых безопасных пределов и, в случае необходимости, их изменить.

Неремонтируемая зона



Бок



W - ширина повреждения. Максимальный размер повреждения корда в направлении движения.
L - длина повреждения. Максимальный размер повреждения корда в радиальном направлении.
D - максимальный размер повреждения корда на плече, по протектору.

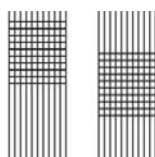
Окончательный размер повреждения определяется после полной зачистки ремонтной зоны.

Пластыри ЦМК



Серия RS (radial steel)

Серия RS-500



CRS A CRS C

Для ремонта боковой
и плечевой зоны

Номер пластыря Размер (мм) Количество в упаковке

RS-40	105x200	10
RS-42	130x260	10
RS-44	130x340	10
RS-441	140x400	10
RS-45	180x230	10
RS-451	180x300	10
RS-46	180x440	5
CRS-42 C/A	130x260	10
CRS-44C/A	130x340	10
RS-24	80x220	10
RS-26	85x260	10
RS-28	85x330	10
RS-30	100x350	10

Пластыри универсальной конструкции Для ремонта по беговой дорожке, плечу и боковой зоне.

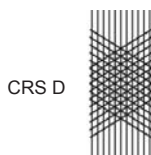
Пластыри ЦМК - вид материалов для профессионального ремонта грузовых шин с цельнометаллокордовым каркасом (all steel).

Слои металлического корда обеспечивают пластырям более высокую надежность и прочность.

Для того, чтобы уменьшить напряжение, возникающее на концах жесткого металлокордового пластыря после установки, пластыри ROSSVIK имеют дополнительный внутренний подкладочный текстильный слой, который помогает равномерно распределить напряжение по всей площади пластыря.

Помимо высокой надежности, преимуществом таких пластырей является незначительное вздутие при их установке на боковую и плечевую зону шины.

• Индексы на пластырях CRS: A, C - ремонт боковой и плечевой зоны.



CRS D

Для ремонта
беговой зоны

RS-25	115x145	10
RS-35	130x180	10
CRS-42D	130x260	10
CRS-44D	130x340	10
CRS-45D	180x230	10
CRS-451D	180x300	10
CRS-46D	180x440	5

Пластыри для ремонта только по беговой дорожке



Индексы на пластырях CRS: D – ремонт пробоев на беговой дорожке.



RS-531	90x175	10
RS-533	110x205	10
RS-535	110x245	10
RS-537	110x285	10
RS-539	115x325	10
RS-541	125x365	10
RS-543	135x445	5
RS-545	135x510	5
RS-547	145x580	3
RS-549	200x580	1
RS-551	245x590	1

Зауженные пластыри Для ремонта в плечевой и боковой зоне

Для удобства пользователей цифровое обозначение пластырей ЦМК совпадает с маркировкой пластырей 500-й серии производства фирмы Тир-Тор, но, с учетом опыта эксплуатации на российских дорогах, их размеры увеличены.

Особая форма пластырей ЦМК 500-й серии обеспечивает им большую гибкость, что делает процесс их установки более удобным. Небольшой вес снижает дисбаланс и нагрев шины при эксплуатации. Прочность и нерастяжимость усиливающего металлокорда позволяет значительно уменьшить вздутие на месте ремонта.

При ремонтах, требующих особой надежности, пластыри рекомендуется устанавливать по одноэтапной технологии "Термопресс".

Таблица предельных размеров повреждений
для шин с цельнометаллокордовым каркасом (ЦМК)

Размер Покрышки (мм, дюймы)	 серия 100	 серия 85-80	 серия 75-70	 серия 65-60	 бок W mm L mm	 плечо D Ø mm	 беговая W/D mm L mm	НОМЕР ПЛАСТЫРЯ	РАЗМЕР ПЛАСТЫРЯ (мм/слойность)
Тяжелый грузовой транспорт  	6.00/- 7.50	7R- 8.5R/ 205/-235	205/-235	245/-265			6x6	14	85x130/1
							10x10	19	105x120/2
							12x12	33	100x125/3
							15x15	25	115x145/3
							20x20	RS-25	125x145/1
							25x30	RS-35	130x180/1
					5x70	20	---	RS-26	85x260/1
					10x45	20	---	RS-26	85x260/1
					20x10	20	---	RS-26	85x260/1
					10x40	15	20x25	533/RS-40	110x205/ 115x200/1
					20x25	15	20x25	533/RS-40	110x205/ 115x200/1
					10x60	20	20x30	535	110x245/1
					15x40	20	20x30	535	110x245/1
					20x20	20	20x30	535	110x245/1
					20x60	30	25x30	RS-42	130x260/1
					40x50	30	25x30	RS-42	130x260/1
					45x15	30	25x30	RS-42	130x260/1
					45x40	40	25x40	CRS-42c	130x260/1
					40x40 борт	30	---	CRS-42a	130x260/1
					---	---	40x40	CRS-42d	130x260/1
Тяжелый грузовой транспорт  	8.25- 10.00 225/-245	9R-10R/ 245-265	245/-265	275/-315			6x6	15	85x130/1
							10x10	19	105x120/2
							12x12	33	100x125/3
							15x15	25	115x145/3
							18x18	RS-25	125x145/1
					5x70	15	---	RS-26	85x260/1
					10x50	15	---	RS-26	85x260/1
					20x10	15	---	RS-26	85x260/1
					10x40	12	20x25	533/RS-40	110x205/ 115x200/1
					20x25	15	20x25	533/RS-40	100x205/ 115x200/1
					10x60	15	20x30	535	110x245/1
					15x40	15	20x30	535	110x245/1
					25x20	15	20x30	535	110x245/1
					10x70	25	25x35	537	110x285/1
					25x60	25	25x25	537	110x285/1
					35x50	25	25x25	537	110x285/1
					20x60	30	25x30	RS-42	130x260/1
					35x20	30	25x30	RS-42	130x260/1
					40x40	30	---	CRS-42a	130x260/1
					45x40	30	25x40	CRS-42c	130x260/1
							35x40	CRS-42d	130x260/1

Таблица предельных размеров повреждений
для шин с цельнометаллокордовым каркасом (ЦМК)

Размер Покрышки (мм, дюймы)	 серия 100	 серия 85-80	 серия 75-70	 серия 65-60	 бок W mm L mm	 плечо D mm	 беговая W/D mm L mm	НОМЕР ПЛАСТЫРЯ	РАЗМЕР ПЛАСТЫРЯ (мм/слойность)
Тяжелый грузовой транспорт 22.5   	11.00- 13.00 12.5R- 14.75R 12.5	11R-13R 275-285/ 12/-14/ 14.75	275/- 375/ 11/-13	325/-385	---	---	10x10	19	105x120/2
					---	---	12x12	33	100x125/3
					---	---	15x15	25	115x145/3
					---	---	18x18	RS-25	125x145/1
					---	---	25x30	35	130x180/4
					---	---	30x35	RS-35	130x180/1
					---	---	15x20	RS-40	115x200/1
					---	---	35x40	45	180x230/4
					---	---	40x50	RS-45	180x230/1
					---	---	40x60	CRS-45d	180x230/1
					---	---	35x45	451	180x300/1
					---	---	40x60	RS-451	180x300/1
					---	---	40x80	CRS-451d	180x300/1
					5x70	15	---	RS-26	85x260/1
					15x25	15	---	RS-26	85x260/1
					5x90	18	---	RS-28	85x330/1
					15x40	18	---	RS-28	85x330/1
					15x50	15	15x25	535	110x245/1
					25x30	15	15x25	535	110x245/1
					15x70	25	20x30	537	110x285/1
					25x40	25	20x30	537	110x285/1
					15x70	25	25x30	539	115x325/1
					30x40	25	25x30	539	115x325/1
					15x80	18	18x18	RS-30	100x350/1
					20x40	18	18x18	RS-30	100x350/1
					20x90	25	30x40	541	125x365/1
					30x50	25	30x40	541	125x365/1
					20x50	30	30x30	RS-42	130x260/1
					40x30	30	30x30	RS-42	130x260/1
					20x80	30	30x30	RS-44	130x340/1
					40x40	30	30x30	RS-44	130x340/1
					45x40 борт	30	---	CRS-42a	130x260/1
					45x40	30	30x35	CRS-42c	130x260/1
					45x40 борт	30	---	CRS-44a	130x340/1
					45x40	30	30x45	CRS-44c	130x340/1
					---	---	40x40	CRS-42d	130x260/1
					---	---	40x60	CRS-44d	130x340/1
					25x80	40	40x35	RS-441	140x400/1
					45x45	40	40x35	RS-441	140x400/1

ВНИМАНИЕ!

Ремонт цельнометаллокордовых шин (ЦМК) пластырями **с текстильным кордом** возможен в случае, когда повреждение в плечевой или боковой зоне затрагивает не более двух слоев каркаса. Повреждения больших размеров следует ремонтировать только специальными металлокордовыми пластырями.

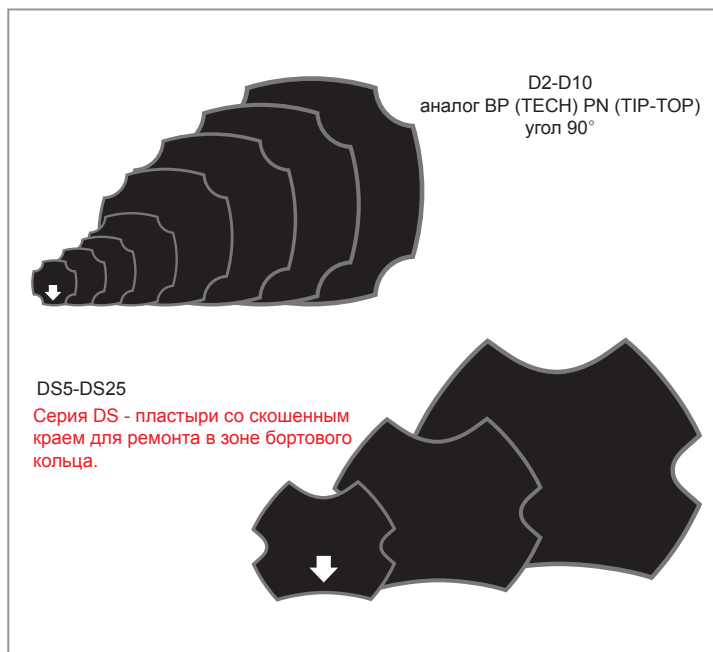
Пользуясь этой таблицей следует учитывать особенности местных дорожных и рабочих условий, убедиться в достаточности рекомендуемых безопасных пределов и, в случае необходимости, их изменить.



Диагональные пластыри

Диагональные пластыри применяются для ремонта камерных и бескамерных шин легковых и грузовых автомобилей, землеройной и сельскохозяйственной техники. Могут устанавливаться на любом ремонтпригодном участке шины (за исключением серии Du).

- Специально подобранные слои корда равномерно распределяют нагрузку по площади пластыря, обеспечивая его эластичность и прочность.
- Между кордовой частью и адгезивным слоем находится специальный амортизирующий слой, распределяющий усилие при изгибе и улучшающий теплообмен во время эксплуатации.
- Пластыри предназначены как для "холодной", так и для "горячей" вулканизации.
- При ремонтах, требующих особой надежности, пластыри рекомендуется устанавливать по одноэтапной технологии "Термопресс".
- Для повышения эластичности многослойные пластыри перед установкой следует прогреть до 40-60°C.
- В зависимости от назначения шины угол пересечения слоев корда в пластыре изменяется.



Диагональные пластыри для легковых и грузовых шин



Марка	Размер (мм)	Количество в уп./ слойность	Конструкция пластыря
D-2	80	10 шт./2	
D-3	100	10 шт./2	
D-4	120	10 шт./2	
D-5/DS-5	160	10 шт./4	
D-5-2/DS-5-2	160	10 шт./2	
D-6/DS-6	235	5 шт./6	
D-6-4/DS-6-4	235	5 шт./4	
D-7/DS-7	295	5 шт./6	
D-7-4/DS-7-4	295	5 шт./4	
D-8/DS-8	345	5 шт./6	
D-9	390	3 шт./8	
DS-9	390	1 шт./8	
D-10	450	3 шт./8	
DS-10	450	1 шт./8	

Цветом выделены облегченные пластыри собственной разработки с уменьшенным числом слоев корда. Облегченные пластыри уменьшают жесткость места ремонта и предотвращают перегрев шины во время эксплуатации.

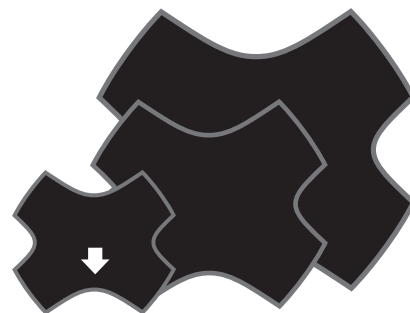
Диагональные пластыри для сельхозтехники

Пластыри серии "combi" (CDS-20, CDS-22)
для ремонта в зоне бортового кольца.



Марка	Размер (мм)	Количество в уп./ слойность	Конструкция пластыря
D-20	255	5 шт./4	135°
DS-20	255	1 шт./4	
D-20-2	255	5 шт./ 2	CDS
DS-20-2	255	1 шт./ 2	
D-21	370	5 шт./4	135°
DS-21	370	1 шт./4	
D-21-2	370	5 шт./2	CDS
DS-21-2	370	1 шт./2	
D-22	510	3 шт./4	135°
DS-22	510	1 шт./4	
D-22-2/DS-22-2	510	1 шт./2	CDS
D-23	255	5 шт./ 6	
DS-23	255	1 шт./ 6	135°
D-24	370	5 шт./ 6	
DS-24	370	1 шт./ 6	CDS
D-25	510	3 шт./ 6	
DS-25	510	1 шт./ 6	135°
CDS-20	255	5 шт.	
CDS-22	510	1 шт.	CDS
CDS-25	510	1 шт.	

D20-D25
аналог TIP-TOP
угол 135°



Диагональные пластыри для карьерной техники и погрузчиков



Марка	Размер (мм)	Количество в уп./ слойность	Конструкция пластыря
D-30	255	5 шт./6	65°
D-31	350	5 шт./6	
D-32	450	3 шт./8	

D30-D32
аналог (TIP-TOP)
угол 65°



Усиленные пластыри DU

DU-пластыри с расширенной кордовой частью для ремонта шин карьерной и погрузочной техники.

Используются только при ремонте по беговой дорожке.



Марка	Размер (мм)	Количество в уп./ слойность	Конструкция пластыря
Du-0	200	10 шт./4	90°
Du-1	230	5 шт./4	
Du-2	280	5 шт./4	
Du-3	380	5 шт./4	
Du-4	230	5 шт./ 6	
Du-5	280	5 шт./ 6	
Du-6	380	5 шт./ 6	
Du-7	490	3 шт./ 6	

DU0-DU7
аналог BPT (TECH)
угол 90°

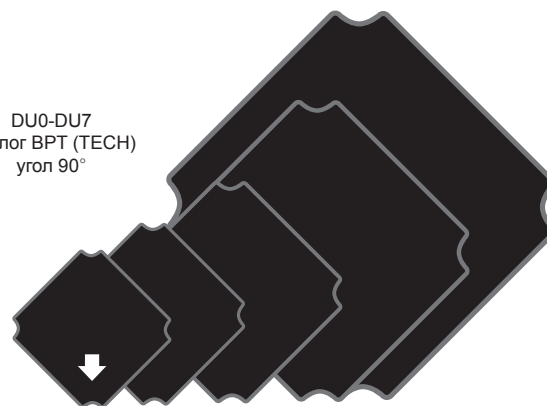


Таблица предельных размеров повреждений для диагональных шин

Легковые и грузовые автомобили (ПОРЕЗЫ)								
Макс. повреждение	10 мм	15 мм	25 мм	35 мм	50 мм	75 мм	100 мм	125 мм
Кол-во слоев	D №	D №	D №	D №	D №	D №	D №	D №
2-4	2	3	3	4	5	-	-	-
6-8	3	3	4	4	5	-	-	-
10-12	3	4	5	5	6	7	8	-
14-16	3	4	6	6	6	7	8	10
18-20	4	5	6	7	8	9	9	10
22-24	6	6	7	8	9	9	10	-

Несквозные повреждения корда до половины толщины колеса								
Макс. повреждение	10 мм	15 мм	25 мм	35 мм	50 мм	75 мм	100 мм	125 мм
Кол-во слоев	D №	D №	D №	D №	D №	D №	D №	D №
8-12	2	2	3	3	5	6	7	-
14-18	3	3	4	4	5	6	7	8
20-24	4	4	5	5	6	7	9	9

• Если в графе указаны 2 или 3 размера, то ремонт данного повреждения следует выполнять методом последовательного наложения пластырей указанных номеров от большего к меньшему.

• Каждый слой устанавливается как одиночный пластырь с промазкой клеем и просушиванием, а затем зачищается с наружной стороны.

• На зачищенное место устанавливается следующий пластырь меньшего размера.

• Для достижения максимального результата каждый слой следует простукивать пневмомолотком и окончательный обжим проводить в вулканизационной системе "Термопресс".

• При горячей вулканизации температуру следует доводить не менее, чем до 135°C. Перед установкой пластыря следует прогреть до 40-60°C.

Грейдеры и экскаваторы (ПОРЕЗЫ)							
Макс. повреждение	25 мм	50 мм	75 мм	100 мм	125 мм	150 мм	175 мм
Кол-во слоев	D №	D №	D №	D №	D №	D №	D №
8-12	30	30	30	31	32	32	32
14-18	30	30	31	32	32	32	---
20-26	30	31	31	32	---	---	---
28-36	31	32	32	---	---	---	---
38-44	31	32	---	---	---	31	32
46-50	32	---	---	32	32	32	32
52-58	32	---	---	32	32	---	---

Несквозные повреждения корда до половины толщины колеса				
Макс. повреждение	50 мм	100 мм	150 мм	200 мм
Кол-во слоев	D №	D №	D №	
8-12	20	31	31	32
14-18	30	31	31	32
20-26	30	31	32	32

Тракторы			
Макс. повреждение	75 мм	125 мм	175 мм
Кол-во слоев	D №	D №	D №
4-6	20	21	22
8-12	23	24	25
14-16	24	25	---

Пользуясь этой таблицей следует учитывать особенности местных дорожных и рабочих условий, убедиться в достаточности рекомендуемых безопасных пределов и, в случае необходимости, их изменить.

Грибки резиновые для шин с рабочим давлением до 4 Атм

Грибки Rossvik применяются для ремонта небольших повреждений радиальных и диагональных шин всех видов.

Ремонт грибками является более надежным и технологичным, чем ремонт жгутами или универсальными заплатами, т.к. одновременно с установкой шляпки грибка с внутренней стороны покрышки, ножка грибка плотно заполняет канал повреждения и защищает каркас шины от попадания влаги, предупреждая преждевременное разрушение металлокорда от коррозии.

Грибки изготавливаются из прочной и эластичной резины, что позволяет легко устанавливать их в отверстия меньшего диаметра.

- Для надежной герметизации прокола отверстие, подготовленное под установку грибка, должно быть на 2-3 мм меньше диаметра ножки.

- Все грибки вулканизируются "холодным" или "горячим" способом.



Ремонтные грибки устанавливаются в проколы, угол которых не превышает 25°.

Грибки устанавливаются по всей беговой части шины.

Грибки 1-ой серии

С резиновой ножкой без адгезивного слоя.

Для камерных шин.

Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
Г-7-1	7x45	30
Г-9-1	9x62	15
Г-12-1	12x68	15

Грибки 2-ой серии

С резиновой ножкой, покрытой адгезивом.

Для бескамерных шин.

Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
Г-7-2	7x45	30
Г-9-2	9x62	15
Г-12-2	12x68	15

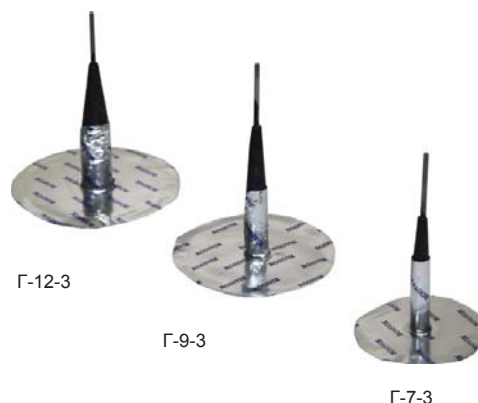
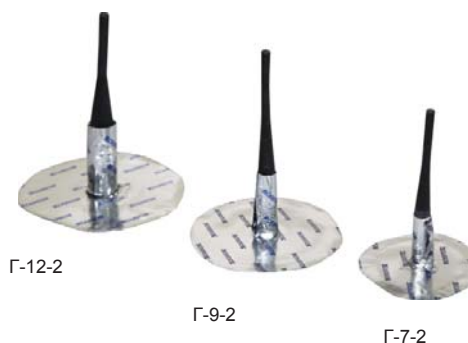
Грибки 3-ей серии

С проволоочной ножкой, покрытой адгезивом.

Для бескамерных шин.

Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
Г-7-3	7x45	30
Г-9-3	9x62	15
Г-12-3	12x68	15

Каждый тип грибков выпускается в трех размерах, с различной толщиной ножки: 7, 9, 12 мм





Грибки выпускаются 3-х размеров, с различной толщиной ножки: 12, 15, 18 мм.



Грибки с кордом для всех типов шин с рабочим давлением до 6-8 атм.

Для ремонта грузовых шин применяются грибки с квадратной шляпкой, усиленной текстильным кордом, и способные выдерживать рабочее давление до 8.0 Атм.

- Для надежного ремонта отверстие, подготовленное под установку грибка, должно быть на 3 мм меньше диаметра ножки.
- Для получения правильного отверстия рекомендуется применять карбидные буры и низкооборотистую (700 об/мин) реверсивную пневмодрель.
- Для повышения надежности ремонта установку кордовых грибков в шины радиальной или диагональной конструкции следует производить с учетом направления нитей корда в шляпке.

Выпускаются двух видов:

№1. С резиновой ножкой без адгезивного слоя – для камерных шин.

№2. С резиновой ножкой, покрытой адгезивным слоем – для бескамерных шин.



Ремонтные грибки устанавливаются в проколы, угол которых не превышает 25°. Грибки устанавливаются по всей беговой части шины.

Давление в шине	Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
6 Атм.	Г-12-1К	12/90	10
	Г-12-2К	12/90	10
	Г-15-1	15/100	10
8 Атм.	Г-15-2	15/100	10
	Г-18-1	18/100	10
	Г-18-2	18/100	10

Ножки грибков

- Предназначены для заполнения каналов повреждений в грузовых шинах радиального и диагонального типов.
- Применяются в случаях, когда угол повреждения составляет более 25° и установка грибка невозможна.
- Для надежного ремонта отверстие, подготовленное под установку ножки, должно быть на 3 мм меньше диаметра ножки. Для получения правильного отверстия рекомендуется применять карбидные буры и низкооборотистую реверсивную пневмодрель (700 об/мин.).
- Ремонт ножками производится “холодным” или “горячим” способом с дублированием места ремонта кордовым пластирем или универсальной заплатой.

Ножки грибков устанавливаются только в центральной части беговой дорожки (1/3 часть).



Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
N-9	9	25
N-12	12	15
N-15	15	15
N-18	18	10
N-21	21	15
N-25	25	10



Резиновые жгуты

Резиновые жгуты Rossvik предназначены для ремонта небольших проколов бескамерных шин. Их можно устанавливать в протекторной и плечевой частях покрышки. Специальная адгезивная резина, покрывающая жгут, заполняет микротрещины в месте ремонта и обеспечивает отличную прочность ремонта.

Жгуты Rossvik применяются как для ремонта уже демонтированных шин, так и для ремонта шин на диске.

Из соображений безопасности не следует использовать жгуты для ремонта боковин.

- Ремонт проколов бескамерных шин резиновыми жгутами является наиболее щадящим и самым технологичным из всех существующих видов ремонта, т.к. не вызывает деформации каркаса шины и герметизирует канал повреждения на весь срок службы шины.

- В отличие от жестких кордовых жгутов, при ремонте которыми каркас шины часто рвется и деформируется под форму

жгута, резиновые жгуты очень эластичны, хорошо тянутся и более плотно заполняют повреждение.

- Резиновые жгуты можно использовать как заполнитель канала повреждения, если комбинировать их с универсальной латкой или кордовым пластырем.

Жгуты выпускаются 2-х видов: L-200 (тонкие) и L-210 (толстые)

- Чтобы резиновые жгуты не рвались при установке, давление в шине следует снизить до 0,2-0,5 Атм, а для подготовки отверстия применять 6 мм спиральное шило, смазанное клеем Rossvik. Вращение шила следует производить в одну сторону (на выворачивание).

Инструкция по установке на стр. 70

Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
L-200	200x5	25
L-210	210x6	25



Шнуры ремонтные

Рыжие шнуры Rossvik применяются для ремонта мелких проколов всех типов шин. Они идеально подходят для экспресс-ремонта бескамерных шин и завоевали большую популярность среди шиноремонтников.

Высокая прочность синтетических волокон облегчает установку шнура в покрышку, а специальная пропитка из воздухонепроницаемого каучука надежно герметизирует повреждение.

- Шнуры выпускаются 3-х размеров: 6мм; 4,5мм; 3мм.

- Для облегчения установки шнуров их можно смазывать клеем Rossvik, но допускается установка и без клея.

Ведущие производители данной продукции предупреждают о том, что рыжие шнуры предназначены для временного ремонта, поскольку герметизируют повреждение только за счет сжатия в канале прокола и высокой клейкости. При движении по мокрой дороге происходит вымывание клейкой пропитки. Проникающие в прокол вода и грязь вызывают коррозию каркаса и потерю герметичности.

- Для повышения надежности шнуры Rossvik изготавливаются более плотными и упругими, чем аналогичная продукция других производителей.

- При ремонте небольших проколов для уменьшения деформации каркаса применяются шнуры меньшего диаметра: 4,5мм, 3мм.

- Установку тонких шнуров следует производить тонкими иглами.

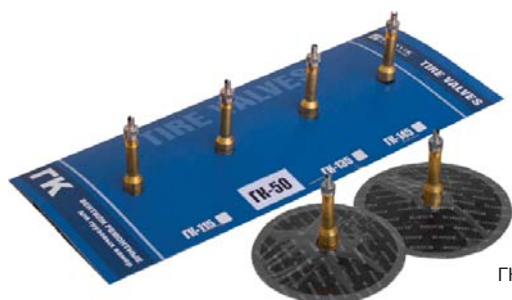
Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
B-200-6	200x6	25 (толстые)
B-200-4,5	200x4,5	25 (средние)
B-200-3	200x3	50 (тонкие)



ЛК-414



ГК



ГК-50



ТК



PK-5Y-145



PK-5A-145

Вентили ремонтные для камер

Вентили предназначены для ремонта камер легковых (ЛК) и грузовых (ГК) автомобилей и сельскохозяйственной техники (ТК).

Вентили изготавливаются из специальной резины, которая делает эти изделия надежными и долговечными. Все вентили вулканизируются "холодным" и "горячим" способом.

Вентили ремонтные для легковых камер

Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
ЛК-414	68x40	10

Вентили ремонтные для грузовых камер

В серии ГК выпускаются вентили разной длины: GK-115, GK-120, GK-135, GK-145, прямые и гнутые под 94°.

Для повышения надежности ремонта перед установкой вентиль следует разогреть до 60°C или кратковременно прижать на разогретом до 60°C вулканизаторе с лекалом под вентиль.

Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
ГК-115	100x115/Л 94°	4
ГК-120	100x120/Л 94°	4
ГК-135	100x135/Л 94°	4
ГК-145	100x145/Л 94°	4

Вентили ремонтные для грузовых камер

Применяются на передних колесах трактора "Беларусь", в шинах тракторных тележек, сельхозтехники и фронтальных погрузчиков.

Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
ГК-50	100x50	4

Вентили ремонтные для тракторных камер

Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
ТК	100x60	4

Вентили с гайкой центральной подкачки для камер спецтехники

Вентили ремонтные с гайкой подкачки для спецтехники с регулируемым давлением воздуха в шинах. Применяется для ремонта камер на автомобилях ГАЗ, ЗИЛ и другой техники с системой централизованной подкачки колес.

Марка	Размер (мм)	Комплектация (шт.)
PK-5Y-145 (двойной изгиб)	100x145/Л 94°/ Л 27°	4
PK-5A-145	100x145/Л 94°/	4

Клей-активатор

Универсальный клей-активатор Rossvik применяется для ремонта камер и шин латками, грибками, жгутами и кордовыми пластырями методом “холодной” вулканизации.

Состав негорючий, термостойкий, быстросохнущий, содержит активаторы “холодной” вулканизации резины.

• Выпускается в алюминиевых тубах и металлических банках различной емкости от 20 г до 1 кг.

Наименование	Комплектация
Клей-активатор	20/70/150 г (туба)
Клей-активатор	210/320/700 г (банка с кистью)
Клей-активатор	1300 г (банка с кистью)



Термоклей

Термоклей Rossvik на основе первосортного натурального каучука применяется при ремонте автомобильных камер и шин методом “горячей” вулканизации.

- Температура вулканизации клея 130-160°C.
- Использование термоклей позволяет усилить прочность связи пластыря с поверхностью шины.
- Для экономного расходования клея банки комплектуются удобной кисточкой.

Наименование	Комплектация
Термоклей	220 г (банка с кистью)
Термоклей	500 г
Термоклей	1 кг (банка с кистью)



Буфер

Буферный очиститель резины Rossvik применяется для обезжиривания и размягчения верхнего слоя резины на месте ремонта.

- После нанесения очистителя мокрый набухший слой резины легко счищается скребком.
- Буферный очиститель можно применять для разбавления термоклей и герметика бортов.
- Для экономного расходования очистителя банка малого объема комплектуется удобной кисточкой.

Наименование	Комплектация
Буферный очиститель	220 г (банка с кистью)
Буферный очиститель	330 г
Буферный очиститель	600 г
Буферный очиститель (спрей)	650 г





500 г



1 кг



500 г



1 кг



400 г



1 кг



220 г



1 кг

Жидкость для поиска проколов

- Облегчает обнаружение места прокола.
- После нанесения жидкости место прокола или микротрещины определяются по мелким пузырькам.
- Жидкость следует использовать для поиска проколов на грузовых шинах, для проверки проколов после ремонта и в случаях, когда отсутствует ванна с водой для проверки камер.

Наименование	Комплектация
Концентрат для поиска мелких проколов	500 г
Концентрат для поиска мелких проколов	1 кг

Герметик бортов

Герметик бортов Rossvik применяется для устранения утечек между диском и бортом бескамерных шин легковых и грузовых автомобилей.

- Надежно герметизирует повреждения бортов размером до 3 мм.
- Специальный состав на основе воздухонепроницаемого каучука не имеет усадки и быстро сохнет. При демонтаже легко отделяется от дисков.
- При загустевании герметик легко разбавляется буферным очистителем Rossvik.

Наименование	Комплектация
Герметик бортов	500 г
Герметик бортов	1 кг (банка с кистью)
Герметик бортов	1 кг (банка без кисти)
Тальк	400 г

Герметик бескамерного слоя

Герметик бескамерного слоя Rossvik предназначен для восстановления герметичности внутреннего слоя шины при ремонте пластырями.

- Может применяться для местного ремонта потертостей и небольших растрескиваний бескамерного слоя.
- Незаменим при ремонте шин методом "холодной" вулканизации. Применяется для промазки краев пластыря.
- Для удобного использования банка 1 кг укомплектована крышкой с кистью.

Наименование	Комплектация
Герметик бескамерного слоя	220 г (банка с кистью)
Герметик бескамерного слоя	1 кг (банка с кистью)

Монтажная паста всесезонная



10 кг

5 кг

3 кг

Шиномонтажная паста служит для облегчения монтажа шины на диск.

- Уменьшает вероятность повреждения борта шины. Монтаж становится быстрым и безопасным.
- Устраняет небольшие утечки воздуха между диском и бортом бескамерной шины.
- Не вызывает коррозию дисков.

Наименование

Комплектация

Паста монтажная	Ведро 3 кг
Паста монтажная	Ведро 5 кг
Паста монтажная	Ведро 10 кг

Монтажный концентрат

Концентрат шиномонтажной пасты - это универсальное средство для монтажа и демонтажа легковых и грузовых шин. В зависимости от рабочих задач, концентрат может быть разведен в разной пропорции, что обеспечивает его экономное расходование.

Консистенция геля делает его нанесение на шину более удобным и равномерным.

Концентрат разводится в пропорции 1:3 при работе с грузовыми шинами, и 1:5 - при монтаже легковых шин.

- Не вызывает коррозию.
- Легко наносится.

Наименование

Комплектация

Гель-концентрат	3 кг
-----------------	------

Шиномонтажная жидкость

Шиномонтажная жидкость служит для смазывания бортового кольца шины при ее монтаже на диск. За счет усиленной формулы имеет большее время высыхания, что делает ее незаменимой при работе с большими шинами.

- Не вызывает коррозию.
- Облегчает монтаж шины на диск.
- Может наноситься при помощи пульверизатора.

Жидкость готова к использованию, не требует разведения.

Наименование

Комплектация

Шиномонтажная ж-сть	4 л
---------------------	-----



3 кг



4 л



Сырая резина

Сырая резина предназначена для ремонта камер и шин "горячим" способом. Универсальные свойства резины позволяют использовать ее как при ремонте твердой протекторной, так и эластичной боковой зоны шины.

Высокая пластичность сырой резины позволяет применять ее для косметического ремонта наружной поверхности шины и улучшения внешнего вида места ремонта.

Время вулканизации: 4 минуты на 1 мм толщины сырой резины на прогревом вулканизаторе (135°C) под давлением не менее 3 Атм. Применяется вместе с термолеем Rossvik.

Если при вулканизации резины давления недостаточно, то резина получается пористой.

Сырая резина ROSSVIK выпускается в лентах толщиной 0.8мм, 1.3 мм и 3 мм.

Марка	Ширина (мм)	Комплектация
PC-500	25	500 г
PC-1000	150	1 кг
PC-2000	250	2 кг
PC-4000	250	4 кг
PC-5000	250	5 кг

Низкотемпературная сырая резина

• Для ускорения вулканизации толстого слоя сырой резины при ремонте крупногабаритных шин выпускается специальная низкотемпературная резина **с температурой вулканизации 110°C.**

Марка	Ширина (мм)	Комплектация
PCH-1000	150	1 кг
PCH-2000	250	2 кг
PCH-5000	250	5 кг

Шнуровая резина

Шнуровая резина для заполнения повреждений шин при помощи экструдера.

Марка	Диаметр (мм)	Комплектация
Резина шнуровая	10	15 кг

Мел восковой

Восковой мел маркировочный. Пишет на мокрых и холодных шинах, металле, кафеле, бетоне и других поверхностях.

Наименование	Комплектация
Мел для резины	10 шт.



Наименование

TRT178SP	Шило спиральное с отверточной ручкой
TRT208AP	Шило гладкое для поиска проколов
HXT-11	Шило-напильник круглое 5 мм с пистолетной ручкой
HXT-12	Шило-напильник спиральное 5 мм с отверточной ручкой
HXT-13	Игла для жгутов неразборная с пистолетной ручкой
HXT-14	Скребок
HXT-15	Ролик-раскатка 38x1,3/3/5 мм с подшипником
VP-02	Рычаг для установки б/к вентилях пластиковый
VT-02	Рычаг для установки б/к вентилях металлический
TRT77SP-T	Шило спиральное с пистолетной ручкой
TRT95P	Шило-напильник спиральное 6 мм с пистолетной ручкой
TRT75NT	Игла для жгутов разборная с пистолетной ручкой
BLN75	Игла сменная





ключ крестовый 17-19-21

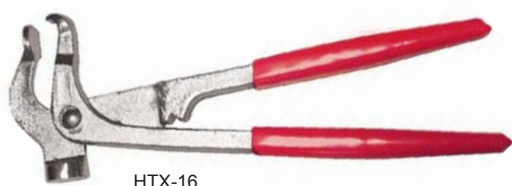


VT03W



SD-01

SD-02



HTX-16



TF-54



Наименование

Комплектация

	Ключ крестовый 17-19-21
VT03W	Калибровник для правки резьбы вентиля
HXT-16	Молоток-клещи балансировочный
SD-01	Экстрактор золотников (отвертка длинная)
SD-02	Экстрактор золотников (отвертка)
TF-54	Дырокол
РГ-56	Ручной гайковерт с набором головок (для узких колес)
РГ-56М	Ручной гайковерт универсальный с набором головок
	Головки для РГ-56, РГ-56М 24, 27, 30, 32, 33, 36, 38, 41 и 46 мм.



РГ-56



РГ-56М



SP-R/Q



25 D



AC-02



LHT-03



AH-43



R - резьбовое соединение



Q - быстроразъемное соединение

Наименование

Комплектация

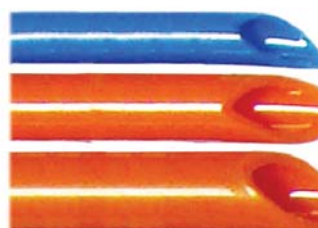
25 D	Пистолет подкачки с манометром
AC-02	Наконечник подкачки 6мм открытый
LHT-03	Аспиратор для откачки воздуха из камеры
AH-43	Универсальный наконечник подкачки и загрузки гранул
SP-R/Q	Шланги спиральные PU с резьбовым соединением 1/4"

Диаметр
навивки

60мм

80мм

100мм



ø 5x8 мм

ø 6,5x10 мм

ø 8x12 мм

Диапазон температур от +50°C до -50°C
Срок службы 18 000 циклов (сгиб-разгиб)
Давление – 10 кг/см²



AT-4039B-1



AT-4039B-2

AT-4039B-3



AT-4039B-4



AT-7070B-1

AT-7070B-2

AT-7033KB-1



AT-4041KLSG



AT-2010R-1



XC-54B

Наименование

Комплектация

AT-4039B-1	Пневмодрель 20000 об/мин с дрелевым патроном
AT-7033KB-1	Пневмодрель 20000 об/мин с набором насадок в кейсе
AT-4039B-2	Пневмодрель 4000 об/мин с дрелевым патроном
AT-7070B-1	Пневмодрель 4000 об/мин с быстросъемным патроном
AT-4039B-3	Пневмодрель 2500 об/мин с дрелевым патроном
AT-7070B-2	Пневмодрель 2500 об/мин с быстросъемным патроном
AT-4039B-4	Пневмодрель 2500 об/мин с ручным патроном
AT-4041KLSG	Пневмодрель реверсивная 700 об/мин (для установки грибков)
AT-2010R-1	Пневмомолоток 4500 уд/мин для установки кордовых пластырей
XC-54B	Пневмопылесос Rossvik

Схема применения насадок на пневмоинструмент

Применяемый инструмент



Высокооборотистая пневмодрель 18000-22000 об/мин

АТ-4039В-1

АТ-7033КВ-1

Применяемый инструмент



Пневмодрель 4000 об/мин

АТ-4039В-2

АТ-7070В-1

Применяемый инструмент



Пневмодрель 2500 об/мин

АТ-4039В-3

АТ-4039В-4

АТ-7070В-2

Применяемый инструмент



Реверсивная пневмодрель 700 об/мин
для расточки отверстий в металлокорде

АТ-4041КЛСГ



RT-5268



RT-5273



RT-5276



RT-5880

Пневматический гайковерт

Технические характеристики

RT-5268

Шпиндель	1/2"
Максимальное усилие	700 Н/м
Расход воздуха	133 л/мин
Кол-во оборотов	7000 об/мин
Резьба на входе	1/4"
Вес	2,8 кг

Технические характеристики

RT-5273

Шпиндель	1/2"
Максимальное усилие	810 Н/м
Расход воздуха	133 л/мин
Кол-во оборотов	7200 об/мин
Резьба на входе	1/4"
Вес	2 кг

Технические характеристики

RT-5276

Шпиндель	1/2"
Максимальное усилие	1360 Н/м
Расход воздуха	133 л/мин
Кол-во оборотов	7500 об/мин
Резьба на входе	1/4"
Вес	2 кг

Грузовой пневматический гайковерт

Технические характеристики

RT-5880

Шпиндель	1"
Максимальное усилие	4200 Н/м
Расход воздуха	650 л/мин
Кол-во оборотов	7000 об/мин
Резьба на входе	1/2"
Вес	18 кг

Масло пневматическое

Масло ZS-15 применяется в любых типах гидравлических систем, работающих в условиях высокого давления и высокой температуры (до 100°C в горячих точках). Разработано для гидравлических систем, эксплуатирующихся при экстремальных колебаниях температуры или вне помещений (до -30°C).

- Высокий индекс вязкости.
- Отличная термостойкость.
- Низкая температура потери текучести.

Технические характеристики

ZS-15

Плотность при 15°C	858
Вязкость при 40°C	14,7
Вязкость при 100°C	3,7
Индекс вязкости	151
Температура вспышки (по Кливленду)	174
Температура застывания	-42
Индекс фильтрации (IF)	1,05

Масло гидравлическое

Масло для гидравлических систем ZS-32 обеспечивает высокую защиту от износа, термическую стабильность и антиокислительные свойства, обеспечивающие долгое использование жидкости без замены.

Технические характеристики

ZS-32

Плотность при 15°C	875
Вязкость при 40°C	32,0
Вязкость при 100°C	5,4
Индекс вязкости	102
Температура вспышки (по Кливленду)	227
Температура застывания	-27
Фильтрация 0,8 м без воды	1
Фильтрация 0,8 м с водой	1,5

Масло компрессорное

Минеральное масло P-100 применяется для смазки любых типов воздушных компрессоров. Подходит для различных систем подачи смазки.

Технические характеристики

P-100

Плотность при 15°C	885
Вязкость при 40°C	101
Индекс вязкости	97
Температура вспышки (по Кливленду)	258
Температура застывания	-21
Зольность по Конрадстону	0,04



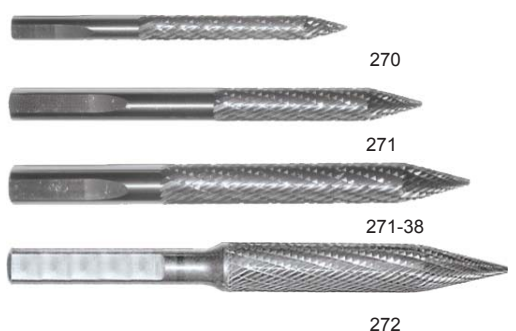
ZS-15



ZS-32

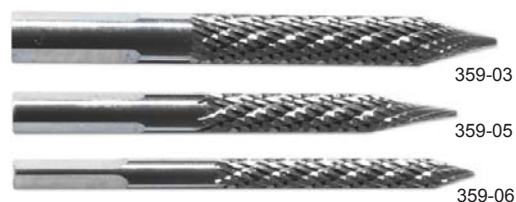


P-100



Марка Наименование

270	Бур 6 мм
271	Бур 8 мм
271-38	Бур 9 мм
272	Бур 13 мм
275	Набор буров (270, 271, 271-38, 272) в кейсе + адаптеры



Марка Наименование

359-03	Карбидный бур 11x100 мм
359-05	Карбидный бур 8x90 мм
359-06	Карбидный бур 6x90 мм



Марка Наименование

283	Бур для обрезки металлокорда 40x3 мм
284	Бур для обрезки металлокорда 65x6 мм



Марка Наименование

S-872	Абразивный карандаш 25x6 мм
S-875	Абразивный конус 20x6 мм
S-879	Абразивный грибок 30x6 мм
371	Шероховальная сфера 38 мм



Марка Наименование

18202	Быстросъемный патрон
18204	Адаптер-ось 9x25 мм
18205	Адаптер-ось 9x15 мм
434	Адаптер-ось 6x8 мм
18203	Адаптер-втулка 6,5 мм

Марка Наименование

S-1040	Адаптер для бура 270
S-1041	Адаптер для бура 271
S-1041/38	Адаптер для буров 271-38, 272
S-1043	Адаптер-втулка 3 мм
S-1047XL	Адаптер-ось 45 мм
S-1049	Адаптер-ось 70 мм



Марка	Наименование	Диаметр отверстия
RH-102	Полусфера 50/20 мм, зерно 170	9 мм
RH-104	Полусфера 50/20 мм, зерно 230	9 мм
RH-107	Полусфера 65/25 мм, зерно 170	9 мм
RH-109	Полусфера 65/25 мм, зерно 230	9 мм
RH-120	Полусфера 90/40 мм, зерно 230	13 мм
RH-130	Полусфера 50/20 мм, зерно 60	9 мм
RH-140	Полусфера 32/20 мм, зерно 171	9 мм



Наименование

Вставка для полусферы Rossvik 50 мм

Вставка для полусферы Rossvik 65 мм

Вставка для полусферы Rossvik 100 мм

Каучуковые демпфирующие вставки служат для смягчения вибрации и увеличения срока службы абразивных полусфер.



Марка	Наименование	Диаметр отверстия
RH-300	Диск 50/6 мм, зерно 230	6 мм
RH-302	Диск 50/6 мм, зерно 390	6 мм
RH-304	Диск 50/9 мм, зерно 230	9 мм
RH-306	Диск 50/9 мм, зерно 390	9 мм
RH-308	Диск 50/13 мм, зерно 230	13 мм
RH-310	Диск 50/13 мм, зерно 390	13 мм
RH-312	Диск 50/20 мм, зерно 230	20 мм
RH-619	Диск 35/6 мм, зерно 330	6 мм



Марка	Наименование	Диаметр ножки
RH-601	Шар 15 мм, зерно 330	6 мм
RH-603	Шар 25 мм, зерно 330	6 мм
RH-605	Шар 30 мм, зерно 330	6 мм



RH-611

RH-613



RH-635



RH-626

Марка	Наименование	Диаметр ножки
RH-611	Конус 15x25 мм, зерно 330	6 мм
RH-613	Конус 25x30 мм, зерно 330	6 мм

Марка	Наименование	Диаметр ножки
RH-635	Диск 13/3 мм, зерно 170	3 мм
	Шар 9 мм, зерно 170	3 мм
	Конус 6x15 мм, зерно 170	3 мм
	Конус 3x25 мм, зерно 170	3 мм

Марка	Наименование	Диаметр ножки
RH-626	Карандаш 6x75 мм, зерно 330	6 мм



1

2

3

4

Марка	Наименование
1	Щетка ROSSVIK обрезающая 75x6 мм с быстросъемом
2	Щетка ROSSVIK обрезающая 75x6 мм под 3-х кул. патрон
3	Щетка ROSSVIK обрезающая 100x6 мм
4	Щетка ROSSVIK обрезающая 50x6 мм



S-892



S-896

Марка	Наименование
S-892	Текстурная щетка 75 мм
S-896	Карандаш-щетка 13 мм



15004



15005

Марка	Наименование
15004	Резец колпачковый 30 мм
15005	Резец колпачковый 50 мм



50x10

50x7

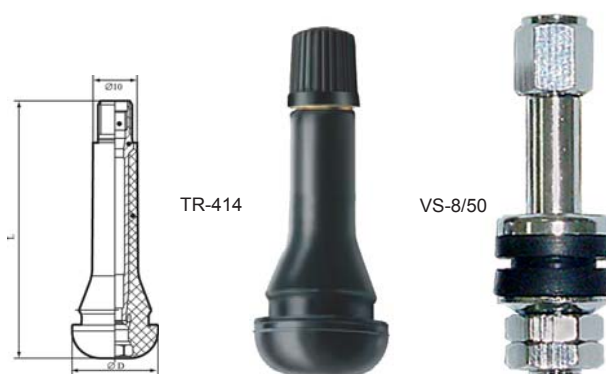
50x5

50x3,5

Марка	Наименование
RFBOT 50x10	Медное шероховальное кольцо 50x10 мм
RFBOT 50x7	Медное шероховальное кольцо 50x7 мм
RFBOT 50x5	Медное шероховальное кольцо 50x5 мм
RFBOT 50x3,5	Медное шероховальное кольцо 50x3,5 мм

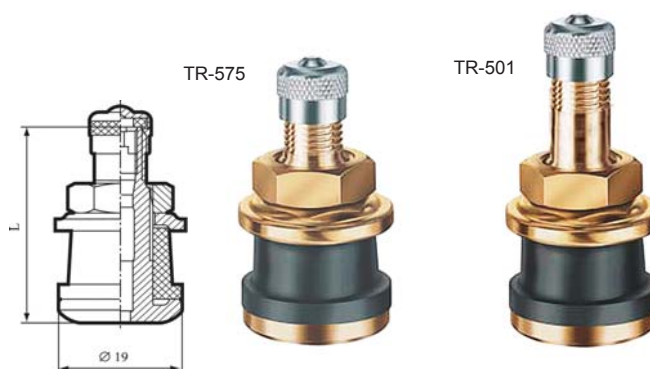
Вентили для бескамерных легковых шин

Марка	Размер (мм)	Комплектация
TR-414	48,5	100
TR-414C	48,5	100
VS-8/45	45	10
VS-8/50	50	10



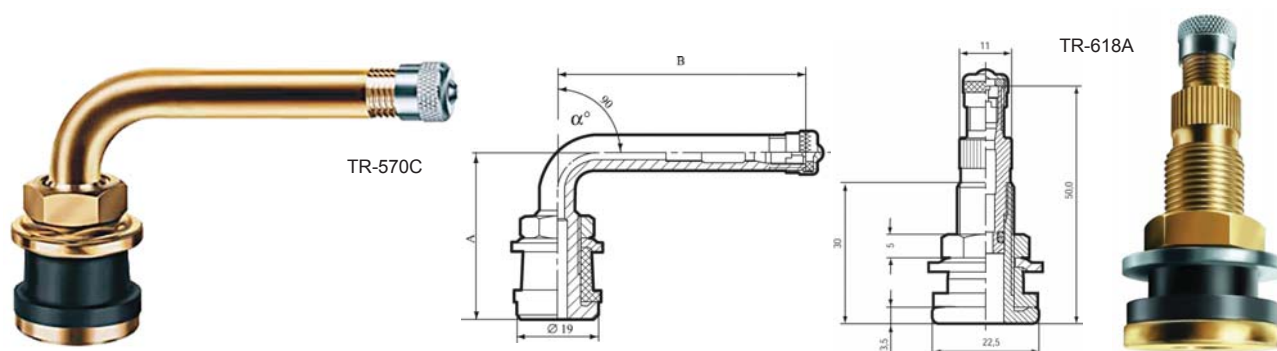
Вентили для бескамерных грузовых шин

Марка	Диаметр (мм)	Длина (мм)	Комплектация
TR-575	Ø19	33	10
TR-501	Ø19	42	10
TR-500	Ø19	55	10
TR-570	Ø19	84	10
TR-571	Ø19	90	10



Вентили для бескамерных грузовых шин

Марка	Диаметр (мм)	Длина (мм)	Комплектация
TR-570C	Ø19	A - 37/B-52	10
TR-618A	Ø22,5	51	10



Вентили для бескамерных грузовых шин

Марка	Диаметр (мм)	Длина (мм)	Комплектация
TR-544D	Ø30	49/60°	10
TR-509	Ø19	138.5/90°	10



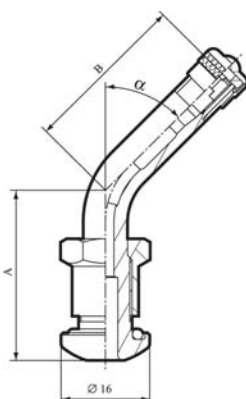
Вентили для бескамерных грузовых шин



V3.20.4



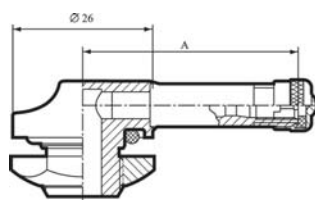
V3.22.1



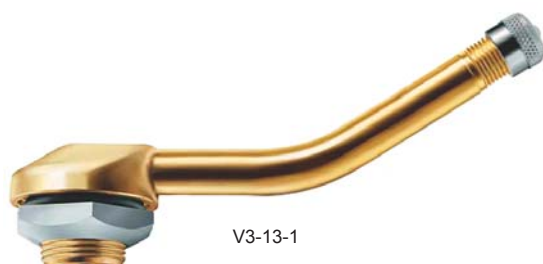
Марка	Диаметр (мм)	Длина (мм)	Комплектация
V3.20.4	Ø16	90/27°	10
V3.20.5	Ø16	70 /27°	10
V3.20.7	Ø16	80 /27°	10
V3.20.12	Ø16	100 /27°	10
V3.22.1	Ø16	58 /45°	10



V3-12-1



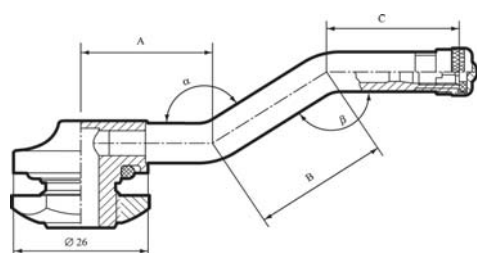
Марка	Диаметр (мм)	Длина (мм)	Комплектация
V3-12-1	Ø26	21.5/40	10



V3-13-1



V3-14-1

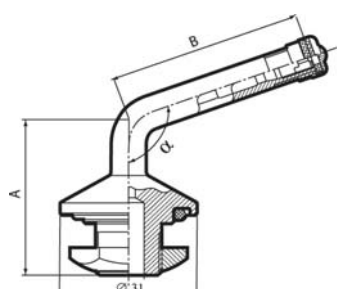


Марка	Диаметр (мм)	Длина (мм)	Комплектация
V3-13-1	Ø46.5	42.5/153°	10
V3-13-2	Ø30	79/126°	10

Марка	Диаметр (мм)	Длина (мм)	Комплектация
V3-14-1	Ø26	25x25x24.5/147°/147°	10
V3-14-3	Ø37	45x25x24.5/147°/147°	10



V3-15-1



Марка	Диаметр (мм)	Длина (мм)	Комплектация
V3-15-1	Ø36,5	44.5/110°	10

Марка Наименование

VE-1	Удлинитель вентиля гнутый 45°
VE-2	Удлинитель вентиля гнутый 90°
VE-3	Удлинитель вентиля гнутый 135°

Марка Наименование

MFEU	Зажим для удлинителей вентиля
HD-03	Зажим для удлинителей вентиля пружинный
T-1	Держатель вентиля

Марка Наименование

EX-115	Удлинитель вентиля 115 мм
EX-150	Удлинитель вентиля 150 мм
EX-170	Удлинитель вентиля 170 мм

Марка Наименование

EX-140R	Удлинитель вентиля резиновый 140 мм
EX-160R	Удлинитель вентиля резиновый 160 мм
EX-180R	Удлинитель вентиля резиновый 180 мм
EX-210R	Удлинитель вентиля резиновый 210 мм
EX-250R	Удлинитель вентиля резиновый 250 мм
EX-270R	Удлинитель вентиля резиновый 270 мм

Марка Наименование

EX-125M	Удлинитель вентиля с оплеткой 125 мм
EX-150M	Удлинитель вентиля с оплеткой 150 мм
EX-175M	Удлинитель вентиля с оплеткой 175 мм
EX-200M	Удлинитель вентиля с оплеткой 200 мм
EX-250M	Удлинитель вентиля с оплеткой 250 мм
MEX-139	Удлинитель вентиля металл. 139 мм



VE-2



VE-1



VE-3



MFEU



T-1



HD-03



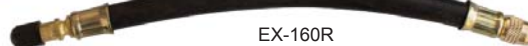
EX-115



EX-150



EX-180R



EX-160R



EX-140R



EX-150M



EX-125M



MEX-139



BS-30HI

Экструдер для ремонта грузовых шин

Предназначен для заполнения повреждений сырой резиной в больших объемах.

Технические характеристики	BS-30HI
Рабочая температура	40-120°C
Пропускная способность	18 кг/час
Сеть	220В, 50Гц
Мощность	0,35 Квт
Давление воздуха	8-12 Атм.
Вес	4,5 кг



BS-50HN

Технические характеристики	BS-50HN
Рабочая температура	40-120°C
Пропускная способность	30 кг/час
Сеть	220В, 50Гц
Мощность	0,35 Квт
Давление воздуха	8-12 Атм.
Вес	6 кг



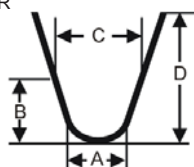
TD-40RC

Нарезатель протектора

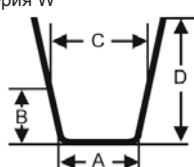
Технические характеристики	TD-40RC
Сеть	220В, 50Гц
Максимальная глубина нарезки	17 мм
Максимальная ширина нарезки	20 мм
Регулировка температуры	4 положения



Серия R



Серия W



Лезвия для нарезателя протектора

Марка	A	B	C	D	Кол-во
R-1	3 мм	7 мм	5 мм	21 мм	20
R-2	5 мм	7 мм	8 мм	21 мм	20
R-3	6 мм	10 мм	15 мм	23 мм	20
R-4	8 мм	12 мм	16 мм	25 мм	20
R-5	10 мм	12 мм	18 мм	24 мм	20

Марка	A	B	C	D	Кол-во
W-1	3 мм	7 мм	5 мм	21 мм	20
W-2	5 мм	7 мм	6 мм	21 мм	20
W-3	7 мм	10 мм	10 мм	22 мм	20
W-4	9 мм	12 мм	13 мм	24 мм	20
W-5	11 мм	12 мм	15 мм	23 мм	20



BT-62

Пневматический борторасширитель грузовой

Технические характеристики	BT-62
Грузоподъемность	до 100 кг
Высота подъема	720 мм
Расширение бортов	до 540 мм
Рабочее давление	6 Атм.
Сеть	220В, 50Гц
Вес	125 кг
Длина	1250 мм
Ширина	810 мм
Высота	800 мм



SD-2

Легковой борторасширитель

Легковой борторасширитель с ручным приводом. Крючок может быть отрегулирован. Рабочая платформа поворачивается для лучшего освещения шины во время ремонта.

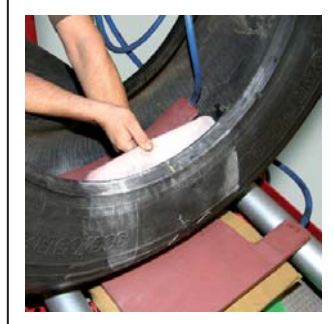
Технические характеристики	SD-2
Ширина профиля	до 180 мм
Расширение бортов	до 350 мм
Вес	21 кг



Балансировочные грузики

Свинцовые грузики по 5 и 10 граммов. Грузики в пластинах двух типов: широкие (19 мм) и узкие (15 мм). Грузики выпускаются на красном и голубом скотче.

Наименование	Комплектация
Свинцовые грузики	50 пластин



ТП-800



Технические характеристики	Термопресс-520	Термопресс-800	Термопресс-1100
Напряжение источника питания	220 В	220 В	220 В
Гибкие нагревательные маты	2*450 ВТ	2*450 ВТ	2*450 ВТ
Рабочая температура вулканизации	145±5 °С	145±5 °С	145±5 °С
Посадочный диаметр шины	16-25 дюймов	16-29 дюймов	16-29 дюймов
Ширина шины	225-520 мм	225-800 мм	225-1100 мм
Давление сжатого воздуха в сети	4...10 кг/см ² (1 МПа)	4...10 кг/см ² (1 МПа)	4...10 кг/см ² (1 МПа)
Давление во внутренней пневмоподушке	2,8 кг/см ² (0,35 МПа)	2,8 кг/см ² (0,35 МПа)	2,8 кг/см ² (0,35 МПа)
Давление в наружной пневмоподушке	2,5 кг/см ² (0,32 МПа)	2,5 кг/см ² (0,32 МПа)	2,5 кг/см ² (0,32 МПа)
Масса	60 кг	70 кг	80 кг

В базовую комплектацию вулканизаторов входят

(Для ТП-520, ТП-800):

- Эластичные нагревательные элементы 490х300 - 3 шт.
- Плоские пневмоподушки 570х370 в чехлах - 2 шт.
- Плоская пневмоподушка 570х370 без чехла - 1 шт.

(Для ТП-1100):

- Эластичные нагревательные элементы 630х300 - 3 шт.
- Плоские пневмоподушки 710х370 в чехлах - 2 шт.
- Плоская пневмоподушка 710х370 без чехла - 1 шт.

Стойка с пультом управления может быть переставлена в любой угол рамы.



Термопресс-К

Грузовой вулканизатор ТП-К – новинка в линейке вулканизационного оборудования «Термопресс».

Он стал ответом специалистов ROSSVIK на потребность рынка в надежном и эффективном оборудовании для ремонта самых крупных шин карьерной техники.

ТП-К получил мощную устойчивую конструкцию и подъемный механизм грузоподъемностью 200 кг для установки шины на «варочный стол».

Контроль за работой вулканизатора осуществляется с помощью пульта управления, который позволяет запрограммировать время вулканизации, рабочую температуру и давление в пневмоподушках.

- Подъемник для удобства установки крупных шин.
- Поворотный «варочный стол».
- Удлиненное основание придает вулканизатору необходимую устойчивость.



ТП-К



Технические характеристики	Термопресс-К
Напряжение источника питания	220 В
Гибкие нагревательные маты	2*450 Вт
Рабочая температура вулканизации	145±5 °С
Давление сжатого воздуха в сети	4...10 кг/см ² (1 МПа)
Давление во внутренней пневмоподушке	2,8 кг/см ² (0,35 МПа)
Давление в наружной пневмоподушке	2,5 кг/см ² (0,32 МПа)
Масса	145 кг
Габаритные размеры	1700x1700x900 мм

Стандартная комплектация:

1. Металлическая рама с подъемным механизмом (1 шт.);
2. Пульт управления (1 шт.);
3. Электронагревательные маты 700x400 (3 шт.);
4. Пневмоподушка 800x500 в чехле (2 шт.);
5. Пневмоподушка 800x500 без чехла (1 шт.);
6. Мешок-вкладыш 600x200 (10 шт.);
7. Мешок-вкладыш 600x400 (1 шт.)



630x300 мм



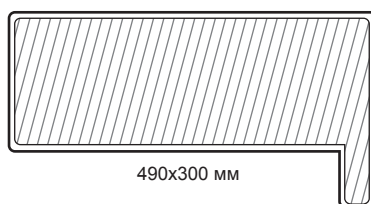
700x400 мм



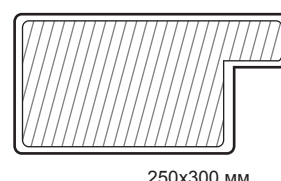
500x400 мм



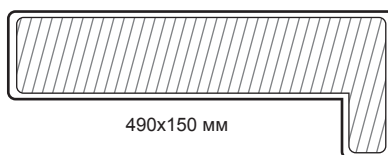
300x100 мм



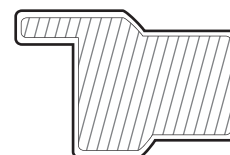
490x300 мм



250x300 мм



490x150 мм



230x190 мм

Эластичные нагревательные элементы

Наименование	Размер
Эластичный нагревательный элемент	490x150 мм
Эластичный нагревательный элемент	250x300 мм
Эластичный нагревательный элемент	230x190 мм
Эластичный нагревательный элемент Т	230x190 мм
Эластичный нагревательный элемент Т	340x190 мм
Эластичный нагревательный элемент Т	630x300 мм
Эластичный нагревательный элемент Т	490x300 мм
Эластичный нагревательный элемент Т	700x400 мм
Эластичный нагревательный элемент Т	500x400 мм
Эластичный нагревательный элемент Т	300x100 мм
Эластичный нагревательный элемент Т	600x600 мм

Индекс «Т» означает, что мат снабжен термопарным датчиком измерения и регулирования температуры. Т-мат равномерно разогревается по всей площади и выходит на рабочую температуру быстрее обычного мата.

Нагревательный элемент 300x100 Т - это новая модель, разработанная для ремонта повреждений между грунтозацепами крупногабаритных шин. Используется в вулканизаторах ТП-520, ТП-800 и ТП-1100.

Срок службы эластичных нагревательных элементов и пневмоподушек напрямую зависит от соблюдения необходимых технологических норм укладки и загруженности оборудования. Чтобы расходники прослужили дольше, следует:

- Не превышать установленную температуру 140°C и давать остыть нагревательным элементам после вулканизации до 80...90°C, прежде чем сбрасывать давление и разбирать вулканизатор.
- Не превышать конструктивно заложенное давление (около 2 Атм.) пневмоподушек и использовать для них очищенный от влаги/масла сжатый воздух в системе.

Пневмоподушки плоские

Плоские пневматические подушки для грузовых вулканизаторов. Поставляются в защитных чехлах и без них.

Внимание! Применять пневмоподушку без защитного чехла запрещено.

Наименование	Размер
Плоская пневмоподушка в чехле	400x250 мм
Плоская пневмоподушка в чехле	570x370 мм
Плоская пневмоподушка в чехле	710x370 мм
Плоская пневмоподушка в чехле	600x500 мм
Плоская пневмоподушка в чехле	800x500 мм
Плоская пневмоподушка в чехле	700x700 мм

Выравнивающий коврик

Выравнивающий коврик с резиновой вставкой укладывается под пневмоподушку и обеспечивает плотный и равномерный обжим пластыря в боковой зоне при ремонте грузовой шины.

Пневмоподушки профильные

Профильные пневмоподушки применяются для ремонта грузовых шин методом "горячей" вулканизации. Использование профильной пневмоподушки обеспечивает лучшее качество прижима ремонтной зоны без нарушения геометрии шины.

- Пневмоподушка создает постоянное равномерное давление на пластырь. Давление не снижается в процессе вулканизации.
- Применение профильных пневмоподушек сокращает время на подготовку вулканизатора к работе.
- **Каждая пневмоподушка подходит для ремонта только одного типоразмера шины.**
- Сокращает время остывания шины после вулканизации.
- Рабочее давление - 2,8 Атм.

Наименование	Размер
Профильная пневмоподушка №1	275/70 R22.5
Профильная пневмоподушка №2	315/70 R22.5
Профильная пневмоподушка №3	385/65 R22.5
Профильная пневмоподушка №4	295/80 R22.5
Профильная пневмоподушка №5	10.00 R20
Профильная пневмоподушка №6	11.00 R20
Профильная пневмоподушка №7	285/70 R19.5
Профильная пневмоподушка №8	235/75 R17.5

Пульт управления

Сменный пульт управления для крупногабаритных вулканизаторов Термопресс: ТП-520, ТП-800 и ТП-1100.

Технические характеристики	
Напряжение источника питания	220 В
Частота	50 Гц
Мощность	1000 В
Давление сжатого воздуха в сети	4...10 кг/см ² (1 МПа)
Таймер	0...999 мин.

400x250 мм



ТП-19



ТП-19Б



Термопресс-19

Термопресс-19 - новинка среди отечественных универсальных вулканизаторов. ТП-19 предназначен для ремонта шин легковых автомобилей, внедорожников и малотоннажных грузовиков (13-19").

ТП-19 оснащается двумя гибкими нагревательными матами, каждый из которых может быть запрограммирован отдельно с помощью пульта управления. Пульт ТП-19 позволяет задать программу вулканизации с обратным отсчетом времени, установить рабочую температуру и давление в пневмоподушках.

ТП-19Б - это модель универсального вулканизатора, совмещенная с пневматическим борторасширителем.



Посадочный диаметр	Температура вулканизации	Гибкие нагревательные маты	Давление во внутренней пневмоподушке	Давление в наружной пневмоподушке	Масса	Габаритные размеры
дюймы	С°	Вт	кг/см ²	кг/см ²	кг	мм
13-19	145±5	2*230	2.8	2.5	35	1300x650x550



DB-08. Вулканизатор для установки вентиляй

Вулканизатор для ремонта автомобильных камер и установки вентиляй. Оснащается двумя лекалами - для ремонта порезов камеры и для установки вентиляй.

Дополнительное лекало специально сконструировано для установки вентиляй ЛК, ГК и ТК пр-ва ROSSVIK.

Вулканизатор предназначен для установки ремонтных вентиляй под давлением и нагревом. Эта технология позволяет получить максимальную прочность связи вентиля с грузовой камерой и решить такие проблемы, как сползание вентиля и травление воздуха в зоне ремонта.

Модель DB-08 отличается минимальными размерами и простотой эксплуатации и отлично подходит в качестве вспомогательного оборудования для шиноремонтных мастерских.

Питание	Температура вулканизации	Размер плиты	Габаритные размеры
В	С°	мм	мм
220	145±5	100x160	430x180x460 мм



Термопресс-1М

Компактный настольный вулканизатор Т-1М применяется для ремонта шин легковых автомобилей и небольших грузовиков одноэтапным «горячим» методом или для декоративного ремонта сырой резиной с последующей установкой пластыря «холодной» вулканизации.

Специально для этого вулканизатора разработан эластичный нагревательный элемент (230x190 мм), применение которого заметно улучшает прогрев пластыря и повышает качество ремонта.

ТП-1М адаптирован для ремонта повреждений на беговой дорожке шины. Для выполнения ремонта шины с повреждением протектора с вулканизатора снимается вороток и шина устанавливается непосредственно на плиту вулканизатора.



Питание	Температура вулканизации	Размер рабочей плиты	Потребляемая мощность	Усилие прижима	Габаритные размеры
В	С°	мм	кВт	кг	мм
220	145±5	300x270	1	1000	270x44x550



Полуавтоматический шинный станок с поворотной консолью для колес со стальными и алюминиевыми дисками.

- 4-х кулачковый самоцентрирующийся механизм поворотного стола.
- Стол с защитными накладками под зажимными лапками.
- Шинный станок оснащен блоком подготовки воздуха, который включает в себя регулятор давления, масляный влагоотделитель и лубрикатор.
- Монтажная головка позиционируется относительно обода по горизонтали и вертикали.
- Реверсивный переключатель изготовлен с посеребренными контактами и способен выдерживать длительную высокую нагрузку.
- Отрывной цилиндр из нержавеющей стали.

Технические характеристики	V-521	V-524
Зажим диска снаружи	10-18"	10-20"
Зажим диска изнутри	12-21"	12-24"
Макс диаметр колеса	980 мм	980 мм
Макс ширина колеса	3-12"	3-12"
Рабочее давление	8-10 Бар	8-10 Бар
Мощность двигателя	0,75 кВт/380 В или 1,1 кВт/220 В	0,75 кВт/380 В или 1,1 кВт/220 В
Вес	179 кг	200 кг
Размеры упаковки	980x760x800 мм	1050x1000x1100 мм



Полуавтоматический шинный станок с поворотной консолью для колес со стальными и алюминиевыми дисками.

- 4-х кулачковый самоцентрирующийся механизм поворотного стола.
- Стол с защитными накладками под зажимными лапками.
- Станок оснащен вспомогательным пневматическим устройством "третья рука" на стойке, которое помогает при монтаже/демонтаже низкопрофильных шин.
- Шинный станок оснащен блоком подготовки воздуха, который включает в себя регулятор давления, масляный влагоотделитель и лубрикатор.
- Монтажная головка позиционируется относительно обода по горизонтали и вертикали.
- Реверсивный переключатель изготовлен с посеребренными контактами и способен выдерживать длительную высокую нагрузку.
- Отрывной цилиндр из нержавеющей стали.

Технические характеристики	V-526U
Зажим диска снаружи	11-22"
Зажим диска изнутри	14-26"
Макс диаметр колеса	1250 мм
Макс ширина колеса	3-15"
Рабочее давление	8-10 Бар
Мощность двигателя	0,75 кВт/380 В или 1,1 кВт/220 В
Вес	285 кг
Размеры упаковки	1290x1000x1100 мм



Полуавтоматический шиномонтажный станок с взрывной накачкой.

- Зажимные кулачки прочные и долговечные, изготовлены из специального материала.
- Стол с защитными накладками под зажимными лапками.
- Шиномонтажные зажимные кулачки, шиномонтажная головка и боковой отжим имеют пластиковый протектор, который защищает диск при монтаже/демонтаже автошины.
- Шиномонтажный станок оснащен блоком подготовки воздуха, который включает в себя регулятор давления, маслоотделитель и лубрикатор.
- Монтажная головка позиционируется относительно обода по горизонтали и вертикали.
- Реверсивный переключатель изготовлен с посеребренными контактами и способен выдерживать большую нагрузку.
- Отрывной цилиндр из нержавеющей стали.



Автоматический шиномонтажный станок с взрывной накачкой и устройством "третья рука".

- Шиномонтажный станок имеет увеличенный стол для дисков до 26".
- Стол с защитными накладками под зажимными лапками.
- Зажимные кулачки прочные и долговечные, изготовлены из специального материала.
- Станок оснащен вспомогательным пневматическим устройством "третья рука" на стойке, которое помогает при монтаже/демонтаже низкопрофильных шин и взрывной накачкой бескамерных автошин.
- Шиномонтажные зажимные кулачки, шиномонтажная головка и боковой отжим имеют пластиковый протектор, который защищает диск при монтаже/демонтаже автошины.
- Шиномонтажный станок оснащен блоком подготовки воздуха, который включает в себя регулятор давления, маслоотделитель и лубрикатор.
- Реверсивный переключатель изготовлен с посеребренными контактами и способен выдерживать длительную высокую нагрузку.
- Станок имеет откидывающуюся назад стойку.
- Отрывной цилиндр из нержавеющей стали.

Технические характеристики	V-524ITE
Зажим диска снаружи	10-22"
Зажим диска изнутри	12-24"
Мах диаметр колеса	1250 мм
Мах ширина колеса	3-15"
Рабочее давление	8-10 Бар
Мощность двигателя	0,75 кВт/380 В или 1,1 кВт/220 В
Вес	235 кг
Размеры упаковки	1200x920x1050 мм

Технические характеристики	V-624ITR
Зажим диска снаружи	10-22"
Зажим диска изнутри	12-24"
Мах диаметр колеса	930 мм
Мах ширина колеса	3-12"
Рабочее давление	8-10 Бар
Мощность двигателя	0,75 кВт/380 В или 1,1 кВт/220 В
Вес	230 кг
Размеры упаковки	980x760x1010 мм
Размеры упаковки (третья рука)	1280x550x450 мм

Домкрат подкатной

Мощные двухплунжерные домкраты REMAX идеально подходят для интенсивной работы в сложных условиях российских автомастерских. Их отличает надежность конструкции и высокая степень защиты внутренних узлов.

- Штоки гидроцилиндров надежно защищены от загрязнений металлическими пыльниками.
- Гидравлика рассчитана на работу при низких температурах (до -30°C).
- Чашка комплектуется прочной накладкой из износостойкой резины.
- Ручка домкрата защищена мягким чехлом, который предотвращает повреждение автомобиля.



V-3

Технические характеристики	V-3	V-3.5
Грузоподъемность	3 т	3.5 т
Высота подхвата	133 мм	95 мм
Высота подъема	465 мм	552 мм
Размеры	640x340x160 мм	790x335x180 мм
Вес	30 кг	46 кг

Балансировочный стенд

Электронный балансировочный стенд предназначен для балансировки колес автомобилей, мотоциклов и легких грузовиков с диаметром дисков до 24 дюймов и весом до 65 кг.

- Несколько режимов балансировки: статический, динамический, мото.
- Стенд оснащен металлической линейкой для измерения диаметра диска.
- В комплекте: 4 конуса, балансировочные клещи, защитный кожух, быстросъемная гайка, калибровочный груз.
- Удобный рабочий стол с отделениями для балансировочных грузов и инструмента.

Технические характеристики	VT-61
Диаметр диска	10-24"
Масса колеса	65 кг
Диаметр колеса	1000 мм
Ширина колеса	1,5-20"
Скорость вращения	200 об/мин
Точность балансировки	+/-1 г
Мощность двигателя	0,25 кВт
Вес	113 кг
Габаритные размеры	930x710x1160 мм



VT-61



Балансировочные гранулы ProBalance - новый продукт для балансировки колесной системы грузовых автомобилей. Он засыпается в шину один раз и действует в течение всего срока службы.

ProBalance автоматически устраняет возникающие в колесной системе дисбаланс и вибрацию, вследствие чего шина изнашивается равномерно и возрастает комфортная скорость движения. Применение гранул позволяет проводить балансировку грузового колеса без балансировочного станда и балансировочных грузиков.

Что это?

Probalance - это маленькие шарики, покрытые защитным слоем силикона и обладающие электростатическими свойствами. В отличие от балансировочных порошков, гранулы не слипаются в комки под воздействием влаги, которая присутствует в сжатом воздухе. Гладкая поверхность гранул не стирает бескамерный слой шины.

Гранулы выпускаются в пакетах разного веса, масса которых рассчитана на балансировку определенного типоразмера шин, или в пластиковых ведрах с мерным стаканом.

Изначально гранулы разрабатывались для балансировки грузовых шин, так как стандартные методы балансировки на станках были неэффективны: они устраняли следствие дисбаланса, а не его первопричину.

По мнению специалиста, ответственного за внедрение новых технологических решений в компании Continental Tire of Mexico, «в ходе испытаний гранулы продемонстрировали отличные результаты и могут применяться во всех шинах как грузового, так и пассажирского транспорта на ведущих и рулевых осях, а также на осях прицепов. Наибольшую выгоду от их использования получают владельцы магистрального транспорта, который проезжает большие расстояния без остановок».

Кроме того, балансировочный материал имеет *ударопогложительные свойства*. Испытатели отмечали, что с шиной, заполненной балансировочным составом, езда по неровной дороге не приводила к сильной вибрации.

Разработки в области автоматической внутренней самобалансировки шин велись с конца 60-х годов. В основе большинства исследований лежало использование некоего балансировочного материала, который постоянно перемещался в шине под воздействием законов физики - центробежных сил.

С тех пор технология автоматической балансировки прошла долгий путь. Изобретатели изменяли размер и материал балансного материала, добавляли различные смазки для улучшения текучести и поглощения влаги.

И в результате был разработан эффективный метод внутренней динамической балансировки колеса с помощью гранул, который лишен недостатков станочной балансировки.

Зачем это нужно?

Технология внутренней балансировки колесной системы автомобиля возникла для устранения недостатков, которые не в состоянии устранить традиционная балансировка навесными грузиками. А именно:

- Она позволяет добиться равномерного износа шины и избежать возникновения «блуждающего дисбаланса» рулевых колес грузовиков.
- Она устраняет вибрацию автомобиля на скорости и продлевает срок службы подвески за счет поглощения ударов при езде по неровной дороге.
- И, наконец, она помогает избавиться от необходимости проводить повторную балансировку рулевых колес грузовых автомобилей.



Как это работает?

Гранулы засыпаются в шину при ее монтаже на диск или через вентиль с помощью пневмодозатора.

За счет центробежной силы, возникающей при вращении колеса, гранулы распределяются по внутренней поверхности шины таким образом, что уравнивают «тяжелые» точки колеса и устраняют возникающий дисбаланс. Далее, при каждом обороте колеса, происходит автоматическая корректировка баланса.

Любые изменения массы участков шины автоматически регулируются путем перемещения гранул внутри шины. При возникновении новой точки дисбаланса (попадание камня, уклон дороги, поворот) гранулы, под воздействием вибрации, моментально перекачиваются в нужное место, вновь выравнивая суммарный баланс всей колесной системы до момента прекращения вибрации.

А если принять во внимание, что вес засыпанного в шину балансирующего состава берется больше веса навесных грузиков и находится на максимальном расстоянии от оси вращения колеса, становится понятно, почему гранулы справляются с задачей лучше балансирующего станка и способны стабилизировать не только пару «шина+колесо», но и весь колесный сбор.

Снижение вибрации.

Эффективность гранул как средства снижения вибраций автомобиля, возникающих при движении на высокой скорости, была подтверждена разработчиками на практике.

Для испытаний был выбран грузовик GMS Series 7000 с грузом 9 тонн и шинами Firestone 11.00 R22.5. На передний мост был установлен датчик вибрации, и показания считывались спектральным анализатором CSI. Автомобиль совершал пробеги по обычному бетонному шоссе, водитель поддерживал скорость в 100 км/ч на протяжении 6-7 минут.

Было произведено четыре тестовых заезда:

1 заезд: Грузовик в обычном состоянии без добавления гранул в шины.

2 заезд: Грузовик в обычном состоянии с добавлением 24 унций (1 унция - 28,35 грамм) свинцовых грузов на правое переднее колесо, но без гранул в шине (имитация застревания камня или налипания грязи и т.д.).

3 заезд: 24 унции гранул были добавлены в каждую шину передних колес, и 24 унции свинца было оставлено в правом переднем колесе.

4 заезд: 24 унции свинца были уда-

лены с правого переднего колеса, а все шины были отбалансированы гранулами.

В результате, данные по вибрации для каждого из заездов были следующие:

Заезд 1 – 17.57 MIL (норма);

Заезд 2 – 32.90 MIL (дисбаланс);

Заезд 3 – 19.16 MIL

(дисбаланс+бисер);

Заезд 4 – 6.93 MIL* (только гранулы).

* (MIL - единица измерения вибрации равная 1/1000 дюйма, 0,0254 мм)

Как мы видим, условное попадание камня в протектор рулевого колеса (пробег №2) вызвало двойное увеличение вибрации переднего моста. На практике такая величина дисбаланса уже заметно отдает в руль и сказывается на износе протектора.

Добавление гранул в тесте №3 позволило привести показатель дисбаланса практически к изначальному уровню, устранив все заметные изменения в поведении автомобиля.

Но особенно стоит отметить, что как только очаг дисбаланса был устранен, гранулы позволили уменьшить вибрацию колес втрое, с 17.57 до 6.93 MILS!

Испытания, проведенные компанией Continental Tire of Mexico, выявили, что по эффективности станочная балансировка уступает автоматической внутренней балансировке. В ходе испытаний гранулы были протестированы в 174 грузовых шинах, которые установили на 21 грузовик. По окончании испытаний шины, прошедшие балансировку с помощью гранул, показали износ в среднем на 20% ниже, чем у шин с навесными грузами. При этом все шины имели равномерный износ.

Иными словами, шины, отбалансированные на станке, в итоге имели меньшую ходимость и неравномерный износ на рулевых колесах.

Электростатические свойства.

Несмотря на неоспоримые преимущества внутренней балансировки, нельзя сказать, что она сразу же завоевала доверие водителей. Главным образом, опасения пользователей были связаны с тем, что засыпанный внутрь шины балансирующий состав будет находиться в постоянном движении и сточит бескамерный слой шины. Также водителей настораживало, что балансирующий порошок может забить

вентиль колеса.

Ответ был найден в материале, из которого изготавливались балансирующие гранулы, а вернее, в свойствах этого материала-диэлектрика. Диэлектрики - это вещества, практически не проводящие электрический ток. Важное свойство диэлектриков состоит в их способности накапливать статическое электричество.

При вращении колеса происходит трение между гранулами и резиной и возникает электростатическое притяжение. В результате возникающей силы притяжения достаточно, чтобы надежно удерживать на месте гранулы диаметром 0,6 мм. Они ровным слоем покрывают внутреннюю поверхность шины, заполняют неровности и создают «ковер», по которому свободно перемещаются более крупные шарики.

Во время остановки автомобиля тонкий слой гранул остается на стенках шины, удерживаемый электростатическим притяжением. Остальной балансирующий материал скатывается вниз и возвращается на свои места вскоре после начала движения. При этом сила примагничивания гранул к шине в городском цикле движения составляет 2G, а на трассе возрастает до 4G. Иными словами, при движении автомобиля сила притяжения в 2-4 раза больше веса самой гранулы, поэтому гранулы надежно примагничиваются к шине.

Недостатки станочной балансировки.

Главным недостатком станочной балансировки является невозможность учитывать переменные нагрузки, которые испытывает колесо при движении автомобиля.

Идеально выполненная балансировка, проведенная на станке с применением специальных адаптеров, не учитывает изменения давления в шине, влияния на нее элементов подвески, скорости и загрузки машины. Именно это может стать причиной возникновения "блуждающего дисбаланса," который вызывает характерный износ протектора рулевых колес в виде «проплешин».

По мере увеличения загрузки автомобиля увеличивается деформация шины и уменьшается ее средний радиус. Фактически, только что прошедшее балансировку колесо после установки на автомобиль изменяет свою геометрию, сплющивается.

Теоретически избежать неравно-

мерного износа протектора можно с помощью частой перебалансировки колес и перестановки шин. Реально же противостоять блуждающему дисбалансу способны только составы для динамической внутренней балансировки всей колесной системы.

Как это использовать?

Разработчики рекомендуют: в случае использования автомашины с мягкой подвеской – легкового автомобиля или легкого грузовика - необходимо проехать около 1 км на высокой скорости, принятой на магистральных дорогах. Это позволит материалу стабилизироваться в рабочем положении.

Для грузового транспорта с жесткой подвеской нет необходимости в таком разгоне, так как жесткая подвеска будет способствовать быстрому перемещению балансного материала на позицию, обеспечивающую баланс колеса.

Авторы патента рекомендуют рассчитывать массу балансного материала по следующей формуле:

**Масса микробисера = 6% от
массы шины
(соотношение 1:17)**

Следует заметить, что иногда для балансировки приходится использовать и большее количество балансировочного материала. Например, в случае, когда шины и диски имеют значительный неравномерный износ.

Поскольку вибрации, связанные с дисбалансом, разрушают не только ведущую ось, но и остальные части

транспортного средства, гранулы желательно помещать во все колеса автомобиля.

При использовании гранул в зимний период следует особенно внимательно отнестись к тому, чтобы шины подкачивались сухим воздухом, а в идеале - азотом. Влага, содержащаяся в сжатом воздухе, вызывает смерзание мелких гранул в комки, которые распадаются через некоторое время после начала движения автомобиля.



Какие преимущества дает применение гранул?

1. Покупаются один раз на весь срок службы шины. При ремонте их можно сыпать в емкость, и вновь засыпать при монтаже шины на диск.
2. Устраняют «блуждающий» дисбаланс на передней оси.
3. Обеспечивают равномерный износ шины.
4. Улучшают сцепление шины с дорогой и повышают безопасность движения.
5. Повышают комфортную скорость движения по неровной дороге и устойчивость автомобиля в повороте.
6. Увеличивают срок службы подвески.
7. Позволяют снизить расход топлива до 10%.
8. Не требуют применения дорогих балансировочных станков. Упрощают процесс балансировки грузового колеса, позволяют экономить время и сводит до минимума влияние «человеческого фактора».



Максимальный экономический эффект от применения балансировочных гранул возможно получить при их использовании в грузовых шинах, потому что возникающая в них центробежная сила имеет большее значение и вибрации тяжелых шин сильнее разбивают колесную систему и снижают ходимость протектора.

Балансировочные гранулы ProBalance

Таблица применения

Размер шин	Балансировка одиночных колес	Балансировка спаренных колес	Размер шин	Балансировка одиночных колес	Балансировка спаренных колес
215/65 R15	113 гр.		8 R17.5	142 гр.	142 гр.
215/70 R15	113 гр.	113 гр.	8.5 R17.5	170 гр.	170 гр.
225/70 R15	113 гр.	113 гр.	9 R17.5	170 гр.	170 гр.
245/70 R15	113 гр.	113 гр.	9.5 R17.5	227 гр.	227 гр.
31/10.50 R15	113 гр.		10 R17.5	227 гр.	227 гр.
31/11.50 R15	113 гр.		11 R17.5	227 гр.	227 гр.
31/12.50 R15	142 гр.		195/60 R17.5	113 гр.	113 гр.
31/14.50 R15	170 гр.		205/60 R17.5	113 гр.	113 гр.
32/12.50 R15	170 гр.		225/60 R17.5	113 гр.	113 гр.
33/12.50 R15	170 гр.		195/70 R17.5	113 гр.	113 гр.
35/12.50 R15	170 гр.		215/70 R17.5	142 гр.	142 гр.
			235/70 R17.5	142 гр.	142 гр.
195/65 R16	113 гр.	113 гр.	205/75 R17.5	142 гр.	142 гр.
225/65 R16	113 гр.	113 гр.	215/75 R17.5	170 гр.	170 гр.
245/65 R16	113 гр.	113 гр.	225/75 R17.5	170 гр.	170 гр.
305/65 R16	113 гр.	113 гр.	235/75 R17.5	170 гр.	170 гр.
225/75 R16	113 гр.	113 гр.	205/80 R17.5	142 гр.	142 гр.
245/75 R16	113 гр.	113 гр.	225/80 R17.5	142 гр.	142 гр.
265/75 R16	113 гр.	113 гр.	225/90 R17.5	227 гр.	227 гр.
285/75 R16	113 гр.	113 гр.			
215/85 R16	113 гр.	113 гр.	8 R19.5	170 гр.	227 гр.
225/85 R16	113 гр.	113 гр.	9 R19.5	170 гр.	227 гр.
235/85 R16	113 гр.	113 гр.	18 R19.5	397 гр.	
245/85 R16	113 гр.	113 гр.	280/75 R19.5	227 гр.	282 гр.
345/65 R16	142 гр.	142 гр.	225/70 R19.5	170 гр.	227 гр.
225/85 R16	142 гр.	142 гр.	245/70 R19.5	170 гр.	227 гр.
265/85 R16	142 гр.	142 гр.	265/70 R19.5	227 гр.	282 гр.
275/85 R16	142 гр.	142 гр.	275/70 R19.5	227 гр.	282 гр.
7.50 R16	113 гр.	113 гр.	285/70 R19.5	227 гр.	282 гр.
9.00 R16	170 гр.	170 гр.	305/70 R19.5	282 гр.	340 гр.
8.00 R16.5	113 гр.	113 гр.	445/65 R19.5	397 гр.	
8.75 R16.5	113 гр.	113 гр.	265/60 R19.5	227 гр.	282 гр.
9.50 R16.5	142 гр.	142 гр.	425/55 R19.5	397 гр.	
265/70 R17	170 гр.		445/45 R19.5	397 гр.	
7.50 R18	227 гр.	227 гр.			

Балансировочные гранулы Probalance

Таблица применения

Размер шин	Балансировка одиночных колес	Балансировка спаренных колес	Размер шин	Балансировка одиночных колес	Балансировка спаренных колес
7.5 R20	227 гр.	282 гр.	235/80 R22.5	170 гр.	227 гр.
8.25 R20	227 гр.	282 гр.	255/80 R22.5	227 гр.	282 гр.
9.00 R20	282 гр.	340 гр.	275/80 R22.5	282 гр.	340 гр.
10.00 R20	282 гр.	340 гр.	295/80 R22.5	340 гр.	397 гр.
11.00 R20	340 гр.	397 гр.	315/90 R22.5	340 гр.	397 гр.
12.00 R20	340 гр.	397 гр.	245/75 R22.5	227 гр.	282 гр.
12.50 R20	397 гр.	397 гр.	265/75 R22.5	227 гр.	282 гр.
13.00 R20	397 гр.	397 гр.	285/75 R22.5	282 гр.	340 гр.
13/80 R20	340 гр.	397 гр.	295/75 R22.5	282 гр.	340 гр.
14/80 R20	340 гр.	397 гр.	315/75 R22.5	282 гр.	340 гр.
14.00 R20	454 гр.	454 гр.	345/75 R22.5	340 гр.	
14.50 R20	454 гр.	454 гр.	350/75 R22.5	397 гр.	
14.75/80 R20	454 гр.	454 гр.	235/70 R22.5	170 гр.	227 гр.
15.50/80 R20	454 гр.	454 гр.	255/70 R22.5	227 гр.	282 гр.
16.00 R20	454 гр.	454 гр.	265/70 R22.5	227 гр.	282 гр.
335/80 R20	454 гр.	454 гр.	275/70 R22.5	282 гр.	340 гр.
365/80 R20	454 гр.	454 гр.	305/70 R22.5	282 гр.	340 гр.
475/80 R20	454 гр.	454 гр.	315/70 R22.5	282 гр.	340 гр.
365/85 R20	454 гр.	454 гр.	365/70 R22.5	340 гр.	
305/75 R24.5	282 гр.	340 гр.	365/65 R22.5	397 гр.	
275/80 R24.5	282 гр.	340 гр.	385/65 R22.5	454 гр.	
295/80 R24.5	282 гр.	340 гр.	425/65 R22.5	454 гр.	
11 R24.5	282 гр.	340 гр.	445/65 R22.5	454 гр.	
12 R24.5	397 гр.	397 гр.	285/60 R22.5	227 гр.	282 гр.
8 R22.5	227 гр.	282 гр.	295/60 R22.5	227 гр.	282 гр.
9 R22.5	227 гр.	282 гр.	305/60 R22.5	282 гр.	340 гр.
10 R22.5	227 гр.	282 гр.	315/60 R22.5	282 гр.	340 гр.
11 R22.5	282 гр.	340 гр.	385/65 R22.5	340 гр.	397 гр.
11/70 R22.5	227 гр.	282 гр.	455/55 R22.5	397 гр.	454 гр.
12 R22.5	340 гр.	397 гр.	275/50 R22.5	282 гр.	340 гр.
13/80 R22.5	397 гр.	397 гр.	445/50 R22.5	397 гр.	397 гр.
16.5 R22.5	397 гр.		485/45 R22.5	454 гр.	454 гр.
18 R22.5	454 гр.		495/45 R22.5	454 гр.	454 гр.

- Выберите по таблице массу пакета, соответствующую размеру шин.
- Если вашего размера в списке нет, рекомендуется из двух близких по таблице значений выбирать большее.

Автоподъемник V2-4

Электрогидравлический двухстоечный подъемник REMAX с нижней синхронизацией - это отличный выбор для долгосрочной и комфортной работы. К преимуществам электрогидравлических подъемников следует отнести повышенный срок эксплуатации, гладкость спуска и подъема, бесшумность в работе и низкие эксплуатационные затраты.

Нижняя синхронизация подъемных лап позволяет устанавливать подъемник в помещениях с относительно низким потолком и поднимать габаритные автомобили на максимальную высоту.

Автоподъемник рассчитан на подъем легковых автомобилей, имеет грузоподъемность 4,0 т.

Автоподъемник REMAX V2-4 предназначен для установки в автосервисе прямо на фундамент с помощью анкерных болтов, идущих в комплекте поставки.

Для удобства использования автоподъемника в автосервисе в комплекте есть проставки для рамных автомобилей. На лапах автоподъемника есть резиновые подушки.

- Для каждой стойки предусмотрена независимая система безопасности - механические замки.
- Высокая эргономичность и простота оборудования.
- Высота лапы минимальна, что дает возможность поднимать автомобили с низким клиренсом.
- Отличное качество сборки.
- Простота обслуживания.

Оцинкованные штифты крепления лап предотвращают образование коррозии.



На каретках автоподъемника есть резиновые накладки, которые предотвращают повреждение дверей при открытии.

Грузоподъемность	Габаритная высота	Высота подъема	Габаритная ширина	Ширина между стойками	Двигатель	Время подъема	Время опускания
Т	мм	мм	мм	мм	кВт/В	сек.	сек.
4	2844	1800	3426	2806	2,2/380	40	60

Автоподъемник V4-4

Четырехстоечный электрогидравлический подъемник для обслуживания легковых автомобилей и легких грузовиков.

Благодаря дополнительному оснащению имеется возможность производить такие работы, как "развал-схождение", монтаж/демонтаж колес, ремонт тормозной и рулевой систем. Ширина между стойками (2900 мм) позволяет работать с 3D-стендами.

В комплект входят поворотные круги, задние сдвижные пластины, гидравлическая траверса г/п 2,5т.



Грузоподъемность	Габаритная высота	Высота подъема	Габаритная ширина	Ширина между стойками	Двигатель	Время подъема	Время опускания	Длина платформы	Длина (с трапами)
Т	мм	мм	мм	мм	кВт/В	сек.	сек.	мм	мм
4	2200	1800	3470	2900	3,0/380	50	50	5080	6130



V-30

V-50

V-60

V-70

V-100

Автошампунь V-30

Концентрированный автошампунь для бесконтактной мойки автотранспорта. Легко удаляет дорожную грязь, пыль, следы от насекомых. Создает стойкую обильную пену, которая легко смывается с поверхности. Отлично подходит для летней мойки. Применяется для бесконтактной мойки слабозагрязненного легкового транспорта.

Автошампунь V-50

Концентрированное моющее средство для всех видов транспорта. Удаляет обильные загрязнения, масло, следы от насекомых. Имеет умеренное пенообразование, легко смывается с поверхности. Не причиняет вреда лакокрасочным поверхностям, пластику и деталям из сплавов цветных металлов. Применяется для бесконтактной мойки.

Автошампунь V-60

Концентрированный автошампунь для очистки автомобиля от грязи, сажи, масляных пятен, соли и других тяжелых эксплуатационных загрязнений. Применяется для бесконтактной мойки сильнозагрязненного транспорта.

- Высокое пенообразование.
- Эффект розовой пены.
- Не оставляет разводов после применения.

Автошампунь V-70

Высокощелочное моющее средство для легкового и грузового автотранспорта. Хорошо пенится и легко смывается с поверхности. Удаляет грязь, сажу, масляные пятна, соли и другие тяжелые эксплуатационные загрязнения. Применяется для бесконтактной мойки сильнозагрязненного транспорта. Не наносит вреда обрабатываемой поверхности. Применяется для бесконтактной мойки.

Автошампунь V-100

Сильно концентрированное моющее средство для удаления серьезных загрязнений с автотранспорта, контейнеров, ж/д вагонов, автоцистерн. Обладает густой консистенцией и средним пенообразованием. Применяется для бесконтактной мойки.

Наименование	Объем (л)
V-30	1/10/20
V-50	1/10/20
V-60	1/10/20
V-70	1/10/20
V-100	1/10/20

Средства для ухода за автомобилем

Чернение резины

Специальный автохимический состав для очистки и полировки шин, а также других резиновых изделий автомобиля. Восстанавливает черный цвет, обновляет поверхность, придает глянцевый блеск. Защищает резиновые поверхности от пересыхания и растрескивания.

Холодный воск

Концентрат для ухода за поверхностью резины, кожи, металлов и полимеров. Придает дополнительный блеск и влагоотталкивающие свойства ЛКП. Не пачкает и не повреждает стекла. Эффективен в любое время года.

Наношампунь

Высокопенный шампунь для финишной ручной и портальной мойки. Совмещает в себе мойку и защиту лакокрасочного покрытия автомобиля. Он восстанавливает и придает блеск лакокрасочной поверхности, создает тонкую защитную пленку на кузове, защищающую от воды, грязи, обледенения. Не содержит щелочь. Рекомендовано для применения перед нанесением холодного воска.



Наименование	Объем (л)
Чернение резины	1/10/20
Холодный воск	1/10/20
Наношампунь	1/10/20



Очистители

Очиститель дисков

Концентрированное моющее средство для очистки колесных дисков и других изделий из легких сплавов. Быстро и эффективно удаляет пыль от тормозных колодок, сажу, ржавчину, нефтепродукты, смолы и другие дорожные загрязнения.

Очиститель двигателя

Средство для очистки моторного блока и частей двигателя от масляных пятен, потеков смазки и дорожной грязи. Удаляет стойкие загрязнения и не повреждает лакокрасочное покрытие автомобиля. Не вызывает коррозии алюминиевых деталей. Средство не нуждается в разбавлении.

Наименование	Объем (л)
Чистый диск	1/10/20
Чистый двигатель	1/10/20

Очиститель стекол

Концентрированный очиститель для стекол, пластика, хрома. Не оставляет подтеков, разводов, придает поверхностям антистатические свойства. Удаляет пятна и следы от пальцев, защищает от пыли, придает блеск.

Очиститель следов насекомых

Предназначен для быстрого и легкого удаления остатков насекомых и почек деревьев со стекол, пластиковых и хромированных бамперов, капота, решеток радиатора.

Наименование	Объем (л)
Очиститель стекол	1/10/20
Очиститель следов насекомых	1/10/20

Очиститель салона

Универсальный моющий состав для очистки салона автомобиля от любых загрязнений. Подходит для чистки ткани, велюра, искусственной кожи, пластика и стекол.

Антибитум

Средство для удаления нефтепродуктов, смол, битумных пятен, следов резины и других дорожно-нефтяных загрязнений с ЛКП автотранспорта и металлических поверхностей.

Наименование	Объем (л)
Очиститель салона	1/10/20
Антибитум	1/10/20

Автохимия ROSSVIK поставляется в канистрах по 20, 10 и 5 литров и флаконах 1 литр.



Наименование

Футболка с логотипом
Бейсболка ROSSVIK
Комбинезон с логотипом
Флаг ROSSVIK
Пакет-майка
Пакет для шин 700x350x1100 мм
Монетница
Блок для записей
Шариковая ручка
Флеш карта (16 Гб)
Зажигалка с логотипом
Наклейка ROSSVIK
Наклейки на входную дверь
Часы с логотипом
Каталоги ROSSVIK
Набор магнитов ROSSVIK



Магнитные макеты продукции ROSSVIK в натуральную величину.



Два основных метода ремонта шин

“Холодная” вулканизация и “Термопресс”

Двухэтапный метод ремонта шин

Именно этот способ ремонта когда-то пришел в Россию из-за рубежа и стал известен как «холодная» вулканизация. Он производится в два этапа.

Сначала мастер зачищает повреждение и выполняет наружный косметический ремонт шины путем “горячей” вулканизации сырой резины. Затем он повторно зачищает ремонтную поверхность внутри шины и устанавливает химический пластырь. По рекомендации ведущих мировых производителей, после ремонта «холодным» методом шина должна отстояться не менее 24 часов при температуре окружающей среды не ниже 20°C. Чем ниже температура, тем дольше нужно выдерживать отремонтированную шину.

Первое время, когда самовулканизирующиеся ремонтные материалы только появились на рынке и были в диковинку, они преподносились продавцами как панацея от всех бед. Но по мере накопления практического опыта наряду с преимуществами стали очевидны и недостатки двухэтапного метода. С течением времени стало ясно, что «холодная» вулканизация не дает желаемых результатов, а большой срок выдержки после ремонта создает проблемы при высоком машинопотоке, и вынуждает мастеров пренебрегать техническими условиями.

Ремонт двухэтапным методом производится, как правило, в мастерских, где есть только С-образный вулканизатор с плоским нагревательным элементом малой площади. В России такие вулканизаторы широко представлены продукцией зарубежных и отечественных производителей. Но, несмотря на привлекательный внешний вид, конструктивные особенности этих вулканизаторов не позволяют достичь высокого качества ремонта. Их недостаток состоит в малой площади нагревательного элемента, который не может обжарить повреждение и поэтому вызывает вздутие на шине. Такие вулканизаторы можно рекомендовать только для ремонта самых небольших повреждений.

Чтобы не нарушать технологию ремонта шин, вулканизатор необходимо дополнительно укомплектовать нагревательными элементами большей площади, которые позволят обжимать весь ремонтный участок без деформации каркаса шины.

Следует отметить, что холодная вулканизация очень требовательна к соблюдению технологии и она не прощает ошибок. Будь то пересохший клей или старый пластырь – качественного результата вам уже не видать.

Реальность такова, что несоблюдение всех технологических условий – обычное явление при двухэтапном методе ремонта. Отсутствие необходимого инструмента, недостаточная квалификация персонала, банальная нехватка времени приводят к неудов-

летворительным результатам.

Поэтому для России больше подходит менее проблемный одноэтапный метод ремонта.

Одноэтапный метод ремонта шин (метод «Термопресс»)

Этот метод был разработан специально для российских дорог с учетом их национальных особенностей. От «холодной» вулканизации он отличается тем, что “горячая” вулканизация сырой резины и химическая вулканизация пластыря идут одновременно под давлением 4кг/см и температуре 130-150°C. На ремонт легковой шины требуется от 40 до 90 минут, а для грузовых шин необходимо 2-4 часа, в зависимости от толщины ремонтируемого участка.

Для работы этим методом нашей компанией разработаны вулканизационные системы для всего спектра размеров шин:

- «Термопресс-1» для ремонта шин легковых автомобилей и легких грузовиков;
- «Термопресс-19» для шин внедорожников и грузовых автомобилей;
- «Термопресс-520», «Термопресс-820» и «Термопресс-1100» для ремонта грузовых, сельскохозяйственных и карьерных шин;
- «Термопресс-К» для ремонта шин карьерных самосвалов, грейдеров и другой колесной спецтехники.

Вулканизаторы «Термопресс» отличаются своей универсальностью: они позволяют производить ремонт грузовых шин широкого диапазона размеров и при высоких технологических параметрах. Специально для экспресс-ремонта легковых шин нами разработан 2-х стоечный вулканизатор со смещенным центром «Термопресс-1М». Его конструкция является самой удобной для ремонта легковых автошин размером до 20 дюймов.

Бесспорным преимуществом одноэтапного метода является повышенная прочность связи пластыря с шиной, большая, чем при холодном ремонте. Это становится возможным благодаря тому, что пластырь, клей и сырая резина одновременно прогреваются под давлением, что в разы повышает активность клея, а химический слой пластыря «вплавляется» в шину. Время ремонта при этом будет минимальным, тогда как технология «холодной» вулканизации требуют выдержки пластыря в течение не менее 24 часов.

Немаловажен и тот факт, что одноэтапный метод **позволяет исправить ошибки**, допущенные при подготовке шины, даже на последней стадии ремонта.

Когда ремонтируемая зона и пластырь одновременно прогреваются под давлением, происходит

резкое увеличение прочности соединения пластыря с шиной. Рост прочности с запасом перекрывает последствия ошибок, допущенных в процессе ремонта (см. «Характерные ошибки, допускаемые при ремонте»).

«Горячее» преимущество одноэтапного метода

Если сравнивать две технологии ремонта, начать следует с основного различия. При одноэтапном методе ремонта пластырь и клей нагреваются до высокой температуры под давлением, а при двухэтапном - нет. Возникает резонный вопрос: какие же преимущества получает одноэтапный метод над «холодной» вулканизацией, и получает ли вообще? Ответим по порядку:

1. При нагревании места ремонта выше 60°C происходит расширение оставшегося под пластырем воздуха. Далее разогретый воздух увеличивается в объеме и выдавливается из-под пластыря. По мере вытеснения воздуха, разогретый химический слой пластыря равномерно заполняет все пустоты. В результате соединение ремонтной поверхности с химическим слоем происходит на большей площади. На практике площадь соединения становится на 4-7% больше площади пластыря. Безусловно, это повышает качество ремонта.

2. После того, как разогретый воздух под давлением был выдавлен из-под пластыря, в оставшихся пустотах при остывании образуется вакуум и пластырь присасывается к ремонтной поверхности. Эффект присасывания увеличивает прочность соединения пластыря и шины.

3. Увеличение площади контакта несет еще одно важное преимущество. Удельная отрывная нагрузка, действующая на химический слой (который всегда является самым слабым местом в конструкции пластыря), снижается обратно пропорционально увеличению площади сцепления (т.е. на 47%). **Чем больше площадь контакта, тем меньше отрывная нагрузка на химический слой.**

4. На качество ремонта существенно влияет и плотность сжатия самого химического слоя, который при нагревании под давлением всегда будет на 20-30% прочнее химического слоя, завулканизированного «на холодную» без давления.

5. Кроме того, нагревание резко повышает активность клея и улучшает связующие качества химического слоя пластыря, что позволяет уверенно перекрывать все возможные ошибки мастера, допущенные в процессе ремонта.

6. Наконец, нагревание пластыря под давлением разрушает потожировую пленку от случайного прикосновения к нему руками.

Таким образом, нагревание под давлением обеспечивает одноэтапной технологии ремонта ряд неоспоримых технологических преимуществ. Теперь рассмотрим недостатки «холодной» вулканизации.

1. Пластырь не нагревается и поэтому площадь его контакта с зачищенной поверхностью меньше.

2. Под пластырем всегда остается воздух. Его количество зависит от аккуратности зачистки и

жесткости наложенного пластыря. По данным фирмы ТЕСН, даже под мягкими пластырями остаточный воздух занимает до 7% площади. Соответственно, под жесткими пластырями Тир-Тор пустот будет оставаться еще больше. Оставшийся под пластырем воздух при нагревании шины во время езды будет расширяться и стремиться выйти наружу.

Поэтому пластыри, установленные «холодным» способом, обязательно промазывать герметиком бескамерного слоя. При одноэтапном ремонте эта мера не требуется.

3. Клей не нагревается, и его активность не повышается.

Соотношение плюсов и минусов свидетельствует не в пользу импортного метода ремонта. Но это вовсе не значит, что «холодная» вулканизация - ненадежная технология. Вовсе нет. Просто она рассчитана на совершенно другие дорожные условия. В благополучной Европе нет нужды в сверхнадежном ремонте, чего нельзя сказать о нас. Задача Rossvik'a – донести эту несложную идею до тех, кто до сих пор отдает предпочтение «холодной» вулканизации.



ROSSVIK
tire repair materials

Видео-инструкции по применению технологии «Термопресс» и другие справочные материалы смотрите на нашем официальном сайте и группе Вконтакте.

www.vk.com/clubrossvik

Если вам нужен совет по использованию шиноремонтных материалов ROSSVIK, вы всегда можете задать вопрос на форуме нашего сайта.

WWW.ROSSVIK.RU



Характерные ошибки, возникающие при ремонте шин

1. Ошибки при зачистке

Подготовительный этап ремонта является крайне ответственным, но часто выпадает из зоны внимания мастеров. От того, как будет подготовлена ремонтная поверхность, зависит успех всего ремонта.

а) При зачистке резины абразивным камнем обороты пневмодрели не должны превышать 2500-5000 в минуту. Инструмент с большим количеством оборотов можно применять только для обработки металлокорда специальными твердосплавными бурами (Схема применения инструмента на стр. 31). Использование высокооборотистой пневмодрели с абразивным камнем может вызвать расплавление верхнего слоя резины, и при дальнейшей эксплуатации шины подгоревшая резина начнет вести себя как пластилин: чем сильнее нагревается шина, тем мягче и слабее становится поврежденный участок. Признаком необратимых изменений в резине является появление дыма при зачистке.

б) Не допускайте попадание конденсата и масла на зачищенную поверхность. При работе пневмоинструментом, особенно в холодное время года и в условиях повышенной влажности, происходит образование большого количества конденсата, смешанного с маслом. Чтобы обезопасить зачищенную поверхность, необходимо надевать на шлифмашинку отрезок велосипедной камеры для отвода отработанного воздуха за пределы рабочей зоны.

в) Используйте для финишной зачистки под пластырь карбидные фрезы в форме полусферы. Они позволяют обработать резину быстрее и значительно равномернее, чем дисковые фрезы. Используя дисковые фрезы, вы постоянно рискуете оставить неровности, в которых под пластырем будет оставаться воздух.

г) Зачищать место ремонта необходимо под углом не менее 120° в боковой зоне шины и 90° на беговой дорожке.

Края пореза следует обрабатывать как можно тщательнее, не оставляя изломов и мест концентрации напряжения. Никогда не оставляйте под пластырем разрывов с необработанными краями. В таких местах проблемы возникают в первую очередь. Сперва лопнет декоративная резина, а затем протрется и пластырь.

д) Всегда обеспечивайте сырой резине, используемой для косметического ремонта внешней стороны шины, возможность попасть внутрь пореза и соединиться с химическим слоем пластыря.

е) При ремонте шин, в которые раньше был залит герметик проколов, или шин, которые накачивались путем воспламенения бензина, требуется полное удаление гермослоя в зоне ремонта.

2. Ошибки при обезжиривании

Всегда предварительно обезжиривайте ремонтную поверхность перед началом зачистки.

Это позволит сохранить фрезы чистыми, избавит вас от необходимости повторно обезжиривать ремонтную поверхность после зачистки и сохранит микротекстуру обработанного участка.

Не используйте в качестве обезжиривателя составы, которые потенциально могут ухудшить свойства клея (например, автомобильный бензин).

Обезжиривать место ремонта следует только специальным буферным очистителем, совместимым с клеем. Кроме своей непосредственной функции, буферный очиститель выполняет еще одну, вспомогательную: он размягчает верхний, грязный слой резины и облегчает работу скребком.

3. Неправильное использование клея

Отслоение пластыря по клеевому слою – это самая распространенная причина брака. Этот дефект чаще всего проявляется из-за нарушения правил работы с клеем:

Не используйте загустевший клей.

Загустение клея происходит при испарении растворителя, который разрыхляет верхний слой резины и облегчает проникновение клея внутрь. Таким образом, когда вы используете загустевший клей, следует понимать, что в нем уже недостаточно активных компонентов для эффективного сшивания пластыря с поверхностью шины. Поэтому хранить быстросохнущий клей лучше в холодильнике и доливать в расходную банку по мере необходимости. Расходная банка должна быть широкой и низкой, с узким горлышком.

Будьте осторожны со «старым» клеем.

При несоблюдении условий хранения клея (температура не выше +23°C, темное помещение) и в случае попадания в банку посторонних веществ происходит его сворачивание. Такой клей нельзя использовать для «холодной» вулканизации, однако он пригоден при "горячем" одноэтапном ремонте, когда под действием температуры и давления остаточная химическая активность клея резко возрастает.

Избежать старения и сворачивания клея можно, если кисточку из банки не использовать для промазывания пластырей перед установкой, так как их химический слой содержит вещества, вызывающие загустение клея.

Клей пересушен.

Часто случается так, что мастер откладывает промазанную клеем шину на просушку и забывает о ней, а в это время клей успевает пересохнуть.

В этом случае при установке не произойдет плотного прилегания пластыря к клею и химическая вулканизация будет протекать медленно и не по всей площади. *Если ремонт выполняется двухэтапным «холодным» методом, то пересушенную ремонтную поверхность необходимо повторно промазать клеем.* При одноэтапном методе эта мера не требуется, так как при нагревании пластыря под давлением пересохший клей активизируется и качество ремонта не снижается.

Клей недосушен.

В случае установки пластыря на непросохший клей, возможно его сползание от центра повреждения и, как следствие, появление вздутия на шине после ремонта.

Причин неравномерного высыхания клея может быть несколько:

- 1) густой клей;
- 2) низкая температура воздуха;
- 3) холодная шина;
- 4) слишком толстый слой клея;
- 5) грубая зачистка ремонтной поверхности;
- 6) неравномерное нанесение клея из-за жесткой/изношенной кисти.*

** Наша компания проводит испытания материалов РОССВИК на совместимость с клеями ведущих производителей, представленных в России. По результатам многолетних наблюдений, с ремонтными материалами РОССВИК мы рекомендуем использовать клеи Maruni и Tip-top.*

Для ремонта всех видов шин ведущие производители расходных материалов рекомендуют использовать тяжелые клеи, изготовленные на основе более активных растворителей. Клеи ROSSVIK, Maruni, Tip-Top относятся к тяжелым негорючим клеям. Тяжелые клеи не боятся перегрева во время эксплуатации шины, они более густые и прочные.

Отличить легкий и горючий клей от тяжелого и теплостойкого можно по весу, материалу упаковки (тяжелый клей разливается только в металлические банки) и значку «огнеопасно» на этикетке.

Следует помнить, что при переходе на клей другого производителя необходимо найти правильный режим сушки.

4. Использование старых пластырей

Будьте внимательны при установке пластырей со следами старения и прикосновений. В местах касания химического слоя пластыря руками образуется потожировая пленка, которая снижает клейкость адгезива. Чтобы удалить эту пленку и «освежить» химический слой, достаточно пластырь перед установкой промазать клеем и просушить.

5. Использование пластырей с подвулканизированным химическим слоем.

Все расходные материалы для «холодной» вулканизации должны храниться в темном месте при температуре не выше 23°C.

Если не соблюдать рекомендованные условия хранения, химический слой будет быстро стареть и самовулканизироваться. Для проверки состояния химического слоя расходник нужно согнуть попо-

лам. Химический слой должен слегка слипаться, а после разгибания чуть «волниться» на месте сгиба. Если есть сомнения в годности химического слоя, то такие пластыри следует устанавливать только одноэтапным методом на прослоечную резину, предварительно зачистив подвулканизированный химический слой текстурной щеткой.

7. Зашивание пореза нитками

Часто приходится выслушивать доводы шиноремонтников в пользу прошивания пореза нитками.

Некоторые из них уверены в пользе шитья, так как при этом не возникает вздутий на шине после ремонта. Им мы предлагаем найти первопричину появления грыжи после установки пластыря.

В 90% случаев вздутия появляются при выполнении ремонта на С-образном вулканизаторе. Нагревательные элементы С-образного вулканизатора имеют плоскую и жесткую поверхность и слабо прижимают покрышку в зоне ремонта, поэтому сырая резина при зажимании вулканизатора проникает в порез и раздвигает его слабосжатые края. В итоге порез вулканизируется в раздвинутом состоянии и после ремонта на этом месте образуется вздутие - грыжа.

В стремлении избежать вздутия ремонтники накладывают меньше сырой резины или уменьшают давление вулканизатора. В результате вулканизации при недостаточном давлении резина получается пористой и непрочной, а работу приходится переделывать.

Мы рекомендуем проводить ремонт на двухстоечном вулканизаторе «Термопресс», у которого такой проблемы не существует, так как порез перед вулканизацией уже зафиксирован пластырем, и обжим места ремонта происходит равномерно по всей площади профильного лекала без деформации каркаса шины.

Перечисленные ошибки могут быть допущены любым шиноремонтником, но возможность нейтрализовать их последствия будет только у того, кто на последней стадии ремонта завулканизирует повреждение одновременно с пластырем, то есть применит одноэтапную технологию ремонта. И наоборот, при «холодной» двухэтапной вулканизации все перечисленные ошибки будут напрямую снижать качество ремонта и приведут к браку.



1



2



3



4



5



Ремонт легковых шин по одноэтапной технологии «Термопресс»

Таблица размеров неремонтируемой зоны

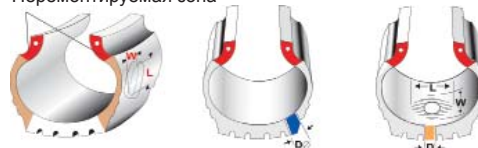
Для радиальных шин

Размер покрышки (дюймы)	Неремонтируемая зона
Легковые	40 мм
Легковые грузовики	60 мм
Пассажирский	60 мм
Грузовые 7,5-16	75 мм
17,5 – 23,5	90 мм
24 – 29,5	125 мм
30 – 33,5	150 мм
36 – 50,5	190 мм

Для диагональных шин

Размер покрышки (дюймы)	Неремонтируемая зона
7 – 8,75	80 мм
9 – 14	100 мм
16 – 18	125 мм
21 – 29,5	150 мм

Неремонтируемая зона



Перед ремонтом очистите шину от грязи и просушите.

Обследуйте шину на возможные скрытые повреждения (фото 1). Всегда проверяйте шину на целесообразность ремонта, учитывая условия эксплуатации и размер неремонтируемой зоны. Измерение неремонтируемой зоны производится от края борта вниз по внутренней стороне покрышки. Размеры неремонтируемой зоны приведены в таблице.

Для предварительной грубой обработки резины следует применять низкооборотистый пневмоинструмент 2500-5000 об/мин. Высокооборотистый пневмоинструмент (20 000 об/мин) для этих работ не подходит. Применение абразивных камней для зачистки резины не рекомендуется из-за оплавления резины, что может явиться причиной отслоения пластыря во время эксплуатации.

При зачистке резины абразивным камнем обороты не должны превышать 2500-5000 об/мин.

(См. схему применения инструмента на стр. 31)

Для шероховки наружной поверхности шины применяется дисковая карбидная фреза (фото 2). Зачистку места ремонта нужно делать под углом не менее 120° в боковой зоне шины и 90° на беговой дорожке. Поверхность вокруг воронки необходимо зачистить для косметического ремонта на 10 мм больше. Если в повреждение попала вода, то шину необходимо просушить, иначе оставшаяся влага может привести к расслоению каркаса при нагревании шины во время эксплуатации.

При зачистке ремонтной поверхности нельзя оставлять необработанных полостей. Именно в таких труднодоступных для сырой резины местах остается воздух, и при последующей эксплуатации там в первую очередь происходит разрыв пластыря и косметической резины. Для обработки узких повреждений и полостей внутри каркаса шины рекомендуется применять набор малых фрез RH-635, позволяющий производить точечную зачистку в труднодоступных местах (фото 3-4).



Если повреждение находится в боковой части шины, измерьте его ширину (W) и длину (L) (фото 5). Если повреждение находится в протекторной или плечевой частях шины, измерьте его диаметр (D).

По таблице предельных размеров повреждений (стр.11) выбираем нужный пластырь с учетом размера и зоны повреждения (бок, плечо, беговая). Данная таблица может служить только рекомендацией и составлена для ремонта автошин “холодным” способом по 2-х этапной технологии. Окончательное решение в выборе пластыря зависит от условий эксплуатации шины и уточненных после полной зачистки размеров повреждения. В большинстве случаев бывает достаточно выбрать пластырь, кордовая часть которого в 3 раза больше размеров повреждения (фото 6).

Эту пропорцию не следует нарушать начинающим ремонтникам и тем, кто производит ремонт шин “холодным” способом.

При ремонте по одноэтапной технологии “Термопресс” предельные размеры повреждений допускаются на 20% выше табличных, а при ремонте термопластырями ROSSVIK - на 30% выше табличных. Надежность ремонта при этом не снижается.

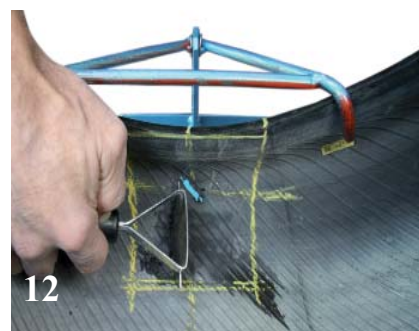
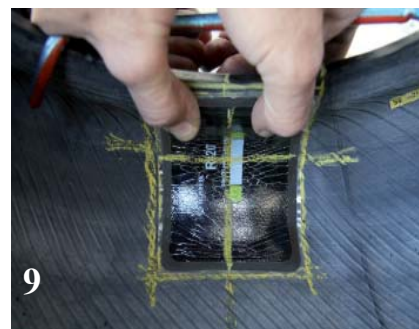
Для точности установки через центр повреждения и пластыря проведите мелом осевые линии (фото 7,8). Приложите пластырь и, совместив осевые линии шины и пластыря, обведите мелом зону механической зачистки с каждой стороны больше пластыря на 10 мм, чтобы разметка сохранилась после зачистки (фото 9,10).

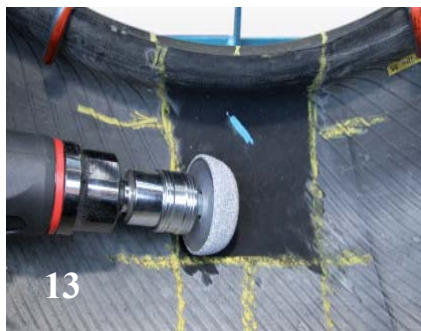
Обработайте отмеченную зону буферным очистителем ROSSVIK (фото 11). Если не сделать предварительного обезжиривания, то грязь забивает фрезу и разносится по зачищенной поверхности. Работы с применением буферного очистителя следует проводить в помещении с хорошей вентиляцией.

Зачистите зону ремонта скребком по мокрой поверхности, снимая грязный верхний слой резины (фото 12).

Используя низкооборотистый пневмоинструмент (2500/5000 об/мин) с карбидной фрезой в виде полусферы, зачистите место ремонта внутри шины (фото 13). Применение дисковых фрез, которые используются для зачистки наружной стороны, нежелательно из-за большей трудоемкости.

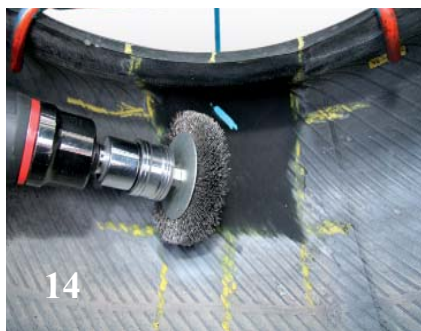
Зачистку ремонтной поверхности лучше проводить в направлении «к себе», не перекрывая рукой обзор. Чтобы при зачистке резиновая пыль не раздувалась, следует пользоваться пневмоинструментом с выбросом воздуха назад и надевать на него воздухоотводящий шланг (кусок велосипедной камеры). Такая незначительная доработка снижает раздувание резиновой пыли и руки всегда остаются сухими, т.к. весь конденсат отводится через воздухоотвод за пределы рабочей зоны.





После зачистки ремонтной поверхности рекомендуется дополнительно проводить шероховку специальной текстурной щеткой. Это придает поверхности необходимую степень шероховатости. Операция простая, но крайне эффективная (фото 14).

После шероховки соберите пылесосом резиновую пыль внутри шины (фото 15).



Внутреннюю поверхность промажьте клеем ROSSVIK 1-2 раза с промежуточной сушкой до исчезновения блеска на поверхности (до легкого залипания) (фото 16). В зависимости от температуры и влажности воздуха время высыхания может значительно различаться. Если в шиноремонтной мастерской применяются клеи различных производителей, то режимы нанесения на поверхность и сушки должны быть для каждого клея свои. Важно научиться правильно определять степень высыхания применяемого клея. Несоблюдение этого правила является основной причиной брака. Пока промазанная клеем поверхность сохнет, пластырь подготавливается к установке. Время сушки клея варьируется от 10 до 20 минут в зависимости от температуры и влажности в рабочем помещении. Чем ниже температура и выше влажность, тем больше время сушки клея.



Пластыри ROSSVIK не имеют надреза на нижней защитной пленке. Это делается с целью лучшей сохранности и обеспечения стабильности свойств адгезива. Надрез нижней пленки производится непосредственно перед использованием пластыря (фото 17). Снимать пленку следует не касаясь химического слоя (фото 18). Согнув пластырь посередине, нужно наложить его на центр повреждения, ориентируясь по осевым линиям. **Стрелка на этикетке пластыря должна быть направлена к борту шины.** Сначала приклеивается центральная часть пластыря, а затем края.



Одновременно с приклеиванием из-под пластыря выдавливается воздух. В холодное время года перед установкой пластырь желательно прогреть до 40-60 °С для повышения эластичности и клейкости. Прогрев удобно делать феном. Что касается рекомендации промазывать клеем сам пластырь, то эта мера повышает клейкость пластыря, но после такой промазки на кисть попадают химические компоненты, вызывающие самовулканизацию клея в банке.



Прикатайте пластырь узким (3 мм) роликом от центра к краям. Для более качественной прикатки зону ремонта с внешней стороны следует прижимать рукой. Это особенно актуально при работе с радиальными шинами, имеющими мягкую боковую поверхность (фото 19).

Жесткие многослойные пластыри после прикатки роликом необходимо дополнительно простучать пневмомолотком (фото 20). Желательно использовать пневмомолоток с регулировкой частоты ударов. Для лучшего вытеснения воздуха из-под пластыря простукивание следует делать от центра к краям. Простукивание молотком обеспечивает лучшее соединение пластыря с шиной и активизирует процесс “холодной” вулканизации. В результате простукивания происходит интенсивное перемешивание клея с адгезивом и прочность связи пластыря с шиной сразу возрастает на 20% за счет присасывания пластыря к шине и вакуумирования.

После установки пластыря производится косметический ремонт пореза с наружной стороны. Перед нанесением термоклея место ремонта необходимо хорошо просушить. В холодное время года ремонтную поверхность желательно прогреть до 40-60°C и по теплой резине промазать термоклеем ROSSVIK. Дать клею высохнуть (фото 21).

* В отличие от химического клея, термоклей не теряет своих свойств при длительной сушке и в случае загустения хорошо разбавляется буферным очистителем ROSSVIK.

После высыхания термоклей приступайте к заполнению воронки сырой резиной, нарезанной на полоски 5-10 мм. Для повышения эластичности резину следует разогреть до 60 °С непосредственно перед использованием. Заполнять повреждение надо как можно плотнее, выдавливая из-под резины весь воздух. Эту операцию удобно проделывать кончиками ножниц (фото 22).

Зачищенную поверхность вокруг воронки необходимо заклеить полоской сырой резины для улучшения внешнего вида.

Раскатайте сырую резину узким роликом, создав бугорок 3 мм по центру повреждения (фото 25). Точная дозировка резины избавит от необходимости дополнительной шероховки наружной стороны после вулканизации. Нехватка сырой резины вызывает вулканизацию без давления, и резина получается пористой и непрочной.

Для наружного косметического ремонта следует применять только специальную резину, сохраняющую высокую эластичность при длительной эксплуатации. Применение некачественной резины ведет к ее отслоению и растрескиванию. Для ускорения вулканизации толстого слоя сырой резины при ремонте грузовых шин можно использовать низкотемпературную сырую резину с температурой вулканизации 100-110 °С.

Накройте место ремонта термостойкой пленкой, в которую был упакован пластырь. Применение этой пленки гарантирует безупречный внешний вид после вулканизации (фото 27).

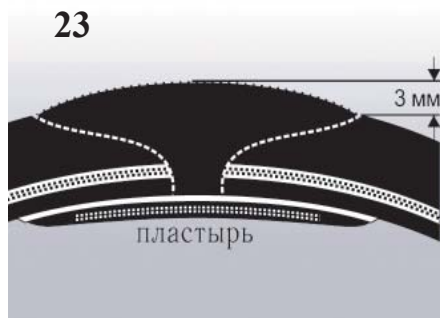
Ремонт сквозных повреждений легковых шин правильней производить на двухстоечном вулканизаторе.

Эта модель в комплектации с профильным лекалом наилучшим образом подходит для ремонта радиальных и диагональных шин размером до 18 дюймов. В отличие от С-образных вулканизаторов, двухстоечный вулканизатор обладает таким преимуществом, как большая площадь обжима ремонтной поверхности вместе с пластырем без нарушения геометрии шины.

Внутрь шины вложить выравнивающий мешок с песком для равномерного обжима всей ремонтной зоны. Такие мешки легко изготовить из старых автомобильных камер "одна в одну" и на 80% заполнить песком. При ремонте пластырями больших размеров используются мешки, сделанные из камер большего размера. Резиновые мешки за счет эластичности работают лучше и дольше тканевых и лучше обжимают пластырь.

Для распределения давления на мешок с песком кладется металлическая пластина и шина устанавливается на лекало, повторяющее профиль наружной стороны. При зажимании вулканизатора центр давления должен приходиться на центр повреждения. Если повреждение находится в зонах, где пластырь обжать сложно (плечевая зона), то обжим надо производить через рычаг, передающий давление внутрь шины. В этом случае одним концом рычаг лежит на выравнивающем мешке, а другим - на регулируемой по высоте опоре (фото 24).





Через 1-2 мин. после установки шины на разогретый вулканизатор сырая резина нагреется и вулканизатор необходимо дожать. При этом рычаг должен принять горизонтальное положение, чтобы не происходило стягивания пластыря в сторону.

Если вулканизатор пережарить, то на поверхности шины в течение нескольких дней после ремонта могут оставаться следы от краев лекала, что само по себе не страшно. Хуже, если из-за недожима вулканизатора или нехватки сырой резины она получается пористой и непрочной.

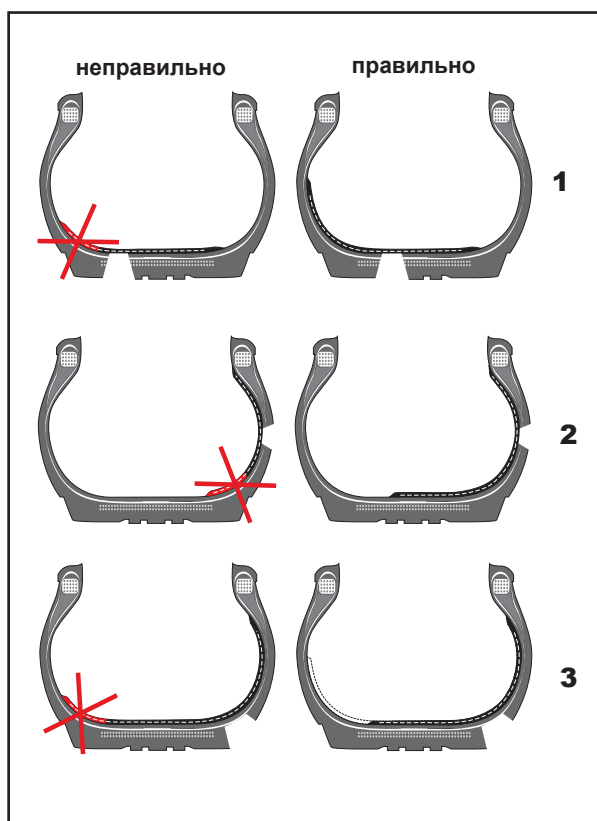
Время вулканизации резины на вулканизаторе, разогретом до 150°C, выбирается из расчета 4 мин на 1 мм толщины резины. При установке на холодный вулканизатор время следует увеличивать на 20 минут, необходимые для разогрева до рабочей температуры.

После вулканизации дать пластырю остыть (фото 26), и можно сразу монтировать покрывку на диск.

Накачивать отремонтированную шину до рабочего давления можно только после ее полного остывания. В целях безопасности и контроля отремонтированную шину рекомендуется устанавливать на заднюю ось автомобиля с правой стороны ремонтом наружу.



Рекомендации по выбору и установке пластырей ЦМК



Ремонт беговой дорожки - 1

Для этого вида ремонта применяются пластыри серии RS d и ножки грибков. Ножка выбирается на 3 мм больше повреждения, а пластырь подбирается по «Таблице предельных размеров повреждений шин с ЦМК». При этом для ремонта беговой целесообразно использовать более короткий пластырь, чем для ремонта боковой зоны, потому что брекер снимает около 50% нагрузки на каркас пластыря.

Самое важное при ремонте любой части шины – правильно подобрать размер пластыря. Пластырь должен располагаться на шине таким образом, чтобы его края не попадали в зоны наибольшей деформации шины (плечи). В противном случае, из-за постоянных переменных нагрузок вероятность его отслоения увеличивается в разы.

Чтобы край пластыря не оказался в зоне деформации, а центр пластыря не был смещен от повреждения, разумнее всего использовать пластырь большего размера.

Если повреждение рваное, правильнее отремонтировать его методом «Термопресс» горячим способом.

Ремонт боковой части шины - 2

При ремонте боковой следует учитывать, что если повреждение находится слишком близко к борту, шина считается неремонтируемой. Чтобы проверить целесообразность ремонта, выберите пластырь по Таблице и приложите к повреждению. Если край пластыря не умещается на шине, ремонт не будет успешным.

Частично такую проблему можно решить, если применить пластырь серии CRS и установить его вставкой к борту.

Ремонт плечевой зоны - 3

Для ремонта плечевой зоны пластыри выбираются на размер больше, чем при ремонте боковины.

Особенности ремонта шин термопластырями

1. Обязательным условием при ремонте термопластырями является обжим всего пластыря во время вулканизации.
2. Для вулканизации при 150 °С усилие прижима должно быть не менее 4 кг/см², а при прогреве до 135 °С вполне достаточно 2,6кг/см². Если не соблюдать это условие, то сырая резина после вулканизации получается пористой в тех местах, где было недостаточное давление.
3. При установке термопластырей повреждение с 2-х сторон промазывается специальным термоклеем ROSSVIK с температурой вулканизации 130-150°С.
4. Время вулканизации термопластыря задается с учетом толщины сырой резины и самого пластыря.
5. Если сразу после снятия шины с вулканизатора под пластырем появляется вздутие, то следует правильно определить причину этого дефекта:
 - а) Время вулканизации недостаточно для вулканизации резины в самом толстом месте.
 - б) Усилие прижима в зоне повреждения недостаточно из-за нехватки сырой резины.

- в) В повреждении осталась влага, которая при нагревании выше 100 °С превращается в пар, создающий внутри шины полость с избыточным давлением.
6. Если перед ремонтом шина не была просушена, то после вулканизации пластыря под ним может остаться пузырь с паром. Из-за высокого избыточного давления вздутие может увеличиваться, пока покрывка не остынет ниже 100 °С. Чтобы избежать чрезмерного вздутия, пар следует выпустить из-под пластыря, проткнув пластырь медицинской иглой. Затем повторно зажать шину на вулканизаторе на 10-15 минут.
 7. Для предотвращения расслоения каркаса шины из-за парообразования, возникающего из-за нагрева влажного каркаса шины, при заделке повреждения под сырую резину закладывают специальные дренажные х/б нити для отвода избыточной влаги или оставляют покрывку после окончания вулканизации остывать на вулканизаторе под давлением.

Инструкция по установке камерных латок

1. Отметить место повреждения водостойким мелом.
2. Если повреждение имеет форму пореза, необходимо закруглить его края для предотвращения дальнейшего разрыва. Для этого используют ножницы или дырокол.
3. Выбрать латку нужного размера. Она должна перекрывать повреждение на 15 мм во всех направлениях.
4. Обезжирить место ремонта буферным очистителем ROSSVIK и по мокрой поверхности зачистить скребком.
5. Зачистить место ремонта, не оставляя неровностей, на 10 мм больше размера латки. Для этой операции лучше использовать низкооборотистую пневмодрель 2500-5000 об/мин. и мелкозернистую карбидную полусферу. Такая фреза обеспечивает мягкую зачистку и не оставляет неровностей.
6. Мягкой кисточкой нанести тонкий слой клея ROSSVIK и просушить 5-10 минут до легкого залипания. При работе в поме-

щении с высокой влажностью или низкой температурой время сушки клея следует увеличить вдвое.

7. Снять с латки нижнюю пленку, для чего отогнуть назад (на 180°) верхнюю пленку вместе с латкой. Если латка залипла на нижней пленке, то следует повторить это действие с другого угла. Для лучшего разделения пленок можно слегка подуть на срез. Не допускать попадания грязи на химический слой латки.
8. Приложить латку к центру повреждения, расправить и слегка прижать. Пальцем выдавить из под латки воздух, не допуская попадания под нее талька через повреждение в камере. Для снижения вероятности такого брака перед ремонтом воздух из камеры надо откачать.
9. Прикатать латку узким (3 мм) роликом в 2-х направлениях крест-накрест от центра к краям.
10. Снять верхнюю пленку и присыпать место ремонта тальком. Камера готова к эксплуатации.

Инструкция по установке универсальных латок

1. Отметить повреждение водостойким мелом.
2. Очистить от грязи и вынуть посторонние предметы, вызвавшие прокол. Выбрать универсальную латку нужного размера, учитывая тип покрывки, место и размер прокола. Для грузовых шин должны использоваться самые толстые заплатки Umax. **При ремонте беговой дорожки заплатка нужна меньше, чем при ремонте плеча.**
3. Через центр повреждения провести мелом осевые линии. Ориентируясь по ним, приложить заплатку и обвести мелом место механической зачистки на 10 мм больше диаметра латки.
4. Обезжирить место ремонта буферным очистителем ROSSVIK и, пока поверхность влажная, удалить скребком грязный слой резины.
5. Зачистить место ремонта на 10 мм больше размера латки, не оставляя неровностей и не задевая нити корда. Для зачистки лучше использовать низкооборотистую (до 5000 об/мин) пневмодрель и карбидную полусферу. Применение абразивных камней и высокооборотистых турбинок нежела-

тельно, т.к. при большой скорости вращения они плавят резину, что может явиться причиной отслоения латки в процессе эксплуатации. Удалить пыль. Для повышения надежности ремонта зачищенную поверхность можно дополнительно пройти текстурной щеткой для создания необходимой шероховатости, что особенно важно при ремонте в зоне плеча.

6. Промазать место ремонта клеем ROSSVIK. Просушить клей 5-10 мин. до исчезновения блеска на поверхности и легкого залипания. При работе в помещении с высокой влажностью или низкой температурой время сушки клея следует увеличить вдвое.
7. Снять с латки нижнюю пленку, не касаясь химического слоя. Наложить латку, ориентируясь по осевым линиям, слегка прижать пальцем и выдавить из-под нее воздух.
8. Прикатать латку узким (3 мм) роликом в 2-х направлениях крест-накрест от центра к краям и снять верхнюю пленку.
9. Если шина будет эксплуатироваться с камерой, то место ремонта обязательно присыпать тальком для предупреждения залипания и уменьшения трения камеры внутри шины.
10. Шина готова к эксплуатации.

11. Если размер повреждения превышает 5 мм, то вместо заплатки следует применять ремонт грибком или жгутом для лучшей защиты каркаса шины от попадания влаги и грязи.

Ремонт шин резиновыми жгутами

Отметить место прокола водостойким мелом «ROSSVIK». Извлечь предмет, вызвавший повреждение.

Если предмет повреждения отсутствует и направление прокола определить трудно, то следует использовать круглое шило для поиска проколов. Для правильного определения направления прокола нужно учитывать направление вращения шины в момент повреждения. Если вы не уверены в правильности своего решения, лучше демонтировать шину с диска и ремонт произвести с внутренней стороны универсальной латкой или грибком.



Внимание! Для установки резинового жгута давление в шине должно быть снижено до 0,3 Атм. При низком давлении металлокордовые брекерные слои раздвигаются легко, без разрывов проволоки. Именно задиры проволоки металлокорда вызывает обрыв резинового жгута при установке. Чтобы исключить задиры металлокорда, вращать спиральное шило нужно всегда в одном направлении, на "выкручивание".



Смазать шило клеем ROSSVIK и, вращая, нанести клей в канал прокола. Повторить 2-3 раза и оставить шило в покрышке, задвинув до упора. При низком давлении в шине клей не выдувается из отверстия и равномерно распределяется по каналу, обезжиривая поверхность и гарантируя надежное соединение жгута с шиной.



Снять со жгута защитную плёнку на длину, необходимую для одного ремонта, и вставить жгут в иглу. Чем длиннее канал прокола, тем больше нужно вытягивать короткий конец жгута. Для ремонта легковых шин достаточно 15-20 мм. Длинный конец жгута обрезать не следует, т.к. за него можно будет вытянуть жгут назад если игла со жгутом при установке провалится внутрь покрышки. Острые иглы и жгут возле нее смазать клеем.



Вращая шило в одном направлении, вытащить его из шины и в раскрытый канал быстро вставить иглу со жгутом, не дожидаясь пока канал начнет сжиматься. Если жгут плохо входит в отверстие и обрывается, то следует больше разработать отверстие спиральным шилом и всё повторить. Жгут вводится в шину до тех пор, пока его короткий конец не окажется вровень с протектором.



Рывком выдернуть иглу из шины. Не обрезая длинный конец жгута, проверить герметичность ремонта. Если есть утечка воздуха, нужно несколько раз потянуть за длинный конец жгута. Жгут встанет на место и восстановит герметичность. Накачать шину до рабочего давления и снова проверить герметичность. В случае обнаружения утечки место вокруг жгута слегка обстучать молотком. При этом ранее раздвинутые проволоки металлокорда встанут на место и натянутся, равномерно обжав жгут со всех сторон. После этого длинный конец жгута обрезается на 2 мм выше протектора. Оставшийся жгут для лучшей сохранности вновь закрывается защитной пленкой.

Шина готова к эксплуатации.

