

FAQ – OKO Puncture Free

D. OKO può essere installato su qualsiasi pneumatico?

R: Sì, OKO può essere applicato su qualsiasi tipo di pneumatico.

D. Il sigillante per forature OKO incide sulla durata del pneumatico o sulla sua prestazione?

R: Per quanto riguarda la prestazione, no. OKO non incide sulla struttura dei pneumatici né sulla gomma. In alcuni casi la durata del pneumatico può essere maggiore in quanto OKO è in grado di raffreddare il pneumatico. Ovviamente, OKO è in grado di ridurre la possibilità che il pneumatico abbia una durata inferiore per danni causati da pneumatici sgonfi.

D. OKO può intaccare le ruote, arrugginire i cerchi o le cinture d'acciaio del pneumatico?

R: No. Nella formulazione di OKO ci sono speciali inibitori di corrosione che impediscono la corrosione dei cerchi in lega e in acciaio, inoltre evitano che il prodotto ossidi gli steli delle valvole in ottone. Nel caso che eventuali residui di OKO vengano in contatto col cerchio interno, possono essere eliminati con acqua quando si cambia il pneumatico. Si consiglia di NON utilizzare alcun sigillante per pneumatici con cerchi cromati in quanto sono sensibili agli effetti chimici.

D. Qual è la velocità stimata a cui è stato testato OKO Puncture Free Su Strada?

R: I prodotti OKO Su Strada sono stati testati a diverse velocità su un'ampia gamma di veicoli. In più occasioni, i test controllati sono stati effettuati in media tra le 100 e le 120 miglia orarie (160-192 km all'ora). OKO è stato testato con ottimi risultati su moto a velocità superiori alle 185 miglia orarie (300 km) in pista. NON SUPERATE IL LIMITE DI VELOCITÀ CONSENTITO DALLA LEGGE PER IL VOSTRO VEICOLO.

D. Quando il liquido OKO è all'interno del pneumatico reagisce con l'aria all'interno del pneumatico e si indurisce?

R: No. OKO resta liquido all'interno del pneumatico. Sigillerà un foro sottopressione per poi asciugarsi all'istante, ma non reagirà con l'aria all'interno del pneumatico per poi indurirsi.

D. Contiene componenti nocivi?

R: Il Gruppo OKO fa del suo meglio per formulare prodotti il più possibile eco-compatibili e sicuri da usare, conservare e smaltire. Tutte le formulazioni OKO sono certificate da "Chemtox" (www.chemtox-trotters.com). Nessun prodotto OKO è classificato come nocivo, infiammabile o combustibile. Sono tutti considerati non pericolosi.

D. Che tipo di danno OKO può sigillare e riparare?

R: OKO sigillerà fori provocati da chiodi, viti, vetro, pietre e oggetti acuminati.

D. Quanto è resistente il sigillante OKO da ostruire i fori e le forature?

R: Il Gruppo OKO considera la sigillatura permanente grazie alla sua resistenza. Durante un "test di resistenza" presso il Centro di Prove della Gerotek, OKO è stato messo a confronto con un "tappo per le riparazioni" e con una "riparazione vulcanizzata". Nella fattispecie, è stato dimostrato che il sigillante permanente OKO era 1,62 volte più resistente di una riparazione vulcanizzata e sette volte più resistente di un "tappo per le riparazioni".

D. Una serie di forature possono indebolire la struttura del pneumatico?

R: Le strutture dei pneumatici rischiano di essere indebolite da danni causati sul fianco e da un pneumatico sgonfio. OKO è in grado di eliminare gran parte se non tutti i rischi associati al "danno da pneumatico sgonfio" ma OKO non può sigillare i fori sul fianco del pneumatico.

D. Cosa deve fare un conducente nel caso in cui controllando un pneumatico trovi un chiodo nel battistrada?

R: In base alle indagini scientifiche realizzate in Gran Bretagna, un chiodo è in grado di perforare un pneumatico e in media rimarrà al suo interno

tra i 100 e i 300 km. Passata questa fase, il chiodo potrebbe fuoriuscire da solo. Se OKO è all'interno del pneumatico, il veicolo è fermo e il chiodo è stato visto sul battistrada: il conducente deve estrarre il chiodo e subito mettersi alla guida. Questo farà sì che OKO realizzi una nuova sigillatura. Nel caso il chiodo non venisse notato e fuoriuscisse da solo, mentre il veicolo è in movimento, OKO realizzerà una nuova sigillatura autonomamente.

D. Quanti fori OKO è in grado di sigillare utilizzando una sola applicazione?

R: OKO è progettato per sigillare molti fori. È il vero sigillante per pneumatici per forature "multiple". Per sigillare un singolo foro nella carcassa del pneumatico viene utilizzata una piccola quantità di OKO. La maggior parte del sigillante per pneumatici resta all'interno del pneumatico e continua a funzionare.

D. A che pressione OKO sigilla?

R: OKO ha sigillato un pneumatico per Quad a 0.15 bar e ha sigillato un pneumatico per camion a 10 bar. Questo può essere considerato il limite superiore.

D. Con che frequenza OKO deve essere sostituito all'interno di un pneumatico?

R: Nessuna. OKO è stato progettato, quando normalmente utilizzato, per durare quanto un pneumatico. Nei pneumatici di mezzi pesanti che percorrono su strada un numero notevole di miglia, OKO dura, nella norma, almeno 140.000 km.

D. OKO si degrada, si asciuga o si separa?

R: No. OKO resta in sospensione. È sempre pronto a bloccare le forature.

D. OKO Puncture Free sigilla una foratura fino a che grandezza?

R: La dimensione della sigillatura di OKO varia a seconda del tipo e della qualità di OKO utilizzato.

D. OKO può causare dei problemi nel caso in cui sia necessaria una riparazione vulcanizzata?

R: È estremamente raro. Grazie alla resistenza della sigillatura di OKO, in condizioni normali, è difficile che sia necessaria una convenzionale riparazione vulcanizzata. Nel caso fosse necessaria, OKO può essere rimosso dall'interno del pneumatico lavandolo. Il metodo migliore è quello di utilizzare un tubo flessibile. Il pneumatico può essere asciugato. Poi, si può realizzare una riparazione vulcanizzata qualora fosse necessario.

D. OKO squilibra la ruota?

R: OKO non squilibra la ruota se il prodotto viene dosato correttamente. Non bisogna farsi tentare di applicare una dose maggiore di quella raccomandata. Quando si applica OKO Su Strada a una moto o a un'auto, bisogna strettamente attenersi alle istruzioni. Bisogna inserire solo la quantità consigliata. Dopo aver applicato OKO, i veicoli devono essere guidati con attenzione e lentamente per un percorso che va dai 10 ai 15 km. Nel caso di OKO RTG (per mezzi pesanti), il percorso raccomandato è tra i 3 e i 5 km. Durante questo iniziale percorso di "rodaggio", OKO ricoprirà la zona interna del battistrada. Una volta formatosi il rivestimento interno, la ruota non dovrebbe squilibrarsi. Qualsiasi quantitativo minimo, accumulatosi all'interno del pneumatico, non è sufficiente per causare delle vibrazioni alla ruota. Si raccomanda di equilibrare le ruote dei veicoli di 5 tonnellate o meno prima di installare OKO. In alcuni casi, quando la vibrazione iniziale della ruota si avverte a una certa velocità, bisogna guidare lentamente fino a che la vibrazione non scompare. OKO Fuori Strada NON deve essere inserito su veicoli da strada in rapido movimento o guidati a una velocità che supera gli 80 km orari (50 miglia).

D. A che intervallo di temperatura OKO funziona?

R: Da -45°C fino a +45°C. Sia OKO Puncture Free Fuori Strada che OKO Su Strada sono stati utilizzati su veicoli nei deserti e in Antartide. OKO Puncture Free RTG è stato testato nei pneumatici di camion in rapido movimento su un percorso di 8 km iniziato a 1800m slm per poi guidare

fino al livello del mare. I camion hanno ripetuto il viaggio fino a che non sono stati percorsi 110.000 km. Le forature subite nella fase iniziale del test sono rimaste sigillate completamente. I fori sono rimasti chiusi grazie alla sigillatura permanente di OKO. Dopo 110.000 km, il prodotto ha conservato la sua efficacia, sigillando ulteriori forature. OKO Puncture Free RTG è rimasto all'interno del pneumatico sotto forma di liquido, così come progettato, rivestendo e proteggendo efficacemente l'area interna dei battistrada. Nel corso del test, probabilmente le temperature del pneumatico del camion hanno superato i 45°C. È probabile che l'inserimento di un componente particolare nella formulazione abbia mantenuto i pneumatici più freddi del normale.

D. Cosa sono i pneumatici "zavorrati"?

R. Pneumatici riempiti con acqua. Alcuni pneumatici posteriori del trattore vengono zavorrati dagli agricoltori per appesantire il veicolo. O alcuni riempiono i pneumatici posteriori con pesi o sabbia. Sarebbe preferibile zavorrare il pneumatico con OKO piuttosto che utilizzare acqua o sabbia. Almeno anche il problema delle forature verrebbe eliminato. (OKO non funziona all'interno di un pneumatico che è stato riempito con acqua).

D. OKO macchia gli indumenti?

R. Se degli schizzi di OKO cadono sugli indumenti bisogna rimuoverli immediatamente, utilizzando preferibilmente un panno umido. Se restano dei residui di OKO, lavare l'indumento la sera stessa o nel corso della stessa giornata. Si consiglia di non fare asciugare OKO sugli indumenti.

D. OKO si espande all'interno del pneumatico e provoca degli effetti sullo stelo della valvola causando una lettura errata della pressione dei pneumatici?

R: No. Quando si applica OKO, un qualche residuo può rimanere all'interno dello stelo della valvola. Questo residuo deve essere eliminato utilizzando un compressore come da istruzioni. Il sigillante per pneumatici OKO riveste l'interno del pneumatico. Non si propagerà fino allo stelo della valvola. Di solito, le condizioni all'interno del pneumatico indicano che l'aria non viene forzata a tornare attraverso lo stelo della valvola verso l'ambiente esterno.

D. Perché OKO non ostruisce e sigilla lo stelo della valvola come se fosse un foro quando il pneumatico è sgonfio?

R. Quando un pneumatico viene appositamente sgonfiato per una qualsiasi ragione (da un individuo), è praticamente certo che il veicolo è fermo. Quando il pneumatico è fermo, OKO rimane al suo posto, rivestendo il battistrada interno del pneumatico. Non si sposta verso lo stelo della valvola. La poca pressione dell'aria e la mancanza di movimento fanno sì che OKO resti posizionato correttamente.

D. Vi sono obblighi particolari da considerare in termini di salute e sicurezza?

R. Non particolarmente, ma bisogna utilizzare il buon senso. Evitare il contatto con gli occhi. Evitare il contatto prolungato della pelle con lo strato viscoso e appiccicoso all'interno del pneumatico. Non ingerire il prodotto.

D. È fondamentale la quantità di OKO da applicare a una misura particolare di pneumatico?

R: Sì. Le quantità da applicare per ogni determinata misura di pneumatico sono riportate sulle etichette e sulle tabelle di applicazione di OKO.

D. OKO può essere utilizzato con pneumatici con e senza camera d'aria?

R: Sì. OKO sigillerà i fori nella carcassa esterna e nelle camere d'aria. In alcune situazioni, ci sono delle riserve. Ci si dovrebbe sempre chiedere: "perché usare una camera d'aria se applico OKO?" Le camere d'aria sono problematiche. Possono essere inaffidabili e con uno spessore inconsistente. La camera d'aria si può muovere all'interno del pneumatico. Le camere d'aria tendono a strapparsi quando è presente un oggetto acuminato. In sostanza, OKO Puncture Free funziona e sigilla i fori con o senza camere d'aria, ma la combinazione migliore per la

maggior parte degli utenti su strada e fuori strada è utilizzare un pneumatico senza camera d'aria con applicato OKO Puncture Free. Questa è la soluzione economicamente più vantaggiosa e in grado di assicurare la migliore prestazione per guidare senza rischio di forature. Condizione più importante: nel caso in cui OKO Puncture Free RTG Su Strada dovesse essere applicato ai pneumatici di un mezzo pesante, applicarlo solo a pneumatici senza camera d'aria.

D. Perché ci sono così tanti tipi di OKO? Bisogna prestare attenzione al momento di scegliere la qualità?

R. Il Gruppo OKO produce diverse formulazioni. Sono state progettate e costruite appositamente per alcuni tipi di veicoli. Qualsiasi utente di OKO avrà la possibilità di scegliere la relativa qualità di OKO Puncture Free esaminando la descrizione chiara del tipo di prodotto segnata sulle etichette delle bottiglie e dei fusti di diverse dimensioni.

D. Esistono impatti ambientali aggiuntivi per lo smaltimento di pneumatici muniti di OKO rispetto ai pneumatici senza OKO?

R: No. I pneumatici con OKO possono essere smaltiti secondo il riciclo usuale.

D. Esistono esigenze di manutenzione particolari per pneumatici muniti di OKO?

R: No. Come con qualsiasi altro pneumatico, i conducenti devono controllare regolarmente i pneumatici per i tagli, i danni da penetrazione e la perdita di pressione dell'aria.

D. Utilizzare OKO evita la ricostruzione dei pneumatici?

R: No. OKO Puncture Free è compatibile con i metodi per la ricostruzione, con le vulcanizzazioni a freddo e a caldo. OKO non ha effetti dannosi sulle carcasse dei pneumatici o sulle corde in metallo. OKO Puncture Free è adatto per la ricostruzione, facile da pulire con acqua e non maschera le punture e i fori sigillati. OKO Puncture Free è stato formulato per essere compatibile con le mescole utilizzate all'interno di un pneumatico. Il Dipartimento Ricerca e Sviluppo di OKO ha lavorato in collaborazione con i "Rubber Consultants", un centro di ricerca di primo piano in materia di pneumatici e gomma. OKO Puncture Free non presenta nessun rischio o problemi di infiammabilità per le aziende che si occupano della ricostruzione.

D. OKO prolunga la durata effettiva dei pneumatici, contribuendo a mantenere la pressione dell'aria corretta?

R. Utilizzando OKO, è possibile contrastare la porosità che è un processo naturale di migrazione dell'aria attraverso la carcassa del pneumatico. Eliminando la possibilità di guidare con pneumatici sgonfi, è probabile che i pneumatici rimarranno in servizio effettivo per periodi più lunghi. OKO tende anche a ritardare il deterioramento e la degradazione della carcassa. Questo aiuta a prolungare la vita della carcassa del pneumatico senza camera d'aria.

D. L'utilizzo del sigillante per pneumatici OKO invalida la garanzia del pneumatico?

R. Non c'è alcuna ragione di natura giuridica ai sensi del diritto comunitario che consenta a un produttore di pneumatici di affermare che le proprie garanzie sono nulle a causa dell'utilizzo del sigillante per pneumatici OKO, sia esso Fuori Strada o Su Strada. Tutte le formulazioni OKO sono innocue per pneumatici e gomma e sono compatibili con i componenti del pneumatico in gomma.

D. Posso utilizzare OKO in un veicolo attrezzato con sistema TPMS?

R. Il sigillante per pneumatici OKO riveste l'interno del pneumatico. Pertanto, nella maggior parte dei casi, non dovrebbe entrare in contatto con il sensore della valvola del TPMS (sistema di monitoraggio della pressione del pneumatico) di tipo interno quando in uso. Tuttavia, nell'applicazione di OKO il sensore può essere coperto e in tal modo ne altera le prestazioni. Il TPMS di tipo esterno è compatibile con OKO. Si consiglia di consultare il produttore del veicolo per verificare se il sistema TPMS è compatibile col sigillante prima di inserire il sigillante antiforature.