

Lepicí přípravky Premium Seal AIO, Holt Lloyd Refenpilot, Nigrin Reifendicht a Sonax Reifenfix nejsou vybaveny kompresorem. Oprava pneumatiky v takovém případě proběhne jen způsobem, který omezí únik vzduchu před zacelením díry lepidlem. Proto se místo vpichu musí nacházet ve spodní části gumy tak, aby na něj lepidlo při plnění steklo. V praxi to znamená, že řidič potřebuje díru nejprve bezpečně objevit, což může být problém zvláště v nočních hodinách.

Rychle i pomalu

Kdo chce být s opravou rychle hotov, měl by dát přednost přípravkům Conti Comfort Kit nebo Dunlop Fill&Go Premium. Náprava defektu probíhá jen v několika krocích a navíc disponují výkonným kompresorem. S výrobky Dunlop Fill&Go Standard, Terra-S Standard, Premium Seal Repair nebo 1-2-Go trvá oprava o něco déle, protože láhev s lepidlem se musí zkompletovat, případně naplnit.

Nepříliš výkonné kompresory přísluší k sadám Terra-S Standard i Premium Seal. Ještě hůře jsou na tom výrobky Elastofil, Rinder a MP. Jejich kompresory mají tak málo síly, že trvá velmi dlouho, než se podaří pneumatiku nafouknout na potřebný tlak. K tomu musíte lepidlo do pneumatiky napresovat ručně, což u elastofilu stojí mnoho úsilí. Ztížená manipulace ubrala elastofilu v testu body, které mu chyběly k lepšímu umístění. Přípravek si totiž jinak poradí i s většími defekty – pokud jde o účinnost, patří k nejlepším.

Rychlé opravy dosáhnete i s výrobky ve spreji – nafouknutí plynu s lepidlem trvá několik málo minut. Spreje se ale hodí jen k zacelení nepatrných děr.

Na nouzové dojetí

Pro všechny lepicí přípravky platí, že umožňují pokračovat v jízdě pouze omezenou rychlostí a na relativně krátkou vzdálenost. S velkou škodou na běhounu, defektem bočnice nebo ventilkou si chemie neporadí, totéž platí pro případ, že dojde k ohnutí samotného disku.

Lepicí sada jako náhrada za rezervní kolo byla ještě nedávno výhradně doménou vozů, do nichž se rezerva jednoduše nevešla – typickým příkladem je malý Smart nebo britské Mini. Dnes však lepidlo berou na milost i velké limuzíny, jako třeba Mercedes třídy S, kde získáte rezervní kolo jen za příplatek.

Argumentem pro lepidlo je úspora místa v zavazadlovém prostoru a také fakt, že relativně těžká rezerva může nepatrně zvýšit spotřebu paliva. Lepidla jsou však vhodná hlavně v zemích, kde mají silnice uklizené a v dobrém technickém stavu. Podle průzkumů ADAC se tak například německý řidič setká s defektem pneumatiky jen jednou za 150 000 kilometrů.

Vedoucí technické zkušebny společnosti Dekra Petr Říha navíc upozorňuje, že majitel auta nemůže jednoduše vyjmout rezervní kolo a nahradit jej lepicí sadou: „Rezerva zvláště u malých aut někdy plní i funkci deformační zóny.“ Bez rezervy tak mohou jezdit jen automobily, u nichž to připouští jejich výrobce. Obvykle jsou to modely, které disponují signalizací úniku tlaku vzduchu, a řidič tak má šanci odhalit defekt ještě dříve, než dojde ke zničení samotné pneumatiky. ■

JAKUB STEHLÍK



Pneumatiky typu Runflat mají vyztužené boky, mohou tak ujet i po ztrátě tlaku několik set kilometrů.

Když je v kufru...

Plnohodnotné kolo

Z hlediska mobility ideální řešení, po defektu není třeba spěchat do servisu, vůz může na plnohodnotné rezervě bez omezení dojet do cíle své cesty. Plnohodnotné kolo má jen dvě drobné nevýhody: zabírá hodně místa a je relativně těžké. Klub ADAC spočítal, že kvůli rezervě spotřebuje auto během 100 000 ujetých kilometrů navíc zhruba 60 litrů paliva.

Nouzové kolo

Oproti plnohodnotnému rezervnímu kolu je další mobilita vozu značně omezena. Kolo na dojetí má zpravidla menší průměr a je i výrazně užší, auto s ním může jet maximálně rychlostí 80 km/h. Použitá směs pneumatiky je měkká, a dežén se tak velmi rychle sjíždí. Výhody nouzové rezervy: je lehčí a v kufru zabírá méně místa. Oproti lepicí sadě zajistí další jízdu auta i tehdy, když je původní guma neopravitelná.

Lepicí sada

Představuje nouzové řešení, které v ideálním případě umožní jízdu do nejbližšího servisu. Při větších poškozeních gumy, ráfku nebo ventilků je lepidlo neúčinné. Použitím lepidla je také vyloučena možnost následné opravy poškozené pneumatiky.

Nic, jen speciální pneumatiky

Pokud v zavazadlovém prostoru chybí lepicí sada i rezerva, je vůz vybaven pneumatikami typu Runflat (používá např. BMW) nebo PAX (např. Audi). Obě gumy se liší svou konstrukcí, shodně však nabízejí možnost pokračovat po defektu kola v jízdě. I zcela bez tlaku mohou ujet rychlostí do 80 km/h zhruba dvě stovky kilometrů, auto tak může dorazit do cíle své cesty nebo do servisu. Takové řešení je ideální z pohledu bezpečnosti. Řidič vozu nemusí kolo opravovat ani měnit, nehrozí mu tak žádná újma od projíždějících aut. Nevýhodou je vyšší cena pneumatiky (zhruba o 10 až 20 %) a fakt, že se po delší jízdě bez tlaku rychle opotřebí, a bývá tak pro opravu nepoužitelná. Navíc ne každý pneuservis umí tyto speciální pneumatiky opravit. Méně potěšující je vyšší hmotnost (zhruba o 40 % ve srovnání s běžnou gumou) a horší pružící vlastnosti, které poněkud snižují jízdní komfort.

Výsledky testu

	Cena v Kč	Návod k použití	Manipulace	Funkce	Demontáž pneumatiky	Celkové hodnocení	
++ = velmi dobrý + = dobrý o = uspokojivý e = dostatečný - = nedostatečný							
Lepicí sady		30%	30%	30%	10%		
Premium Seal Repair	2599	+	o	++	+	+	(2,1)
Continental ContiComfortKit	2130	+	+	+	o	+	(2,2)
Premium Seal Repair AIO	1420	+	o	+	o	+	(2,2)
Dunlop Fill&Go Standard	1770	+	o	+	o	+	(2,3)
Terra-S 1-2-GO System	2135	+	+	+	o	+	(2,3)
Terra-S Reifenpannenset Standard	1700	+	o	o	o	o	(2,7)
Elastofill Elastofit Standard	907	+	e	++	o	o	(3,0)
Rinder Airstop Reifen Repair Set	779	e	e	+	o	e	(3,8)
MP Profi Reifendicht	1559	e	e	+	o	e	(3,8)
Dunlop Fill&Go Premium	2989	-	+	+	o	e	(4,0)
Lepicí spreje							
Holt Lloyd Reifenpilot	334	-	o	-	o	-	(4,8)
Nigrin Reifendicht	246	-	o	-	o	-	(4,8)
Sonax Reifenfix	181	-	e	-	o	-	(4,8)

Poznámka: Čím nižší je výsledná známka, tím lepší je hodnocení daného přípravku

ADAC Infogramm