

Einfache Instandsetzung

Schäden am Reifen oder ein schleichender Druckverlust sind ärgerlich, lassen sich aber reparieren. Wir zeigen, was bei Reparaturen erlaubt ist und wie der Fuhrpark davon profitieren kann.



Foto: Adobe Stock/Kasarp

Ein Nagel in der Lauffläche ist nicht nur ärgerlich. Er sorgt für schleichenden Luftverlust und stellt somit eine Gefahr dar – doch eine Reparatur ist oft möglich

Reifenreparaturen sind im Flottenalltag eher selten. Dabei liefert Paragraph 36 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung unter anderem zwei Richtlinien, die für die Beurteilung von Reifenschäden und die Instandsetzung ausschlaggebend sind.

Für die Reparatur des Reifens gibt es zwei Verfahren: die Heiß- und die Kalt-Vulkanisation. Erstere ist die traditionelle Methode, jedoch ist die Technik der Kalt-Vulkanisation vorangeschritten und mittlerweile lassen sich die meisten Reparaturen auch mit der Kalt-Vulkanisation erledigen. Bei der Instandsetzung ist es entscheidend, dass der Reifen wieder in den Zustand versetzt wird, in dem er dauerhaft seine volle Leistung erbringen kann – und das ohne Einschränkungen bei Haltbarkeit oder seinen Spezifikationen. Das gilt auch für so genannte UHP-Reifen, die auf zu-

meist leistungsstarken Fahrzeugen montiert werden. Auch Reifenhersteller sehen in der Reparatur durchaus Vorteile, wie uns der Director Technical Service Hankook Tire Europe, Merle Kinser Bennett, auf An-

frage bestätigt: „Generell darf jeder Reifen nach Prüfung durch einen Sachkundigen repariert werden. Bei kleineren Verletzungen in der Lauffläche, beispielsweise durch einen Nagel, ist eine Reparatur in einer Fachwerkstatt möglich. Diese darf jedoch ausschließlich durch einen Vulkaniseur mit Meisterbrief durchgeführt werden, um eine fachgerechte und sichere Reparatur zu gewährleisten. Denn an erster Stelle steht die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Wichtig ist, dass der Reifen vor der Reparatur nicht mit einem größeren Luftdruckverlust gefahren worden ist. Dies kann zu Schäden am Reifen führen, die von außen kaum sichtbar sind. Befindet sich die Verletzung des Reifens nicht auf der Lauffläche, sondern auf der Schulter oder Seitenwand, muss von einer Reparatur abgesehen werden. Das Gleiche gilt für Schäden oder Verletzungen der Innenseite oder Stichverletzungen in der Lauffläche, welche die zulässige Größe von drei bis sechs Millimeter überschreiten. Sollte es grünes Licht für eine Reparatur geben, hat dies natürlich ein paar Vorteile. Eine Reparatur spart Ressourcen und ist oftmals auch günstiger als ein Neukauf.“

Rema Tip Top zählt zu den Anbietern von Reparaturpflastern. Diese zeichnen sich laut Hersteller durch eine außergewöhnlich hohe Ersthaftung sowie eine verbesserte Strukturfestigkeit aus. Für Stich-

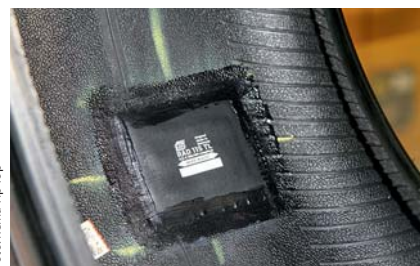


Foto: Rema Tip Top

Das Mini-Comb-Reparatursystem ist für Reifen bis Geschwindigkeitsindex Y, also bis 300 km/h, freigegeben ,...



Foto: Karin & Luwe Annas/Fotolia

... damit dürfen also auch Hochleistungsreifen der UHP-Klasse in Fachwerkstätten nach Prüfung repariert werden



Foto: Nuoka

Das Copra-Reparaturset ist ohne Aufbohren des Stichkanals anwendbar

Verletzungen auf der Lauffläche bietet der Hersteller eine Lösung an, mit der sich Schäden auf der Lauffläche einfach, schnell und sicher versiegeln lassen sollen. Der Reparaturkörper besteht aus einem Gummi-Pflaster, einem damit verbundenen Gummischicht und einem Metallstift an der Spitze des Schafts zum einfacheren Einziehen des Reparaturkörpers. Das System soll bei Reifen bis zum Geschwindigkeitsindex Y (300 km/h) möglich sein.

Nuoka bietet das Reparaturset Copra an, das mit einem Reparaturkörper den Stichkanal füllt und die Schadenstelle von innen versiegelt. Dabei kommen eine Vulkanisierlösung und ein Flüssigpflaster zum Einsatz. Dadurch muss der Stichkanal nicht aufgebohrt werden und kann sehr klein bleiben. Darüber hinaus bietet Copra einen Korrosionsschutz für die Karkasse, falls Feuchtigkeit durchgedrungen ist.

Reifenreparaturen und Runderneuerung der Pneu's haben in Deutschland oft noch ein zweifelhaftes Image. Im Zuge der Verbesserungen der Technologie und unter Nachhaltigkeitsaspekten gewinnt sowohl die Reparaturmöglichkeit als auch die Wiedernutzung zusehends an Bedeutung. Zudem besteht meist ein deutlicher finanzieller Vorteil im Vergleich zu dem Ersatz, der oft achsweise vorgenommen werden muss. *A. Junk/M. Blumenstein*

Wann kann man reparieren?

Lars Netsch ist Normen- und Richtlinien-Verantwortlicher sowie Fachzertifizierer für Reifen und Räder (TÜV Süd Product Service).



Foto: TÜV Süd

Herr Netsch, dürfen Werkstätten Schäden am Reifen instand setzen?

Lars Netsch: Ja, das dürfen sie, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Die rechtliche Grundlage für die Reparatur von Schlauchlosreifen liefert Paragraph 36 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Hier sind zwei Richtlinien relevant: Die eine umfasst die Beurteilung von Reifenschäden, die andere ist die Richtlinie für die Reparatur und Instandsetzung von Reifenschäden.

Können Sie kurz zusammenfassen, was dort beschrieben ist?

L. Netsch: In der Richtlinie zur Beurteilung von Reifenschäden ist die wesentliche Anforderung, dass der Reifen immer demontiert werden muss. Der Fachmann muss den Reifen dann begutachten und überprüfen, ob er reparaturwürdig ist. Wenn er feststellt, dass der Reifen durch die Instandsetzung wieder zu seiner vollen Leistungsfähigkeit kommt, darf instand gesetzt werden.

Und was ist bei der Instandsetzung zu beachten?

L. Netsch: Hier muss man zunächst zwischen der Heiß- und der Kalt-Vulkanisation unterscheiden. Standard sind die Reparaturmethode per Heiß-Vulkanisation und die Verstärkung der Reparaturstelle durch ein Pflaster. Das ist die Vorgabe, denn einerseits muss die Reparatur dauerhaft abdichten, andererseits auch wieder die Festigkeit im Verbund herstellen. Bei der Instandsetzung gibt es bis auf wenige Ausnahmen jedoch keine generellen Einschränkungen. Man muss jedoch zwischen Stichverletzungen in der Lauffläche und den restlichen Reparaturen unterscheiden. Wir unterscheiden zwischen der vulkanisierenden Bearbeitung und Fertigungskörpern, also einer Lochkanalfüllung und Pflaster in einem, was auch als Pilz bezeichnet wird. Letztere dürfen nur im Laufflächenbereich zum Einsatz kommen. Hierbei dürfen wiederum bei Pkw-Reifen nur Schadenstellen bis sechs Millimeter im Durchmesser repariert werden.

Gibt es sonst noch Einschränkungen?

L. Netsch: Eine Einschränkung ist zum Beispiel, dass im Reifenwulst nur Gummireparaturen unter bestimmten Voraussetzungen gemacht werden können. Wenn dort beispielsweise Metalldrähte gerissen sind, ist eine Instandsetzung unmöglich. Anders sieht die Sache aus, wenn lediglich der Gummi am Wulst verletzt ist, dann ist gegebenenfalls eine Reparatur möglich.

Gibt es Beschränkungen für bestimmte Reifentypen?

L. Netsch: Da die Richtlinien für alle Reifentypen gelten, lassen sich generell auch alle Reifen reparieren, auch wenn es sich dabei um Runflat- oder Ultra-High-Performance-Reifen (UHP) handelt. Es muss nur die Schadenstelle freigelegt werden, damit sie repariert werden kann. Das ist bei sogenannten Seal- beziehungsweise Sealant-Reifen, die mit einer semi-viskosen Dichtmasse unter der Lauffläche ausgestattet sind, gar nicht so einfach, denn die Seal-Schicht könnte die Reparatur beeinträchtigen und muss an der Schadenstelle entfernt werden. In diesem Fall wie auch bei sogenannten Silent-Reifen, die eine Einlage von akustisch wirksamem Schaum im Laufflächenbereich besitzen, sind unbedingt die Reparaturhinweise der Reifenhersteller und der Fachverbände, insbesondere des Bundesverbands für Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, zu beachten. Grundsätzlich: Reifenreparatur ist eine Aufgabe für kompetente Reifenwerkstätten. *Alexander Junk*