

Reparieren lohnt sich

Werkstatt Ein Stollen ist abgerissen oder der Reifen hat ein großes Loch - und das nach nur 500 Stunden. Also zwei neue Reifen kaufen? Nein, reparieren lassen funktioniert, hält dauerhaft und spart viel Geld. So arbeiten die Experten!

SCHNELLER ÜBERBLICK


- Wenn noch genügend Restprofil vorhanden ist, sollten Sie über eine Reparatur nachdenken.
- Sie müssen je nach Aufwand mit Kosten von rund 10 bis 15 Prozent vom Neupreis eines Reifens rechnen.
- Bei der Haltbarkeit stehen die reparierten Stellen in der Regel dem Originalreifen in nichts nach.
- Die Reparatur von Reifen ist etwas für Profis, sprich für den Fachbetrieb.

Reifenschäden sind ärgerlich, verursachen Kosten und bringen den Zeitplan ins Wanken. Besonders ärgerlich ist es, wenn die Reifen fast neu sind. Denn bei einem Ersatz muss oft der zweite Reifen auf der Achse mit getauscht werden. Unterschiedliche Abrollumfänge können für Verspannungen im Antriebsstrang sorgen, haben unterschiedliche Bremswirkung und Traktion. Müssen bei einem größeren Schaden beide Reifen erneuert werden, kommen auf der Hinterachse schnell mehrere Tausend Euro und mehr zusammen.

Warum also nicht reparieren?

Diese Frage haben sich Reifenexperten von Michelin und Rema Tip Top auch gestellt. Gerade bei modernen Reifen mit IF- oder VF-Kennung federn die Reifen stark ein. Besonders die Seitenwände wanken stark. Lassen sich solche Reifen überhaupt reparieren?

Hier sind nicht kleine Schäden wie ein Einstich mit einem Nagel oder Ähnliches gemeint. So etwas kann fast jede Reifenwerkstatt reparieren. Dabei wird meist kalt vulkanisiert. Das funktioniert ähnlich wie beim Fahrrad flicken. Meist reicht es, ein Pflaster von innen auf die Lauffläche anzubringen, damit der Reifen wieder dicht ist. Manchmal muss auch noch der Stichkanal aufgefüllt werden. Auch das kann meist mit Kaltvulkanisierung erfolgen.



Der Reifen muss für die Reparatur vorbereitet werden. Dazu gehört das fachmännische Herausschneiden der Schadstelle. Es umfasst mehrere Schritte wie Schneiden, Fräsen und Aufräuen.



1 Typische Schäden wurden am Versuchsreifen absichtlich hervorgerufen. Hier ein klassischer reparierbarer Schaden in der Lauffläche.

2 Besonders kritisch sind Schäden im Schulterbereich. Hier trifft die stabile Lauffläche auf eine flexible Seitenwand.

3 Bei der Seitenwand zeichnen sich die IF- und VF-Reifen durch eine hohe Flexibilität aus. Das muss auch die Reparaturstelle mitmachen.

4 Auch der Stollen lässt sich wieder aufbauen. Der Reifen sieht nicht mehr wie neu aus, ist aber genauso leistungsfähig wie vor dem Schaden.

Heiß vulkanisieren

Aber was ist, wenn ein Stollen abgerissen ist oder die Seitenwand ein Loch hat, weil man beim Mähen einen Grenzstein oder eine Weidetränke übersehen hat? Auch Schnittverletzungen in der Lauffläche sind bei trockenen Bedingungen und schwerem Zug bei der Bodenbearbeitung schnell passiert. Hier muss heiß vulkanisiert werden.

Das Verfahren ist ähnlich wie bei der Reifenproduktion. Das Rohgummi, beispielsweise zum Verfüllen der Schadstelle, wird unter Druck und Wärme vulkanisiert. Erst dann hat das Gummi die gewünschten Eigenschaften und alle Materialien oder Schichten haben sich untrennbar miteinander verbunden.

Wer einen Schaden am Reifen hat, braucht einen Vulkanisierprofi. Manche Reifenfachhändler haben sich spezialisiert und können die Reparatur fachgerecht ausführen. Sie beschäftigen qualifizierte Vulkanisierer, oft sogar Meister, und haben die entsprechende Technik in der Werkstatt.

Pflaster für Schlepperreifen

Die entsprechende Technik bedeutet auch, das entsprechende Reparaturmaterial zu haben. Und hier setzte der Versuch von Michelin und Rema Tip Top nach der Einführung der IF- und VF-Reifen an. Rema Tip Top ist Anbieter von Reparaturmaterial für Reifen. Fast jeder kennt die schwar-

zen Flecken mit den roten Zackenrändern. Auch für die Reparatur von stark einfedernden Reifen hat Rema Tip Top spezielle Reparaturpflaster produziert. Diese sind speziell auf die Leistungsfähigkeit der Reifen abgestimmt, um die Kräfte, die vom ursprünglichen Reifen aufgenommen wurden, zu übernehmen. Dazu wird das Reparaturpflaster von innen in den Reifen vulkanisiert. Dann ist nach der Reparatur der Reifen genauso stabil wie vorher, also wieder zu 100 Prozent einsatzfähig.

Zwei Verfahren, ein Ziel

Es gibt zwei Arten der Reparatur: Beim 1-Wege-System wird Reparaturpflaster von innen aufgebracht, die Schadstelle aufgefüllt und anschließend vulkanisiert.

Beim 2-Wege-System wird die Schadstelle hinterklebt, aufgefüllt und vulkanisiert. In einem zweiten Schritt wird dann das Reparaturpflaster von innen aufgebracht und ebenfalls vulkanisiert. Letzteres bietet sich besonders bei größeren Reparaturen an.

Am Ende wird bei beiden Verfahren die Außenseite bearbeitet, überschüssiges Gummi abgetragen und der übrigen Oberfläche angepasst.

Repariert und hält!

In einem Langzeittest mit Michelin wurde getestet, wie haltbar die Reparaturen sind.

Dazu wurden beim Landwirt und Lohnunternehmer Georg Föstl in Marktschwaben an einem Satz Hinterreifen vier große Schäden absichtlich verursacht. Der zweite Reifen blieb zur Kontrolle unbeschädigt.

Die Schäden in der Lauffläche, am Stollen, der Schulter und der Seitenwand wurden anschließend von der Firma Reifen Fuchs in Hohenlinden fachgerecht repariert (wie das aussieht, zeigen wir auf den nächsten Seiten.)

Dies war im Frühjahr 2010. 7 Jahre später haben wir den Lohnunternehmer besucht und die Reifen nach über 4.000 Stunden im Einsatz begutachtet. Die Reifen auf dem Fendt Vario 718 wurden zu rund 50 Prozent auf der Straße, zu 30 Prozent auf dem Acker und zu 20 Prozent auf dem Grünland gefahren und bei allen gängigen Arbeiten eingesetzt: beispielsweise beim Güllefahren, in der Häckselkette oder beim Pflügen und Säen.

Fazit

Von außen lassen sich keine Schäden an den Reparaturstellen des Reifens erkennen – sie halten. Auch sind keinerlei Schäden in der Nähe der Reparaturstellen hinzugekommen. Selbst der Stollen, der repariert wurde, zeigt ein normales Verschleißbild, wie die übrigen Stollen auch. Landwirt und Lohnunternehmer Georg Föstl ist sich sicher: „Eine Reparatur lohnt sich.“ *fe*