



Montage von UHP- und Runflat-Reifen

Heizperiode

Die Demontage- und Montageanleitung für UHP- und Runflat-Reifen schreibt u. a. eine Reifenkerntemperatur von mindestens 15 Grad Celsius vor. Aber mit welchen Mitteln lässt sich die Reifenkerntemperatur erhöhen und messen?

Dass so genannte UHP- und Runflat-Reifen bei der Montage beschädigt werden können, blieb zunächst unentdeckt. Erst werksinterne Prüfungen an den Reifen der Vorserie des BMW 1er und Untersuchungen des Sachverständigen Michael Immler an verschlissenen Reifen ergaben ein gemeinsames Schadenbild, das der Sachverständige im asp-Sonderheft Räder & Reifen Frühjahr 2006 so beschreibt: „Es handelt sich um Schäden am Innerliner, insbesondere bei rauer Ausführung, hervorgerufen durch den Kopf der Montiermaschine, sowie um Wulstverletzungen am Traktionspunkt.“

Im Dezember des gleichen Jahres rief man beim Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie (wdk) einen Arbeitskreis zusammen, der aus Vertre-

tern der Automobil- und Reifenindustrie sowie der Verbände ASA und BRV bestand. „Definitiv sind alle Verkehrskreise einbezogen. Das Problem ist von allen Seiten erkannt und wird in Kürze einer Lösung zugeführt“, so BRV-Geschäftsführer Hans-Jürgen Drechsler im Sonderheft Räder & Reifen Frühjahr 2007.

www.wdk.de/publikationen.aspx

Die Formulierung „in Kürze“ traf tatsächlich zu, was für einen Arbeitskreis dieses Ausmaßes ungewöhnlich ist. Bereits im Herbst war die Demontage- und Montageanleitung für UHP- und Runflat-Reifen in trockenen Tüchern und über die Internetadresse des wdk, www.wdk.de/publikationen.aspx für jedermann ladbar.

Die wichtigste Botschaft dieser Anleitung lautet: Zu (de)montierende UHP- und Runflat-Reifen müssen eine Kerntemperatur von mindestens 15 Grad Celsius aufweisen. Gemeint ist die Temperatur im Wulstkern. Aber mit welchen werkstatttauglichen Mitteln lässt sich die Temperatur von Reifen erhöhen und messen? Der 14. Round Table Reifentechnik, stattgefunden am 17. April 2008 bei Rema Tip Top in Poing bei München, beschäftigte sich auch mit diesem Thema.

Die Rahmenbedingungen sind nicht gerade optimal. Die Reifenumrüstung konzentriert sich auf relativ kurze Zeiträume im Frühjahr und Herbst mit Außentemperaturen unterhalb 15 Grad Celsius. Die Reifen sind entweder gelagert – kühl, so die bisherige Empfehlung – oder am Fahrzeug montiert. Und Kunden wollen ihre Sommer- bzw. Winterreifen stets sofort montiert haben, was die Vorbereitungszeit stark einschränkt.

In seinem Vortrag „Lösungsansätze zur Garantie der Montage-/Demontagebedingungen für Reifen“ zitierte Wolfgang Mick, Produkt- und Anwendungstechniker bei Michelin, eine Untersuchung des BMW-Reifenspezialisten Manfred Ellmann zum Aufwärmverhalten von Reifen. Demnach benötigt ein Reifen, der eine Anfangstem-



Wer die Grundsätze der wdk-Anleitung missachtet, riskiert u. a. Schäden am Innerliner

peratur von fünf Grad Celsius aufweist und fortan in einem 19 Grad Celsius warmen Raum liegt, eine Stunde und 40 Minuten, um im Wulstkern auf die gewünschte Montagemindesttemperatur von 15 Grad Celsius zu kommen.

Welcher Betrieb kann das leisten?

Welche Werkstatt, welches Autohaus hat Räumlichkeiten, das in der Umrüsthochsaison sicherzustellen? Welcher Betrieb hat die personelle Ausstattung für Logistik, Zeit- und Temperaturüberwachung? Ausgehend von der BMW-Untersuchung, den durchschnittlichen Tagestemperaturen und der genau genommen falschen Annahme, dass Außentemperatur und Reifentemperatur identisch sind, lassen sich nur in den Monaten Mai bis September UHP- und Runflat-Reifen ohne Aufwärmphase anleitungskonform montieren.

Wolfgang Micks Vortrag enthielt organisatorische, räumliche und materielle Lösungsansätze. Zunächst die organisatorischen Ansätze:

- ✓ rechtzeitiger Reifenwechsel bei Außentemperaturen von mindestens 15 Grad Celsius, das heißt ab Mai und vor Oktober, sichergestellt über Kundenmailing und Werkstattplanung
- ✓ Einlagerung von Komplettträgern und Reifenwechsel unabhängig vom Kundentermin, was eine Forcierung der Geschäftsfelder Komplettträger und Einlagerung verlangt

Räumliche Lösungsansätze:

- ✓ temperierte Lagerung von Reifen
- ✓ Halle zur Erwärmung für Komplettträgern, auch am Fahrzeug

Materielle Lösungen:

- ✓ Heizdecken zur Erwärmung von Komplettträgern (am Fahrzeug/im Lager), vergleichbar mit der Vorgehensweise in der Formel 1
- ✓ Wärmeschränke zur Aufheizung von Reifen

Kirche im Dorf lassen

Zudem könnte man auf die Idee kommen, zu demontierende Reifen warm zu fahren. Die Messung der Wulstkerntemperatur mit werkstatttauglichen Mitteln ist in jedem Fall unmöglich, denn selbst die inzwischen bezahlbaren Infrarotthermometer erfassen lediglich die Temperaturen an der Reifenoberfläche. Und auch das Temperatur-Zeit-Modell aus der BMW-Untersuchung liefert nur Anhaltspunkte.

Es ist keine große Denkleistung, zu erkennen, dass sich lediglich einer der Vorschläge tatsächlich zur Umsetzung eignet. Werkstätten und Autohäuser mit zahlreichen Kunden, deren Fahrzeuge Runflat-bereift sind, müssen das Geschäft mit Komplettträgern forcieren, sonst laufen die Kosten davon. Machbar ist jeder der Vorschläge. Nur zu welchem Preis?

Ein weiterer Vortrag von Michelin-Mitarbeiter Wolfgang Mick beschäftigte sich mit dem Thema Weiterbildung, das bei Demontage und Montage von UHP- und Runflat-Reifen ebenfalls eine große Rolle spielt. Dem Reifenhersteller zufolge sollten diese Inhalte in diesen Zeiträumen vermittelt werden: theoretische Produktkenntnisse in 150 Minuten, Praxis der Montagemethode in 420 Minuten, Prüfung von Systemteilen in 70 Minuten, Prüfung von Montagemitteln in 30 Minuten, Theorie-test in 30 Minuten und Praxisprüfung in 20 Minuten. Macht zusammen 720 Minuten oder zwölf Stunden, also knapp zwei Schulungstage, die sich lohnen.

Filiale in Griechenland?

Ein über die stetige Verkomplizierung des Reifenservices verärgert Round-Table-Teilnehmer schlug seinen Kollegen vor: „Gründet eine Filiale im warmen Griechenland und schickt alle Kunden dorthin.“ Wer darüber lacht, verkennt den Grad der Frustration in der Branche.

Peter Diehl

Round Table Reifentechnik

Archivfunktion

Seit 1995 findet jährlich, meist im April, am Tip Top-Standort Poing bei München der Round Table Reifentechnik statt. Programm, Vorträge, Teilnehmer und Bilder wurden seither archiviert und zum Download in das Internet gestellt. Und so gelangt man auf die richtige Seite: www.rema-tiptop.de eingeben und in der Menüleiste den Button Events anklicken. Dann erscheint rechts ein separater Kasten mit der Überschrift Round Table Reifentechnik. Diesen ebenfalls anklicken und schon ist man beinahe am Ziel. Jetzt noch auf den Button Veranstaltungen und das gewünschte Jahr (1995 bis 2008) auswählen. Blendet man manches Eigenlob der Unternehmen der Vortragenden aus, erhalten Profis interessantes Weiterbildungsmaterial.

Internetseite zum Thema

Überblick

www.rema-tiptop.de/runflat lautet der Link zu einer Internetseite der Rema Tip Top GmbH, die laut Anbieter eine Informationsplattform rund um das Thema Handling von UHP- und Runflat-Reifen darstellt. „Der Bereich Herausforderungen stellt anhand von Praxisbeispielen die Problematik der Demontage und Montage von UHP- und Runflat-Reifen dar. Entsprechendes Bildmaterial zeigt Beispiele textbegleitend auf“, heißt es in einer Mitteilung des Unternehmens. Die wdk-Anleitung zur Demontage und Montage von UHP- und Runflat-Reifen findet sich im Bereich Dokumentationen, von wo aus sie geladen werden kann. „Information leicht gemacht ist die Devise des Internetauftritts. Ergibt sich dennoch eine Frage, ermöglicht ein Formular die schnelle Kontaktaufnahme“ (O-Ton).