



07.07.2015

REIFEN UND REIFENDRUCK-KONTROLLSYSTEME SIND IMMER ZU PRÜFEN!

Bei Unfallreparaturen müssen Reifen und Reifendruck-Kontrollsysteme (RDKS) immer geprüft werden. Dabei sollte der Betrieb den entstehenden Mehraufwand schon bei der Annahme des Fahrzeugs kalkulieren. „Es ist schwierig zu erkennen, welches Reifendruck-Kontrollsystem im Pneu steckt, denn heute gibt es mehr als 160 verschiedene“, unterstreicht Michael Immler, Sachverständiger des Vulkaniseur- und Reifenmechaniker-Handwerks. „Bei der Kalkulation eines Schadens mit RDKS ist von etwa 30 Minuten zusätzlichem Arbeitsaufwand auszugehen. Außerdem sollte der Betrieb bei der Kalkulation Investitionen berücksichtigen, die in diesem Bereich vorgenommen wurden“, rät der Experte.

HERSTELLERANGABEN MÜSSEN EINGEHALTEN WERDEN

Die Zahl der mit RDKS ausgerüsteten Fahrzeuge steigt, da bei Pkw und Nutzfahrzeugen mit Erstzulassung ab November 2014 Reifendruck-Kontrollsysteme vorgeschrieben sind. Die Herausforderung im Betrieb besteht nun darin, für diese neue Fahrzeuggeneration in der Werkstatt fachgerechten Service zu bieten. Bei der Arbeit an Rädern und Reifen mit Reifendruck-Kontrollsystemen ist dabei immer strikt nach Herstellerangaben vorzugehen.

Darin ist festgelegt, mit welchem Anzugsdrehmoment verschraubt werden darf, welches Material für Ventileinsätze vorgeschrieben ist oder welche Überwurfmutter eingesetzt werden müssen. Am Ende ist der Betrieb dafür verantwortlich, dass ein System bei der Übergabe des Fahrzeugs an den Kunden vollständig funktioniert. Und das unabhängig von der Art des Kontrollsystems.

Im Normal-Reifenbereich sieht Michael Immler drei Systeme auf Betriebe zukommen:

1. programmierbare Ventilsensoren an Metall- oder Gummiventilen
2. im Reifen verklebte Sensoren
3. aufschraubbare oder außen sitzende Sensoren und Vorrichtungen bei Nutzfahrzeugen

ARBEITEN AN REIFENDRUCK-KONTROLLSYSTEMEN IN NORMALREIFEN

Bei jedem Reifenservice muss der komplette Satz des Service-Kits ausgetauscht, die Sensortechnik einer Sichtprüfung unterzogen und die Funktion übergeprüft werden. Zudem wird die Batterie des Sensors kontrolliert und alles in einem Protokoll dokumentiert. Beim Tausch des Service-Kits sind die angegebenen Drehmomente zwischen 4,5 bis 8 Newtonmetern einzuhalten. Um Kontaktkorrosion zu vermeiden, müssen alle beigelegten Kunststoffunterlegscheiben verbaut werden.

Im Betrieb kann die Arbeiten ein sachkundiger Mitarbeiter übernehmen. Die nötigen Kenntnisse für Kontrolle, Wartung und Tausch von Reifendruck-Kontrollsystemen in herkömmlichen Reifen werden in ein- bis zweitägigen Kursen der Systemhersteller vermittelt.

HOCHLEISTUNGSREIFEN NUR MIT ZERTIFIKAT BEARBEITEN

Arbeiten an UHP-Hochleistungsreifen und RFT-Runflat-Reifen dürfen nur von zertifizierten Monteuren an zertifizierten Montiermaschinen ausgeführt werden. Die notwendige Zulassung erfolgt über den Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk). Eine [Liste vom Verband zertifizierter Montiermaschinen](#) können Sie kostenfrei downloaden. Eine wichtige Rolle bei der Montage und Demontage von UHP- und RFT- Reifen spielt die Temperatur. Sie darf 30 Grad Celsius nicht überschreiten und keinesfalls unter 15 Grad Celsius sinken. Optimal, so der Verband, sind 23 Grad Celsius.

Wer UHP- und RFT-Reifen montiert, muss die Vorgaben einhalten und darf nur zertifizierte Monteure an ebensolchen Maschinen einsetzen. Andernfalls kann der Betrieb für entstehende Schäden haftbar gemacht werden.

Ingo Köcher