

Runflat- und UHP-Reifen Riskante Montage

Das Aufziehen eines neuen Pneus beim Reifenhändler zählt im Bewusstsein des Autofahrers sicher nicht zu den riskanten Unternehmungen. Schließlich handelt es sich nur um ein profiliertes Stück Gummi, das von Fachkräften auf die Felge gezogen wird.

Tatsächlich aber lässt das Thema zurzeit die Köpfe etlicher Fachleute rauchen: Grund sind die sogenannten Runflat- und Ultra High Performance Reifen (UHP). Bei ihnen besteht wegen der speziellen Konstruktion die Gefahr, dass es durch unsachgemäße Montage zu Schäden kommen kann, die sich erst spät bemerkbar machen.

Der Namenszusatz Runflat steht für jene Reifen, die auch bei einer Beschädigung die Weiterfahrt mit gemäßigter Geschwindigkeit zulassen. Die Bezeichnung UHP wird für Reifen mit extremen Breitformaten und Durchmessern genutzt, die für 240 Stundenkilometer und mehr zugelassen sind. Sowohl Runflat als auch UHP haben sich mittlerweile zu Bestsellern entwickelt: "UHP- und Runflat-Reifen zusammen bringen es jetzt auf einen Anteil von gut 18 Prozent - Tendenz weiter steigend", sagt Hans-Jürgen Drechsler, Geschäftsführer des Bundesverbandes Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV) in Bonn.

Standardmontage nicht ratsam

Mit der Verbreitung wird auch das grundsätzliche Problem der Montage immer wichtiger: "Die Standard-Reifenmontage ist hier nicht wirklich geeignet", sagt Ruprecht Müller, Reifenexperte des ADAC-Technikzentrums in Landsberg (Bayern). Das liegt an der Konstruktion: "Runflat-Reifen zum Beispiel haben verstärkte Flanken. Weil dort mehr Material eingesetzt wird, sind sie nicht sehr flexibel", erklärt Bernd Semmler, verantwortlich für das Training-Center des Reifenherstellers Michelin in Karlsruhe. Auch UHP-Reifen haben sehr niedrige Flanken und stellen Monteure vor vergleichbare Probleme.

"Wegen der steifen Flanken besteht bei unsachgemäßer Montage die Gefahr, dass der sogenannte Reifenwulst überdehnt wird", so Ruprecht Müller. In diesem Wulst sitzt außerdem das Wulstkabel aus Metall, das mit Gummi ummantelt ist. "Dieses Gummi kann beschädigt werden, Luft und Feuchtigkeit haben die Möglichkeit einzudringen." Das führt dann zu Korrosion am Metall, wodurch sich Material ablösen kann.

Eher unkritisch ist ein Montagefehler, wenn wegen einer Beschädigung am Wulst Luft austritt - dann wird schnell deutlich, dass etwas nicht stimmt. "Kritisch wird es aber, wenn der Fehler zunächst unbemerkt bleibt", sagt Ruprecht Müller. Denn die Feuchtigkeit kann lange für ihre zerstörerische Arbeit brauchen - womöglich kommt es erst Jahre nach der Beschädigung zum großen Knall.

Neue Maschinen helfen

Kennern des Reifengeschäfts sind diese Probleme nicht unbekannt geblieben. Laut dem BRV wurde ein Arbeitskreis "Reifenmontage" eingerichtet, der sich mit dem Thema befasst. Dabei ging es um die Schulung der Monteure ebenso wie um die Frage, was an den Maschinen geändert werden muss. Der Laie wird solche Maschinen wohl nicht vom Vorgängermodell unterscheiden können. Es wird daher empfohlen, sich an einen Fachbetrieb zu wenden, wenn der Wechsel eines Runflat- oder UHP-Reifens ansteht. "Man sollte nachfragen, ob die entsprechenden Voraussetzungen im Hinblick auf die Ausrüstung und die Qualifikation gegeben sind", so Hans-Jürgen Drechsler.

Info: Auch die Temperatur ist ein Thema

Die Steifigkeit der Flanken von Runflat- und UHP-Reifen stellt die Monteure auch vor ein Temperaturproblem. Laut Bernd Semmler von Michelin ist die nötige Flexibilität erst ab Temperaturen von 15 Grad gegeben. Gerade in der kalten Jahreszeit kann das schwierig werden: Wichtig ist nämlich nicht die Oberflächentemperatur, der Reifen muss durch und durch 15 Grad haben. Daher müssen Monteure die neuen Reifen vorwärmen - auf der anderen Seite müssen auch die schon am Wagen montierten Reifen auf diese Temperatur gebracht werden. Am sichersten ist es daher, beim Wechsel von Sommer- und Winterreifen, einen zweiten Reifensatz vormontiert auf Felgen vorrätig zu haben.