

Runderneuerung schont Umwelt

Unterbau des Reifens wird wiederverwertet / Günstigerer Preis

Sie sind preiswert, umweltfreundlich und meist besser als ihr Ruf: Nachdem runderneuerte Reifen längst an jedem zweiten Lkw zum Einsatz kommen, lassen inzwischen auch immer mehr Pkw-Fahrer welche aufziehen. „Zwar gibt es wie bei den Neureifen auch eine Reihe schwarzer Schafe und gefährliche Billigimporte“, weiß der Prüfsachverständigenvereinigung KÜS in Losheim am See. „Doch wenn der Reifen fachgerecht und regeltreu erneuert wurde, steht er einem fabrikneuen Reifen in Haltbarkeit und Sicherheit in nichts nach.“

Für die zweite Verwendung auf der Felge sprechen nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft industrieller Runderneuerer (AiR) im Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk in Bonn vor allem der Preis und der Um-

weltgedanke. „In der Regel sind unsere Produkte bis zu 40 Prozent günstiger als Neureifen“, berichtet Geschäftsführer Hans-Jürgen Drechsler. Außerdem würden bei der Produktion weniger Energie und Rohöl benötigt: „Während die Produktion eines neuen Reifens etwa 28 Liter Rohöl beansprucht, brauchen wir im Schnitt nur 5,5 Liter. Und unser Energiebedarf liegt bei etwa 70 Prozent.“

Möglich ist das, weil bei der Runderneuerung der Unterbau des Reifens, die sogenannte Karkasse, ein zweites Mal verwendet wird und computergesteuerte Maschinen nur das abgefahrene Gummi auf der alten Lauffläche entfernen, erläutert Erich Kraft. Er leitet bei Reifen Ihle in Günzburg die Herstellung der Eigenmarke Rigdon. Danach bringen sogenannte Beleg-Extruder eine Rohgummimischung für den neuen

Laufstreifen auf, die in der Zusammensetzung der von Neureifen entspricht. „Abschließend kommt der bis dahin noch blanke Reifen bei 15 bar und etwa 160 Grad in die Heizpresse.“

„Allerdings hat längst nicht jeder Reifen die Chance auf ein zweites Leben“, weiß AiR-Mitglied Wolfgang Köberl, Leiter der Runderneuerung bei Respa in Passau. „Von über 120 Reifenmarken nehmen wir nur die Karkassen von 15 Fabrikaten in unsere Auswahlliste auf“, erklärt er. Außerdem werden nur Reifen erneuert, die bis maximal Tempo 210 zugelassen sind, und keine Schäden aufweisen, die durch Überbeanspruchung oder zu niedrigen Luftdruck entstanden sind. Laser untersuchen daher oft die Pneus auf Fehler. Deshalb bestehen nur etwa 30 Prozent aller anfallenden Reifen die Eingangskontrolle. (tmn)