

Reifenschäden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es notwendig, die **Beurteilung von Reifenschäden an Luftreifen** näher zu erläutern u in einer eigenen Rili festzulegen. Diese Rili richtet sich an die in der Verkehrs- u Fahrzeug-Überwachung tätigen Personen u an die Reifen-Fachwerkstätten.

Die Rili **Instandsetzung von Luftreifen** dient der Anwendung einheitlicher Bedingungen für die fachgerechte Instandsetzung von Luftreifen u richtet sich an die damit befassten Reifenfachbetriebe sowie an das Fachpersonal, das in anderen Betrieben mit Reifeninstandsetzungsarbeiten betraut ist.

Nach Anhörung der zust obersten Landesbehörden werden nachstehende Rili bekannt gegeben. Die Rili sind sofort anzuwenden. Die Rili für die Beurteilung von Luftreifen (VkB1 1980 S 628 einschließlich der Änderungen im VkB1 1993 S 247) wird hiermit aufgehoben. Die Inhalte dieser vorgenannten Rili sind mit den beiden neuen Rili u der Rili für das Nachschneiden von Reifen an Nutz-Fahrzeugen (BMV/StV 13/36.25.07-00 vom 19. 7. 1996 VkB1 S 400) fortgeschrieben worden.

noch
6

Zu 1. Rili für die Beurteilung von Reifenschäden an Luftreifen

1 Anwendungsbereich

Diese Rili dient der Anwendung einheitlicher Bedingungen für die Beurteilung von Reifenschäden u richtet sich an die damit befassten Überwachungsorgane u Reifen-Fachwerkstätten.

2 Begriffsbestimmungen

2.1 Oberflächige Reifenschäden

Oberflächige Reifenschäden sind im Laufflächen- u Seitenbereich von Luftreifen aufgetretene Schäden, die die Betriebssicherheit des Reifens nicht beeinträchtigen. Eine Schadensbehebung oder Instandsetzung des Reifens ist nicht erforderlich.

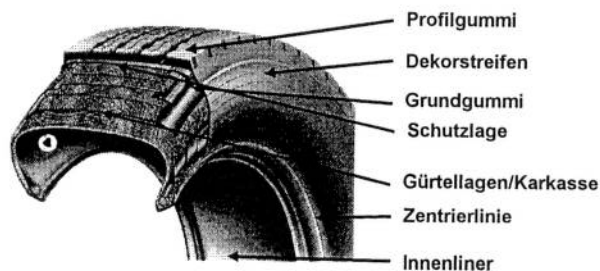
2.2 Nicht reparable sicherheitsrelevante Reifenschäden

Sicherheitsrelevante Reifenschäden sind Schäden, durch die die Betriebssicherheit des Reifens herabgesetzt ist u die weitere Verwendung des Reifens gänzlich ausgeschlossen ist.

2.3 Reparable sicherheitsrelevante Reifenschäden

Reparable sicherheitsrelevante Reifenschäden sind Schäden, durch die die Betriebssicherheit des Reifens herabgesetzt ist u nach Schadensanalyse durch eine Reifen-Fachwerkstatt repariert werden können. Die Verwendung des Reifens im Schadenszustand ist unzulässig.

2.4 Reifenquerschnitt



noch
6

Profilgummi

Äußere Gummischicht im Laufflächenbereich.

Grundgummi

Gummischicht zwischen Profilgrund u den Festigkeitsträgern (Gürtellagen/Karkasse).

Schutzlage

Kord, der zwischen Gürtellage u Grundgummi liegt u dem Schutz des Festigkeitsträgers dient.

Gürtellagen/Karkasse (Festigkeitsträger)

Kord, bestehend aus Strängen (Fäden, Seile), die die Gewebelagen des Gürtels/der Reifenkarkasse bilden.

Innenliner

Gummilage, die die Gasdichtigkeit des Reifens sicherstellt.

Nenn-Querschnittsbreite

In der Größenbezeichnung des Reifens enthaltene Angabe zur Querschnittsbreite des Reifens, die den Abstand zwischen den Außenseiten der Seitenwände des aufgepumpten Reifens nach Abzug der Erhöhungen für die Beschriftungen, Verzierungen, Scheuerleisten oder Scheuerrippen beinhaltet.

Lauffläche

Teil eines Reifens, der mit dem Boden in Berührung kommt.

Laufflächenbereich

Bereich des Reifens, der mit dem Boden in Berührung kommt, zuzüglich des Teils des Reifens, der sich von der Lauffläche bis zum Dekorstreifen erstreckt.

Seitenwandbereich

Bereich des Reifens zwischen Dekorstreifen u Zentrierlinie.

Wulstzone

Bereich des Reifens unterhalb der Zentrierlinie.

3 Beurteilung von Reifenschäden**3.1 Oberflächige Reifenschäden**

Oberflächige Reifenschäden an Luftreifen im Laufflächen- u Seitenbereich, die ausschließlich das Gummi betreffen u bei denen keine Kordfäden des Festigkeitsträgers sichtbar sind, können unter Zugrundelegung folgender Abgrenzungskriterien für die Betriebssicherheit des Reifens als unbedenklich eingestuft werden:

Kradreifen

- Geringfügige Riss- oder Schnittverletzungen, die nicht über den gesamten Reifenumfang verlaufen,
- Alterungsrisse, die nicht tiefer als 1 mm sind.

Reifen an Pkw und ihren Anh

- Geringfügige Riss- oder Schnittverletzungen, die nicht über den gesamten Reifenumfang verlaufen,
- Geringfügige flächenartige Laufflächenverletzungen, deren Ausdehnung nicht mehr als 10 % der Nenn-Querschnittsbreite beträgt,
- Anscheuerungen u kleinere Verletzungen im Seitenwandbereich ohne Verdickungen oder Wölbungen im Schadensbereich,
- Alterungsrisse, die nicht tiefer als 1 mm sind.

Reifen an Nutzfz und ihren Anh

- Riss- oder Schnittverletzungen der Lauffläche sowie rundumlaufende Riss- oder Schnittverletzungen, deren Schadensbreite nicht mehr als 5 % der Nenn-Querschnittsbreite beträgt,
- Flächenartige Verletzungen im Laufflächenbereich, deren Ausdehnung folgende Größe (in Prozent) der Nenn-Querschnittsbreite nicht überschreitet:
 - Bei C-Reifen u Reifen mit Tragfähigkeitskennzahl < 122 : 20 %
 - Bei Reifen mit Tragfähigkeitskennzahl \geq 122 : 30 %,
- Anschuerungen u kleinere Verletzungen im Seitenwandbereich ohne Verdickungen oder Wölbungen im Schadensbereich,
- Alterungsrisse, die nicht tiefer als
 - 1 mm bei C-Reifen u Reifen mit Tragfähigkeitskennzahl < 122 bzw
 - 3 mm bei Reifen mit Tragfähigkeitskennzahl \geq 122 sind,
- Rundumlaufende Trennungen von höchstens 8 mm Tiefe bei kalterneuerten Reifen im Bereich zwischen Laufflächenkante u Dekorstreifen.

3.2 Sicherheitsrelevante Reifenschäden

Alle Schäden mit weiter gehendem Schadensbild als der unter 3.1 aufgeführten Ausdehnungen oder Merkmale sind für den Betrieb des Reifens als sicherheitsrelevante Schäden einzustufen. Die Verwendung eines Reifens mit sicherheitsrelevanten Schäden ist unzulässig. Hinsichtlich der Möglichkeit zur Reparatur des Reifenschadens entscheidet der Reifenfachbetrieb unter Berücksichtigung der Hinweise des Reifenherstellers (siehe auch Rili für die Instandsetzung von Luftreifen).

Zu 2. Rili für die Instandsetzung von Luftreifen**1 Anwendungsbereich**

Diese Rili dient der Anwendung einheitlicher Bedingungen für die fachgerechte Instandsetzung von Luftreifen u richtet sich an die damit befassten Reifenfachbetriebe sowie an das Fachpersonal, das in anderen Betrieben mit Reifeninstandsetzungsarbeiten betraut ist.

2 Begriffsbestimmungen**Reifeninstandsetzung**

Reifeninstandsetzung umfasst die Reparatur u die Wiederherstellung des gebrauchsfähigen Zustandes eines beschädigten Reifens.

Reifenreparatur

Reifenreparatur ist die dauerhafte Beseitigung des Schadens an einem Reifen mittels geeigneter Reparaturmittel u Verfahren zur weiteren uneingeschränkten Verwendung des Reifens gemäß der auf dem Reifen angegeben Kennzeichnungen.

Pannenhilfsmittel

Pannenhilfsmittel ist ein temporärer Notbehelf nach einem eingetretenen Reifenschaden für eine begrenzte Mobilitätssicherung.

Heiß-/Warmvulkanisation

Verfahren zum Aufbringen u Vulkanisieren von Reparaturmitteln unter Zuführung von Wärme u durch das Aufbringen von Druck bei bestimmten Temperaturen.

Selbstvulkanisation

Verfahren zum Aufbringen u Vulkanisieren von Reparaturmitteln bei Raumtemperatur.

noch
6

Reparaturmittel

Kombireparaturmittel

Reparaturkörper, bestehend aus Lochkanalfüllung u Reparaturpflaster.

Reparaturpflaster

Flächenartiger, in seinen Abmessungen u für seinen Verwendungsbereich geeigneter Reparaturkörper.

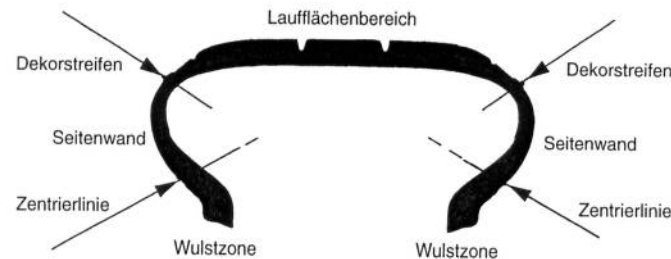
Reparaturflicken

Flächenartiger dehnungsfähiger Reparaturkörper für die Schlauchreparatur.

Festigkeitsträger

Kord, bestehend aus Strängen (Fäden, Seile), die die Gewebelagen des Reifens bilden u auch bei Reparaturplastern ab einer bestimmten Größe Verwendung finden.

Reifenzonen



Laufflächenbereich

Bereich des Reifens, der mit dem Boden in Berührung kommt, zuzüglich des Teils des Reifens, der sich von der Lauffläche bis zum Dekorstreifen erstreckt.

Seitenwandbereich

Bereich des Reifens zwischen Dekorstreifen u Zentrierlinie.

Wulstzone

Bereich des Reifens unterhalb der Zentrierlinie.

3 Allgemeine Anforderungen

- 3.1 Grundsätzlich ist jeder Reifen vor der Reparatur zur Analyse des Schadens u zur Reparaturdurchführung von der Felge zu demontieren. Ausgenommen sind Reifen, die Schäden aufweisen, welche eindeutig als rein äußere Verletzung des Reifens erkennbar sind u ohne Demontage von außen repariert werden können, sowie Reifen an Nutzfz mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h.
- 3.2 Vor der Reparatur ist der Reifen hinsichtlich seiner Reparaturwürdigkeit zu untersuchen (siehe auch Rili für die Beurteilung von Reifenschäden an Luftreifen); insbesondere ist in diese Betrachtung auch der allgemeine Zustand des Reifens außerhalb des zu reparierenden Schadens einzubeziehen. Die Informationen des Reifenherstellers zur Reifeninstandsetzung sind dabei zu beachten.

- 3.3 Je nach Schadensbild sind ausschließlich die hierfür geeigneten Reparaturmittel nach Anweisung des Herstellers dieser Reparaturmittel zu verwenden; dabei ist insbesondere auf die Verträglichkeit der verwendeten Materialien untereinander zu achten.
- 3.4 Die Schadensstelle ist mit geeignetem Werkzeug freizulegen u zu reinigen.
- 3.5 Schäden an Reifen, die mittels Pannenhilfsmittel behandelt wurden, können nicht repariert werden.
- 3.6 Das Einlegen eines Schlauches ohne Behebung des Reifenschadens ist unzulässig.

noch
6

4 **Reparaturausführung**

Generell ist der Schadenskanal mit Rohgummi, das mittels Heiß- oder Warmvulkanisation zu vulkanisieren ist, zu füllen u an der Reifeninnenseite ein Reparaturpflaster einzusetzen. Für die Lochkanalfüllung von Stichverletzungen im Laufflächenbereich kann auch ein vorvulkanisierter Gummikörper iVm einem Reparaturpflaster Verwendung finden. Dabei gilt ergänzend für:

KradReifen

An KradReifen sind Reparaturen von Stichverletzungen bis höchstens 6 mm Schadensausdehnung im Laufflächenbereich mittels Kombireparaturkörper zulässig. Andere Reifenreparaturen außerhalb des Laufflächenbereichs sind an KradReifen unzul.

Reifen an Pkw u ihren Anh

Im Laufflächenbereich sind Reparaturen von Stichverletzungen bis höchstens 6 mm Schadensausdehnung mittels Kombireparaturkörper zul. Im Bereich der Wulstzonen sind **Gummireparaturen** nur zul, wenn die Festigkeitsträger nicht davon berührt sind.

C-Reifen u Reifen mit einer Tragfähigkeitskennzahl kleiner 122 an NutzFz u ihren Anh

Im Laufflächenbereich sind Reparaturen von Stichverletzungen bis höchstens 6 mm Schadensausdehnung mittels Kombireparaturkörper zul. Im Bereich der Wulstzonen sind **Gummireparaturen** nur zul, wenn die Festigkeitsträger (Karkasse- oder Umkehrlagen) nicht davon berührt sind.

Reifen mit einer Tragfähigkeitskennzahl größer oder gleich 122 an NutzFz u ihren Anh

Im Laufflächenbereich sind Reparaturen von Stichverletzungen bis höchstens 10 mm Schadensausdehnung mittels Kombireparaturkörper zul. Im Bereich der Wulstzonen sind **Gummireparaturen** nur zul, wenn die Festigkeitsträger (Karkass- oder Umkehrlagen) nicht davon berührt sind.

-

7

-

8

-

9