



Runderneuerte Reifen – preiswert und schlecht?

**Reifen, die nach dem ersten Leben eine neue Lauffläche erhalten haben,
leiden unter einem schlechten Image.**

Wer sich für Abfallvermeidung einsetzt, müsste eigentlich bevorzugt zu runderneuerten Pneus greifen, schon allein aus Kostengründen. Ein Autofahrer bezahlt für sie nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft industrieller Runderneuener (AiR) in der Regel bis zu 40 Prozent weniger als für Pkw-Neureifen. Trotzdem liegt in Deutschland ihr Marktanteil in diesem Segment nur bei rund 5,5 Prozent. Diese Kaufzurückhaltung führt die im Bonner Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. (BRV) organisierte Vereinigung im Wesentlichen auf die nach wie vor bestehenden Vorbehalte gegen runderneuerte Reifen zurück. Im Bereich der Nutzfahrzeuge stellt sich die Situation anders dar. „Die

Runderneuerung hat insbesondere im Bereich der Lkw-Reifen einen sehr hohen Stellenwert“, konstatiert beispielsweise der Reifenhersteller Continental, der darauf hinweist, dass nicht generell entschieden werden kann, ob die Runderneuerung ökologisch sinnvoll ist. „Hier führen ganzheitliche ökologische Bewertungen zum Beispiel für Pkw-Reifen oder Lkw-Reifen (Regionalverkehr, Langstreckenverkehr) zu unterschiedlichen Ergebnissen“, stellt das Unternehmen fest, das vorwiegend Neureifen in seinem Sortiment hat.

Für die AiR ist es dagegen keine Frage, dass sich diese Art des Reifenrecycling lohnt. Ihrer Darstellung zufolge werden Lkw-Reifen ein- bis zweimal runderneuert, Reifen für den Einsatz

abseits der Straße wie bei Kranfahrzeugen, Erdbewegungsmaschinen und Containerstaplern sogar bis zu dreimal. Zwar seien die Anforderungen im Hochgeschwindigkeitsbereich nicht so groß, räumt die AiR ein, dafür aber müssten Nutzfahrzeug-Reifen extrem lange Strecken laufen, hohe Lasten tragen und im Fernverkehr die widrigsten Witterungs- und Straßenbedingungen aushalten. Bei fachgerechter Runderneuerung leiste allein eine Karkasse bis zu 500.000 Kilometer.

Sorgfältige Kontrolle

Bei der Eingangskontrolle der zu erneuernden Karkassen setzt ein Teil der AiR-Mitglieder eine hochmoderne Qualitätsprüfung mittels Laserstrahl

– die Shearografie – ein. „Dieses Verfahren gehört zu den sichersten und zerstörungsfreien Prüfungsverfahren von Nutzfahrzeug-Reifen“, versichert die Arbeitsgemeinschaft. „Auf einem Farbmonitor werden noch während des Kontrollvorgangs kleinste Fehlerquellen im Reifen sichtbar.“ Je nach Verfahren und der Anzahl der Erneuerungen entscheide sich der weitere Einsatz.

Heiß- und Kaltverfahren

In der Herstellung haben sich zwei Verfahren durchgesetzt. Bei der „Heißerneuerung“ wird auf die „abgeraute“ Karkasse unvulkanisiertes Laufflächenmaterial (Rohgummi) samt dem Seitenstreifen in einem Guss aufgebracht. Dieser Vorgang ist heute mit hochentwickelten Maschinenkombinationen von Extrudern, Materialspeichern, Zubringern und Belegmaschinen voll automatisiert.

Dagegen wird bei der „Kalterneuerung“ meist die Reifenlauffläche durch einen vorbereiteten, vulkanisierten Laufstreifen erneuert. Die Vorbehandlung eines solchen Reifens erfolgt durch eine konturgerechte Rauung nach Schablone – erst dann wird der fertig vulkanisierte und profilierte Laufstreifen einschließlich Bindeplatte aufgelegt. Der Bindeprozess vollzieht sich in einem Autoklaven bei einer Temperatur von 100 bis 120 Grad Celsius.

Wirtschaftlichkeit

Speziell beim Lkw-Reifen spielt die Wirtschaftlichkeit eine große Rolle, weshalb Unternehmen ihre Altreifen häufig für eine Werkserneuerung zur Verfügung stellen. Hinzu kommt, dass ein abgefahrener Reifen erst zu 15 Prozent verbraucht ist – bei einem nur

◆ Altreifenentsorgung in Deutschland

Wie der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. berichtet, fallen in Deutschland jährlich etwa 600.000 Altreifen an, die unter anderem über Reifenhändler sowie Kfz-Werkstätten angenommen und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt werden. Rund die Hälfte des Aufkommens gelangt nach Angaben der Gesellschaft für Altgummi-Verwertungssysteme (GAVS, Frankfurt/Main) in die energetische Verwertung, größtenteils in der Zementindustrie. Ungefähr 130.000 Tonnen Altreifen werden zu Granulaten oder Gummimehl verarbeitet, knapp 50.000 Tonnen als Karkassen für die Runderneuerung genutzt. Etwa 20.000 Tonnen erfahren eine Wiederverwendung im Inland, während die doppelte Menge im Ausland zum Einsatz kommt. Die restliche Menge verteilt sich auf „Beseitigung“ beziehungsweise „statistisch nicht erfasst“.

einmaligen Einsatz des Reifens werden gemäß AiR 85 Prozent der Leistung verschenkt. Abgesehen von dem reduzierten Materialverbrauch (die Produktion eines neuen Lkw- oder Busreifens erfordert den Einsatz von 60 bis 80 Kilogramm Gummimischung, die Runderneuerung aber lediglich 15 Kilogramm) lassen sich durch die Werks-erneuerung auch Rohstoffe und Geld sparen.

Kontinuierlicher Bedarf

Wie hoch der Marktanteil runderneuerter Reifen in Europa ist, lässt sich nicht eindeutig feststellen. In Deutschland soll er im Nutzfahrzeugbereich laut „reifensuchmaschine.de“ etwa die Hälfte des Reifensatzmarktes ausmachen. Dass die Nachfrage nach solchen Pneus vorhanden ist, zeigte die Teilnahme von ausstellenden Firmen auf der Reifen-Messe in Essen.

Das italienische Unternehmen Malatesta Pneumatici ist seit 1946 in der Runderneuerung von Reifen tätig und gehört zu den bekannten Vertretern dieser Branche. Nach Angaben der Firma erfüllen die runderneueren Reifen von Malatesta die strengen Anforderungen der europäischen Regelungen ECE 108R, ECE 109R, Qualitätssystem UNIEN ISO 9002 und Umweltmanagementsystem EN ISO 14001:2004. Die Produktpalette umfasst zum Beispiel:

- Pkw-Reifen in einer Vielzahl von Größen (bis 17-Zoll-Felgen) mit

Profilen für den Einsatz im Sommer und im Winter,

- Offroad- und Rennreifen,
- heiß- und/oder kaltrunderneuerte Reifen für Lkw,
- heißrunderneuerte Reifen für Ackerwagen mit 19,5- und 22,5-Zoll-Felgen,
- Vollgummireifen für Gabelhubwagen.

Im Bereich der Runderneuerungsmaterialien gehört der Geschäftsbereich Retreading Systems der italienischen Marangoni Gruppe zu den europäischen Marktführern. Er besteht aus den Firmen Marangoni Tread, Ellerbrock sowie Eurorubber, die eine breite und integrierte Produktpalette für die Kaltrunderneuerung auf den Markt bringen. Über ein Viertel aller in Europa kalterneuerten Reifen sollen aus Materialien hergestellt werden, die aus diesem Marangoni-Geschäftsbereich stammen.

Die Rösler Gruppe sieht sich als Spezialist für die Runderneuerung von Baumaschinenreifen auf Basis des Kalterneuerungsverfahrens. Gegenwärtig gilt das Unternehmen nach eigener Einschätzung mit dem SPR-System (Schelkman-Preured-Retreading System) weltweit als technologisch führend in der Runderneuerung von großen Reifen (25 bis 57 Zoll) für Erdbewegungsmaschinen (EM). „Diese noch relativ neue Technik hat sich bereits bewährt und wird insbesondere von Minenbetrieben genutzt, da

Berechnungsbeispiel

Neureifen	330,- EUR
./Karkasse	32,- EUR
= Nettowert-Neureifen	298,- EUR
Erneuerungskosten	175,- EUR
x 80 Neureifen =	26.400,- EUR
x 80 runderneuerte Reifen =	14.000,- EUR
Sparpotenzial	12.400,- EUR

*Die Grundlage für das Rechenbeispiel ist ein Fuhrpark mit 20 Fahrzeugen und 80 Hinterachsenreifen im ständigen Einsatz am Beispiel der Dimension 295/80R 22,5.

Quelle: AiR



sie ausgesprochen zuverlässig ist und eine extrem hohe Einsatzsicherheit gewährleistet“, teilte das Unternehmen mit, das auch als Systemlieferant auftritt. SPR-Anlagen befinden sich heute in Deutschland, England, Tschechien, Australien, Indonesien und Usbekistan. Weitere Anlagen sind unter anderem in Kasachstan im Aufbau. |

-Brigitte Weber-

◆ Kooperation

Die italienische Marangoni Gruppe und die Continental AG haben im Juni eine Absichtserklärung unterzeichnet, die eine künftige globale Zusammenarbeit zum Inhalt hat. Continental überträgt dem italienischen Runderneuerungsspezialisten das Recht zur Produktion und Vermarktung von Kaltlaufstreifen der Marke ContiTread. „Marangoni und Continental arbeiten seit Jahren auf verschiedenen Gebieten erfolgreich zusammen. Mit dieser Kooperation werden wir unsere bisherige Zusammenarbeit um eine wichtige Facette ergänzen“, äußerte sich Eckhard Wilanek, Managing Director Fleet & Retread Business.

Beide Unternehmen versprechen sich von der Kooperation ein schnelleres Wachstum auf dem globalen Markt. Marangoni will dabei das Runderneuerungsgeschäft erweitern, Continental das Reifenneugeschäft vergrößern.



Foto: Continental AG



Die Reifen Ihle GmbH in Günzburg, Bayern, produziert seit diesem Jahr neben Reifen-Günther in Diepholz und Bandvulc in England die heiß runderneuterten CONTIRE Reifen für die Division Nutzfahrzeugreifen der Continental AG