REIFENREPARATUR: NOT- ODER DEFINITIVE REPARATUR

Fragen zum MechaniXsheet – Der Check!

1. Wie gross darf die Schadstelle sein, damit eine professionelle Reifenreparatur möglich ist?

Reifenreparaturen dürfen nur durchgeführt werden, wenn die Schadstelle nicht grösser als einen Durchmesser von 6 mm aufweist. Damit ist die Reparatur nur statthaft, wenn ein Gegenstand wie ein Nagel oder eine Schraube eingefahren wurde. Ist der Reifen aufgeschlitzt, darf er nicht repariert werden.

2. An welchen Partien des Reifens darf keine Reparatur vorgenommen werden? Begründen Sie!

Ein Personenwagenreifen darf nicht an der Seitenwand oder an der Reifenschulter repariert werden. Der Grund ist, dass bei Eindringen von Gegenständen die Karkasse und damit die tragende Struktur des Reifens beschädigt worden ist. Eine sichere Fahrt insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten ist nicht mehr gewährleistet. Der Reifen muss (und damit oft achsweise) ersetzt werden.

3. Welche Methoden bieten sich an, um eine sichere und dauerhafte Reparatur zu gewährleisten?

Eine professionelle Reparatur bedeutet, dass nach der Diagnose und Freigabe für die Reparatur der Gummi im Schadenkanal und auf der Innenseite aufgeraut wird. Nur so kann ein Minikombi («Reifenpilz») oder ein Reifenpflaster mit hoher Klebekraft verbaut und die Dichtheit gewährleistet werden.

4. Was versteht man unter dem Begriff «Kaltvulkanisierung»?

Gummi wird nicht geklebt, sondern vulkanisiert. Durch Aufrauen und Anbringen eines Spezialklebstoffes wird die Oberfläche mit dem Reparaturteil (Minikombi oder Pflaster) hochfest verbunden. Damit ist die dauernde Befestigung aber auch die Dichtheit des Reifens gewährleistet.

5. Warum ist es wichtig, vor der Reparatur die Reifeninnenseite auf Gummipartikel zu untersuchen?

Eine Ansammlung von viel Gummistaub deutet auf einen immensen Abrieb auf der Innenseite hin. Die Innenseele als luftdichte Barriere wurde bei zu langer Fahrt ohne Luft beschädigt. Sie löst sich in kleine Partikel auf. Eine Reparatur ist aus Dichtheitsgründen wenig sinnvoll. Zudem kann nicht gewährleistet werden, dass die tragende Struktur des Reifens, also der Reifenaufbau, nicht beschädigt wurde. Werden Karkasse- und Gürtelfäden geknickt, kann der Reifen bei hohen Fahrgeschwindigkeiten durch die Fliehkräfte oder hoher Kurvengeschwindigkeit auseinanderfallen. Entsprechend darf bei dieser Diagnose der Reifen unter keinen Umständen repariert werden.

Quelle: Premium Wheels, Rema,

Autor: A. Senger / U. Wartenweiler / ESA, Erstellung: 07.2026

Leistungsziel	Erklärung zum Leistungsziel
AM: 2.1.02	Sie unterscheiden Notreparatur (Sealfix, Reifendichtmittel) und definitive Reparatur (Minikombi, Pflaster).
AF: 2.1.02	identisch
AA: 2.1.02	identisch
AD:	P1