



// ONE BRAND // ONE SOURCE // ONE SYSTEM



REIFENREPARATUR IM 1-WEGE-SYSTEM PREMIUM mit M-RCF Pflaster

Reparaturanleitung

Einleitung

- Die generelle Instandsetzungsmöglichkeit des Reifens ist unter Beachtung einschlägiger Beurteilungskriterien wie z.B. Gesamtzustand des Reifens, weiterer versteckter Schäden, länderspezifischer Schadensbegrenzungen etc. vor der Reparatur stets fachgerecht zu überprüfen.
 - Alle Angaben dieser Reparaturanleitung beziehen sich ausschließlich auf den Einsatz von Original-REMA TIP TOP-Produkten.
 - Für ein gutes Reparaturergebnis ist neben dem Einsatz hochwertiger Reparaturmaterialien und Werkzeugen auch die Beschaffenheit des entsprechenden Reparaturumfeldes ausschlaggebend.
- Hierzu zählen u. a. folgende Faktoren:
- gute Lichtverhältnisse am Arbeitsplatz,
 - regelmäßige Reinigung des Arbeitsplatzes und der Geräte (Instandhaltung),
 - Vermeidung von Zugluft und direkter Sonneneinstrahlung auf die Reparaturstelle während der Reparatur,
 - Lagerung aller Produkte gemäß den jeweiligen Anforderungen (s. Verpackung),
 - technisch einwandfreie und gewartete Geräte sowie Hilfsmittel,
 - gut geschultes Personal.
- Änderungen an Materialien und Arbeitsabläufen, die der technischen Weiterentwicklung dienen, bleiben vorbehalten.
 - Bei der Auswahl des Reparaturmaterials sind gültige REMA TIP TOP-Schadenstabellen stets zu beachten.

© 2024 Alle Rechte vorbehalten, auch die der fototechnischen Wiedergabe und der Speicherung auf elektronischen Medien. Die gewerbliche Nutzung dieser Anleitung, auch in Auszügen, ist nicht zulässig.
REMA TIP TOP AG, 85586 Poing/Germany

Inhalt

1.	Allgemeine Informationen	3
1.1	Sicherheitshinweise	3
1.2	Reifenreparatur	3
1.3	Begriffe um den Reifen	4
1.4	Anforderungen an die Reifenbeurteilung und Reparaturdurchführung	4
2.	Reparatur im 1-Wege-System mit M-RCF-Reparaturpflastern	5
2.1	Reparaturvorschriften	6
2.2	Innerliner reinigen	7
2.3	Pflaster vorwärmen	8
2.4	Innerliner rauhen	9
2.5	Pflastereinbau	10
2.6	Trichterfüllung	11
2.7	Abheizen	12
2.8	Endkontrolle	13
3.	Zusatzarbeiten – falls notwendig Entfernung des Innerliners	14
3.1	Innerliner entfernen	14

Es können nach dieser Reparaturanleitung folgende Pflaster verbaut werden:

M-RCF 400 PREMIUM
Reparaturpflaster mit hochwertigem Rayoncord zur dauerhaften Reparatur von Radialreifen aller Größen und Anwendungsbereiche.

1. Allgemeine Informationen

1.1 Sicherheitshinweise

Die den jeweiligen Materialien und Geräten beiliegenden Verarbeitungs- und Bedienungsanleitungen sorgfältig lesen und Sicherheitshinweise stets beachten.

- Bevor Arbeiten an einem Großreifen stattfinden, muss sichergestellt sein, dass der Reifen gegen Umkippen, Fortrollen oder sonstige Bewegung gesichert ist. Ansonsten besteht ein hohes Risiko von Personenschäden mit erheblichen Verletzungen.
- Bei allen Arbeiten mit drehenden Werkzeugen, Geräten sowie beim Umgang mit Lösemitteln oder sonstigen gefährlichen Werkzeugen und Substanzen ist stets eine Schutzbrille zu tragen.
- In einer Umgebung mit hohem Schallpegel, wie bei der Arbeit in der Nähe von lauten Maschinen oder Werkzeugen, ist das Tragen eines Gehörschutzes am Arbeitsplatz zum Schutz des Arbeitnehmers ab 85 dB (A) vorgeschrieben, jedoch ist der Einsatz auch bereits bei niedrigeren Werten sehr sinnvoll.
- Bei den in der Anleitung beschriebenen Arbeiten ist es Vorschrift, Sicherheitsschuhe der Klasse S1 (=Zehenkappe, geschlossener Fersenbereich, Antistatik und zuverlässige Durchtrittssicherheit) zu tragen. Diese müssen mit einer Zehenschutzkappe aus Metall oder Kunststoff und mit einer durchtrittssicheren und antistatischen Sohle ausgestattet sein.
- Beim Umgang mit scharfen Werkzeugen sowie heißen Geräten oder Materialien sind stets entsprechende Schutzhandschuhe zu tragen.
- Beim Trichterschneiden mit einem drehenden Werkzeug oder sonstigen Arbeiten, bei denen evtl. heiße, spitze oder scharfe Tropfen, Späne und Funken geschleudert werden, ist das Tragen eines Gesichtsschutzes empfohlen.

Sicherheitssymbole:



Schutzbrille benutzen!



Gehörschutz aufsetzen!



Sicherheitsschuhe tragen!



Schutzhandschuhe anziehen!



Gesichtsschutz empfohlen!

- Reifenreparaturmaschinen und Werkzeuge müssen in funktionsfähigem Zustand sein und unter ständiger Kontrolle des Anwenders stehen. Beschädigte oder nicht funktionstüchtige Sicherheitseinrichtungen wie defekte Sicherheitsschalter etc. stellen eine große Gefahr für das daran arbeitende Personal dar.
- Arbeiten mit schlechter Ausleuchtung ist ebenfalls als gefährlich einzustufen, gute Lichtverhältnisse und eine saubere Umgebung sind Grundvoraussetzungen für sicheres Arbeiten. In Bereichen, in denen mit Fahrzeugen gearbeitet wird, ist es empfehlenswert, Reflektorjacken zu tragen.
- Gefährliche Werkzeuge o. ä. sind stets für Unbefugte und Kinder unzugänglich aufzubewahren.
- Fachspezifische Unfallverhütungsvorschriften (UVV) der Berufsgenossenschaften sowie allgemein vorherrschende Sicherheitsrichtlinien der jeweiligen Länder sind stets zu beachten und es ist grundsätzlich eine Gefährdungsbeurteilung für alle Tätigkeiten in der jeweiligen Arbeitsumgebung vor Beginn durchzuführen und bei Änderungen anzupassen.

1. Allgemeine Informationen

1.2 Reifenreparatur

Heiß-/Warmvulkanisation

Verfahren zum Vulkanisieren von mit Rohgummi verfüllten Schadensstellen und den dort eingebauten Reparaturpflastern unter Zuführung von Wärme und Druck

Selbstvulkanisation

Verfahren zum Vulkanisieren von eingebauten Reparaturpflastern bei Raumtemperatur von mind. +18 °C/65 °F

Schadkanal/Lochkanal

durch das Eindringen eines Fremdkörpers in die Karkasse bzw. den Gürtel entstehende Öffnung

Trichterfüllung

Rohgummi zum Verfüllen des Schadkanals, welcher mittels Heiss- oder Warmvulkanisation vulkanisiert wird

Reparaturpflaster

flächiges, in seinen Abmessungen und Festigkeiten auf die jeweiligen Schadens- und Reifenzuordnungen abgestimmtes Reparaturmittel

Festigkeitsträger

Textil- oder Stahlcord, der die Gewebelagen des Reifens abbildet und auch bei Reparaturpflastern ab einer bestimmten Größe Verwendung findet

Langsamläufer/Low Speed

Langsam drehendes Werkzeug von 2.500 bis 7.500 U/ min, bevorzugt zur Bearbeitung von Gummi.

Schnellläufer/High Speed

Schnell drehendes Werkzeug von 16.000 bis 30.000 U/ min, bevorzugt zur Bearbeitung von Stahl.

RMA = Retreader Manufacturer Association

1.3 Begriffe um den Reifen

Lauffläche

Glatter oder profilierter Gummi-Verbundstoff, der letztlich die Verbindung zur Straßenoberfläche herstellt: Er dient als Verschleißträger und schützt die Karkassen- und die Gürtellagen vor Schnitt-, Stich- und sonstigen Beschädigungen durch die Straßenoberfläche. Die Gürtellagen (Schutz- und Stabilisatorlagen) zählen ebenfalls zum Laufflächenbereich.

Schulter

Der Bereich, in dem sich die Gürtelkantenabstufung befindet: Er beginnt am oberen Ende der Seitenwand und endet beim kompakten Gürtelpaket. Er beschreibt einen kritischen Reparaturbereich, da dort erhöhte Temperaturen und unregelmäßige Bewegungen herrschen. Der Bereich neigt dazu, Separationen (Ablösungen) aufzuweisen.

Seitenwand

Der Bereich zwischen dem Wulst und der Reifenschulter: Die Seitenwand gewährleistet das Ein- und Ausfederungsverhalten und beinhaltet die Karkassenlage inklusive dem Karkassenumschlag der Umkehrlage.

Wulstbereich (NRZ)

Der Bereich des Reifens, der in Kontakt mit der Felge steht. Er sorgt für die Verankerung der Karkassenlage und ermöglicht die Abdichtung vom Reifen zur Felge. Er wird als NRZ (Nicht Reparable Zone) beschrieben. Die NRZ bezieht sich dabei auf den Bereich zwischen Wulstzehe und Montagekennlinie.

Karkasse

Die radiale Karkasslage ist der Festigkeitsträger, der der im Reifen eingeschlossenen Druckluft den Widerstand gibt. Sie überträgt gleichzeitig die Tragkraft von der Felge zur Lauffläche und zu den tragenden Gürtellagen.

Die Angabe des Aufbaues ist gemäß US-Norm bei Neureifen unter SIDEWALL angegeben.

Gürtelpaket

Das Gürtelpaket stabilisiert die Lauffläche und verbessert die Druckverteilung der Bodenaufstandsfläche. Zudem erfüllt es eine schützende Funktion.

Die Angabe des Aufbaus ist gemäß US-Norm bei Neureifen unter TREAD angegeben.

Innerliner

eine luft- bzw. gasundurchlässige Gummischicht im Inneren des Reifens, üblicherweise bestehend diese aus Butylkautschuk.

1. Allgemeine Informationen

1.4 Allgemeine Anforderungen an die Reifenbeurteilung und Reparaturdurchführung

- Vor der Reparatur ist der gesamte Reifen hinsichtlich seiner Reparaturwürdigkeit sowie möglicher verdeckter Schäden und Kleinstverletzungen zu untersuchen. Hierbei ist auch der allgemeine Zustand des Reifens außerhalb des eigentlich zu reparierenden Schadens in die Beurteilung mit einzubeziehen.
- Soweit die Position der Schadstelle bei Kleinstverletzungen nicht bekannt ist, ist der Reifen durch langsames, stufenweises Anpumpen auf Betriebsdruck zu bringen und hierbei der gesamte Reifen auf sichtbare oder sonstige erkennbare Defekte zu überprüfen.
- Zur Beurteilung der Reparaturwürdigkeit sowie zur Reparatur selbst ist der Reifen grundsätzlich von der Felge zu demontieren.
- Nach Abschluss der Schadstellenbearbeitung ist das benötigte Reparaturmaterial unter Einbeziehung von Schadensgröße und -position auszuwählen.
- Die Bearbeitung der Schadstelle hat sach- und fachgerecht unter Verwendung geeigneter Werkzeuge zu erfolgen. Hierbei festgestellte Folgeschäden sind gleichfalls in die Beurteilung der Reparaturwürdigkeit mit einzubeziehen.
- Die in den jeweiligen Ländern einschlägigen Vorschriften zur Instandsetzung von Luftreifen sind stets zu beachten.

2. Reparatur im 1-Wege-System mit M-RCF-Reparaturpflastern

REMA TIP TOP bietet die Möglichkeit eine Reifenreparatur ohne Einstriche durchzuführen. Die Reparatur erfolgt ohne Lösungsdämpfe und umweltgefährdende Stoffe. Sie ist durch das Entfallen der Trockenzeiten schneller. Für die Reinigung wird eine spezielle wässrige Paste eingesetzt. Die Anfangsklebrigkeit wird durch Erwärmung spezieller Gummisorten sichergestellt. In dieser Reparaturanleitung sind die unterscheidenden Arbeitsschritte zu einer klassischen Reifenreparatur mit Lösemittleinstrich beschrieben. Die Ausarbeitung des Schadenstrichters und die Pflasterauswahl sind der zum Reifentyp passenden 1-2-Wege Reparaturanleitung zu entnehmen. Mit dem Entfallen der Trockenzeit kommt es durch diese zu keinen Qualitätsschwankungen. Vor dem Einbau von Reparaturpflastern oder Trichterfüllung besonders auf Sauberkeit der gerauten Stellen achten. Die verschiedenen Arbeitsschritte mit und ohne Einstrich können kombiniert werden. Hierbei müssen die entsprechenden Sicherheitshinweise der Einstriche beachtet werden.

2. Reparatur im 1-Wege-System mit M-RCF-Reparaturpflastern

2.1 Reparaturvorschriften

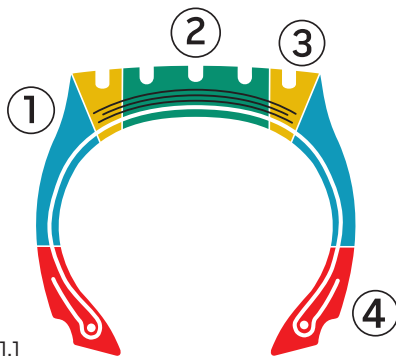
2.1.1 Einteilung von Reifen in Zonen (Abb. 2.1.1.1)

1) Seitenwand

2) Lauffläche

3) Schulter

4) Wulst (nicht reparierbare Zone)

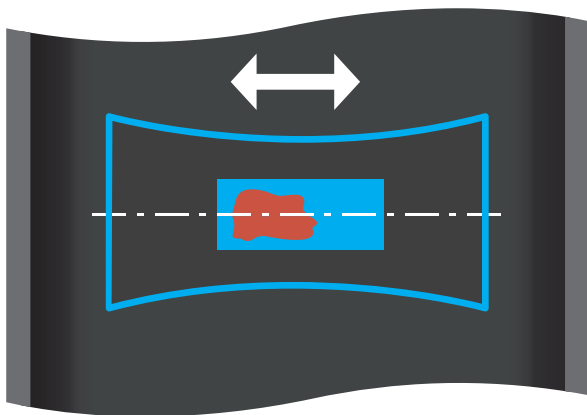


2.1.1.1

Pflastermitte (Abb. 2.1.1.2)

Pflastermitte ist gleich Schadensmitte.

Pflaster nicht in axialer Richtung verschieben, nur im ausgewiesenen radialen Bereich, der auf der Pflaster-schablone abgebildet ist.

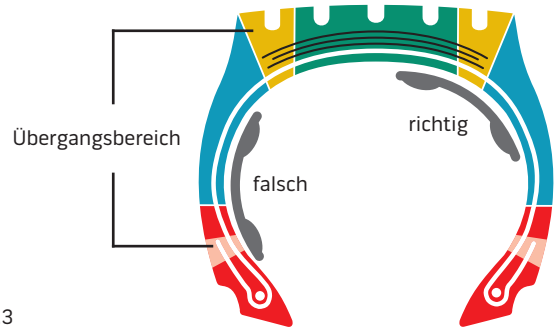


2.1.1.2

2.1.2 Übergangsbereich (Abb. 2.1.1.3)

Beim Einbau des Pflasters in einen Radialreifen ist darauf zu achten, dass die Cordenden des Pflasters nicht in den Übergangsbereichen des Reifens enden. Es besteht die Gefahr von Ermüdungsbrüchen am Pflaster. Die Pflaster können in radialer Richtung aus den Übergangsbereichen geschoben werden, wenn der ganze Schaden noch in der Aussparung der Pflasterschablone liegt. Die Cordenden liegen unter der erhöhten Abdeckung an den Pflasterenden. Das Loch zur Aufhängung des Templates gibt die Lage der

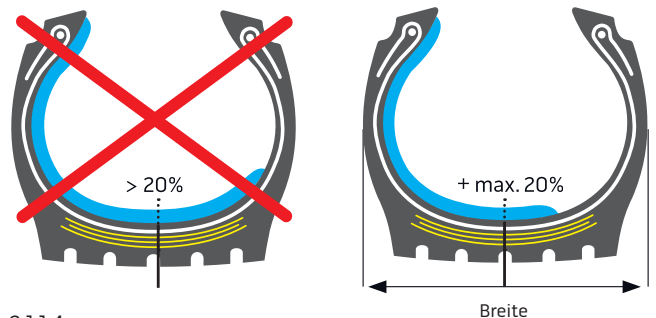
Cordenden an. Die Übergangsbereiche im Reifen sind am Ende der Umkehrlage und im Übergang zwischen Schulter und Seitenwand.



2.1.1.3

2.1.3 Brückenpflaster (Abb. 2.1.1.4)

Ein Pflaster darf von der Wulst maximal 20% der Reifenbreite über die Mitte reichen.



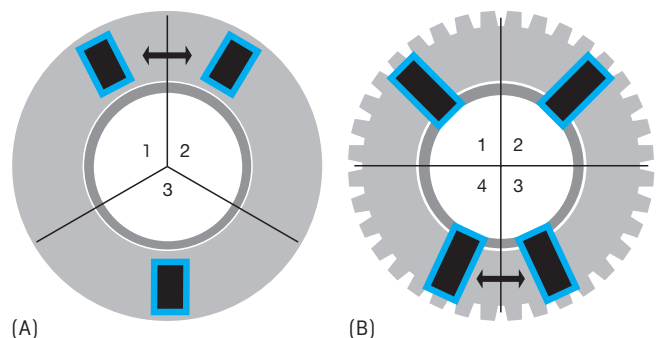
2.1.1.4

2.1.4 Schadensabstand überprüfen (Abb. 2.1.1.5)

Nur eine Reparatur je Karkasseil.

In PKW und Transporterreifen darf bei einem gedrittelten Reifen in jedem Segment nur ein Pflaster liegen.

In LKW-Reifen darf bei einem geviertelten Reifen in jedem Segment nur ein Pflaster liegen.



(A)

(B)

2.1.1.5

2.1.5 Schadensabstand überprüfen

In PKW und Transporterreifen muss der axiale Abstand zwischen zwei Reparaturen mindestens 15 cm/6" betragen. In LKW-Reifen ist der Mindestabstand zwischen zwei Pflastern die Breite des größeren Pflasters.

2. Reparatur im 1-Wege-System mit M-RCF-Reparaturpflastern

2.2 Innerliner reinigen

- Alle Reifendaten aufnehmen und festhalten.
- Beschädigte Stelle am Reifen lokalisieren und kennzeichnen. (Abb. 2.2.1)
- Reifen vorschriftsmäßig demontieren.
- Fremdkörper ohne weitere Beschädigung des Reifens entfernen. Schrauben aus dem Reifen herausdrehen.
- Reifen innen und außen inspizieren.
- Generelle Instandsetzungsmöglichkeit des Reifens prüfen. Nach einschlägigen Beurteilungskriterien wie zum Beispiel Gesamtzustand des Reifens, länderspezifische Schadensbegrenzungen etc. fachgerecht überprüfen. Gesamten Reifen und bereits im Reifen befindliche Reparaturen auf weitere, verdeckte Schäden untersuchen.
- RCF DRY BUFFER größer als benötigtes Reparaturpflaster auf Schadstelle aufbringen und mit Bürste kräftig abreiben und reinigen. (Abb. 2.2.2)
- Rückstände mit fusselfreiem Lappen trocken entfernen. (Abb. 2.2.3)
- Schmutz vollständig mit Staub-Wassersauger entfernen. (Abb. 2.2.4)

⚠ Hinweis: Mit dem oben beschriebenen Verfahren werden Silikon, Graphit und sonstige Formtrennmittel restlos vom Innerliner entfernt. Eine etwas größere Fläche reinigen, als für den Einbau des Pflasters benötigt.

- **Zur Bearbeitung des Schadentrichters sowie zur Auswahl des Reparaturpflasters siehe 1/2-Wege Anleitung von REMA TIP TOP.**



2.2.1



2.2.2



2.2.3



2.2.4

2. Reparatur im 1-Wege-System mit M-RCF-Reparaturpflastern

2.3 Pflaster vorwärmen

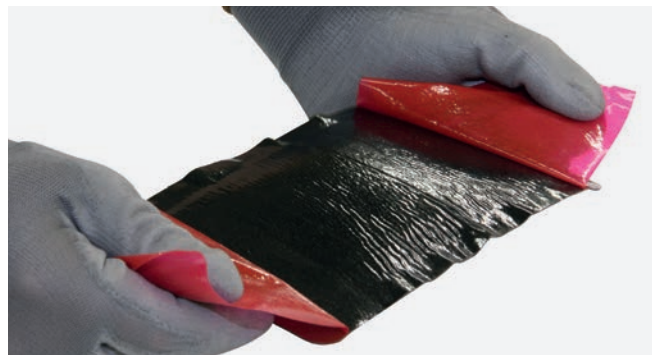
- Passendes Pflaster bereitstellen und Pflastermitte mit einem Signierstift anzeichnen, um die Positionierung des Pflasters zu erleichtern.
- Reifenwülste entspannen (nicht spreizen oder unter Druck setzen).
- Fadenkreuz durch die Mitte der Reparaturstelle bis über den Rand des Pflastereinbaubereichs hinaus anzeichnen. (Abb. 2.3.1)



2.3.1

- Schutzfolie auf beiden Seiten bis zum Rand lösen und wieder auflegen, um die Verbindungsfläche zu schützen. (Abb. 2.3.2)

Nach dem Erwärmen haftet die Schutzfolie ohne vorangegangenes Lösen der Schutzfolie sehr stark.



2.3.2

- Pflaster mit der Verbindungsschicht nach unten in die RCF-System-Box legen und diese verschließen. (Abb. 2.3.3)



2.3.3

10 Minuten bei kalter Box

7 Minuten bei vorgewärmter Box

- Ein-Schalter betätigen, um die Heizung zu aktivieren. Nach Ablauf der Heizzeit blinkt die Signalleuchte und ein Signalton ertönt.



2.3.4

⚠ **Hinweis:** Durch das Anwärmen hat das Pflaster eine sehr hohe Eigenklebrigkeit und lässt sich ohne einen Einstrich lösemittelfrei und umweltfreundlich verarbeiten.
Ein Pflaster kann bei Einbauverzögerungen bis zu 3 mal angewärmt werden.

2. Reparatur im 1-Wege-System mit M-RCF-Reparaturpflastern

2.4 Innerliner rauhen

- Den zu rauenden Innerlinerbereich mit Signierstift oder Kreide und der passenden Pflasterschablone markieren. (Abb. 2.4.1 und Abb. 2.4.2)
Die Pflasterschablonen sind für die genaue Positionierung des Pflasters unerlässlich. Es sind spezielle Kunststofftemplates für das einfache Anzeichnen des Pflasters verfügbar. Zudem sind auf den jeweiligen Pflasterverpackungen Schablonen abgedruckt und müssen zur Verwendung nur an den angezeichneten Stellen ausgeschnitten werden.



2.4.1

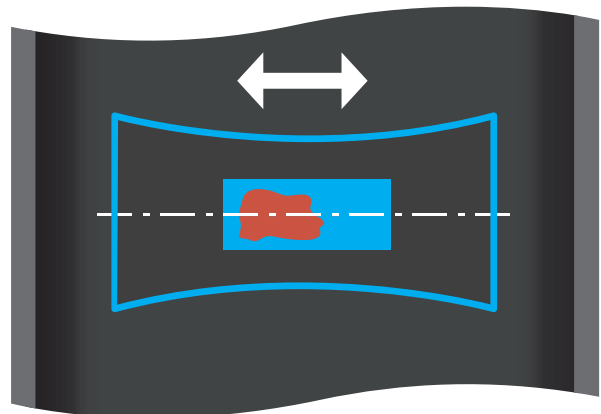


2.4.2

⚠ Hinweis: Pflaster können in radialer Richtung verschoben werden, um die Pflasterkordabdeckungen außerhalb der Übergangsbereiche zu positionieren. Dabei muss der Schaden innerhalb des auf der Schablone angezeichneten Schadensfensters sein. (Abb. 2.4.3)

Das Pflaster darf nicht in axialer Richtung verschoben werden. Laufflächenpflaster dürfen nicht verschoben werden.

Bei RAD-Pflastern zeigt der aufgebrauchte Pfeil in Wulstrichtung, bei Thermopress-Rohpflastern in Laufrichtung.



2.4.3

- Mit der Konturscheibe vom Typ Silver Class alle Entlüftungsrillen entfernen, bis die Oberfläche eben ist.
- Anschließend die gesamte Fläche gleichmäßig und eben rauhen. Rauwerkzeug nur leicht andrücken und durch ständige Bewegung nicht auf derselben Stelle halten. Eine samtige Raunarbe des Typs RMA 2-3 ist für den Pflastereinbau zu empfehlen. (Abb. 2.4.4)

⚠ Hinweis: Wird beim Rauhen ein Innerliner Problem festgestellt (z.B. Ablösungen, weiche oder schmierende Stellen), so empfiehlt es sich, den Innerliner vor dem Pflastereinbau zu entfernen. (Siehe Punkt Entfernung des Innerliners)

Wartezeit zwischen Rauhen und Pflastereinbau vermeiden.



2.4.4

2. Reparatur im 1-Wege-System mit M-RCF-Reparaturpflastern

2.5 Pflastereinbau

- Geraute Fläche mit Messingbürste säubern und Raustaub mit Staub-/Wassersauger vollständig absaugen. Raustaub niemals mit Druckluft, sondern stets mit Hilfe des Staub-/Wassersaugers und einer Messingbürste entfernen.
- Am Ende der Anwärmzeit RCF-System-Box ausschalten.
- Pflaster **direkt im warmen Zustand** verbauen. Durch das Anwärmen hat das Pflaster eine sehr hohe Eigenklebrigkeit und lässt sich ohne Einstrich verarbeiten.
- Reifenwülste vor dem Pflastereinbau entspannen (nicht spreizen oder unter Druck setzen). Schadstelle auf 6-Uhr-Position drehen.
- Pflaster mittels Fadenkreuz über dem Schaden richtig zentrieren. (Abb. 2.5.1)
- Schutzfolie von der Pflastermitte ausgehend entfernen, dann Pflaster von der Mitte nach außen anrollen. Darauf achten, dass das gesamte Pflaster lückenlos angerollt wird. (Abb. 2.5.2)
- Abschließend den Pflasterrand anrollen. Schutzfolie von der Pflasteroberseite abziehen. (Abb. 2.5.3)
- Alle erforderlichen Daten mit Pflastersignierstift auf dem Pflaster notieren. (Abb. 2.5.4)



2.5.1



2.5.2



2.5.3



2.5.4

2. Reparatur im 1-Wege-System mit M-RCF-Reparaturpflastern

2.6 Trichterfüllung

➤ **Hinweis:** RUBBER MTR-RCF wird für die Verwendung auf der Lauffläche mit Fahrbahnkontakt nicht empfohlen, da an der Reparaturstelle Auswaschungen auftreten können. Hier kann im Bereich des Reifenprofils mit RUBBER MTR-UNI oder RUBBER MTR-EXT ohne Einstrich auf einer Haftschrift aus RUBBER MTR-RCF aufgebaut werden.

Für eine gute Haftung des Trichterrandes zum Reifen ist der Rand um den Schadenstrichter 2mm breit anzurauen. Zum Verfüllen des Schadenstrichters ist auf Sauberkeit zu achten, ohne Raustäube die die Haftung vermindern. Diese Maßnahmen verbessern die Haftung der Trichterfüllung.

- RUBBER MTR-RCF direkt in den Schadenstrichter extrudieren. (Abb. 2.6.1)
Es ist kein vorangegangener Einstrich erforderlich. Eine Gummitemperatur von 80°C muss sichergestellt sein.
- In regelmäßigen Abständen anrollen, um Lufteinschlüsse zu vermeiden. (Abb. 2.6.2)
- Die Trichterfüllung muss leicht überhöht sein, (2-3 mm) um den Fließprozess zu kompensieren. (Abb. 2.6.3)
- Oberfläche der Trichterfüllung mit hitzebeständiger Folie abdecken, um ein Anhaften von Schmutz oder Geräteteilen an der Gummifüllung zu verhindern. (Abb. 2.6.4)

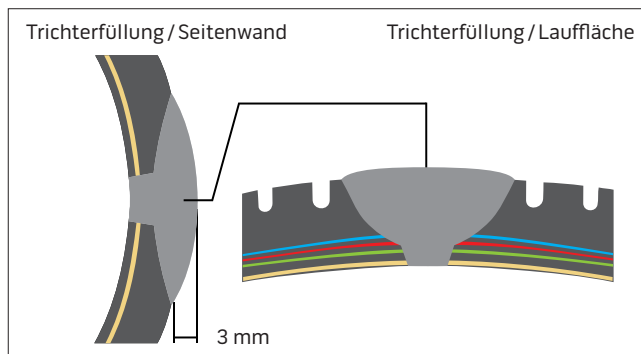
➤ **Hinweis:** Im Bereich der Lauffläche offene Profiltrillen um die Trichterfüllung mit geeignetem Material verschließen, um ein Verlaufen der Trichterfüllung zu vermeiden.



2.6.1



2.6.2



2.6.3



2.6.4

2. Reparatur im 1-Wege-System mit M-RCF-Reparaturpflastern

2.7 Abheizen

- Die Reparaturstelle im Vulcstar, Autoklaven oder einem anderen Vulkanisationssystem nach dem 1-Wege-Verfahren abheizen. (Abb. 2.7.1)

Gebrauchsanleitung des jeweiligen Vulkanisationsgeräth Herstellers beachten.



2.7.1



2.7.2

⚠ Hinweis:

- Bei einer Vulkanisation **mit mechanischem Druck** (zum Beispiel Innenhülle oder Schläuche) das Pflaster mit Talkum bestreuen, um ein Anhaften der Envelopes/Schläuche zu verhindern. (Abb. 2.7.2)
- Bei einer Vulkanisation **ohne mechanischen Druck** (zum Beispiel ARC-System) Pflastertrand und alle gerauten Stellen neben dem Pflaster mit RCF SEALER-PLUS einstreichen. (Abb. 2.7.3)



2.7.3

- Eine Überprüfung des Trichters erfolgt direkt nach dem Ausbau aus dem Heizgerät. Mit einem Vorstecher hier zu auf die Trichterfüllung drücken. Hinterlässt er einen bleibenden Abdruck, (Vulkanisation nicht abgeschlossen) ist der gesamte Heizvorgang zu wiederholen und der Trichter erneut zu füllen. Ist bei der Überprüfung eine Gas- oder Blasenbildung sichtbar, ist eine Wiederholung der Reparatur nötig. (Abb. 2.7.4)
- Den richtigen Pflastereinbau kontrollieren, so dass keine Hohlstellen oder Blasen vorhanden sind.



2.7.4

2. Reparatur im 1-Wege-System mit M-RCF-Reparaturpflastern

2.8 Abschließende Arbeiten

- Reifen zuerst bis auf die Umgebungstemperatur abkühlen lassen.
- Den gesamten Reifen (einschließlich Innenseite und Reparaturpflaster) überprüfen.

➤ **Hinweis:** Bei einer Vulkanisation mit mechanischem Druck (zum Beispiel Innenhülle oder Schläuche) Pflasterrand und alle gerauten Stellen neben dem Pflaster mit RCF SEALER-PLUS einstreichen. (Abb. 2.8.1)

Trichterfüllung im montierten Zustand mit max. 1 bar Fülldruck schleifen, um sie an die ursprüngliche Kontur des Reifens anzupassen. Zunächst kann man die 65 mm Konturscheibe verwenden, um die Überhöhung der Trichterfüllung abzuschleifen. Zur Endbearbeitung wird jedoch das Schleifwerkzeug ES45 mit feiner Körnung empfohlen. (Abb. 2.8.2)

- Laufflächenprofil dem ursprünglichen Profil entsprechend nachprofilieren. (Abb. 2.8.3)

➤ **Hinweis:** Den gesamten Reifen (einschließlich Innenseite und Reparaturpflaster) vor Wiederinbetriebnahme überprüfen.



2.8.1



2.8.2



2.8.3

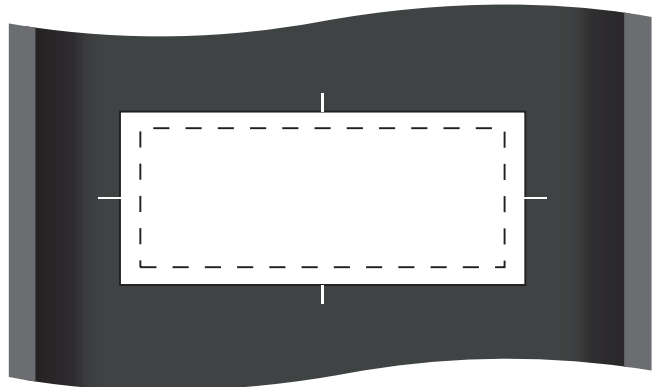
3. Zusatzarbeiten – falls notwendig Entfernung des Innerliners

3.1 Innerliner entfernen (wenn nötig)

Wird ein Innerliner-Problem festgestellt (z. B. Ablösungen, weiche, schmierende Stellen), ist der Innerliner vom Pflastereinbaubereich vollständig zu entfernen.

- Den zu rauenden Innerlinerbereich mit Signierstift oder Kreide und der passenden Pflasterschablone markieren.
Die Pflasterschablonen sind für die genaue Positionierung des Pflasters unerlässlich. Es sind spezielle Kunststofftemplates für das einfache Anzeichnen des Pflasters verfügbar.
Zudem sind auf den jeweiligen Pflasterverpackungen Schablonen abgedruckt und müssen zur Verwendung nur an den angezeichneten Stellen ausgeschnitten werden.
- Pflasterschablone wieder entfernen und 20 mm innerhalb des markierten Pflasterumrisses eine weitere Umrisslinie anzeichnen. (Abb. 3.1.1)
- Innerliner innerhalb der inneren Anzeichnung mit Hilfe der Konturscheibe vom Typ Silver Class sorgfältig entfernen. Darauf achten, dass die Radialkarkasslage nicht beschädigt wird.
Nach dem Entfernen des Innerliners, soll die Fläche eine Raunabe des Typs RMA 2-3 aufweisen. (Abb. 3.1.2)
- Verbleibenden, 20 mm breiten Rand rauhen (Abb. 3.1.3 und Abb. 3.1.4).
Hierbei kommt es darauf an, den Innerliner auf Null auslaufen zu lassen.
Die Lauf-/Drehrichtung des Werkzeuges ist entscheidend. Nicht gegen die Kante des Innerliners rauhen.

Hinweis: Ein Doublieren des Pflasters ist bei entferntem Innerliner nicht nötig.



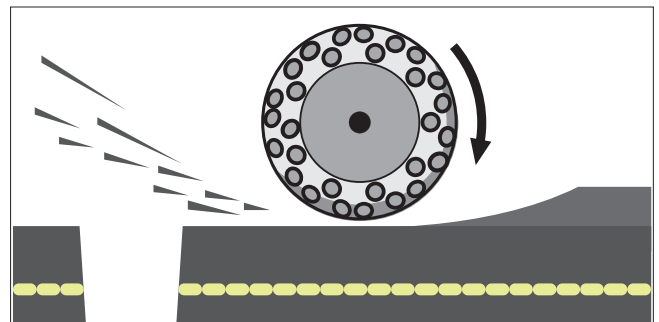
3.1.1



3.1.2



3.1.3



3.1.4

Notizen





Ihr lokaler Ansprechpartner



// ONE BRAND // ONE SOURCE // ONE SYSTEM

REMA TIP TOP AG
Gruber Straße 65 · 85586 Poing/Germany
Phone: +49 8121 707-100
Fax: +49 8121 707-10 222
info@tiptop.de
www.rema-tiptop.com



5811260 – IX.24 Printed in Germany