

SSR-Reifen Montage und Demontage



Pkw-Reifen

0130 0779 Copyright © 2006 Continental AG. Alle Rechte vorbehalten.

www.conti-online.com



Continental SSR-Reifen



SSR steht für **Self Supporting Run-Flat-Tyre**, ein Reifenkonzept, mit dem das Fahrzeug bei einer Reifenpanne mobil bleibt. Das bringt mehr Komfort und vor allem Sicherheit, besonders in Gefahrenbereichen oder unsicheren bzw. unangenehmen Situationen.

Diese Mobilität im Pannenfall wird im Wesentlichen durch verstärkte Seitenwände erreicht.

Continental SSR-Reifen sind durch das Kürzel **“SSR” auf der Seitenwand** leicht zu identifizieren.

Das “SSR”-Symbol schließt sich unmittelbar an den Profilenames an.

Achtung: SSR-Reifen dürfen nur auf Fahrzeugen montiert werden, die vom Fahrzeughersteller dafür vorgesehen sind und über ein **Reifendruck-Kontrollsystem** verfügen.

Achten Sie deshalb unbedingt darauf, dieses System während der Arbeiten nicht zu beschädigen!



Verkauf und Montage von Continental SSR-Reifen erfolgen wegen ihrer anspruchsvollen Technik nur durch speziell geschulte und von Continental AG entsprechend **zertifizierte Fachhandels-Betriebe**.

Vorteile der SSR-Reifen

Eine Reifenpanne ist heute relativ unwahrscheinlich. Statistisch trifft es jeden Fahrer nur alle 150.000 km oder alle 10 Jahre. Ein großes und schweres Reserverad ständig dabei zu haben, ist deshalb eine veraltete – und im Pannenfall unkomfortable – Methode.

Um bei einer Panne dennoch mobil zu bleiben, haben Reifen- und Fahrzeughersteller verschiedene Pannenlaufsysteme entwickelt. Das aktuellste und zukunftsfähigste System basiert auf Reifen mit verstärkten Seitenwänden, die sich auch ohne Innendruck selbst tragen. Zwar herrscht hier im Moment noch eine Namensvielfalt, in Zukunft aber wird es einheitliche Ausführungen und Symbole geben – die Normung ist in Arbeit.

Die Pannenlaufeigenschaften und das Handling dieser Reifen sind so gut, daß der Fahrer die Panne selbst nur selten bemerkt.

Aus diesem Grund dürfen SSR-Reifen nur mit einem **Reifendruck-Kontroll-System (RDKS*)** eingesetzt werden.

Durch ein akustisches und optisches Signal im Blickfeld des Fahrers wird ein Druckverlust signalisiert.



* RDKS = **Reifen-Druck-Kontroll-System** bestehend z. B. aus Luftdruck-Sensor im Reifen, Datenübermittler, Rechner und Display im Armaturenbrett.

Standard-Reifen



Bei extremem Luftverlust eines Standardreifens drückt die Felge mit dem ganzen Gewicht des Fahrzeugs auf die zusammengefallenen Seitenwände. Das Fahrzeug läßt sich kaum noch manövrieren und der Reifen wird zerstört.

SSR-Reifen



SSR-Reifen verfügen über verstärkte, stabile Seitenwände, die bei einem Druckverlust die Felge abstützen.

Spezielle Materialmischungen vermindern überdies die sonst übliche Hitzeentwicklung im Reifen.

Die richtige Ausrüstung

Der große Vorteil von SSR ist, daß sich diese Reifen in Größe, Abmessungen, Profil und Handling nicht von Standardreifen unterscheiden.

Für die Montage bedeutet das, dass vorhandene Maschinen und Ausrüstung genutzt werden können. SSR-Reifen werden **im Prinzip wie normale** Niederquerschnitt- und Hochgeschwindigkeits-Reifen montiert, mit zwei **Ausnahmen**:

- Sie haben oft einen **Luftdrucksensor** im Inneren, der bei den Arbeiten nicht zerstört werden darf.
- Sie haben **steifere Seitenwände** und stärkere Wulstkerne, die besonders sorgfältige und fachgerechte Arbeit erfordern.



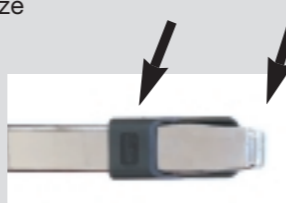
- ☛ Zur Montage und Demontage von SSR-Reifen empfehlen wir **moderne Montagemaschinen**, die speziell für Niederquerschnittreifen (Breitreifen) auf Leichtmetallfelgen geeignet sind.

Bei der in dieser Broschüre gezeigten Montagemaschine handelt es sich um die "Butler Airdraulic".

Wichtig ist, dass die Maschine mit **Plastikrollen** möglichst für den oberen und unteren Wulst (Pfeile) ausgerüstet ist, um ein sanftes und präzises Abdrücken ohne Schläge zu ermöglichen. Dies schont die empfindlichen Felgen und ermöglicht das Erkennen eines eventuell vorhandenen Luftdrucksensors.

- ☛ Ganz wesentlich bei der Montage von SSR-Reifen ist die ausreichende Verwendung von **Montagepaste**. Damit bewegen sich die steifen Seitenwände ohne erhöhte Kraftanstrengung, rutscht der untere Wulst ins Tiefbett und springen die Wülste optimal ans Felgenhorn. Verwenden Sie einen **flachen, gebogenen Pinsel**, um alle Stellen zu erreichen.

- ☛ Der **Montierhebel** sollte flach sein und einen Plastikschild sowie eine kurze und winkelige Hebelzunge haben. (Pfeile)



- ☛ Hilfreich ist der Einsatz eines **Wulstniederhalters** (Montageboy), der bei der Montage den Wulst unter dem Felgenhorn im Tiefbett hält.



- ☛ Selbstverständlich müssen bei der Montage von SSR-Reifen alle üblichen **Sicherheits- und Schutzvorkehrungen** befolgt werden (Arbeitshandschuhe, Ohrenschutz, Sicherheitsschuhe).

Sitz der Reifendrucksensoren

Wesentlich für die Werkstatt im Umgang mit SSR-Reifen ist die rechtzeitige **Erkennung dieses Pannensystems** vor Beginn der Arbeiten. Nur so lassen sich mögliche Schäden vermeiden.

SSR-Reifen von Continental lassen sich am einfachsten am gut lesbaren **Symbol SSR** hinter dem Profilename auf der Seitenwand erkennen.

Auch im Fahrzeug am Armaturenbrett sind Logos oder Displays des Luftdruck-Kontroll-Systems erkennbar.

Für den Einsatz mit SSR stehen zur Zeit zwei verschiedene Luftdruckkontroll-Systeme zur Verfügung:

- direkt – den Luftdruck messende – Systeme, mit einem Sensor im Rad
- indirekte Systeme, die das ABS* nutzen (veränderter Abrollumfang bei Reifendruckverlust)

Bei der Reifenmontage - und besonders der Demontage - müssen die eingebauten (direkten) Systeme erkannt werden, da deren Sensoren bei den Arbeiten beschädigt werden können. Diese **Sensoren sitzen**, je nach System, an zwei verschiedenen Stellen an der Felge:

- **direkt am Ventil (Abb. A)**
- **dem Ventil gegenüber 180° (Abb. B)**

Abb. A



Abb. B



Wegen der technischen Besonderheiten von Reifen und Kontrollsystemen dürfen Continental SSR-Reifen nur von speziell **geschulten und zertifizierten Werkstätten** montiert werden.

Montagekopf und Montagehebel müssen deshalb besonders vorsichtig eingesetzt werden, um den Sensor vor Beschädigungen zu schützen.

Wichtig ist die Position des Sensors/Ventils relativ zum Montagekopf: bei der Montage gegenüber, bei der Demontage kurz hinter dem Montagekopf.

*ABS: Antiblockiersystem Unterstützt das Bremsen

Demontage von SSR-Reifen

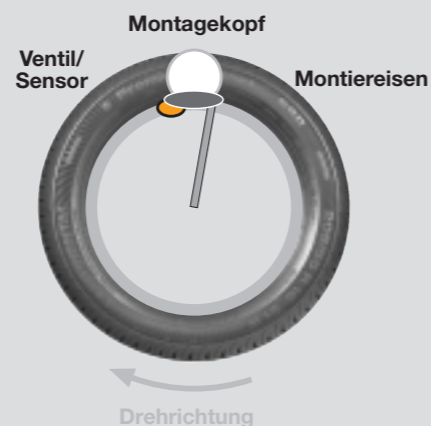
Demontage oberer Wulst

1 Rad aufspannen, Ventileinsatz entfernen und Reifen entlüften.

2 Abdrückvorrichtung am unteren und oberen Wulst ansetzen und lösen/niederdrücken. Montagepaste zwischen Felgenhorn und Wulst auftragen. Vorsichtig abdrücken und kontrollieren, ob ein Luftdruck-Sensor vorhanden ist.



3 Montagekopf am Ventil/Sensor ansetzen. Wulst in Drehrichtung kurz vor dem Sensor mit dem Montierhebel (mit Plastikschutz versehen) über die Schulter des Montagekopfes ziehen. (Die großzügige Verwendung von Montagepaste ist hilfreich).



4 Rad langsam im Uhrzeigersinn drehen, wobei der Abstand zwischen Montierhebel und Ventil/Sensor stets gleichbleiben muss.

Demontage unterer Wulst

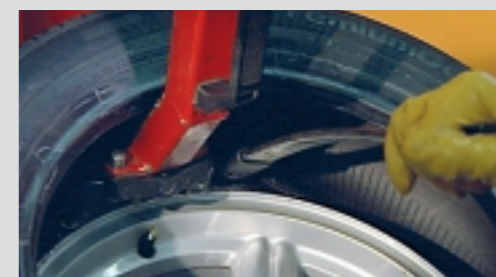
5 Zur Demontage des unteren Wulstes den Montagekopf in Drehrichtung am Ventil/Sensor positionieren.



6 Montierhebel ansetzen (Sitz des Sensors beachten!) und den Wulst über das Felgenhorn heben. Felge langsam in Drehrichtung bewegen.



7 Kontrolle des Ventils sowie des Sensors auf sichere Befestigung und eventuelle Beschädigungen.



Beschädigte bzw. im Pannelauf gefahrene SSR-Reifen dürfen **nicht** repariert bzw. wieder benutzt werden.

Montage von SSR-Reifen

- 1**
 - Vor der Montage Felge, Metallventil und Sensor auf eventuelle Beschädigungen überprüfen.
 - Gummiventile müssen vor jeder Montage von SSR-Reifen erneuert werden.
 - Felge im Wulstsitzbereich reinigen.
 - Montagepaste im Hump-Bereich der Felge auftragen.
 - Beide Wülste des Reifens innen und außen mit Montagepaste einstreichen. (Wülste min. 3 cm breit von der Wulstzehe aus).



- 2** Die gesäuberte Felge auf dem Montageteller so ausrichten, dass Ventil/Sensor gegenüber dem Montagekopf sitzt



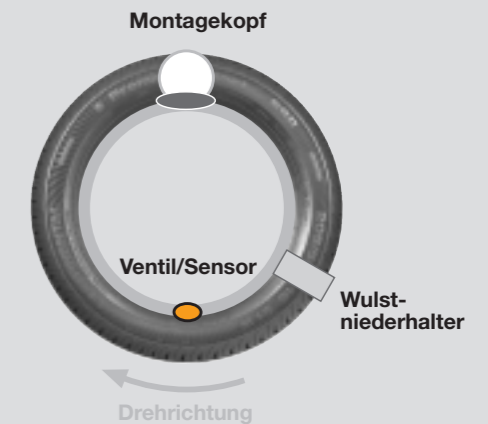
- 3** **Montage unterer Wulst**
Montagekopf auflegen und Felge langsam in Drehrichtung bewegen, wobei der Abstand zwischen Ventil/Sensor und Traktionspunkt* ca. 15 cm nicht unterschreiten sollte. (Die Felge darf nicht „durchdrehen“ und den Reifen stehenlassen)



*Mitnahmepunkt, ab dem der Reifen von der sich drehenden Felge mitgenommen wird.

Montage oberer Wulst mit Hilfe des Wulstniederhalters

- 4** Ventil/Sensor gegenüber dem Montagekopf ausrichten. Abstand zwischen Ventil/Sensor und Traktionspunkt ca. 15 cm.
- 5** Rad bzw. Felge langsam drehen und die Wulstniederhalteblöcke nach und nach am Felgenhorn einklemmen. Dabei die obere Abdrückrolle einsetzen.
In Höhe des Sensors springt der letzte Wulstbereich über das Felgenhorn.
Das Entfernen des Wulstniederhalters erfolgt durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn mit Unterstützung der Niederhalterrolle.



Matchen, Betriebsdruck einstellen

- 6** Da SSR-Reifen die ungefederten Massen des Fahrzeuges erhöhen, sollten sie sorgfältig gematcht werden.

Zum Matchen den Druck der Abdrückrollen soweit erhöhen, bis die Felge „durchrutscht“ und Ventil und Seitenwandmarkierung übereinstimmen.

Befüllen des Reifens ohne Ventileinsatz mit einem Springdruck von maximal 3,3 bar.

Bei sorgfältiger Arbeit und ausreichender Verwendung von geeigneter Montagepaste ist ein erhöhter Springdruck nicht nötig.

Anschließend Ventileinsatz einschrauben und den vom Fahrzeughersteller vorgeschriebenen Betriebsdruck einstellen. Dies ist bei SSR-Reifen besonders wichtig, weil das Reifendruck-Kontrollsystem mit diesem Solldruck arbeitet.



Bitte dringend beachten



Verkauf und Montage von Continental SSR-Reifen erfolgen wegen ihrer anspruchsvollen Technik nur durch speziell geschulte und von Continental AG entsprechend **zertifizierte Fachhandels-Betriebe.**



Beschädigte bzw. im Pannelauf gefahrene SSR-Reifen dürfen **nicht repariert bzw. wieder benutzt** werden.



SSR- und Standardreifen sollten **nicht gemischt montiert** werden - auch nicht achsweise. (In Ausnahmefällen kann ein Standardreifen für begrenzte Zeit bzw. Fahrstrecke montiert werden. Dann existieren auf dieser Radposition keine Pannelaufeigenschaften, worauf der Fahrer ausdrücklich hingewiesen werden muß).



SSR-Reifen dürfen nur auf Fahrzeugen montiert werden, die vom Fahrzeughersteller dafür vorgesehen sind und über ein Reifendruck-Kontrollsystem verfügen.

Weitere Informationen zu Continental-SSR-Reifen finden Sie im Internet unter **www.conti-ssr.de**

Wichtiger Hinweis für Großhändler/ Wiederverkäufer

Für SSR-Reifen, die nicht direkt an einem Endverbraucherfahrzeug verbaut werden, sondern durch Wiederverkäufer im Einzel- und Großhandel an Dritte in Form gewerblicher Abnehmer (z. B. Tankstellen, Werkstätten) veräußert werden, muss der gewerbliche Abnehmer für die Verarbeitung ein Zertifikat nachweisen.

Dem Wiederverkäufer wird empfohlen, zum späteren Nachweis und als Absicherung im Sinne der Produkthaftung, eine entsprechende Dokumentation der Zertifikate vorzunehmen (Datenbank o. ä.).

Die Zertifizierung der Abnehmer der Wiederverkäufer kann online unter www.conti-ssr.de erfolgen.

Die von der Continental AG vorliegende Produktliteratur 'Pannelauf-Reifen – Wichtige Informationen für Fahrer' muss an den Warenempfänger weitergegeben werden, zur Übergabe an den Endkunden.

Impressum

Der Inhalt dieser Druckschrift ist unverbindlich und dient ausschließlich Informationszwecken. Die Informationen sind keine Angebote im Sinne der anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen und begründen kein Vertragsverhältnis hinsichtlich der vorgestellten Produkte. Soweit nicht ausdrücklich anderweitig vereinbart, werden sie auch nicht Vertragsbestandteil bestehender oder künftiger Verträge mit der Continental AG.

Diese Druckschrift enthält keinerlei Garantien oder Beschaffenheitsvereinbarungen der Continental AG für ihre Produkte, sei es ausdrücklich oder stillschweigend, auch nicht hinsichtlich der Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit und Qualität der Informationen sowie der Verfügbarkeit der Produkte. Die Informationen in dieser Druckschrift sowie die beschriebenen Produkte und Dienstleistungen können ohne vorherige Ankündigung von der Continental AG jederzeit geändert oder aktualisiert werden.

Die Continental AG übernimmt keine Haftung im Zusammenhang mit dieser Druckschrift. Eine Haftung für jegliche unmittelbaren oder mittelbaren Schäden, Schadensersatzforderungen, Folgeschäden gleich welcher Art und aus welchem Rechtsgrund, die durch die Verwendung der in dieser Druckschrift enthaltenen Informationen entstehen, ist, soweit rechtlich zulässig, ausgeschlossen.

Die gewerblichen Schutzrechte wie Marken (Logos) oder Patente, die in dieser Druckschrift dargestellt sind, sind Eigentum der Continental AG oder ihrer Tochtergesellschaften. Die Darstellung in dieser Druckschrift ist keine Gewährung von Lizenzen oder Nutzungsrechten. Ohne eine ausdrückliche schriftliche Einwilligung der Continental AG ist ihre Nutzung untersagt.

Alle Texte, Bilder, Grafiken und sonstigen Materialien, sowie deren Koordination und Anordnung in dieser Druckschrift sind urheberrechtlich für die Continental AG oder ihre Tochtergesellschaften geschützt und dürfen nicht zur kommerziellen Verwendung oder Verteilung modifiziert, kopiert oder anderweitig verwendet werden.

Copyright © 2006 Continental AG
Alle Rechte vorbehalten.

TDC 01/2006
0130 0779