

Rigdon

# Mehr als nur ein Leben

Praktiker-Workshop zum Thema runderneuerte Reifen



© Meyer

Die Teilnehmer des Rigdon-Workshops in Günzburg.

„Runderneuerte Reifen haben immer noch ein nicht ganz lupenreines Image, was vor allem an Firmen lag, die auf das schnelle Geld aus waren und es bei der Qualität nicht so genau genommen haben“, erklärt Rigdon-Geschäftsführer Günter Ihle während eines Praktiker-Workshops in seinem Unternehmen, an dem auch einige eilbote-Leser teilnahmen. Um seinen Kunden zu verdeutlichen, dass man sich auf seine runderneuerten Pneus aber verlassen kann, gibt er eine lebenslange Garantie (bis 1,6 mm Profil): „Bei Schäden, die produktionsbedingt entstehen, gibt es sofort einen neuen Reifen. Das kann man nur machen, wenn man von seinem Prozess überzeugt ist.“ So erneuert man nicht nur das Profil, sondern auch die Flanken. In der Qualitätskontrolle erhält jeder Reifen einen Barcode, ein Mitarbeiter unterschreibt für die Kontrolle jedes einzelnen Reifens. Details zu Verfahren und Fabrik haben wir bereits in einer ausführlichen Reportage beschrieben.

Das Rigdon-Hauptgeschäft sind Lkw-, aber auch sämtliche anderen Reifen – für Ackerschlepper über Güllefass und Forstmaschine bis zum Muldenkipper aus dem Tagebau – erneuern die Günzburger. Ein Teilnehmer des Workshops sieht etwa bei Gebrauchtmaschinen eine gute Möglichkeit, diese mit dickem Profil zu günstigem Preis auszustatten. Lohnenswert vor allem bei größeren Maschinen, deren Reifen über 1500 Euro kosten. Ein weiterer Teilnehmer sieht für Lohnunternehmer einen Vorteil, da hier durch den hohen Straßenanteil bei Traktoren viel Verschleiß auftritt. Ein junger Reifen ist also schnell runter, was gut ins Beuteschema von Rigdon passt: Denn aktuell ist man immer auf der Suche nach weiteren Karkassen, diese dürfen rechtlich aber nicht älter als zehn Jahre sein. Ihle appelliert daher an die Händler: „Schickt was ihr habt, wir prüfen, was damit noch möglich ist und zahlen entsprechend, die Preisliste steht online.“ Ebenso ist eine Gutschrift auf dem Kundenkonto möglich: Wenn später Reifen gekauft werden, kommt nur das Profil auf die Rechnung. Die Abholung wird weiter ausgebaut, aktuell fahren fünf Lkw, ein weiterer ist bestellt. Die Fahrer sind entsprechend geschult und können bei der Abholung schon eine Einschätzung vornehmen. Bis auf Null runtergefahrenes Profil ist aber nur sehr schwer zu erneuern. Ist der Reifen gar nicht mehr zu retten, kostet die Entsorgung etwa 12,50 Euro pro Stück. Der Fahrer soll zudem ein Vertrauensverhältnis zu den Betrieben aufbauen, es kommt also immer der gleiche, der auch auf Wünsche eingehen kann, etwa spontane Bestellungen. Per Händler-Login auf der Homepage kann auch der Bestand im Werk und bei Partnern eingesehen werden.

Die Standardmodelle habe man meist am Lager, ansonsten dauert die Erneuerung etwa zwei Wochen. Gleisketten von Quadtrac und Co. dauern etwa sechs Wochen, hier können auch die Innenstollen erneuert werden. Etwa 150 Stück hat man davon schon gemacht, ohne Beschwerden, manche kommen nun schon zum dritten Mal nach Günzburg. Runderneuerte Agrar-Reifen – und auch Gleisketten – sind dabei sogar frei im Design, der Kunde kann die Stollen steiler, flacher oder feiner anordnen lassen. Denn diese werden einzeln aufvulkanisiert, was nichts mit Kleben zu tun hat: Der alte Reifen und das neue Profil verbinden sich in diesem chemischen Prozess zu einer durchgehenden Gummischicht ohne Naht, wie bei der Neuware auch.

Auch speziell für den Winterdienst optimierte Profile sind möglich. „Am besten schickt ihr den Reifen auf der Felge, wir würden ihn für die Maschine sowieso aufziehen“, erklärt Ihle. So spart der Händler Zeit in der Werkstatt. Falls die zu erneuernden Reifen doch runter müssen, solle man aber große Vorsicht walten lassen, da Schäden an der Karkasse schnell passiert seien. Denn reparierbar sind zwar sogar kopfgroße Löcher in der Flanke von 3 m-Reifen, aber natürlich nicht umsonst. Auch Laufwerk-rollen von Raupen und Trieblinge sind erneuerbar, oder auch die Vollgummireifen eines Staplers. So kann man diesen auch mit größerem Profil ausstatten oder mit weißem Gummi: „Das ist gut für Bereiche, die keine schwarzen Streifen am Boden bekommen sollen. Das gibts sonst nur bei teuren Hygiene-Reifen“, so Ihle. Dass sein Geschäft viel Erfahrung und gute Mitarbeiter benötigt, weiß er ebenfalls: „Das ist ein Handwerk, daher kommen die Kosten nicht vom Gummi, sondern von der Arbeit, die wir individuell an jedem Reifen erledigen.“