



28.10.2026

AKUSTIKSCHAUM AUF DER FELGE: NEUE RADBAUWEISE SORGT FÜR MEHRAUFWAND BEI DE- UND MONTAGE

Räder mit direkt auf der Felge verklebtem Akustikschaum kommen offenbar bereits seit geraumer Zeit bei mehreren asiatischen Fahrzeugherstellern zum Einsatz, sind hierzulande aber noch wenig verbreitet. Für Werkstätten kann die besondere Bauweise zusätzlichen Aufwand bei der Reifenmontage und -demontage bedeuten. Auf Basis von [Informationen des Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk \(BRV\)](#), weist die [Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung \(IFL\)](#) in ihrer [aktuellen Technischen Mitteilung](#) auf Besonderheiten bei der De- und Montage sowie damit einhergehenden Mehraufwand hin.

DIESE FAHRZEUGMODELLE SIND BISLANG BEKANNT

Anders als bei bekannten Akustik- beziehungsweise Silent-Reifen befindet sich der Schaumstoff bei dieser Bauart nicht auf der Reifeninnenseite, sondern als verklebter Ring direkt auf der Felge. Verbaut sind die Räder nach bisherigem Kenntnisstand unter anderem bei den Modellen Leapmotor B10, dem Smart #5 sowie Zeekr 7GT und 7X. Der BRV berichtet seinerseits von Erfahrungen mit dem Smart #5 und den beiden Zeekr-Modellen. Eine vollständige Modellübersicht liegt bislang nicht vor. Laut BRV ist von außen am Komplettrad zudem nicht erkennbar, ob Akustikschaum verbaut ist. Angaben der Fahrzeughersteller dazu, bei welchen Modellen diese Räder zum Einsatz kommen, liegen dem Verband nach eigenen Angaben nicht vor.

REIFENWULST MÖGLICHST NICHT AUF DEM SCHAUMSTOFF POSITIONIEREN

Wichtig zu wissen für Reparaturbetriebe: Der Akustikschaumstoffring schränkt den verfügbaren Platz im Tiefbett der Felge ein. Bei der Montage und Demontage müssen Werkstätten deshalb darauf achten, den Reifenwulst möglichst nicht auf dem Schaumstoffring aufliegen zu lassen. Laut BRV ist

eine fachgerechte Durchführung bei sorgfältigem Vorgehen grundsätzlich möglich. Der Verband beschreibt dazu eine Vorgehensweise, bei der der Reifenwulst auf der, dem Montagekopf gegenüberliegenden Seite im freien Bereich des Tiefbetts positioniert wird.

Auch beim Einsatz von Schmiermitteln ist besondere Sorgfalt gefragt. Der BRV empfiehlt, diese ausschließlich auf der Felgenschulter, im Bereich des Wulstsitzes und auf beiden Reifenwülsten aufzutragen. Ein übermäßiger Auftrag sollte zudem vermieden werden. Gelangen Schmier- oder Dichtmittel auf den offenenporigen Akustikschaum, können sich dessen Poren zusetzen. Dadurch kann die schalldämpfende Wirkung vermindert werden oder ganz entfallen.

SCHÄDEN KÖNNEN WEITERE FOLGEN HABEN

Neben Verunreinigungen können auch mechanische Verletzungen des Schaumstoffrings problematisch sein. Nach Angaben des BRV können sich dabei Schaumpartikel lösen, die wiederum Undichtigkeiten im Bereich des Reifenwulstsitzes verursachen können. Bei auftretenden Unwuchten muss der Schaumstoffring möglicherweise entfernt oder ersetzt werden. Ob und wie ein solcher Austausch möglich ist, sei bisher jedoch nicht bekannt. Ebenso wenig ist bekannt, ob sich die vom BRV beschriebenen Vorgehensweisen mit allen Reifenmontiermaschinen umsetzen lassen. Aufgrund der besonderen Handhabung ist bei der Montage und Demontage mit zusätzlichem Zeit- und Arbeitsaufwand zu rechnen.

IFL EMPFIEHLT FRÜHZEITIGE KUNDENINFORMATION

Die IFL empfiehlt, Kunden, Leasinggeber und Versicherer frühzeitig über mögliche Risiken und Mehraufwendungen in Kenntnis zu setzen. **Der BRV hat ein entsprechendes Musterdokument zur Verfügung gestellt, mit dem Werkstätten bereits vor Arbeitsbeginn über die Besonderheiten und mögliche Risiken informieren können.** Darüber hinaus sollten Betriebe laut IFL sämtliche ausgeführten Arbeiten dokumentieren und die Kalkulationsergebnisse kritisch prüfen.

Carina Hedderich