

## Reifenwechsel, aber wie?

Nun kommt bald wieder die Zeit des Reifenwechsels, von Winterreifen auf Sommerreifen. Was ist zu tun, fragt der Laie?

Irgendwo in der Garage oder im Keller liegen die auf der Felge montierten Sommerreifen.

Man überprüft als erstes den Luftdruck. Hat man, bevor man die Sommerreifen in den "Winterschlaf" geschickt hat an allen vier Reifen den gleichen Luftdruck eingestellt, so sollte jetzt auch an allen vier Reifen etwa der gleiche Luftdruck vorhanden sein. Weicht bei einem oder mehreren Reifen der Druck von dem Druck in den anderen Reifen stärker ab, so ist die Ursache zu suchen.

**Schraube oder Nagel eingefahren, Ventileinsatz defekt, wer weiß es schon.**

Jetzt ist noch Zeit sich darum zu kümmern, evtl. unter Hinzuziehung einer Fachwerkstatt. Siehe hierzu auch meinen Beitrag zur Reifenreparatur.

Nun schaut man sich die Felgen an. Ist der Schmutz vom letzten Sommer tatsächlich entfernt worden oder haftet hier und dort noch etwas an? Mit Handfeger / Bürste wird der noch anhaftende Schmutz, auch an der Auflagefläche zur Radnabe, abgebürstet. Es gibt auch Handfeger mit Borsten aus Stahldraht, hier aber die nötige Vorsicht walten lassen. Sind die Auswuchtgewichte alle noch vorhanden? Wenn nicht, Räder in der Fachwerkstatt nachwuchten lassen.

Nun hat man bestens vorgesorgt.

Nun kommt der eigentliche Akt des Reifenwechsels. Dazu sucht man sich ein Plätzchen an dem man nicht vom Verkehrsgeschehen beeinträchtigt und evtl. (Gott bewahre) noch angekarrt wird. Also auf der Hofauffahrt, dem Parkplatz oder dergleichen, ab vom Verkehr.

Man stellt das Auto ab und zieht die Handbremse an und legt der 1 Gang ein. Dann nimmt man ein Radkreuz (nicht das "Spielzeug" aus dem Bordwerkzeug) und löst an allen vier Rädern die Radmuttern oder Radbolzen, je nachdem was verbaut ist. Die Rede ist vom "lösen" nicht vom kompletten Ausbau da das sehr gefährlich ist und zu Unfällen der schlimmsten Art führen kann.

Nun wird der Wagen so angehoben, dass immer noch drei Räder Bodenhaftung haben. Die meisten Autos haben am Schweller vorne und hinten auf beiden Seiten Aufnahmen für den Wagenheber aus dem Bordwerkzeug. Ich verwende diese Wagenheber nicht; es ist der reinste Murks und sollte nur im äußersten Notfall eingesetzt werden. Ich habe mir einen Rangierwagenheber zugelegt, den ich für diese (und andere) Arbeiten nutze. Zur eigenen Sicherheit stelle ich **i m m e r** richtige Unterstellböcke unter den Wagen so dass, auch wenn der Wagenheber mal versagt, was eigentlich kaum vorkommt, der Wagen sicher steht.

Trotzdem: **Nie die Füße unter den Wagen stecken, oder gar unterkriechen um nach irgendetwas zu schauen!!! Safety first!!!**

Nun an dem angehobenem Rad die Radmuttern bzw. die Radbolzen mit dem Radkreuz rausdrehen und in eine Schale oder dergleichen ablegen und nicht in den Schmutz legen. Rost mit der Drahtbürste entfernen.

Nun das Rad abnehmen und zur Seite legen, Dann die Felge mit dem Sommerreifen auf die Radnabe heben und die Radmuttern bzw. Radbolzen mit der Hand festschrauben, was manchmal schwierig ist. Dann kann man sich mit Hilfe des Montagebolzens (sieht aus wie eine Schraube ohne Sechskantkopf) helfen. Man schraubt den Montagebolzen in ein Gewindeloch (möglichst an der höchsten Stelle) und steckt die Felge mit Sommerreifen drauf. Und schon geht es. Dann Radmuttern bzw. Radbolzen mit der Hand festschrauben und Montagebolzen entfernen.

So macht man es Rad für Rad bis am Auto alle Reifen gewechselt sind. Immer, aber wirklich immer an Eure / Ihre Sicherheit denken!!!

Dann den Unterstellbock zur Seite räumen, den Wagen ablassen und den Wagenheber zur Seite räumen.

Steht der Wagen wieder auf seinen 4 Füßen kommt der Drehmomentschlüssel zum Einsatz. Das Anziehen der Muttern oder Bolzen wird bei jedem Rad "über Kreuz" mit definiertem Drehmoment durchgeführt. Drehmoment im Internet oder bei der Fachwerkstatt erfragen!

Der Drehmomentschlüssel muss, damit er das richtige Drehmoment aufbringt, während der Lagerzeit in der Garage oder im Keller "entspannt" eingelagert gewesen sein, also auf "0" eingestellt gewesen sein. Damit ist die eingebaute Feder entspannt gewesen. Zur Montage wird der Drehmomentschlüssel auf den für das Auto entsprechenden Wert eingestellt.

Ich mache es bei meinen Autos immer so, dass ich zuerst ca. 60% des Wertes einstelle und alle Bolzen über Kreuz anziehe und im 2. Schritt dann auf den vorgeschriebenen Wert gehe. Das beugt einem Verspannen der Alu – Felgen vor. Ja, nun habt Ihr / haben Sie es bald geschafft. Noch schnell mit einem Stück Kreide oder sonst irgendwie markieren wo der entsprechende Reifen gelaufen ist (VR = vorne rechts / HL = hinten links usw. usw.).

Nun noch die abgebauten Reifen betrachten (Restprofiltiefe = 1,6 mm ist laut Gesetz die Mindestprofiltiefe die überall und nicht nur vereinzelt vorhanden sein muss! Aber, Hand auf's Herz. Wer möchte mit solchen Schlappen noch durch die Gegend fahren? Ich jedenfalls nicht!

Dann noch in die abgebauten Reifen überall den gleichen Luftdruck einfüllen, Felgen vom Schmutz befreien und dann einlagern. Anschließend an den neu aufgebauten Reifen den korrekten Luftdruck einstellen und Muttern & Radbolzen nach ca. 50 km Fahrt noch einmal auf festen Sitz mit dem Drehmomentschlüssel überprüfen.

Ja, dann allzeit gute Fahrt  
Wünscht Ihnen / wünscht Euch

Heinz-Uwe Teuscher  
08.12.2023