

kfz-betrieb

AKTUELL

Verkaufsprozess

Fast die Hälfte der Autokäufer wünscht eine Trennung von Beratung und Verkauf. Die Kaufabwicklung könnte sich deutlich verändern.

IM GESPRÄCH

„Der Reifenhandel muss reagieren“



Die Grenzen zwischen Kfz- und Reifenbranche verschwimmen immer mehr, erklärt Euromaster-Chef Dr. Matthias Schubert.

WERKSTATTPRAXIS

Indirektes Prinzip

Volkswagen setzt weiter auf die indirekte Reifendruckkontrolle. Trotzdem müssen sich Werkstätten auf das direkte System vorbereiten.

AUTOHAUS- & SERVICEMANAGEMENT

Motor des Erfolgs



Gebrauchtwagenhandel geht nicht nebenbei: Eine nahtlose Prozesskette ist die wichtigste Grundlage für ein ertragreiches Geschäft.

Spezial Räder & Reifen



Reifenfachhandel rüstet auf

Kooperationen wie Premio, Point-S u. a. Euromaster offerieren ihren Kunden zunehmend Wartungs- und Reparaturarbeiten rund ums Auto.

Reifenservice

Nur festziehen reicht nicht

Beim Montieren von Rädern muss die Werkstatt einiges beachten

Im Auftrag vom Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e. V. (BRV) erstellte Michael Immler, öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für das Vulkaniseur- und Reifenmechaniker-Handwerk, ein Informationsblatt darüber, wie die Werkstatt Räder richtig befestigt. Das mag auf den ersten Blick banal klingen, jedoch kann man auch hier Fehler machen, die schwerwiegende Folgen haben können, wenn sich beispielsweise ein Rad vom Fahrzeug löst.

„Das mangelnde Reifenbewusstsein zeigt sich auch an dem Zustand der Räder gerade bei sogenannten Winterfahrzeugen. Denn hier findet man auch bei neuen Fahrzeugen Räder ohne Radabdeckungen, was zur Folge hat, dass die Schrauben und Passungen stark korrodiert sind“, erklärt Immler.

Bevor der Mechaniker das Rad montiert, muss er die Radnabe und den Flanscbereich der Felge säubern.

Bei Leichtmetallfelgen empfiehlt es sich, die Radnabe mit Aluspray einzusprühen.

Wichtig ist auch, dass er die Gewinde der Radbolzen und -muttern überprüft und vor dem Einschrauben reinigt. Das Gewinde darf nicht beschädigt oder korrodiert sein.

Das Festziehen eines Rades beginnt mit dem ordnungsgemäßen Zentrieren des Rades. Es geschieht in der Regel über die Radnabe und die Schrauben beziehungsweise die Radbolzen und Muttern. Selbstverständlich ist hierbei, dass der Monteur überprüft, ob die Bolzen und Muttern das gleiche Gewinde haben, denn hier gibt es unterschiedliche Ausführungen.

Verwendet er die falsche Gewindepaarung, führt dies unweigerlich zu Schäden an den Radbolzen und -muttern. Das Gewinde wird hierbei deformiert und kann das Rad nicht sachgemäß halten. Es kann



Bei Fahrzeugen ohne Radabdeckungen korrodieren die Schrauben und Passungen schneller.



Mit einem Gewindereparatursatz lassen sich beschädigte Innengewinde am Radflansch instand setzen.

sogar passieren, dass es bei der Montage zum Abscheren des Gewindes kommt.

Das richtige Drehmoment ist sehr wichtig

Bei Radzentrierungen ohne Vorzentrierung ist darauf zu achten, dass der Konus der Radmuttern gleichmäßig in alle Karotten der Felge eingeschraubt wird. Auch hier ist eine Kontrolle der Karotten vor der

Montage wichtig, denn sie können deformiert sein. Das geschieht meist bei Rad-schrauben, die sich während der Fahrt gelöst haben. Die Ursache ist ein nicht sachgemäßes Anziehen mit einem zu niedrigen Drehmoment.

Apropos Drehmoment. Die Fehler, die man hier machen kann, sind nicht zu unterschätzen. Bei einem zu niedrigen Drehmoment kann sich logischerweise das Rad

AUF DEN PUNKT

Das Rad auf die Nabe heben und festziehen – viele denken, das war's. Das ist ein Irrtum! Beim Montieren von Rädern kann einiges schief laufen, was unangenehme Folgen haben kann. So ist es unerlässlich, dass der Monteur auf Sauberkeit achtet und nur intakte Radbolzen und -muttern verwendet. Sind diese beschädigt, gibt es Spezialwerkzeuge, mit denen man sie wieder instand setzen kann.



Foto: Immler

Hier wurde die Kalotte durch eine Radschraube deformiert, die sich während der Fahrt gelöst hatte.

Felge anliegt. Ergo, es besteht auch hier die Gefahr, dass sich das Rad löst.

Mit welchem Drehmoment der Mechaniker das Rad festziehen soll, steht im Werkstatthandbuch oder im Infoblatt des Felgenreparaturs.

Wenn also der Mechaniker die genannten Punkte beachtet, kann beim Anschrauben der Räder nichts schiefgehen und der Kunde kann sicher seine Kilometer abspulen.

Defekte Radbolzen und -mutter reparieren

Der Werkstattausrüster Kunzer bietet diverse Werkzeuge an, mit denen die Werkstatt defekte Gewinde an Radbolzen

und -mutter reparieren kann: Mit dem vierteiligen Gewindereparatursatz lassen sich beschädigte Innengewinde am Radflansch der Größen M12x1.25, M12x1.5, M14x1.5 und Stehbolzen-gewinde M12x1.5 instand setzen.

Das Gewindereparaturset für Stehbolzen ermöglicht es, dass die Werkstatt Gewinde der Größen M12x1.25, M12x1.5 und M14x1.5 reparieren kann.

Im Gegensatz zu einem

herkömmlichen Gewindeschneider setzt der Mechaniker den zweigeteilten Schneidring an einem der hinteren Gewingegänge an und schneidet dann damit nach vorne in den defekten Bereich. Es ist für das Instandsetzen von Radbolzen und Radschrauben konzipiert, deren vordere Gewingegänge schadhaft sind.

Falls der Kunde den Schlüssel für das Felgenschloss nicht mehr findet, kann die Werkstatt dies mit dem Felgenschloss-Löswerkzeugsatz lösen. Mit dem achteiligen Set lassen sich alle gängigen Modelle öffnen.

Ein anderes Problem, mit dem die Werkstatt immer wieder zu tun hat, sind rundgedrehte Radbolzen. Um diese ausdrehen zu können, hat Kunzer einen speziellen Spiralprofil-Schraubenausdreher in Programm. Das dreiteilige Set ist in einer Aufbewahrungstasche untergebracht und enthält Stecknüsse der Größe 17, 19 Millimeter sowie eine 60-Millimeter-Verlängerung.

Markus Lauer



Foto: Kunzer

Bei dem Gewindereparaturset setzt man den zweigeteilten Schneidring an einem hinteren Gewingegang an und schneidet dann nach vorne.



Foto: Immler

Eine korrodierte Radschraube muss man vor der Wiederverwendung reinigen; gegebenenfalls das Gewinde nachschneiden.

früher oder später lösen, was fatale Folgen haben kann. Aber auch ein zu hohes Anzugsmoment hat negative Auswirkungen: Es werden dadurch die Konusse der Radschrauben beziehungsweise -mutter verformt, oder es pilzen die Konusse an der Felge auf. Dies hat zur Folge, dass die Befestigungselemente nicht mehr vollflächig aufliegen und nur ein Teil der nötigen Flächenpressung zwischen Schraube und