
Ratgeber: Reifen besser nicht in Eigenregie wechseln

Während die meisten Autofahrer für den Reifenwechsel in die Werkstatt fahren oder den nächsten Reifendienst aufsuchen, legen andere lieber selbst Hand an und greifen zu Radschlüssel und Wagenheber. Doch Vorsicht, hierbei kann auch einiges schief gehen. Torsten Hesse vom TÜV Thüringen verrät, worauf zu achten ist und warum es besser ist, auf den Profi zu vertrauen.

Wenn es um das Thema Reifenwechsel geht, halten sich viele Autofahrer beharrlich an die gute alte O-bis-O-Regel. Denn in unseren Breitengraden kann es bereits im Oktober und bis in den April hinein zu Schneefall kommen. Wer auf Nummer sicher gehen will, wechselt daher frühzeitig auf Winterbereifung. Gesetzlich vorgeschrieben ist sie allerdings erst dann, wenn es die Witterung bedingt: also bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte.

Wer seinen Reifenwechsel noch in Eigenregie erledigt, sollte jedoch auf einige Dinge Acht geben. Bereits beim Hochbocken des Fahrzeugs sind die ersten Fehler vorprogrammiert. Wer den Reifenwechsel auf dem falschen Untergrund, zum Beispiel auf einer abschüssigen Fahrbahn oder auf Kopfsteinpflaster durchführt, riskiert ein Einklappen des Wagenhebers. Hier kann es zu schweren Verletzungen kommen. Außerdem können dabei die Radaufhängung sowie Front- und Seitenschweller in Mitleidenschaft gezogen werden. Es ist daher unbedingt auf einen ebenen und festen Untergrund zu achten. Der Wagenheber darf nicht verkanten und muss an der dafür vorgesehen Stelle angesetzt werden. Wer hier einen Fehler macht, kann die Karosserie seines Fahrzeugs im Schwellerbereich beschädigen.

Bei der Reifenmontage vertrauen viele Hobbyschrauber auf ihr Gefühl. Doch Radschrauben müssen immer mit dem dafür vorgeschriebenen Drehmoment angezogen werden. Zu locker ist hierbei genauso schlecht wie zu fest. Zu leicht angezogene Schrauben können sich im Zweifel lockern und während der Fahrt lösen. Zu fest angezogene Radschrauben belasten hingegen das Material von Felge und Schraube über Gebühr. Der altbekannte Spruch „nach fest kommt ab“ kann durchaus auch bei der Reifenmontage zutreffen. Die Radmutter sollten immer über Kreuz angezogen und nach zirka 50 bis 100 Kilometern Fahrtstrecke erneut nachgezogen werden.

Bei laufrichtungs-gebundenen Reifen ist darauf zu achten, dass sie richtig herum montiert werden. Auf der Reifenflanke befindet sich dafür ein Richtungspfeil, der in Verbindung mit dem Wort „Rotation“ die Laufrichtung des Reifens angibt. Die einzulagernden Reifen sollten so markiert werden, dass man beim nächsten Reifenwechsel weiß, an welcher Stelle sie montiert waren. Dazu können die Reifenflanken mit Kreide beschriftet werden. Die Reifen sollten nie über Kreuz sondern nur achsweise gewechselt werden.

Wer die Reifenmontage nicht vom autorisierten Fachmann durchführen lässt und lieber selbst Hand anlegt, bemerkt womöglich Beschädigungen an Reifen oder Felgen nicht. Auch auf das professionelle Auswuchten der Räder verzichtet er bewusst. Entstehen Unwuchten in den Rädern kann es zu einem ungleichmäßigen Abfahren des Reifenprofils kommen. Dies wirkt sich negativ auf Fahrverhalten und Fahrstabilität des Fahrzeugs aus. In jedem Fall sollten die Reifen vor dem Einlagern auf Beschädigungen wie eingefahrene Teile, Rissbildungen, Deformationen oder Schlitze untersucht werden. Dabei sollten Steinchen aus dem Reifenprofil entfernt werden.

Darüber hinaus sind eine Beurteilung des Gesamtzustands der Reifen sowie das Messen der Profiltiefe Pflicht. So kann man sich frühzeitig darauf einstellen, ob neue Reifen für die nächste Saison nötig sind. Generell ist in Deutschland eine Mindestprofiltiefe von 1,6

Millimetern vorgeschrieben. Dennoch sollten Autofahrer ihre Reifen nicht ganz bis zum Grenzwert abfahren. Für Winterreifen sind jedoch mindestens 4 Millimeter empfehlenswert. Es ist ratsam, die Reifen und Felgen vor der Einlagerung gründlich zu säubern.

Wer glaubt, dass die eingelagerten Pneu schon keinen Druckverlust über die saisonale Auszeit erlitten haben, liegt falsch. Ein zu niedriger Reifendruck wirkt sich negativ auf Fahrverhalten, Bremsweg und Spritverbrauch aus. Vor der Einlagerung empfehlen die Hersteller den Reifendruck um 0,5 bar zu erhöhen.

Oftmals herrschen in der privaten Garage oder im Keller nicht die optimalen Bedingungen für eine Einlagerung von Reifen. Wer dennoch nicht darauf verzichten möchte, sollte die Reifen an einem kühlen, trockenen und vor allem auch dunklen Ort lagern. Stark schwankende Temperaturen mögen die Reifen genauso wenig wie direkte Sonnenlichteinstrahlung. Für die Lagerung bieten sich sogenannte Felgenbäume oder spezielle Wandhalterungen an. Diese entlasten die Reifen. Ansonsten sollten auf Felge aufgezogene Reifen liegend übereinander gestapelt eingelagert werden. Reifen ohne Felge sollten hingegen stehend aufbewahrt werden und regelmäßig, etwa einmal im Monat, um eine Viertel Drehung gedreht werden. (ampnet/deg)

