

Bohnenkamp Reifen-Tipp 7

Reifenmontage: So sitzt der Reifen richtig auf der Felge

Eine fachlich und handwerklich einwandfreie Reifenmontage schont nicht nur die Felge und das Reifenmaterial. Die richtige Handhabung eines Reifens unter Druck erhöht auch die Arbeitssicherheit. Diese Werkstatt-Tipps zeigen die kritischen Punkte entlang des Montagevorgangs auf und vermitteln dem Werkstatt-Team Wissen rund um die Reifenmontage.



Große Reifen zu montieren erfordert Fachkenntnis und Erfahrung.

Vor dem Reifenkauf

Reifen und Felge müssen zueinander passen. Tatsächlich können verschiedene Reifen derselben Größe bauartbedingt nicht für die Montage auf ein- und derselben Felge geeignet sein. Welche Felge vom jeweiligen Reifenhersteller für die Montage freigegeben ist, kann idealerweise beim Reifenhersteller oder im Reifengroßhandel erfragt werden.

2. Während der Montage

Asymmetrische Felgen müssen mit der „schmalen Schulter“, also dem Tiefbett, Richtung Reifen zeigen. Nur so lässt sich die Reifenwulst ins Tiefbett – bei mehreren Tiefbetten ins unterste – ziehen. (Bild 2)

1. Die Montagevorbereitung

1. Die Felge muss gereinigt und sorgfältig überprüft (Rost!) werden, das Gleiche gilt für gebrauchte Reifen (Wulstknick!). Hintergrund: Beschädigte Reifen und Felgen können während und nach der Montage ihre Integrität verlieren und Unfälle auslösen. Das montierende Personal trägt die Sicherheitsverantwortung und muss eine Montage bei Materialschäden ablehnen.



Bild 1a



Bild 2

3. Vorbereitung des Air-Booster-Einsatzes

a. Der Reifen muss dazu bereits einseitig bündig an der Felge anliegen. (Bild 3)

b. Die Felge muss möglichst symmetrisch zum Reifen positioniert sein. Größere Reifen lassen sich leichter mithilfe einer untergelegten Palette ausrichten. (Bild 4)



Bild 4

Werkstatt-Tipps in Zusammenarbeit mit der Bohnenkamp AG. Für weitere Infos www.bohnenkamp.de oder bei Fragen [info @ bohnenkamp.de](mailto:info@bohnenkamp.de)



Bild 5



Bild 6

Bitte beachten Sie abschließend: Nur geschultes Personal darf Reifen montieren, denn eine unsachgemäße Reifenmontage birgt Gefahren. Der Fachhandel und einschlägige Verbände bieten entsprechende Reifenmontageschulungen an, zum Beispiel die Bohnenkamp AG unter www.bohnenkamp.de/schulungen

2. Reifenbänder, die einen Reifen während der Lagerung in Form halten, müssen vor der Montage entfernt werden.

3. Reifen und Felge müssen an den Kontaktflächen mit Montagepaste (nicht mit Mineralöl!) eingerieben werden, damit der Reifen während der Montage leichter über die Kontaktflächen gleiten kann. (Bild 1a/1b)



3. Hält der Reifen den Luftdruck, liegt aber mit der Wulst noch nicht ringsherum am Felgenhorn an, darf der Druck maximal auf Springdruck erhöht werden, damit der Reifen aus dem Tiefbett über den Felgenhump in die Endposition springt.

Hinweis: Sollte sich der Reifen auch dann nicht setzen, darf auf keinen Fall der Druck weiter erhöht werden! Stattdessen muss er abgedrückt werden, dann ebenso wie die Felge erneut mit Montagepaste eingeschmiert und erneut auf die Felge gebracht werden.

4. Liegen die konzentrischen Kennlinien am Reifen nicht parallel zum Felgenhorn, nachdem der Reifen gesprungen ist, sitzt er noch nicht richtig. In dem Fall darf man den vorgeschriebenen Reifendruck um bis zu 50 Prozent überschreiten (etwa von 2,4 auf 3,6 bar), jedoch nicht höher als 4,5 bar bzw. bis zum maximal zulässigen Druck des Reifens. Der Reifen setzt sich dann (und nur dann) von allein in Position.

c. Erst den Luftschlauch ans Ventil legen, dann mit dem Booster „schießen“. (Bild 5)

d. Die Verwendung von zwei Boostern erfolgt gleichzeitig von rechts und von links, entweder von der Vorder- oder von der Rückseite. (Bild 6)



Bild 1b