

Fragen an ...



Foto: TÜV SÜD

Stefan Dittmar, Leiter Räder TÜV SÜD Product Service GmbH

Was sind die häufigsten Fehler beim Wuchten in der Werkstatt?

Es muss grundsätzlich unterschieden werden, ob Klammengewichte oder Klebegewichte beim Wuchten gesetzt werden. Bei Klammengewichten sind die richtigen Klammern für Leichtmetall- bzw. Stahlräder zu setzen. Bei Klebegewichten ist vor dem Kleben zu kontrollieren, wo sich die Wuchtspur am Rad befindet. Wichtig ist ein sicherer Halt auch bei höheren Geschwindigkeiten: Klebegewichte dürfen daher nur auf gründlich gereinigten, ebenen Flächen vollflächig geklebt werden.

Wann ist nach dem Räderwechsel noch ein Feinwuchten notwendig?

Aus meiner Sicht ist ein zusätzliches Feinwuchten nur dann erforderlich, wenn trotz erfolgter Wuchtung und auszuschließender Ungleichförmigkeit des Reifens im Fahrbetrieb kein befriedigender Zustand erreicht wird. Dazu muss man wissen: Ungleichgewichte können auch durch Bremscheiben, -trommeln oder die Radnabe verursacht werden. Diese Faktoren werden an der Wuchtmaschine nicht berücksichtigt. Dann muss der Lauf des Rades im montierten Zustand elektronisch geprüft werden.

Worauf muss beim Feinwuchten geachtet werden?

Vor der Wuchtung müssen andere Einflüsse wie Ungleichförmigkeiten am Reifen, Beschädigungen am Radmittelloch sowie am Felgenbett ausgeschlossen werden können.

Auswuchten ist kein Luxus

Wuchten | Es ist wieder Zeit für die Umrüstung von Sommer- auf Winterreifen. Bei diesem Radwechsel entstehen für den Fahrzeughalter nicht unerhebliche Kosten. Neben den Reifen und Rädern, bei neuen Fahrzeugen auch Reifendrucksensoren, tauchen auf der Rechnung in der Regel Kostenpositionen für die Demontage und Montage der neuen Räder am Fahrzeug sowie für das Auswuchten auf. „Mancher Autobesitzer meint, bei der letztgenannten Arbeitsposition sparen zu können“, schildert Stefan Dittmar von TÜV SÜD seine Beobachtungen, „doch das ist grundverkehrt.“

Ein korrekt rundlaufendes Rad ist wichtig für Fahrsicherheit und -komfort. „Eine Unwucht ist nichts anderes als ein Ungleichgewicht am Rad“, erklärt der TÜV SÜD-Fachmann: „Dafür gibt es viele Ursachen.“ Aus welchem Grund auch immer: Bei einer Geschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde (km/h) zeren bei einer Unwucht von nur zehn Gramm schon 2,5 Kilogramm am Rad.

„Es gibt mehrere Anzeichen, die auf eine Unwucht hindeuten“, erläutert Dittmar: „Mal ist es ein Flattern des Lenkrads bei bestimmten Geschwindigkeiten, oftmals bei Tempo 120; ungewohnte Geräusche oder Vibrationen bei Geschwindigkeiten um 100 km/h; mal zeigen sich die Reifen ungleichmäßig abgefahren.“ Um die Unwucht auszugleichen, werden kleine Gewichte an die Felge geklemmt

oder geklebt. Spätestens bei den ersten Anzeichen einer Unwucht sollte immer eine Fachwerkstatt zurate gezogen werden. „Dabei empfiehlt es sich, auch andere Fahrwerkskomponenten überprüfen zu lassen, um auszuschließen, dass die Unwucht bereits Schäden verursacht hat“, rät der TÜV SÜD-Fachmann. Auch wer den Verlust eines Gegengewichts bemerkt, sollte seine Reifen neu auswuchten lassen.

Mitunter aber bringt normales Auswuchten nicht den gewünschten Erfolg, schildert Dittmar seine Erfahrungen. Nach dem Auswuchten können sich trotz der jetzt laufruhigen Räder noch Vibrationen bemerkbar machen. Denn mögliche Ungleichgewichte, ausgehend von Bremscheiben, -trommeln oder Radnabe, werden an der Wuchtmaschine nicht berücksichtigt. Hier kommt dann das sogenannte Feinwuchten ins Spiel. „Dabei bleiben die Räder montiert, das elektronische Messgerät erfasst nicht nur eventuelle Unwuchten an Rad oder Felge, sondern ebenso Unkorrektheiten an Bremscheiben oder -trommeln und der Aufhängung“, skizziert der TÜV SÜD-Fachmann die Inspektion.

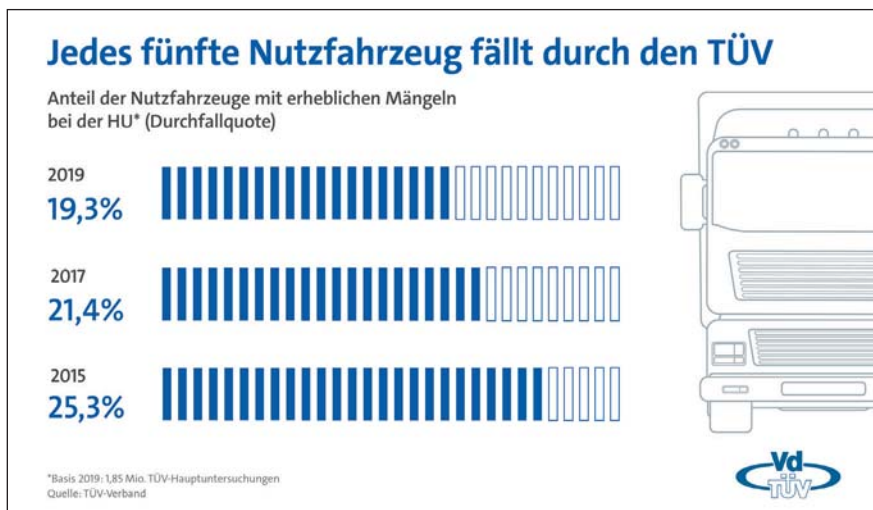
Wenn der saisonale Reifenwechsel in der Werkstatt durchgeführt wird, sollte das normale Wuchten in der Regel im Preis inbegriffen sein. Wenn das Angebot „Reifen fertig montiert“ lautet, kann der Kunde in jedem Fall erwarten, dass neben den Kosten für die Montage dann auch das Wuchten im Preis inbegriffen ist.



Foto: Fotolia/Industrieblick

Ein korrekt rundlaufendes Rad ist wichtig für die Fahrsicherheit und den Fahrkomfort.

Nutzfahrzeuge werden sicherer



Bei der HU schneiden die Nutzfahrzeuge im Vergleich zu den Vorjahren besser ab.

TÜV Report | Die Lkw-Branche professionalisiert sich. Wer heute einen Fuhrpark betreibt, denkt langfristig und unternehmerisch. Professionell planen, vorausschauend warten, die Kosten immer im Blick – das schlägt sich positiv beim Zustand der Fahrzeuge nieder, wie die Ergebnisse des siebten TÜV Reports Nutzfahrzeuge zeigen. Die neueste Auswertung der Hauptuntersuchungen durch den VdTÜV belegt den immer besseren technischen Zustand der Brummis: 87,4 Prozent aller Lkw schaffen die Hauptuntersuchung (HU) auf Anhieb, beim TÜV Report 2017 waren es noch 86,4 Prozent. Lediglich Laster mit mehr als 18 Tonnen trüben mit leicht steigenden Mängeln ein wenig das Gesamtbild.

„Die Quote der erheblichen Mängel bei den Nutzfahrzeugen sinkt seit Jahren, und dieser positive Trend setzt sich jetzt fort“, sagt Christian Egger, Senior Manager Truck Services bei TÜV SÜD, und ergänzt: „Mit 19,3 Prozent Quote bei den erheblichen Mängeln stehen die Laster um knapp zwei Prozentpunkte besser da als die Autos. Lkw sind hierzulande hervor-

ragend gewartet“, betont Egger. Die positive Entwicklung hat einen Grund: Immer mehr Fuhrparks sind moderne Unternehmen mit klaren Kostenstrukturen. Für das rollende Produktionsmittel heißt das: Es wird optimal eingesetzt, Leasing und Wartungsverträge gehören dazu. Sie sorgen einerseits für geringere Kosten und andererseits für regelmäßige, oftmals vorausschauende Wartung und damit für seit Jahren sinkende Mängelquoten. Und das vor dem Hintergrund kontinuierlich hoher Laufleistungen – durchschnittlich aktuell 124.000 Kilometer pro Jahr. Besonders leichtere Nutzfahrzeuge haben aufgeholt und die Schwersten in Sicherheitsfragen aktuell überholt.

Dass insgesamt aber mehr Nutzfahrzeuge die HU ganz ohne Mängel absolvieren, ist nach Ansicht von Egger auch eine positive Auswirkung der immer moderner werdenden Hauptuntersuchung: „HU-Adapter, Mängelbaum, neue Mängelklassen oder auch die Wiedereinführung der Endrohrmessung im Zuge der AU – wir schauen noch detaillierter hin und sensibilisieren weiter für Sicherheitsthemen.“

Personalie

Axel Bishopink leitet operatives Geschäft der TÜV SÜD Division Mobility

Axel Bishopink (50) ist seit 1. Oktober Chief Operating Officer der TÜV SÜD Division Mobility. Der erfahrene Manager wird in dieser Funktion neben Patrick Fruth (CEO) und Jürgen Immer (CFO) zum Geschäftsführer (COO) der TÜV SÜD Auto Service GmbH bestellt. „Wir freuen uns, dass wir Axel Bishopink für diese anspruchsvolle Aufgabe gewinnen konnten. Wir würdigen damit seine hervorragende Arbeit als Leiter der Business Unit Car Business Services“, sagt Patrick Fruth, CEO der Division Mobility von TÜV SÜD.

Axel Bishopink blickt auf eine interessante Karriere in der Automobilbranche zurück. Nach der technischen und kaufmännischen Ausbildung startete er seine Karriere zunächst im Vertrieb und leitete vor seinem Wechsel ins Consulting eine Niederlassung im Bereich Autohandel. Durch die Übernahme des Consulting-Unternehmens Christof Gerhard und Partner GmbH, wo er als Unternehmensberater tätig war, kam der Fahrzeugexperte aus Olpe 2011 zu TÜV SÜD. Die Geschäftsführung der TÜV SÜD Auto Plus GmbH übernahm er bereits 2015. Vorher verantwortete Axel Bishopink dort den Gesamtbereich Consulting.



TÜV SÜD Auto Service

Philip Puls
Tel. 0 89/57 91-23 20, Fax -23 81
philip.puls@tuev-sued.de

TÜV SÜD Auto Partner

Thomas Gensicke
Tel. 0 7 11/72 20-84 73, Fax -84 88
thomas.gensicke@tuev-sued.de

Zentraler Vertrieb

Tel. 07 11/7 82 41-2 51
vertrieb-as@tuev-sued.de