

Fragen an ...



Foto: TÜV SÜD

Stefan Dittmar, Leiter Räder TÜV SÜD Product Service GmbH

Was sind die häufigsten Fehler beim Wuchten?

Es muss zwischen Klammer- und Klebegewichten beim Wuchten unterschieden werden. Bei Klammergewichten 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 hohen Geschwindigkeiten: Klebegewichte dürfen daher nur auf gründlich gereinigten, ebenen Flächen vollflächig geklebt werden.

Wann ist noch ein Feinwuchten notwendig?

Das ist aus meiner Sicht nur dann notwendig, wenn trotz erfolgter Wuchtung und auszuschließender Ungleichförmigkeit des Reifens im Fahrbetrieb kein befriedigender Zustand erreicht wird. Dazu muss man wissen: Ungleichgewichte können auch durch Brems scheiben, -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.

Räder richtig wuchten

Reifenservice | Es ist wieder Zeit für die Umrüstung von Winter- auf Sommerreifen. Wer den Wechsel in der Werkstatt machen lässt, bekommt dafür eine Rechnung mit Aufschlüsselung der Posten: Neben den Reifen und Rädern, bei neuen Fahrzeugen auch Reifendruckensensoren, tauchen auf der Rechnung in der Regel Kostenpositionen für die Demontage und Montage der neuen Räder am Fahrzeug sowie 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.“

Sein Argument: 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. Und dafür könne es viele Ursachen geben. Aber ganz gleich aus welchem Grund, bei einer Geschwindigkeit von 100 Kilometer pro Stunde zerren 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 Vibrieren des Lenkrads bei bestimmten Geschwindigkeiten, oftmals bei Tempo 120; oder kaum mehr wahrnehmbare Vibrationen im Fußraum bei Fahrzeugen mit elektrischer und damit entkoppelter Lenkung.“

Um die Unwucht auszugleichen, werden kleine Gewichte an die Felge ge-

klemmt oder geklebt. Spätestens bei den ersten Anzeichen einer Unwucht ist das Fachwissen einer Werkstatt gefragt. „Dabei empfiehlt es sich, auch andere Fahrwerkskomponenten zu überprüfen, 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.

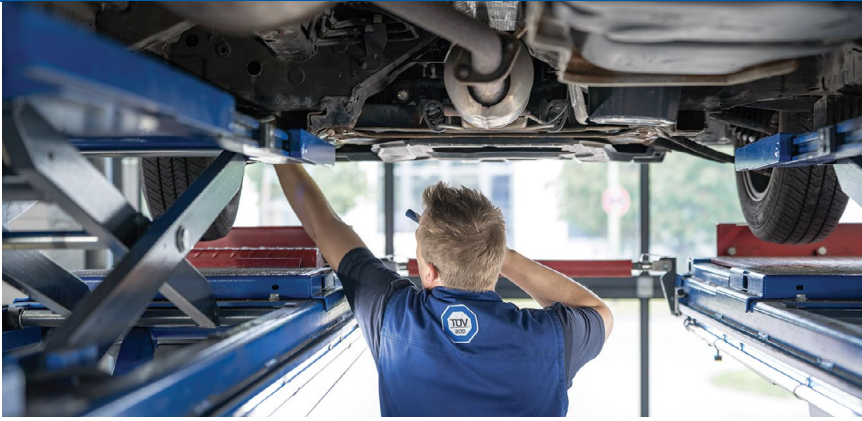
Mitunter aber bringt normales Auswuchten nicht den gewünschten Erfolg, schildert Dittmar seine Erfahrungen. Nach dem Auswuchten können sich trotz der jetzt laufruhigen Räder im realen Fahrbetrieb noch Vibrationen bemerkbar machen. Denn mögliche Ungleichgewichte, ausgehend von Brems scheiben, -trommeln 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 Brems scheiben 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: TÜV SÜD

Auch Brems scheiben, -trommeln oder die Radnabe können zu Ungleichgewichten führen.



Mehr als jedes fünfte Fahrzeug fällt wegen erheblicher oder gefährlicher Mängel durch.

Top-10 der HU-Mängel

HU-Mängel | Scheinwerfer, Bremsanlage, Federn: Das sind die Schwachpunkte, an denen viele Autos bei der Hauptuntersuchung (HU) scheitern. Das zeigt eine Sonderauswertung des „TÜV-Report 2026“, für die der TÜV-Verband rund 9,5 Millionen HU analysiert hat. Mehr als jedes fünfte Fahrzeug erhält aufgrund erheblicher oder gefährlicher Mängel keine Plakette. „Fahrzeughalter sollten sich vor der Hauptuntersuchung einen Eindruck vom Zustand ihres Fahrzeugs verschaffen“, sagt Frank Schneider, Referent für Fahrzeugtechnik beim TÜV-Verband. Je älter das Auto und je auffälliger die Bauteile, desto sinnvoller sei ein professioneller Check in der Werkstatt.

Scheinwerfer auf Platz 1

Mit Abstand am häufigsten beanstandeten die Prüfer das Abblendlicht. „Häufig funktionieren Scheinwerfer gar nicht oder sie sind falsch eingestellt“, erklärt Schneider. Das könne zu gefährlicher Blendung führen oder dazu, dass Fahrzeuge im Straßenverkehr zu spät erkannt würden. „Sehen und gesehen werden, ist ein wichtiger Faktor für die Verkehrssicherheit, der häufig unterschätzt wird.“

Bremsen häufig defekt

Auch die Bremsanlage bleibt ein kritischer Punkt. Verschlissene, riefige oder korro-

dierte Brems scheiben gehören zu den typischen Befunden. Probleme zeigen sich ebenfalls bei Bremsbelägen – etwa wenn sie gebrochen, lose, verölt oder falsch montiert sind. Besonders gefährlich sind defekte Bremsleitungen. „Bei einem Verlust von Bremsflüssigkeit lässt der Druck im Bremssystem nach, was im schlimmsten Fall zu einem Totalausfall der Bremsen führen kann“, warnt Schneider.

Federn und Dämpfer

Auf Platz fünf der Mängelliste liegen Federn – gebrochen, verschlissen oder falsch montiert. Auch defekte Schwingungsdämpfer treten häufig auf. Undichte oder beschädigte Bauteile können die Fahrstabilität deutlich beeinträchtigen. Schneider: „In Kurven kann das Fahrzeug schlechter kontrolliert werden und der Bremsweg verlängert sich um bis zu 20 Prozent.“ Im schlimmsten Fall könne ein Federbruch während der Fahrt das Fahrzeug „sofort manövrierunfähig“ machen, warnt der Experte.

Defekte an Reifen

Auch bei Reifen gibt es laut TÜV-Verband viele Beanstandungen – von Beulen über Alterungsrisse bis zu Schäden durch Fremdkörper oder zu geringer Profiltiefe. Hinzu kommen unzulässige Reifengrößen oder Mischbereifung.

Partner in Finnland

TÜV SÜD übernimmt HU-Dienstleister in Finnland

TÜV SÜD hat von Helix Partners das operative Geschäft der finnischen Unternehmensgruppe Suomen Katsastusasemat erworben. Zu der Gruppe gehören die Marken Q-Katsastus, Kovalainen Katsastus und Koillismaan Katsastus. Das Unternehmen betreibt insgesamt elf Prüfstationen in Ost-, Süd- und Zentralfinnland und bietet dort Hauptuntersuchungen sowie weitere fahrzeugnahe Dienstleistungen im Zusammenhang mit Zulassung, Versicherung und Fahrzeugverkauf an. „Durch die Übernahme des Geschäfts von Suomen Katsastusasemat setzen wir unsere Wachstumsstrategie in den Nordischen Ländern, neben Schweden, Estland und Lettland, konsequent fort“, sagte Patrick Fruth, CEO Division Mobility TÜV SÜD. „Die Gruppe hat im Bereich der periodischen Fahrzeugüberwachung eine starke Marktposition in Finnland. Nach Volumen ist sie der drittgrößte Betreiber mit einem hohen Wachstumspotenzial. Garanten dafür sind unter anderem KI-gestützte Tools in der Digital-Customer-Journey. Mit dieser Innovationskraft und Dynamik ergänzt die Gruppe perfekt das Portfolio von TÜV SÜD“, so Fruth weiter.



Eine Prüfstelle des Prüfdienstleisters Q-Katsastus in Lahti.