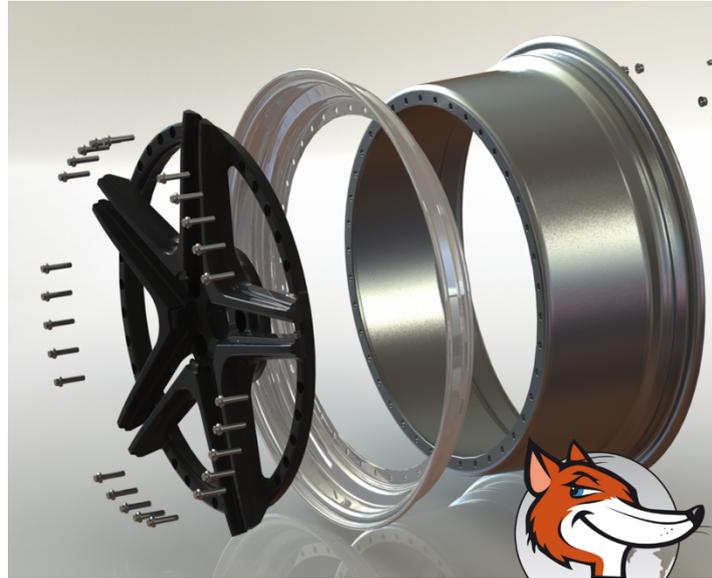


Tips und Tricks

aus der Reihe dreiteilige Felgen

Dreiteilige Felgen werden zunehmend selten und gelten inzwischen als Exoten. Nur wenige Hersteller bauen noch solche Felgen. Entsprechend selten hat der Reifenfachhandel Kontakt mit diesen Produkten. Das führt zum Verlust von Wissen und Erfahrung im Umgang mit ihnen. Die Nachfrage nach Felgenaufbereitung steigt. Dabei werden die Räder zerlegt und sollen wieder neu aufgebaut werden.



Das M7 Gewinde einer Felgenschraube entspricht keiner DIN Norm und ist somit nicht handelsüblich. Obwohl extra für den Anwendungsfall Verbundrad angefertigt kommt es immer mal wieder zum Schraubenbruch. Kann es sich um einen ernstzunehmenden Fehler an der Schraube handeln? M7 Schrauben werden in Chargen ab 50.000 Stück gefertigt. Muttern in noch deutlich größeren Mengen. Es wäre ein unglaublicher Zufall, wenn die 20 schadhafte Schrauben aus solch einer Charge ausgerechnet an einem einzigen Radsatz Verwendung finden.

Aus meiner Erfahrung möchte ich in diesem Zusammenhang auf zwei Auffälligkeiten hinweisen.

- Eine Ursache ist, dass die Schraube übermäßiger Scherbelastung ausgesetzt ist, wenn die drei Komponenten der Felge nicht fluchten. Um dies zu vermeiden, sollte jede Schraube bei der Montage locker durch alle drei Felgenkomponenten hindurchfallen und notfalls das Rad auf 7,7 mm aufgebohrt werden.
- Eine weitere Ursache ist, wenn die Mutter oder der Schraubenkopf auf einer dicken Farbschicht aufliegt, was einseitigen Druck verursacht und die Schraubverbindung negativ beeinflusst. Nach kurzer Fahrstrecke arbeitet sich die Mutter oder Schraube in das Material ein, die Verbindung löst sich und bricht.

Die Endmontage von Verbundrädern - egal ob dreiteilig oder zweiteilig - ist kritisch. Kommt es zum Schraubenbruch ist der Plattfuß nicht weit... Zum Glück entweicht die Luft meistens langsam und größere Schäden bleiben aus. Nimm dir einen Tag Zeit und achte auch auf die Kleinigkeiten bei der Montage deiner Verbundräder.