



Das Aufziehen von Nutzfahrzeugreifen ist Alltag in Werkstätten. Trotzdem sind viele Reifendefekte auf eine unsachgemäße Montage zurückzuführen. Gerade in der Wechselsaison sollten Werkstätten dieses wichtige Thema vermehrt in den Blick nehmen.

Die Nutzfahrzeug-Reifentechnik entwickelt sich ständig weiter, etwa mit Single- und Niederquerschnittsreifen oder Reifendruck-Kontrollsystemen (RDKS, TMPS). Oftmals sind altbewährte Montagemethoden nicht mehr zeitgemäß und sollten an die veränderten Techniken angepasst werden. Mechaniker von modernen Nutzfahrzeugreifen benötigen deshalb spezielle Expertise, große Sorgfalt und genaue Planung beim Vorgehen.

Reifenwechsel vorbereiten

Gerade beim Aufziehen der Reifen kommt es schnell zu Bearbeitungsfehlern. Eine gute Vorbereitung ist hier das A und O: Die Montiermaschine und das Montagezubehör sollten in den Blick genommen werden. Montagekopf, Montagefinger oder Montiereisen dürfen nicht beschädigt sein, die zum Rad passenden Wulstklemmen, Spann- und Schutzbacken sollten bereitliegen und bei Leichtmetallfelgen muss der Hornverschleiß überprüft werden – natürlich immer mit der entsprechenden Schutzausrüstung. Nutzfahrzeugtaugliche Montagepaste oder Gleitgel sind wichtig, um Spannungen in den Reifenflanken zu reduzieren. Kein Demontagefluid verwenden!

Sicher montieren

Beim Montieren wird die Felge fest auf die Montiermaschine gespannt. Die kurze Schulter befindet sich auf der maschinenabgewandten äußeren Seite. Spezielle Schutzbacken für

Alufelgen schützen die empfindliche Zentrierbohrung. Der RDKS-Sensor muss nach Herstellervorgabe montiert werden. Bei der Montage wird das Gleitmittel von Felgenhorn zu Felgenhorn und in der Wulstzone des Reifens an beiden Seiten bis zur Zentrierlinie aufgetragen. Dann Reifen auflegen und „fischen“: die Klemme wird dabei von der Startposition auf „3 Uhr“ gedreht und das Ventil auf „6 Uhr“, dann wird die Maschinenachse hochgefahren, der Reifen über die Klemme gehoben und das Rad gleichzeitig gegen den Uhrzeigersinn gedreht, bis die Klemme zirka auf „12 Uhr“ steht. Der Reifenwulst wird gegenüber dem Ventil ins Tiefbett gedrückt, ohne den RDKS-Sensor zu berühren. Dann das Rad zum Montagewerkzeug positionieren und den ersten Wulst über das Felgenhorn montieren - hohe Spannungen sollten hier vermieden werden. Dann den zweiten Wulst positionieren, das Zubehör anbringen und den zweiten Wulst über das Felgenhorn montieren. Der Montagefinger sollte einen korrekten Abstand zum Felgenhorn aufweisen. Wenn der Reifen komplett auf der Felge ist, werden sämtliche Montagemittel entfernt.

Reifen füllen

Der Nfz-Reifen wird zunächst an der Montagemaschine auf maximal 4 bar vorgefüllt und anschließend in einer geeigneten Befüllereinrichtung (Füllkäfig) bis zum endgültigen Betriebsdruck befüllt - gemäß den entsprechenden Sicherheitsvorschriften. Der maximale Fülldruck liegt bei Lkw-Reifen 10 bar, bei LLkw-Reifen bei 6 bar. 2,5 Meter Sicherheitsabstand beim Befüllen und das Eindrehen des Ventileinsatzes nicht vergessen.

Mehr Details zum Nfz-Reifenwechsel?

Der Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e. V. (WDK) und der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. (BRV) haben eine Montage- und Demontageanleitung speziell für Nutzfahrzeugsreifen entwickelt. Die Schulungsvideos sind kostenlos auf [YouTube](#) zu sehen. Sie zeigen die korrekten Demontage- und Montageschritte für gängige Nfz-Reifen.