

Ihr Reifenprofi in Butzbach

Ihr Ansprechpartner:

Filialleiter Michael Samel ist bei First Stop Seher der Offroad-Spezialist. Zu ihm kommen viele Off-roader aus dem Taunus und SUV-Fahrer aus der Rhein-Main-Region. Sein Statement: „**Vibrationsfreiheit hängt stark von der Perfektion beim Wuchten ab.**“



Kompetenz:

Seit über 40 Jahren besteht der Reifenfachbetrieb im nördlich von Frankfurt gelegenen Butzbach. Mit elf Mitarbeitern wird ein umfassender Reifenservice mit Offroad-Schwerpunkt geboten.

Serviceleistungen:

Neben dem gesamten Reifen- und Auto-Service-Angebot hat sich First Stop Seher auf Umrüstungs-Lösungen bis 20 Zoll spezialisiert.



First Stop Seher, Reifen- und Fahrzeugtechnik, Große Wendelstr. 63, 35510 Butzbach, Tel.: 06033/95026-0, Fax: 06033/95026-15, E-Mail: butzbach@seher.de; Öffnungszeiten: Mo. - Fr.: 8.00 - 18.00 Uhr, Sa.: 9.00 - 13.00 Uhr.

Vibrationen und Unwucht

Die inzwischen auch im Offroad- und SUV-Bereich beliebten Umrüstungen auf niedrigere Reifenquerschnitte verbessern durch höheren Grip und exaktere Lenkreaktionen die Handling- und Sicherheitseigenschaften auf der Straße und werden wegen ihrer Optik geschätzt. Oft steht dem Umbau ein geringerer Komfort gegenüber. Auch treten immer wieder Vibrationen am Lenkrad auf – ein Resultat der hohen Radgewichte.

Vibrationen am Fahrzeug beginnen in der Regel ab einer Geschwindigkeit von 80 km/h. Vor allem bei Offroad-Fahrzeugen, die mit 17-22-Zoll-Rädern größere Massen bewegen, führen schon kleinere Unwuchten zu nervenden Vibrationen, schlechtem Geradeauslauf, höherem Verschleiß und ungleichmäßigem Abriebsbild. Reifen mit niedrigen Querschnitten weisen konstruktionsbedingt eine steife Reifenflanke auf, die Schwingungen in geringerem Maße absorbieren kann. Doch bereits bei der Montage kann man gegensteuern.

Radmontage: Moderne Wuchttechniken berücksichtigen die individuell auftretenden Kraftschwankungen an Reifen und Felgen. Die werden zum Teil schon durch die beste Reifenposition auf der Felge, das

Moderne Wuchttechnik entscheidend



„Matchen“, also das Drehen des Reifens auf der Felge, eliminiert. Bereits beim Drehen des Rades auf der Wuchtmaschine kann man anhand der Zentrierlinie einen „unrunden“ Lauf erkennen und ohne Zeitverlust zur Neumontage schreiten.

Auswuchten: Die bisher gebräuchlichen Bleigewichte werden momentan durch Zink ersetzt. Dadurch vergrößert sich das Volumen der für einige Autofahrer unschönen Wuchtgewichte. Zu große einzelne Gewichte können aber vom Fachmann aufgeteilt werden.

Radbefestigung am Fahrzeug: Ein häufig unterschätztes Problem ist die Zentrierung der Felge auf der Radnabe. Viele Felgen aus dem Zubehör besitzen keine fahrzeugspezifische Mittenlochbohrung. Diese Räder von meist klassischen Geländewagen müssen auf die Bolzen zentriert gewuchtet werden. Man sollte nur Radschrauben oder -muttern verwenden, die für die Felge vorgesehen sind. Eine Ursache für Vibrationen können auch die häufig eingesetzten Distanzscheiben sein. Achten Sie auf deren perfekte Qualität und saubere, rostfreie Nabenflansche.

Schlechte Erfahrungen haben wir mit Adaptersystemen gemacht, die einen standardisierten Lochkreis der Felge ausgleichen. Sie bilden eine weitere Quelle für Vibrationen. Die Räder mit den größeren Wuchtgewichten kommen grundsätzlich auf die Hinterachse. Große Geländewagen-Räder sollten übrigens zum Saisonstart erneut ausgewuchtet werden.

Weitere Fragen zu Offroad-Reifen? Wenden Sie sich an die Bridgestone-Hotline: 06172/408-430 oder technik@bridgestone-eu.com