

FELGEN UND REIFEN

INHALTSVERZEICHNIS

| | Seite | | Seite |
|--------------|-------|--------------|-------|
| FELGEN | 7 | REIFEN | 1 |

REIFEN

STICHWORTVERZEICHNIS

| | Seite | | Seite |
|--------------------------------------------------|-------|---------------------------------------|-------|
| FUNKTIONSBESCHREIBUNG | | VERSCHLEISSBILDER | 4 |
| GÜRTELREIFEN | 2 | VERSCHLEISSINDIKATOREN | 3 |
| REIFEN | 1 | ARBEITSBESCHREIBUNGEN | |
| REIFENDRUCK | 2 | INSTANDSETZUNG BEI DRUCKVERLUST | 5 |
| REIFENDRÜCKE FÜR HOHE GESCHWINDIGKEITEN | 3 | RAD-/REIFENMONTAGE | 5 |
| REIFENWECHSEL | 3 | UMSETZEN DER RÄDER | 4 |
| RESERVERAD (NOTRAD) | 2 | REINIGUNG UND PRÜFUNG | |
| FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG | | REINIGUNG DER REIFEN | 6 |
| ABROLLGERÄUSCHE ODER VIBRATIONEN | 4 | TECHNISCHE DATEN | |
| DRUCKMESSGERÄTE | 3 | REIFENGRÖSSE | 6 |

FUNKTIONSBESCHREIBUNG

REIFEN

Reifen werden speziell für jeden Fahrzeugtyp entwickelt. Sie besitzen optimale Fahreigenschaften unter normalen Betriebsbedingungen. Ihre Fahr- und Handlungseigenschaften sind speziell auf die Anforderungen des Fahrzeugs abgestimmt. Bei richtiger Pflege und Wartung bieten die Reifen ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit, Traktion, Rutschfestigkeit und Lebensdauer.

Die persönliche Fahrweise beeinflusst die Lebensdauer der Reifen in höherem Maße als alle anderen Faktoren. Bei umsichtiger Fahrweise halten die Reifen meist wesentlich länger als bei übertrieben sportlichem Fahrstil oder gedankenlosem Verhalten. Folgende Verhaltensweisen führen zu einem erhöhtem Reifenverschleiß:

- Schnelles Beschleunigen
- Scharfes Bremsen
- Fahren mit hoher Geschwindigkeit
- Kurvenfahrt mit hoher Geschwindigkeit
- Unvorsichtiges Auffahren auf Bordsteinkanten oder andere Hindernisse.

Radialreifen (Gürtelreifen) sind anfälliger für ungleichmäßigen Verschleiß als andere Reifen. Es ist daher besonders wichtig, die Empfehlungen im Abschnitt "Umsetzen der Räder" zu befolgen, um die Lebensdauer der Reifen zu erhöhen.

REIFENKENNZEICHNUNG

Reifentyp, Größe, Querschnittsverhältnis und Geschwindigkeitskategorie sind in Form eines Codes an der Reifenflanke angegeben. Die Bedeutung der einzelnen Ziffern und Buchstaben des Codes ist in (Abb. 1) angegeben.

Hinter dem Querschnittsverhältnis kann noch ein Kennbuchstabe für die Geschwindigkeitskategorie folgen. Die Geschwindigkeitskategorie ist nicht immer auf der Reifenflanke angegeben. Diese Kategorien sind:

- **Q** Höchstgeschwindigkeit = 160 km/h (100 mph)
- **S** Höchstgeschwindigkeit = 180 km/h (112 mph)
- **T** Höchstgeschwindigkeit = 190 km/h (118 mph)
- **U** Höchstgeschwindigkeit = 200 km/h (124 mph)
- **H** Höchstgeschwindigkeit = 210 km/h (130 mph)
- **V** Höchstgeschwindigkeit = 240 km/h (149 mph)
- **Z** Höchstgeschwindigkeit = über 240 km/h (149 mph) (genaue Angaben beim Reifenhersteller).

FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)

Ganzjahresreifen sind auf der Reifenflanke mit **M** + **S**, **M & S** oder **M-S** gekennzeichnet (M = Matsch, S = Schnee).

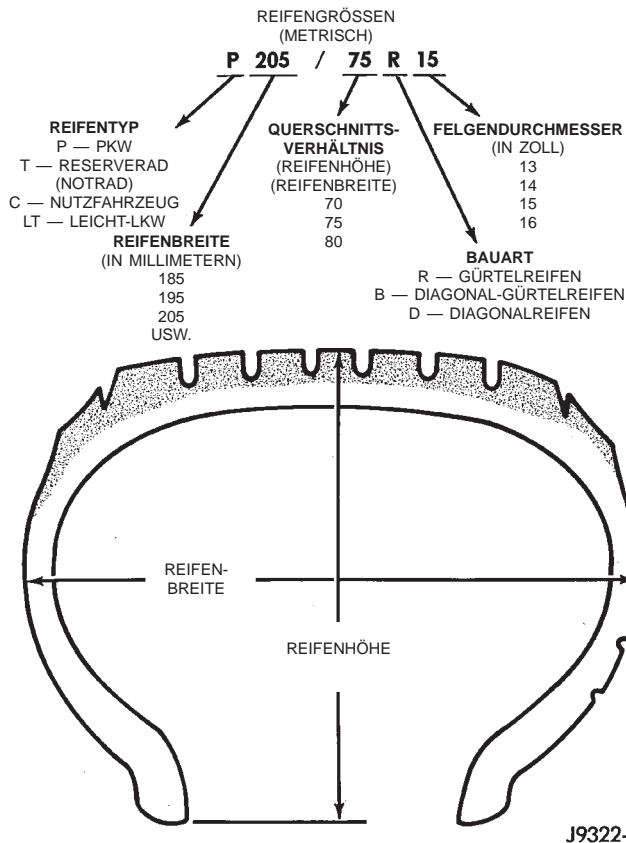


Abb. 1 Reifenkennzeichnung

SCHNEEKETTEN

Die Montage von Schneeketten ist bei **bestimmten** Modellen zulässig. Näheres hierzu siehe Betriebsanleitung.

GÜRTELREIFEN

Gürtelreifen weisen bessere Fahreigenschaften, eine höhere Lebensdauer und höheren Fahrkomfort sowie geringeren Rollwiderstand als Reifen anderer Bauart auf.

Die Montage von Gürtelreifen muß stets im kompletten Satz erfolgen. Keinesfalls dürfen Gürtelreifen nur an der Vorderachse montiert werden. Muß aufgrund einer Reifenpanne ein Notrad montiert werden, wird eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h (50 mph) empfohlen.

Gürtelreifen besitzen die gleiche Tragfähigkeit und erfordern den gleichen Reifendruck wie gleichgroße Reifen anderer Bauart.

Die Verwendung von zu großen Reifen an der Vorder- oder Hinterachse des Fahrzeugs kann zu Störungen am Antriebsstrang führen. Bei Fahrzeugen, die mit Antiblockiersystem (ABS) ausgestattet sind,

können zu große Reifen auch zu ungenauen Raddrehzahlensignalen führen.

Es wird empfohlen, Reifen verschiedener Hersteller **NICHT** gleichzeitig zu verwenden. Alle vier Reifen sollten den vorgeschriebenen Reifendruck aufweisen.

RESERVERAD (NOTRAD)

Das Reserverad ist ausschließlich zur Benutzung in Notfällen ausgelegt. Der normale Reifen sollte so schnell wie möglich instandgesetzt und wieder angebaut oder durch einen neuen Reifen ersetzt werden. Mit Reserverad nicht schneller als 80 km/h (50 mph) fahren. Näheres hierzu siehe Betriebsanleitung des betreffenden Fahrzeugs.

REIFENDRUCK

Zu niedriger Reifendruck führt zu erhöhtem Verschleiß an den Reifenschultern, unerwünschten Verformungen des Reifens (Walken); unter Umständen kann ein Reifen sogar platzen (Abb. 2).

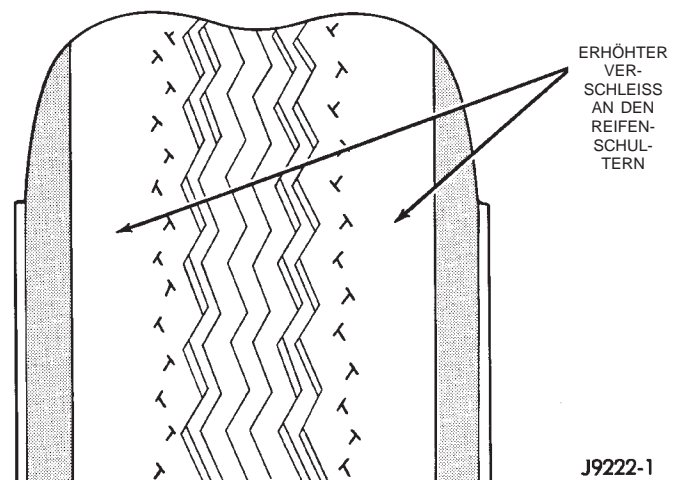


Abb. 2 Reifenverschleiß bei zu niedrigem Reifendruck

Zu hoher Reifendruck führt zu erhöhtem Verschleiß in der Profilmittte und vermindert die Dämpfungswirkung des Reifens (Abb. 3).

Falscher Reifendruck kann folgende Konsequenzen haben:

- Ungleichmäßigen Profilverschleiß
- Verminderte Lebensdauer des Reifens
- Erhöhten Kraftstoffverbrauch
- Verschlechtertes Fahrverhalten
- Beeinträchtiger Geradeauslauf.

Der korrekte Reifendruck kann der Reifendrucktafel in der Bedienungsanleitung entnommen werden. Eine Zulassungsplakette an der Fahrertürsäule zeigt die Mindestgröße für Reifen und Felgen an. Die Plakette listet auch den Kaltreifendruck für diese Reifen bei vollbeladenem Fahrzeug auf.

Die angegebenen Werte wurden sorgfältig ermittelt und gewährleisten ein hohes Maß an Sicherheit,

FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)

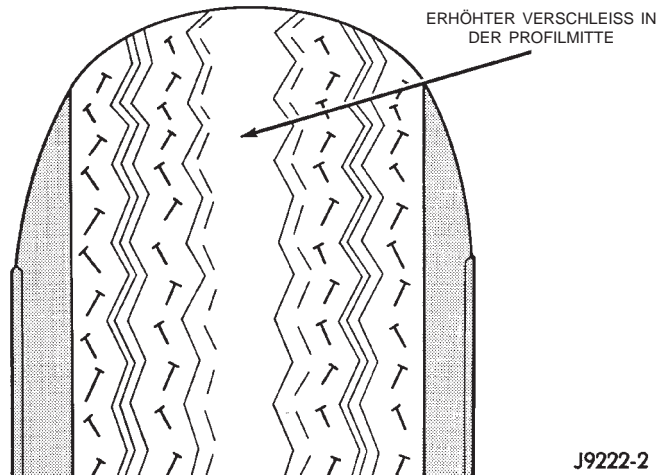


Abb. 3 Reifenverschleiß bei zu hohem Reifendruck

Fahrstabilität und Fahrkomfort. Der Reifendruck sollte einmal monatlich bei kalten Reifen gemessen werden. Bei sinkenden Außentemperaturen nimmt der Reifendruck ab. Bei starken Schwankungen der Außentemperatur sollte der Reifendruck häufiger gemessen werden.

Die angegebenen Reifendrucke gelten für kalte Reifen. Die Reifen gelten als kalt, wenn das Fahrzeug mindestens drei Stunden lang gestanden hat oder höchstens 1,5 Kilometer (1 Meile) gefahren wurde, nachdem es drei Stunden lang gestanden hat. Der Reifendruck kann sich beim Fahrbetrieb um 14 bis 42 kPa (2 bis 6 psi) erhöhen. Dieser erhöhte Reifendruck ist normal und darf nicht korrigiert werden.

VORSICHT! FALSCHER REIFENDRUCK KANN DAS FAHRVERHALTEN BEEINTRÄCHTIGEN UND FÜHRT ZU VORZEITIGEM PROFILVERSCHLEISS. IM EXTREMFALL KANN EIN REIFEN PLATZEN UND DER FAHRER KANN DIE KONTROLLE ÜBER DAS FAHRZEUG VERLIEREN.

REIFENDRÜCKE FÜR HOHE GESCHWINDIGKEITEN

Die Chrysler Corporation empfiehlt die Einhaltung der Richtgeschwindigkeit und der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen. Wenn höhere Geschwindigkeiten erlaubt sind, ist der richtige Reifendruck besonders wichtig. Für Geschwindigkeiten bis 120 km/h (75 mph) gelten die in der Tabelle aufgeführten Reifendrucke. Bei Dauergeschwindigkeiten über 120 km/h (75 mph) ist der Reifendruck auf den auf der Reifenflanke angegebenen Höchstwert zu erhöhen.

Bei Fahrzeugen, die bis an die Grenze des zulässigen Gesamtgewichts beladen sind, sollte eine Dauergeschwindigkeit von 120 km/h (75 mph) nicht überschritten werden.

Für Einsatzfahrzeuge, die häufig bei Geschwindigkeiten über 144 km/h (90 mph) gefahren werden, müssen spezielle Hochgeschwindigkeitsreifen verwendet werden. In diesem Fall ist der empfohlene Reifendruck direkt beim Reifenhersteller zu erfragen.

REIFENWECHSEL

An die Fahrzeugbereifung wird eine Reihe von Anforderungen gestellt, die von der Serienbereifung erfüllt werden:

- Fahrkomfort
- Geringe Geräusentwicklung
- Optimales Fahrverhalten
- Hohe Lebensdauer
- Geringe Reifenabnutzung
- Gute Traktion
- Geringer Rollwiderstand
- Schnellauffestigkeit.

Beim Reifenwechsel sollten stets Reifen verwendet werden, die der serienmäßigen Bereifung des Fahrzeugs entsprechen.

Werden keine der Serienbereifung des Fahrzeugs entsprechenden Reifen verwendet, so kann dies nachteilige Folgen für die Sicherheit und das Fahrverhalten des Fahrzeugs haben.

Bei der Verwendung von Reifen mit Übergröße, die nicht für das Fahrzeug zugelassen sind, besteht die Gefahr, daß die Reifen mit Teilen der Radaufhängung und dem Radlauf (beim Einschlagen der Räder) in Kontakt kommen und beschädigt werden.

VORSICHT! BEI DER VERWENDUNG VON REIFEN ZU NIEDRIGER GESCHWINDIGKEITSKATEGORIEN BESTEHT DIE GEFAHR, DASS EIN REIFEN PLATZT UND DER FAHRER DIE KONTROLLE ÜBER DAS FAHRZEUG VERLIERT.

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG

DRUCKMESSGERÄTE

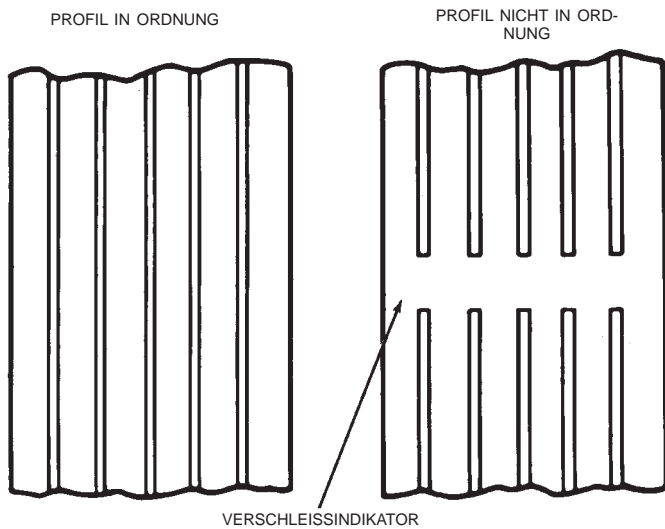
Zum Messen des Reifendruckes wird die Verwendung eines hochwertigen Druckmessgeräts empfohlen. Nach dem Prüfen des Reifendruckes die Staubschutzkappe auf die Ventile aufschrauben und von Hand festziehen.

VERSCHLEISSINDIKATOREN

Die Verschleißindikatoren sind am Grund der Profiltrillen eingearbeitet. Sie werden bei einer Profiltiefe von 1,6 mm (1/16 Zoll) als 13 mm (1/2 Zoll) breiter Streifen sichtbar (Abb. 4).

Ein Reifen muß ausgetauscht werden, wenn Verschleißindikatoren an mindestens zwei Stellen sichtbar sind oder das Profil glatte Stellen aufweist.

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG (Fortsetzung)



J8922-5

Abb. 4 Verschleißindikatoren

VERSCHLEISSBILDER

Zu niedriger Reifendruck führt zu erhöhtem Verschleiß an den Reifenschultern. Zu hoher Reifendruck führt zu erhöhtem Verschleiß in der Profilmitte.

Bei zu großem Radsturz ist der Reifen stark zur Fahrbahnoberfläche geneigt, was zu einer einseitigen Abnutzung der Lauffläche führt (Abb. 5).

Eine falsch eingestellte Vorspur führt durch Schleifen des Reifens zu einer starken Abnutzung an den Profilrändern. Das Profil sieht sägezahnähnlich aus (Abb. 5).

ABROLLGERÄUSCHE ODER VIBRATIONEN

Gürtelreifen reagieren empfindlich auf Montagefehler, Vibrationen, Radunregelmäßigkeiten und Unwuchten.

Um festzustellen, ob die Geräusche oder Vibrationen von den Reifen verursacht werden, das Fahrzeug auf einem glatten Fahrbahnbelag und mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten probefahren. Beim Beschleunigen und Abbremsen auf Abrollgeräusche achten. An Differential und Auspuff ändert sich der Geräuschpegel in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit, während die Abrollgeräusche in der Regel gleich bleiben.

ARBEITSBESCHREIBUNGEN

UMSETZEN DER RÄDER

Die Vorder- und Hinterreifen werden unterschiedlich stark belastet und beim Lenken, Fahren und Abbremsen unterschiedlich beansprucht. Deshalb nutzen sich die Reifen unterschiedlich stark ab und weisen häufig unregelmäßigen Verschleiß auf. Durch rechtzeitiges Umsetzen der Räder läßt sich dieser Effekt in begrenztem Maße ausgleichen. Durch Umsetzen der Räder wird:

- die Lebensdauer des Profils verlängert
- die Traktion verbessert
- eine größere Laufruhe erzielt.

Die Räder sollten vorzugsweise nach dem in (Abb. 6) dargestellten Schema umgesetzt werden. Die Räder können auch nach einem anderen Schema umgesetzt werden, wobei jedoch mit einem weniger guten Ergebnis gerechnet werden muß.

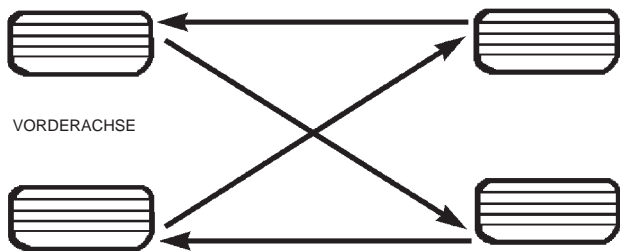
| VERSCHLEISS-BILD | ERHÖHTER VERSCHLEISS AN DEN REIFENSCHULTERN | ERHÖHTER VERSCHLEISS IN DER PROFILMITTE | RISSE IN DER LAUFFLÄCHE | EINSEITIGER VERSCHLEISS | SÄGEZÄHNE | GLATTE STELLEN | AUSWASCHUNGEN |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| AUSWIRKUNG | | | | | | | |
| URSACHE | ZU GERINGER REIFENDRUCK ODER RÄDER NICHT UMGESETZT | ZU HOHER REIFENDRUCK ODER RÄDER NICHT UMGESETZT | ZU GERINGER REIFENDRUCK ODER ZU HOHE GESCHWINDIGKEITEN* | ZU GROSSER STURZ | FALSCH EINGESTELLTE VORSPUR | RAD NICHT AUSGEWUCHTET | RÄDER NICHT UMGESETZT ODER RADAUFHÄNGUNG VERSCHLISSEN ODER FALSCH EINGESTELLT. |
| ABHILFE | REIFENDRUCK BEI KALTEN REIFEN AUF DEN VORGESCHRIEBENEN WERT EINSTELLEN. RÄDER UMSETZEN. | | | STURZ AUF DEN VORGESCHRIEBENEN WERT EINSTELLEN | VORSPUR AUF DEN VORGESCHRIEBENEN WERT EINSTELLEN | RÄDER DYNAMISCH ODER STATISCH AUSWUCHTEN | RÄDER UMSETZEN UND RADAUFHÄNGUNG ÜBERPRÜFEN (SIEHE HIERZU KAPITEL 2) |

*REIFEN VOR WEITERER VERWENDUNG PRÜFEN LASSEN.

RN797

Abb. 5 Verschleißbilder

ARBEITSBESCHREIBUNGEN (Fortsetzung)



8031e864

Abb. 6 Schema für das Umsetzen der Räder**RAD-/REIFENMONTAGE**

Bei Fahrzeugen des Typs TJ wird bei der werksseitigen Montage der Räder und Reifen derzeit eine Ausrichtung der Reifenerhebung zur Felgenabflachung vorgenommen. Durch die genaue Ausrichtung der Reifenerhebung zur Felgenabflachung wird die Unrundheit des Rads auf ein Minimum reduziert. Die Erhebung ist durch eine außen an der Reifenflanke angebrachte Farbmarkierung oder durch einen hellen Aufkleber gekennzeichnet. Die Felgenabflachung ist durch einen Aufkleber an der Außenseite der Felge und durch einen Markierungspunkt an der Innenseite der Felge gekennzeichnet. Falls der Aufkleber an der Außenseite der Felge entfernt wurde, muß der Reifen von der Felge abgenommen werden, um den Markierungspunkt auf der Innenseite der Felge zu lokalisieren.

Bevor ein Reifen von der Felge abgenommen wird, ist eine Bezugsmarke am Reifen anzubringen, die die Position des Ventils markiert. Hierdurch wird gewährleistet, daß die Lage des Reifens zur Felge bei der anschließenden Montage unverändert bleibt.

(1) Mit einer Meßuhr die Erhebung in der Mitte der Profilrippe messen (Abb. 7). Den Wert notieren. Die Erhebung am Reifen markieren. Ebenfalls die Position des Ventils am Reifen markieren (Abb. 8).

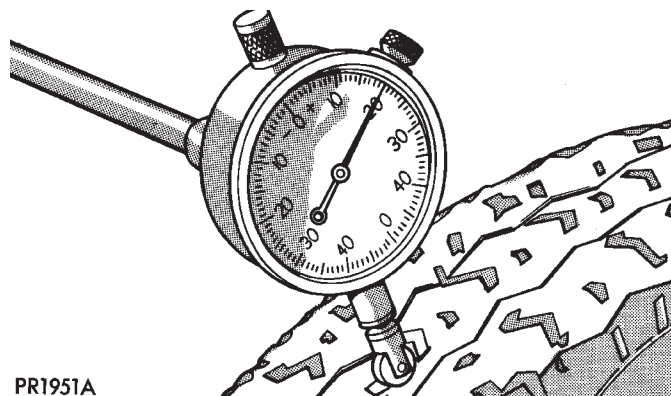
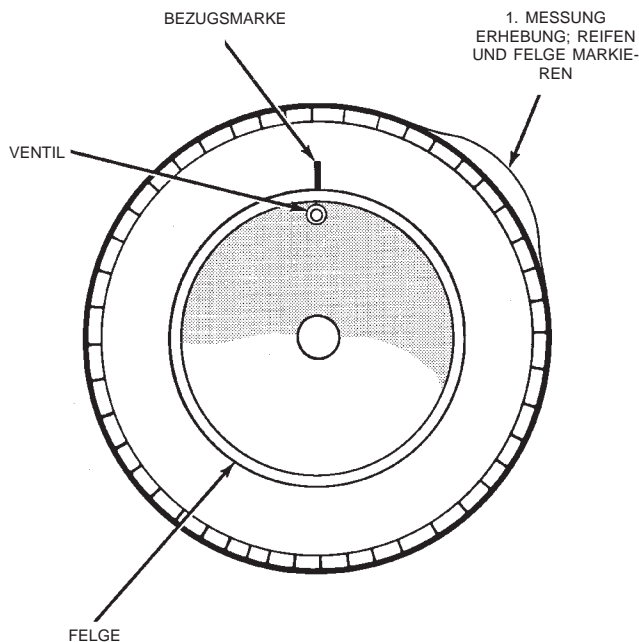
(2) Den Reifen abnehmen und um 180 Grad versetzt wieder auf die Felge aufziehen (Abb. 9).

(3) Den Höhengschlag erneut messen und die Erhebung am Reifen markieren.

(4) Ist der Höhengschlag noch immer zu groß, folgendermaßen vorgehen:

(a) Wenn sich die Erhebung innerhalb von 101,6 mm (4,0 Zoll) zur ersten Erhebung befindet und noch immer zu groß ist, muß der Reifen ausgetauscht werden.

(b) Wenn sich die Erhebung innerhalb von 101,6 mm (4,0 Zoll) zur ersten Erhebung an der Felge befindet, die Felge auf Einhaltung der Sollwerte

**Abb. 7 Meßuhr**

J9322-3

Abb. 8 Erste Messung am Reifen

(“Technische Daten”) prüfen. Näheres hierzu siehe Abschnitt “Schlag von Felgen und Reifen” in diesem Kapitel.

(c) Wenn sich die Erhebung NICHT innerhalb von 101,6 mm (4,0 Zoll) zur Erhebung am Reifen oder an der Felge befindet, den kürzesten Abstand zwischen zweiter und erster Erhebung mit einem Pfeil auf der Lauffläche des Reifens markieren. Den Reifen abnehmen und um 90 Grad in Pfeilrichtung versetzt wieder auf die Felge aufziehen (Abb. 10). Auf diese Weise kann der Höhengschlag in der Regel auf ein akzeptables Maß reduziert werden.

INSTANDSETZUNG BEI DRUCKVERLUST

Zur Instandsetzung muß der Gürtelreifen von der Felge abgenommen werden. Eine Instandsetzung ist nur im Bereich der Lauffläche zulässig (Abb. 11). Bei

ARBEITSBESCHREIBUNGEN (Fortsetzung)

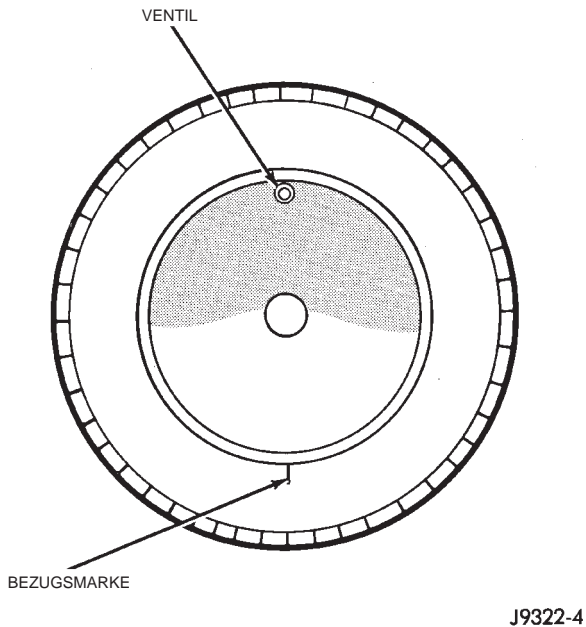


Abb. 9 Montieren des Reifens um 180 Grad versetzt

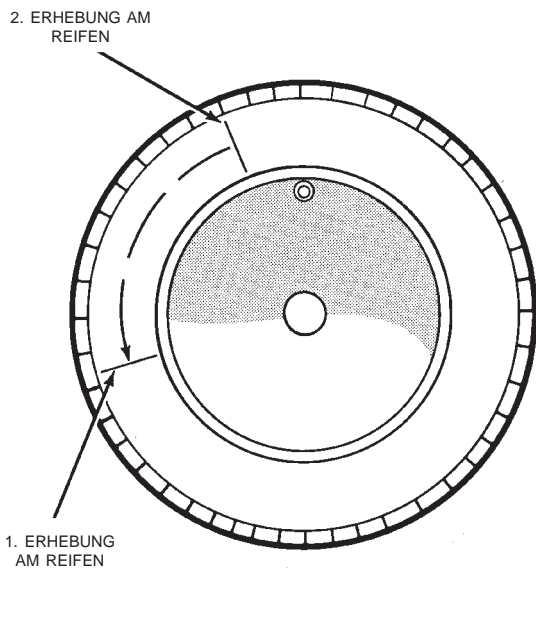


Abb. 10 Montieren des Reifens um 90 Grad in Pfeilrichtung versetzt

Schäden außerhalb dieses Bereichs muß der Reifen ausgetauscht werden.

Vor dem Abbau die Luft vollständig aus dem Reifen ablassen. Zur Erleichterung der Demontage/Montage des Reifens eine gleitfördernde Seifenlauge verwenden. Keine scharfkantigen Werkzeuge verwenden, durch die Reifen oder Felge beschädigt werden könnten.

Vor dem Aufziehen des Reifens alle Roststellen von der Felge entfernen und nach Bedarf neu lackieren.

Das Rad an das Fahrzeug anbauen und die Befestigungsschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

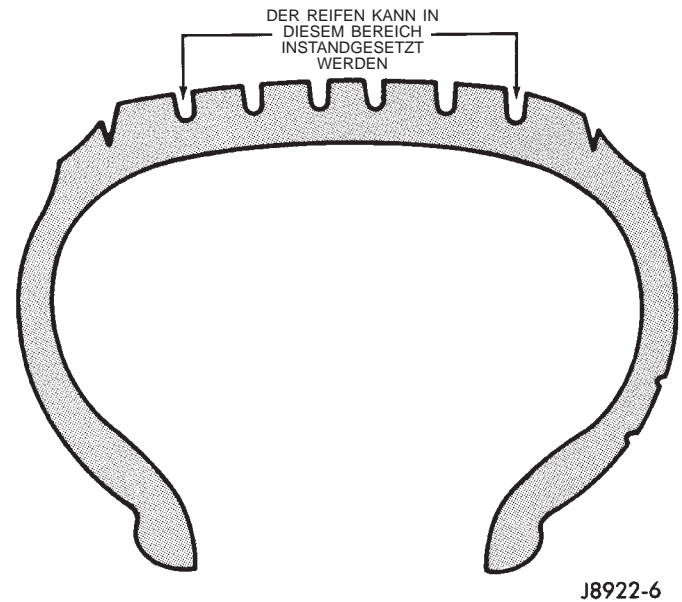


Abb. 11 Instandsetzbarer Bereich des Reifens

REINIGUNG UND PRÜFUNG

REINIGUNG DER REIFEN

Vor der Auslieferung des Fahrzeugs ist der Schutzüberzug von den Reifen zu entfernen, da sonst die Qualität der Reifen beeinträchtigt werden könnte.

Zum Entfernen des Schutzüberzugs die Reifen mit warmem Wasser gut anfeuchten und das Wasser einige Minuten lang einwirken lassen. Dann den Schutzüberzug mit einer weichen Bürste abbürsten. Der Schutzüberzug kann auch mit einem Dampfstrahlgerät entfernt werden.

HINWEIS: AUF KEINEN FALL Benzin, Mineralöl, ein Lösungsmittel oder eine Drahtbürste verwenden, um den Schutzbezug zu entfernen.

TECHNISCHE DATEN

REIFENGRÖSSE

| REIFENGRÖSSE | HERSTELLER |
|--------------|------------|
| P205/75R15 | Goodyear |
| P215/70R15 | Goodyear |
| P225/75R15 | Goodyear |
| 30x9.50R15 | Goodyear |

FELGEN

STICHWORTVERZEICHNIS

| | Seite | | Seite |
|------------------------------------|-------|----------------------------------------|-------|
| FUNKTIONSBESCHREIBUNG | | ARBEITSBESCHREIBUNGEN | |
| ALLGEMEINES | 7 | AUSWUCHTEN VON RÄDERN UND REIFEN | 9 |
| FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG | | RADMONTAGE | 8 |
| PRÜFEN DER RÄDER | 7 | TECHNISCHE DATEN | |
| SCHLAG VON FELGEN UND REIFEN | 8 | ANZUGSMOMENTE | 10 |

FUNKTIONSBESCHREIBUNG

ALLGEMEINES

Verfügbare Felgenreößen sind auf der Sicherheitsplakette an der Türinnenseite der Fahrertür angegeben. Die Felgenreöße ist abhängig von der entsprechenden Motor/Getriebekombination. Die Serienräder sind für sicheres Fahrverhalten bei allen Belastungen im Rahmen des maximal zulässigen Gesamtgewichts ausgelegt.

Alle Fahrzeuge sind mit Felgen aus gestanztem Stahl, Aluminiumguß oder geschmiedetem Aluminium ausgestattet. Jede Felge weist ein Sicherheitsprofil in Form von erhöhten Bereichen zwischen Felgenhorn und Felgenbett auf, die als Hump bezeichnet werden (Abb. 1).

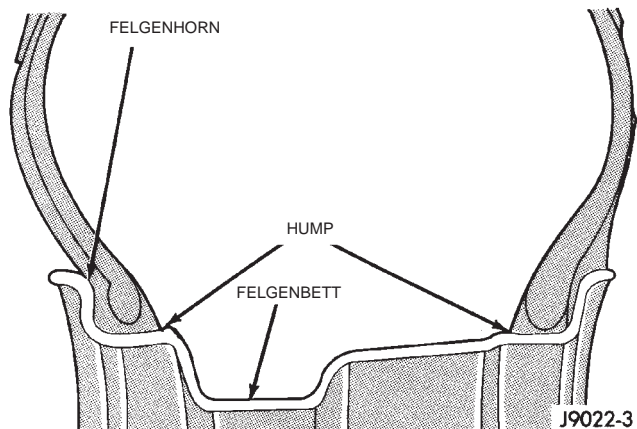


Abb. 1 Sicherheitsfelge

Bei der Erstfüllung des Reifens mit Luft wird der Reifenwulst über das Sicherheitsprofil gepreßt. Bei plötzlichem Druckverlust verhindert das Sicherheitsprofil das Abfließen des Reifens.

Die Radbolzen und -mutter sind an den jeweiligen Felgentyp angepaßt, was bei der Ersatzteilwahl zu berücksichtigen ist. Alle Leichtmetallfelgen sowie einige Stahlfelgen besitzen Radmutter mit einem größeren Kegelansatz, der zur sicheren Befestigung der Felge erforderlich ist. Ersatzteile von minderer Qualität oder anderer Ausführung dürfen nicht verwendet werden.

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG

PRÜFEN DER RÄDER

Ein Radwechsel ist in folgenden Fällen erforderlich:

- bei unzulässigem Schlag
- bei verbeulten oder verzogenen Felgen
- bei Druckverlust
- bei beschädigten Radbolzen-Bohrungen.

HINWEIS: Hämmern, Erwärmen, Schweißen oder die Reparatur von Undichtigkeiten sind bei der Instandsetzung von Felgen unzulässig.

Beim Austausch von Felgen sollten stets Originalersatzteile verwendet werden. Wenn andere Felgen verwendet werden, sollten diese die gleiche Tragfähigkeit wie die Originalfelgen besitzen. Die Abmessungen (Durchmesser, Maulweite, Einpreßtiefe und Lochkreisdurchmesser) der Felge dürfen sich nicht von denen der Originalfelge unterscheiden.

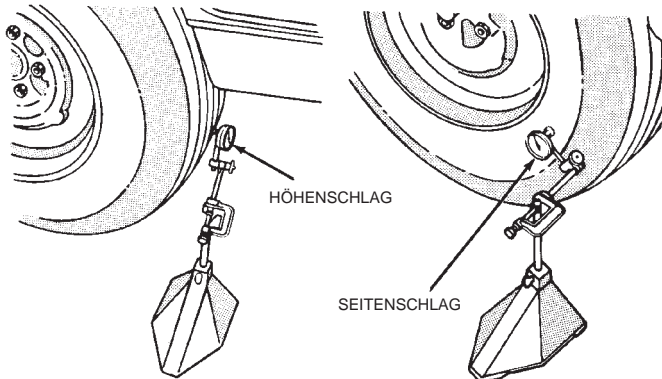
VORSICHT! DURCH DIE MONTAGE VON FELGEN, DIE DIESE ANFORDERUNGEN NICHT ERFÜLLEN, KÖNNEN FAHR SICHERHEIT UND FAHR VERHALTEN DES FAHRZEUGS BEEINTRÄCHTIGT WERDEN. VON DER MONTAGE GEBRAUCHTER FELGEN WIRD ABGERATEN. DA NICHT BEKANNT IST, WIE STARK DIE FELGE BEREITS DURCH UNSACHGEMÄSSE BEHANDLUNG ODER HOHE LAUFLEISTUNG BEANSPRUCHT IST, KANN EIN PLÖTZLICHES VERSAGEN NICHT AUSGESCHLOSSEN WERDEN.

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG (Fortsetzung)

SCHLAG VON FELGEN UND REIFEN

Unter Höhenschlag versteht man die Differenz zwischen den Erhebungen und Abflachungen an Reifen oder Felge (Abb. 2).

Unter Seitenschlag versteht man un rundes Laufen oder **Taumeln** des Reifens oder der Felge an der Seite.



J9022-4

Abb. 2 Prüfen des Höhen- und Seitenschlags am Reifen

Ein Höhenschlag von mehr als 1,5 mm (0,06 Zoll), gemessen in der Mitte der Lauffläche, kann zu Rüttelbewegungen des Fahrzeugs führen.

Ein Seitenschlag von mehr als 2,0 mm (0,08 Zoll), gemessen an der Reifenschulter, kann ebenfalls zu Rüttelbewegungen führen.

In einigen Fällen läßt sich der Höhenschlag durch neues Ausrichten des Rades an den Radbolzen verringern (siehe Methode 1). Kann der Höhenschlag auf diese Weise nicht auf ein akzeptables Maß reduziert werden, kann der Reifen auf der Felge gedreht werden (siehe Methode 2).

METHODE 1 (NEUAUSRICHTEN DER FELGE AUF DER NABE)

(1) Eine kurze Probefahrt durchführen, um beim Parken entstandene Flachstellen am Reifen zu beseitigen.

(2) Radlager prüfen und ggf. neu einstellen bzw. austauschen.

(3) Die Anlageflächen der Felge auf Planheit prüfen.

(4) Das Rad um zwei Radbolzen gegenüber der ursprünglichen Montageposition versetzen.

(5) Die Radmuttern mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen, um ein Verziehen der Nabe zu verhindern.

(6) Den Höhenschlag prüfen. Ist der Höhenschlag noch immer zu groß, die Reifenflanke, die Felge und den Radbolzen an der Position des größten Höhenschlags markieren und mit Methode 2 fortfahren.

METHODE 2 (VERDREHEN DES REIFENS AUF DER FELGE)

HINWEIS: Das Verdrehen des Reifens auf der Felge ist vor allem dann erforderlich, wenn sowohl Reifen als auch Felge Schlag aufweisen.

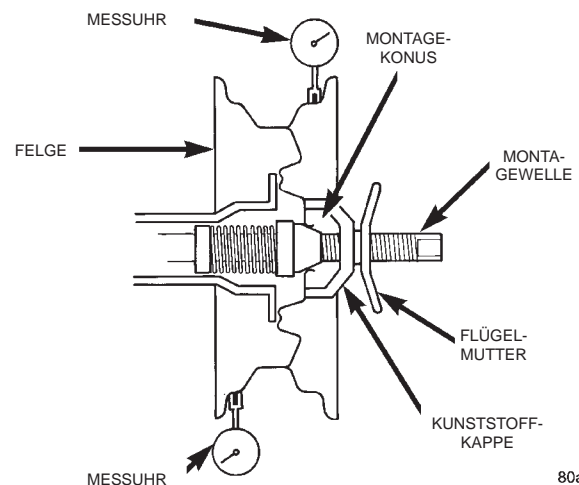
(1) Den Reifen von der Felge abnehmen und auf einer dynamischen Auswuchtmaschine montieren.

(2) Den Höhenschlag (Abb. 3) und den Seitenschlag der Felge prüfen (Abb. 4).

- **STAHLFELGEN:** Höhenschlag (maximal) 1,02 mm (0,040 Zoll), Seitenschlag (maximal) 1,14 mm (0,045 Zoll).

- **LEICHTMETALLFELGEN:** Höhenschlag (maximal) 0,76 mm (0,030 Zoll), Seitenschlag (maximal) 0,89 mm (0,035 Zoll).

(3) Befindet sich die Stelle mit dem größten Höhenschlag in der Nähe der Markierung, den Reifen um 180 Grad versetzt aufziehen und den Höhenschlag erneut prüfen.



80a611da

Abb. 3 Prüfen des Höhenschlags

ARBEITSBESCHREIBUNGEN

RADMONTAGE

Die Radbolzen und -muttern sind an den jeweiligen Felgentyp angepasst, was bei der Ersatzteilwahl zu berücksichtigen ist. Ersatzteile von minderer Qualität oder anderer Ausführung dürfen nicht verwendet werden. Alle Leichtmetallfelgen sowie einige Stahlfelgen besitzen Radmuttern mit einem größeren Kegelsansatz, der zur sicheren Befestigung der Felge erforderlich ist.

ARBEITSBESCHREIBUNGEN (Fortsetzung)

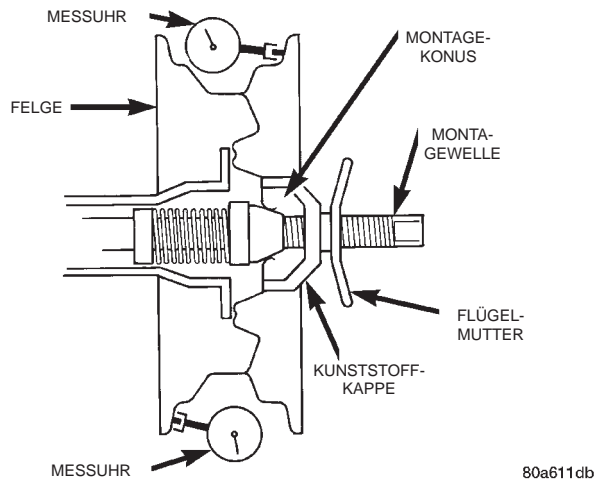


Abb. 4 Prüfen des Höhenschlags

Vor der Montage des Rads Roststellen vollständig von der Anlagefläche der Felge entfernen. Sicherstellen, daß die Metallflächen genau aufeinanderliegen.

Bei der Montage das Rad zunächst an der Anlagefläche der Nabe ansetzen. Danach die Radmutter eindrehen und von Hand festziehen. Zum Schluß die Radmutter schrittweise in der angegebenen Reihenfolge mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen (Abb. 5).

VORSICHT! BOLZEN UND MUTTERN AUF KEINEN FALL EINÖLEN ODER EINFETTEN. DAS MONTIEREN DER RÄDER OHNE GUTEN KONTAKT DER METALLTEILE ODER DIE VERWENDUNG VON VERCHROMTEN RADMUTTERN, KANN EIN LÖSEN DER MUTTERN ZUR FOLGE HABEN. DADURCH KÖNNEN DIE SICHERHEIT UND DIE HANDHABUNG DES FAHRZEUGS BEEINTRÄCHTIGT WERDEN.

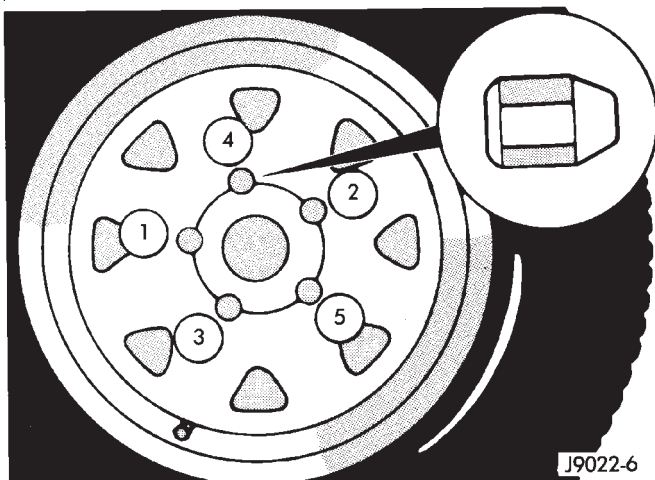


Abb. 5 Reihenfolge beim Festziehen der Radmutter
RADWECHSEL

Ein Radwechsel ist in folgenden Fällen erforderlich:

- bei unzulässigem Schlag

- bei verbeulten oder verzogenen Felgen
- bei Druckverlust an den Schweißnähten
- bei beschädigten Radbolzen-Bohrungen.

Hämmern, Erwärmen und Schweißen sind bei der Instandsetzung von Felgen unzulässig.

Originalfelgen sind über den Chrysler-Vertragshändler erhältlich. Anderweitig bezogene Ersatzfelgen müssen in folgenden Punkten mit den Originalfelgen übereinstimmen:

- Tragfähigkeit
- Durchmesser
- Maulweite
- Einpresstiefe
- Lochkreisdurchmesser.

Durch die Montage von Felgen, die diese Anforderungen nicht erfüllen, können Fahrsicherheit und Fahrverhalten des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Von der Montage **gebrauchter** Felgen wird abgeraten, da nicht bekannt ist, wie stark eine Felge bereits durch unsachgemäße Behandlung beansprucht ist.

AUSWUCHTEN VON RÄDERN UND REIFEN

Das Auswuchten von Rädern sollte auf einer dynamischen Auswuchtmaschine erfolgen. Näheres zur korrekten Montage des Rades auf der Auswuchtmaschine siehe die Bedienungsanleitung der Auswuchtmaschine. Bei der Montage von Stahlfelgen wird der Montagekonus in der Regel auf der Vorderseite, bei Leichtmetallfelgen auf der Rückseite der Felge und ohne Feder montiert.

HINWEIS: Statisches Auswuchten wird nur für den Fall empfohlen, daß eine dynamische Auswuchtmaschine nicht zur Verfügung steht.

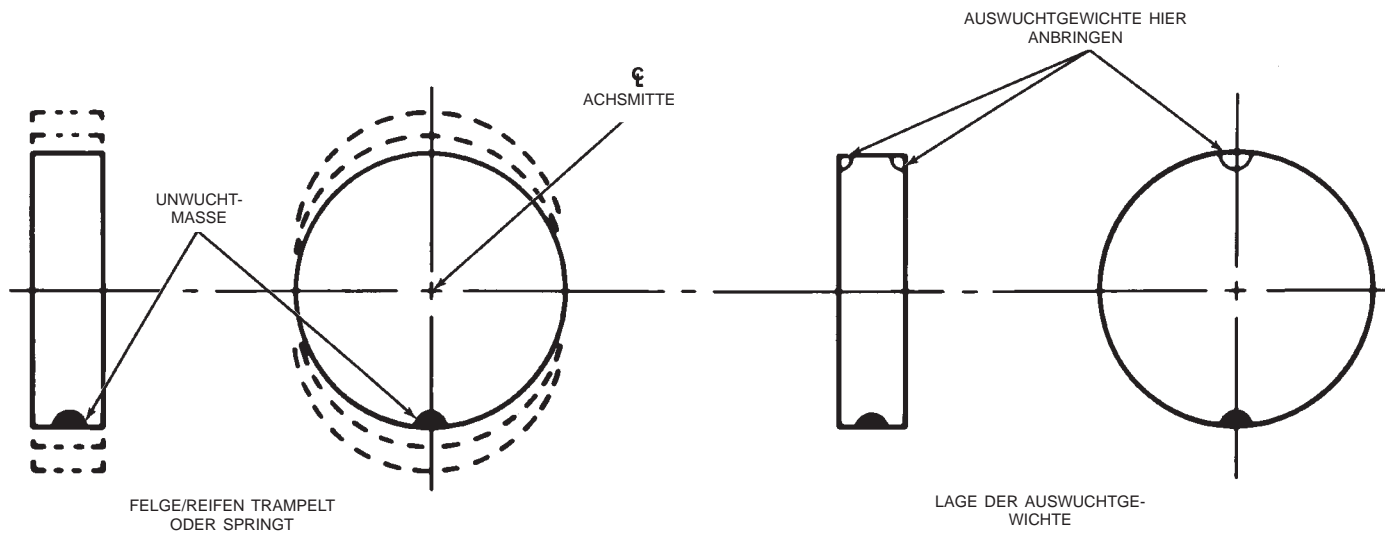
HINWEIS: Räder aus Aluminiumguß und aus geschmiedetem Aluminium erfordern beschichtete Auswuchtgewichte und spezielle Auswuchtanlagen.

Das Auswuchten der Räder kann im eingebauten oder im ausgebauten Zustand erfolgen. Beim Auswuchten im eingebauten Zustand muß das dem auszuwuchtenden Rad gegenüberliegende Rad vom Fahrzeug abgebaut werden. Empfohlen wird das Auswuchten mit Rädern im ausgebauten Zustand.

Bei statischer Unwucht ist die Unwuchtmasse zu ermitteln und unmittelbar gegenüber der Unwucht ein Auswuchtgewicht anzubringen, dessen Größe genau der Unwuchtmasse entspricht. Die eine Hälfte dieses Gewichts am **inneren**, die andere Hälfte am **äußeren** Felgenhorn befestigen (Abb. 6).

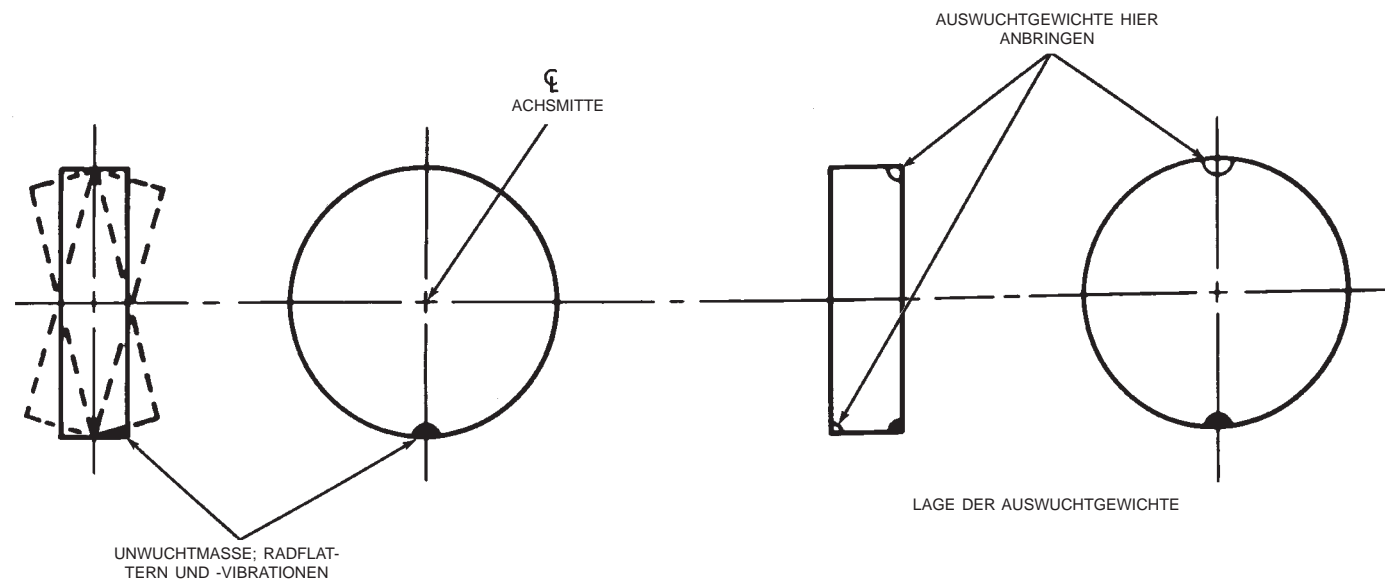
Beim dynamischen Auswuchten wird mit der Ausrüstung das Gewicht ermittelt, das am inneren und äußeren Felgenhorn befestigt werden muß (Abb. 7).

ARBEITSBESCHREIBUNGEN (Fortsetzung)



J8922-8

Abb. 6 Statische Unwucht & statisches Auswuchten



J8922-9

Abb. 7 Dynamische Unwucht & dynamisches Auswuchten

TECHNISCHE DATEN

ANZUGSMOMENTE

BEZEICHNUNG

ANZUGSMOMENT

Radmutter

1/2 X 20 mit 60°-Kegelansatz . . . 115 bis 156 N·m
(85 bis 115 ft. lbs.)