

# FELGEN UND REIFEN

## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite		Seite
FELGEN .....	7	REIFEN .....	1

## REIFEN

### STICHWORTVERZEICHNIS

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

### FUNKTIONSBESCHREIBUNG

#### ALLGEMEINES

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 erhöhten 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.

KENNBUCHSTABE	GESCHWINDIGKEITSKATEGORIE
S	180 km/h (112 mph)
T	190 km/h (118 mph)
U	200 km/h (124 mph)
H	210 km/h (130 mph)
V	240 km/h (149 mph)
W	270 km/h (168 mph)
Y	300 km/h (186 mph)

## FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)

Die Geschwindigkeitskategorie ist nicht immer auf der Reifenflanke angegeben.

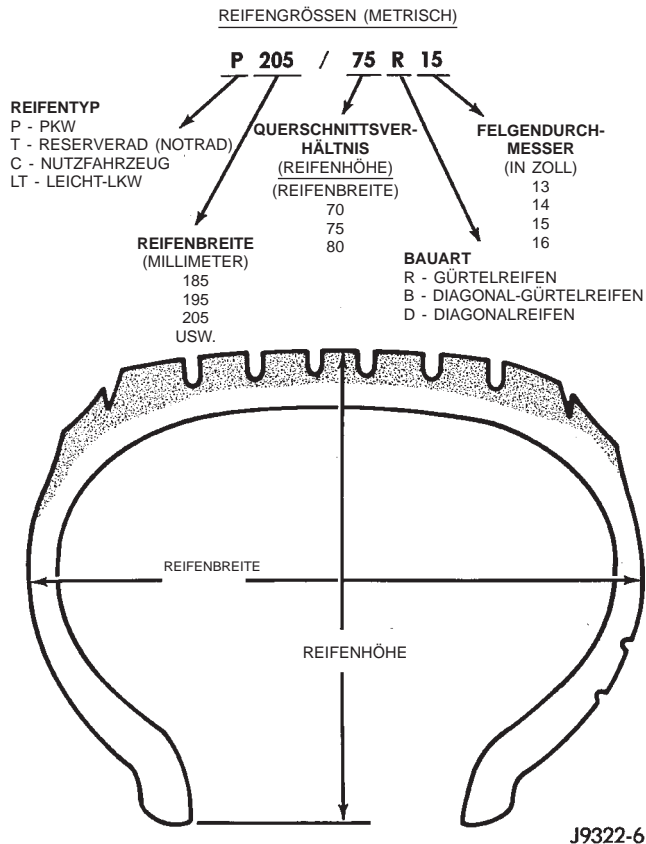


Abb. 1 Reifenkennzeichnung

## SCHNEEKETTEN

Die Montage von Schneeketten ist bei **bestimmten** Modellen zulässig. Näheres hierzu siehe die Betriebsanleitung des betreffenden Fahrzeugs.

## GÜRTELREIFEN

Gürtelreifen weisen bessere Fahreigenschaften, eine höhere Lebensdauer, höheren Fahrkomfort und 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. Der korrekte Reifendruck kann der Reifendrucktafel des Fahrzeugs entnommen werden.

## 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).

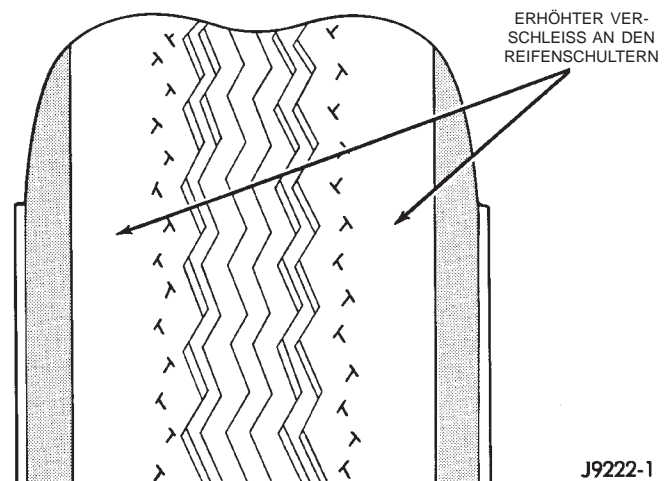


Abb. 2 Reifenverschleiß bei zu niedrigem Reifendruck

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

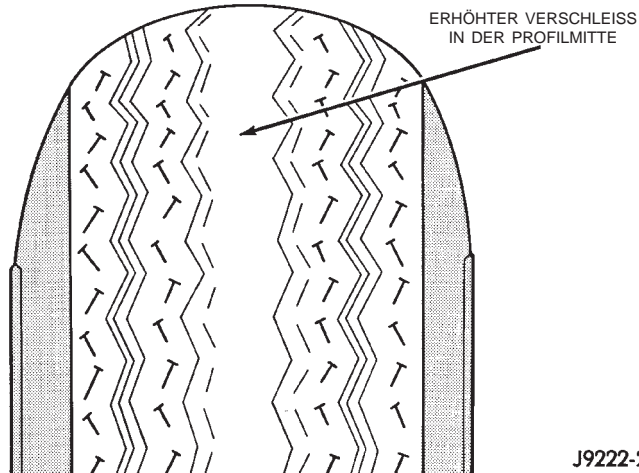
Falscher Reifendruck kann folgende Konsequenzen haben:

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

Der korrekte Reifendruck kann der Reifendrucktafel des Fahrzeugs entnommen werden.

Die angegebenen Werte wurden sorgfältig ermittelt und gewährleisten ein hohes Maß an Sicherheit, Fahrstabilität und Fahrkomfort. Der Reifendruck sollte einmal monatlich bei kalten Reifen gemessen werden. Der Reifendruck des Ersatzrades sollte mindestens zweimal pro Jahr gemessen werden. Bei sin-

FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)



**Abb. 3 Reifenverschleiß bei zu hohem Reifendruck**

kenden Außentemperaturen nimmt der Reifendruck ab. Bei starken Schwankungen der Außentemperatur sollte der Reifendruck häufiger gemessen werden.

Die auf den Plaketten angegebenen Reifendrucke gelten grundsätzlich für kalte Reifen. Die Reifen sind kalt, wenn das Fahrzeug mindestens 3 Stunden lang gestanden hat und danach nicht oder höchstens 1,5 Kilometer (1 Meile) gefahren wurde. Der Reifendruck kann sich beim Fahrbetrieb aufgrund der höheren Reifentemperatur um 14 bis 42 kPa erhöhen. Dieser erhöhte Reifendruck ist normal und darf nicht korrigiert werden.

**VORSICHT! FALSCHER REIFENDRUCK KANN DAS FAHRVERHALTEN BEEINTRÄCHTIGEN UND ZU ERHÖHTEM VERSCHLEISS FÜHREN. 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 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 Reifendrucks wird die Verwendung eines hochwertigen Druckmeßgerätes empfohlen. Nach dem Prüfen des Reifendrucks die Staubschutzkappe auf die Ventile aufschrauben und von Hand festziehen.

**VERSCHLEISSINDIKATOREN**

Die Verschleißindikatoren sind am Grund der Profilirillen 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 2 Stellen sichtbar sind oder das Profil glatte Stellen aufweist (Abb. 4).

**VERSCHLEISSBILDER**

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

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG (Fortsetzung)

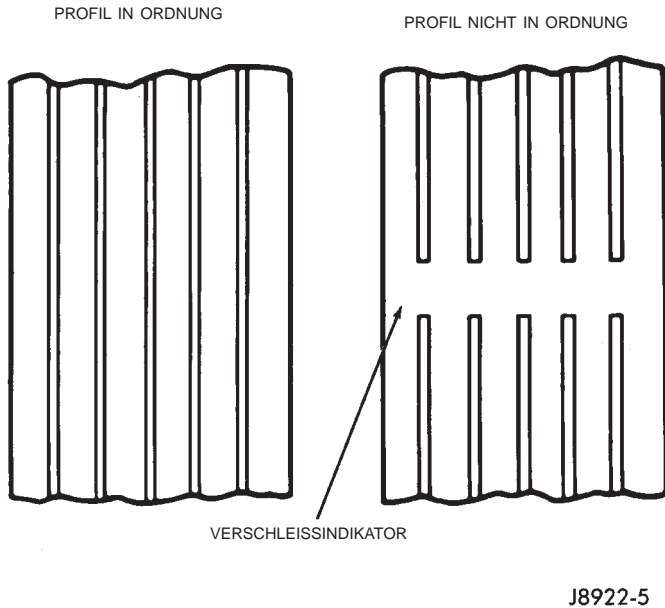


Abb. 4 Verschleißindikatoren

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 zu einer starken Abnutzung an den Profilrändern. Das Profil sieht dann 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 unter-

schiedlichen Geschwindigkeiten probefahren. Beim Beschleunigen und Abbremsen sowie bei leichten Lenkbewegungen nach links und rechts auf Abrollgeräusche achten.

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 Umsetzen der Räder in regelmäßigen Zeitabständen läßt sich dieser Effekt in begrenztem Maße ausgleichen. Die Vorteile des Umsetzens der Räder sind:

- Verlängerung der Lebensdauer des Profils,
- Aufrechterhaltung der Traktion,
- eine größere Laufruhe.

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.

RAD-/REIFENMONTAGE

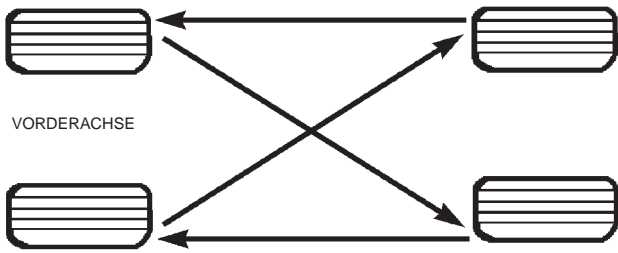
Bei Fahrzeugen des Typs ZJ wird bei der werksseitigen Montage der Räder und Reifen eine Ausrichtung der Reifenerhebung zur Felgenabflachung vorgenommen. Durch die genaue Ausrichtung der Reifenerhebung zur Felgenabflachung wird die Unrundheit des Rades auf ein Minimum reduziert. Die Erhebung ist durch eine außen an der Reifenflanke angebrachte Farbmarkierung oder durch

VERSCHLEISS-BILD	ERHÖHTER VERSCHLEISS AN DEN REIFENSCHULTERN	ERHÖHTER VERSCHLEISS IN DER PROFILMITTE	RISSE IN DER LAUFFLÄCHE	EINSEITIGER VERSCHLEISS	SÄGEZÄHNE	GLATTE STELLEN	AUSWASCHUNGEN
AUSWIRKUNG	1.  2.						
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	FALSCHER 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.

Abb. 5 Verschleißbilder

ARBEITSBESCHREIBUNGEN (Fortsetzung)



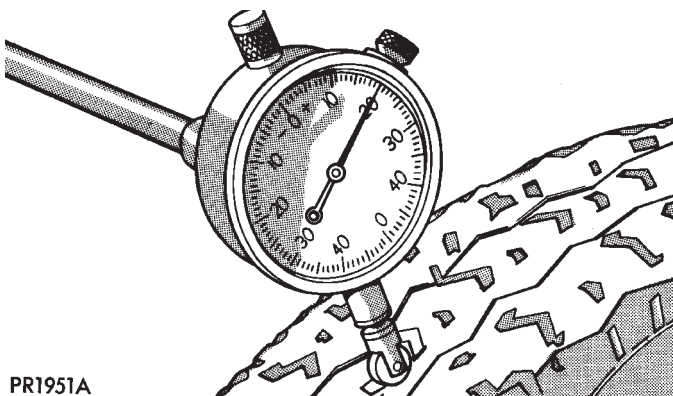
8031e864

**Abb. 6 Schema für das Umsetzen der Räder**

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 den Reifenerhebung in der Mitte der Profilrippe messen (Abb. 7). Den Wert notieren und die Erhebung am Reifen markieren. Ebenfalls die Position des Ventils am Reifen markieren (Abb. 8).

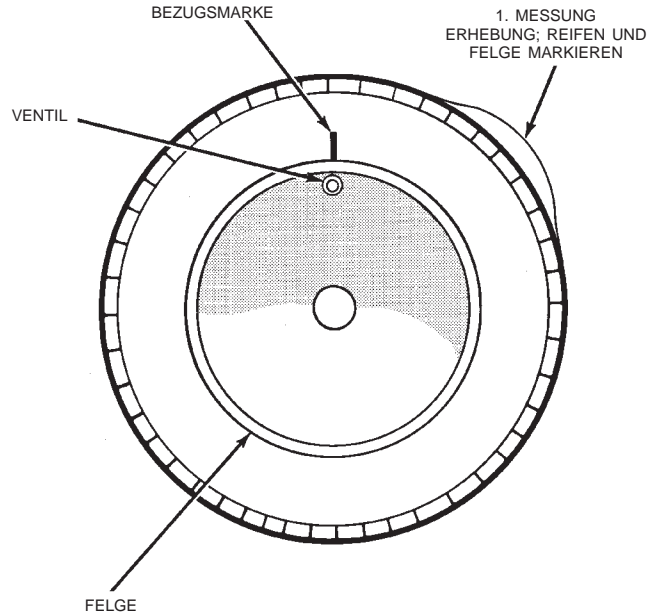


**Abb. 7 Meßuhr**

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

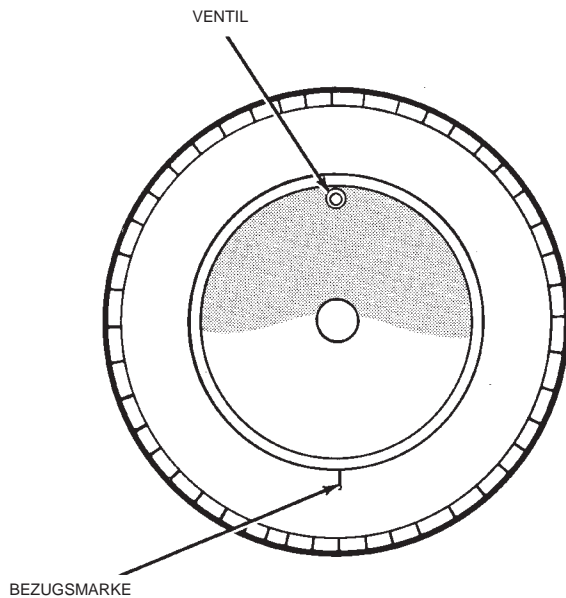
(3) Den Höhengschlag erneut messen und die Erhebung am Reifen markieren.

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



J9322-3

**Abb. 8 Erste Messung am Reifen**



J9322-4

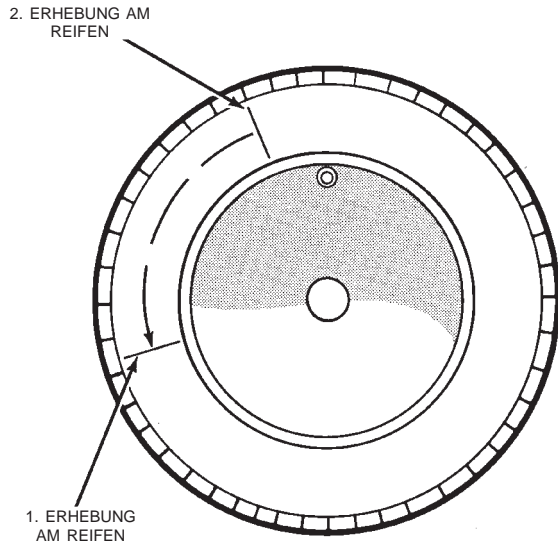
**Abb. 9 Montieren des Reifens um 180 Grad versetzt**

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

## ARBEITSBESCHREIBUNGEN (Fortsetzung)

(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.



J9322-5

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

## INSTANDSETZUNG BEI DRUCKVERLUST

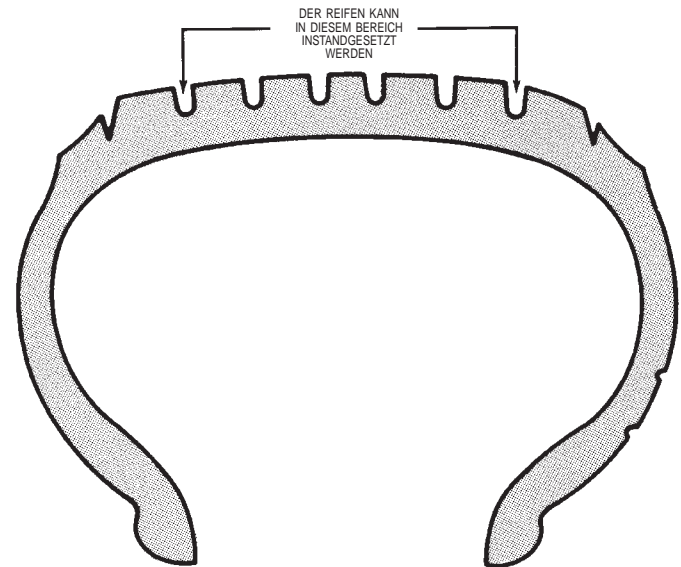
Zur Instandsetzung muß der Gürtelreifen von der Felge abgenommen werden. Eine Instandsetzung ist nur im Bereich der Lauffläche zulässig (Abb. 11). Bei Schäden außerhalb dieses Bereichs muß der Reifen ausgetauscht werden.

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.

den, 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 auf Mineralölbasis oder eine Drahtbürste verwenden, um den Schutzüberzug zu entfernen.**

# FELGEN

## STICHWORTVERZEICHNIS

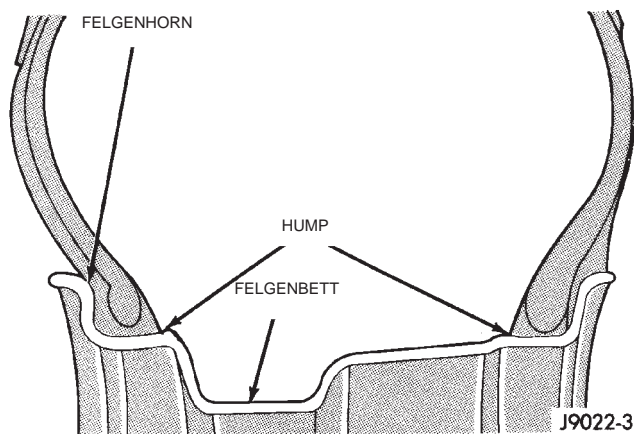
	Seite		Seite
<b>FUNKTIONSBESCHREIBUNG</b>		<b>ARBEITSBESCHREIBUNGEN</b>	
ALLGEMEINES .....	7	AUSWUCHTEN VON RÄDERN UND REIFEN ...	9
<b>FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG</b>		RADMONTAGE .....	8
PRÜFEN DER RÄDER .....	7	<b>TECHNISCHE DATEN</b>	
SCHLAG VON FELGEN UND REIFEN .....	8	ANZUGSMOMENTE .....	10

### 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 Stahl oder Aluminiumguß ausgestattet. Jede Felge weist ein Sicherheitsprofil in Form von erhöhten Bereichen zwischen Felgenhorn und Felgenbett auf, die als Hump bezeichnet werden.



**Abb. 1 Sicherheitsfelge**

Bei der Erstfüllung des Reifens mit Luft wird der Reifenwulst über das Sicherheitsprofil gepreßt. Bei plötzlichem Druckverlust verhindert das Sicherheitsprofil das Ablutschen des Reifens, so daß das Fahrzeug sicher zum Stillstand gebracht werden kann.

Felgen aus Aluminiumguß erfordern beschichtete Auswuchtgewichte und spezielle Auswuchtanlagen.

Die Radbolzen und -mutter 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 Radmutter mit einem größeren Kegelansatz, der zur sicheren Befestigung der Felge erforderlich ist.

### FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG

#### PRÜFEN DER RÄDER

Die Räder sind zu überprüfen auf:

- Unzulässigen Schlag
- Beulen oder Risse in der Felge
- Beschädigte Radbolzen-Bohrungen
- Druckverlust durch Undichtigkeiten im Bereich der Felge

**HINWEIS: Hämmern, Erwärmen und Schweißen 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, Nabenbohrung und Lochkreisdurchmesser) der Felge dürfen sich nicht von denen der Originalfelge unterscheiden.

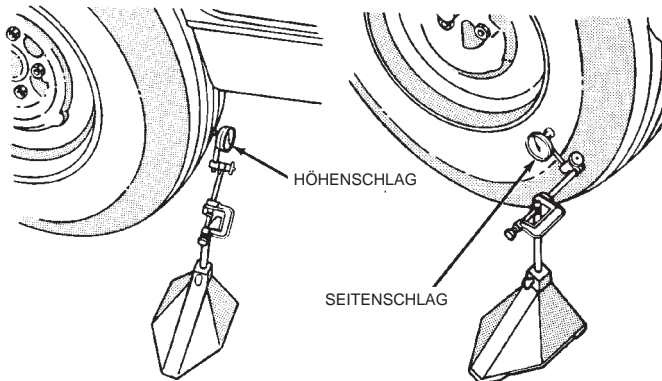
**VORSICHT! DURCH DIE MONTAGE VON FELGEN, DIE DIESE ANFORDERUNGEN NICHT ERFÜLLEN, KÖNNEN FAHR SICHERHEIT UND FAHR VERHALTEN DES FAHRZEUGS BEEINTRÄCHTIGT WERDEN. VON DER MONTAGE GEBRAUCHTER FELGEN WIRD ABGERATEN. DA NICHT BEKANNT IST, WIE STARK DIE FELGE BEREITS DURCH UNSACHGEMÄSSE BEHANDLUNG ODER HOHE 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 an Reifen und Felge**

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) Mit dem Fahrzeug eine kurze Probefahrt durchführen, um beim Parken entstandene Flachstellen am Reifen zu beseitigen.

(2) Die Radlager prüfen und ggf. einstellen oder 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.

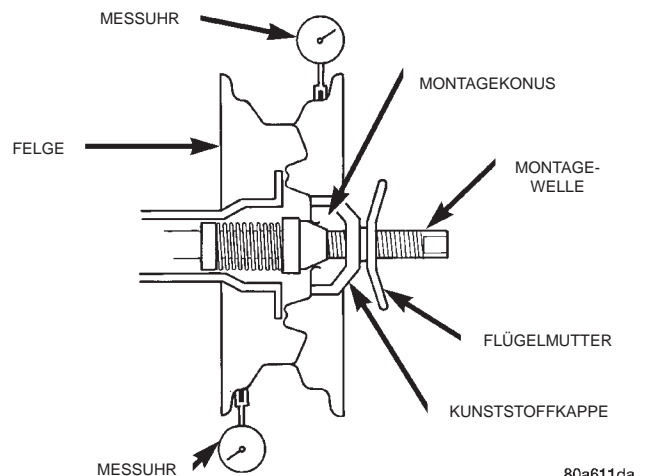
(1) Den Reifen von der Felge abnehmen und die Felge auf einer dynamischen Auswuchtmaschine montieren.

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

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

- LEICHTMETALLFELGEN: Höhenschlag 0,76 mm (0,030 Zoll), Seitenschlag 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. Näheres hierzu siehe den Abschnitt über Rad-/Reifenmontage.



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 Kegelsatz, der zur sicheren Befestigung der Felge erforderlich ist.

ARBEITSBESCHREIBUNGEN (Fortsetzung)

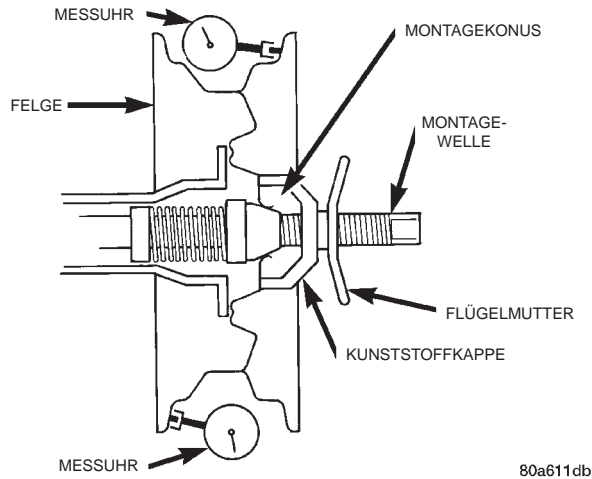


Abb. 4 Prüfen des Seitenschlags

**HINWEIS:** Keine verchromten Radmuttern zur Befestigung von verchromten Felgen verwenden.

Vor der Montage des Rades Roststellen vollständig von der Anlagefläche der Felge entfernen. Sicherstellen, daß die Metallflächen genau aufeinanderliegen. Bei unsachgemäßer Montage können sich die Radmuttern lockern, wodurch Fahrsicherheit und Fahrverhalten des Fahrzeugs beeinträchtigt werden.

Bei der Montage das Rad zunächst an der Anlagefläche der Nabe ansetzen. Danach die Radmuttern eindrehen und von Hand festziehen. Zum Schluß die Radmuttern schrittweise in der angegebenen Reihenfolge mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen (Abb. 5). **Bolzen und Muttern auf keinen Fall einölen oder einfetten.**

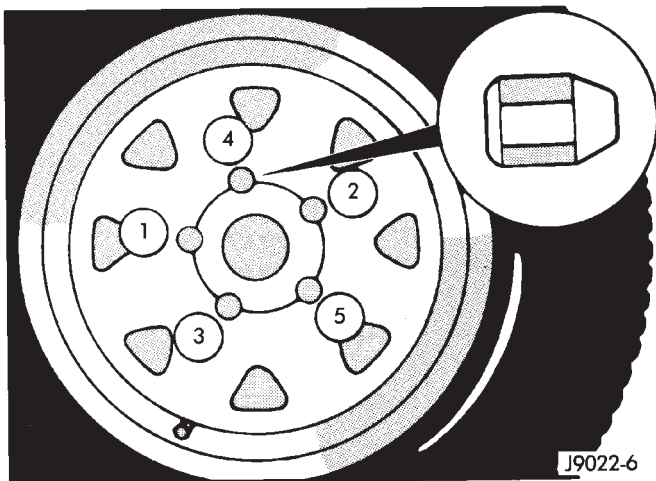


Abb. 5 Reihenfolge beim Festziehen der Radmuttern

**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**

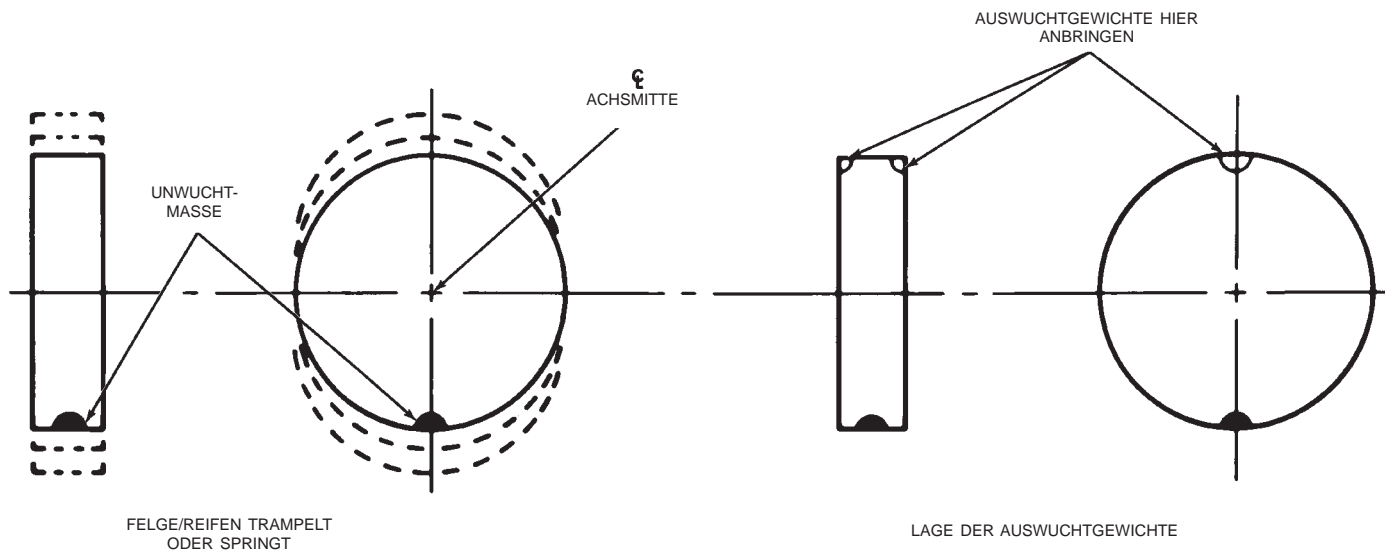
Das Auswuchten von Rädern sollte auf einer dynamischen Auswuchtmaschine erfolgen. Näheres zur korrekten Montage des Rades auf der Auswuchtmaschine siehe die Bedienungsanleitung der Auswuchtmaschine. Bei der Montage von Stahlfelgen wird der Montagekonus in der Regel auf der Vorderseite, bei Leichtmetallfelgen 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:** Leichtmetallfelgen erfordern beschichtete Auswuchtgewichte und spezielle Auswuchtanlagen.

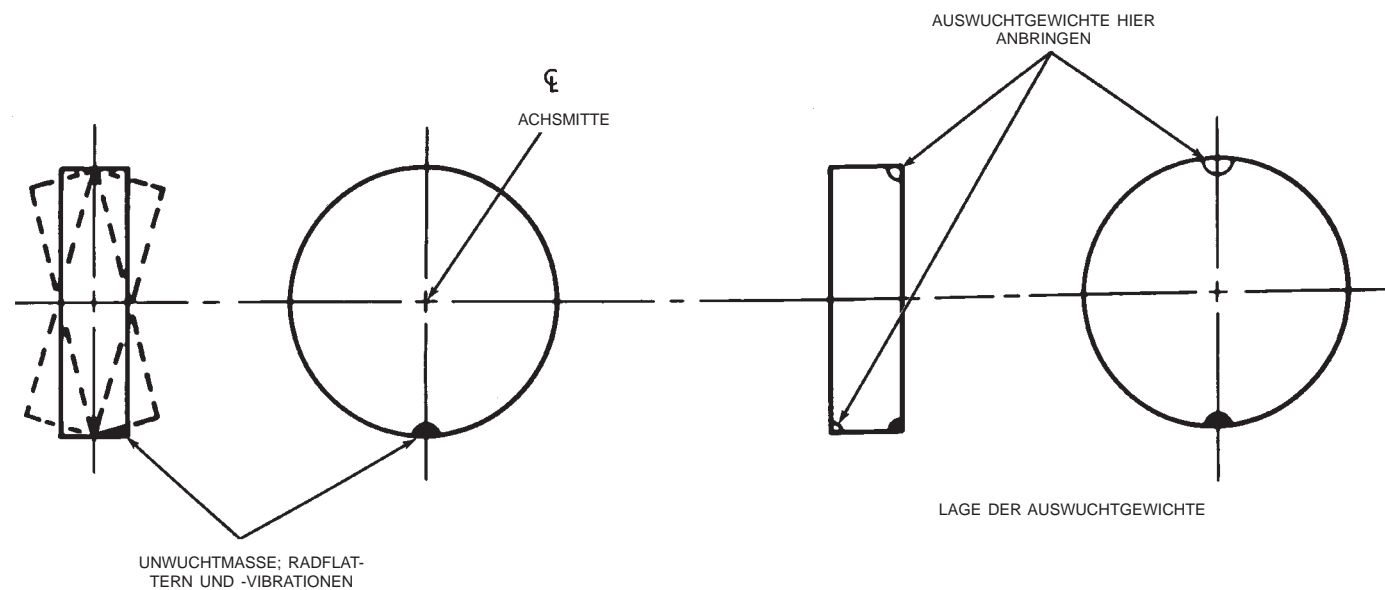
Das Auswuchten der Räder kann im ein- oder ausgebauten Zustand erfolgen. Beim Auswuchten im eingebauten Zustand muß das dem auszuwuchtenden Rad gegenüberliegende Rad vom Fahrzeug abgebaut werden. Empfohlen wird das Auswuchten bei abgebauten Rädern.

Bei statischem Auswuchten 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). Das Rad muß im abgebauten Zustand ausgewuchtet werden. Beim dynamischen Auswuchten ist die Auswuchtanlage so ausgelegt, daß die Auswuchtgewichte am inneren und äußeren Felgenhorn befestigt werden.



J8922-8

**Abb. 6 Statische Unwucht & statisches Auswuchten**



J8922-9

**Abb. 7 Dynamische Unwucht & dynamisches Auswuchten**

TECHNISCHE DATEN

ANZUGSMOMENTE

**BESCHREIBUNG**

**Radmutter**

1/2 X 20 mit

60°-Kegelansatz . . . . . 115 bis 150N·m  
(85 bis 115 ft. lbs.)

**ANZUGSMOMENT**