

# **Pneuservice und Radwechsel am Minor mit Ärger und gefährlichen Folgen!**

Unsere Morris Minors haben seit dem ersten Modell vom „SV-Serie MM“ bis zum letzten Modell mit dem 1098cc-Motor die gleiche Grösse der Stahlfelgen. Der Durchmesser der Felgen beträgt 14 Zoll und die Felgenbreite ist 3.5 Zoll. Die Ausnahme ist, so glaube ich, der Van und der Pick-Up, bei denen ist die Felgenbreite 4.5 Zoll. Bei den ersten Modellen bis zu den frühen Serie II ist der Lochkreis der Befestigung an die Radnabe nicht gleich wie bei allen nachfolgenden Modellen.

Original sind Diagonalreifen mit der Pneugrösse 5.20 / 14“

Wer Radialreifen montiert hat, konnte 145 SR 14 verwenden.

Das entspricht heutzutage der Pneugrösse 145 / 80 R 14“

In der Regel dürfen auch jeweils die nächst grösseren Pneus noch montiert werden.

Was aber für alle Modelle einheitlich und zwingend gilt, ist das Anzugsdrehmoment für die Radschrauben der früheren und die Radmuttern der späteren Modelle.

**Anzugsdrehmoment der Radschrauben und Radmuttern:  
37 bis 39 lb. ft. = 5.1 bis 5.4 kg. m. = 50.1 Nm bis 52.8 Nm**

**Achtung!** Bei vielen Pneuservicefirmen und Garagen werden Radmuttern oft einheitlich nach den heutigen üblichen Werten auf 80 bis 90 Nm festgezogen.

Das hat in letzter Zeit dazu geführt, dass viele Minorfahrer die ihre Fahrzeuge in den Pneuservice geben, mit gebrochenen Radbolzen oder ausgerissenen Radmuttern Schaden am Fahrzeug erlitten haben.

**Es ist zwingend, dass man als Minorkunde die Firmen beim Radwechsel oder beim Pneuservice darauf hinweist, dass die Räder nur mit den oben angegebenen Werten angezogen werden dürfen, also rund 50 Nm.**

Als Folge des übermässigen Anziehens der Radmuttern gibt es nebst den oben erwähnten Schäden einen viel gefährlicheren,

vorerst versteckten Schaden. Die Zentrierkonen in der Felge werden durch das übermäßige Festziehen der Radmutter nach hinten ausgestülpt. Das führt dazu, dass das Rad nicht mehr mit der ganzen Planfläche an der Planfläche der Bremstrommel und Radnabe aufliegt, sondern nur noch um die vier ausgestülpten Konen.

Während der Fahrt beginnt dadurch das Rad in jeder Kurve durch die entstehenden Seitenkräfte etwas zu walken. Es beginnt sich langsam aber sicher ein Kleeblatt-ähnlicher Riss an der Felgen-Auflagefläche um die vier Radkonen herum zu bilden, was irgendwann zu Abbrechen des Rades führen wird.

Es kann sich jedermann sicher vorstellen, dass solch ein Radbruch in einer Kurve fatale Folgen haben kann.

Darum empfiehlt sich, die Felgen vor der Montage genau zu prüfen, ob nicht irgend ein kleiner Riss um die vier Konuslöcher sichtbar ist.

Auch sollte man auf der Innenseite des Rades mit einem Lineal prüfen, ob die Konuslöcher gegenüber der Planfläche etwas zurückstehen, oder ob sie sogar höher sind als die Planfläche.

Wenn letzteres zutrifft, darf die Felge nicht mehr montiert werden und sollte einer fachmännischen Reparatur unterzogen werden.

Man kann diese Konuslöcher mit einer geeigneten Pressvorrichtung zurückdrücken, wenn noch keine Risse entstanden sind.

Bei gerissenen Felgenauflagen ist eine fachmännische Reparatur zwingend oder besser ein Ersatz durch eine „gesunde“ Felge.

Ich wünsche euch allen unfallfreie Fahrten. Rolf Corbat