

1. Wprowadzenie pojazdu na stanowisko serwisowe albo pilotowanie kierowcy.
2. Weryfikacja punktów podnoszenia pojazdu.
3. Podniesienie pojazdu lub 1 strony pojazdu, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa - (każda pozycja koła lub kół bliźniaczych podnoszona oddzielnym podnośnikiem; podstawienie kobyłek/ podpórek oraz zabezpieczenie kół klinami chroniące przed przesunięciem; niedozwolone podnoszenie całej osi jednym podnośnikiem)
4. Weryfikacja obecności i stanu czujników ciśnienia (rozmowa z klientem/formularz informacyjny/ diagnostyka pojazdu).
5. Wstępna weryfikacja wizualna stanu opon, felg i ewentualnie kołpaków w celu wychwycenia występujących uszkodzeń i wskazania klientowi.
6. Odkręcenie śrub/nakrętek koła i odłożenie ich w przystosowane miejsce/do pojemnika w kolejności odkręcania w celu uniknięcia narzyniania gwintów i utrzymania odpowiedniej wartości momentu dokręcania.
7. Demontaż kołpaków (jeśli występują) w sposób umożliwiający ich ponowny montaż.
8. Zdjęcie koła z piasty, jeśli potrzeba z użyciem specjalistycznego odbijaka.
9. Wypuszczenie całego powietrza z koła oraz zdjęcie ciężarków nabijanych z felgi.
10. Umieszczenie koła w montażownicy zgodnie z instrukcją obsługi urządzenia.
11. W przypadku stwierdzenia obecności czujników ciśnienia odbijak stopki, żadna część montażownicy ani stopka opony nie mogą mieć kontaktu z czujnikiem ciśnienia.
12. Podczas ściągania górnej stopki opony z felgi, ustawienie koła tak by zawór był blisko przed stopką montażownicy i około 15 cm przed tyłką montażową. Posmarowanie stopki i rantu felgi pastą montażową. Zdjęcie stopki następuje zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara.
13. Staranna weryfikacja stanu technicznego zdemontowanej opony pod kątem zużycia i uszkodzeń (stopka, bok, wewnętrzna warstwa uszczelniająca, głębokość bieżnika).
14. Staranna weryfikacja stanu zaworków, jeśli to jest technicznie możliwe. Wymienić zawór po poinformowaniu klienta, jeżeli zostaną stwierdzone zmiany starzeniowe gumy zaworu lub ślady zużycia części gumowych zaworu.
15. Staranna weryfikacja stanu felgi i jej oczyszczenie, szczególnie od strony piasty oraz półek osadzania stopek na feldze, w celu dokładnego wyważenia.

16. Staranna weryfikacja stanu technicznego opony przeznaczonej do montażu - nawet w przypadku opony nowej (bieżnik, ściany boczne, stopki, wewnętrzna warstwa uszczelniająca).
17. Weryfikacja kierunku bieżnika montowanej opony oraz jej strony zewnętrznej/wewnętrznej.
18. Posmarowanie obu stopek opony specjalistyczną pastą/maścią montażową. W przypadku obecności czujników ciśnienia unikać nanoszenia pasty monterskiej na sam czujnik, co mogłoby spowodować zatkanie otworu nad czujnikiem ciśnienia.
19. Nałożenie opony wg. instrukcji obsługi producenta montażownicy.
20. W przypadku obecności czujników ciśnienia przy zakładaniu opony na felgę należy koło ułożyć w takiej pozycji, aby czynność montażu opony kończyć w pobliżu zaworu.
21. W przypadku obecności czujników ciśnienia uważać by nie zacisnąć zaworu między rantem felgi a stopką opony.
22. Weryfikacja poziomu ciśnienia wg tabeli producenta opon.
23. Wstępne napompowanie koła do 1-2 bar (w przypadku problemów z uszczelnieniem użycie inflatora).
24. Umieszczenie koła w klatce do pompowania kół.
25. Napompowanie koła kompresorem z użyciem homologowanego manometru (dla poziomu bardzo dobrego i wzorowego także kalibrowany przez jednostkę legalizacyjną). Przepompowanie koła o około 0,5-1 bar i odpuszczenie ciśnienia do zalecanego.
26. Staranna weryfikacja stanu napompowanej opony (ewentualne wybrzuszenia, spękania).
27. Umieszczenie koła na wyważarce i zastosowanie procedury zgodnej z instrukcją producenta urządzenia.
28. Stosowanie do wyważania ciężarków odpowiednich do rodzaju felgi bądź homologowanego proszku. W przypadku obecności czujników ciśnienia nie wolno wyważać proszkowo.
29. Oczyszczenie nakrętek/śrub oraz styku piasty z felgą za pomocą szczotki drucianej.
30. Umieszczenie koła na feldze. Na osi sterującej użycie centrowników lub pierścieni centrujących.
31. Włożenie śrub/nakrętek i ręczne nakręcenie ich na gwint w kolejności ich odkręcania. Na wewnętrznych oponach bliźniaczych osi napędowej montaż przedłużek i kapturek.
32. Dokręcenia wstępne śrub/nakrętek naprzeciwległych po linii gwiazdy z użyciem klucza pneumatycznego bądź elektrycznego.
33. Weryfikacja wielkości momentu dokręcenia śrub/nakrętek zgodnie z zaleceniami producenta danego pojazdu.
34. Opuszczenie pojazdu do momentu zablokowania kół o podłoże i dokręcenie śrub /nakrętek z użyciem homologowanego klucza dynamometrycznego stosując wartość momentu zgodną z zaleceniami producenta pojazdu. Dokręcanie kluczem dynamometrycznym odbywa się zawsze przy pomocy drugiej osoby centrującej nasadkę klucza dynamometrycznego względem śruby/nakrętki.
35. Opuszczenie całkowite i odsunięcie elementów podnośnika.
36. Weryfikacja stanu czujników ciśnienia i stanu koła zapasowego (jeśli występują).

37. Sprawdzenie ciśnienia pozostałych kół łącznie z kołem zapasowym, ewentualne uzupełnienie brakujących kapturków i przedłużek.
38. Przywrócenie stanu czystości pojazdu jaki miał przed wjechaniem na stanowisko.
39. Przygotowanie do wyprowadzenia pojazdu ze stanowiska.