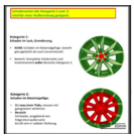
SCHADEN.NEWS





06.09.2023

OPEL-FELGENAUFBEREITUNG: HERSTELLERVORGABEN SIND ZWINGEND EINZUHALTEN

Ein etwas zu hoher Bordstein oder ein leichter Steinschlag vom Wagen des Vordermannes – im Alltag können unterschiedliche Ursachen zu optischen Mängeln an der Felge führen. Ist die Beschädigung erstmal da, soll eine Aufbereitung der Leichtmetallräder schnell für Abhilfe sorgen. Doch gerade hier ist Sorgfalt geboten, denn laut aktueller Richtlinie zur Aufbereitung von Leichtmetallrädern für Personenkraftwagen ist ein maschinelles Bearbeiten (ausgenommen örtliches Anschleifen), zum Beispiel bei glanzgedrehten Rädern, auf Grund der Wandstärkenreduzierung nicht zulässig. Die optische Aufbereitung, Reparatur oder Lackierung beschädigter Felgen ist damit zwar grundsätzlich nicht verboten, allerdings wurden die Vorgaben dafür nochmals verschärft und eine zwingende Dokumentations- und Kennzeichnungspflicht eingeführt. Ausnahme hierfür bilden explizite Freigaben der jeweiligen Fahrzeug- oder Radhersteller, die in Eigenverantwortung Vorgaben zur Felgeninstandsetzung, über die festgelegten Aufbereitungsgrenzen hinaus, für deren Räder neu definieren. Die Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V. (IFL) informiert in ihrer aktuellen Technische Mitteilung (TeMi) über die erarbeitete Richtlinie zur sach- und fachgerechten Aufbereitung von Leichtmetallrädern durch den Fahrzeughersteller Opel | Vauxhall.

BESEITIGUNG OPTISCHER DEFEKTE UND OBERFLÄCHLICHER MAKEL

Was grundsätzlich unter einer Aufbereitung zu verstehen ist, beschreibt die IFL in Anlehnung an die Opel-Vorgabe so: „...ist die fachgerechte technische Wiederherstellung des Rades hinsichtlich optischer Defekte sowie auch potenzielle Korrosionsschäden durch fachgerechtes Bearbeiten,

Polieren, örtliches Anschleifen, Verrunden von Kerben, ggf. Grundieren, lacktechnisches Füllen und Lackieren…". Es seien insbesondere oberflächliche Makel, die in Folge weiterer Nutzung der Räder weder zu technischen Einschränkungen noch zu anderen Mängeln, beispielsweise im Rahmen einer Hauptuntersuchung, führen würden. Bei einer fachlich richtigen Aufbereitung eines Aluminiumrades kommen nur hochwertige Technologien, Materialien und Lacke zum Einsatz, heißt es weiter.

WAS IST ERLAUBT, WAS NICHT?

Allerdings gibt der zum Stellantis-Konzern gehörende Fahrzeughersteller die Beseitigung optischer Beschädigungen nicht ohne strenge Vorgaben frei. In der neuen Opel-Richtlinie wird beim Umfang der Aufbereitung und Schadenkategorisierung genaustens unterschieden. Zunächst stellt das Papier klar, dass zwischen einer reinen Radlackierung und einer Aufbereitung von Felgen mit Substratschäden unterschieden werden muss. Im zweiten Fall dürfen nur gegossene oder geschmiedete Leichtmetallräder bearbeitet werden. Felgen, die bereits im Aluminium-Substrat aufbereitet wurden, sind von einer nochmaligen Bearbeitung ausgeschlossen, so die Vorgabe. Eine Rückverformung des Materials, Wärmeeinbringung oder Auftragsschweißvorgänge jeglicher Art sind unzulässig. Auch Räder, die eine Rissbildung aufweisen, dürfen nicht bearbeitet werden. Brüche, Verformungen oder starker Verschleiß der Bolzenlöcher, lassen ebenfalls keine Aufbereitung zu, da dies die Sicherheit des Rades gefährden würde.

VIER KATEGORIEN GRENZEN RAHMEN DER AUFBEREITUNG EIN

Der Hersteller hat in seiner Richtlinie die Schadenarten in vier Kategorien unterteilt und steckt damit den Rahmen des Erlaubten klar ab. In der ersten Kategorie bezieht sich Opel auf optische Mängel und Beschädigungen im Lack und in der Grundierung. Hier finden sich keine Beschädigung im Materialgefüge, was eine problemlose Aufbereitung möglich macht. Ausnahmen stellen die Bereiche um die Radschrauben, Ventilsitz und weitere, in Kategorie drei benannte Flächen, dar. Die zweite Kategorie geht auf Schadenarten von Leichtmetallrädern mit leichten Schäden im Materialgefüge ein, welche laut Hersteller aufbereitet werden dürften. Betroffen davon darf allerdings nur der Bereich der Sichtseite, ausgehend von der Felgenhornaußenseite bis 50 Millimeter in radialer Richtung sein. Außerdem sei, laut Opel-Datenkatalog, auf die maximale Beschädigungstiefe im Grundmetall von einem Millimeter zu achten. Dies müsse mit geeignetem Werkzeug gemessen werden. Auf Felgen mit Beschädigungen im Lack und/oder Materialgefüge geht die Kategorie drei ein, sofern sie sich in kritischen Bereichen wie den Felgenlöchern, Ventilbohrungen oder anderen in einer Grafik definierten Zonen der Felge befinden. Hier ist laut Vorgabe eine maschinelle Aufbereitung ausgeschlossen und nicht zulässig. Ebenso ist die Instandsetzung von Leichtmetallrädern mit Schäden im Materialgefüge über einem Millimeter Tiefe untersagt, welche die vierte und letzte Kategorie der Opel-Richtlinie genauer definiert.

UNSACHGEMÄSSE REPARATUREN KÖNNEN ZU STRUKTURELLEN SCHWÄCHEN FÜHREN

In ihrer aktuellen TeMi weist die IFL auf die im Opel-Dokument genannten Vorgaben, Voraussetzungen und Arbeitsschritte zur Felgenreparatur hin. Danach seien Verarbeiter selbst für die richtige Beurteilung von Beschädigungen und die fachgerechte Ausführung der Arbeiten verantwortlich. Sobald Zweifel an der Machbarkeit einer Felgenaufbereitung besteht, müsse von einer weiteren Bearbeitung abgesehen werden. Der Fahrzeughersteller übernimmt keinerlei Verantwortung für unsachgemäße Ausführung der Arbeiten. Zudem verweist er in seinem Papier auf die erforderliche Dokumentations- und Kennzeichnungspflicht, auf geeignete Maschinen zur Bearbeitung und legt Vorgaben zum Reparaturablauf fest. Laut Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e.V. ist es wichtig, dass eine Felgenreparatur nur nach strikten Herstellervorgaben durchgeführt wird. Nur so seien Sicherheit, Funktionalität und Ästhetik weiterhin gegeben. Unsachgemäße Reparaturen können zu strukturellen Schwächen an der Felge führen.

Die aktuelle IFL-TeMi inklusive des Links zur Opel-Richtlinie können Sie hier exklusiv und kostenfrei herunterladen.

René Förster