

Die Reparatur und Aufbereitung von Alufelgen bleibt ein Problemfall. Darüber klärte kürzlich Harald Schmidtke, Geschäftsführer des VDAT (Verband der Automobil Tuner) auf. Manche Werkstattbetriebe werben wieder verstärkt mit dem Angebot einer zertifizierten und gesetzlich zulässigen Instandsetzung beschädigter Alufelgen. Es existiert jedoch überhaupt keine gültige Prüfgrundlage für reparierte Alufelgen. Zwar ist die Reparatur selbst nicht verboten, wohl aber die Wiederverwendung der Felgen im Straßenverkehr. Lediglich die optische Aufbereitung, also das Beseitigen von Kratzern bis zu einem Millimeter Tiefe, ist nach einem genau definierten Vorgabenkatalog erlaubt.

Für das Zulassungsverbot reparierter Alufelgen gibt es verschiedene Gründe: Zum einen bestehen akute Haftungsprobleme, denn eine instandgesetzte Felge entspricht nicht mehr dem Prüfmuster. Außerdem können die gängigen Prüfverfahren bei reparierten Felgen nicht angewendet werden. Es gibt bislang also keinerlei Möglichkeit, ihre Festigkeit sicherzustellen. Da die Behandlung von Beschädigungen von mehr als einem Millimeter Tiefe aber das Materialgefüge erheblich verändert, birgt die Reparatur ein enormes Risikopotenzial.

Derzeit gibt es Bemühungen, Kunden sowie die Werkstätten, die kosmetische Reparaturen vornehmen, für das Thema Sicherheit zu sensibilisieren. So steht etwa der Vorschlag im Raum, Kleinstreparaturen mit einem unablöslichen Aufkleber zu markieren, um die Felge als bereits einmal behandelt und nicht mehr neuwertig zu kennzeichnen. Eine andere Lösung hat der schwäbische Smart-Repair-Spezialist Cartec Autotechnik Fuchs GmbH mit seinem vom TÜV Süd zertifizierten System „Wheel Doctor“ erdacht. Jede Felge bekommt nach der Spezialbehandlung im Rotationsschleifverfahren einen unsichtbaren Labelpunkt, der in verschlüsselter Form über die entfernte Materialstärke informiert.