



PATIENT FELGE

Eine Schramme verschandelt jedes Rad, eine Beule wird zum Risiko. Doch viele Schäden lassen sich **sicher und preiswert reparieren**

Einmal kurz nicht aufgepasst, und schon zierte ein hässlicher Bordsteinschaden das glänzende Alu-Rad. Früher blieb nur ein teurer Neukauf der Felge übrig – falls es das Modell überhaupt noch gab. Ansonsten musste sich der Besitzer mit der Schramme arrangieren, die ihn jeden Tag aufs Neue an seine Unachtsamkeit erinnerte. Zudem kann der Schaden bald größere Dimensionen annehmen: Die Risse in der Oberfläche bieten eine ideale Angriffsfläche für Streusalz und Wasser.

Doch bei kleineren Schäden hilft oft schon die nächste Werkstatt. So bietet etwa VW in ausgewählten Betrieben Felgenreparaturen an. Die Preise unterscheiden sich je nach Felgenreöße und Art des Schadens und beginnen bei rund 100 Euro. Die Schrammen dürfen aber nur oberflächlich sein – bei Vertiefungen von mehr als einem Millimeter lehnen die Werkstätten eine Instandsetzung ab. Außerdem sollte die Beschädigung weniger als 50 Zentimeter vom Außenhorn entfernt sein. Un-

lackierte Felgen werden mit einer speziellen Maschine abgeschliffen und mit Wachs nachpoliert. Bei lackierten Rädern bearbeitet der Mechaniker die Schadstellen teilweise per Hand, grundiert und lackiert die gesamte Felge in der passenden Farbe. Fallen die Schäden schwerer aus, stößt die Werkstatt allerdings an ihre Grenzen.

VERBORGENE DELLEN Wie etwa bei Defekten, die durch Schlaglöcher entstehen. Gerade nach dem Winter ist die Gefahr

groß, in neue Frostaufbrüche zu fahren. Dabei kann die Felge leicht eine Delle erhalten. Meist trifft es den inneren, von außen nicht einsehbaren Felgenrand. Dieser ist oft schlechter ausgesteift und dadurch weicher als der vordere. Solche Schäden deuten sich durch ein Zittern in der Lenkung oder Vibrationen an der Hinterachse an. Oft dämpfen allerdings die elastischen Bereiche der Radaufhängung die Ausschläge des Rads. Diese Teile leiden dann zusätzlich unter den Vibrationen.

Bei derartigen Beschädigungen helfen nur noch Spezialisten weiter. So hat sich etwa die Aluklinik in Mönchengladbach ein Verfahren patentieren lassen, mit dem sie schwere Deformationen beseitigen kann. Dabei bestimmt zuerst der Techniker die Verformungseigenschaften der Felgenlegierung durch eine Spektralanalyse. Dann wird das Rad erhitzt und durch Kraftwirkung in seine ursprüngliche Form zurückgeformt. Die durch die Veränderungen eingebrachten Spannungen werden durch ein nochmaliges Aufwärmen ausgelassen – dadurch soll das Material der Felge nicht geschwächt werden. Anschließend kann man die Oberfläche noch nachbearbeiten.

DEM ROST KEINE CHANCE Die Radspezialisten können auch Korrosionsschäden beseitigen, die oft nach kleineren Bordsteinrempeln entstanden sind. Dafür wird zuerst die Oberflächenbeschichtung entfernt, dann schleifen die Experten die Oxydationsschäden heraus. Abschließend wird die Oberfläche durch Lackierung oder Pulverbeschichtung versiegelt. Der Besuch eines Spezialbetriebs ist allerdings teurer als die Instandsetzung in der benachbarten Werkstatt. Zudem müssen die reparierten Felgen wieder an den Kunden zurückgeschickt werden.

Bei einem Riss im Felgenhorn oder einem kompletten Ausbruch können aber auch die Experten nicht mehr weiterhelfen. Tun sie es doch, sollten Sie Ihre Räder wieder einpacken: Dann haben Sie es mit unseriösen Geschäftsmachern zu tun. **Markus Bach**

DAS REPARIERT DIE WERKSTATT

Oberflächliche Beschädigungen können speziell ausgebildete Mechaniker in den Betrieben in Ihrer Nähe ausbessern



BORDSTEINSCHADEN Die nicht allzu tiefen Macken werden abgeschliffen und nachpoliert; ab 150 Euro



LACKSCHADEN Der Mechaniker schleift die beschädigten Stellen ab und lackiert die Felge neu; ab 100 Euro



Im roten Bereich ist keine Felgenaufbereitung möglich (weiter als 50 mm vom Rand entfernt)

HIER MUSS DER SPEZIALIST RAN

Schwere Verformungen von vier bis sieben Millimeter Tiefe sollten in besonderen Reifenkliniken repariert werden



BEULE Das Rad wird erhitzt, rückverformt und erneut temperiert, um Spannungen abzubauen; ab 150 Euro



RIEFENSCHADEN Der Schadenverlauf wird genau analysiert und durch Aufschweißen beseitigt; ab 140 Euro



KORROSION Entfernen der Oberfläche, Herausschleifen der Schäden und Auffüllen der Stelle; ab 210 Euro

DIESE RÄDER SIND NUR NOCH SCHROTT



RISS Ein derart schwerer Schaden am Rad gefährdet die Sicherheit – hier hilft keine Reparatur mehr



AUSBRUCH Ist bereits ein Stück aus der Felge herausgebrochen, muss diese ausgetauscht werden

SO FUNKTIONIERT DIE REPARATUR VON LACKIERTEN RÄDERN



DER SCHADEN Diese Bordsteinschramme ist deutlich zu sehen

GROBSCHLEIFEN Zuerst werden die Unebenheiten mit einer Maschine abgeschliffen

FEINSCHLEIFEN Nach dem Detailschliff per Hand werden alle Partikel mit Wasser entfernt

GRUNDIEREN Der Mechaniker trägt auf das gesamte Rad eine Aluminium-Grundierung auf

LACKIEREN Zum Schluss kommt der genau passende Lack auf die Felge

DAS ERGEBNIS Wenn nur ein Rad repariert wird, kann man den Glanz den anderen Felgen anpassen

SOFORT-MASSNAHME Wenn die Schramme weniger als einen Millimeter tief ist, kann das Rad in der Werkstatt abgeschliffen und nachpoliert werden

