

Felgen ohne Gutachten

Auf dem Markt ist das Angebot an Felgen unglaublich groß. Seit kurzer Zeit trifft man häufiger auf schöne und meistens auch teure Felgen, die damit beworben werden, ohne Probleme per Einzelabnahme eingetragen werden zu können. Warum per Einzelabnahme? An dieser Stelle sollte man immer stutzig werden, denn warum nimmt der Hersteller viel Geld für eine Felge und scheut dann die vergleichsweise geringen Kosten für die Erstellung eines Gutachtens?

Schauen wir uns einmal an, was für so ein Teilegutachten eigentlich notwendig ist. Auch hier, ihr ahnt es, bringt uns das VdTÜV Merkblatt 751 weiter. Grundsätzlich muss eine Firma, die für ein Bauteil ein Teilegutachten erstellen lassen möchte, eine Fertigung nach den Regeln der Technik und ein Qualitätsmanagement aufweisen. Außerdem muss die Firma zuverlässig sein. Hier soll sichergestellt werden, dass in diesem Fall alle Felgen in identischer Qualität wie die Testfelgen gefertigt werden.

Eine Felge muss grundsätzlich die betriebsüblichen Fahrzustände aushalten. Dazu zählen unterschiedliche Beladungszustände, Fahrten über schlechte Strecken, Kurvenfahrten im Grenzbereich, Fahrten mit Höchstgeschwindigkeit und bremsen aus hohen Geschwindigkeiten. Diese Betriebsfestigkeit wird nach der Richtlinie zur Prüfung von Sonderrädern durchgeführt. Dazu zählen die Biegeumlaufprüfung, die Abrollprüfung, die Impactprüfung und der Salznebelsprühtest.

Bei der Biegeumlaufprüfung wird das Rad am Felgenhorn verschraubt und anschließend einer bestimmten Anzahl von Lastwechseln unterzogen.

Bei der Abrollprüfung wird die Felge mit einem Reifen bestückt und rollt dann eine bestimmte Strecke in Geradeausfahrt und Kurvenfahrt auf einem Prüfstand.

Der Impacttest simuliert den Aufschlag beispielsweise auf eine Bordsteinkante. Dazu wird die Felge eingespannt. Anschließend wird ein definiertes Prüfgewicht auf die Felgenkante fallen gelassen.

Zum Schluss wird noch der Salznebelsprühtest durchgeführt, um die Korrosionsbeständigkeit und damit die Wintertauglichkeit zu prüfen. Dafür wird die Felge über längere Zeit mit einem Gemisch aus Wasser und Lauge bestrahlt.

Sind all diese Prüfungen bestanden, folgt die Anbauprüfung. Dafür wird die vom Hersteller gewünschte Felge mit dem gewünschten Reifen auf das gewünschte Fahrzeug montiert und begutachtet, ob die Befestigung genügt, der Lochkreis passt und die Felge passend auf der Nabe sitzt. Anschließend wird sowohl im Stand als auch im Fahrversuch überprüft, ob die Räder freigängig sind, oder ob es irgendwo schleift. Ebenfalls wird die ausreichende Radabdeckung überprüft. Hierbei entstehen dann auch die im Teilegutachten vermerkten Auflagen.

Die Fahrversuche sind weitaus umfangreicher als ihr sie von der Prüfstelle kennt. So muss eine Kreisfahrt mit vollem Lenkeinschlag vorwärts und rückwärts, eine Kreisfahrt mit voller Einfederung des Fahrwerks und eine Slalomfahrt absolviert werden. Auf die weiteren Reifenbezogenen Prüfungen möchte ich hier nicht eingehen.

Worin liegt aber jetzt das Problem, beispielsweise mit Felgen aus den USA? Die Gründe liegen in den Fertigungsgewohnheiten der Betriebe auf der anderen Seite des Atlantiks. Es ist soweit kein Problem eine Felge den genannten Prüfungen zu unterziehen. Nur gibt es in letzter Zeit verstärkt Fälle, bei denen die Felgen diese Prüfungen nicht bestehen. Da es in den USA Regionen ohne Winter gibt,

bestehen einige Felgen den Salznebeltest nicht. Klar, viele fahren solche Felgen auch hier in Deutschland nicht einmal bei Regen. Allerdings hat man in Deutschland die Erlaubnis und auch die Anforderung bei jeder Witterung sein Auto bewegen zu dürfen. Dass es bei uns auch schon mal Ende April schneien kann haben wir ja in diesem Jahr gesehen.

Das letzte und schwerwiegendste Problem ist allerdings das Qualitätssicherungssystem. Aus welchen Gründen auch immer bringen es manche Hersteller nicht fertig, ein solches Qualitätssicherungssystem nachzuweisen. Ob es Kosten- oder tatsächlich Qualitätsgründe hat, kann man nur vermuten. Fakt ist aber, dass es in letzter Zeit Fälle von Felgenbrüchen verschiedener Hersteller in Deutschland gegeben hat. All diese Felgen hatten kein Teilegutachten.

In Deutschland herrscht ein hoher Qualitätsanspruch und man hat faktisch die Erlaubnis, sein Fahrzeug bei jeder Witterung auf jeder Strecke zu bewegen. Dabei muss die Betriebssicherheit dauerhaft gewährleistet sein. Hierbei gilt auch, dass bei einer teuren Felge nicht unbedingt die Qualität dem Preis entspricht. Daher gibt es die deutliche Anweisung, dass eine Felge ohne diese entsprechenden Nachweise auf keinen Fall eingetragen werden darf – zu eurer eigenen Sicherheit! Es bringt euch nichts, wenn bei hoher Geschwindigkeit eine Felge bricht. Das Auto ist dann definitiv nicht mehr beherrschbar und könnte euren Tod bedeuten.