

Prüfung von Kunststoffreparatursystemen zur Instandsetzung von Kunststoffstoßfängern - Praxistauglichkeit und Festigkeit

1998, pp. 119 - 122 (#4)

Die Erfahrungen bei der Auswertung von Schadengutachten in Deutschland zeigen aber, daß die Reparatur von Kunststoffstoßfängern bisher kaum Verwendung findet, selbst gering beschädigte Stoßfänger werden erneuert. Auch die Weiterentwicklung und Vereinfachung der Klebereparatursysteme, bei denen insbesondere die Identifizierung des Kunststoffmaterials entfällt und die von vielen Fahrzeugherstellern erteilten Reparaturfreigaben für derartige Kunststoffreparaturen haben daran nichts geändert. Als Argument gegen die Instandsetzung wird häufig die fehlende praktische Durchführbarkeit im Werkstattbetrieb sowie die Festigkeit der Kunststoffreparaturen bezweifelt. Um das notwendige Grundlagenwissen zu erarbeiten, wurde im Kraftfahrzeugtechnischen Institut ein spezielles Prüfprogramm entwickelt. Das Prüfprogramm basiert im wesentlichen auf zwei Hauptkomponenten: einerseits einem ausgiebigen Werkstatttest und andererseits aus Festigkeitsprüfungen, die sich an den entsprechenden DIN-Normen orientieren. Das Ergebnis eines derart durchgeführten Prüfprogramms bestehend aus Werkstatttest, Labormessungen und Pendelschlagprüfung wird in einem Untersuchungsbericht zusammengefaßt. Hersteller von derartigen Reparatursystemen können auf der Grundlage der Untersuchungen eine Zertifizierung beantragen. Die bisher durchgeführten Prüfungen belegen die Machbarkeit und Haltbarkeit fachgerechter Reparaturen an Kunststoffstoßfängern. Durch die Zertifizierung wird dies für den Hersteller des Reparatursystems belegbar. Außerdem liefert ein solches Zertifikat dem Schadengutachter und der Versicherung eine wichtige Argumentationshilfe gegenüber den Werkstätten sowie den Kunden.

Analysis of damage reports in Germany reveals that plastic bumpers are rarely repaired, and even bumpers with minor damage are renewed. The reasons for this are firstly ignorance about the feasibility and cost of such repairs, and secondly resistance of vehicle repair workshops who expect a higher profit from the sale of replacement parts. Frequently adduced counterarguments are impracticality in the workshop and doubts about the strength of plastic repairs. Therefore the [KTI](#) has designed a special test programme to develop the required fundamental knowledge. The test programme is essentially based on two main components: firstly a comprehensive workshop test and secondly strength tests in conformity with the relevant DIN standards. The results of such a test programme consisting of the workshop test, laboratory measurements and the pendulum impact test are collated in a test report. Manufacturers of such repair systems can apply for certification on the basis of the tests. In summary it may be said that the tests carried out to date prove the feasibility and durability of correctly executed plastic repairs. Certification provides proof of this for the manufacturer of the repair system. In addition, such a certificate gives the damage assessor and the insurance company an important aid in any arguments to workshops and customers - and so can promote the spread of plastic repair methods.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Müller, C.-F.](#): Prüfung von Kunststoffreparatursystemen zur Instandsetzung von Kunststoffstoßfängern - Praxistauglichkeit und Festigkeit. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 36 (1998), pp. 119 - 122 (#4)

Inhaltsangabe

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

Weitere Infos zum Thema