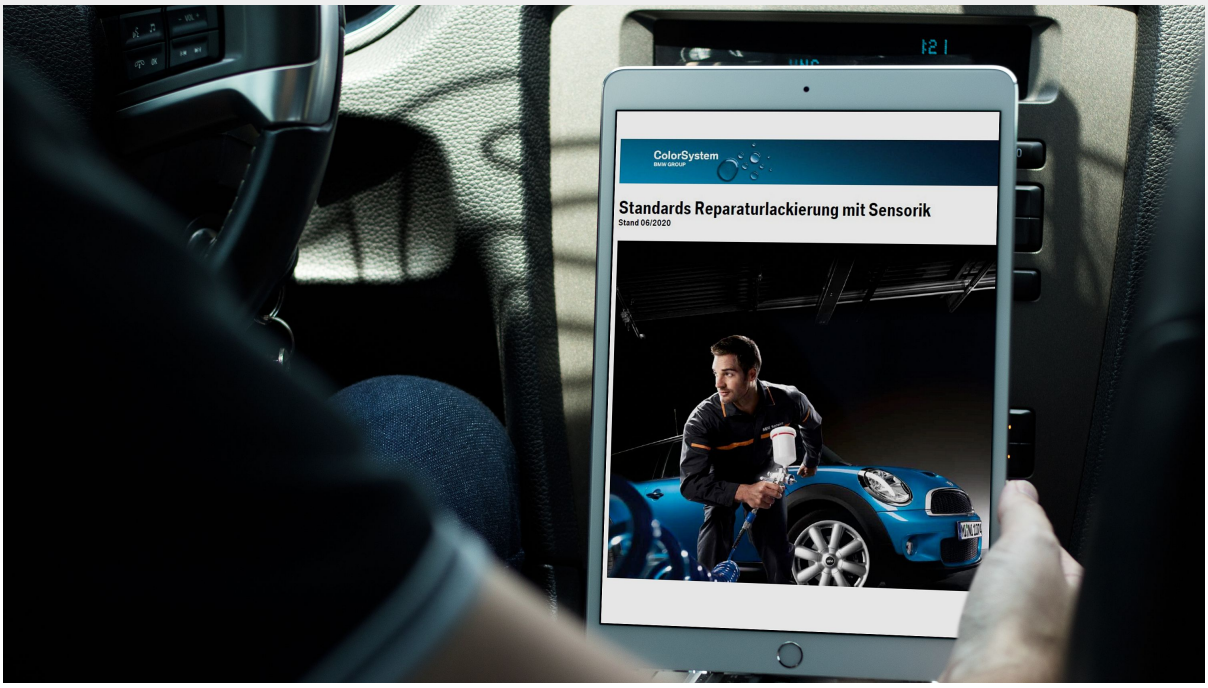
SCHADEN.NEWS



05.08.2020

NEUE VORGABEN FÜR NACHLACKIERUNGEN IM SENSORBEREICH BEI BMW

Die Reparaturlackierung im Sensorbereich ist ein viel diskutiertes Thema in der Branche. Gemäß DAT-Report ist fast jedes sechste Fahrzeug mit radarbasierten Fahrerassistenzsystem ausgestattet – verbaut sind diese häufig in den Stoßfängern. Die Instandsetzungsbetriebe stellt diese wachsende Durchdringung jedoch immer wieder vor Probleme. Denn: „Die verbauten Sensoren lassen eine Reparatur und anschließende Lackierung des Stoßfängers meist nur sehr eingeschränkt oder gar nicht zu“, erklärt Helge Kiebach, Leiter Schadenforschung des Kraftfahrzeugtechnischen Instituts (KTI).

REPARATURVORGABEN VARIIEREN JE NACH SENSORGENERATION

Auch für mit Radarsensoren ausgestattete Stoßfänger an BMW-Modellen galt bisher: Nachlackieren des Bauteils unzulässig. Bei Beschädigungen im Sensorbereich musste der Stoßfänger durch einen neuen ersetzt werden. Das hat sich nun geändert.

Für alle Fahrzeugtypen ab Baujahr 9/2008 mit Radarsensoren gelten nun je nach Sensorgeneration unterschiedliche Reparaturvorgaben. Das KTI hat diese in seiner aktuellen Technischen Mitteilung zusammengefasst. Die Herstellervorgaben sind außerdem abrufbar unter: https://aos.bmwgroup.com.

HC2 RADARSENSOREN

Die Sensorgeneration „HC2“ ist bei Modellen ab Baujahr 9/2008 im Einsatz und ausschließlich hinten verbaut. „Bei diesen Modellen ist an den Stoßfängerverkleidungen eine Nachlackierung mit Klarlack zulässig. Außerhalb der Bereiche der Radardurchstrahlung darf zudem mit Basislack nachlackiert werden“, fasst Helge Kiebach die Neuerungen zusammen.

„Die Bereiche der Radardurchstrahlung werden baureihenspezifisch in den Reparaturvorgaben von BMW gekennzeichnet“, erklärt der Leiter der Schadenforschung. Für diese gelten zudem weitere strikte Vorgaben: So muss bei einer Lackbeschädigung der Stoßfänger komplett ersetzt werden. Das Auftragen von Grundierung und Füller ist weiterhin nicht zulässig, ebenso wie eine Beilackierung innerhalb des Durchstrahlungsbereiches. Der Anschliff des Klarlackes muss mit einer 1000er Körnung – oder noch feiner – erfolgen, das Durchschleifen ist nicht zulässig. Und zu guter Letzt muss der gesamte Durchstrahlungsbereich mit Klarlack lackiert werden

RS-01, SRR-01 RADARSENSOREN

Bei Modellen ab Baujahr 7/2015 ist die Sensorgeneration „RS-01, SRR-01“ verbaut. Diese kommen sowohl im hinteren Stoßfänger als auch – je nach Fahrzeugtyp – zusätzlich vorne zum Einsatz.

Für die Reparatur gilt: „Die Stoßfängerverkleidungen dürfen mit freigegebenen Farben nachlackiert werden. Die freigegebenen Farben sind im Reparaturleitfaden aufgelistet, bei nicht gelisteten Farben muss die Stoßfängerverkleidung komplett ersetzt werden“, erklärt Helge Kiebach.

Maximal drei Nachlackierungen des Serienlackes sind gemäß Herstellervorgaben zulässig. Die neue, grundierte Stoßfängerverkleidung darf dann nur einmal mit Basis- und Klarlack lackiert werden. Beim Anschleifen des Klarlackes sollten Schleifscheiben mit 1000er oder feinerer Körnung verwendet werden, das Durchschleifen ist nicht zulässig.

Ebenfalls nicht zulässig sind – wie auch bei HC2-Sensoren – Grundierung und Füller sowie Beilackierungen im Durchstrahlungsbereich. Bei einer Lackbeschädigung im Bereich der Radardurchstrahlung muss die Stoßfängerverkleidung ersetzt werden. Ausnahme: leichte Steinschlagschäden, sofern sie sich nur in der Klarlackschicht befinden.

EINGESCHRÄNKTE FUNKTION BEI NICHTBEACHTUNG DER REPARATURVORGABEN

Abschließend betont der Schadenexperte: „Halten sich die Betriebe nicht akribisch an die modell- und typenbezogenen Herstellervorgaben, kann dies die Funktion der Sensoren einschränken und damit die Sicherheit gefährden.“ Welchen Einfluss nachträgliche Beschichtungen auf die Sensorfunktion haben, untersuchte das KTI im Rahmen seiner Studie: „Instandsetzung von Stoßfängern unter Berücksichtigung von Fahrerassistenzsystemen“ (siehe dazu Infobox links).

Carina Hedderich