



Da muss ein Auto durch

Strenge Prüfungen für Kraftfahrzeug-Bauteile im Industrie Center Obernburg am Main

Obernburg. Quietsch, quietsch. Ein kleiner Maschinenarm fährt über eine schwarze Plastikscheibe. Er reibt sie 4000-mal mit einer Flüssigkeit ab. Benutzt wird „Ford-Schweiß“. So will es der Autohersteller. „Die Amerikaner schwitzen eben anders als wir“, sagt Wolfgang Lohmann und lacht.

Er leitet das Prüflabor Analytik Service Obernburg (ASO) im Industrie Center am Main. Der Abriebtest ist Standard. Schließlich sind fast alle Kunststoffteile im Wageninneren lackiert: Armaturen, Schalter, Lenkrad, Schalthebel. Zwangsläufig kommt der

Lack in Berührung mit Schweiß, aber auch Reinigungsmitteln oder Sonnencreme. Wehe, er nutzt ab!

Chemiker, Physiker und Ingenieure testen die Kunststoffbauteile und -gewebe von Auto-Zulieferern streng nach weltweit gültigen Normen.

40 Situationen aus dem Alltag simuliert

Namhafte Hersteller wie BMW, Volkswagen & Co. verlangen solche seriösen Zertifikate von all ihren Lieferanten noch vor der Serienproduktion. „Jede Rückruf-Aktion oder Reklamation im Nachhinein schadet“, erklärt Loh-

mann. Im letzten Jahr haben die Spezialisten im bayerischen Obernburg 155 Zertifikate an Zulieferer rund um den Globus vergeben.

Für die Freigabe eines Bauteils spielen die Experten bis zu 40 Alltagssituationen und Umwelteinflüsse durch. Drei Beispiele:

● **Kratzer:** Diverse Kratzttests simulieren Einschläge von Straßensplitt und leichte Stöße. Oder: Schon mal an der roten Ampel mit den Fingern auf dem Türrahmen getrommelt? Im Labor ahmt eine Nadel die Bewegung der Fingernägel nach.



Alles fest? Laborant Holger Deboy testet Polyamid-Garne auf ihre Reißfestigkeit. Bei Airbag-Fasern ist diese Eigenschaft lebensrettend.



Wonach riecht's? Im Labor beurteilen Alexander Haus (links) und Siegfried Postel den Kunststoffgeruch.

Fotos: Scheffler (2), Werk

● **Geruch:** Ebenso wichtig ist der Geruchstest. Chemiker Lothar König und sein vierköpfiges Team halten ihre Nasen in ein Glas. Darin liegt ein Stück Schaum für einen Sitz oder auch ein Kunststoff-Bauteil.

Die Experten machen sich Notizen, die Notenskala reicht von wahrnehmbar bis störend.

„Eher störend“, lautet manchmal das Urteil. Technisch gesehen mögen die Ausgasungen der Kunststoffe unwichtig sein. Der Geruch im Neuwagen darf aber keine Kopfschmerzen erzeugen.

„Die Hitze im Sommer verschärft das Problem“, erklärt König. Also werden alle Proben vor dem Test erwärmt.

● **Klima:** Die Plastikteile im und am Wagen sind Wind und Wetter ausgesetzt. Spezielle Maschinen simulieren deshalb das Klima.

Die Bauteile rotieren etwa stundenlang in einer Minikabine um eine UV-Lampe. Farbe und Glanz müssen danach tippstopp sein. In einer anderen Maschine, die einem Ofen ähnelt, schwanken die Temperaturen binnen Stunden zwischen Sommer (plus 80 Grad Celsius) und Winter (minus 30).

Zusätzlich soll Kondenswasser tropische Hitze nachahmen oder Salznebel die Meeresnähe. Metallische Oberflächen wie Verchromungen müssen auch nach den tagelangen Tests noch rostfrei glänzen.

ULRIKE WORLITZ