Instandsetzungsverbot von Scheinwerfern aussprechen.

Unterschiedliche Systeme auf dem Prüfstand

Um nun herauszufinden, welche Konzepte etwas taugen und welche nicht, haben besagte Hersteller eigene Versuche unternommen. So fand z. B. Volvo heraus, dass die mit dem Spray-Max-Konzept auf die Abdeckscheibe aufgebrachte Beschichtung deutlich haltbarer ist als die des Scheinwerferherstellers – und das nicht nur aufgrund der höheren Schichtdicke! Auch Opel hat unterschiedliche Systeme unter die Lupe genommen und Spray-Max als „das" System für seine Serviceorganisation auserkoren. Und auch der Versicherer Allianz hat in seinem AZT (Allianz-Zentrum für Technik) den alternativen und kostengünstigen Reparaturmethoden für Scheinwerferabdeckscheiben auf den Zahn gefühlt und sieht in diesen eine technisch praktikable Lösung für eine zeitwertgerechte Reparatur.

Das Besondere an Kwasnys Verfahren: Zwar lackiert man auch bei diesem die Abdeckscheibe mit einem 2-K-Klarlack. Aber bevor man diesen aufspritzt, bringt der Anwender eine Grundierung in Form eines Primers auf, und zwar einen ganz speziellen. „Wir haben hier ein besonderes, aerosolstabiles Produkt auf Wasserbasis entwickelt", klärt Dr. Dickerhof, Geschäftsführer Spray-Max-Konzept bei Kwasny, auf. Dieser sorgt nicht nur für ein gutes Haftvermögen des Klarlacks, er schützt das Polycarbonat auch vor den aggressiven Lösungsmitteln desselben. Und auch der Klarlack ist nicht irgendein Klarlack. Auch ihn haben die Entwickler speziell für den Einsatz als Scheinwerferlack optimiert und z. B. einen zusätzlichen UV-Schutz beigemischt.

Spray Max bietet eine hohe Prozesssicherheit

Darüber hinaus bietet das hauseigene Produkt eine hohe Prozesssicherheit, betonen die Kwasny-Leute. So darf der Anwender bei ihrem System die Scheinwerfer mit insgesamt sechs unterschiedlichen Körnungen abschleifen. Andere Systeme beschränken sich auf drei Durchgänge. „So erkennt man leichter noch vorhandene Unregelmäßigkeiten, und die Oberflächenqualität ist besser", begründet Anwendungstechniker Tomislav Mustapic diesen Schritt. Und sollte beim Auftrag des Primers einmal etwas schiefgehen, sich z. B. Schmutz eingeschlichen haben, ist das kein Problem Den letzten und eventuell vorletzten Schleifschritt wiederholen, und alles wird gut. Anders bei Systemen, bei denen der Auftrag der Lackschicht im Gießverfahren („Liquid Glas") erfolgt: Wer hier am Ende ein Problem feststellt, der hat wirklich eines – von der „Sauerei" bei der Lackapplikation bei diesem System mal ganz abgesehen.

Doch Technik hin oder her: Was springt bei der ganzen Sache für die Werkstatt heraus? „Für ein Paar Scheinwerfer eines Vectra hat Opel eine Arbeitszeitdauer von 34 Minuten ermittelt", weiß Florian Steiner, Key-Account OEM Automotive bei Kwasny, zu berichten. Die vollständige Prozesszeit, also inklusive Trocknung, beträgt 134 Minuten. Verkaufen sollten Anbieter die professionelle Instandsetzung eines Satzes Abdeckscheiben für rund 120 bis 220 Euro, rät Kwasny. Damit ist klar: Mit dem 60-Euro-Angebot für zwei Astra-Scheinwerfer aus dem Internet können Kfz-Betriebe theoretisch nur schlecht konkurrieren. Doch erstens kommt bei diesem noch die Montage (inklusive Stoßfänger ab- und anbauen) plus Einstellung hinzu. Und zweitens: Wie diese Billigteile bereits nach wenigen Wochen aussehen können, zeigt das Bild links oben.

Für zahlreiche Scheinwerfer, allen voran für Xenon- und bald auch LED-Scheinwerfer, ist eine qualitativ hochwertige Instandsetzung eine echte Alternative zum teuren Teiletausch. Und das nicht erst wenn TÜV und Co. dies verlangen. Denn matte Typen fahren zuhauf herum. Wer hier selbst aktiv wird, kann dem einen oder anderen Fahrzeughalter sicher eine optische und auch sicherheitstechnische Auffrischung verkaufen. Den Service an einer Klimaanlage schreibt ja auch fast kein Hersteller vor. **STEFFEN DOMINSKY**

NOCH FRAGEN?

Steffen Dominsky, Redakteur

„Ist das Instandsetzen von Scheinwerferabdeckscheiben erlaubt? Nein, sagt der Gesetzgeber. Doch etliche Autobauer haben das System von Kwasny freigegeben und damit im Prinzip legalisiert."

☎ **0931/418-2571**
✉ **steffen.dominsky@vogel.de**

Foto: Dominsky

Der Scheinwerfer-Primer wird gleichmäßig aufgetragen. Nicht erschrecken: Dieser läuft umgehend milchig an.

Foto: Dominsky

Anfangs ist der Scheinwerfer-Primer milchig trüb. Nur mithilfe von Lufttrocknung wird daraus schließlich eine durchsichtige Schicht.

Foto: Dominsky

Nach etwa 30 bis 45 Minuten Trocknung des Primers erfolgt der Auftrag des 2-K-Klarlacks. Nur diese darf man z. B. mit IR beschleunigen.

Foto: Dominsky

Das fertige Ergebnis weiß zu überzeugen. Ihm voraus geht circa eine halbe Stunde Arbeitszeit für beide Scheinwerfer.

SONDERDRUCK

kfz-betrieb

7

19. Februar 2016
B04305

Peter Kwasny GmbH
74831 Gundelsheim
Telefon + 49 62 69 95 - 0
www.kwasny.de

AKTUELLES
Audi wendet sich verstärkt digitalen Geschäftsmodellen zu. Bis 2020 könnten entsprechende Dienste bis zu 50 Prozent des Firmenumsatzes ausmachen.

MANAGEMENT & HANDEL
Die Autohausgruppe ICAB hat ihre Strukturen und Prozesse auf den Prüfstand gestellt und sich für einen Neustart entschieden – ein Mammutprojekt.

SERVICE & TECHNIK
Was tun gegen Mattscheiben? Das System „Spray-Max" bietet die Möglichkeit, Scheinwerferabdeckscheiben mit OEM-Segen professionell aufzuarbeiten.

Foto: Dominsky

Glas hält ewig. Und Kunststoff? Ist die hauchdünne Lackschicht bei Poylcarbonat-Abdeckscheiben erst einmal zerstört, sieht es in Sachen Lichtausbeute und Streuung düster aus.

SCHEINWERFERINSTANDSETZUNG

Schwach matt

Zunächst sind sie durchsichtig und klar, nach Jahren oft das krasse Gegenteil: verhagelt, verkratzt, vergilbt. Wer Scheinwerfer nun abschleift und poliert/lackiert, handelt illegal. Es sei denn, er setzt auf das System Spray-Max, behauptet Erfinder Kwasny.

In den Siebzigern passierte es: Plötzlich lackierten Autobauer die Hauben einiger ihrer Modelle schwarz, genauer gesagt mattschwarz. Weshalb? Weil es sportlich aussah! Offizielle Begründung: Der matte Lack – zumindest der auf der vorderen Haube – verhindere Lichtreflexionen, die den Fahrer beim beherzten Ritt auf den 155er-Schlappen irritieren könnten. Ah ja.

Rund drei Jahrzehnte später ist matt wieder hip, besser gesagt noch hipper. Jetzt taucht man das gesamte Fahrzeug in matte Töne, selbst die Felgen. Auch ein anderes Bauteil kommt nun immer öfter matt daher. Nur: Bei ihm ist das nicht erwünscht! Im Gegenteil: Es stört optisch und das im doppelten Sinn. Denn matte Abdeckscheiben – so nennt man Scheinwerfergläser jetzt – sind nicht nur ein Makel für das Auge des Betrachters, sie haben auch gravierende Nachteile bezüglich der Lichtausbeute und des Blendvermögens. Das wissen auch HU-Prüfer: „Die Zahl der Fahrzeuge, die mit verhagelten, verkratzten und vergilbten Scheinwerfern im Rahmen der HU negativ auffallen, steigt von Jahr zu Jahr spürbar an“, weiß Wolfgang Sigloch von Dekra zu berichten. „Allerdings ist die Zahl nach wie vor sehr niedrig.“

Dieser Umstand verwundert nicht. Auch nicht verwunderlich ist, was Werkstätten in solch einem Fall vielfach tun: Sie greifen zur Schleif- und/oder Poliermaschine. Der Haken an der Sache: Meist ist der (optische) Erfolg nur von kurzer Dauer, und illegal ist es obendrein! Nicht selten ist die Oberfläche der Plastikabdeckung nicht nur matt, sie ist zerstört, der Lack sprichwörtlich ab. Denn: Das Material, aus dem die Abdeckscheiben bestehen, Polycarbonat, wird ab Werk lackiert und damit versiegelt. Doch diese Klarlackschicht misst keine 10 µm. Ist sie weg, verwittert der Kunststoff rasend schnell.

Unterschiedliche Konzepte im Markt verfügbar

Getreu der alten Marktwirtschaftsregel „Wo ein Bedarf, da ein Angebot“ gibt es zahlreiche Systeme, die versprechen, verschlissene Abdeckscheiben wieder fit zu machen. Was etliche dieser gemeinsam haben: Sie versiegeln die abgeschliffene Oberfläche lediglich mit Polituren bzw. Lotionen. Doch auch wenn diese auf den tollsten Nano- oder Keramikpartikeln basieren, ist ihre Haltbarkeit oft nicht von langer Dauer. Technisch korrekt ist es, eine abgetragene Klarlackschicht wieder durch eine solche zu ersetzen. Die Krux hierbei: Es sollte schon ein 2-K-Lack sein. Aber der enthält bekanntermaßen ordentlich Lösungsmittel. Und die können dazu führen, dass das Polycarbonat versprödet – gar nicht gut.

Foto: Dominsky

Ein typischer Kandidat nach Jahren der Arbeit. Gelb schimmert der Kunststoff, und der Lack ist bereits ab.

Foto: Dominsky

Nach einer ersten Reinigung beginnt das Schleifen in den Körnungsstufen P180, P320, P500, P800, P1000 und P3000.

Foto: Dominsky

Wichtig: Zwischen jedem Schleifgang stets mit Aqua Silikon-Entferner reinigen. Die letzten beiden Schleifgänge mit diesem nass ausführen.

Foto: Dominsky

Das fertige Zwischenergebnis nach dem 3000er-Schliff; jetzt kann lackiert werden – wenn keine Unregelmäßigkeiten mehr sichtbar sind.

Doch egal, welches Produkt bzw. welche Methode man anwendet: Erlaubt ist keine von ihnen, sagt das KBA. 2013 teilte die Behörde auf eine Anfrage des Zentralverbands Karosserie- und Fahrzeugtechnik e. V. (ZKF) mit: „Ein durch Schleifen, Polieren oder Lackieren veränderter Scheinwerfer kann nicht mehr als ‚vorschriftsmäßig‘ und auch nicht mehr als ‚bauartgenehmigt‘ gelten.“ Mit anderen Worten: Jegliches Bearbeiten einer Scheinwerferabdeckscheibe führt zum Erlöschen der Betriebserlaubnis.

So geistert spätestens seitdem eine gute Portion Unsicherheit durch das Gewerbe. Immerhin bearbeiten nicht wenige Betriebe seit vielen Jahren Scheinwerfer mit Erfolg – und auch mancher Privatmann. Hinzu kommt, dass bisher kaum jemand in der Lage ist, zu erkennen, ob ein Scheinwerfer instand gesetzt wurde – weder HU-Prüfer noch Kfz-Handwerker. Also alles wie gehabt und einfach machen?

Einziges System mit Freigabe durch Automobilhersteller

„Nein“, sagt hier eine bekannte Größe im Bereich des professionellen Smart Repairs, die Firma Kwasny. Im Rahmen ihres Spray-Max-Konzepts bieten die Gundelsheimer seit 2014 ein System zur Instandsetzung defekter Scheinwerferabdeckscheiben an. Der Clou dabei: Es ist das einzige Konzept, das laut seiner Erfinder über Freigaben von Fahrzeugherstellern verfügt. Und genau darin sehen die Schwaben die „Legalisierung“. Motto: Der Autobauer weiß selbst am besten, was wann und wie bei seinen Produkten nachgearbeitet werden kann oder auch nicht. Beispiele dafür, dass Werkstätten auch sicherheitsrelevante Komponenten überarbeiten können und dürfen, gibt es viele. So ist das Bearbeiten von Bremsscheiben (abdrehen) oder Windschutzscheiben (Steinschlag und Rissbeseitigung außerhalb Fernsichtfeld) seit Jahren gängige Praxis, an der sich bisher noch keine Behörde gestört hat.

So haben bereits Volvo, Renault, Peugeot/Citroën und Opel dem Konzept von Kwasny ihren Segen erteilt. Sie haben sie unter der Spray-Max-Flagge bzw. als identisches Konzept mit Würth-Logo in ihr Serviceangebot aufgenommen. Auch Volkswagen und MAN sowie Ford, BMW und Porsche schauen sich das Scheinwerfer-Reparaturset der Württemberger gerade intensiv an.

Foto: Kwasny

Das Scheinwerfer-Reparaturset von Kwasny mit allem, was man benötigt. Diese Spray-Max-Produkte sind auch einzeln erhältlich.

Foto: Eschenbacher

Neue No-Name-Scheiwerfer gibt es im Internet gerade für einen Apfel und ein Ei. Doch oftmals sind sie selbst Dumpingpreise nicht wert.

Auf den ersten Blick paradox. Weshalb? Jeder Fahrzeughersteller hat Interesse daran, teure Ersatzteile zu verkaufen, nicht günstige Reparaturmethoden. Doch mittlerweile bekommen auch die Autobauer Druck. Erstens von den Versicherern. Denn die richtige Kaskoeinstufung ist ein wichtiges Argument vor allem im heiß umkämpften Flotten- bzw. Leasinggeschäft. Und zweitens ist es selbst schmerzressistenten Fahrzeughaltern kaum zu vermitteln, dass sie für einen neuen Scheinwerfer, nur weil dessen Abdeckscheibe verschlissen ist, einen bis zu vierstelligen Euro-Betrag auf den Tisch des Kfz-Betriebs legen müssen.

So verwundert es kaum, dass sich mittlerweile selbst der VDA und der Zentralverband Karosserie und Fahrzeugbau (ZKF) gegen ein generelles