Und wieder brauchts eine Neue. Salvatore Petrino (l.) und Claudio Pizzolante von der Carrosserie Flückiger AG in Oftringen kümmern sich darum. (Foto: AR)

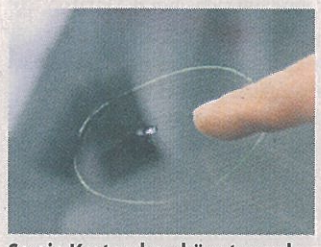
TIPPS

Wichtiges zum Thema

■ Glasbruchschäden werden über die Teilkasko abgewickelt (Selbstbehalte je nach Definition in der Police).

Wann kann ein Glasschaden in der Frontscheibe repariert werden, wann muss eine neue Scheibe rein?

■ Beschädigungen in der Frontscheibe in einem Feld von etwa A3-Grösse direkt vor dem Lenker dürfen nicht repariert werden. Es braucht zwingend eine neue Frontscheibe. Im übrigen Wischbereich der Scheibenwischer auf der Fahrerseite dürfen Beschädigungen bis zu einem Durchmesser von max. 15 mm ausgegossen werden. Im Wischbereich auf der Beifahrerseite gilt das für Beschädigungen mit Durchmessern bis max. 25 mm, im übrigen Bereich der Frontscheibe bis max. 40 mm.



So ein Kraterchen könnte auch ausgegossen werden. (Foto: AR)

Arbeitsmethoden müssen Crashtests bestehen. (Foto: Sika)

■ Einige Versicherungen «motivieren» ihre Kunden zu einer Reparatur, indem sie für solche Fälle den Selbstbehalt streichen. Zu bedenken gilt da, dass eine Reparaturstelle immer ein bisschen sichtbar bleibt und bei späterem Verkauf des Autos zu Preisnachlassdiskussionen führen kann.

■ Eine frisch geklebte Frontscheibe muss während rund einer Stunde aushärten, bis der Kraftschluss mit der Karosserie maximale Sicherheit (z. B. bei auslösendem Airbag) garantiert. Man nennt diese Frist die «Losfahrzeit». Die Losfahrzeit ist vom Kleberhersteller (unter Einhaltung der angegebenen Anwendungsbereiche und -methoden) gegeben. Scheibe einsetzen und gleich losfahren ist unseriös und auch gefährlich.

■ Die Versicherung zahlt beim Wechsel der Frontscheibe auch eine neue Vignette. Allerdings beispielsweise am 20. Dezember keine 2007er, wenn vor dem Glasbruch eine 2006er an der Scheibe klebte. Das Übertragen der Vignette von einer Scheibe auf die andere ist verboten – und mit der neuen Vignetten-Generation auch nicht möglich. CS

Ob in einer Carrosseriewerkstätte oder draussen vor dem Haus: Beim Auswechseln einer Frontscheibe sind Sorgfalt und Fachkenntnisse verlangt.

Scherben bringen Arbeit

■ CHRISTOPH SCHMUTZ

Die Frontscheibe ist längst nicht mehr bloss Wind-, Wetter- und Insektenabweiser. Geklebte Frontscheiben an Autos übernehmen als kraftschlüssig mit der Karosserie verbundene Bauteile einen nicht geringen Teil der Stabilität einer Karosserie. Ausserdem müssen sie als Abstützfläche eines sich öffnenden Airbags herhalten.

Auf der anderen Seite kann ein kleines Rollsplittsteinchen aus der gesündesten Frontscheibe einen Splitter raussprengen. Liegt die Schadenstelle im Gesichtsfeld des Lenkers, gibts nur eins: auswechseln (vgl. links). Andernfalls ist eine Reparatur möglich und auch dringend empfohlen. Denn: Bereits kleinste Schäden in einer Frontscheibe können deren Struktur beeinträchtigen und so die Festigkeit mindern. Eine erfolgreiche Reparatur bedingt übrigens auch, dass die schadhafte Stelle so schnell wie möglich, z. B. mit Tesafilm, abgeklebt wird, um Verunreinigungen der Schadenstelle zu verhindern.

Original oder Nachbau

Die Zeit für einen Frontscheibenschaden ist «günstig». Noch bis Ende 2006 bieten Swissgarant-Carrosserie-Betriebe (vgl. «Stichwort») bei der Auswechslung der Frontscheibe infolge Glasbruchs einen «Cash-Bonus» an. Der Kunde kann wählen, ob er sich eine Originalscheibe oder eine Nachbauscheibe einbauen lassen will. Den Bonus für die Nachbauscheibe geben Swissgarant-Betriebe an den Kunden weiter oder lassen den entsprechenden Betrag (25 % des Preises einer Originalscheibe) vom Selbstbehalt des Versicherten in Abzug bringen. Nachbauscheiben stammten übrigens in aller Regel aus derselben Produktion wie Originalscheiben, seien qualitativ also gleichwertig, wie Thomas Hauser von der Carrosserie Jakob Hauser AG in Zofingen erklärt. Der einzige Unterschied bestehe darin, dass Nachbauscheiben nicht via Markenvertreter, sondern über den freien Markt und somit zu günstigeren Konditionen beim Endkunden landeten. Und ausserdem fehle bei Nachbauscheiben das Markenemblem (meistens irgendwo am unteren Rand an der Seite angebracht). «Das könnte allenfalls bei der Rückgabe von Leasingfahrzeugen zu Diskussionen führen», meint Christoph Flückiger von der Carrosserie Flückiger AG in Oftringen. Ein echter Grund für Preisnachlassgespräche bei einem späteren Verkauf des Autos sollte eine Nachbauscheibe allerdings nicht sein.

Stichwort

Swissgarant

Swissgarant ist ein Qualitätslabel für Carrosseriebetriebe. Die Überprüfung erfolgt durch den TÜV-Süddeutschland und durch die Institution Swiss TS Technical Services AG (vormals TÜV-Schweiz AG).

Darauf kommts an

Viele «kleine» Details machen den erfolgreichen Scheibeneinbau aus, wie ein Besuch in der Werkstatt bei der Flückiger AG in Oftringen zeigt: Feine Verletzungen des Karosseriefalzes zur Aufnahme der Frontscheibe beim Rausschneiden der defekten Scheibe müssen wieder versiegelt werden (spätere Rostherde!). Geschäftsführer Christoph Flückiger weist darauf hin, dass man beim Wechseln von Scheiben ab und zu auch auf korrodierte Rahmen trifft. Ein Mangel, der vor dem Einbau der neuen Scheibe natürlich behoben werden muss. Der Carrossier habe in solchen Fällen gegenüber dem Störbetrieb den Vorteil, dass er solche Schäden beheben könne.

Weiter gilt das Auftragen des Kitts auf die neu einzusetzende Scheibe als heikel. Ein Lufteinschluss oder ungleichmässiges Auftragen kann zu undichten Stellen führen (Wasser, Windgeräusche). Eine Kittpistole mit elektrischem Kolbenvortrieb garantiert den regelmässigsten und dichtesten Auftrag.

Grossen Wert legt man in der Branche auf die Rahmenbedingungen. Punkto Temperatur und Luftfeuchtigkeit müssen bei Klebearbeiten gewisse Werte eingehalten werden, um zum optimalen Resultat zu kommen. Deshalb gibt es Stimmen, die sich gegen mobile Autoglaswerkstätten kritisch äussern.

Normen aus Forschung

Das lässt Cédric Berner, Generaldirektor von Carglass Schweiz, nicht gelten. Carglass ist in 28 europäischen Ländern tätig, seit sechs Jahren auch in der Schweiz. 64 % aller Einsätze werden mobil vor Ort beim Kunden (zu Hause oder am Arbeitsplatz) erledigt. Carglass-Techniker sind alle gelernte Carrosseriespengler, die vor dem ersten Einsatz eine umfangreiche Schulung durchlaufen. Ausserdem werden nur Produkte verwendet, die auch bei den Herstellern zum Montieren von Autoscheiben eingesetzt werden. Auch die Bedingungen, unter denen Carglass-Monteure arbeiten dürfen, sind gegeben: So wird etwa bei Temperaturen ab –5 °C abwärts draussen nicht mehr geklebt. Sämtliche Arbeitsmethoden der Carglass-Techniker und die Losfahrzeit von einer Stunde (vgl. Randspalte) stützen sich auf Forschungen aus dem Mutterhaus Belron, dem weltweit grössten Unternehmer für Autoglasreparatur und -ersatz.

Cédric Berner betont, dass Carglass auf ihre Arbeiten lebenslange Garantie gewährt und laufend die Kundenzufriedenheit überprüft. Umfragen hätten ergeben, dass 98,4% der Carglass-Kunden den Service weiterempfehlen würden.

Wenn alles richtig läuft, gelingts auch draussen. (Foto: Sika)

Einer gelungenen Montage gehen immer gewissenhafte Präparationsarbeiten voraus. (Foto: AR)

Diese Seite wird Ihnen präsentiert durch:

www.sonax.com
Ihr Autopflege-Ratgeber.