



# Der Masseur

Dellen spurlos entfernen – und das auch noch ohne Lackarbeiten, das ist fast zu schön, um wahr zu sein. Wir wollten wissen, was machbar ist, und sprachen mit einem der erfahrensten Profis auf diesem Gebiet

Auch wenn Sie Ihren Liebling immer in die letzte Reihe des Parkplatzes stellen: Von kleinen Parkremplern, unachtsam geöffneten Türen des Nachbarautos oder dem unsanften Kontakt mit einem herrenlosen Einkaufswagen bleibt kaum ein Auto verschont. Nach einem wahren Boom in den USA nehmen sich seit einigen Jahren auch in Deutschland mobile Spezialisten solcher Bagatellschäden an. Das Besondere daran ist, dass die Dellen ohne Lackarbeiten nahezu spurlos beseitigt werden. Wir wollten wissen, wie der *Beulendoktor* arbeitet, wo seine Grenzen liegen, und ob geschickte Laien das auch selber machen können. Dazu besuchten wir Wolfgang Schröder im Südosten der

Republik in Eging am See nordwestlich von Passau. Schröder lernte die Technik des *Dent-Repair* in Florida, wo er zehn Jahre lang als Lackierer für Nobelkarossen arbeitete. Nach seiner Rückkehr war er in Deutschland einer der Ersten, die sich als Dellendrucker selbstständig machten. Heute bietet er Kurse für Neueinsteiger an und vertreibt selbst entwickelte Spezialwerkzeuge. Kurz: Schröder ist der Mann, den es zu fragen gilt, zumal er auch noch begeisterter Oldtimerliebhaber ist.

Dass seine Vorliebe für ältere Semester auch beruflich gilt, hat allerdings ganz handfeste Gründe. Schröder: „Verglichen mit modernen Autos vor allem aus Japan und Korea kann man wirklich sagen: Frü-

her, das war noch Blech! Bei manchen Kleinwagen wäre es leichter, eine Bierdose aus Weißblech auszubeulen, weil das Material derart dünn ist. Hinzu kommen hauchdünne Lackschichten, die im Kontakt mit den Werkzeugen sehr schnell durchgescheuert sind. Da lobe ich mir ein Fahrzeug, das schon ein paar Jahrzehnte auf dem Buckel hat!“ Und noch eine weitere Eigenart macht die Klassiker zu seinen Lieblingen: „In Oldtimern gibt es viel weniger Verkleidungen und Anbauteile, die entfernt werden müssen, bis man ans eigentliche Blech herankommt. Die meisten meiner Spezialwerkzeuge brauche ich nur, um den Ausbau der Verkleidungen zu umgehen. Nehmen wir als Beispiel eine



Ins rechte Licht gesetzt: Röhren sind ideal, um Dellen sichtbar zu machen



Rund um die Delle wird der Reflex breiter, der Schaden hervorgehoben



Bei genauem Hinsehen besteht die Delle aus zwei Einschlägen



Für das Druckwerkzeug sucht sich Schröder ein stabiles Widerlager



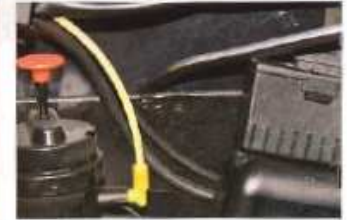
Während er von hinten hebelt, beobachtet er die Beule von außen



Demontage erleichtert den Zugang (siehe auch großes Bild linke Seite)



Den ersten Teil der Delle hat Schröder bereits herausmassiert



Dicke Dämmmatten wie diese hier erschweren die Arbeit



Die letzte Korrektur erfolgt in Gegenrichtung von der Außenseite



Mit einem simplen Stahldorn klopft Schröder die Beule zurück



Mit einem Heißluftgebläse macht der Profi den Lack elastischer...



...bevor er mit dem „Löffel“ noch ein paar Unebenheiten begradigt



Wie Sie sehen, sehen Sie nichts: Selbst bei genauem Hinsehen bleibt die Delle im Licht der Leuchtstoffröhre verschwunden



Seinen 30-teiligen Spezialwerkzeugsatz bietet Schröder für 1400 Euro an, ein Starterset gibt es aber schon ab 469 Euro

Tür. Bei modernen Autos würde die Demontage der Verkleidungen, Airbags, Spiegel-Stellmotoren und Lautsprecher mehr als doppelt so lange dauern wie das eigentliche Entfernen der Delle. Deshalb

stecke ich von oben eine Kunststoffplatte in den Fensterschacht, damit die Seitenscheibe nicht verkratzt wird und dann arbeite ich mit einem sehr schlanken Werkzeug blind durch den Türschacht. Eine

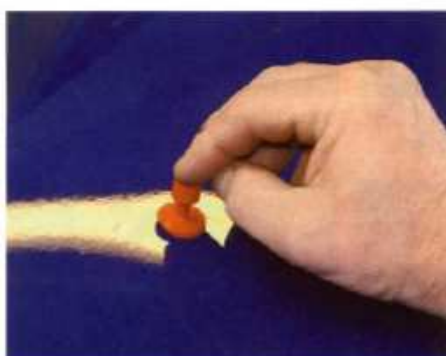
kleine Delle von der Größe eines Zweieurostückes ist dann binnen zehn Minuten weg! Das größte Problem liegt meist darin, einen stabilen Punkt zu finden, der sich als Widerlager für das Hebelwerk-



Diese Dach-Delle sitzt direkt über einer Strebe und wird deshalb von oben herausgezogen



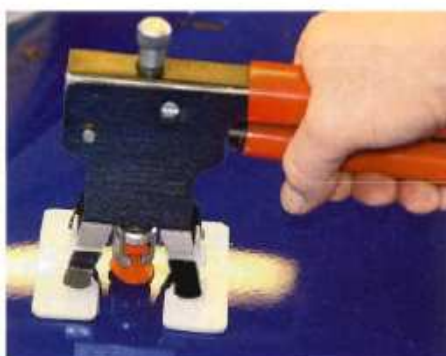
Dazu lässt Schröder zunächst etwas Heißkleber auf einen speziellen Kunststoffpin laufen



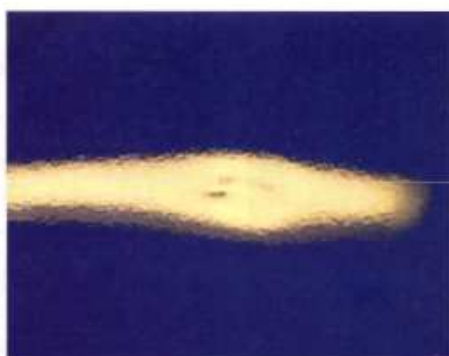
Dann setzt er den Pin am Rand der Delle auf und lässt den Kleber kurz erkalten



Der Mini-Lifter wird so über den Pin geschoben, dass das dicke Ende locker einrastet



An der Rändelschraube (oben) lässt sich der Hub des Werkzeugs dosieren und begrenzen



Nach dem ersten Durchgang ist die Delle bereits deutlich flacher geworden

zeug eignet. Aber da muss man eben ein wenig erfinderisch sein..."

Beim Ausbeulen selbst warnt Schröder vor dem typischsten aller Anfängerfehler: „Niemand versuchen, die Delle einfach von der Mitte her wieder herauszudrücken! Eine Delle bedeutet, dass das Blech an dieser Stelle gedehnt wurde. Also muss diese Dehnung rückgängig gemacht werden. Das geht nur von außen nach innen – und das auch nur Schritt für Schritt. Das Blech wird mit den Werkzeugen in einer spiralförmigen Spur so lange massiert, bis eine Stauchung des Metalls einsetzt. Das erfordert natürlich eine gewisse Übung und manchmal wird der Lack auf der Rückseite bis aufs Blech durchgeschuert. An Stellen, die nicht ohne Weiteres zugänglich sind, bedeutet das natürlich einen neuen Rostherd. Wenn das Blechteil

ansonsten aber nur mit größeren Schweißarbeiten auszutauschen ist, bleibt das Ausbeulen immer die schonendere und weniger rostanfällige Alternative – außerdem kann man die Scheuerstelle natürlich auch an unzugänglichen Stellen mit Hohlraumenschutz konservieren!“ Bei Oldtimern kommt hinzu, dass Erstlack oft ein unwiederbringliches Kleinod ist, das der Fahrzeugbesitzer auf jeden Fall erhalten will. Schröder: „Da kommt es schon mal vor, dass ich über 200 Hageldellen aus einem Dach entfernen muss – selbst wenn hier Spachteln und Lackieren deutlich billiger wäre!“

Rund 80 Euro nimmt der Profi für das Entfernen der ersten Delle in seiner Firma Dellenlos, danach wird es je nach Anzahl der Schadstellen günstiger. Gedacht ist die Technik für Dellen bis zu sechs Zentime-

ter, bei „günstigen“ Verformungen hat Schröder aber auch schon Vertiefungen von 30 Zentimeter Durchmesser wieder herausgedrückt. Von einer Delle spricht man übrigens, wenn das Blech von außen nach innen eingedellt wurde. Eine Beule hingegen entsteht, wenn etwa das Kofferraumvolumen überschätzt wurde und sich der Kinderwagengriff beim Schließen der Klappe nach außen durchdrückt. Schröder: „Das Arbeiten auf Hauben und Dächern erfordert noch mehr Erfahrung als an vertikalen Flächen, weil das Licht von allen Seiten auf die Schadstelle fällt. Anfänger sind manchmal schon ganz begeistert von ihrer Arbeit – bis sie die Stelle aus einem anderen Blickwinkel sehen. Licht ist deshalb das A und O bei dieser Arbeit. Leuchtstoffröhren sind ideal, weil sie einen länglichen Lichtreflex erzeugen, der sofort verzerrt wird, wenn eine Delle im Blech ist. Deshalb findet man auch selten Leuchtstoffröhren an den Decken von Gebrauchtwagenhallen...“

Natürlich gibt es auch Stellen, die selbst mit dem pfiffigsten Spezialwerkzeug nicht erreichbar sind. Zum Beispiel, wenn hin-

## Die Adresse

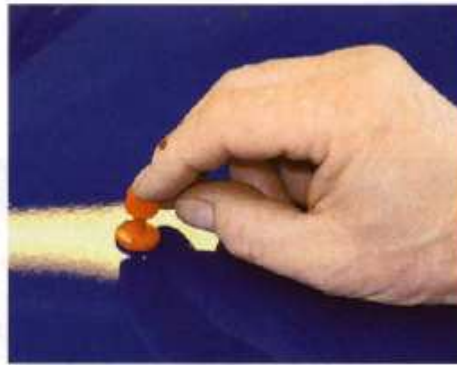
### Dellenlos

Wolfgang Schröder  
Mühlholz 3  
94535 Eging am See  
Telefon: 08544/918736  
E-Mail: info@dellenlos.de  
Internet: www.dellenlos.de

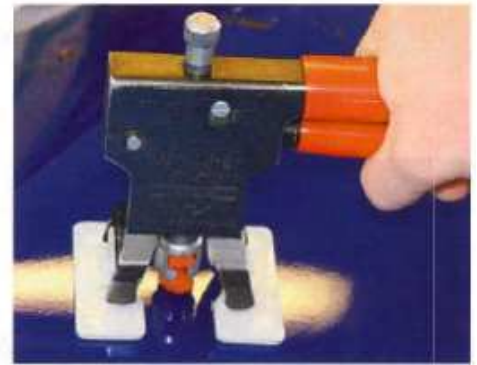
ter der Delle ein völlig geschlossener Hohlraum liegt. Dann greift Schröder zur Heißklebepistole und klebt kleine rote Kunststoffpins auf den Lack. Die bieten den Angriffspunkt für ein kleines Hebegerät, das von verschiedenen Anbietern in minimal abweichenden Versionen im Handel ist. Schröder verwendet den Mini-Lifter von Würth, der mit den dazugehörigen Pins, der Heißklebepistole und einer Pistolenablage rund 200 Euro kostet. Schröder: „Auch hier gilt es, der Versuchung zu widerstehen, den Pin einfach auf die Mitte der Delle zu setzen und sie im Hauruckverfahren herauszuziehen. Man beginnt ebenfalls vom Rand aus mit federnden Bewegungen, damit das Blech langsam in seine Ursprungsform zurückkehren kann!“ Je nach Größe der Delle werden unterschiedlich große Pins dreibis sechsmal an verschiedenen Punkten aufgeklebt und hochgezogen. Bedenken, dass sich der Lack dabei vom Blech lösen könnte, zerstreut Schröder mit einem Lächeln: „Das ist mir natürlich schon ein paarmal passiert – aber noch nie bei Erst-



Beim nächsten Durchgang verwendet Schröder einen wesentlich kleineren Pin, der die...



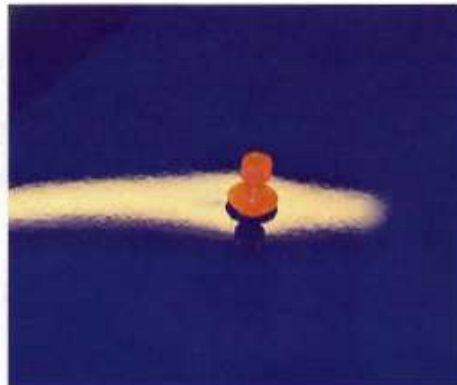
...Zugkraft auf einen Punkt konzentriert. Auch dieser wird am Rand der Delle aufgesetzt



Etliche kleine Hübe sorgen dafür, dass sich die Dehnung des Materials zurückbildet



Nur noch ein kleiner Punkt und der verbreiterte Lichtreflex deuten auf die Delle hin



Beim letzten Lifter-Durchgang sitzt der Pin exakt in der Mitte der Delle



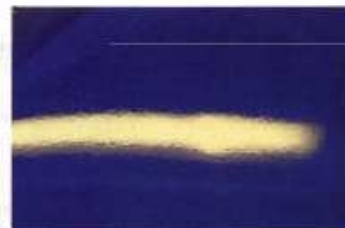
Durch den Zug wandelt sich die Delle zur Beule. Dabei wird das Bleche abermals gestaucht



Etwas Alkohol, und der Kleber lässt sich spurlos vom Lack abziehen



Mit einem Kunststoffdorn ebnet Schröder nun die kleine Beule ein



Der Lichtreflex zeigt: Die Delle ist beinahe spurlos verschwunden



Der Mini-Lifter ist bei Würth für rund 200 Euro zu haben

lack. Wenn sich der Farbauftrag löst, dann nur an Stellen, die unprofessionell nachgespritzt wurden. Originallack ist hingegen derart fest mit dem Untergrund verbunden, dass es normalerweise keine Probleme gibt.“

Sowohl beim Drücken als auch beim Ziehen der Dellen ist der letzte Arbeitsgang eine Korrektur in Gegenrichtung, bei der es dem Fahrzeugbesitzer schon mal Angst und Bange werden kann. Dann nämlich rückt Schröder der entstandenen

Beule mit einem Rückschlagdorn aus Metall oder Kunststoff zuleibe und arbeitet sich mit kleinen Schlägen ebenfalls spiralförmig von außen nach innen vor. Dabei darf er den kleinen Hammer natürlich nicht zu kraftvoll einsetzen, sonst beginnt die ganze Arbeit mit einer neuen Delle von vorn.

Die Erfahrung ist Schröders Firmenkapital, aber der Dellenpionier ist bereit, sein Know-how weiterzugeben. In Seminaren mit maximal drei Teilnehmern vermittelt

er für 780 Euro binnen 16 Unterrichtsstunden alle Grundlagen, die notwendig sind, um kleinere Dellen selbst zu entfernen.

Im nächsten Heft zeigt Karosseriebaumeister Thomas Geis von der Fahrzeugakademie Schweinfurt, wie Sie mit Hammer, Faust, Sandsack und Flamme ausbeulen können – dabei bleibt der Lack allerdings garantiert nicht unversehrt...

Peter Steinfurth  
p.steinfurth@oldtimer-markt.de