

TEXT Hans-Jörg Götzl FOTOS Uli Joß

# VOLL VERH



Der tapfere kleine Mazda trug seine vielen 100 Dellen mit Fassung, nach einer Woche sah er wieder aus wie neu



# AGELT

Schon erstaunlich, was so ein kleiner Hagelsturm anrichten kann – anschließend war beim Mazda MX-5 nur noch das Stoffdach ohne Dellen. Zum Glück gibt es die Zauberer vom Hagelschaden-Zentrum.

**S**ie kennen das: Manchmal hat man kein Glück, und dann kommt auch noch Pech dazu. Schlimm genug, dass ein Hagelsturm im Juni mit tischtennisballgroßen Körnern den halben Garten verwüstet hat – dummerweise stand auch ausgerechnet an diesem einzigen Tag im Jahr unser Mazda MX-5, Baujahr 2007 mal nicht in der heimeligen Garage, sondern auf der Straße vor dem Haus. Im vergangenen Frühjahr aus erster pflegender Damenhand gekauft, immer noch keine 100 000 km, der mephistograue Lack makellos.

Keine fünf Minuten Dauerbeschuss von oben reichten völlig aus, danach sah der japanische Roadster aus wie ein Golfball. Hauben, Türen, Kotflügel, alles war übersät mit kleinen und erstaunlich großen Kratern, einzig das Stoffdach wirkte immer noch neuwertig. Bei der Aluminium-Motorhaube habe ich nach 200 Einschlägen aufgehört zu zählen. Was tun?

Nun waren wir natürlich nicht allein betroffen; tatsächlich klingelten in den nächsten Tagen die Telefone der verschiedenen Versicherungsgesellschaften Sturm. Diese eröffneten in Zusammenarbeit mit der Ulmer Firma Hagelschaden-Zentrum einen Service-Stützpunkt in einer großen Halle in Metzingen und vereinbarten mit den betroffenen Besitzern einen Besichtigungstermin. „Dabei kann man nicht sagen, dass die Anzahl der Hagel-Ereignisse zugenommen hat – es stehen nur heute auf derselben Fläche mehr Autos, was natürlich auch zu mehr Schäden führt“, sagt Gerhard Schimanski, Geschäftsführer des Hagelschaden-Zentrums, das pro Jahr zwischen 8000 und 10000 Autos repariert.

## Dellen im Streifenmuster

Und so rollen wir einige Wochen nach dem Hagel mit dem sauber gewienerten MX-5 in der Metzinger Halle in eine spezielle Box, auf deren Seitenwänden ein Streifenmuster aufgebracht ist. „Damit lassen sich die Dellen viel besser erkennen, weil sich in der Reflexion im Lack eine Verzerrung zeigt“, erklärt Schimanski. Ein von der Versicherung, in unserem Fall der Württembergischen, damit beauftragter Gutachter zählt nun alle Einschläge und kalkuliert die Reparaturkosten.

Die hängen zunächst vom Material ab, Aluminium ist schwerer zu reparieren als Stahl.

Aufnahme im Service-Stützpunkt des Ulmer Hagelschaden-Zentrums. Das Foto ist gnädig, der arme **Mazda MX-5** sieht leider aus wie die kraterübersäte Rückseite des Mondes



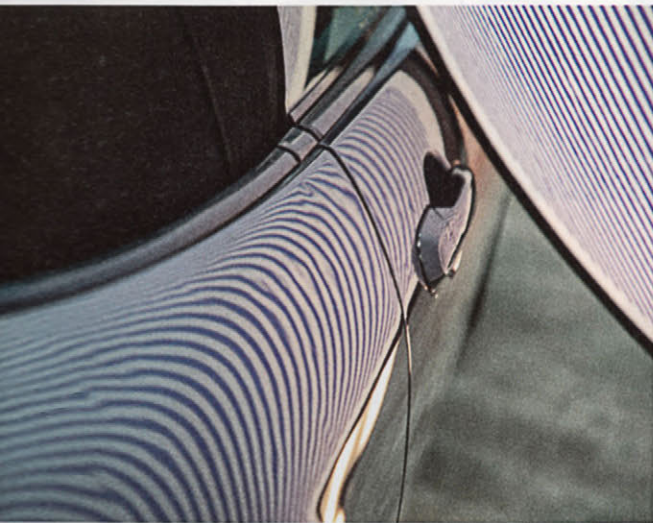
Ein Mitarbeiter fotografiert mit der Tablet-Kamera das Auto einmal durch und nimmt eventuelle **Vorschäden** auf, damit es hinterher nicht zu Meinungsverschiedenheiten kommt



Mithilfe einer Lampe mit Streifenlicht sowie des **Streifenmusters auf den Seitenwänden** und eines Schildes lassen sich die einzelnen Einschläge im Blech gut erkennen







Mit bloßem Auge blieben viele Dellen unentdeckt. Die Reflexion des Streifenmusters im Lack zeigt **Verzerrungen** an allen Stellen, die von den Hagelkörnern getroffen wurden

Jede Delle wird mit einem gelben Marker angezeichnet, um das **ganze Ausmaß** der Schäden zu dokumentieren – und damit man beim Reparieren keine einzige vergisst



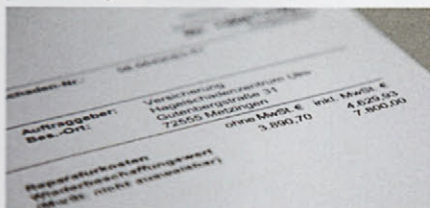
Der Klassiker ist das **Herausdrücken** der Dellen von innen mit einem Werkzeug. Für einen besseren Zugang müssen dazu allerdings oft Teile ausgebaut oder abgebaut werden

Ebenfalls ein Klassiker ist das **Ausziehen mittels Klebtechnik**. Der Dellenmittelpunkt wird mit einem Klebestift versehen, an dem anschließend der Gleithammer angreift



## Was tun im Falle eines Hagelschadens?

Als Erstes melden Sie den Schaden Ihrer Versicherung, die im Falle eines Teilkasko-Schutzes die Reparaturkosten bis zum Fahrzeugwert übernehmen muss. Die Versicherung schickt Sie mit Ihrem Wagen (vorher waschen!) zu einem Service-Punkt, an dem der Schaden von einem Gutachter aufgenommen wird. Dann müssen Sie entscheiden, ob Sie den Hagelschaden beseitigen oder sich die Kosten (ohne Mehrwertsteuer und ggf. abzüglich eines Kaufangebots über eine Fahrzeugbörse, siehe Lauftext) auszahlen lassen. Ein guter Ansprechpartner: [hagelschaden-zentrum.de](http://hagelschaden-zentrum.de)



Dann wird geschaut, welche und wie viele Teile man demontieren muss. In ganz schweren Fällen werden auch ganze Blechteile wie etwa das Dach herausgetrennt, erneuert und lackiert.

Am Ende steht eine Summe, die hoffentlich unter dem aktuellen Marktwert des Autos liegt – in unserem Fall knapp 5000 Euro gegenüber einem Wert von 7800 Euro. „Die Versicherungen bezahlen maximal bis zur Höhe des Marktwerts“, sagt Schimanski. Je neuer, wertvoller oder auch geliebter das Auto ist, desto eher lassen Besitzer den Schaden reparieren – in der umgekehrten Richtung neigen die Kunden dazu, sich den Schaden von der Versicherung auszahlen zu lassen.

Dabei lauern allerdings ein paar Pferdefüße: Zunächst einmal bezahlt die Versicherung nur den Netto-Betrag ohne Mehrwertsteuer, also knapp 20 Prozent weniger. Außerdem wird das Auto oft in eine europaweite Verkaufsbörse gestellt. Findet sich nun ein Interessent, dem der verbeulte Wagen die Summe x wert ist, gibt

es von der Assekuranz nur den Differenzbetrag zum Wert, schließlich kann der Kunde das Auto ja über die Börse veräußern.

Heißt im konkreten Fall: Fahrzeugwert 7800 Euro, Schadenssumme knapp 5000 Euro. Beim Auszahlen gibt es also maximal rund 4000 Euro. Findet sich irgendwo ein Interessent, der den Mazda für 4800 kaufen würde, gäbe es nur 3000 Euro. „Außerdem bezahlt der Versicherte weiterhin die Prämien in gleicher Höhe, doch bei einem erneuten Schadensfall – egal ob Hagel oder Unfall – gilt nur der reduzierte Fahrzeugwert“, warnt Schimanski.

## Leichte Entscheidung

Bei unserem MX-5 fiel die Entscheidung leicht, schließlich wollen wir den Mazda noch etliche Jahre fahren – also reparieren. Dazu dokumentiert ein Mitarbeiter des Hagelschaden-Zentrums nochmals alle Schäden sowie eventuelle Vorschäden, auch im Innenraum, damit es hinterher keinen Ärger gibt. Insgesamt wird das





Nach dem Markieren aller Dellen wird alles **zusammengezählt**. Im rechten hinteren Seitenteil waren es immerhin 77 Einschläge, die Motorhaube kam auf mehr als 300 Dellen

Vor dem Bearbeiten der Dellen wird das **Auto zum Teil** zerlegt. Beim MX-5 wurden unter anderem die beiden Hauben sowie Scheinwerfer und die Rückleuchten demontiert



Bei manchen Einschlägen oder zum Nachbessern kommt ein **kleiner Hammer samt Ausbeulwerkzeug** zum Einsatz. Auch das verlangt viel Erfahrung und Gefühl

Eine interessante, aber nicht triviale Methode zum Entfernen der Dellen ist die **Erwärmung per Induktion**. Dadurch springt das Blech in seine ursprüngliche Form zurück



Auto jetzt rund fünf Tage in der Werkstatt stehen, bei noch schlimmeren Fällen können es bis zu drei Wochen sein. Auf Wunsch gibt es für die Zeit einen Ersatzwagen. Ich verzichte, Autos haben wir dank Alf mehr als genug.

Jetzt kommen die Experten zum Einsatz, die zunächst je nach Fall das halbe Auto zerlegen, Hauben abschrauben, Scheinwerfer, Interieur ausbauen etc. „Darin

liegt unsere besondere Fähigkeit: Wenn wir 8000 Autos im Jahr reparieren, dann haben wir beispielsweise 7000 Dachhimmel aus- und wieder eingebaut, das ist ein riesiger Erfahrungsschatz“, meint Schimanski.

Anschließend geht es den Kratern an den Kragen, dabei gibt es verschiedene Möglichkei-



**„Ein Kunde ließ sein Auto fünf Mal reparieren. Beim sechsten Mal gab er auf“**

Gerhard Schimanski

türlich nicht bei großen Flächen wie Hauben, da hätte man anschließend eine Riesenausbeulung nach außen“, sagt Schimanski.

Bei leichten Dellen kommt die Induktionsmethode zum Einsatz: Das Blech wird mittels Induktion erhitzt und springt so hoffentlich in die ursprüngliche Form. „Da muss der Mann

ten. Ganz klassisch ist die Methode, bei der die Beulen von innen mit einem Werkzeug herausgedrückt werden, allerdings geht das nicht überall. An Dachholmen und anderen Formteilen gehen die Fachleute mit der Klebetechnik zu Werke. Dabei wird der Beulen-

mittelpunkt an einem Klebestift befestigt, an dem der Gleithammer angreift, und dann damit die Delle herausgezogen. „Das geht natürlich

genau wissen, was er tut, weil der Lack temperaturempfindlich ist“, meint Schimanski. „Der Grat zwischen ganz und kaputt ist ziemlich schmal.“ Wo nötig, wird schließlich mit Hammer und Ausbeulwerkzeug nachgeklopft.

Alles in allem ist das eine langwierige Arbeit – aber faszinierend beim Zuschauen, wie eine Delle nach der anderen verschwindet. Die Experten vom Hagelschaden-Zentrum machen dabei einen fast kontemplativen Eindruck, sie sind völlig in ihre Arbeit vertieft. Größere Blech- und Lackarbeiten waren beim MX-5 zum Glück nicht vonnöten, jetzt warten nur noch der Zusammenbau und das Finish.

Am Ende wird alles noch mal sauber kontrolliert und poliert; und vermutlich stand der Mazda seit seiner Auslieferung nicht mehr so glänzend da. Dass die verschiedenen Methoden zur Beulen-Beseitigung so gut funktionieren, hätte ich zuvor nicht gedacht. Dennoch hoffe ich, dass der MX-5 beim nächsten Hagelsturm sicher in der Garage steht. ■