



TEKNIKEN FÖRKORTAS PDR
OCH DET STÅR FÖR PAINT-
LESS DENT REMOVAL.

BUCKLE ÄR EXPERT PÅ BUCKLOR



Skador efter dörruppslag är lika vanliga som irriterande.

Engelsmannen Stephen Buckle retade sig så mycket på detta att han bestämde sig för att lära sig hur man riktar mikrobucklor. En kunskap som fört honom över stora delar av världen. Sedan 1995 ägnar han sig åt det på heltid. Och numera med Sverige som bas.

TEXT OCH FOTO: FREDRIK LUND

Mikrobucklor på karossen är bland de vanligaste typerna av skador på en bilkaross. Dörruppslag från en oförsiktig parkeringsgranne är en irriterande liten skada som många ifrågasätter om den ens är värd att åtgärda.

Har du en säker hand och ett skarpt öga så går mikrobucklor

dock att åtgärda. Tekniken förkortas PDR, vilket står för Paintless Dent Removal – alltså att räta ut bucklor utan att behöva lackera om plåten efteråt.

Någon som bemästrar den konsten är Stephen Buckle. Han började sin bilyrkeskarriär som lackerare och störcdes ofta av mikrobucklor i plåten. På den ti-

den var lösningen att spackla för att få till en jämn yta. Nog måste det finnas en bättre lösning än så, tänkte Stephen Buckle.

Genom åren har han lärt sig att bemästra konsten, och jobbat över stora delar av världen: England, USA, Tyskland och till och med Australien. Under hans första tid i Sverige jobbade han bland annat för Volvos karosseriverk i Olofström.

– I USA var det mycket hagelstormskadade bilar som jag såg över, berättar Stephen. Men behovet finns även i bilfabriker. Faktum är att PDR-tekniken härstammar från just bilfabriker.

Stephen har en rad olika specialverktyg till sitt förfogande. Det viktigaste verktyget för någon som åtgärdar mikro bucklor är trots det belysningen.

– Flyttbar god belysning är jätteviktig, intygar Stephen.

Ljuset avslöjar minsta tendens till ojämnheter och spänningar i plåten, och är den enda chansen för det mänskliga ögat att uppfatta så pass små skador.

De flesta skador går att åtgärda med hjälp av samma metod, även hagelskadade bilar eller bilar som fått en större snö- eller ismassa över sig.

Däremot kan det uppstå frågor kring tidsaspekter och omfattningen för åtgärder. Om det är kostnadseffektivt eller inte.

– Det viktiga är att lacken inte är skadad, säger Stephen. Men även om lacken är skadad så kan det ändå vara försvarbart att rikta bucklan. Men då krävs så klart omlack efteråt, så kallad push repair.

Kvaliteten på både plåt, aluminium och färgkulörer skiljer mellan olika biltillverkare. Stephens egen erfarenhet är att vit kulör ofta är mer känslig än övriga färger.

Veteranbilar kan också vara luriga när åtgärda mikro bucklor på. Detta då plåten ofta är tjockare än vad vi är vana vid idag. Alla dessa faktorer påverkar utmaningen som du står inför om du beslutar dig för att rikta mikro bucklor.

Som alltid är det säkrast att öva på träningsobjekt innan du går över till att arbeta i skarpt läge. Det gäller att få in känslan och veta vad du gör, annars är risken överhängande att du gör skadan mer allvarlig.

Häng med på ett 40-minuters arbetspass, då Stephen Buckle riktar en typisk mikro buckla. □



STEG 1:

SKAPA ARBETSUTRYMME

Skadan vi ska åtgärda sitter nära mitten av dörrplåten. Börja med att hissa ned sidorutan. Använd sedan ett hårdplastskydd som ska skydda glasrutan från skadliga spänningar. Målet är att skapa tillräckligt med utrymme i dörrkantens fönsterspringa

för att kunna föra ned specialverktyg som ska massera ut mikrobulan från baksidan. Därför ökar Stephen arbetsutrymmet med en kil.

– Materialet är självklart mest flexibelt så nära dörrkantens mitt som möjligt. Det är där du ska försöka hålla dig när du jobbar.

STEG 2:

IDENTIFIERA DÖRRSIDAN

Känn på dörrsidans plåt. Ta reda på vart den flexar och vart det blir stumt. Indirekt gäller det att ta reda på vart krockbalkarna sitter.

– När du vet detta väljer du ett masseringsjärn som klarar att ta sig förbi krockbalkarna, för att nå skadan från insidan.

Arbetsmässigt är det förstas enklast att demontera innerdörrpanelen. Mest tidseffektivt, och därmed sannolikt mest kostnadseffektivt, är förstas att undvika det – och det är precis vad Stephen Buckle gör. Han ger sig inte på att demontera någon dörrpanel.



STEG 3:

MASSERA SKADAN FRÅN INSIDAN

Stephen masserar skadan försiktigt från plåtens insida.

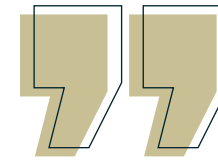
– Du måste ha hittat helt rätt med verktyget, säger han. Om du masserar på fel ställe så märks det direkt och du har skapat dig mycket onödigt merjobb.

Stephen jobbar med små, lugna och jämna rörelser. Tänk på att redan innan åtgärd så har plåten både negativa och positiva nivåskillnader.

– Det är som en krater, där ögat bara uppfattar mikro buck-

lans negativa form, förklarar Stephen. När du masserat ut skadan så att ögat uppfattar det som bra, är det därför viktigt att flytta arbetsbelysningen. Då avslöjas plåtens nya form omgående. Och räkna med att den inte är helt perfekt ännu, utan att skadan istället har en positiv nivåskillnad mot den du vill uppnå.

– Använd belysningen flitigt, säger Stephen. Det måste flyttas fram och tillbaka, tills dess att ljusspelet inte längre avslöjar några som helst ojämnheter.



... ÄVEN OM LACKEN ÄR SKADAD SÅ KAN DET ÄNDÅ VARA FÖRSVARBART ATT RIKTA BUCKLAN.



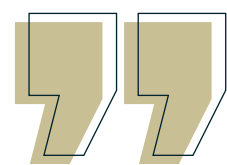
För bulor på taket använder Stephen Buckle en speciell hävarm, med mjuk gummispets som kan massera skadan från insidan. Den uppmärksamme noterar att här har bilen sitt innetak kvar på plats. I skarpt läge måste innetaket självklart demonteras innan operationen är ett faktum.



Under bilplåten döljer sig gott om balkar och andra hinder. Det kan vara en rejäl utmaning att ta sig förbi dessa för att kunna massera plåten från insidan. Därför krävs en hel arsenal av specialtillverkade verktyg. Efter ett tag lär man sig, men även ett proffs kan behöva prova sig fram innan rätt masseringsverktyg hittas.



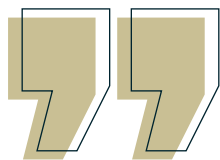
En del sidorutor är mer känsliga än andra. För dessa använder Stephen en uppblåsbar kudde istället för fast kil för att skapa den önskade glipan för att få ned masseringsverktyget.



ÖVA PÅ TRÄNINGSOBJEKT INNAN DU GÅR ÖVER TILL ATT ARBETA I SKARPT LÄGE.



Rätt verktyg är A och O. Alla verktyg är specialtillverkade för ändamålet. För arbete på större fordon gäller det att ha verktyg med lång räckvidd. Rakt omvänt krävs extremt korta masseringsverktyg för att komma åt på exempelvis motorhuvens insida.

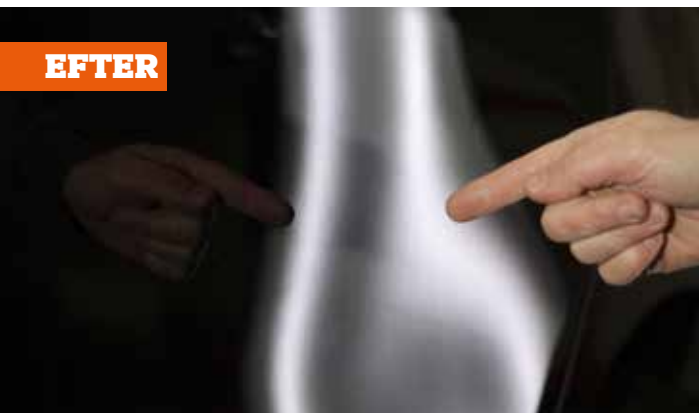


DU MÅSTE HITTA
HELT RÄTT MED
VERKTYGET.
ANNARS BLIR
SKADAN VÄRRE.

FÖRE



EFTER



Stephen Buckle har arbetat med att rikta mikrobucklor i stora delar av världen sedan 1995. Volvo i Olofström och familjen förde honom till Sverige. Idag arbetar han både mot privatpersoner, bilhandlare och försäkringsbolag.



STEG 4:

MASSERA SKADAN FRÅN UTSIDAN
Stephen använder ett litet järn samt en hammare med gummihuvud. Han lägger järnet precis över den punkt han vill bearbeta. Punkten måste vara väldigt koncentrerad för att ett optimalt resultat ska kunna uppnås.
Därefter knacker han mycket försiktigt på järnets topp. Notera att han knacker med hammarens skaft, inte

huvudet. Här handlar det om yttersta finlir och finess för att inte skada lacken. Någon gång emellanåt använder han på hammarens gummihuvud, men det hör till ovanligheterna. Just så fint ska det vara.
- Här gäller det att vara mycket stadig på hand, varnar han. Annars är risken stor att du repar lacken med slagjärnet.

STEG 5:

UPPREPA STEG 3 OCH STEG 4
Eftersom grundskadan innebär både negativ och positiv ojämnheter i plåten så räcker det inte med att genomföra steg 3 och 4 en gång. Dessa steg måste upprepas ett par gånger om för att slutligen

uppnå en helt jämn, neutral nivå på plåten.
- Kom ihåg att arbeta med ljuskällan för att avslöja ojämnheter, och jobba alltid med precision, säger Stephen. Gör du fel så kommer du att göra skadan värre på en gång.



STEG 6:

SLIPA ÖVER ARBETSYTAN INFÖR SLUTINSPEKTION

Då vår buckla var rätt skarp avslutar Stephen med att torrslipa ytan med ett mycket finkornigt sandpapper, helt utan att lägga tryck över arbetsytan. Detsamma gäller om lacken har någon mindre repa, som inte gått alltför djupt.
Han slipar inte mer än nödvändigt, bara så att det täcker exakt den yta där mikrobulan tidigare fanns.



STEG 7:

SLUTPOLERING OCH INSPEKTION
Slutligen maskinpolerar Stephen ytan. Därefter är det dags för sanningens minut. Belysningen flyttas runt. Räkna med att reflektionerna i den nypolerade ytan skoningslöst kommer avslöja resultatet.
En perfekt avslutad operation ska givetvis inte avslöja några spår efter mikrobulan överhuvudtaget. Man får komma ihåg att Stephen Buckle är proffs på det

han gör. Han har en väldigt lång vana och har inte gjort misstag som skulle orsakat honom en massa merjobb.
För Stephen har arbetet tagit 40 minuter. Räkna med att det tar längre tid om du är nybörjare, och se till att träna ordentligt innan du ger dig på kundbilar.
- Om du gör fel visar det sig direkt, varnar Stephen Buckle. Det krävs bara ett litet misstag för att du ska ha gjort skadan värre.