

# Nachhaltig in viele Richtungen

**Wiederaufbereitung** | Sind wiederaufbereitete Kfz-Ersatzteile trotz der Transportwege wirklich nachhaltig? Sowohl eine CLEPA-Studie als auch die Aufbereitungsunternehmen kommen zu einem eindeutigen Ergebnis.



Im Vergleich zu einem neu produzierten Ersatzteil haben Reman-Teile eine erheblich bessere Klimabilanz und punkten auch in Zeiten von globalen Problemen bei den Lieferketten.

Die Automobilbranche steht derzeit im Fokus, wenn es um CO<sub>2</sub>-Reduktion und Ressourcenschonung geht. Die Wiederaufbereitung, die seit Jahrzehnten praktiziert wird, erlebt vor dem Hintergrund der Kreislaufwirt-

schaftsziele der EU und der Vision einer CO<sub>2</sub>-freien Automobilindustrie bis zum Jahr 2050 einen Aufschwung. Tauschmotoren, Anlasser oder Lichtmaschinen werden seit Langem im Tausch „alt gegen aufbereitet“ angeboten, doch das Portfolio an verschiedensten aufbereiteten Teilen hat sich in den letzten Jahren deutlich erweitert. Turbolader, Lenkgetriebe, Lenksäulen, Servopumpen, AGR-Ventile, Klimakompressoren, Bremsstäbe – für viele mit Neuteilen kostenintensive Reparaturen gibt es heute günstigere Alternativen, ohne dabei Abstriche bei der Qualität hinnehmen zu müssen. War es bislang häufig der Kostenfaktor, insbesondere beim Thema zeitwertgerechte Reparatur, der bei der Wahl zwischen OE-Neuteil,

einem Aftermarketprodukt oder einem aufbereiteten Gebrauchtteil den Ausschlag gab, spielt heute auch der Nachhaltigkeitsaspekt eine bedeutende Rolle.

## 800.000 Tonnen Kohlendioxid

Doch macht es aus ökologischer Sicht überhaupt Sinn, defekte und verschlissene Teile zu einem Aufbereiter und nach deren Behandlung wieder zurück zum Händler zu transportieren, zumal nicht jedes angelieferte Teil die Eingangsprüfung übersteht und verschrottet wird, also auch Schrott transportiert wird? Der Frage nach den Nachhaltigkeitsaspekten in der Aftermarket-Wertschöpfungskette widmete sich aktuell die zwölfte Ausgabe der CLEPA Aftermarket Conference, bei der die Ergebnisse einer Studie über den Beitrag der Automobilindustrie zu den Kreislaufwirtschaftszielen veröffentlicht wurden. Die Studie umfasst einen branchenweiten Ansatz zur Qualifizierung der CO<sub>2</sub>-Auswirkungen und berechnet die vermiedenen Emissionen unter Berücksichtigung des während des Wiederaufbereitungsprozesses zurückgehaltenen Materials. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass 2020 EU-weit mehr als 800.000 Tonnen CO<sub>2</sub> durch Wiederaufbereitung vermieden wurden, was den Emissionen von rund 120.000 EU-Bürgern entspricht.

Eine Analyse des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) zu Ressourceneinsparungen bei der Aufbereitung von Teilen gegenüber der Neuproduktion kommt zu einem ähnlichen Ergebnis: Die Wiederaufbereitung eines Kompressors spart im Vergleich zur Neufertigung beispielsweise 89 Prozent CO<sub>2</sub>-Äquivalente ein.

## Auch krisenresistent

Laut CLEPA wurden 2020 wiederaufbereitete Ersatzteile im Wert von 4,7 Milliarden Euro in Europa verkauft. Allein das

### Kurzfassung

In Zeiten von Nachhaltigkeit, Ressourcenmangel und hohen Transportkosten boomt die Wiederaufbereitung von Autoteilen. Reman-Teile helfen nicht nur CO<sub>2</sub> einzusparen, sondern sind auch krisenfester bei Lieferkettenproblemen.



Foto: ZF

**Bei der Aufbereitung wird streng nach OE-Kriterien vorgegangen. Neue Materialien bringen teilweise eine bessere Qualität gegenüber dem Originalteil.**

dänische Aufbereitungsunternehmen Borg Automotive vertreibt jährlich rund 1,8 Millionen Teile, denen ein zweites Leben geschenkt wurde. „Im Vergleich zu einem neu produzierten Ersatzteil haben unsere Produkte eine erheblich bessere Klimabilanz“, erklärt Lars Hähnlein, Country Manager für die deutschsprachigen Märkte. „Das liegt daran, dass wir intakte Gehäuse weiterverwenden. Diese müssen also nicht eigens hergestellt werden, was bis zu 80 Prozent Energie und jede Menge Material spart. Nicht zuletzt darf man nicht vergessen, dass ein weiterverwendetes Ersatzteil nicht entsorgt werden muss. Wir entlasten also gleichzeitig die Mülldeponien.“ Im Hinblick auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Lieferketten, also dem Transport der Teile zum Aufbereiter und zurück in den Handel, merkt Hähnlein an: „Unsere Produkte weisen eine optimale CO<sub>2</sub>-Bilanz auf und werden ausschließlich in der EU produziert. Neben unserem Logistikzentrum befinden sich alle Standorte in Europa. Die Lieferkette verursacht somit wenig CO<sub>2</sub> und ist krisenresistenter als globale Lieferketten“. Nicht vergessen sollte man bei dieser Rechnung auch, dass viele Neuteile in Asien gefertigt werden und entsprechend lange Transportwege haben.

Wiederaufgearbeitete Ersatzteile von Borg Automotive könnten gegenüber Neuteilen und Fernost-Importen zukünftig einen entscheidenden Vorteil bieten. Denn aktuell ist nicht absehbar, in welchem Maß eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung Produk-

tions- und Logistikkosten treiben wird. Gleiches gilt für die Frage, ob die EU in Zukunft eine Steuer auf Produkte erheben wird, die CO<sub>2</sub>-intensiv in Drittstaaten produziert werden.

### Für den späten Lebensabschnitt

Auch bei BorgWarner, wo seit rund 30 Jahren Turbolader und AGR-Ventile aufbereitet werden, zieht man eine positive Bilanz: „Mit unserem Reman-Programm haben wir bereits über 16.000 Tonnen Gusseisen und 4.000 Tonnen Aluminium durch die Wiederverwendung von fünf Millionen Gehäusen eingespart. Unsere wiederaufbereiteten Produkte sind eine nachhaltige, umweltfreundliche und kostengünstige Lösung für Fahrzeuge in einem späteren Lebensabschnitt“, so Michael Boe, Vice President and General Manager, Global Aftermarket.

ZF setzt ebenfalls schon seit Längerem auf die industrielle Aufbereitung von Altteilen und berücksichtigt dies bereits bei der Entwicklung von Neuteilen. Der Zulieferer verarbeitet bereits in den Neuprodukten bis zu 95 Prozent Recycling-Material. Im Vergleich zu deren Fertigung spart laut ZF die Wiederaufbereitung von Bremsen, Getrieben, Lenksystemen oder Drehmomentwandlern bis zu 90 Prozent an Energie und 50 bis 90 Prozent Material. Neben der Nachhaltigkeit betonen die Unternehmen auch die Qualität der aufbereiteten Teile. „Wir sehen viele Tausend identische Produkte nach vielen Tausend

## Thomas Fischer

Geschäftsführer AAMPACT e. V.  
(The International Independent Aftermarket Association)

„Wiederaufbereitung ist immer dann, wenn es technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist, ein wichtiger Aspekt im Rahmen der Ressourcenschonung, den viele unserer Mitgliedsfirmen verfolgen. Der Aspekt der langen Transportwege und hohen Frachtkosten macht die Aufbereitung in Europa auch wirtschaftlich wieder interessanter. Der Nachhaltigkeitsgedanke betont das Thema zusätzlich und gibt ihm neue Aufmerksamkeit. Dabei muss die Wiederaufbereitung ganzheitlich betrachtet werden und natürlich werden dabei auch die Transporte ins Kalkül gezogen. Gerade darum macht es in vielen Fällen Sinn, hier vor Ort in Europa wieder aufzubereiten. Nachhaltigkeit steht bei allen unserer Mitgliedsfirmen ganz oben auf der Agenda.“



Foto: AAMPACT e. V.

Kilometern. Wir kennen die Verschleißpunkte und erkennen minderwertige Komponenten, die oft die Ursache für Ausfälle oder Schäden darstellen. In vielen Fällen bewegen sich unsere wiederaufbereiteten Produkte daher qualitätsmäßig oberhalb der Originalprodukte“, sagt Lars Hähnlein.

Originalteile haben noch einen weiteren Nachteil: Sie sind nach 10 bis 20 Jahren technisch veraltet, wenn sie kaputtgehen. In aufbereiteten Teilen kommt hingegen neueste Technologie zum Einsatz, etwa deutlich haltbarere Dichtungen. Somit kann eine Werkstatt den Kunden nicht nur günstigere, sondern auch haltbarere Ersatzteile anbieten, die gleichzeitig Nachhaltigkeitsansprüche zufriedenstellen.

Dieter Vähröder |



Foto: Mobair

**Gehäuse haben oft den höchsten Materialanteil und Energieverbrauch bei der Herstellung, defekt ist aber oft nur das Innenleben.**