



Bild: Carbon

Ein Schaden – zwei Aluminiumschraubteile, die dank der sanften Reparatur mit dem CBR-System nicht verschrottet und neu produziert werden müssen.

## „I STATT E“ VERSUS GEBRAUCHTEILE

# Viel grüner als green

Kaum etwas wird derzeit so sehr strapaziert wie der Begriff „Nachhaltigkeit“. Werkstätten zeigen sich genervt von Nachhaltigkeitssiegeln beziehungsweise Zertifikaten sowie den immer neuen Ideen in diesem Bereich, wie Gebrauchtteile einzusetzen. Es gibt aber durchaus praktikable Ansätze, wie Carbon zeigt.

Von Leif Knittel

In Dubai ist die COP28-Klimakonferenz mit rund 80.000 Besuchern aus 198 Ländern der Erde zu Ende gegangen. Klar ist: Mit den aktuellen Plänen verfehlen die meist per Flugzeug angereisten Besucher sowie Deutschland, Europa und der Rest der Welt sämtliche Ziele, die notwendig wären, die Erderwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen. Auch wenn die K&L-Branche im Alleingang den Planeten nicht wird retten können: Manchmal ist das beherzte Tun vieler im Kleinen wesentlich wirkungsvoller als große Pläne und Absichtsbekundungen.

„Der Begriff ‚Nachhaltigkeitsdebatte‘“, betont Siegbert Müller, Gründer und Vertriebsleiter der Carbon GmbH, „bedeutet im Kern doch nur, dass zwar viel geredet, aber faktisch zu wenig getan wird.“ In vielen Konzernen und Unternehmen diene das Thema Nachhaltigkeit leider mehr dem Greenwashing des eigenen Produktportfolios durch Marketing- und PR-Strategen, als dass konkrete Maßnahmen erkennbar seien. An jedem einzelnen Arbeitstag füllen Tausende Karosserieteile die Schrottcontainer deutscher Werkstätten, stellt Siegbert Müller fest. Mehr als 60 Prozent der Stahl- und Aluminiumteile, so behauptet er, könnten heute technisch und wirtschaft-

lich sinnvoll repariert, anstatt aufwendig gegen ein Neuteil ausgetauscht zu werden.

Vorausgesetzt natürlich, der Betrieb verfügt über handwerkliches Know-how und über ein modernes Reparatursystem, beispielsweise das CBR-System der Carbon GmbH. „Im Rahmen unserer Trainings kommen wir täglich in Autohäuser und freie Karosseriebetriebe. Wir sehen, wie viele Türen, Hauben, Kofferraumdeckel und Kotflügel weggeworfen werden, ohne dass die Möglichkeit einer fachgerechten Reparatur eingehend geprüft wird.“ Er könne nicht berechnen, wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> sich einsparen ließen, wenn diese Ersatzteile erst gar nicht produziert werden müssten, sicherlich jedoch eine ganze Menge. Jedes Kind wisse heute, dass der Energiebedarf speziell für die Herstellung von Aluminiumbauteilen immens sei. Im Elektrolyseverfahren, zur Gewinnung von einem Kilogramm Rohaluminium, werden zwischen 13 und 20 kWh elektrische Energie benötigt und 8 bis 10 Kilogramm CO<sub>2</sub> freigesetzt, hinzu komme der CO<sub>2</sub>-Verbrauch für Weiterverarbeitung und Transport.

„Der Sachverständige hat doch eine neue Tür aufgeschrieben!“, diese Entschuldigung habe Müller bereits



Bild: ©Thomas Kueppers

## „Die Reparatur beschädigter Karosserieteile ist da, wo es möglich ist, grundsätzlich die bessere Alternative.“

Bernd Grünninger, Dekra

Hunderte Male gehört, gelten lassen wolle er sie dennoch nicht. Denn „hier ist eindeutig der Betrieb in der Pflicht, aufzuklären und zu argumentieren.“ Spaltmaße, Lackfarbe, Hohlraumversiegelung, Korrosionsschutz, Kabelverlegung – nach dem Austausch beschädigter Teile können sie niemals besser sein als bei der Hochzeit am Montageband. Oberste Priorität sei es deshalb, den originalen Werkzustand des Fahrzeugs zu erhalten beziehungsweise wieder herzustellen.

### Reparatur geht vor

Dies bestätigt auch Bernd Grünninger, Bereichsleiter Gutachten und Mitglied der Geschäftsleitung der Dekra Automobil GmbH: „Die Reparatur beschädigter Karosserieteile ist da, wo es möglich ist, grundsätzlich die bessere Alternative.“

rieteile ist da, wo es möglich ist, grundsätzlich die bessere Alternative. Bei Seitenwänden haben wir das Thema schon vor Jahren in den Fokus gerückt. Hier stand vor allem der Grundsatz der Hersteller ‚Instandsetzen vor Erneuern‘ im Vordergrund.“ Unter dem Aspekt, bei der Instandsetzung möglichst wenig ins Fahrzeuggefüge einzugreifen, sei das auch nachvollziehbar. Grünninger ist sich sicher, dass heute keiner seiner Gutachter wegen eines Schadens, der alternativ und sicher instand gesetzt werden kann, noch eine neue Seitenwand verbauen lasse. „Schon allein mit Blick auf die Nachhaltigkeit müssen wir jetzt die hohe Reparaturquote bei verschweißten Blechen auf die Schraubteile übertragen“, fügt Grünninger an.

Was technisch sinnvoll und machbar sei, sollte instand gesetzt werden. Schraubteile aus Stahl und viel mehr noch Schraubteile aus Aluminium wie Hauben, Heckklappen und Türen seien nicht nur sehr teuer, sondern würden auch die Umwelt bei Herstellung, Transport und Lackierung belasten. „Hinzu kommt der oftmals unnötige Aufwand für den Austausch und die anschließende Wiederverwertung der beschädigten Teile. Eine Fahrzeugtür von heute ist ein komplexes Bauteil und bei Weitem nicht mehr vergleichbar mit einer Tür von vor 20 Jahren. Dem müssen wir Rechnung tragen“, ergänzt Grünninger.

Für das vor drei Jahren neu entwickelte CBR-Reparatursystem wurde die Carbon GmbH mit ihrem insgesamt

## INFO

## „Es macht keinen Sinn, gebrauchte Teile quer durch Europa zu karren“

Kay Dähn, K&L-Unternehmer aus Hamburg und Vizepräsident BFL erklärt: „Nachhaltigkeit fängt doch beim Joghurt an. Ich kaufe nur den aus Süddeutschland, wenn ich dort Urlaub mache, ansonsten ist er aus der regionalen Molkerei. Genauso halte ich es mit den Ersatzteilen: Die kaufen wir bei unseren Lieferanten in Hamburg. Es macht doch auch bei gebrauchten Teilen ökologisch keinen Sinn, diese durch die Weltgeschichte zu karren. Deshalb setze ich vorrangig das beschädigte Ersatzteil, das zum Fahrzeug gehört, instand. Wenn das nicht mehr möglich ist, möchte ich ein entsprechendes Teil verwenden, das wir selbst ausgebaut und repariert haben oder ein lokaler, vertrauenswürdiger Partnerbetrieb. Auf jeden Fall muss es unserer Qualitätskontrolle standhalten! Und selbstverständlich geschieht dies immer nur in Absprache mit Sachverständigen und Kunden.“

Auch technisch sei die Reparatur des beschädigten Fahrzeugteils immer besser als ein Austausch. Selbst bei profanen Bauteilen wie einem Kotflügel beinhalte das Erneuern immer auch Risiken: So könnten ältere Schraubenköpfe abreißen und müssten dann ausgebohrt werden. Zudem müsse man teils knochenhartes Kotflügelband mit dem Heißluftfön bearbeiten, das Neuteil vor der Lackierung anpassen, es danach komplett lackieren – mache es da nicht mehr Sinn, eine Stunde länger in eine Reparatur zu investieren, die für das Fahrzeug zudem weitaus schonender ist? Der heute vierzigköpfige Betrieb ist bereits 2020 nach 20 Jahren mit dem Miracle-System auf den neuen Arbeitsplatz der Carbon GmbH mit vier CBR-Systemen und mit dem AluRepair Visar umgestiegen. „Durch den neuen Trafo mit besserem Schweißprozess, dem einfacheren Kleben und



Bild: Carbon

K&L-Unternehmer Kay Dähn forciert in seinem Unternehmen das Thema „I statt E“.

den wesentlich leichteren Zugwerkzeugen können wir schneller und präziser richten.“ Für Dähn hat das CBR gravierende Vorteile gebracht, denn „wir können jetzt beschädigte Teile instand setzen, bei denen wir ohne CBR an unsere Grenzen stoßen würden“.

Immer wieder diskutiert er in seinem Team: „Wie kann ich den Schaden am effizientesten, ökologischsten und gleichzeitig kostengünstig für den Kunden reparieren?“ Detaillierte Kostenvoranschläge mag Dähn angesichts der Probleme mit Drittorganisationen nicht mehr erstellen. Vielmehr entstehe in Absprache mit dem ausführenden Mitarbeiter ein Reparaturablauf mit geschätztem Zeitaufwand, der mit seinen Verrechnungssätzen multipliziert werde.



Bild: Carbon



Bild: Carbon



Bild: Carbon

sechsten Bundespreis für herausragende Innovation im Handwerk ausgezeichnet. In Kombination mit der Klebtechnik und dem Alurepair-Visar lassen sich mit dem CBR heute viele Schäden problemlos und wirtschaftlich reparieren, die vor Jahren klare Kandidaten für einen Austausch der Teile gewesen wären. Die hoch entwickelte Schweißtechnik des CBR-C1-Inverters sorgt dafür, dass selbst bei modernen, dünnen Karosserieblechen der Korrosionsschutz oder die Zinkschicht auf der Rückseite vollständig erhalten bleibt.

Der Verwendung von Gebrauchtteilen bei der Unfallreparatur sieht Müller hingegen skeptisch: „Diese Diskussion ist mit 25 Jahren so alt wie die Carbon GmbH. Fakt ist doch: Bei neueren Fahrzeugen sind erstens keine oder zu wenige Gebrauchtteile verfügbar und zweitens sind viele Fragen noch längst nicht eindeutig geklärt.“ Schließlich habe der Geschädigte einen Anspruch auf gleichwertigen Ersatz. Wer haftet, wenn in ein dreijähriges Fahrzeug eine fünf Jahre alte Tür mit Rostansatz im Falz eingebaut würde? Was passiert, wenn die Tür dann nach nur zwei weiteren Jahren von Rostfraß gekennzeichnet ist.

Wer muss und kann die gebrauchten Teile prüfen? Klar, es gibt bereits Anbieter am Markt, die das Geschäft mit Gebrauchtteilen europaweit angehen. So richtig günstig und umweltfreundlich ist allerdings beispielsweise der Transport einer Tür von Spanien nach Bayern nicht. Vorausgesetzt, die Tür ist in Ordnung, muss diese erst einmal komplett demontiert, lackiert und dann mit

großem Aufwand montiert werden. Was, wenn die angelieferte Tür mangelhaft ist? Der Rücktransport ins Herkunftsland würde die CO<sub>2</sub>-Bilanz dann völlig ins Negative drücken.

Der Dekra-Gutachtenchef Grünninger bestätigt: „Keine Frage: Das beschädigte Teil gehört von Anfang an zum Fahrzeug. Sein Austausch ist ein Eingriff in die Struktur des Fahrzeugs.“ Auch beim Einsatz von Green Parts stehe die Branche vor den gleichen, wenn nicht noch größeren Herausforderungen und ungelösten Fragen, wie beim Tausch gegen Neuteile. Eine fachgerechte Reparatur könne dabei helfen, Probleme mit Spaltmaßen, Hohlraumkonservierung, Wind- und Klappergeräuschen effektiv zu vermeiden. Deshalb sei für Grünninger, wenn technisch möglich, die Reparatur für alle am Reparaturprozess Beteiligten die bessere Lösung.

Das größere Potenzial für Green Parts, so Müller, „sehe ich da eher im Segment II und III. Wie der Handel mit Gebrauchtteilen und die Wiederverwendung reparierter Ersatzteile tatsächlich funktionieren, sehen wir doch in Osteuropa. Hier haben wir einen funktionierenden Kreislauf: Die Händler fahren regelmäßig die Werkstätten bei uns an, holen verwertbare Teile gegen Bezahlung aus dem Container und bringen sie nach Hause. Dort werden die Teile dann repariert und weiterverkauft beziehungsweise verbaut.“

Green Parts stellen in der Masse vermutlich keine Option für den deutschen Markt dar, so Müller. Zu mächtig seien die wirtschaftlichen Interessen vieler Marktteilnehmer, beispielsweise der Automobilhersteller, die kräftig vom Ersatzteilgeschäft profitieren. Wer auf diesem Planeten jemals eine CO<sub>2</sub>-Neutralität erreichen wolle, dem helfe nur das Umdenken wenig, man müsse jetzt auch Taten folgen lassen.

„I statt E“ funktioniert und lohnt sich bei Schraubteilen ebenso wie bei verschweißten Teilen, weiß Müller. Eine 72-seitige Broschüre, die über die Website der Carbon GmbH (siehe Tipp) frei zugänglich ist, zeigt aussagekräftige Reparaturbeispiele aus der Praxis. ■

Richten einer A3-Heckklappe nur von außen mit minimalem Demontageaufwand, aber maximalem Benefit für alle Beteiligten

**kfz-betrieb TIPP**

Sie haben Interesse an der Carbon-Broschüre mit vielen praktischen Beispielen? Finden können Sie diese hier: <https://carbon.ag/downloads>



Übrigens: Die Möglichkeiten der Aluminiumreparatur mittels CBR-System können Sie auch live erleben – bei den Würzburger Karosserie- und Schadenstagen am 22. und 23. März 2024. Wollen auch Sie dabei sein? Anmeldung unter: <https://www.karosserie-schadenstage.de/anmeldung>



Bild: Carbon

Siegbert Müller, Carbon-Gründer und Vater des CBR-Systems: „Das CBR, Visar und das Push-Pull-System gehören in jede Werkstatt, denn damit können jetzt viele, sogar bislang irreparable Schäden optimal repariert werden.“

Wechseln Sie jetzt.  
Sie verdienen den besten Service!

MultiPart –  
Die Garantie für Ihren Erfolg

