



Andreas Solibieda (links) im Gespräch mit einem Mitarbeiter ist Geschäftsführer beim Turboladerspezialisten Motair. Weitere Informationen finden sich unter [www.motair.de](http://www.motair.de).

## „Billigteile können den Motor schädigen“

Was auf den ersten Blick verlockend günstig erscheint, entpuppt sich oftmals als teurer Fehlkauf, so wie man es auch bei Nachbau-Turboladern feststellen kann. Dazu sprachen wir mit Andreas Solibieda, Geschäftsführer des Turboladerspezialisten Motair, über die Gefahren solcher Nachbauten und möglichen Alternativen zu Neuladern. Das Gespräch führte Jürgen Rinn.

**amz:** Herr Solibieda, das BVMi warnt vor nicht genehmigten Nachbauten von Turboladern. Worin besteht die Gefahr dieser Nachbauten?

**Solibieda:** Bei dieser Frage gilt es, den Blick zunächst auf die Komplexität eines Turboladers und seine Funktionsweise zu richten. Turbolader sind keine beliebig austauschbaren Bauteile, sondern werden genau passend zum jeweiligen Motor und nach den Vorgaben und Spezifikationen der Motoren- und Kraftfahrzeughersteller entwickelt und gefertigt. Sie müssen entsprechend kalibriert, feinstgewuchtet und geprüft sein.

**amz:** Das heißt konkret?

**Solibieda:** Genau dies ist bei den billigen Nachbauten von Drittunternehmen in der Regel nicht der Fall. Dies bedeutet: Die Nachbauten sind konstruktiv nicht identisch mit originalen Turboladern. Probleme drohen somit nicht nur bezüglich der Betriebserlaubnis. Wenn nicht alle Toleranzen bei der Fertigung eingehalten werden, können auch der Verbrauch und die Emissionen steigen. Zudem kann die Motorleistung durch unsauber gefertigte Turbolader sinken oder es im schlimmsten Fall zu Motorschäden kommen.

**amz:** Warum finden diese Nachbauten trotzdem einen Markt?

**Solibieda:** Wie so oft ist es eine kurzfristig gedachte Fixierung auf den Kaufpreis. Abgerechnet wird jedoch am Ende. Und da kann sich schnell zeigen, dass die wenigen hundert Euro an der falschen Stelle gespart wurden. In einer aktuellen Kampagne macht der Turbolader-Hersteller Garrett derzeit beispielsweise darauf aufmerksam, wie viele versteckte Kosten billige Turbolader nach sich ziehen können.

**amz:** Das bedeutet im Klartext?

**Solibieda:** Im Internet finden sich Anbieter, die Nachbauten von minderwertiger Qualität anbieten. Von außen betrachtet sehen diese Billigprodukte, die häufig aus Fernost stammen, den OE-Teilen oftmals ähnlich. Den hohen Anforderungen eines Motors im Betriebszustand halten sie aber in den meisten Fällen nicht lange stand. Nicht selten bringen Kunden solche Teile, die sie eventuell bei Online-Händlern billig erworben haben, mit in die Werkstatt, um sie dort einbauen zu lassen.

**amz:** Was würden Sie einer Werkstatt bei solch einem Fall empfehlen?

**Solibieda:** Finger weg! Vor dem Einbau von Billigteilen können wir nur warnen.

Erlauben Sie mir nochmals auf die Info-Kampagne von Garrett zurückzukommen. Der Turbolader-Hersteller macht darin sehr deutlich, dass Werkstätten mit einem billigen nicht OE-Serien-Turbolader erhebliche Probleme erzeugen können. Wir sprechen hier beispielsweise von Motorschäden, von ungeeigneter Kalibrierung sowie der Nichteinhaltung der Emissionswerte.

**amz:** Wie sollte sich die Werkstatt daher verhalten?

**Solibieda:** Auf jeden Fall muss die Werkstatt vor dem Einbau sicher sein, dass die Teile den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Wird ein Billignachbau eingebaut, wäre es bei Problemen die Verantwortung der Werkstatt nachzuweisen, dass nicht die Einbauleistung, sondern das Bauteil spätere Probleme verursacht hat. Das ist ein nicht unerhebliches Risiko für die Werkstatt. Nicht nur, weil dies mit einem erheblichen juristischen Aufwand verbunden ist, wie viele Streitfälle vor Gericht zeigen. Auch der gute Ruf einer Werkstatt kann durch solche Streitigkeiten in Mitleidenschaft gezogen werden. Denn das A&O für eine gute Werkstatt ist nun mal die Qualität der Arbeit.

**amz:** Das heißt, dass man auf Original-Turbolader setzen sollte?

**Solibieda:** Grundsätzlich empfehlen wir, nur Turbolader zu verwenden, die den Freigaben und Genehmigungen entsprechen. Die namhaften und seriösen Anbieter liefern diese Nachweise automatisch mit. Neben den Neuladern gibt es durchaus auch Alternativen. Wenn es beispielsweise um eine zeitwertgerechte Reparatur geht, bei älteren Fahrzeugen oder Motoren mit hoher Laufleistung, stellen industriell wiederaufbereitete Turbolader eine preislich interessante Alternative zum neuen Turbolader dar.

**amz:** Wer bietet diese Turbolader an?

**Solibieda:** Verschiedene namhafte Hersteller haben solche Turbolader im Programm. Beispiele sind die Werks-Tauschturbolader Garrett Original Reman, hergestellt von Garrett by Honeywell in Großbritannien, die speziell im VNT-Segment höchste Sicherheit hinsichtlich der notwendigen Kalibrierung bieten. Das sind dann zuverlässige Ersatzteile mit garantierter Leistung in Originalqualität. Außerdem werden von uns BorgWarner Reman-Turbolader,

wiederaufbereitet in Deutschland sowie unsere Motair Reman-Turbolader unter den Namen Motair RECO angeboten. Diese Tauschlader sind eine günstigere und hochwertige Reparaturalternative für Motoren am Ende des Lebenszyklus und für preissensible Segmente.

**amz:** Worin unterscheiden sich diese wiederaufbereiteten Teile von den Nachbauten?

**Solibieda:** Der entscheidende Unterschied ist, dass die Fertigung der industriell wiederaufbereiteten Turbolader in auditierten industriellen Qualitätsprozessen erfolgt. Ein derart wiederaufbereiteter Turbolader entspricht funktional dem Originalteil, das Recycling schont aber zudem wertvolle Ressourcen. Ganz wichtig ist hierbei, dass der Kunde die gleiche Gewährleistung/Garantie wie beim Original-Neuteil erhält.

**amz:** Was ist dabei zu beachten?

**Solibieda:** Ausgangsbasis für solche Tauschlader sind die Turbolader-Alteile. Die Wiederaufbereitung erfolgt in einem mehrstufigen und aufwendigen Prozess,

denn schließlich muss die Qualität am Ende einwandfrei sein. Nach der Altteilbeurteilung erfolgt die Demontage. Anschließend werden die Einzelteile aufwendig gereinigt.

**amz:** Und wie sieht es dabei mit dem Umweltschutz aus?

**Solibieda:** Zum Einsatz kommt bei uns dazu beispielsweise das Verfahren der Pyrolyse. Dabei handelt es sich um ein aus der Kunststoffindustrie stammendes Reinigungsverfahren, welches Verkokungen thermisch „crackt“. So können sich Verschmutzungen selbst in versteckten Winkeln des Turbolader-Ölsystems entfernen lassen. Nach dem Reinigen prüfen und vermessen die Spezialisten sämtliche Einzelteile und arbeiten sie anschließend auf, beziehungsweise ersetzen sie im Bedarfsfall durch originale Neuteile. Nach dem Zusammenbauen folgen das Feinwuchten, die Kalibrierung und die Endkontrolle. So erhält die Werkstatt einwandfreie Qualität und setzt sich keinem Risiko aus.

**amz:** Herr Solibieda, vielen Dank für das Gespräch.

**MADE IN GERMANY**  
**Since 1950**

**200 L**

**60 L**

**ATG**  
**TESTSIEGER**  
Scheibenreiner-Test  
Ausgabe 11/2014

Österreichischer Test

\* **ACE TEST**  
11/2014  
**Test-sieger**

Im Test: 10 Winter-Scheibenreiner  
[www.ace-online.de](http://www.ace-online.de)

\* Test in Kooperation mit  
**GTÜ**

## Die saubere Lösung für die Werkstatt!

Setzen Sie auf SONAX Markenqualität im Scheibenreiner-Nachfüllgeschäft.

Der Werkstatt-Profi entscheidet, ob er die Abfülleinheit als feststehende Einheit im Lager haben möchte oder direkt am Arbeitsplatz als rollbare Einheit. Praktisch, durchdacht, sauber.

**SONAX**<sup>®</sup>

[www.sonax.de](http://www.sonax.de)