

# „Qualität wie bei Neuteilen“

**Interview** | Lars Hähnlein, Country Manager beim dänischen Wiederaufbereiter Borg Automotive, hat uns im Interview erklärt, was die Vorteile von wiederaufbereiteten Bremssätteln im Vergleich zu Neuteilen sind.

**asp:** Herr Hähnlein, im Bereich der Bremssättel gibt es vermehrt Anbieter, die neue statt wiederaufbereiteter Produkte verkaufen. Was bedeutet das für Remanufacturer wie Sie?

**L. Hähnlein:** Wir als größter Wiederaufbereiter Europas können nicht feststellen, dass es eine rückläufige Tendenz bei wiederaufbereiteten Bremssätteln gäbe. Im Gegenteil: Als die Häfen in China zu Corona-Zeiten zu waren, konnten wir im Aftermarket einen deutlichen Nachfrage-Anstieg verzeichnen. Hinzu kommt, dass viele Hersteller von Bremssätteln komplett auf wiederaufbereitete Bremssättel umgestellt haben oder mit diesen zumindest einen Großteil ihres Geschäfts abdecken. Wie anerkannt Remanufacturing ist, sieht man außerdem daran, dass inzwischen sogar der ein oder andere große Teilehändler ein eigenes „Private Label“-Sortiment mit aufbereiteten Bremssätteln vermarktet.

**asp:** Gibt es einen Grund, warum es dennoch vermehrt neue Bremssättel zu kaufen gibt?

**L. Hähnlein:** Da kann ich nur spekulieren. Generell haben Neuteile kaum Vor-



Lars Hähnlein ist Country Manager für Deutschland beim dänischen Wiederaufbereiter Borg Automotive.

Foto: Borg Automotive

Referenzen 97 Prozent Markt- abdeckung in Deutschland. Wir haben sogar exotische Brems- sättel im Sortiment und kön- nen selbst kleine Losgrößen schnell wiederaufarbeiten.

**asp:** Die Hersteller von Neuteilen argumentieren damit, dass sich durch den Kauf von Neuteilen der Verwaltungsaufwand für die Werk- statt reduziert. Wie sehen Sie das?

**L. Hähnlein:** Der Aufwand hält sich meiner Auffassung nach in Grenzen. Wir arbeiten mit dem „Back-in-Box“-Rücknahmesystem. Die Werkstatt legt das aus- gebaute Altteil einfach in die Verpackung des gelieferten Bremssattels, der Händler nimmt es bei seinem nächsten Besuch wieder mit. Da Werk- stätten im Regelfall mehrmals täglich beliefert werden, ist das Altteil oft am gleichen Tag wie- der eingesammelt. Wenn über- haupt, entsteht der Aufwand beim Handel und hier auch eher für kleine Händler, die geringe Stückzahlen bei unterschiedli- chen Quellen beziehen.

teile gegenüber unseren Reman-Teilen. Sicher, für einen neuen Bremssattel fällt kein Pfand an und die Rückgabe des alten Ersatzteils entfällt. Das ist für Online-Teilehändler vielleicht ein gutes Argument, da sie den Versandaufwand sparen. Für die Großhändler, die den Markt prägen, zählt dagegen eine hohe Fahrzeugabdeckung – weil die Werkstätten genau die von ihnen verlangen. Und hier gilt: Ein Neuteil-Sortiment kann niemals den Großteil des Fahrzeugbestands abdecken, da sich die Neuproduktion für kleine Losgrößen nicht lohnt. Im Gegensatz dazu erreichen wir mit rund 3.500 Bremssattel-

**asp:** Wie funktioniert das Pfandsystem bei Borg Automotive?

**L. Hähnlein:** Wenn ein Händler einen unserer Bremssättel zu einem Einkaufspreis von beispielsweise 50 Euro bezieht, erheben wir zusätzlich zum Produktpreis ein Pfand, das beispielsweise 15 Euro beträgt. Der Händler verkauft den Brems- sattel dann zu seinem Verkaufspreis an die Werkstatt und gibt auch das Pfand an die Werkstatt weiter. Sobald die Werk- statt den Bremssattel an den Großhändler zurückgibt, wird ihr das Pfand wieder gutgeschrieben. Weil sich Lieferung und Abholung wie gesagt oft an einem Tag ab-

## Kurzfassung

Obwohl vermehrt neue Bremssättel unterschiedlicher Hersteller in den Handel kommen, boomt das Geschäft mit wiederaufbereiteten Bremssätteln, wie uns Lars Hähnlein von Borg Automotive versichert.

# „Der Verwaltungsaufwand für die Werkstätten hält sich bei Reman-Teilen in Grenzen.“

Lars Hähnlein, Borg Automotive

spielen, erhält die Werkstatt die Gutschrift meist noch vor der Rechnung für den Bremssattel. Auch der Handel erhält das Pfand zurück, sobald wir die Bremssättel abgeholt haben. Für Werkstatt und Händler ist das Pfand also ein durchlaufender Posten.

**asp:** Aber wollen die Kunden in der Werkstatt nicht lieber ein Neuteil?

**L. Hähnlein:** Es ist ein Trugschluss, dass wiederaufbereitete Teile schlechter als Neuteile sind. Unsere wiederaufgearbeiteten Bremssättel sind keine reparierten, sondern industriell instand gesetzte Teile. Alle Bremssättel durchlaufen denselben Prozess: Aus aufbereiteten Komponenten bauen wir neue Bremssättel, die mindestens die Qualität des Neuteils erreichen. Das Gehäuse ist immer noch das Gehäuse eines Original-Erstausrüsters. Abstriche müssen höchstens bei der Optik gemacht werden.

**asp:** Wie hoch ist der Preisvorteil eines wiederaufbereiteten Bremssattels im Vergleich zum Neuteil?

**L. Hähnlein:** Das lässt sich nur schwer beziffern, weil die Preisunterschiede je nach Produktgruppe und Artikelnummer variieren können und die Preisgestaltung letztlich eine Frage des Handels ist. Generell sind unsere Produkte bei mindestens identischer Qualität aber preislich unterhalb des entsprechenden Originalproduktes positioniert. Sie bieten also ein optimales Preis-Leistungs-Verhältnis.

**asp:** Wie stellen Sie sicher, dass die Qualität der Bremssättel, die Sie über das Pfandsystem einsammeln, den OE-Vorgaben entspricht?

**L. Hähnlein:** Grundsätzlich bereiten wir nur Teile auf, die der Original-Erstausrüstung entsprechen oder gleichwertig sind. Billig-Bremssättel aus Fernost bereiten wir nicht auf. Solche Bremssättel erreichen uns aber auch nur in den seltensten

Fällen: In der Regel werden Bremssättel während eines Fahrzeuglebens nicht oft gewechselt. Wenn der Original-Bremssattel im Fahrzeug nach 100.000 Kilometern kaputtgeht und sich die Werkstatt entscheidet, ihn durch einen wiederaufbereiteten Bremssattel von Elstock zu ersetzen, erhalten wir ja ein Serienteil.

**asp:** Wie stellen Sie eine hohe Qualität bei der Wiederaufbereitung sicher?

**L. Hähnlein:** Jedes Altteil wird bei uns zunächst in Augenschein genommen, um sicherzustellen, dass es mechanisch in Ordnung und nicht beschädigt ist. Dann wird es gereinigt und identifiziert, sprich, wir checken die Nummer und schauen, um welches Teil es sich handelt. Sobald

die Identifikation erfolgt ist und die Tauglichkeit festgestellt wurde, kommt es in unser Altteilleger. Wenn dieser Bremssatteltyp dann das nächste Mal zur Produktion ansteht, entnehmen wir die benötigte Menge aus dem Altteilleger und bereiten sie auf. Die Bremssättel werden zunächst demontiert und alle Komponenten gereinigt. Nach der Reinigung werden die Gehäuse genau auf verdeckte Schäden inspiziert und vermessen, um die Passgenauigkeit sicherzustellen. Dann bauen wir alles wieder zusammen, wobei wir Klein- und Verschleißteile höchster Qualität verwenden. Abschließend testen wir jeden einzelnen Bremssattel nach Herstellervorgaben.

Interview: Alexander Junk |

## Reman oder Renew – das sagen die Hersteller

Die Teilehersteller verfolgen unterschiedliche Strategien bei Bremssätteln. Wir haben nachgefragt:

### ■ Continental

Das ATE-Bremssattelportfolio von Continental setzt sich größtenteils aus neuen OE-Teilen für die Erstausrüstung sowie wiederaufbereiteten Reman-Teilen zusammen. Nur für wenige bestimmte Anwendungen kommen neu entwickelte Komponenten zum Einsatz.

### ■ Febi Bilstein

Die Bremssättel für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Sortiment sind ausschließlich Neuteile. Da der Hersteller keine Wiederaufbereitung selbst durchführen kann, wäre dies im Bereich der Bremssättel durch das mehrfache Handling und den logistischen Aufwand keine ökologische oder wirtschaftliche Lösung.

### ■ Hella Pagid

Neben den etablierten wiederaufbereiteten Bremssätteln mit Pfandabwicklung bietet Hella Pagid bereits seit Sommer 2018 für einen Großteil des europäischen Fahrzeugbestands ein Sortiment ohne Pfand an, um den Aufwand für Werkstätten zu reduzieren.



Foto: Borg Automotive

**Aus Alt mach Neu: ein wiederaufbereiteter Bremssattel.**