

Schnelle Schaufler aus dem Emsland

Wenn die Spezialisten aus Lingen Rot sehen, haben sie allen Grund zur Freude. Denn der Name Red ist Synonym für ein spezielles Programm, mit dem zeitwertgerechte Lösungen auf Hersteller-Niveau für den Aftermarket angeboten werden.

LUTZ ODEWALD

Das müsste doch ein K31-0002 sein“, ruft Lagerleiter Markus Köbbe seiner Kollegin fragend zu. Gesucht wird ein Smart-Turbolader, um die Größenunterschiede zwischen winzig und Nkw deutlich zu machen. „Wir leben Turbo eben – und das seit vielen Jahren“, freut sich Marketing-Mann Reinhard Kater, der meine erstaunte Miene ob des Fachchinesisch bemerkt. Tatsächlich, im Lager wird nahezu jeder Lader mit Namen und Nummer angesprochen. Das nenne ich mal Expertenwissen!

Zu Gast bin ich in Lingen im Emsland. Und zwar bei Be Turbo. „Wir sind ganz neu, obwohl wir alte Hasen sind“, überrascht mich Kater. „Unser neuer Name ist

„Wir sind nicht nur Lieferant, sondern auch Wissensvermittler.“

Mark Timmermeister,
Geschäftsführer Be Turbo

ganz aktuell auf der Trost Schau offiziell verkündet worden, aber unter dem Namen BU Turbo Systems waren wir schon lange am Markt.“

Hervorgegangen sind die Turbo-Experten aus der Unternehmensgruppe Bucker, die bereits 1963 gegründet wurde. „Der neue Name steht nach wie vor für Tradition, aber auch für eine ganz neue Ausrichtung, die uns wichtig ist“, erklärt Reinhard Kater.

Neuer Name, neue Philosophie

„Wir sind nicht länger nur Lieferant von Technik, sondern verstehen uns auch als Wissensvermittler. Unsere Mission ist Turbo. Wir sind Turbo.“ Die Worte von Geschäftsführer Mark Timmermeister verraten, mit welchem Esprit die Lingener Firma weiter durchstarten will.

„Der Turbo hat noch enormes Potenzial. Es gibt sonst keine Technik, mit der man Motoren kleiner, aber zugleich leistungsfähiger machen kann. Turbo ist aktiver Umweltschutz.“ Vor allem im Pkw-Bereich sieht Be Turbo Wachstumspotenzial.



Der kleinste dreht am schnellsten: Smart-Turbolader neben Artego-Lader.
FOTO: ODEWALD

Timmermeister erklärt: „Denken Sie nur an den neuen BMW-Sechs-Zylinder-Diesel-Motor der Oberklasse. Die setzen nicht nur einen oder zwei, sondern vier Lader ein. Auch elektrisch betriebene Lader werden erprobt.“

Bei den schweren Nutzfahrzeugen dagegen flaut die Wachstumskurve langsam ab. „Rund 98 Prozent aller Nfz-Diesel besitzen bereits eine Abgasaufladung. Für die ist der Turbo ein alter Hut. Und auch die Werkstätten sind wesentlich besser auf den Turbo eingestellt. Die Nfz-Werkstätten wissen, was sie mit der Aufladung tun müssen.“

Großen Schulungsbedarf dagegen sieht Timmermeister bei den Pkw-Werkstätten,



für die der Turbo immer noch nicht Alltag ist. Allerdings: „Es ist nur eine Frage der Zeit, bis auch im Nutzfahrzeug die Mehr-Turbo-Technologie im Kommen ist.“

Kein Kit für Brummis

Bei Pkw und leichten Nfz bis Sprinter setzt Be Turbo auf konfektionierte Kits, denn die Lingener betrachten nicht nur den Lader allein, sondern raten, auch die Peripherie unter die Lupe zu nehmen. „Der Lader selber geht eigentlich nie kaputt“, ist sich der Chef von Be Turbo sicher. „Fast immer sind es Fremdkörper, die durch die Turbine wollen und dabei den Lader beschädigen. Wir haben schon alles Mögliche im Lader



Das Unternehmen

BE TURBO

34 Mitarbeiter
30.000 Turbolader pro Jahr
70-100 Schulungen pro Jahr

gefunden, was da nicht reingehört.“ Ist ja auch nicht ganz einfach, durch rasende Räder mit einer Umdrehung von 80.000 bis 300.000 U/min zu schlüpfen, ohne anzuecken. Andere Schäden entstehen etwa durch zu hohen Abgasgegendruck oder Ölverschmutzung.

Be Turbo waren übrigens die Ersten, die bei der Auslieferung eines Turboladers eine kleine Ölspritze zur Erstbefüllung beilegen. Denn die Schadensfälle, in denen der Turbo einfach angeschlossen wurde und dann gleich trocken lief, nahmen anfangs drastisch zu. Bei den heutigen Turbinendrehzahlen reichen zwei Sekunden ohne Ölfilm aus, um den Turbo irreparabel zu beschädigen. ▶

FOTO: ODEWALD



1



2



3



4

FOTOS: ODEWALD

Bild 1: Neue Optik – wenn die roten Kartons in der Post sind, wird's schnell.

Bild 2: Tausch-Turbos werden mit Originalteilen wieder aufgebaut. Die Garantie ist wie beim Neuteil.

Bild 3: Jeder Tausch-Turbo wird getestet, bevor er ins Lager oder direkt in den Handel geht.

Bild 4: Über 30.000 Turbos verlassen das Lager in Lingen jedes Jahr.

„Die Werkstatt braucht Alternativen zum teuren Neuteil.“

Mark Timmermeister,
Geschäftsführer Be Turbo

Für den Nfz-Sektor bietet Be Turbo aufgrund der enormen Vielfalt der Motoren keine Kits an. „Als wir für einen MAN mal eine Turbolader-Ölleitung bestellt haben, hat uns die Spedition ein sechs Meter langes Stahlrohr geliefert. Die fragten sogar, ob sie es nicht durchsägen könnten, das wäre leichter zu transportieren. Auf Nachfrage beim Lieferanten erfuhren wir, dass wir das Rohr hätten selber biegen sollen. Die Nkw-Motoren sind eben einfach allesamt customized.“

Lingen sieht rot

Mit Red haben die Lingener ihren nächsten Pfeil im Köcher. Die drei Buchstaben sind

nicht nur Ausdruck der neuen Farbgebung, sondern auch ein Kürzel für „REmanufactureD“, also für regenerierte Turbolader der OE-Hersteller. „Die zeitwertgerechte Reparatur in OE-Qualität wird immer wichtiger, gerade im Aftermarket für Nutzfahrzeuge“, weiß Diplom-Kaufmann Timmermeister. „Die Werkstatt braucht Alternativen zum teuren Neuteil. Mit Red bekommen sie die. Dabei sehen die aufgearbeiteten Lader nicht nur aus wie neu, sie besitzen auch die gleichen Leistungsdaten und Haltbarkeiten.“ Was nicht verwundert, denn alles, was bei einem Tausch-Lader zu tauschen ist, wird mit Originalteilen wieder aufgebaut. Und auch die Kalibrierungs- und Testverfahren der originalen Neuteile werden verwendet.

Daher gibt es auch die gleichen Gewährleistungen wie bei neuen Turbos. Be Turbo sieht die Zielgruppe von Red vor allem bei Fahrzeugen, die älter als sieben Jahre sind. Die Nkw-Werkstatt bezieht Produkte von Be

Turbo in der Regel vom Großhandel, der aus Lingen versorgt wird. „Wir sind bei eigentlich allen relevanten Händlern gelistet“, ist sich Reinhard Kater sicher. Nur wenn es besonders schnell gehen soll, vermittelt der Großhandel auch mal eine Direktlieferung. „Der Handel ist aber immer dabei“, versichert Kater. Über den laufen in der Regel auch die Schulungen, die Be Turbo anbietet. „Die werden organisiert vom Handel, der die Werkstätten anspricht. Daran verdienen wir nichts. Aber wir sparen enorm. Denn mit fachkundigen Werkstätten vermeiden wir aufwendige Reklamationen“, rechnet Mark Timmermeister vor.

Das Fachwissen für die Schulungen hat offensichtlich jeder Mitarbeiter der Firma mit dem roten Logo. Man denke nur an die Kollegen aus dem Lager. ■

Web-Wegweiser
www.be-turbo.de