



MATTHIAS HEMMELING / DER SPIEGEL

AUTOMOBILE

Dialyse für Motoren

Werden Milliarden Liter Motoröl unnötig gewechselt? Eine Filtertechnik zum Ölrecycling kommt bei Daimler bereits zum Einsatz. Die Schmierstoffindustrie bekämpft die Innovation.

Das Automobil als umweltschonende Erfindung zu preisen, wagen nicht einmal die Hersteller selbst. Die ökologische Schadensbegrenzung jedoch scheint ihnen durchaus ein Anliegen zu sein.

In umfangreichen Umweltberichten katalogisieren die Konzerne ihre Verdienste im Energiesparen, Klimaschonen und Müllvermeiden. Ein seltenes Beispiel klugen Abfallrecyclings weist etwa die Umwelterklärung des Mercedes-Benz-Werks in Berlin aus: Eine „Reduzierung des Frischölbedarfs“ wird dort belobigt, und zwar „mittels Öldialyse“.

Dialyse? Mit Öl?

Der aus der Medizin bekannte Begriff, der dort die Reinigung von Blut bezeichnet, steht in diesem Fall für ein zum internationalen Patent angemeldetes Säuberungsverfahren mineralischen, pflanz-

lichen oder synthetischen Schmierstoffs. Es wird im Berliner Mercedes-Werk durch eine ambulante Putzmaschine der IMT GmbH aus Dessau-Roßlau vollzogen und könnte der Schlüssel sein, um ein erhebliches Sondermüllproblem zu lösen.

Milliarden Liter Schmieröl werden weltweit jährlich in Autos ausgewechselt und durch Frischöl ersetzt. Als Abfall bleibt eine problematische Brühe, mit der die Müllentsorgung zu kämpfen hat: „Ein Liter Altöl“, warnt das Bundesumweltministerium, „reicht aus, um eine Million Liter Trinkwasser unbrauchbar zu machen.“ Die Beseitigung ist teuer und umständlich.

Im Idealfall gehen verbrauchte Öl- oder Wiederaufbereitung in die Raffinerie zurück, wo sie erneut zu Schmierstoffen aufbereitet werden. Dieser Weg jedoch bedeutet hohen Transportaufwand,

Energieverbrauch, und er birgt Risiken. Das Öl direkt am Fahrzeug zu reinigen und wiederverwenden ist zweifellos günstiger, praktischer und umweltfreundlicher – und offenbar funktioniert das auch.

Mercedes hat das IMT-Verfahren – es besteht in einer Filtration durch mikrometerfeine Poren – geprüft. Heraus kam ein eindeutiger Laborbefund: „Das gereinigte Öl ist uneingeschränkt wiederverwertbar“, sagt Entwicklungsleiter Ulf Risse. 4800 Liter Motoröl im Jahr lässt das Werk Berlin fortan reinigen, statt es zu wechseln.

Der Auftrag ist ein achtbarer Etappensieg für den Roßläuer Zehn-Mann-Betrieb und seinen Geschäftsführer Markus Kemper. Der 43-jährige gelernter Maler befasst sich seit anderthalb Jahrzehnten mit Ölrecycling. Anfangs arbeitete er für den Technikpionier Hermann Trabold, der Spezial-Ölfilter in Automotoren installierte. Seine Kunden fuhren enorme Strecken ohne Ölwechsel und ohne Motorschaden; den Rekord schaffte ein Fernlastwagen: eine Million Kilometer.

Trabold verkaufte nach eigenen Angaben über 25000 Filter. Den großen Durchbruch jedoch verhinderte der Preis: seinerzeit 750 Mark. Wer investiert schon so viel, um sich den regelmäßigen Ölwechsel zu ersparen?

Kemper entwickelte das Konzept weiter: Der Filter, beschloss er, muss in die Werkstatt, nicht ins Auto. Er gründete vor gut drei Jahren die IMT GmbH, konstruierte einen Servicewagen, der das Öl auffängt, filtert und danach wieder in den Motor zurückpumpt, und ließ sich für diesen Prozess den Begriff „Öldialyse“ schützen.

Dort bekam er Fördergelder des Landes Sachsen-Anhalt, einige Ehrungen und kleinere Innovationspreise. Fotos zeigen ihn mit dem Ministerpräsidenten; doch das Geschäft läuft zäh.

Etwa 45 Dialysegeräte zum Stückpreis von 23500 Euro hat er inzwischen verkauft, und das an einen sehr heterogenen Kundenkreis. Zu den ersten Abnehmern zählte ein unerschrockener Peugeot-Händler in Dessau-Roßlau, der seit nunmehr zwei Jahren das Öl seiner Kunden reinigt statt wechselt. Für die Dialyse berechnet er 60 bis 70 Euro; ein Austausch durch Frischöl kostet mitunter das Doppelte.

Auch die Betreiber der Hamburger Hafenfähren und der städtischen Busse in Fulda, Mönchengladbach und Geilenkirchen setzen das Gerät ein. Seit knapp einem Jahr bedient sich sogar das Militär der sagenhaften Ölputzmaschine: Kemper gewann die Armee des Kleinststaats Luxemburg als Kunden und bezeichnet sich auf seiner Homepage nun etwas kühn, aber sachlich durchaus korrekt als „offizieller Nato-Zulieferer“.

Wie kann es sein, dass Hunderte Millionen Autofahrer pflichtschuldig ihr Öl wechseln, während Hafenfähren, Armeefahrzeuge und sogar Daimler-Prüfstände mit gefiltertem Altöl zurechtkommen?

Schmieröl ist ein nicht ganz unbedeutendes Handelsgut. 39 Milliarden Liter werden weltweit im Jahr verkauft, über eine Milliarde davon in Deutschland. Und in den hohen Qualitätsklassen, die manche Hersteller vorschreiben, kostet der Liter oft mehr als 20 Euro.

Die Ölwasche könnte ein gigantisches Geschäftsfeld austrocknen, womöglich die letzte zuverlässige Einnahmequelle des von Absatzkrise und Rabattschlächen gebeutelten Autohandels. Viele Betriebe leben zum Großteil von der Wartung, und der Schmierstoff ist dabei ein entscheidender Umsatzbringer. Manchen Werkstätten beschert er die Hälfte ihrer Serviceeinnahmen. „Was das Bier für den Wirt, ist das Öl für den Autohändler“, erklärt der Roßläuer Peugeot-Verkäufer und IMT-Kunde Uwe Kürschner.

Die häufigen Ölwechsel, die die Hersteller vorschreiben (meist alle 30000 Kilometer oder spätestens nach zwei Jahren) hält der knorrige Kfz-Meister für Geldschneiderei. Jahrzehntlang reparierte er nun schon Autos, und noch nie habe er einen Motorschaden erlebt, der durch überaltertes Öl hervorgerufen worden wäre. Er sagt, er verzichte lieber auf et-

was Umsatz und mache Öldialyse, statt die Kunden zu schröpfen.

Die Daimler-Ingenieure wiederum bringt ihr Bekenntnis zur Öldialyse in eine delikate Situation. So tütet sich der Konzern, eine generelle Freigabe der Dialyse statt des Ölwechsels auszusprechen. Das gereinigte Öl, erklärt Entwickler Risse, werde nur an Komponentenprüfständen eingesetzt, nicht in kompletten Motoren. Am Prüfstand aber finde keine Verbrennung statt. Das Öl werde also nur durch metallischen Abrieb verunreinigt, nicht durch Ruß.

Kemper hält dem entgegen, seine Filter fischen den Ruß ebenso gut aus dem Öl wie Metallpartikel. Die Poren im Filterpapier seien mit einem Mikrometer groß genug, um die wichtigen Additive im Öl zu lassen, aber klein genug, um die schädlichen Verschmutzungen abzuschöpfen. Als Beleg zeigt er einen Dekra-Prüfbericht vom 2. März 2011, nach welchem zwei Proben als „hinsichtlich des Additivgehaltes und der Infrarotspektren als materialgleich“ bewertet wurden. Eine Probe, sagt Kemper, sei frisches und eine von ihm gefiltertes Altöl gewesen.

Eine Empfehlung an den Kunden gibt Daimler nicht. Es sei nicht Aufgabe der Autohersteller, die Tauglichkeit von Kempters Verfahren zu prüfen. Hier, erklärt ein Konzernsprecher, müsse die Ölindustrie handeln: „Lieferanten sind herzlich willkommen und können sich für eine Freigabe dialysebehandelter Öle bei uns bewerben“, sagt er.

Womit das Thema im sichersten Trester der Welt angekommen wäre. Denn wer



die Ölindustrie zu solchen Initiativen auffordert, könnte ebenso gut von der Fleischscherrinnung einen Beleg für die Vorteile vegetarischer Ernährung erbitten.

Kempers IMT unterhält eine gutgepflegte Briefeidschaft mit den Schmierölproduzenten, vertreten durch ihren deutschen Lobbyverband Uniti.

Im Dezember 2010 fuhr der Verband eine Attacke gegen den ungeliebten Ölputzdienst. In einem Rundschreiben an alle Mitglieder erklärte die Uniti-Mineralöltechnologie GmbH: „Filtrierung kein Ersatz für Ölwechsel“. Gewarnt wird vor dem „Abbau der Additive“, der „fortschreitenden Alterung des Grundöles“ und „massiven Funktions- und Motorschäden“, die ohne rechtzeitigen Ölwechsel zu befürchten seien.

Belege allerdings blieb der Verband schuldig. IMT ging gegen das Rundschreiben vor und erzwang im Januar 2011 einen Beschluss des Düsseldorfer Landgerichts, der Uniti alle wesentlichen Aussagen gegen das Filtrierverfahren unter Androhung von bis zu 250000 Euro Ordnungsgeld untersagte.

Die Öllobbyisten sind seither still; stattdessen wählte einen Monat später ein anderer Interessensverband den Rechtsweg gegen IMT. Die Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V. schickte Kemper eine Abmahnung. Wichtigster Punkt: IMT solle es unterlassen, im gesellschaftlichen Verkehr den Begriff „Öldialyse“ zu gebrauchen.

Der Eifer der Wettbewerbszentrale ist erstaunlich. Gewöhnlich tritt sie als Anwalt der Schwachen auf, verhindert etwa den Missbrauch der Marktmacht von Großkonzernen, das Ausbremsen von Konkurrenten durch unredliche Geschäftspraktiken. Welche Gefahr aber droht dem Wettbewerbsfrieden durch einen zehnköpfigen Ölreinigungsbetrieb aus Roßlau?

Initiator der Abmahnung ist Assessor Peter Brammen, Geschäftsführer im Hamburger Büro des Vereins. Brammen betreibt die Ölthemen und hat gute Verbindungen zur Branche; auf der Wintertagung der Uniti nahm er vergangenen Freitag an einem Workshop teil. Wer ihn auf das Thema aufmerksam gemacht hat, mag er nicht sagen. Das tue die Zentrale grundsätzlich nicht, meint er.

Brammen sitzt an seinem Schreibtisch in einem schlicht möblierten Büro und fühlt sich erkennbar unwohl. Steif erklärt er: „IMT hat mit Behauptungen gearbeitet, die nicht durch Studien belegt sind.“

Das Landgericht Dessau-Roßlau vermochte er nicht zu überzeugen. Es untersagte IMT einige marginale Werbeausagen, nicht aber den zentralen Begriff: Kemper darf sein Verfahren weiter „Öldialyse“ nennen.

CHRISTIAN WÜST