
Mahle setzt auf die Elektromobilität – aber nicht nur

Von Walther Wuttke

Die weltweite Corona-Pandemie hat auch beim Automobilzulieferer Mahle tiefe Spuren hinterlassen. Der Umsatz ging im vergangenen Jahr um 16,7 Prozent auf 9,8 Milliarden Euro zurück, was in der Endabrechnung einen Verlust von 434 Millionen Euro bedeutet. Wie alle anderen Zulieferer muss das Unternehmen zudem die Umstellung der Antriebstechnologien vom Verbrennungsmotor hin zur Elektromobilität bewältigen.

Schon heute erwirtschaftet der Stuttgarter Zulieferer mehr als 60 Prozent seines Umsatzes unabhängig vom Verbrenner. „Bis zum Jahr 2030 soll dieser Anteil auf rund 75 Prozent wachsen“, erklärte Mahle-Vorstandschef Michael Frick bei der Vorstellung der Bilanz für das Jahr 2020. Dabei konzentriert sich das Unternehmen auch auf die Entwicklung des Wasserstoffantriebs. „Mahle arbeitet sowohl am intelligenten Verbrennungsmotor zur Verwendung von Wasserstoff und anderen nicht fossilen Kraftstoffen sowie an Technologien, die der Brennstoffzelle und Elektromobilität zu einer breiten Akzeptanz in den Märkten verhelfen“, blickt Frick in die Zukunft. Dabei arbeitet Mahle unter anderem mit dem kanadischen Brennstoffzellenhersteller Ballard Power System zusammen, um gemeinsam diese Antriebstechnik für Nutzfahrzeuge zu entwickeln.

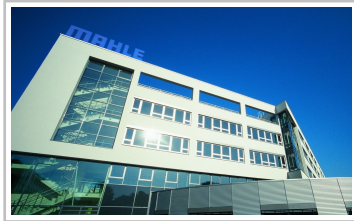
Gleichzeitig bittet Frick, „die aktuell vorherrschende Diskussion zu erweitern“. Der Mahle-Chef fordert deshalb, „neben dem Hochlauf der Elektromobilität auf allen verfügbaren Technologiefeldern die Weichen für effektiven Klimaschutz zu stellen“. In diesem Szenario können neben der batterieelektrischen Mobilität alternative Lösungen bei Antrieben und Kraftstoffen „eine zentrale Rolle spielen“. Frick: „Hier sollten wir auf die Kreativität der Ingenieure setzen, nicht auf Direktiven der Politik.“

Um die Brennstoffzellentechnik in Richtung Großserientauglichkeit anzuschieben, hat Mahle im vergangenen Jahr zwei standardisierte Luftfilterlösungen für Brennstoffzellen entwickelt. Dank eines modularen Ansatzes reduzieren sich dadurch die Entwicklungszeiten und -kosten. In Stuttgart hat Mahle gerade sein erstes Wasserstoffprüffeld eröffnet. Dort werden Brennstoffzellen und mit Wasserstoff betriebene Verbrennungsmotoren getestet. Ein weiterer Ausbau der zwei Millionen Euro teuren Anlage ist geplant.

Auf dem weiten Feld der Elektromobilität hat Mahle im vergangenen Jahr einen High-Performance-Kondensator vorgestellt, mit dem sich das Laden der Traktionsbatterien von Hybrid- und E-Mobilen deutlich beschleunigen lässt. Zu den wichtigsten Produkten des vergangenen Jahres, so Frick, gehört die neu entwickelte Immersionskühlung, mit der Batterien effektiver gekühlt werden können. Mit dieser Technik sollen E-Fahrzeuge günstiger, leichter und ressourcenschonender werden. Gleichzeitig entwickelt der Stuttgarter Zulieferer Elektromotoren, bei denen auf seltene Erden verzichtet wird und die dank der kontaktlosen Leistungsübertragung verschleißfrei und effizient arbeiten.

Neben der weltweiten Pandemie leidet Mahle auch unter dem globalen Mangel an Halbleitern. „Wir müssen uns anstrengen, um die Lieferkette abzusichern“, erklärt Frick. „Für die nächsten Wochen sind die Lieferungen zwar „stabil, doch niemand weiß, was in den kommenden Monaten passiert“. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Mahle-Hauptverwaltung in Stuttgart.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mahle
