

„Energiebedarf abdecken“

Interview | Batteriehersteller Varta arbeitet an verbesserten Starterbatterien, die den Stromhunger in modernen Autos bewältigen können. Welche Neuigkeiten noch geplant sind, hat uns Aftermarket-Chefin Theres Gosztanyi im Interview verraten.



Foto: Clarios

Theres Gosztanyi ist Vice President Aftermarket EMEA bei Clarios in Hannover.

asp: Frau Gosztanyi, das Unternehmen Varta war die letzten Monate stark mit negativen Nachrichten in den Medien vertreten. Inwieweit hat die Varta AG in Ellwangen Einfluss auf das Geschäft mit Autobatterien?

T. Gosztanyi: Hier kann ich Entwarnung geben. Das sind zwei ganz unterschied-

liche Unternehmen, die keine gesellschaftsrechtliche Verbindung haben. Vor über 20 Jahren hat Clarios den Bereich Varta-Autobatterien von Johnson Controls übernommen. Clarios ist seitdem Eigentümer der Exklusivrechte, um Produkte- und Dienstleistungen für die Automobilindustrie unter dem Namen Varta zu vermarkten, aber in keiner Weise von Ereignissen betroffen, die sich auf die Varta AG beziehen.

asp: Was wird es zukünftig für Batterie-neuheiten geben?

T. Gosztanyi: Wir wollen die Bleisäure-Batterien für E-Autos und Hybridfahrzeuge in der Performance noch weiter verbessern, da die neuen Fahrzeuge einen erhöhten Energiebedarf haben.

Denn es gibt Peaks, beispielsweise wenn die Sicherheitssysteme eingreifen müssen. In diesen Fällen wird die Bleisäure-Batterie benötigt, um die Spannung im System zu stabilisieren. Wir arbeiten daran, die Batterien für einen solchen Einsatzzweck weiterzuentwickeln, damit der Energiebedarf der aktuellen und neuen Elektrofahrzeuge noch besser abgedeckt wird. Ziel ist es auch mehr Ladezyklen und damit eine längere Lebensdauer sowie ein schnelleres Aufladen zu ermöglichen.

asp: Wann werden die neuen Batterien marktreif sein?

T. Gosztanyi: Dazu kann ich noch nichts sagen, aber wir rechnen mit einer schnellen Umsetzung. Nur so viel: Wenn wir

Kurzfassung

Der Batteriehersteller Varta sieht das Geschäft mit Starterbatterien auch im Zeitalter der E-Mobilität noch lange Zeit gesichert. Der Marktführer investiert zudem in die Recycling-Kapazitäten.

„Mit der Übernahme der Recyclingstandorte bauen wir unsere Kreislaufwirtschaft aus.“

Theres Gosztonyi, Clarios

über eine Weiterentwicklung sprechen, sprechen wir über eine Weiterentwicklung der AGM-Batterie.

asp: Werden konventionelle Starterbatterien in E-Autos weiterhin gebraucht?

T. Gosztonyi: Wir werden in den nächsten Jahren immer noch konventionelle Bleisäure-Starterbatterien in neuen E-Auto-Modellen sehen: Nicht nur zum Starten des Motors wie bei einem Verbrennerfahrzeug, sondern auch für andere Aufgaben. Beispielsweise für Sicherheits- und Entertainment-Systeme. Grundsätzlich gilt: Jedes Fahrzeug – ob Verbrenner, Hybrid oder vollelektrisch – benötigt eine 12-Volt-Batterie. Aus Sicherheitsgründen benötigt man immer ein Backup, das durch eine 12-Volt-Batterie bereitgestellt wird. Es kann ja sein, dass die Hochvoltbatterie aus irgendeinem Grund ausfällt. Damit wäre keine Stromversorgung mehr im Auto vorhanden, was im schlimmsten Fall dazu führt, dass sich nicht mal mehr die Türen des Autos öffnen lassen. Die große Herausforderung für die Autohersteller ist es auch, den hohen Energiebedarf im Fahrzeug zu managen. Die Starterbatterie wird hier weiterhin eine unterstützende Rolle spielen.

asp: Ist die Lithium-Ionen-Technologie ebenfalls relevant für Starterbatterien?

T. Gosztonyi: Momentan ist die AGM-Batterie noch das Maß der Dinge und wird es auch im Ersatzteilgeschäft noch lange Zeit bleiben. Generell ist die Lithium-Ionen-Technik für den Aftermarket noch nicht von Bedeutung und es hängt davon ab, was der Autohersteller auf den Markt bringt. Eine Ausnahme sind Caravan- und Boot-Anwendungen. Hier können Lithium-Ionen-Batterien punkten, beispielsweise für die Klimaanlage und viele weitere Verbraucher. Für dieses Segment haben wir neue Lithium-Ionen-Batterien auf den Markt gebracht. Das wurde

auch von unseren Kunden nachgefragt und das werden wir auch nächstes Jahr noch ausweiten.

asp: Wo werden die neuen Batterien gefertigt?

T. Gosztonyi: In unserem Werk in Hannover verfügen wir über nahezu alle Produktionslinien – von klassischen Bleisäure-Batterien für Pkw und Lkw bis hin zu Lithium-Ionen-Batterien. Letztere fertigen wir sowohl vor Ort als auch in Zusammenarbeit mit Partnern an internationalen Standorten nach unseren Spezifikationen.

asp: Werden Traktionsbatterien von E-Autos künftig ein Thema sein?

T. Gosztonyi: Wir haben unser Kerngeschäft im Niedrigvolt-Segment, in dem wir uns seit über 135 Jahren sehr gut auskennen. Das wird auch das Kerngeschäft bleiben.

asp: Wird die 48-Volt-Technik noch nachgefragt?

T. Gosztonyi: Das ist je nach Fahrzeughersteller unterschiedlich. Es gibt Hersteller, die das als Option sehen. Wir entwickeln das, was die Fahrzeughersteller wollen. Wenn es stärker nachgefragt wird, sind wir in der Lage, das auch zu liefern. Momentan sind 48-Volt-Batterien für Pkw auf dem Aftermarket nicht verfügbar.

asp: Welche Bereiche decken Sie neben den Batterien noch ab?

T. Gosztonyi: Über die Jahrzehnte haben wir viele Daten aus Batterien gesammelt, die wir verwerten können. Besonders relevant für die Zukunft ist die kontinuierliche Überprüfung von Batteriestatus und -gesundheit. Das ist besonders für Lkw-Fahrer relevant, denn Lkw-Fahrer brauchen während ihrer Zwischenstopps auch genügend Energie für das Fahrzeug. Ein Ausfall der Batterie und ein Liegenbleiben

des Lkw wären fatal, denn in diesem Geschäft ist Wirtschaftlichkeit das A und O. Die Einführung der AGM-Batterie hat die Ausfallraten bereits massiv reduziert. Zusätzlich haben wir eine Lösung für den Aftermarket zur Nachrüstung entwickelt, die die Batterie überwacht. Der Lkw-Fahrer bekommt frühzeitig ein Signal, wenn es um die Batteriekapazität kritisch steht und er den Motor starten sowie eine Runde fahren sollte.

asp: Clarios hat letztes drei Recycling-Werke von Ecobat übernommen. Was planen Sie in dem Bereich? Wollen Sie das Thema Recycling ausbauen?

T. Gosztonyi: Das ist richtig. Wir haben kürzlich die Übernahme von drei Recyclingstandorten des Spezialisten Ecobat in Deutschland und Österreich angekündigt. Damit stärken wir unsere europäische Infrastruktur und bauen unsere Kreislaufwirtschaft gezielt weiter aus. Schon heute stammen rund 75 Prozent des Bleis, das wir für die Produktion unserer Batterien verwenden, aus recycelten Altbatterien. Weltweit recyceln wir pro Stunde etwa 8.000 Batterien – und unser Ziel ist es, nicht nur das Blei, sondern auch Kunststoff und die eingesetzte Säure wiederzuverwenden. Mit der Integration der neuen Standorte erhöhen wir unsere Unabhängigkeit und schaffen zusätzliche Kapazitäten, um den wachsenden Bedarf an nachhaltigen Batterielösungen in Europa zu bedienen.

asp: Wie werden gebrauchte Batterien von Varta dem Recycling zugeführt?

T. Gosztonyi: Ein Teil unserer Kunden gibt uns die Batterien direkt zurück und wir sammeln sie dann und führen sie unserem Recycling-Kreislauf wieder zu, teilweise an unseren eigenen Recycling-Standorten. Ein weiterer Teil geht in das Recycling-Netzwerk, das bereits vorhanden ist.

Interview: Alexander Junk