

„Qualitätsmarke für Nischen“

Interview | Der fränkische Traditionshersteller Moll fertigt Starter- und Stützbatterien, die sich durch besondere technologische Lösungen auszeichnen. Wir haben mit dem Geschäftsführer Klaus Eichhorn über die Strategie des Unternehmens gesprochen.

asp: Herr Eichhorn, Batterien von Moll sind bislang auf dem Aftermarket nicht groß vertreten. Woran liegt das?

K. Eichhorn: Wir sind traditionell sehr stark in der Erstausrüstung und im Export positioniert und zählen zu den größten Batterielieferanten für den Volkswagen-Konzern in Europa. Auch Mercedes-Benz, Ineos Automotive und Liebherr vertrauen auf unsere Produkte. Etwa zwei Drittel unserer Produktion fließen in die Erstausrüstung und den Original-Ersatzteil-Bereich, ein Drittel geht in den freien Ersatzteilmarkt und den Export. Den Aftermarket wollen wir nun gezielt ausbauen – dafür haben wir in den letzten Jahren unsere Produktionskapazität deutlich erweitert.

asp: Wie wollen Sie vorgehen, um mehr Batterien auf dem Aftermarket zu verkaufen?

K. Eichhorn: Wir bauen gerade ein eigenständiges Vertriebskonzept für unsere Batterien auf und wollen damit freie Werkstätten als unsere Hauptzielgruppe stärker adressieren. Hier haben wir ein anderes Konzept als unsere Mitbewerber, die eher über die Handelskooperationen



Foto: Moll Batterien

Klaus Eichhorn, Geschäftsführer und Vertriebsleiter bei Moll, ist von den Vorteilen der AFB-Batterie überzeugt.

beziehungsweise den Großhandel gehen. Wir setzen auf regionale Distributoren, die unabhängig von Teilehandelskooperationen sind, etwa mittelständische Teilehändler, die etwa 50 bis 80 regionale Kunden aus dem freien Werkstattmarkt bedienen. Beispiele sind die accuZentrale in Nürnberg, Zeus Batterien im Kölner Raum oder AHG Autoshop in Hamburg.

asp: Moll ist allgemein als deutscher Qualitätsshersteller mit Nischenprodukten bekannt. Wie sehen Sie sich selbst?

K. Eichhorn: Das ist richtig, wir verstehen uns als Qualitätsmarke Made in Germany mit fast 80 Jahren Erfahrung und einem speziellen Portfolio, das auf bestimmte Nischen ausgerichtet ist. Unsere Kunden bestätigen, dass wir von der Per-

formance her die leistungsstärksten Batterien bauen, die es zu kaufen gibt. Damit sprechen wir Werkstätten und Anwender an, die nicht die günstigste Batterie kaufen wollen, sondern Qualität verlangen und auch ein technisches Verständnis dafür aufweisen.

asp: Qualität liefern auch andere Hersteller, zumindest behaupten sie das. Wie wollen Sie sich vom starken Wettbewerb abheben?

K. Eichhorn: Zunächst einmal liefern wir nur Erstausrüstungsqualität auf dem Aftermarket, das heißt, die Batterien laufen über dieselben Bänder wie bei der Erstausrüstung. Das ist in der Branche nicht immer üblich. Wir sind kein Volumenhersteller wie unsere Mitbewerber und produzieren lediglich rund 1,4 Millionen Batterien pro Jahr. Wenn wir drei bis fünf Prozent vom deutschen Markt haben, dann ist

das völlig ausreichend für uns. Wir haben zudem ein eher kleines Portfolio an Starterbatterien und uns auf gewisse Anwendungsfälle spezialisiert.

asp: Was für Anwendungsfälle decken Sie ab?

K. Eichhorn: Wir haben beispielsweise mit der „SLI classic“ eine Oldtimerbatterie für Fahrzeuge im Programm, die noch keine Start-Stopp-Funktion haben. Mit der „XTRA charge“ bieten wir eine Batterie, die besonders für den Stadtverkehr und für kurze Fahrten geeignet ist und sich aufgrund der Aktivmassen sehr schnell laden lässt. Für besonders heiße Regionen, in denen konventionelle Batterien schnell versagen können, haben wir mit der „HOT Climate“ zudem eine Batterie, die sich besonders gut bei Hitze eig-

Kurzfassung

Nicht immer muss es eine teure AGM-Batterie sein: Der fränkische Hersteller Moll verspricht mit seinen AFB-Batterien (Advanced Flooded Battery) eine vergleichbare Performance zum günstigeren Preis.

„Mit unserer AFB-Batterie sind doppelt so viele Starts wie mit einer AGM-Batterie möglich.“ Klaus Eichhorn, Moll Batterien

net und auf die wir sogar zwei Jahre Garantie in Heißländern geben können.

asp: *Im Portfolio von Moll fällt auf, dass es keine AGM-Starterbatterien zu kaufen gibt, die in vielen Fahrzeugen mit Start-Stopp-Funktion verbaut sind. Warum?*

K. Eichhorn: Das hat verschiedene Gründe. Generell können wir aber sagen, dass wir etwas Gleichwertiges oder sogar Besseres haben. Start-Stopp-Batterien kamen vor ungefähr zwölf Jahren auf den Markt, als die Autohersteller eine Batterie verlangten, die auch Mikrozyklen, also eine hohe Anzahl von Start-Stopp-Zyklen, abbilden kann. Da waren die bereits für Golf-Caddys und ähnliche Anwendungen konzipierten AGM-Batterien eine gute Wahl, da sie eine hohe Tiefzyklisierbarkeit haben, das heißt, man kann sie bis zur Hälfte entleeren und wieder aufladen. Durch Zufall hat man dann herausgefunden, dass dieser Batterietyp auch eine gute Mikrozyklisierung aufweist. Dieser Batterietyp wurde dann kurzerhand für Autos verwendet, auch wenn sie ursprünglich nicht dafür konzipiert wurden und teurer in der Herstellung sind. Moll ist zunächst auf den Zug aufgesprungen und hat 2008/2009 auch AGM-Batterien für die Serie gefertigt, die im Porsche Panamera eingesetzt wurden. Aufgrund notwendiger hoher technischer Investitionen und des hohen Produktionsaufwands haben wir uns dann aber entschieden, die AGM-Batterietechnologie nicht weiter zu verfolgen.

asp: *Und nun hat Moll etwas Gleichwertiges zur AGM-Batterie?*

K. Eichhorn: Genau, mit unserer neuen AFB-Batterie (Advanced Flooded Battery) ziehen wir mit der AGM-Batterie gleich und übertreffen sie in vielen Disziplinen sogar. Wir haben das Innenleben der Batterie so ausgelegt, dass sie vom Fahrzeug als AGM-Batterie erkannt wird. Da sie deutlich günstiger ist, lässt sie sich als

zeitwertgerechte Alternative in unterschiedlichen Fahrzeugen nutzen. In Disziplinen wie der Kapazität beim Kaltstart, Kaltstartstrom und CO₂-Einsparung kann sie vollends überzeugen. Sie bietet auch höhere Leistungen bei der Ladungsaufnahme und dem Energiedurchsatz. Dazu bietet die AFB-Batterie ein höheres Spannungsniveau, was für die Startleistung entscheidend ist. Die Mikrozyklen, also die Start-Stopp-Zyklen, sind bei der AFB doppelt so hoch wie bei einer Marken-AGM-Batterie - bis zu 80.000 Starts sind möglich. Dadurch ist die Lebensdauer auch deutlich höher. Die Rekuperationsfähigkeit der Batterie ist ebenfalls hoch. Nur bei der Tief-Zyklisierung ist eine AGM-Batterie besser.

asp: *Warum springen die anderen Hersteller dann nicht auf den Zug auf und fertigen ebenfalls AFB-Batterien?*

K. Eichhorn: Die Interpretation überlasse ich Ihnen, aber es lässt sich mit der AGM-Batterie gutes Geld verdienen und die Anlagen sind vorhanden, also wird sie produziert. Unsere Ingenieure hatten es sich vielmehr zur Aufgabe gemacht, die Nassbatterie so weiterzuentwickeln, dass sie ebenfalls eine hohe Anzahl an Mikrozyklen schafft, auch ohne Glasvlies. Die AFB-Batterie ist ja eine Weiterentwicklung der EFB-Batterie, die wir 2011 das erste Mal vorgestellt haben und von denen wir jedes Jahr eine Million Stück an Volkswagen liefern. Die Fortschritte haben wir durch Gitterlegierungen, Gitterdesign und Aktivmassen sowie BMS-Ladeprogramme erreicht. Wir verwenden für die positiven Gitter das Fallguss-Verfahren, während die meisten Mitbewerber auf gestanzte Gitter oder Streckmetall-Gitter setzen. Unsere Tests belegen: Die Gitterstruktur aus dem Fallguss-Verfahren ist in Sachen Korrosionsbeständigkeit und Säurefestigkeit den anderen Herstellungsverfahren deutlich überlegen.

asp: *Werden konventionelle Stützbatterien noch Bestand haben, wenn immer mehr Elektroautos auf den Straßen rollen?*

K. Eichhorn: Stützbatterien werden weiterhin auch für E-Autos gebraucht, weil die Leistungselektronik mit dieser Spannung arbeitet und das E-Auto sonst nicht starten könnte. Der Kondensator-Effekt einer Bleisäure-Batterie ist ebenfalls nicht zu unterschätzen, falls mal große Spannungsunterschiede vorherrschen, die durch die Stützbatterie aufgefangen werden müssen. Aus Platz- und Gewichtsgründen wird es in Zukunft wahrscheinlich andere Technologien für die Stützbatterie geben, sie wird laut meiner Überzeugung jedoch weiterhin gebraucht.

asp: *Planen Sie in Zukunft auch Traktionsbatterien für E-Autos zu fertigen oder in anderen Industrien zu investieren?*

K. Eichhorn: Die Lithium-Ionen-Traktionsbatterien überlassen wir anderen. Wir wollen aber in den Bereich der stationären Energiespeicher einsteigen und haben gerade im fränkischen Lichtenfels ein Werk übernommen, wo wir mit der Produktion von Natrium-Ionen-Batterien starten wollen. Die sollen dann als Pufferspeicher für beispielsweise Windkraftanlagen oder PV-Parks und zur Stabilisierung des Stromnetzes dienen. Unser Standardprodukt soll fünf Megawattstunden Kapazität bieten. Die Natrium-Ionen-Batterie hat eine sehr geringe Selbstentladungsrate und im Vergleich zur Lithium-Ionen-Technologie weniger Nachteile, da sie ohne Konfliktmaterialien wie Kobalt und Lithium auskommt und keine Brandgefahr darstellt. Die Energiedichte erreicht zudem das Level von Lithium-Eisenphosphat-Batterien. Und mit unseren Systemkosten sind wir hier ganz weit vorne. Wir bleiben unserer Tradition als Innovationsführer treu – bald auch bei nachhaltigen stationären Energiespeichern.

Interview: Alexander Junk |