



Zwei Autos, eine Linie:
Ola Källenius,
Vorstandsvorsitzender von
Mercedes-Benz,
im Werk Sindelfingen
Foto Ilkay Karakurt

Wir bauen zwei S-Klassen

Mercedes-Benz-Chef Ola Källenius hört die Signale seiner anspruchsvollen Kundschaft. Deshalb tritt auch die nächste Generation der S-Klasse mit Verbrennungsmotoren an. Das F.A.Z.-Technikgespräch.

Sie sind in Schweden aufgewachsen. Da war Mercedes nicht so ein großes Ding, oder?

Von wegen. Es gab nicht so viele, aber wenn einer in der Straße einen Mercedes hatte, wusste das jeder. Der W126 war ein Traumauto meiner Jugend.

... ein legendärer Vorläufer der heutigen S-Klasse. Sie haben heute die Aufgabe, diesen Mythos in die Zukunft zu überführen.

Eine großartige Aufgabe, und das in der spannendsten Zeit überhaupt in der Automobilindustrie. Dabei lasse ich mich durchaus von meinem Staunen als kleiner Junge inspirieren, etwa wenn es um die künftige Designsprache von Mercedes-Benz geht.

Vorher müssen Sie gegenwärtige Probleme lösen. Die Elektrozulassungen stagnieren, zumindest im Heimatmarkt Deutschland. Glauben Sie noch an den Hochlauf der Elektromobilität?

Der Zielbahnhof bleibt der gleiche. Wir stehen zu dem Ziel, bis zum Jahr 2039 unser Geschäft bilanziell CO₂-neutral zu stellen. Das schließt alle Emissionen aus der Produktion, auch der von Zulieferern, und aus der Nutzungsphase der Autos ein. Als Zwischenziel hatten wir definiert, dass wir bis 2030 so weit sein wollen, 100 Prozent der Kunden mit Elektrofahrzeugen beliefern zu können, wo dies der Markt erlaubt. Nun sehen wir aber, dass die Hochlaufkurve im Markt für Elektrofahrzeuge nicht so steil verläuft, wie die meisten vor drei, vier Jahren gedacht haben.

Das gilt auch für die eher maue Hochlaufkurve von Mercedes-Benz, oder?

Relativ gesehen läuft es ziemlich gut. Im obersten Segment sind wir mit EQS, EQE und anderen Modellen gut dabei. In Summe haben wir im vergangenen Jahr etwas mehr als 200.000 Elektroautos verkauft, obwohl unser Produktportfolio vor

allem in den volumenstarken Segmenten bei Weitem noch nicht komplett ist. Doch im Topsegment greift der Kunde, auch der in China, noch eher zu einem elektrifizierten Hightech-Verbrenner. Der Markt für Elektrofahrzeuge ist derzeit noch nicht so groß, wie es die meisten – auch wir – erwartet haben.

Will der Mercedes-Kunde womöglich auch künftig ein mechanisches Präzisionswunderwerk in Form eines Verbrennungsmotors unter der Haube?

Wir bauen Autos für die Welt, und die ist heterogen. Perspektivisch gehen alle Märkte weltweit in Richtung null Emissionen, aber aus heutiger Sicht ist es wahrscheinlich, dass Verbrennungsmotoren im Jahr 2030 einen signifikanten Marktanteil haben werden. Wir werden daher sicherstellen, dass unsere Kunden bis weit in die Dreißigerjahre hinein zwischen vollelektrifizierten Antrieben und teilelektrifizierten Verbrennern wählen können. Die Geschwindigkeit, mit der wir die nächste Generation elektrischer Antriebe entwickeln, haben wir deswegen nicht verändert. Reichweite, Ladezeit, Effizienz und damit auch Betriebskosten werden sich deutlich verbessern.

Die Kosten geben allerdings für einen S-Klasse-Käufer nicht den Ausschlag.

Teil des Plans war es von Anfang an, auch die Verbrennungsmotoren und die zugehörigen Getriebe fit für die Zukunft zu machen. Das gilt für Vier-, Sechs- und

Werden die Verbrennungsmotoren ebenfalls weiterentwickelt?

Teil des Plans war es von Anfang an, auch die Verbrennungsmotoren und die zugehörigen Getriebe fit für die Zukunft zu machen. Das gilt für Vier-, Sechs- und

Achtzylindermotoren genauso wie für den kommenden Hightech-Vierzylinder, der unter anderem den neuen CLA antreiben wird. Beim Diesel kommen wir den Kundenwünschen mit der Weiterentwicklung von Vier- und Sechszylindern nach. Damit haben wir ein Verbrennerportfolio, das bis weit in die Dreißigerjahre hinein fit ist.

Sie entwickeln also Verbrennungsmotoren und Elektroantriebe parallel weiter. Überfordert Sie das nicht?

Wie gesagt, das war Teil des Plans. Wenn man dann feststellt, dass die S-Klasse mit Verbrennungsmotor länger gebraucht wird als gedacht, weil die elektrische S-Klasse im Jahr 2030 nicht 100, sondern vielleicht nur 50 Prozent des Volumens ausmacht, muss die Fertigungsstruktur entsprechend angepasst werden. Im Übrigen stecken die Entwicklungsbudgets und die Materialkosten heute zu wesentlichen Teilen in Elektrik, Elektronik und Software. Durch eine intelligente Modularisierung können Elektroautos und Verbrennerfahrzeuge diese Technologien teilen. Durch diesen Ansatz ist es möglich, zwei kompromisslose Autos parallel anzubieten. So erhalten wir uns bis in die Dreißigerjahre hinein die Flexibilität.

Verstehen wir Sie da jetzt richtig, es wird auf absehbare Zeit zwei S-Klassen geben?

Das ist richtig, es kommen zwei ganz neue S-Klassen noch in diesem Jahrzehnt, eine elektrische, eine mit Verbrennungsmotor.

Die Elektroplattform MBEA, auf der die großen Limousinen stehen werden, lässt sich aber doch gar nicht auf Verbrenner umrüsten.

Ich kann hier keine Geschäftsgeheimnisse verraten, aber so viel sei gesagt: Wir modernisieren die Verbrennerplattform grundlegend, und wenn man das intelligent macht, kann man beide Modelle auf einer Linie produzieren.

Und das können Sie sich leisten?

Wir haben eine kerngesunde Bilanz. Im Industriegeschäft haben wir keine Schulden, wir haben circa 30 Milliarden Euro Nettoliquidität, und unsere Pensionsverpflichtungen sind finanziert. Es gibt nicht viele Industrieunternehmen auf der Welt, die in dieser Verfassung sind. Wir sind in einer guten Position, denn Finanzkraft ermöglicht Innovationskraft.

Wäre es denn sinnvoll, das Verbrennerverbot in Europa aufzuheben?

Das übergeordnete Ziel, die CO₂-Emissionen entsprechend dem Pariser Klimaschutzabkommen zu reduzieren, ist genau das richtige, da sind wir mit der Politik einig. Man kann darüber diskutieren, ob die Menschheit dies bis zum Jahr 2050 schafft, das ist bereits sehr anspruchsvoll. Europa sagt aber: Ab dem Jahr 2035 wird emissionsfrei gefahren, was wir wie auch der europäische Branchenverband ACEA grundsätzlich unterstützen. Es ist vereinbart, dieses Ziel im Jahr 2026 zu überprüfen. Dafür muss man sich Zahlen, Daten, Fakten objektiv und nüchtern anschauen, etwa, wie es mit dem Aufbau der Ladeinfrastruktur läuft, wie schnell sich der Markt für Elektroautos entwickelt und ob der dafür benötigte grüne Strom zur Verfügung steht. Dieser Debatte will ich nicht vorgehen, aber wir sollten schauen, wo wir stehen. Es ist nicht sinnvoll, wenn es nur zehn Mitgliedstaaten der EU schaffen und 17 nicht. Denn eins werden wir mit Sicherheit nicht tun: die individuelle Mobilität im Jahr 2035 abschaffen.

Wir sehen die Fakten allerdings heute schon. Ist also das Verbrennerverbot in der heute geltenden strikten Form zu halten oder nicht?

Alle Teile der Gesellschaft müssen Fahrt aufnehmen, um die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Mercedes-Benz hat diese Fahrt schon aufgenommen, wir liefern unseren Teil.

Ihr Anteilseigner Geely hat alle Aktivitäten rund um den Verbrennungsmotor in ein Gemeinschaftsunternehmen mit Renault ausgegliedert. Ist das für Sie auch eine Option?

Unser Weg ist das nicht. Wir geben unseren Kunden das Versprechen einer perfekten Balance zwischen Ingenieurskunst und Design, das muss ein einheitliches Bild geben. Außerdem sind die wesentlichen Investitionen in Entwicklung und Produktion von Verbrennungsmotoren bereits getätigt. Wo es sinnvoll ist, gehen wir industrielle Kooperationen ein, etwa wenn wir einen kleinen Vierzylindermotor gemeinsam mit Geely fertigen. Das ist allerdings ein Motor, den wir entwickelt haben.

Wofür brauchen Sie den? Ist das etwa ein Motor, der im kommenden Jahr Ihr neues Einstiegsmodell antreiben wird, den ursprünglich als Elektroauto konzipierten CLA?

Ja, das ist er. Es war aber immer klar, dass wir im Einstiegssegment auch Verbrennungsmotoren vorsehen. Wir haben die Architektur von vornherein modular konzipiert und letztes Jahr zur IAA auch so vorgestellt.

Am anderen Leistungsende steht AMG. Was passiert mit der Marke?

Für AMG haben wir zunächst ebenfalls beide Antriebsoptionen, neben den Acht-, Sechs- und Vierzylindermotoren wird es also auch reine Elektroantriebe geben. Dafür entwickeln wir eine eigene Architektur mit einer Axialflussmaschine als Hauptantrieb. Das ist ein besonders kompakter Elektromotor mit großem Leistungspotential. Ab dem Jahr 2026 kommen damit mehrere Modelle auf den Markt. Und schon heute bieten wir Performance-Hybride an, im Kern eine abgewandelte Version der Antriebe, die wir in der Formel 1 einsetzen.

Die unter AMG-Fans ungeliebten Vierzylinder werfen Sie also nicht aus dem Programm?

Wir werfen erst einmal gar nichts aus dem Programm.

Damit Verbrennungsmotoren klimaneutral laufen, braucht es synthetische Kraftstoffe. Engagieren Sie sich auf diesem Gebiet künftig stärker?

Auf dem Weg in die Dekarbonisierung werden alle Technologien eingesetzt werden, abhängig von der jeweiligen Anwendung. In der Automobilindustrie verspricht das batterieelektrische Fahrzeug Zukunft, auch weil es einen geradezu sensationellen energetischen Wirkungsgrad hat. Wenn man den vom Windrad bis zum Rad rechnet, beträgt er mindestens 70 Prozent, sprich, die Menge an Energie, die man auf dem Weg verliert, ist extrem gering. Macht man die gleiche Rechnung für Wasserstoff auf, beträgt der Wirkungsgrad kaum mehr als 20 Prozent. Und wenn man den Schritt zu E-Fuels geht und das CO₂ über Direct Air Capture aus der Atmosphäre zieht, bleiben knapp mehr als zehn Prozent energetischer Wirkungsgrad. Es liegt also auf der Hand, dass sich für den Pkw der batterieelektrische Antrieb anbietet.

Also keine Chance für Wasserstoff und E-Fuels?

Wasserstoff ist ein Muss für eine klimaneutrale Wirtschaft, etwa um den Stahl für unsere Autos CO₂-neutral zu produzieren. Das gilt voraussichtlich auch für den Antrieb von Nutzfahrzeugen, die jeden Tag 1000 Kilometer und mehr zurücklegen, sodass die Leistungsdichte von Batterien nicht ausreicht. Deshalb arbeiten unsere Kollegen bei Daimler Truck auch daran weiter. Wenn ich an Flug- oder Schiffsverkehr denke, sind vermutlich auch synthetische Kraftstoffe ein Mittel. Außerdem: An dem Tag, an dem 100 Prozent aller Neuwagen elektrisch fahren, umfasst der weltweite Fuhrpark noch anderthalb bis zwei Milliarden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Deshalb halte ich jegliche Reduzierung des CO₂-Ausstoßes für sinnvoll, etwa durch das Beimischen biogener Kraftstoffe. Bis wir große Mengen synthetischer Kraftstoffe herstellen können, wird es allerdings dauern, bis tief in die Dreißigerjahre hinein. Und bis zu diesem Zeitpunkt haben wir mehrere Generationen Elektroantriebe und Batteriechemie hinter uns, sodass aus heutiger Sicht das batterieelektrische Auto der Hauptweg bleibt.

Den Streit dazu gibt es heute schon. Ist es sinnvoll, Strafzölle auf chinesische Elektroautos zu erheben?

Eindeutig nein, wenn man wie Deutschland seit Jahrzehnten als Exportnation von offenen Märkten profitiert. Zumal deutsche Unternehmen in aller Welt produzieren. Wir zum Beispiel stellen mit unserem Partner Geely den Smart in China her und sind daher ein nicht unbedeutender Autoimporteur nach Europa. In einer solchen Situation halte ich es nicht für sinnvoll, möglicherweise einen Handelskonflikt loszutreten.

Das Gespräch führten **Holger Appel** und **Johannes Winterhagen**.



Schottenseiten

Von Joshua Hildebrand

Die Europameisterschaft ist nicht nur ein Fußballspektakel, sondern auch eine Reise durch die Kulturen. Ebenjene begehen sich selbst auf die Reise, um ihre Mannschaft im nächsten Spiel zu unterstützen. Und auf dieser geht's nicht selten feucht-fröhlich zur Sache. Meist ist Alkohol im Spiel, auch davor und danach. Es gibt kaum Nationalitäten, die sich nicht die Blöße geben, gleichwohl sich Fangruppen hervorheben, die auffälliger sind als andere. Doch Fußball bewegt nicht nur Menschen, sondern vor allem in diesen Zeiten auch Busse, Züge und Flugzeuge. Benutzt man während der EM die öffentlichen Verkehrsmittel, erlebt man ganz unfreiwillig ein Kaleidoskop der Nationalitäten und deren Sitten. Jede Haltestelle im Umkreis verwandelt sich zu einer EM-Sause, für die musikalische Untermauerung sorgen die Jungs und Mädels selbst. Zug um Zug, Flug um Flug grölen sie sich mit Fangesängen durch die Republik, verlangen nicht nur dem Reisepersonal einiges ab. Während der EM auf Dienstreise zu gehen ist herausfordernd. Vor allem, wenn das Abteil nachts um ein Uhr mit Hardcore-Fans belagert ist. Doch wo Schatten ist, sind auch Schotten. So kann es passieren, dass man sich plötzlich auf dem Flug von Edinburgh nach Frankfurt inmitten eines blau-weißen Fanblocks wiederfindet. Die Stimmung so ausgelassen, als würde der Flieger nach Malle abheben. Kilt tragend, Dudelsack spielend und Whiskey schlürfend geben sie ein eigentümliches, aber unterhaltsames Völkchen ab, das aller Feierlaune zum Trotz mit einem respektvollen und freundlichen Umgang in Erinnerung geblieben ist. Sie hätten sogar ihr letztes Bier mit „the German“ geteilt – zu jenem Zeitpunkt noch nicht wissend, dass sie gegen Deutschland haushoch verlieren und später frühzeitig ausscheiden werden. Es war ein schönes Erlebnis ohne Feindseligkeit, mit Respekt und Fair Play. Einfach ballspielhaft.

Fahrradfreuden

Von Marco Dettweiler

Das Frankfurt am Main noch keine Fahrradstadt ist, liegt nicht an der Radphobie mancher Bürger, sondern an ihrer überschaubaren Größe. Viele Strecken lassen sich prima zu Fuß zurücklegen, ohne in die stinkende U-Bahn oder die stets verspätete S-Bahn steigen zu müssen. Nur wenn der Weg mal länger sein sollte, etwa vom Osten in den Westen oder umgekehrt, schwingt man sich besser auf Fahrrad. Natürlich auf eines ohne Elektromotor. Die paar Kilometer schafft man mit bloßer Muskelkraft. In der Stadt ohne Unterstützung zu radeln ist eine Frage der Ehre. Das dachten wir jedenfalls die letzten achtzehn Jahre, während wir antriebslos durch die Straßen gezogen sind. Nun hat sich aus beruflichen Gründen ergeben, dass wir für ein paar Wochen auf einem E-Bike die üblichen Strecken hinter uns gebracht haben. Nötig hätten wir den Motor nach wie vor nicht. Aber das tägliche Radeln hat sich von einer Pflichtveranstaltung zu einer Spaßaktion gewandelt. Das nervige Antreten entfällt, wenn man an Ampeln, hinter der Müllabfuhr oder vor rechthaberischen Autofahrern steht. Ein paar Tritte und das E-Bike zieht flott auf die Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h. Das ist schnell genug, um ein bisschen Mofa- und Mopedfeeling aufkommen zu lassen. Flotter würden wir freilich auch gern nehmen. Kein Schweiß, kein Stress, keine Schleierei. Manchmal fühlen wir uns, als wären wir wie früher mit der Achtziger unterwegs. Offenbar löst der Elektromotor am Fahrrad bei vielen Menschen ähnliche Gefühle aus. Auf der morgen in Frankfurt beginnenden Messe Eurobike wird das Kaufinteresse für E-Bikes wieder groß sein, größer als die nach Elektroautos. Obwohl die Gefährte mit vier Rädern subventioniert wurden. Wenn das Testrad wieder zum Hersteller geht und das gute Gewissen zurückkehrt, weil für ein paar Kilometer Frankfurt kein Akku mehr an der Steckdose hängt, wird die Freude am Radeln bisschen auf der Strecke bleiben.