

Nota de prensa acerca del desarrollo comercial del Grupo MAHLE en 2008

1. Situación económica /ambiental en la industria de automoción	2
2. Desarrollo comercial en 2008	6
3. Desarrollo del Grupo MAHLE	11
4. Innovaciones MAHLE para reducir el consumo y emisión de combustibles.....	16
5. Perspectiva al año comercial de 2009.....	17

1. Situación económica /ambiental en la industria de automoción

Economía global: desarrollo abajo del nivel del año anterior

Durante el último trimestre de 2008, las economías nacionales fueron progresivamente afectadas por el significativo enfriamiento del entorno económico resultante de la crisis financiera que se disemina por el mundo.

Las dos partes del año económico de 2008 estuvieron particularmente en evidencia en la industria automóvil. Durante la primera mitad de 2008, la industria había sido beneficiada por el desarrollo dinámico de la económica global hasta aquel momento – excepto la región de América del Norte. La rápida declinación de los pedidos en la segunda mitad del año hizo la producción de todo el año en la mayoría de los países – en una escala mundial de 66,2 millones de vehículos de turismo y vehículos comerciales livianos – caerá para un nivel inferior al del año anterior. Las pocas excepciones positivas incluyen los países BRIC (Brasil, Rusia, India, China), donde la producción presentó un aumento de 6,4 por ciento para 14 millones de unidades.

Con un alto número de pedidos hasta la mitad del año, la producción mundial de vehículos comerciales medianos y pesados aumentó en 2,1 por ciento para 3,1 millones de unidades, mismo con la considerable disminución de pedidos realizados en la segunda mitad de 2008.

Europa: El debilitamiento de la situación económica tiene impacto substancial

20,7 millones de vehículos de turismo y vehículos comerciales livianos fueron producidos, 5,1 por ciento abajo del volumen del año anterior.

Además del impacto de la crisis financiera en Europa, este desarrollo fue causado por los altos precios de la energía y por la incertidumbre del consumidor resultante de los eventos políticos (por ejemplo, el comunicado de que el impuesto vehicular será reemplazado por el impuesto de CO₂). Mientras que la producción en las fábricas nuevas y ampliadas de Europa Central y Oriental tenga aumentado 6 por ciento, logrando 6,2 millones de unidades, el número disminuyó en 9,1 por ciento, para 14,4 unidades en el Oeste Europeo. Las fábricas en

Rusia, Turquía y Polonia presentaron una contribución particularmente fuerte al aumento de la producción en Europa Central y Oriental, con rangos de crecimiento superiores a la media. Por otro lado, la producción disminuyó en relación al año anterior en todos los grandes países fabricantes en el Oeste Europeo, incluso con margen considerable en algunos casos. Mientras que Alemania y Gran Bretaña fueron moderadamente logradas, la producción en Suecia, Italia y Francia disminuyó en un margen sumamente desproporcional.

Como resultado del desarrollo positivo en el Leste Europeo en 2008, y el subsecuente crecimiento en los requisitos de transporte – especialmente en Rusia - , los fabricantes de vehículos comerciales aumentaron la producción en 8,1 por ciento.

NAFTA: La crisis financiera y de crédito tiene un impacto particularmente dramático

La reducida confianza del consumidor, los problemas de préstamos, los altos precios de los combustibles en la primera mitad del año y el debilitamiento general llevaron a una rápida disminución de la demanda de vehículos de turismo y vehículos comerciales livianos en la región de NAFTA. Con menos de 13 millones de unidades producidas, el número presentó una disminución de 16,2 por ciento en relación al año anterior. La disminución no esperada y dramática afectó principalmente los vehículos conocidos como populares, como los SUV y *pickups*, haciendo que el número total de vehículos de turismo y vehículos comerciales livianos fuera el más bajo de los últimos diez años. Por otro lado, la tendencia por motores menores y por vehículos con menor consumo presentó una considerable intensificación. Este cambio en el comportamiento del consumidor benefició principalmente los proveedores asiáticos de vehículos de paseo, que están bien posicionados en distintas clases de vehículos menores.

El debilitamiento en la actividad de construcción, la crisis financiera y los altos precios de energía causaron un declino pesado y no esperado en la producción de vehículos comerciales medianos y pesados. Al contrario del crecimiento esperado, la producción de vehículos comerciales disminuyó más de 17,3 por ciento en 2008, en relación a los números ya bajos registrados en 2007, totalizando 449.701 unidades. Los vehículos comerciales de peso mediano fueron afectados en un grado desproporcionalmente alto.

América del Sur: Crecimiento estable hasta el fin de 2008

Como resultado del desarrollo económico en Brasil, donde la demanda doméstica estaba estable, la producción aumentó en 7,6 por ciento a lo largo del año, totalizando 2,9 millones de unidades. Además de Brasil, Argentina también tuvo una importante contribución al desarrollo positivo del mercado de vehículos de América del Sur.

En contraste, la producción de vehículos comerciales – sustentada por la economía doméstica estable – excedió el valor del año anterior en 15,7 por ciento. Sin embargo, hasta el final del año, considerables disminuciones en la producción de vehículos de turismo y vehículos comerciales fueron registradas en América del Sur.

Asia/Pacífico: Cada vez menos países asiáticos están consiguiendo vencer los efectos de la turbulencia económica

La producción de vehículos de turismo y vehículos comerciales livianos aumentó solamente en un 1,7 por ciento, generando 27,4 millones de unidades. Los fabricantes de vehículos en China no consiguieron añadir nuevos dígitos a las tajadas de crecimiento de los años anteriores, con la producción subiendo en 0,4 millones, generando 7,4 millones de unidades. Mientras que los fabricantes en Japón consiguieron mantener el nivel de producción del año anterior, las fábricas en India e Indonesia aumentaron su producción en 0,1 millón de vehículos de turismo y vehículos comerciales livianos; en Tailandia, el número fue de 0,2 millón. Por otro lado, los números de producción de la industria de vehículos en Corea del Sur presentaron una reducción en relación al año anterior de 0,2 millón de unidades.

Como resultado del desarrollo económico aún positivo en los tres primeros trimestres, la producción de vehículos comerciales medianos y pesados estuvo en un 4,3 por ciento superior al valor del año anterior, en 1.550.945 unidades. Este aumento sucedió primariamente en China, donde la producción de vehículos comerciales aumentó en 7,8 por ciento, llegando hasta 863,191 unidades, parcialmente en conexión a los Juegos Olímpicos. Mientras que la producción de vehículos comerciales por fabricantes de India y de Corea disminuyó aproximadamente 2 por ciento en relación al año anterior, el volumen producido en Japón creció en un 4,3 por ciento, llegando hasta 198,997 unidades.

No obstante, los fabricantes japoneses de vehículos de paseo y vehículos comerciales registraron disminuciones substanciales en el cuarto trimestre de 2008, resultante de la alta dependencia de las exportaciones.

2. Desarrollo comercial en 2008

Ventas

Durante el último año comercial, mismo con la considerable deterioración de las condiciones económica, el Grupo MAHLE consiguió mantener sus ventas en un nivel próximo al del año precedente, en EUR 5.014 millones (2007: EUR 5.060 millones).

Sin embargo, esto solamente fue posible como un resultado de las adquisiciones realizadas durante la primera mitad del año, que equilibraron grandemente el crecimiento negativo orgánico. Las ventas relatadas incluyen los efectos negativos de la tasa de cambio de EUR 141,1 millones, provenientes de la conversión de ventas generadas y facturadas al exterior en euro, la moneda del Grupo. Por lo tanto, en 2008, el desarrollo comercial del Grupo MAHLE nuevamente excedió el desarrollo del mercado como un todo. Las altas en las ventas fueron primeramente alcanzadas en América del Sur y en la región Asia/Pacífico, mientras que las disminuciones correspondientes fueron registradas en Europa y América del Norte.

Las ventas generadas en Alemania disminuyeron 2 por ciento en relación al año anterior, generando un resultado de EUR 1,258 millones. Esta disminución fue relativamente moderada, resultante en parte de la inclusión del volumen de negocios de ENTEC GmbH de 1 de Julio de 2008.

Ganancias

Con EUR 85,3 millones, la ganancia excluyendo los impuestos disminuyó considerablemente en comparación al año anterior (2007: EUR 308,1 millones).

Como resultado de la disminución en las ventas que empezó en los meses de verano de 2008, el resultado de actividades ordinarias no pudo ser mantenido en el nivel del año anterior. A pesar de que la ganancia haya sido mantenida prácticamente la misma del año anterior hasta la mitad del año, los efectos de los costos fijos representaron una tensión considerable en el último trimestre de 2008, haciendo que la proporción del costo de ventas aumentase hasta 80,5 por ciento de las ventas. La desvalorización en los activos fijos creció en relación al año anterior, de EUR 19,3 millones para EUR 259,8 millones. Los costos de venta, administración y desarrollo también aumentaron para

16,9 por ciento de las ventas. Este aumento es parcialmente resultante del crecimiento de los gastos de ventas, resultantes de la expansión de la actividad intensiva de ventas y de la adquisición de las actividades de venta del Grupo Amafilter. Con una proporción creciente de los costos con empleados, fueron tomadas medidas de equilibrio en el último trimestre eliminando las cuentas de horario flexible y feriados no utilizados. Sin embargo, también sucedieron costos generales inevitables y pérdidas de productividad. Mismo con estos efectos, se logró una ganancia operacional significativamente positiva en la integralidad de 2008.

Además del desarrollo operacional en el último trimestre de 2008, la turbulencia de los mercados financieros y del cambio agregó una considerable tensión en la ganancia del Grupo MAHLE. Un aumento fue registrado tanto en los gastos de interés cuanto en los requisitos de reservas para monedas y límites de materia prima. También fueron exigidas reservas mayores a los planos de pensión en los EEUU y Gran-Bretaña respaldado por fondos, ya que los intereses a los títulos de empresas aumentaron y los precios de las acciones en los mercados cayeron. El resultado financiero fue perjudicado, principalmente debido al gasto financiero relacionado a la exigibilidad ante los bancos y las pérdidas de evaluación de los fondos de pensión.

El aumento significativo en la proporción fiscal muestra que una gran proporción de los gastos con autoridades fiscales, según la ley comercial en diversos países, no es considerada como gasto fiscal en el año en que las reservas son reconocidas.

Estructura del balance parcial

El balance parcial del Grupo MAHLE aumentó en EUR 166,6 millones en comparación al año anterior, llegando a EUR 3.907,4 millones. Esto se debe principalmente a las adquisiciones realizadas en el año comercial de 2008.

Activos fijos

El aumento significativo de EUR 220,4 millones en activos fijos, en relación a los resultados del año anterior son provenientes, por un lado, de la inclusión de las actividades recientemente adquiridas y, por otro lado, el hecho que el gasto capital en activos fijos, que llegaron a EUR 415 millones excedieron mucho más la desvalorización. El alto nivel de gasto capital en los activos fijos fue, en gran parte, debido a la

reestructuración planeada de los segmentos comerciales adquiridos de Dana Corporation y Siemens VDO, por ejemplo. Además, hasta la segunda mitad de 2008, las inversiones fueron utilizadas para expandir las capacidades. De la perspectiva actual, parece que el planeamiento del cliente para 2009 y 2010 estaba muy optimista, siendo que estas expansiones se mostraron desnecesarias. Las principales causas del aumento en activos fijos intangibles fueron la adquisición de Mopisan Konya A.A. y del Grupo Amafilter, además del aumento en activos financieros, debido a la fundación Bosh Mahle Turbo Systems.

Inventarios

Los inventarios colectados en relación a las adquisiciones completadas contribuyeron nuevamente a un aumento en los inventarios, que aumentaron en EUR 83,6 millones para EUR 759,7 millones.

Cuentas a recibir y otros activos

Por otro lado, la disminución de EUR 124,1 millones en cuentas a recibir (-16,2 por ciento en relación al año anterior) fue una consecuencia de la disminución en las ventas durante el último trimestre de 2008. La cantidad de cuentas a recibir también fue afectada por el *factoring* reducido según la fecha de referencia con relación a un programa de previdencia respaldado por activos. El crecimiento de otros activos sucedió debido al aumento en los activos fiscales diferidos y debido a un aumento en las solicitudes de restitución tributaria.

Participación

Mismo con el rendimiento líquido positivo en el año, la participación del Grupo MAHLE disminuyó livianamente en relación al año anterior, en EUR 27,1 millones. Esta disminución fue causada principalmente por los efectos de las tajas de cambio de monedas extranjeras, con un saldo de EUR - 29,2 millones de la conversión de los ítems del balance parcial del Grupo en moneda brasileña y polonesa, particularmente.

Reservas

Mismo con la expansión del grupo de consolidación, las reservas disminuyeron en EUR 28 millones, con un aumento significativo en reservas para posibles pérdidas, que fueron mayores que las disminuciones en reservas de empleados y otros. La disminución de EUR 49,8 millones en otras reservas, en relación al año anterior, fue principalmente causada por el uso de reservas de reestructuración

reconocidas en los años anteriores para los segmentos comerciales adquiridos en 2007.

Exigibilidades

Como resultado de las adquisiciones y de la integración de las actividades recientemente adquiridas, las exigibilidades ante los bancos aumentaron en EUR 245,9 millones, llegando hasta 687,3 millones. Como resultado de la disminución en los pedidos durante los primeros meses de 2009, las cuentas a pagar – así como las a recibir – cayeron en EUR 52,3 millones (-10,7 por ciento en comparación al año anterior).

Inversiones

El gasto capital con activos fijos y pagamentos de precios de compras a las empresas adquiridas resultaron en un flujo de gasto de capital de EUR -506,7 millones. Estos requisitos financieros fueron ampliamente respaldados por el flujo de caja de las actividades en progreso. Sin embargo, debido a la situación debilitada de los lucros del Grupo en la segunda mitad de 2008, los fondos auto-generados para inversiones financieras y adquisiciones no fueron suficientes, y los préstamos bancarios y las líneas de crédito tuvieron que ser utilizados.

Desarrollo del número de empleados

MAHLE tenía 1.385 más empleados (aumento de 3 por ciento) al fin del año comercial de 2008 en relación al año anterior. En 31/12/2008, el número total de empleados en el Grupo MAHLE era de 49.262.

Mientras que en algunas regiones del mundo el número de empleados aumentó en la primera mitad de 2008, principalmente debido a adquisiciones, fue necesario un ajuste considerable en los niveles de funcionarios a lo largo del año en América del Norte debido a la nueva situación del mercado. MAHLE respondió de modo flexible al inicio de la crisis de ventas en la industria de automoción además de América del Norte hasta Europa, América del Sur y hasta mismo Asia en el cuarto trimestre. En septiembre de 2008, un enfriamiento obligatorio de reclutamiento se instaló globalmente. Además, fueron introducidas medidas para disminuir las horas extras y ajustar el número de empleados temporarios y trabajadores tercerados de acuerdo a los nuevos requisitos. MAHLE respondió a las nuevas condiciones obteniendo ventaja de las posibilidades existentes de flexibilización de las horas de trabajo y del uso de otros instrumentos específicos de

cada país para ajustar el nivel de empleados, pero no consiguió estabilizar la proporción de empleados con el número reducido de ventas en la segunda mitad del año, y en particular en el cuarto trimestre de 2008. Las subsecuentes pérdidas de productividad fueron parcialmente responsables por el débil desarrollo de la receta en la segunda mitad del año.

Mismo con el ajuste del nivel de los empleados, MAHLE registró un aumento total de 1.166 de empleados en Europa, trayendo el número hasta 21.480. Esto incluyó un aumento de 99 empleados (de 9.185 a 9.284) en Alemania. El aumento ocurrió principalmente debido a las adquisiciones, en particular de Brattenford y de las instalaciones de Crock en Turingia. Otros aumentos en el número de empleados en Europa resultaron de las adquisiciones de la empresa, principalmente en Holanda, Gran-Bretaña, Francia, Italia y Turquía. Sólo MAHLE Mopisan contribuyó con un aumento de 580 empleados.

En América del Sur, el número de empleados también aumentó en 440 en 2008. Este aumento sucedió principalmente debido a la adquisición de un fabricante brasileño de piezas forjadas, en particular bielas a la producción vehicular local, y su inclusión en el grupo de consolidación.

El aumento de aproximadamente 300 empleados en la región de Asia/Pacífico sucedió principalmente debido a la consolidación del emprendimiento conjunto en India, la MAHLE India Pistons.

Empleados por región	2007	2008
Europa	20.314	21.480
<i>Alemania</i>	<i>9.185</i>	<i>9.284</i>
América del Norte	7.325	6.788
América del Sur	11.649	12.090
Asia/Pacífico	8.589	8.904
Total	47.877	49.262

3. Desarrollo del Grupo MAHLE

En 2008, mismo con el considerable deterioro de las condiciones económicas, el Grupo MAHLE consiguió mantener sus ventas en un nivel próximo al del año anterior. En los últimos 10 años, las ventas crecieron de EUR 1,9 billones a EUR 5 billones. Por otro lado, la ganancia estuvo abajo del nivel de 1999 como resultado de una caída significativa en las ventas y la resultante subutilización considerable en casi todas las regiones del mundo en la segunda mitad de 2008. El número de funcionarios en el mundo todo creció de 25.000 a 49.000 desde 1999.

Los principales marcos en el desarrollo del Grupo MAHLE en el año comercial de 2008 fueron los siguientes:

Enero

MAHLE adquiere participación mayoritaria en el fabricante de componentes de motores Mopisan, en Turquía

En 22 de enero de 2008, el Grupo MAHLE anunció que MAHLE GmbH había adquirido participación mayoritaria de 60 por ciento en Mopisan, fabricante de componentes para motores.

Mopisan tiene dos fábricas en Turquía, en Konya e Izmir, que producen componentes para motores – principalmente pistones, revestimientos de cilindros y pernos de pistones – para motores a gasolina y diesel. En el futuro, esas fábricas operarán como parte de la red de producción de MAHLE, principalmente a producir componentes de motores al mercado de reposición.

La adquisición de la mayoría de Mopisan contribuyó a MAHLE en términos de lotes pequeños. Las empresas, que operan como MAHLE Mopisan Izmir A.S. y MAHLE Mopisan Konya A.S., son importantes bloques de la estrategia de crecimiento de MAHLE en el mercado libre para componentes de motores.

Más de 1,5 millón de pistones fueron producidos en 2007. La empresa logró ventas de aproximadamente EUR 24 millones con alrededor de 580 funcionarios.

Mayo

En el día 21 de mayo de 2008, MAHLE confirma la fundación de una joint-venture mayoritaria con Hirschvogel en Brasil

La subsidiaría brasileña MAHLE Metal Leve S.A. y Hirschvogel Umformtechnik GmbH fundaron la joint-venture MAHLE MAHLE Hirschvogel Forjas S.A. en Brasil. La joint venture está siendo creada a partir de la empresa Forjas Brasileiras SA en Queimados, cerca del Río de Janeiro. Los accionistas anteriores son la familia brasileña Adler (76,8%), Hirschvogel Umformtechnik GmbH (15,4%) y MAHLE Brockhaus GmbH (7,8%).

MAHLE será detenedora de 51% de las acciones en la nueva empresa, y

Hirschvogel será propietaria de 49%. La empresa será completamente consolidada en MAHLE. Ella emplea aproximadamente 600 personas, y logró un volumen de ventas de 196 millones de Reais (cerca de 75 millones de Euros) el 2007. MAHLE Hirschvogel Forjas S.A. es la tercera mayor empresa de forjaría en Brasil, fabricando bielas, componentes para sistemas de inyección, y otros componentes a la industria automóvil.

El 27 de mayo de 2008, MAHLE confirma la aprobación de las autoridades antitruste de joint venture Bosch Mahle Turbo Systems, 18 de septiembre de 2008: ceremonia innovadora a la construcción de una planta de producción para turbocompresores a gases de escape.

RobertBosch GmbH y MAHLE GmbH fundaron una joint venture 50/50 al desarrollo, producción y venta de turbocompresores a gas de escape. Las autoridades europeas antitruste aprobaron la fundación de joint venture.

"Bosch Mahle Turbo Systems GmbH & Co. KG" inició las actividades en 2 de junio de 2008. La sede de la empresa, en Stuttgart, abrigará las actividades de desarrollo, administración y ventas. Inicialmente aproximadamente 100 funcionarios trabajarán allí, la mitad haya sido transferida de empresas afiliadas.

En septiembre de 2008 Bosch Mahle Turbo Systems empieza la construcción de una nueva fábrica. Más de 1,5 millones de turbocompresores por año serán fabricados y montados a partir de

2011 en la ciudad austríaca de St Michael ob Bleiburg en Carintia, en una superficie de más de 10 mil metros cuadrados.

Después de un período de dos años de desarrollo de la nueva serie de turbocompresores para motores a gasolina y diesel, que ocurría principalmente en Stuttgart en Alemania, la fase de industrialización de los turbocompresores ahora será seguida en Blaichach/Immenstadt en Alemania, y St. Michael en Austria.

Bosch Mahle Turbo Systems está construyendo su primer sector de producción para a este fin – con un área de 10 mil metros cuadrados – en St. Michael, en un terreno recientemente adquirido de casi ocho hectáreas. En 2011 se prevé que más de 150 funcionarios estén trabajando para Bosch Mahle Turbo Systems en St. Michael. Existen planes para aumentar el cuadro de funcionarios hasta alrededor de 400 funcionarios en el año a continuación. Con la ceremonia innovadora en el día 18 de septiembre, fueron tomadas todas las providencias al montaje e instalación de las máquinas al inicio de actividades en el segundo trimestre de 2009. El alto nivel de integración vertical en St. Michael y en la planta de Blaibach, y la base de entrega de componentes-llave al montaje final de los turbocompresores, permiten alcanzar el más alto nivel de calidad como también la flexibilidad y la rentabilidad simultáneamente.

Los turbocompresores a gas de escape son una de las técnicas principales para reducción del consumo de combustible y emisiones de CO₂ en las futuras generaciones de motores. Después que hayan sido utilizados con éxito en motores a diesel en particular, ellos serán utilizados cada vez más en motores a gasolina en el futuro, en combinación con la inyección directa de gasolina para conceptos más compactos. Esto permitirá que motores menores logren mejor eficiencia con potencia comparable.

Junio

El 26 de junio de 2008, MAHLE abre el nuevo centro de PD en Brasil

MAHLE inauguró un nuevo centro de investigación y desarrollo de punta en Jundiaí (cerca de Sao Paulo) en Brasil. El nuevo predio posee laboratorios y bancadas de prueba para investigación y desarrollo, distribuidos en un área de 16.800 metros cuadrados.

MAHLE operaba un centro de investigación y desarrollo en Santo Amaro en Sao Paulo desde 1978, que originalmente estaba previsto al desarrollo de pistones y rodamientos. A lo largo de los años fueron acrecidas actividades para anillos de pistón, filtros, y tren de válvula, como también servicios de ingeniería MAHLE. Como las capacidades de las instalaciones existentes no eran más adecuadas, fue construido un centro de investigación y desarrollo completamente nuevo, que incorpora tanto las actividades como también las nuevas.

El centro de investigación y desarrollo asumió la responsabilidad por todas las actividades de investigación y desarrollo del Grupo MAHLE en América del Sur, como también los departamentos de proyecto y ventas. Además, las actividades relacionadas con el uso de biocombustibles de segunda y tercera generación están ubicadas en Jundiaí, como punto focal del desarrollo. Los clientes son los fabricantes de vehículos y motores tanto locales, como internacionales.

Alrededor de 260 personas están empleadas allí, principalmente ingenieros, inquisidores y técnicos calificados.

Julio

MAHLE adquiere el fabricante de bombas ENTEC, de Turingia

En el día 1º de Julio de 2008, el Grupo MAHLE anunció la adquisición de todas las acciones de ENTEC GmbH en Turingia, Alemania. ENTEC es un desarrollador y fabricante de bombas de aceite controladas y bombas de refrigerante para motores a combustión interna.

En su organización actual, ENTEC desarrolló bombas de aceite controladas bajo demanda y produjo prototipos y pequeños lotes para aplicaciones especiales y deporte automóvil. Estas actividades generaron ventas de alrededor 7 millones de euros en el año de 2007, con un total de aproximadamente 60 funcionarios. Además, fueron otorgadas licencias para empresas de fabricación contractadas para pedidos de grandes lotes. El desarrollo está concentrado actualmente en Crock, en Turingia, y la producción en Brattendorf, Turingia. Las tendencias de desarrollo de generaciones modernas de motores a combustión están enfocadas fuertemente en el tema de las

reducciones significantes del consumo de combustible, especialmente en vista de las legislaciones y disposiciones inminentes acerca de la emisión de CO₂. En el futuro, bombas de aceite controladas tendrán una contribución significativa en este sector, pues pueden ser regladas con precisión para suministrar solamente la cantidad de aceite necesaria en diversos puntos de régimen del motor. Las reducciones potenciales de consumo de combustible debido a la optimización de todo el sistema del circuito de aceite con el uso de bombas de aceite controladas llegaron hasta 3%.

MAHLE espera un aumento significativo en el uso de bombas de aceite controladas hasta 2015. En Europa, las bombas tradicionales no-controladas. A medio y largo plazo, MAHLE planea cubrir el alto potencial de crecimiento de bombas de aceite controladas con sus propias instalaciones de fabricación, y obtuvo el primer grande lote de pedidos de fabricantes de automóviles de pasajeros europeos en el segundo semestre de 2008. Sin embargo, las bombas de aceite controladas están despertando gran interés fuera de Europa, y son idealmente apropiadas también al uso en vehículos comerciales y motores industriales.

MAHLE adquiere la holding del Grupo Amafilter

En el día 24 de julio de 2008, la división de negocios de Filtración Industrial de MAHLE Filtersysteme GmbH firmó un acuerdo a la adquisición del Amafilter Group Holding BV con sede en Alkmaar, Holanda.

Al año de 2008, el grupo Amafilter espera ventas de 80 millones de euros, y emplea aproximadamente 450 funcionarios. MAHLE adquirió 100% de las acciones, e integró la empresa en el Grupo MAHLE en el día 1º de septiembre de 2008. La empresa fabrica soluciones integradas de filtraje a la tecnología de procesos.

El Grupo Amafilter posee fábricas en Holanda, Reino Unido, Francia, Italia y EEUU, completando así perfectamente las fábricas existentes de la división de negocios MAHLE Filtraje Industrial. Él también se encaja perfectamente con la división de negocios existente en términos de portfolio de productos y estructura de clientes. En los años siguientes, MAHLE planea lograr un aumento de ventas importante como resultado de las capacidades expandidas, y el rango de

productos considerablemente mayor, particularmente en los mercados en crecimiento de alimentos, tecnología de energía, aceite y gas, y químicos.

4. Las innovaciones MAHLE reducen consumo de combustible y emisiones Unidad pistón-cilindro optimizada – unidad célula de potencia (PCU).

Con sus sistemas de pistón y cilindro, MAHLE está contribuyendo de manera importante a la reducción de consumo de combustible y de las emisiones en diversos proyectos nuevos de clientes. Los componentes en la unidad pistón-cilindro (PCU), que están sintonizados óptimamente entre ellos, permiten una optimización adicional de peso y fricción, y también atienden los requerimientos estrictos de resistencia a temperatura y presión en modernos procesos de combustión. Con los conjuntos innovadores de anillos de baja fricción MAHLE, nuestros clientes podrán reducir futuramente las emisiones de CO2 en motores modernos a la combustión en hasta 2%.

Minimizando pérdidas por fricción en el tren de válvulas

El nuevo eje de comando bajo fricción con mancal a rodamientos, basado en el concepto comprobado del eje de comando en composite de MAHLE, permitirá una reducción considerable de pérdidas por fricción en el tren de válvulas y, por lo tanto, una reducción de hasta 2% en el consumo de combustible. Esto se debe al flujo considerablemente menor del aceite lubricante, como también a la reducción de fricción directa.

Cambio de carga optimizada

Con base en el concepto del eje de comando en composite, MAHLE industrializó el eje de comando CamInCam® con éxito, y ofrece una solución rentable a motores OHV, SOHC y DOHC que optimiza el cambio de carga con nuevos niveles de libertad. El resultado: el consumo de combustible y las emisiones son aún más reducidos, con requerimientos de mínimo espacio de instalación.

Gerenciamiento de temperatura innovador

Un nuevo módulo de refrigeración y calentamiento direccionado del aceite de transmisiones automáticas. Esto reduce el consumo de combustible del ciclo relevante en hasta 2%.

Bombas de aceite y refrigerante controladas

Con sus nuevas bombas de aceite y de refrigerante controladas, MAHLE está contribuyendo significativamente para reducir las pérdidas de energía a los accionamientos auxiliares en motores modernos. Estas bombas permiten una reducción en el consumo de combustible en hasta 3%. Las bombas de aceite controladas desarrolladas por MAHLE ya son utilizadas por Audi, BMW y Mercedes.

Nuevos sistemas de recirculación de los gases de escape (EGR)

Sistemas EGR innovadores para estrategias de EGR altas en motores diesel reducen significativamente las emisiones de NOx, sin afectar el consumo de combustible, y así minimizan complejidad, costos, y peso en el post-tratamiento de los gases de escape. MAHLE asume que por medio de un nuevo sistema, basado en técnica de válvulas de alta conmutación, los límites de 6 euros puedan atenderse tanto a los vehículos comerciales como a automóviles de turismo mayores, sin el uso de onerosa tecnología de urea (SCR).

Competencia de sistemas para sistema completo de admisión de aire

Con base en muchos años de experiencia en el sector de filtraje de aire de admisión y módulos de aire de admisión, MAHLE completa su portfolio de productos en el sector de gerenciamiento de aire del motor: líneas de aire de admisión innovadoras, y el nuevo actuador eléctrico de la válvula de escape del turbo compresor, permiten un gerenciamiento optimizado del aire de admisión en motores con turbo compresor.

Con sus sistemas EGR, MAHLE ahora presenta su experiencia en EGR en una etapa inicial del proceso de desarrollo como parte de un abordaje sistemático para motores a gasolina, y ofrece al cliente sistemas EGR sintonizados de manera optimizada en relación al sistema de aire de admisión. La válvula reguladora de presión EGR con el principio de palanca articulada patentada, asegura dosis precisas del gas de escape, manteniendo una alta fuerza de apertura.

5. Perspectivas al año 2009

Considerando que todas las grandes naciones industrializadas están actualmente en recesión, la economía global debe sufrir un crecimiento negativo en 2009. En este momento, los efectos de la crisis financiera actual en economía real no pueden ser evaluados con seguridad. Un ímpetu económico positivo podría venir de más caídas de precio de materias primas, y un bajo nivel estable del precio del petróleo.

Como la economía europea depende altamente de exportaciones, las previsiones económicas actuales sugieren que la producción económica en la región del euro caerá significativamente en 2009. El estímulo económico nacional, y los paquetes de rescate a la economía real y financiera planeados en diversos países europeos, ofrecen perspectivas positivas. Sin embargo, como la confianza del consumidor permanece baja, un aumento significativo de la demanda doméstica en Europa es poco probable. La recesión visible en los EEUU continuará en 2009, y el efecto de las políticas de presupuestos resultantes del apoyo necesario al sector bancario en combinación con el alto déficit público podría restringir la capacidad del gobierno norteamericano de actuar en términos de medidas de auxilio anteriores. En contraste, se espera un crecimiento económico positivo, sin embargo más desacelerado que en años anteriores, a las economías nacionales sudamericanas. Mientras que la valorización del Yen japonés en relación al dólar americano y al euro probablemente ejerza una presión considerable en la economía japonesa – especialmente en sus exportaciones – durante el próximo año, se considera un crecimiento moderado como una posibilidad a los otros países asiáticos, particularmente China e India.

2009 será un año difícil a toda la industria automóvil. Particularmente cualesquier previsiones de números de producción probables en las diversas regiones y segmentos de mercado están conectadas con una serie de factores muy inciertos. En vista de eso, un planeamiento actual debe considerar una variedad de escenarios, cubriendo un rango relativamente amplio de posibilidades.

Sin embargo, en todo caso se espera una disminución significativa en la producción y venta mundial de vehículos, tanto comerciales como de turismo, con base en la situación actual. Considerando el nivel decreciente de pedidos en el segmento de vehículos comerciales, se

anticipa una disminución desproporcionalmente alta en 2009 de este segmento de mercado, pues el mercado de vehículos comerciales es particularmente afectado por las restricciones de inversiones prevalecientes en muchos países como resultado de la crisis financiera y las restricciones de crédito asociadas. Más disminuciones en la producción de vehículos de pasajeros y comerciales livianos son esperadas principalmente en los tradicionales mercados de automóviles europeos y norteamericanos. En el primer trimestre de 2009, se espera una declinación de 35% en la producción europea de vehículos. Una disminución entre 15% y 22% durante todo el año de 2009 es probable. En lo que dice respecto a las ventas de unidades, parece poco probable que las restricciones de compra notables entre consumidores particulares resultado de la crisis financiera se queden más livianos. En Alemania, la asociación VDA industrial prevé, por ejemplo, que en 2009 el mercado doméstico de automóviles de turismo logrará su nivel más bajo desde la reunificación, con aproximadamente 2,9 millones de automóviles de turismo. Los bonos ambientales ahora acordados en Alemania, e incentivos de compra comparables a otros países europeos, podrían, sin embargo, tener un efecto positivo y suministrar estímulo a los segmentos de vehículos más bajos en particular.

En vista del desarrollo económico general descrito, las precisiones relativas al mercado de automóviles norteamericano están asociadas actualmente con grandes incertidumbres. Ya estaba claro en 2008 que los fabricantes japoneses de automóviles orientados a la exportación fueron muy afectados por la crisis de ventas, una situación que está siendo intensificada por el cambio desfavorable del yen actual. Si no hubiere alguna contramedida en términos cambiales, la situación de las exportaciones de los fabricantes japoneses de automóviles no deberá mejorar.

A respecto a la producción global de automóviles, se espera una caída de producción entre 13% a 20% en el segmento de automóviles de turismo y vehículos comerciales livianos. A vehículos comerciales pesados, es inminente una caída global de hasta 17%, con una caída de más de 30% esperada en Europa.

Dadas las perspectivas desfavorables a la industria automóvil, el Grupo MAHLE calcula que el mercado como un todo enflaquecerá considerablemente en 2009. Una caída porcentual de dos dígitos en

las ventas del Grupo será inevitable en 2009, con el primer semestre del año siendo especialmente flaco. Mismo un aumento en las participaciones de mercado en ciertos países y regiones no compensará esta caída. Esfuerzos serán hechos para aumentar la participación de mercado en el mercado norteamericano en particular, donde los suministradores líderes automóbiles alemanes consiguieron más una vez expandir su participación a pesar del ambiente de mercado extremadamente flaco, esto debido a su fuerte posicionamiento tecnológico. MAHLE también intensificará su enfoque en los mercados asiáticos y latinoamericanos, donde se espera una caída menos severa en comparación con la producción mundial como un todo.

A respeto a la situación de las ganancias, también se espera una caída significativa de las ganancias del grupo MAHLE. Las caras medidas de reestructuración y consolidaciones de planta para ajustar capacidades, que están siguiendo con el mismo nivel de consistencia, también está presionando las ganancias. Los flacos volúmenes de ventas están siendo tratados con programas intensivos para reducción de costos y ajustar las capacidades a la demanda: el instrumento de tiempo de trabajo corto está siendo usado en toda Alemania, y probablemente se alastrará aún más. Instrumentos similares al ajuste temporario de capacidades, de acuerdo a las específicas circunstancias en cada país, están siendo utilizados en otros países donde el Grupo MAHLE tiene actividades. Más medidas para ajustar los niveles de los cuadros serán tomadas durante el año en América del Norte como también en partes de Asia. Los niveles de cuadros en general deberán ajustarse en más de 10% globalmente. Otras medidas extensivas para reducir costos de considerable a medio plazo.

Más una vez, el Grupo MAHLE se aseguró contra precios flotantes de materia prima y tasas de cambio mediante instrumentos financieros, y por lo tanto pasará algún tiempo antes que el Grupo pueda beneficiarse del desarrollo de los mercados de cambio y de materia prima externos, que al Grupo son positivos en general. La posición del Grupo en términos de ventas y ventas de unidades sugiere un resultado negativo en el primer semestre 2009. En contraste, las diversas medidas de reestructuración y consolidación que fueron iniciadas deben permitir que el Grupo cierre en equilibrio nuevamente en el segundo semestre de 2009. Si no ocurrir ninguna recuperación significativa de mercado durante la segunda mitad de 2009, serán necesarios ajustes adicionales además de las medidas de

reestructuración ya planeadas. A pesar de una pérdida operacional potencial a todo el año de 2009, MAHLE espera un flujo de caja de operación positivo con base en el planeamiento actual. Todas las medidas principales para reducir los bienes actuales fueron tomadas. Nuevas inversiones en máquinas y equipo están siendo limitadas para aproximadamente dos tercios del nivel de depreciación de alrededor de 300 millones de euros.