

MAN Energy Solutions und Orcan Energy vereinbaren Zusammenarbeit

ABWÄRMERÜCKGEWINNUNG | MAN Energy Solutions und Orcan Energy haben eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Die Unternehmen wollen vor allem bei Technologien zur Abwärmerückgewinnung zusammenarbeiten.

Orcan Energy ist Anbieter einer Lösung, mit deren Hilfe Motorenabwärme zur Steigerung der Effizienz und gleichzeitigen Senkung der CO₂-Emissionen genutzt werden kann. Die efficiency PACK-Technologie soll künftig auch Schiffbau- und Kraftwerkskunden von MAN Energy Solutions zur Nachrüstung ihrer Motoren zur Verfügung stehen. „Wir haben uns die Senkung schädlicher Emissionen zur Mission gemacht“, sagt Dr. Uwe Lauber, CEO MAN Energy Solutions, „Das bedeutet auch, dass wir unseren Kunden die fortschrittlichsten Technologien anbieten, um die Effizienz und die Klimaverträglichkeit ihrer Anlagen zu optimieren.“ Ausgestattet mit einem efficiency PACK von Orcan Energy könne beispielsweise der Wirkungsgrad eines MAN 18V48/60-



Dr. Uwe Lauber (links), CEO MAN Energy Solutions, und Dr. Andreas Sichert, Vorstandsvorsitzender der Orcan Energy AG, bei der Kooperationsvereinbarung. Quelle: MAN

Motors um fast vier Prozent erhöht und gleichzeitig 1220 t Kraftstoff sowie 3830 t CO₂ pro Jahr eingespart werden.

„MAN Energy Solutions ist ein Global Player mit einem großen Kundennetzwerk.

Wir haben dieselben hohen Qualitätsansprüche und bedienen eine identische Zielgruppe. Daher freuen wir uns, unsere Produkte dank dieses neuen Vertriebskanals nun noch schneller in den Markt zu bringen und den Einsatz von Energieeffizienzlösungen weltweit anzukurbeln“, erklärt Dr. Andreas Sichert, Vorstandsvorsitzender der Orcan Energy AG.

Die Energieeffizienzlösungen von Orcan Energy basieren auf der ORC (Organic-Rankine-Cycle)-Technologie. Diese bislang vorwiegend in großtechnischen Anlagen eingesetzte Technologie wurde von dem Unternehmen in den Produktbereich übertragen und funktioniert ähnlich wie Dampfkraftwerke: durch den Einsatz organischer Medien, die bei geringerer Temperatur verdampfen als Wasser, kann die Abwärme auch bei vergleichsweise niedrigen Temperaturen ab 60 Grad genutzt werden. Motorabgase, aber auch Dampf, Thermoöl und Kühlwasser können so dazu beitragen, CO₂-Emissionen zu senken.

Schottel-Antriebe für zwei neue Norled-Fähren

AUFTRAG | Der norwegische Fährbetreiber Norled wird zwei neue Schiffe mit Azimuth-Antrieben der Firma Schottel ausrüsten. Eines der von LMG Marin designten Neubauten wird zu gleichen Teilen mit Batterien und Brennstoffzellen betrieben; die andere Fähre nur mit Batterien.

Beide Schiffe – zurzeit im Bau bei Westcon Yards, Norwegen – erhalten jeweils zwei Rudder EcoPeller des Typs SRE 340 L FP mit einer Antriebsleistung von je 960 kW. Die Festpropeller mit einem Durchmesser von 2,10 m ermöglichen eine Einsatzgeschwindigkeit von 12 kn.

Laut Schottel trägt der Azimuth-Antrieb dank seiner Effizienz zum geringen Kraftstoffverbrauch der Fähre bei, was wiederum zu niedrigen Betriebskosten und reduzierten Emissionen führt. Außerdem verbessere der SRE die Kursstabilität, sodass weniger Korrekturen des Steuerwinkels notwendig seien.

Die LMG 80-Fähren werden eine Länge von 82,40 m und eine Breite von 17 m auf-

weisen. Sie sollen ab dem Frühjahr 2021 auf der Strecke Hjelmeland–Skipavik–Nesvik in Ryfylke, Kreis Rogaland, eingesetzt werden. Die Kapazität der beiden Doppelendfähren wird sich auf 299 Passagiere und 80 Pkw belaufen.

„Unser Ziel ist es, ein neues Vorbild unter den umweltfreundlichen Fähren zu schaffen“, kommentiert Sigvald Breivik, Technical Director bei Norled, „Wasserstoff wird sich als alternativer emissionsfreier

Kraftstoff für Fährantriebe besonders in Fällen durchsetzen, wo längere Strecken zu überwinden sind und das Aufladen von Batterien nicht möglich ist. Der energieeffiziente Schottel Rudder EcoPeller (SRE), den wir jetzt für mehrere unserer neuen Schiffe ausgewählt haben, ist ein wichtiges Teil in diesem Puzzle. Mit dieser Entscheidung sichern wir uns eine führende Position bei der Entwicklung von emissionsfreien Fähren.“



Eine der beiden sich im Bau befindenden Doppelendfähren wird durch Batterien betrieben, die andere durch eine Kombination aus Batterien und Brennstoffzellen. Quelle: LMG Marin