
Deutz AG: Vom Ottomotor zum Wasserstoffantrieb

Von Hans-Robert Richarz

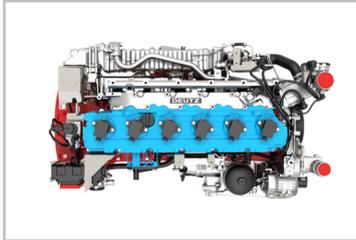
Fast 160 Jahre sind es her, dass Nicolaus August Otto und Eugen Langen in Köln die „N.A. Otto & Cie.“ als erste Motorenfabrik der Welt gegründet haben – die heutige Deutz AG. Zwölf Jahre später meldete Otto im Januar 1876 eine Maschine als Patent an, die durch das Reichspatent DRP 532 geschützt wurde – den heutigen „Otto-Motor“. Damit legte er den Grundstein für die Motorisierung der Welt, ohne die unser heutiges Leben nicht mehr vorstellbar wäre. Jetzt will das Unternehmen, das sich inzwischen als Motorenspezialist auf die Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Service von Diesel-, Gas- und elektrifizierten Antrieben für professionelle Einsätze konzentriert, seinen ersten Wasserstoffmotor auf den Markt bringen. Er soll den von der EU vorgegebenen CO₂-Grenzwert für „Zero Emission“ erfüllen.

Der Beginn der Serienproduktion ist für 2024 geplant. Tests auf dem Prüfstand hat das Unternehmen bereits erfolgreich abgeschlossen. Markus Müller, Chief Technology Officer der Deutz AG, erklärt: „Der Sechszylinder baut auf einem bestehenden Motorkonzept auf. Er läuft nicht nur CO₂-neutral, sondern auch sehr leise und liefert bereits 200 kW (272 PS) Leistung. Der Motor eignet sich für alle heutigen Deutz-Anwendungen, dürfte aber auf Grund der zur Verfügung stehenden Infrastruktur erst mal in den Bereichen stationäre Anlagen und Generatoren sowie Schienenverkehr eingesetzt werden.“ Grundsätzlich soll sich das Aggregat auch für mobile Bau- und Landmaschinen eignen.

Dem „Kölner Stadt Anzeiger“ sagte Deutz-Vorstandsvorsitzender Frank Hiller in einem Interview: „Der Vorteil des Wasserstoffmotors liegt darin, dass er sich nicht grundlegend von einem heutigen Dieselmotor unterscheidet.“ Er könne, so meint Hiller, im Prinzip über die gleichen Bänder laufen.

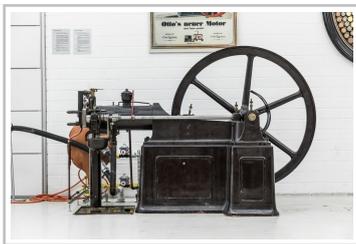
Als erste Pilotanwendung des Wasserstoffmotors ist eine stationäre Anlage zur Stromerzeugung mit dem Kölner Energieversorger Rhein-Energie geplant. Diese soll Anfang des kommenden Jahres in Betrieb gehen und die Praxistauglichkeit des Motors unter Beweis stellen. Er verfügt über 7,8 Liter Hubraum und nutzt Wasserstoff statt Diesel oder Erdgas als Treibstoff. So würde auch die Deutz AG als Keimzelle des Ottomotors den Beweis führen, dass Verbrennungsmotoren auch ohne Emissionen von Kohlendioxid perfekt funktionieren. (aum/hrr)

Bilder zum Artikel



Wasserstoffmotor von Deutz.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Deutz AG



Der erste Viertaktmotor von Nicolaus Otto.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Deutz AG



Deutz-Logo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Deutz AG
