

GÜNZBURGER STEIGTECHNIK

Produktion optimiert

Als erster Bus-Produktionsstandort innerhalb der Daimler AG wurde das Evobus-Werk in Neu-Ulm auf eine deutlich kürzere Taktzeit umgestellt. Technologisch und organisatorisch wurde von einem bisherigen Mehrlinien-Konzept auf ein Einlinien-System umgestellt, die Montage erfolgt komplett staplerlos. Für den reibungslosen Workflow der neuen Busfertigung in Neu-Ulm sorgt die Günzburger Steigtechnik GmbH: Sämtliche Dacharbeiten werden in einer neuen Vorbereitungsline

genommen, die aus drei automatisierten, stufenlos verstellbaren Aufdacharbeitsanlagen der Günzburger Steigtechnik besteht. Auf der ersten Bühne werden die Glasdachelemente in die Bus-Chassis eingesetzt, auf der zweiten Bühne werden je nach Bustyp noch Fugenarbeiten vorgenommen sowie Antennen und Designelemente montiert. Die dritte Bühne dient zur Montage von Klimaanlagen. Auch Dachluken oder Notausstiege werden hier endmontiert. Leitern oder sonstige Steighilfen gehören damit der Vergangenheit an.



Effizient: Aufdacharbeitsanlagen mit Vormontageplätzen

© Günzburger Steigtechnik (l.), Keyou (r.)

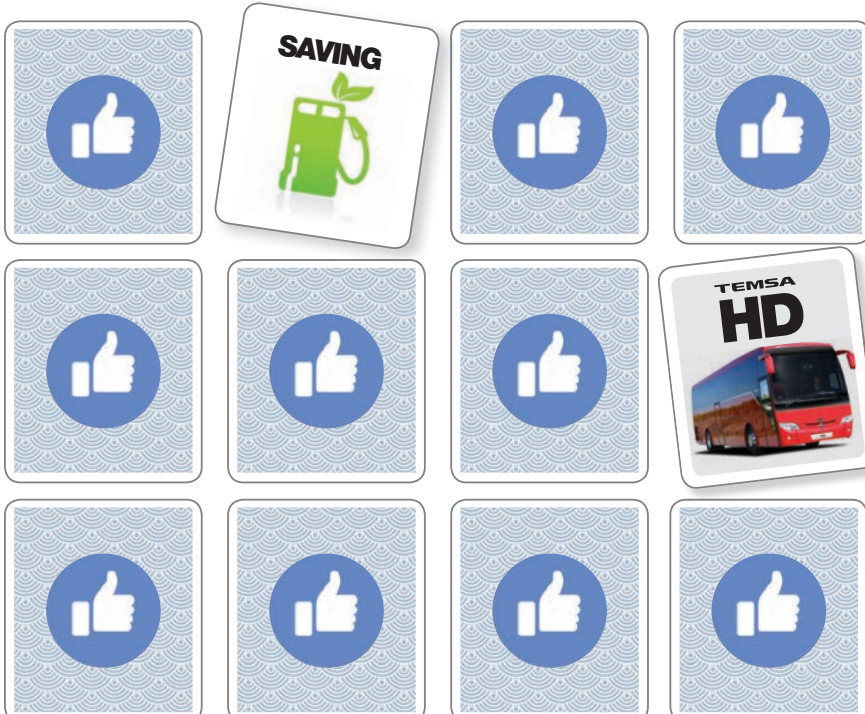
NACHGEHAKT

OMNIBUSREVUE: Ihr Start-up Keyou will einen Wasserstoffmotor in Form eines Umbaukits für herkömmliche Verbrennungsmotoren anbieten – auch für Busse. Wie soll sich diese Zusatzinvestition für den Kunden rechnen?

TOM KORN: Die Keyou-Umrüsttechnologie besteht aus verschiedenen Motorkernkomponenten, die einen effizienten Betrieb mit hoher Leistungsdichte ermöglichen. Dank des eingesetzten Brennverfahrens sind die Kosten für den Umbau vergleichsweise niedrig. Hinzu kommt ein geringer technischer Aufwand für die Abgasnachbehandlung. Unter dem Strich entsteht ein sauberer und gleichzeitig äußerst kosteneffizienter Wasserstoffmotor. Auch beim Thema Wasserstoffspeicher geht Keyou einen neuen Weg, zumal man hier zukünftig nicht nur bis zu 50 Prozent an Kosten einsparen möchte, sondern gleichfalls die Energiespeicherdichte aktueller 350-bar-Druckspeichertanks spürbar erhöhen wird. Ergebnis: ein 12-Meter-Stadtbus mit Keyou-Technologie würde lediglich 15 Prozent mehr als ein konventioneller Euro 6-Bus kosten und wäre damit immer noch rund 200.000 bis 300.000 Euro günstiger als heute angebotene emissionsfreie Busse mit alternativer Antriebstechnologie. Werden die „Keyou-Busse“ in Regionen mit der Verfügbarkeit von kostengünstigem Nebenproduktwasserstoff betrieben, wird der Mehrpreis bei der Anschaffung bereits nach der halben Lebensdauer durch den niedrigeren H₂-Preis kompensiert. Der Wasserstoffverbrennungsmotor mit Keyou-Technologie wäre damit nicht nur die sauberste Antriebstechnologie über den gesamten Lebenszyklus – Stichwort Produktion und Recycling –, Flottenbetreiber und Verkehrsbetriebe würden im Vergleich zu Elektro- oder Brennstoffzellenbussen am Ende der Laufzeit pro Bus sogar rund 0,5 Millionen Euro einsparen.



TOM KORN
Geschäftsführer
von Keyou



GENAUE ZUSAMMENFÜHRUNG

Mit hervorragender Leistung und niedrigen Betriebskosten ist HD bei Personenbeförderungsunternehmen und Reiseveranstaltern besonders angesagt. Er bietet ein Höchstmaß an Sicherheit, hohe Leistung und niedrigen Kraftstoffverbrauch in Einem. Seine wirtschaftlichen Eigenschaften stehen über allen Erwartungen und mit einem sehr niedrigen Verbrauch pro Kilometer, übertrifft er seine Konkurrenten.