

NEUE ANTRIEBSTECHNOLOGIEN

Wer setzt sich langfristig durch?

NUTZFAHRZEUGE 4.0

Mega-Trends in der Nutzfahrzeugindustrie

SMART MOBILITY

Von smarterer Paketzustellung und automatischer Schlaglocherkennung

Handelsblatt **Journal**

Eine Sonderveröffentlichung von Euroforum Deutschland

MAI 2019 | WWW.HANDELSBLATT-JOURNAL.DE

THE FUTURE OF MOBILITY



Seamless Mobility: Die Auflösung des Modal Split

euroforum

Medienpartner

Handelsblatt
Substanz entscheidet.

We beat the diesel, but not the engine

Das Münchner Startup KEYOU setzt auf konventionelle Motoren, die mit Wasserstoff laufen, und konzentriert sich dabei zunächst auf den Nutzfahrzeugsektor. Im Gespräch mit der Handelsblatt Journal-Redaktion erläutert CEO und Mitgründer Thomas Korn, wie und warum er mit KEYOU seinen Traum von Zero-Emissionen-Motoren verwirklichen kann.

Immer häufiger sprechen Politiker von mehr „Technologieoffenheit“. Dennoch scheint die Elektromobilität gesetzt. Brauchen wir tatsächlich den Wasserstoffverbrennungsmotor?

Wir müssen begreifen, dass der Klimawandel eine reale Bedrohung für die menschliche Zivilisation darstellt und wir möglichst schnell Fahrzeuge benötigen, die das Klima tatsächlich und effektiv schützen. Hier ist der Wasserstoffverbrennungsmotor, für dessen Produktion keine seltene Erden und Rohstoffe benötigt werden, die nur an wenigen Stellen unserer Erde konzentriert vorkommen, und für dessen Herstellung eine effektive, bis in letzte Detail optimierte Produktionsinfrastruktur für jährlich 90 Millionen Fahrzeuge bereitsteht, Schlüsseltechnologie. Der Wasserstoffmotor zeigt im Vergleich zu anderen alternativen Antriebstechnologien die mit Abstand höchste Klimaschutzeffektivität und ist darum unverzichtbar.

Was ist charakteristisch für den Wasserstoffmotor, wo sind seine Vorteile gegenüber einem reinen Elektroantrieb oder der Brennstoffzelle?

Endkunde und Fahrzeughersteller profitieren gleichermaßen vom Wasserstoffmotor. Bus und Lkw können kosteneffizient produziert und zu attraktiven Preisen angeboten werden, zumal OEMs auf vorhandene Infrastrukturen aufsetzen können. Daneben profitiert der Endkunde von attraktiven Fahrreichweiten, kurzen Betankungszeiten und der Zuverlässigkeit und Dauerhaltbarkeit, die er von seinem Dieselpendant gewohnt ist. Sauber und wirtschaftlich attraktiv - das macht diese Antriebstechnologie für alle Beteiligten letztlich so interessant. Nur Fahrzeuge mit einem zum Dieselfahrzeug vergleichbaren Kundennutzen können in den Stückzahlen verkauft werden, die es den Herstellern ermöglichen, die von der EU-Gesetzgebung verpflichtenden CO₂-Flottengrenzwerte einzuhalten.

Es gab ja schon einige Versuche der Automobilindustrie den Wasserstoffmotor zu etablieren. Warum sollte es ausgerechnet jetzt gelingen?

Die Zeit damals war einfach noch nicht reif für den Wasserstoffverbrennungsmotor. Der politische und gesellschaftliche Druck, was die Erreichung der Klimaziele betrifft, war bei weitem nicht so groß wie heute. Technisch gesehen war der BMW Hydrogen 7 nur noch einen kleinen Schritt von einem marktfähigen Produkt entfernt. Allerdings hatte man das Potenzial der Wasserstoffverbrennung hinsichtlich

Leistungsdichte und Kraftstoffverbrauch bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Wir haben an einigen technischen Stellschrauben gedreht und ein neues innovatives Gesamtkonzept entwickelt, so dass wir heute in der Lage sind, Herstellern mit unserer KEYOU-inside-Technik zu helfen, die effizientesten und leistungsstärksten Wasserstoffmotoren der Entwicklungsgeschichte zu bauen

„Die Kunden hätten am liebsten morgen schon Bus oder Lkw mit Wasserstoffmotor auf ihrem Betriebshof stehen.“



Thomas Korn

DEUTZ ist Ihr erster Motorenpartner. Was ist in absehbarer Zeit in Sachen Kooperationen zu erwarten?

Dass DEUTZ als traditionsreiches Motorunternehmen den von der EU-Kommission in der CO₂-Gesetzgebung verankerten Zero-Emission-Wasserstoffmotor - neben dem Ausbau der Elektrifizierungs-Strategie - in das Produkt-Portfolio mit aufnimmt, ist logisch und konsequent. Aktuell steht die Reifegradentwicklung an, daneben sind konkrete Pilotprojekte mit Fahrzeugherstellern sowie Endanwendern in Planung. Das Interesse am Wasserstoffmotor wächst in der gesamten Automobilindustrie.

Sie sprechen von Pilotprojekten. Gibt es denn konkretes Interesse seitens Flottenbetreiber oder Verkehrsbetrieben?

Ja, gibt es, definitiv. Das geht soweit, dass man eher enttäuscht ist, wenn wir die Entwicklungszeitschiene kommunizieren. Der Kunde hätte am liebsten morgen schon Bus oder Lkw auf seinem Betriebshof stehen. Seit geraumer Zeit steigt auch das Interesse von Endkunden aus dem Off-Road-Bereich und maritimer Seite, aber auch Unternehmen aus dem Schienenbereich melden sich immer häufiger bei uns. Dies unterstreicht unsere Einschätzung, dass der Markt ganz offensichtlich reif ist für den Wasserstoffverbrennungsmotor.

Sie konzentrieren sich derzeit auf Nutzfahrzeugmotoren. Ist der Pkw-Markt eine Option?

Unsere Technik ist skalierbar, somit kommen sämtliche Motorklassen in Frage. Langfristig sicherlich auch der Pkw-Markt, allerdings ist man hier stärker von einem flächendeckenden H₂-Tankstellennetz abhängig als im Nutzfahrzeugsektor mit seiner meist zentralen Betankung im Depot. Übrigens einer der Gründe, weshalb wir uns strategisch zunächst für Nutzfahrzeugmotoren entschieden haben.

Abschließend noch eine Frage zu Ihren Investoren. Wollen Sie uns verraten, wer sozusagen hinter KEYOU steckt?

Wir haben das Glück, mit der Nagel Maschinen- und Werkzeugfabrik GmbH, dem weltweit führenden Spezialisten auf dem Gebiet der Hon- und Superfinish-technologie, den besten strategischen Investor gefunden zu haben, den man sich wünschen kann. Derzeit führen wir mit weiteren Investoren Gespräche, der Startschuss für die nächste Finanzierungsrunde ist sozusagen eingeläutet.