DAS KUNDENMAGAZIN
DER DEUTZ-GRUPPE

DEUTZWORLD

AUSGABE 3 2019

EMISSIONEN WELTWEIT
DEUTZ ist bereit

JOINT VENTURE DEUTZ UND SANY
China setzt auf Antriebstechnik aus Deutschland

EIN PREIS FÜR INNOVATIONEN
Nicolaus August Otto Award für Prof. Dr. Günther Schuh

The engine company.

DEUTZ®

INHALT

04 DEUTZNEWS

AKTUELLES AUS DEM KONZERN
Vom Neuerwerb von Futavis bis zur DEUTZ' Sustainability Vision 2023

06 DEUTZWELTWEIT

NEUES JOINT VENTURE IN CHINA
DEUTZ und SANY errichten Hochleistungsmotoren-Montagewerk

08 DEUTZAWARD

INNOVATIONSPREIS
Elektropionier Prof. Dr. Günther Schuh erhält Nicolaus August Otto Award

„Lieber Erster sein als abwarten" – Preisträger Prof. Dr. Günther Schuh im Interview

DEUTZFOKUS

INTEGRATION VON E-ANTRIEBEN
Passgenau skaliert mit dem DEUTZ Advanced Configurator

12

14 DEUTZINTERVIEW

„IN NEUEN TECHNOLOGIEN LIEGT DER SCHLÜSSEL"
VDMA-Präsident Carl Martin Welcker über innovative Antriebslösungen

15 DEUTZTECHNOLOGIE

EMISSIONEN WELTWEIT
Intelligentes Heat-Management

16 DEUTZPRODUKTE

ELECTRIC DAYS IN MONACO
Torqeedo setzt auf emissionsfreie Antriebe

SERIE: WELTWEIT IM EINSATZ
Von der Baugrube bis zum Agrarbetrieb: In unserer Serie zeigen wir, wo DEUTZ-Motoren gefragt sind
Teil 2: Maschinelle Olivenernte

20 DEUTZENGINEERING

ERDGAS ALS ENERGIETRÄGER
CO_2-neutrale Mobilität dank Power-to-Gas-Technologie

21 DEUTZSERVICE

DEUTZ OIL CHECK
Reparaturmaßnahmen vorbeugen

XCHANGE-TEILE
Wirtschaftliche Alternative zum Neukauf

DEUTZ POWER CENTER GREAT LAKES
Verstärkte Präsenz in den USA

IMPRESSUM
DEUTZWorld, Kundenmagazin
Herausgeber: DEUTZ AG,
Ottostraße 1, 51149 Köln
Verantwortlich: Leslie Isabelle Iltgen
Communications & Investor Relations

Objektleitung: Janina Decker
Telefon: +49 (0)221 822 24 93
Telefax: +49 (0)221 822 15 24 93
E-Mail: janina.decker@deutz.com
Redaktion: Janina Decker, Michael Ziegler

Gestaltung: Palmer Hargreaves
Druck: Druckerei Engelhardt
Bildnachweis:
DEUTZ AG, iStock.com,
Adobe Stock

Hinweis: Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird auf die geschlechtsspezifische Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter.

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

Ereignisreiche Monate liegen hinter uns. Im Rahmen der Grundsteinlegung am Produktionsstandort in Changsha erfolgte die Vertragsunterzeichnung zwischen Chinas größtem Baumaschinenhersteller SANY und DEUTZ zur Errichtung eines gemeinsamen Hochleistungsmotoren-Montagewerks. Ein großartiges Event, an dem auch Vertreter der Regierung von Changsha teilnahmen – schließlich unterstützt die Provinz Hunan das Joint Venture mit einem mittleren zweistelligen Millionen-USD-Betrag. Eine große Ehre für uns, zeigt es doch eindrucksvoll, dass China auf Antriebstechnik „Made in Germany" setzt (Seite 6).

Um international punkten zu können, bedarf es Mut und Innovationsgeist. Diesen hat auch der Preisträger unseres erstmals verliehenen Nicolaus August Otto Awards unter Beweis gestellt. Mit Prof. Dr. Günther Schuh konnten wir einen Visionär ehren, der sich als Elektropionier einen Namen gemacht hat und der die Elektrifizierung der Antriebstechnik in Deutschland maßgeblich vorantreibt. Im Interview mit uns spricht er über die Entwicklung der E-Mobilität (Seite 10).

Wir alle wissen: Bei der Wahl des richtigen Antriebs müssen viele Faktoren berücksichtigt werden. Hierzu bieten wir unseren Kunden mit dem Advanced Configurator einen modularen Baukasten, der ihre individuellen Anforderungen in den Mittelpunkt stellt und schnell und flexibel auf technologische Entwicklungen reagieren kann (Seite 12). Wichtig ist dies auch im Hinblick auf die unterschiedlichen Anforderungen der internationalen Märkte. Unsere Antriebssysteme mit modernster Abgasnachbehandlung machen unsere Kunden bereits heute fit für die fortschreitenden Emissionsregulierungen weltweit (Seite 15) – so sind wir schon heute bereit für die Anforderungen von morgen.

Eine anregende Lektüre wünscht Ihnen

Ihr

Dr. Frank Hiller

NEWS

AUSGEZEICHNET!

Zum 9. Mal ehrte die Industrie- und Handelskammer Köln in diesem Jahr das DEUTZ Ausbildungszentrum für seine herausragenden Leistungen in der Berufsausbildung. Mit der Urkunde „Die Besten“ wurden im Rahmen einer Feierstunde fünf DEUTZ Auszubildende als Prüfungsbeste in ihren Berufsbildern ausgezeichnet.
DEUTZ konnte sich noch über eine weitere Auszeichnung freuen: Die Stadt Köln ehrte das Unternehmen mit der Urkunde „Unternehmen mit Weitblick“ für das Angebot von Berufsfelderkundungen im Rahmen der Landesinitiative „Kein Abschluss ohne Anschluss – Übergang Schule–Beruf in NRW“.

VERANTWORTUNGSVOLLES HANDELN

Im Rahmen seiner neuen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich DEUTZ verschiedene Ziele für das Jahr 2023 gesetzt, bspw. im Hinblick auf die Reduzierung der Emissionen seiner Werke oder die Überprüfung der Lieferanten auf Einhaltung bestimmter Umwelt-, Arbeits- und Sozialstandards. Die Gesamtheit der Zielsetzungen stellt die „DEUTZ’ Sustainability Vision 2023“ dar.

Der Anspruch von DEUTZ, wirtschaftlichen Erfolg im Einklang mit der Übernahme unternehmerischer, gesellschaftlicher und ökologischer Verantwortung zu erzielen, spiegelt sich nicht nur in der Nachhaltigkeitsstrategie wider, sondern auch im kürzlich überarbeiteten Verhaltenskodex. Um sicherzustellen, dass Nachhaltigkeitsaspekte Berücksichtigung im Arbeitsalltag finden, wurde der Verhaltenskodex insbesondere um Vorgaben zu Arbeits- und Sozialstandards, zur Achtung der Menschenrechte, Gesundheit und Sicherheit sowie zum Schutz der Umwelt ergänzt.

Weitere Informationen finden Sie hier:

BATTERIESPEZIALIST FUTAVIS ÜBERNOMMEN

DEUTZ ergänzt seine Elektrifizierungsstrategie um die wichtige Kernkomponente Batterie im Hochvoltbereich. Hierzu hat das Unternehmen die in Alsdorf bei Aachen ansässige Futavis GmbH erworben: einen Entwicklungsdienstleister von Batteriemanagement-Hardware und -Software.

Futavis bietet umfangreiches technisches Know-how im Bereich Elektronik, Software, Batterietechnologie und Batterietesting sowie in der Absicherung von funktionaler Sicherheit. Die von Torqeedo bereitgestellte Systemkompetenz im Bereich Elektroantriebe wird damit um Batterietechnologie im Hochvoltbereich erweitert. „Batterietechnologie ist ein wichtiges Kernelement unserer E-DEUTZ-Strategie, das wir mit der Übernahme von Futavis weiter ausbauen. Mit Futavis ergänzen wir die starke Systemkompetenz unserer Entwicklungsteams bei DEUTZ und Torqeedo und gehen damit einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung einer CO_2-freien Off-Highway-Mobilität“, so Dr. Frank Hiller, CEO der DEUTZ AG.
Futavis hat bereits zahlreiche Systeme für namhafte Kunden im Automotive- und Nutzfahrzeugbereich entwickelt und in die Anwendung gebracht. Das Unternehmen beschäftigt etwa 30 Mitarbeiter und strebt im Jahr 2019 einen Jahresumsatz von über 5 Millionen Euro an.

NEUER PRODUKTIONSSTANDORT FÜR GEN-SETS IN MAROKKO

Die marokkanische DEUTZ Tochter Magideutz verlagert ihre Gen-Set-Produktion und hat einen neuen Fertigungsstandort in Sapino errichtet. Sapino wird damit zum zentralen Produktionsstandort für leistungsstarke Stromerzeugungsaggregate für den nordafrikanischen Markt. Die Fertigungsabläufe im Werk wurden dabei völlig neu ausgerichtet und setzen neue Standards hinsichtlich Qualität, Produktivität und Arbeitsschutz. Der neue Standort bietet auf rund 3.420 Quadratmeter Grundfläche eine moderne Ausstattung für die Fertigung von qualitativ hochwertigen DEUTZ Gen-Sets. Diese sind für den Einsatz als dezentrale Energiequelle in der Region sehr gefragt.

Bernd Breves, General Manager Magideutz, erklärt: „Mit unserer neuen Fertigungseinheit haben wir unsere Produktionskapazität deutlich gesteigert. Gegenüber dem aktuellen Volumen von 1.000 Einheiten pro Jahr verfügen wir jetzt über eine Zielkapazität von 3.000 Einheiten. Damit sind wir in der Lage, unsere Kunden vor Ort noch schneller mit unserem bewährten Produktmix zu versorgen.“

CHINA SETZT AUF ANTRIEBSTECHNIK „MADE IN GERMANY“

DEUTZ UND CHINAS GRÖSSTER BAUMASCHINENHERSTELLER SANY ERRICHTEN HOCHLEISTUNGS-MOTOREN-MONTAGEWERK IN DER PROVINZ HUNAN.

Liang Wengen, CEO der SANY Gruppe

SANY setzt auf Motoren-Know-how aus Köln

China ist der weltweit größte Einzelmarkt für Baumaschinen. Dementsprechend groß ist auch der Einsatzbereich, um mit sauberer Motorentechnik einen signifikanten Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten. Die chinesische Gesetzgebung schreitet hier in Sachen Emissionsregulierung bereits rasant voran. Woran es jedoch oft noch fehlt, sind hoch entwickelte Antriebe, die die neuen Standards erfüllen können.

Mit China IV werden die Stickoxid- und Partikelmassengrenzwerte im Vergleich zu China III nochmals deutlich reduziert. Zudem wird ein neuer Grenzwert für die Partikelanzahl eingeführt, der den technologischen Einsatz eines Dieselpartikelfilters erfordert – ähnlich der EU-Stufe-V-Gesetzgebung. Darüber hinaus wird im Heavy-Duty-On-Road-Bereich die neue China VI (die weitgehend der EU Stufe Euro VI entspricht) zunächst für städtische Nutzfahrzeuge und später landesweit eingeführt.

Was auf den ersten Blick nach behördlichem Zahlenwerk klingt, stellt für chinesische Fahrzeug- und Motorenhersteller eine enorme Herausforderung dar. Insbesondere, da die chinesischen Vorgaben zügig zu den europäischen Standards aufschließen. Damit bieten sich im Umkehrschluss aber auch attraktive Chancen für erfahrene Hersteller, als Technologiepartner in China an Volumen zu gewinnen und gleichzeitig vor Ort eine saubere und nachhaltige Mobilität voranzutreiben, die Klima und Umwelt entlastet.

Chinas größter Baumaschinenhersteller SANY setzt beispielsweise auf Motoren-Know-how aus Köln. Im Rahmen eines gemeinsamen Joint Ventures, an dem DEUTZ 51 Prozent hält, entsteht aktuell ein neuer Produktionsstandort in Changsha, der bis 2022 rund 75.000 Motoren für SANY liefern soll. Zum Vergleich: Derzeit liefert DEUTZ insgesamt rund 10.000 Motoren nach China. Bei den Stückzahlen besteht noch weiteres Wachstumspotenzial. Dr. Frank Hiller, Vorstandsvorsitzender der DEUTZ AG, erklärt: „Wir gehen davon aus, dass der

Vertragsunterzeichnung zwischen SANY und DEUTZ mit Vertretern der Regierung von Changsha

Dr. Frank Hiller, CEO der DEUTZ AG

Bedarf in China weiter steigen wird. Zudem können wir aus unserem Joint Venture auch weitere Kunden lokal bedienen. Die chinesische Regierung treibt sowohl die Weiterentwicklung von Dieselmotoren als auch alternative Antriebskonzepte wie Elektrifizierung, nachhaltige Kraftstoffe oder Wasserstoffantriebe konsequent voran. Bei DEUTZ agieren wir technologieoffen in all diesen Bereichen, was uns für den chinesischen Markt bestens rüstet.“

Eine solch breite Technologiepalette ist im aufstrebenden Reich der Mitte äußerst gefragt und öffnet so manche Tür. Das Joint Venture zwischen DEUTZ und SANY ist Teil von SANYs Intelligent-Heavy-Truck-Projekt, einem Großprojekt im Rahmen der Digitalisierungsstrategie von SANY. Das heißt, DEUTZ übernimmt, zusätzlich zu verschiedenen Non-Road-Anwendungen, die Motorenfertigung im Bereich Heavy Trucks für SANY.

„China setzt auf nachhaltige Mobilität – und Unternehmen wie SANY setzen dabei auf erfahrene Partner wie DEUTZ. Wir unterstützen auf diesem Pfad bestmöglich mit hoch entwickelten Antrieben im Sinne einer lokalen, aber auch globalen Nachhaltigkeit. Für uns eine echte Win-win-Situation, da Wachstum und ein positiver Einfluss auf Umwelt und Klima sich hier ideal vereinen lassen“, so Dr. Frank Hiller.

Die Vertragsunterzeichnung erfolgte im Rahmen der Grundsteinlegung am Produktionsstandort

EIN PREIS FÜR INNOVATIONEN

IN DIESEM JAHR HAT DIE DEUTZ AG ERSTMALS DEN **NICOLAUS AUGUST OTTO AWARD** VERLIEHEN. IN EINEM FEIERLICHEN RAHMEN WURDE DER PREIS IN KÖLNS POPULÄREM AUSSICHTSTURM „KÖLN TRIANGLE“ AN EINEN VON DEUTSCHLANDS BEKANNTESTEN INNOVATOREN VERGEBEN: DEN ELEKTROPIONIER PROF. DR. GÜNTHER SCHUH.

Schon von Weitem ließ sich auf der 28. Etage des Köln Triangle die bronzefarbene Skulptur ausmachen, um die es an diesem Tag gehen sollte: der Nicolaus August Otto Award. Der Name des Innovationspreises geht auf den Gründer der DEUTZ AG zurück: Otto hatte 1876 den ersten betriebsfähigen Viertaktmotor realisiert und damit die Basis für die Weltmotorisierung geschaffen. Der Nicolaus August Otto Award würdigt in diesem Sinne Zukunftsvisionäre und -visionärinnen der Gegenwart und fördert mit einem Preisgeld von 30.000 Euro innovative Ideen aus den Bereichen alternative Antriebe, Mobilität, Energieeffizienz, innovative Technik und Zukunftsforschung.

ELEKTROMOBILITÄT FÜR DIE ALLGEMEINHEIT

Im Beisein des Schirmherrn der Veranstaltung, Prof. Dr. Andreas Pinkwart, Minister für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes NRW, sowie der Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker wurde der Award in diesem Jahr an Prof. Dr. Günther Schuh, Inhaber des Lehrstuhls für Produktionssystematik an der RWTH Aachen, Mitbegründer des Elektrofahrzeugherstellers StreetScooter und CEO der e.GO Mobile, verliehen. Der renommierte Ingenieur und gebürtige Kölner ist Wissenschaftler und Unternehmer zugleich und ein echter Elektropionier, der die Elektrifizierung der Antriebstechnik in Deutschland maßgeblich vorantreibt (siehe Interview auf Seite 10).

Die Preisverleihung fand in der 28. Etage des „Köln Triangle“ statt

Ein Symposium rahmte die Veranstaltung ein

WESENTLICHER BEITRAG ZU CO_2-NEUTRALER MOBILITÄT

Prof. Dr. Andreas Pinkwart lobte den Innovationsgeist Schuhs: „Prof. Günther Schuh ist in Deutschland einer der wichtigsten und vielleicht sogar unser wichtigster Begleiter auf dem Weg in die Mobilität der Zukunft. […] Schon seine bisherige Lebensleistung in Forschung, Entwicklung und in der Wirtschaft würde bereits für mehrere Menschenleben reichen.“

Auch die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker freute sich über die Auswahl des Preisträgers. „Wir benötigen Menschen wie Sie, die mit Visionen Städte fit machen für die Zukunft und die leidenschaftlich von ihrem Vorhaben überzeugt sind.“

DEUTZ Vorstandsvorsitzender Dr. Frank Hiller erklärte im Rahmen der Preisverleihung: „Mit Prof. Dr. Schuh ehren wir einen Mann, der sich in der Entwicklung um die Mobilität der Zukunft verdient gemacht hat. Mit dem Anspruch, zu zeigen, dass bezahlbare Elektromobilität mit heutiger Batterietechnik funktioniert, leistet er einen kaum zu überschätzenden Beitrag zu einer CO_2-neutralen Mobilität in Innenstädten.“

SYMPOSIUM BEGLEITET PREISVERLEIHUNG

Eingerahmt wurde die Preisverleihung, durch die die Fernsehmoderatorin Annette Eimermacher führte, durch ein thematisch abgestimmtes Symposium. In einer Paneldiskussion sprachen DEUTZ CSO Michael Wellenzohn, Preisträger Prof. Dr. Günther Schuh, Carl Martin Welcker (Geschäftsführer Alfred H. Schütte GmbH & Co. KG und VDMA-Präsident), Thomas Bitter (SVP of Technology, Volvo Construction Equipment) und Dr. Markus Müller (SVP Product Development & Technical Customer Support) über die aktuellen Entwicklungen rund um die Elektromobilität. In einem Fachvortrag referierte Dr. David Bosshart, CEO des Gottlieb Duttweiler Instituts für Wirtschaft und Gesellschaft und Experte für interdisziplinäre Trendforschung, unter anderem über die Zukunft des Konsums, künstliche und menschliche Intelligenz sowie gesellschaftlichen Wandel. Den Abschluss bildete ein Zwiegespräch zwischen DEUTZ CEO Dr. Frank Hiller und dem Moderator und Schauspieler Harald Schmidt, die in lockerer Atmosphäre über Fragestellungen rund um die Elektromobilität philosophierten.

Dr. Frank Hiller und Entertainer Harald Schmidt im lockeren Zwiegespräch

EIN PIONIER
DER E-MOBILITÄT

PROF. DR. GÜNTHER SCHUH IST DER ERSTE PREISTRÄGER DES **NICOLAUS AUGUST OTTO AWARDS**. MIT IHM EHRT DIE DEUTZ AG EINEN MANN, DER SICH ALS WAHRER ELEKTROPIONIER UM INNOVATIONEN VERDIENT GEMACHT HAT. MIT INNOVATIONSGEIST UND ENGAGEMENT HAT DER PROMOVIERTE INGENIEUR DIE ELEKTRIFIZIERUNG DER ANTRIEBSTECHNIK IN DEUTSCHLAND MASSGEBLICH VORANGETRIEBEN.

Prof. Dr. Schuh, Sie sind der erste Preisträger des Nicolaus August Otto Awards. Was bedeutet diese Auszeichnung für Sie?

Prof. Dr. Schuh: Ich finde, das ist eine unglaubliche Ehre für mein Team und mich. Ich werde damit ja für mein Lebenswerk geehrt, das aber noch nicht fertig ist. Insofern war das auch ein großes Risiko für die Jury – wer weiß, was noch alles passiert. Der Vergleich mit Nicolaus August Otto ist schon sehr hoch gegriffen. Ich freue mich dennoch riesig.

Welchen großen Herausforderungen sieht sich die E-Mobilität aktuell gegenüber?

Prof. Dr. Schuh: Es ist nicht mehr so schwierig, ein E-Auto zu konstruieren, aber sehr schwer, ein bezahlbares E-Auto zu bauen. Selbst wenn uns das in Zukunft besser gelingt, müssen die Kunden noch deutlich innovativer werden, das heißt ihre Fahrzeugnutzung etwas umstellen und einen etwas höheren Kaufpreis akzeptieren. Man sollte der Erste sein wollen, der in der Nachbarschaft ein E-Auto hat, und nicht der Abwartende, der erst alle Beweise der Vorteilhaftigkeit als Zuschauer sehen möchte, bevor er oder sie selbst mitmacht.

Worin sehen Sie das größte Potenzial?

Prof. Dr. Schuh: Wir müssen die Attribute bei der Elektromobilität herausstellen, die auch bei Verbrennerfahrzeugen zum Kauf motivieren. E-Auto fahren macht eben auch riesigen Spaß. Das müssen wir rüberbringen, damit die typischen Neuwagenkäufer jetzt E-Autos oder Plug-in-Hybride kaufen. Denn der Plug-In-Hybrid ist nicht nur eine „Zwischenlösung“ – es ist die Zukunft. Da hilft im rabattorientierten Deutschland eine erhöhte Umweltprämie natürlich auch sehr.

Wie schätzen Sie die Entwicklung in den nächsten Jahren ein?

Prof. Dr. Schuh: Im Falle einer doch eher langsam ansteigenden Nachfrage nach E-Autos hoffe ich, dass die Autohersteller diesmal ihr Angebot an E-Autos aufrechterhalten, eher ausbauen und dem Markt etwas Zeit zur Entwicklung geben.

Auch die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker lobte den Innovationsgeist des Preisträgers

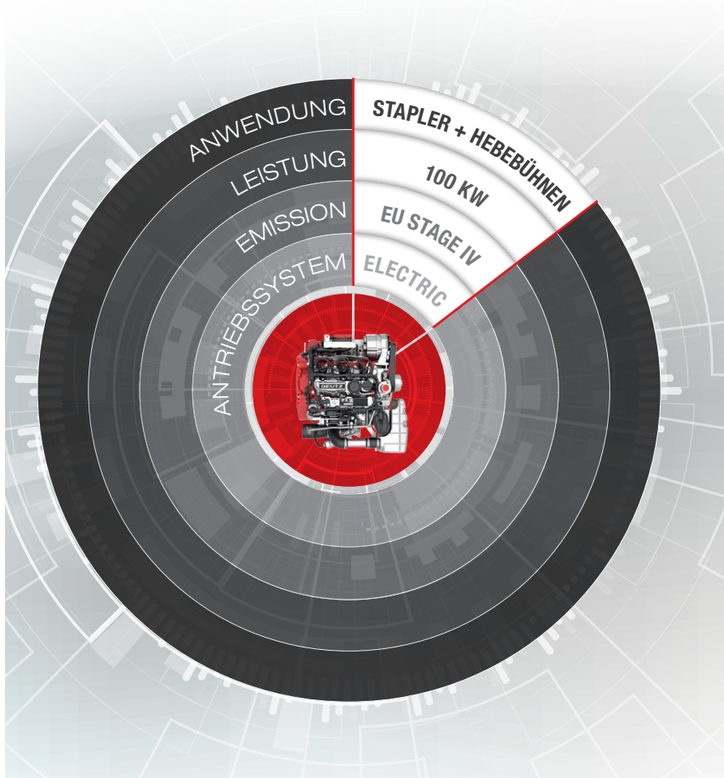
Einige seiner Studenten begleiteten den Preisträger nach Köln

PROF. DR. GÜNTHER SCHUH

Als Mitbegründer des Elektrofahrzeugherstellers StreetScooter und als Geschäftsführer des Elektrofahrzeugherstellers e.GO Mobile AG verfolgt Prof. Dr. Schuh das ehrgeizige Ziel, diese Antriebstechnologie der Allgemeinheit zugänglich zu machen. Mit dem Anspruch, zu zeigen, dass bezahlbare Elektromobilität mit heutiger Batterietechnik funktioniert, leistet er einen entscheidenden Beitrag zu einer emissionsfreien Mobilität in Innenstädten und damit zu einer energieeffizienteren Zukunft. Die steuert Günther Schuh zielsicher und mit großen Schritten an: Neben Elektroautos baut er in Kooperation mit dem Automobilzulieferer ZF Friedrichshafen AG künftig auch Kleinbusse – auch ein Flugzeug ist bereits in Planung.

INTEGRATION

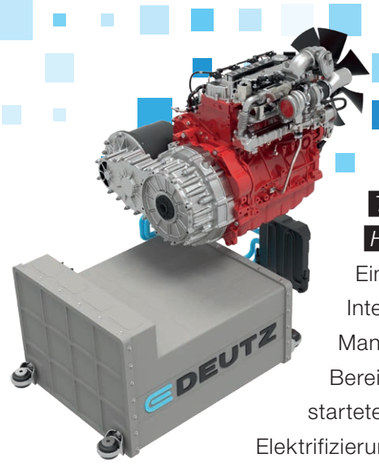
Bei der Wahl des richtigen Antriebs müssen viele Faktoren berücksichtigt werden. Insbesondere bei Elektromotoren stehen Entwicklungsingenieure vor der Herausforderung, die einzelnen Komponenten exakt an die Anforderung der jeweiligen Maschine anzupassen. Bauraum, Gewicht, Lastprofil, Temperatur oder die mechanische Beanspruchung sind gerade im Off-Highway-Bereich höchst unterschiedlich. So sind die Einsatzbedingungen beispielsweise in den Anwendungen Bagger, Gabelstapler oder Traktor grundlegend verschieden. Hier bedarf es tief greifender Entwicklungsexpertise, um das Antriebssystem zu integrieren. DEUTZ bietet seinen Kunden – neben dem Antrieb selbst – auch Entwicklungsdienstleistungen rund um die Systemintegration.



Die Basis für die Integration von E-DEUTZ-Antrieben stellt der sogenannte modulare Baukasten „DEUTZ Advanced Configurator“ dar.

Die Basis stellt dabei der sogenannte modulare Baukasten „DEUTZ Advanced Configurator“ dar. Die Konzeption des Gesamtsystems erfolgt hier nicht ausgehend von einem bestimmten Motor, sondern stellt die Kundenanforderung in den Vordergrund – beginnend mit der jeweiligen Maschine, der dafür gewünschten Motorleistung und dem zu erfüllenden Emissionsstandard. Daraus ergibt sich eine Auswahl aus dem Baukasten: Diesel, Gas, Hybrid oder vollelektrisch. Anschließend können weitere Komponenten passgenau skaliert werden. Insbesondere die Kapazität und Geometrie der Batterie müssen exakt auf die Anwendung abgestimmt werden. Um auch extreme Einsatzbedingungen abzubilden, ergänzen sogenannte „Kits“ die Konfiguration. Kältekits, Staubkits oder auch spezifische Kits für Landtechnikanwendungen sind hier in der Planung.

Ein Vorteil des modularen Konzepts: Es werden nur die relevanten Komponenten beziehungsweise Module angepasst, die einer technologischen Weiterentwicklung unterliegen – nicht das ganze System. So kann DEUTZ schnell und flexibel auf technologische Entwicklungen reagieren, was auch die „Time to Market“ deutlich verkürzt.



Die einzelnen E-DEUTZ-Komponenten müssen exakt an die Anforderung der jeweiligen Maschine angepasst werden – insbesondere an die Kapazität und Geometrie der Batterie

TELESKOPLADER: DIESEL, HYBRID ODER VOLLELEKTRISCH

Ein Kundenbeispiel für die gelungene Integration von E-DEUTZ-Systemen ist Manitou. Der weltweit führende OEM im Bereich geländegängiger Teleskoplader startete als erster E-DEUTZ-Kunde in die Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Der Manitou Teleskoplader MT 1335 verfügt regulär über einen 75 kW starken DEUTZ TCD 3.6 Dieselmotor. Die E-DEUTZ-Ingenieure haben innerhalb von nur sechs Monaten zwei Prototypmodelle – jeweils mit einem hybriden und einem vollelektrischen Antrieb – ausgerüstet. Für den vollelektrischen Manitou MT 1135 kommen ein 360-Volt-Bordnetz und eine 60 kW starke E-Maschine zum Einsatz. Die Batterie mit großzügigen 30 kWh Kapazität sorgt für die nötige Energie. Für die Hybridvariante wurde der TCD 3.6 durch einen kleineren TCD 2.2 mit 55 kW Leistung plus einer 20 kW starken E-Maschine ersetzt. Das elektrische System arbeitet dabei mit einer Spannung von 48 Volt.

Die E-DEUTZ Ingenieure haben innerhalb von nur sechs Monaten zwei Teleskoplader-Prototypen – jeweils mit einem hybriden und einem vollelektrischen Antrieb – ausgerüstet.

Erste Fahrversuche haben gezeigt, dass die E-DEUTZ-Maschinen in Sachen Leistung und Dynamik der rein dieselbetriebenen Serienversion in nichts nachstehen. Der Verbrauchsvorteil des Hybrid liegt in einer typischen Teleskopladeranwendung bei bis zu 15 Prozent. Die vollelektrische Variante bietet insbesondere vor dem Hintergrund der Luftreinheitsproblematik in Ballungsräumen großes Potenzial, da sie einen lokal emissionsfreien Betrieb ermöglicht. Neben der vollständigen Vermeidung von Abgasen werden außerdem die Lärmemissionen deutlich gesenkt.

DEUTZ hat bewiesen: Die Integration von E-Antrieben in Baumaschinen ist schnell und effektiv möglich. DEUTZ berät seine Kunden in Sachen Elektrifizierung vom ersten Konzept bis zur Serieneinführung. Der modulare DEUTZ „Advanced Configurator“ sorgt dabei für maximale Flexibilität und passgenaue Lösungen.

NEUE TECHNOLOGIEN SIND DER SCHLÜSSEL

MEHR ALS 3.200 UNTERNEHMEN SIND IM VDMA, DEM SPRACHROHR DES DEUTSCHEN MASCHINENBAUS, VERTRETEN. AN SEINER SPITZE STEHT CARL MARTIN WELCKER, UNTERNEHMER AUS KÖLN, DER KLARE WORTE FINDET, BEISPIELSWEISE ZUR BEPREISUNG VON CO_2. DEUTZWORLD SPRACH MIT IHM ÜBER AKTUELLE THEMEN.

Herr Welcker, wie wird Ihr Vorschlag, einen Preis auf Kohlendioxid zu erheben, innerhalb der Mitgliedsunternehmen des VDMA angenommen?

Der VDMA setzt sich seit Langem für eine vernünftige Bepreisung von Treibhausgasen ein. Dahinter steckt die Idee, dass wir dem Klimawandel am besten mit marktwirtschaftlichen Methoden begegnen. Dazu muss ein Preis gefunden werden, der in seiner Höhe eine Lenkungswirkung ausübt, die letztlich zur Vermeidung von CO_2 führt. Hierzu haben wir ein Gutachten erstellen lassen, in dem errechnet wurde, dass, wenn wir die Steuern und Abgaben, die auf den unterschiedlichen Energieträgern wie Strom, Heizöl oder Benzin und Diesel lasten, aufkommensneutral nach CO_2-Verursachung umverteilen, eine Tonne CO_2 einen Preis von 110 Euro erhält. Strom würde demnach billiger, Benzin und Diesel ein wenig teurer, Heizöl deutlich teurer. An der Gesamtbelastung für die Verbraucher ändert sich nichts.

Wie würde sich Ihrer Meinung nach eine CO_2-Bepreisung auf die Branche auswirken?

Die Auswirkungen einer CO_2-Bepreisung wirken eher mittelbar über unsere Abnehmerbranchen auf den Maschinenbau. Im Maschinenbau wird nur in geringem Umfang CO_2 emittiert. Je nach Produkt ist der CO_2-Footprint der einzelnen Maschinenbauer natürlich sehr unterschiedlich. Unsere Berechnungen zeigen, dass eine Bepreisung entsprechend unserem Gutachten bei vielen Unternehmen zu Entlastungen führt.

Wie beurteilen Sie innovative Antriebslösungen wie beispielsweise die Elektromobilität oder alternative Kraftstoffe vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaziele der EU für 2030?

In neuen Technologien liegt der Schlüssel für einen effizienten Klimaschutz. Ohne neue Lösungen sind die Klimaziele von Paris 2050 nicht erreichbar. Die von der EU vorgegebenen Klimaziele 2030 sind sehr ehrgeizig und bedürfen enormer finanzieller Anstrengungen. Der Steuerzahler darf von der Politik erwarten, dass die begrenzten Haushaltsmittel dort eingesetzt werden, wo sie am meisten bewirken.

Wasserstoffbasierte Antriebe, E-Fuels oder auch elektrische Antriebe sind zurzeit noch sehr teuer und in vielen Anwendungen noch nicht wettbewerbsfähig. Gerade bei der Elektromobilität besteht die Gefahr, dass diese insbesondere für den innerstädtischen Verkehr hervorragende Antriebsart nun verfrüht eingeführt wird, nämlich bevor es eine vernünftige Infrastruktur gibt und bevor der Strommix überhaupt eine merkliche CO_2-Reduktion durch E-Fahrzeuge ermöglicht. Das Risiko ist groß, dass hierdurch die gesellschaftliche Akzeptanz verspielt wird. Wir brauchen beim Verkehr eine technologieoffene und marktwirtschaftliche Vorgehensweise. Insofern sollte sich die Politik darauf beschränken, vernünftige Rahmenbedingungen zu setzen, und ansonsten den Bürgern die Entscheidung überlassen, was für sie die beste Lösung ist. Hier schließt sich dann wieder der Kreis zu einer vernünftigen Bepreisung von Treibhausgasen.

Zur Person

Carl Martin Welcker absolvierte zunächst eine Ausbildung zum Maschinenschlosser. Anschließend studierte er Wirtschaftsingenieurwesen. Nach seinem Studienabschluss arbeitete er für den Werkzeugmaschinenbauer Klingelnberg Söhne und einen amerikanischen Messer- und Sägenhersteller. Seit 1993 ist er geschäftsführender Gesellschafter der Alfred H. Schütte GmbH & Co. KG, Köln. Carl Martin Welcker engagiert sich in diversen Ehrenämtern und ist seit November 2016 Präsident des VDMA.

EMISSIONEN WELTWEIT: DEUTZ IST BEREIT

Emissionsrichtlinien sind gewissermaßen der Taktgeber in der Motorenentwicklung. In Europa gelten mit der EU Stufe V die zurzeit strengsten Regeln für den Off-Highway-Bereich. Um dieser Vorgabe gerecht zu werden, benötigen mobile Arbeitsmaschinen wie Bagger, Traktoren oder Gabelstapler in der EU hoch entwickelte Antriebssysteme mit modernster Abgasnachbehandlung. Insbesondere der Einsatz von sogenannten SCR-Systemen und Dieselpartikelfiltern (DPF) erfordert tief greifendes Know-how in Sachen Antrieb und der jeweiligen Applikation.

Die EU Stufe V erfüllte das Kölner Traditionsunternehmen als erster Hersteller weltweit. Damit ist DEUTZ auch für fortschreitende Emissionsregulierungen in internationalen Märkten bereits jetzt gerüstet. So ist zum Beispiel in Südkorea oder Japan von einer Angleichung der Emissionsgesetzgebung an die EU Stufe V auszugehen. In Indien wird die Stufe V zum 1. April 2024 eingeführt und in China wird die Einführung der „China IV Non-Road Emission Legislation“ erfolgen. Insbesondere die Stickoxid- und Partikelmassengrenzwerte werden dabei deutlich reduziert. Die Einführung eines zusätzlichen Grenzwerts für die Partikelanzahl setzt zudem den Einsatz eines Dieselpartikelfilters voraus.

Der zuverlässige Betrieb des DPF im Gesamtsystem bedarf fundierter Integrationsexpertise und des Verständnisses für die jeweilige Anwendung. Je nachdem, in welchem Gerät der Motor eingesetzt wird, liegen völlig unterschiedliche Lastprofile zugrunde. So werden beispielsweise in einem Traktor typischerweise hohe Volllastanteile gefahren, was für den DPF-Einsatz relativ unkritisch ist, da so die Abgastemperatur hoch genug ist, um die Regeneration des Filters kontinuierlich zu ermöglichen. Im Gegensatz dazu ist zum Beispiel das Lastprofil eines Gabelstaplers weitaus anspruchsvoller. Dieser wird oft nur bei geringer Drehzahl in kürzeren Intervallen oder mit hohen Leerlaufanteilen betrieben. In der Folge bleibt die Abgastemperatur meist unter 250 °C, weshalb die im DPF gesammelten Rußpartikel nicht verbrennen. Um dieses Problem zu lösen, ist ein intelligentes „Heat Management“ gefragt. DEUTZ hat daher einen sogenannten „Heat Mode“ zur gezielten Erhöhung der Abgastemperatur entwickelt, was einen sicheren Maschinenbetrieb gewährleistet. DEUTZ besitzt also im Bereich Abgasnachbehandlung bereits umfangreiche Erfahrung im Serieneinsatz – davon profitieren jetzt DEUTZ Kunden weltweit bei der Einführung neuer Technologien.

STAGE V certified ®

LEINEN LOS

FÜR ELEKTRO!

DIE ELEKTROMOBILITÄT VERÄNDERT DIE MARITIME WIRTSCHAFT. AUCH IM MARINEBEREICH SIND ALTERNATIVE UND INNOVATIVE ANTRIEBSSYSTEME AUF DEM VORMARSCH. IM JULI WURDEN DIE NEUESTEN EMISSIONSFREIEN HIGHTECH-BOOTSANTRIEBE AUF DER SOLAR AND ENERGY BOAT CHALLENGE IN MONTE CARLO VORGESTELLT.

Das Fürstentum Monaco ist ein Zentrum für die Entwicklung nachhaltiger Yachttechnologien. Vor Kurzem wurde hier das weltweit erste Netzwerk von Schnellladegeräten für Elektroboote in Betrieb genommen und die monegassische Hafenbootflotte wird auf vollelektrischen Betrieb umgestellt.

Auf der Solar and Energy Boat Challenge gingen jetzt 34 Studententeams aus 14 Ländern mit selbst gebauten, solarbetriebenen und emissionsfreien Booten an den Start. Torqeedo, seit 2017 Teil des DEUTZ-Konzerns, hat in Zusammenarbeit mit dem Yacht Club de Monaco sichergestellt, dass alle am Wettbewerb beteiligten Boote zu 100 Prozent emissionsfrei elektrisch betrieben werden. Als offizieller technischer Sponsor der Boat Challenge war Torqeedo auch Mitveranstalter des „Electric Days“-Presseevents, bei dem internationale Journalisten die Gelegenheit hatten, das Elektrobootfahren selbst zu erleben.

Neben der Elektromobilität auf dem Wasser hilft die Technologie von Torqeedo auch beim Bau der Städte der Zukunft. Schätzungen zufolge wird die Weltbevölkerung bis 2050 auf 10 Milliarden wachsen, wobei 75 Prozent der Menschen in Städten leben werden. Angesichts dieses dynamischen Bevölkerungsanstiegs und des daraus folgenden Verkehrsinfarkts an Land setzen Städteplaner verstärkt auf die Wasserstraßen, die viele Großstädte der Welt durchziehen, um den Verkehr auf den Straßen zu reduzieren und die städtische Luftqualität zu verbessern.

Torqeedo konzentriert sich auf Segmente, in denen emissionsfreie Antriebe und Hybridantriebe schon heute konkurrenzfähig sind, und nutzt sein Know-how, um die Produkte zu entwickeln, die eine klimafreundliche Zukunft antreiben werden. Nach Schätzung seitens Torqeedos machen Elektroboote gegenwärtig ca. 1,3 Prozent des Weltmarkts aus. Im Vergleich mit dem Anteil von Elektroautos am gesamten Automobilmarkt von etwa 2 Prozent ist die Bootsindustrie also auf dem richtigen Weg. Einige Bootssegmente haben bereits die Wende vollzogen: Auf geschützten Seen machen elektrische Antriebe den größten Teil des Markts aus, weil der Einsatz von Verbrennungsmotoren eingeschränkt oder verboten ist.

Elektroantriebe sind aber auch in Segmenten, in denen diese Einschränkungen nicht bestehen, konkurrenzfähig: Größere Yachten verfügen mittlerweile meist über einen Hybridantrieb und bei vielen Schlauch- und Segelbooten ist man bereits vom Verbrennungsmotor auf Elektroantrieb umgestiegen. Auch Fähren und Motorboote, insbesondere in Städten, werden inzwischen elektrisch betrieben, um lokale Emissionen zu vermeiden und damit die CO_2-Gesamtbilanz zu senken.

GERÜTTELT, **NICHT GEPFLÜCKT**

SIE IST EINE DER BELIEBTESTEN ZUTATEN IN DER MEDITERRANEN KÜCHE: DIE OLIVE. DER POPULÄRE ALLROUNDER, DER AUCH IN VIELEN DEUTSCHEN HAUSHALTEN NICHT FEHLEN DARF. DIE WENIGSTEN WISSEN JEDOCH, WIE DIE STEINFRUCHT VOM BAUM IN DIE VERARBEITUNG GELANGT UND DASS MOTOREN VON DEUTZ DABEI EINE ENTSCHEIDENDE ROLLE SPIELEN.

Die Olive ist ein internationaler Star – und das seit mehr als 7000 Jahren. Schon damals wussten die Kreter um die Vielseitigkeit der Frucht. Bis heute hat sie sich über den gesamten mediterranen Raum ausgebreitet und wird international zum Kochen, Braten oder Backen verwendet. Rund 30 Kilogramm kann ein Olivenbaum an Ertrag bringen. Hierfür müssen die reifen Früchte aber zunächst aus den Zweigen geschüttelt werden – und das im wahrsten Sinne des Wortes. Wie dies gelingt, zeigen Geräte des Landmaschinenherstellers Moresil.

Die Firma Moresil mit Sitz im spanischen Posadas kann auf über 60 Jahre Erfahrung zurückblicken. Sie bietet drei Produktreihen an: Erntemaschinen für Oliven- und Obstbäume, Erntevorsätze als Vorbau für Mähdrescher und Maschinen zur Reinigung von Erntegut.

Mit einem Baumrüttler für Oliven und einer Olivenerntemaschine kann die Produktivität bei der Ernte erheblich gesteigert werden. Durch ihren Einsatz kann im Gegensatz zur traditionellen Erntemethode ein großes Maß an schwerer körperlicher Arbeit umgangen werden. Zudem spart dies eine Menge Zeit, sodass auch bei einem sehr kurzen Zeitfenster für die Ernte alle Olivenbäume erfolgreich abgeerntet werden können.

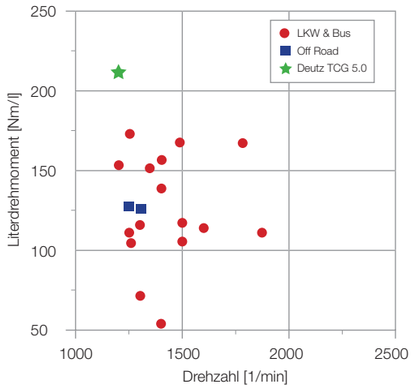
Der dreirädrige Moresil BM 300 Buggy ist mit modernster Technik ausgestattet. Seine Bewegungen und das Rütteln der Oliven- oder Obstbäume lassen sich elektronisch steuern. In dem Buggy ist ein DEUTZ TCD3.6L4 Motor mit einer Leistung von 120 PS und einem elektronischen Steuerungssystem verbaut. Bei diesem Motor wird der Leistungseinsatz stets an die Erfordernisse des jeweiligen Arbeitsvorgangs angepasst. Hierdurch kann der Grundverbrauch im Vergleich zur Standardnutzung um mehr als 30 Prozent gesenkt werden. Aus mehreren verschiedenen Bewegungsprogrammen kann stets gezielt ein Programm ausgewählt werden, das für das örtliche Terrain oder den jeweiligen Fahrer besonders geeignet ist. Die Rüttelfunktion kann für jede Baumart individuell angepasst werden. Es stehen zudem mehrere verschiedene Vibrationsprogramme zur Auswahl, die eine optimale Anpassung an unterschiedliche Arten von Olivenhainen ermöglichen.

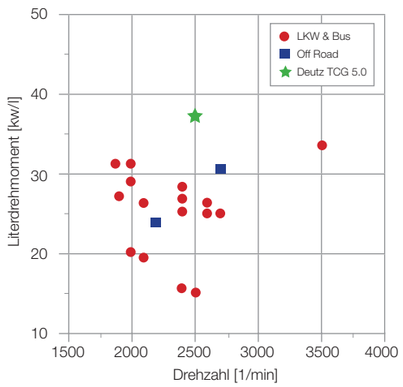
Außerdem kann der Rüttelmechanismus auch mittels diverser Werkzeuge und Zubehörteile individuell umkonfigurieren, sodass unterschiedliche Bäume geschüttelt werden können. Mit einem großen Schirm, der vor dem Rüttelvorgang unter dem Baum ausgefahren wird, werden dann die herabfallenden Oliven aufgefangen. Der Buggy ist so konzipiert, dass er unterhalb der Äste der Olivenbäume arbeitet – durch ein sehr niedriges Heck kann er sich problemlos zwischen den Bäumen hin- und herbewegen.

Der Buggy stößt am Markt auf sehr großen Zuspruch, – und das nicht nur bei zahlreichen Kunden aus den Mittelmeerländern, sondern auch in anderen internationalen Märkten wie zum Beispiel Argentinien.

STARKE LEISTUNG

IM RAHMEN EINES GEFÖRDERTEN PROJEKTS ENTWICKELT DIE DEUTZ AG AKTUELL EINEN DURCH ERDGAS BETRIEBENEN INDUSTRIEMOTOR MIT DEM ZIEL, SPEZIFISCHE SPITZENLEISTUNGEN DARZUSTELLEN.





Erdgas als Energieträger für kommerzielle Motoren bietet in zweierlei Hinsicht großes Potenzial: Sein Weltmarktpreis ist in den letzten zehn Jahren um ca. 70 Prozent gefallen und wird sich voraussichtlich auch in den nächsten Jahren weiter positiv entwickeln. Daneben kann Erdgas mittels „Power-to-Gas“ relativ einfach aus Strom und somit regenerativ hergestellt werden. Damit bietet sich hier die Option der vollständig CO_2-neutralen Mobilität.

Der DEUTZ TCG 5.0 monovalente Hochleistungserdgasmotor entfaltet seine maximale Leistung von 185 kW bei 2500 U/Min aus 4 Zylindern mit einem Hubraum von 5 Litern. Das maximale Drehmoment von 1050 Nm (entsprechen 26,5 bar effektivem Mitteldruck) steht bereits bei 1250 U/Min an. Diese Werte liegen im Umfeld vergleichbarer marktüblicher Motoren im absoluten Spitzensegment.

Für diesen Motor wurde eigens ein für die Verbrennung von Erdgas optimaler Zylinderkopf entwickelt. Zwei oben liegende Nockenwellen werden von Zahnrädern angetrieben und beatmen den Motor mit je 4 Ventilen pro Zylinder. Aufgeladen wird der TCG 5.0 mit bis zu 3 bar Ladedruck mittels eines Abgasturboladers mit variabler Turbinengeometrie (VTG). Durch den Einsatz eines für den Betrieb mit Erdgas optimierten 3-Wege-Katalysators werden alle aktuellen Emissionsgrenzen für On- und Off-Road-Anwendungen erfüllt. Mit der Entwicklung des TCG 5.0 „HoLeGaMo (Hochleistungsgasmotor)“ geht die DEUTZ AG einen weiteren wichtigen Schritt in der Diversifizierung ihres Produktportfolios.

FITNESS-CHECK FÜR DEN MOTOR

Oftmals gibt erst ein Blick ins Innere Auskunft darüber, wie es um eine Maschine steht. Deshalb hat DEUTZ Anfang des Jahres erfolgreich das DEUTZ Oil Check Kit neu eingeführt. Mit diesem Kit können schnell und einfach Ölproben entnommen und analysiert werden.

Die Schmieröldiagnose liefert frühzeitig Hinweise auf erhöhten Verschleiß von Motorkomponenten und drohende Geräteausfälle – und das lange bevor diese den Betriebsablauf stören. Neben der Diagnose der verschiedenen Verschleißelemente wird auch der Anteil von Ruß, Wasser und Kraftstoff im Schmieröl untersucht.

Um eine persönliche Motordiagnose zu erhalten, werden 100 ml Schmieröl in das mitgelieferte Probegefäß abgefüllt und an das genannte Analyselabor geschickt. Die Analyseergebnisse werden dem Kunden dann per E-Mail an die vorher angegebene E-Mail-Adresse geschickt oder können online auf dem Webportal www.eoilreports.com eingesehen werden. Der Zugriff über eine dazugehörige App ist auch möglich. So erhält man schnell und einfach eine Information über den Zustand seines Motors und kann, falls nötig, umgehend eingreifen.

DIE VORTEILE FÜR DEN DEUTZ OIL CHECK AUF EINEN BLICK:

- Vorbeugen von Reparaturmaßnahmen durch frühzeitige Identifikation von erhöhtem Verschleiß
- Vermeidung von kostspieligen Folgeschäden und Geräteausfällen
- Verlängerung des Schmierölwechselintervalls auf bis zu 1.000 Betriebsstunden

Das praktische DEUTZ Oil Check Kit, mit der TN 0109 1254, kann für nur UVP 55,– Euro beim DEUTZ Partner vor Ort erworben werden.

NACHHALTIG WIRTSCHAFTEN

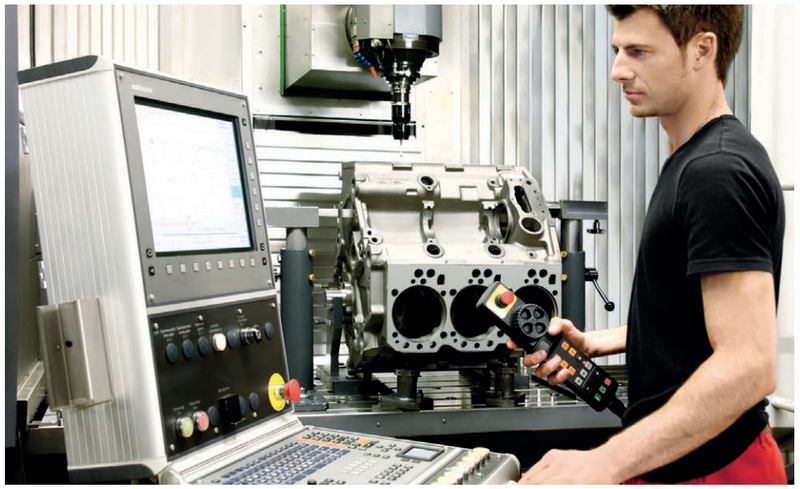
REPARIEREN STATT NEU KAUFEN: XCHANGE-TEILE SCHONEN UMWELT UND RESSOURCEN.

Generalüberholte DEUTZ Xchange-Teile und -Motoren sind eine wirtschaftliche Alternative zum Neukauf. Die systematische Aufarbeitung von Altteilen macht die Weitergabe deutlicher Kosteneinsparungen an den Kunden möglich – bis zu 30 Prozent Preisreduktion im Vergleich zu einem neuen Produkt. Dabei werden bei der Qualität keine Kompromisse gemacht: DEUTZ Xchange-Produkte sind funktional, neuwertig und bieten die gleiche Gewährleistung wie das Neuprodukt. Alle Verschleißteile werden durch neue Teile ersetzt und die einwandfreie Funktion wird durch ein lückenloses Qualitätscontrolling sichergestellt. Positiver Nebeneffekt der Überarbeitung: Jedes Bauteil wird auf den technisch aktuellsten Stand gebracht – so profitieren Kunden von der stetigen Weiterentwicklung und Verbesserung der Produkte.

HOHE RESSOURCENEFFIZIENZ

Nicht nur für den Einzelnen geht die Rechnung auf, auch aus gesamtwirtschaftlicher und ökologischer Perspektive bringt die Wiederverwertung von Bauteilen deutliche Vorteile. Eine aktuelle Studie der EU-Kommission des ERN (European Remanufacturing Network), die „Remanufacturing Market Study“, beziffert die gesamte jährliche Ersparnis durch generalüberholte Produkte in Europa auf 2,3 Millionen Tonnen Material und 8,3 Millionen Tonnen CO_2 – Letzteres entspricht dem jährlichen CO_2-Ausstoß aller Pkws in Belgien. Auf den DEUTZ Hauptsektor „Heavy Duty & Off Highway Geräte“ entfallen davon beeindruckende 855.000 Materialtonnen und überproportional hohe 3,5 Millionen Tonnen CO_2- Ersparnis. Auch die durch eine aktuelle Analyse des VDI Zentrum für Ressourceneffizienz ermittelten Zahlen sprechen für sich: Die Untersuchung verschiedener Komponenten eines Dieselmotors – vom Starter bis zum kompletten Motor – ergab eine Ersparnis von Emissionen und Material von bis zu 90 Prozent und einen bis zu 56 Prozent reduzierten Energieverbrauch im Vergleich zur Neufertigung.

Xchange-Komponenten leisten damit einen bedeutenden Beitrag zur Umweltschonung – und schonen gleichzeitig den Geldbeutel. Interessierte Leser können die angeführte EU-Studie unter www.remanufacturing.eu/assets/pdfs/remanufacturing-market-study.pdf nachlesen.



VON ILLINOIS BIS MICHIGAN

DEUTZ POWER CENTER GREAT LAKES: UNTER NEUEM NAMEN ERWEITERT DEUTZ SEINE PRÄSENZ IM MITTLEREN WESTEN DER USA.

Aus dem DEUTZ Service Center Chicago wird das DEUTZ Power Center Great Lakes: Damit erweitert sich der Zuständigkeitsbereich des 2017 gegründeten Centers für den Norden und mittleren Osten von Illinois und das nördliche Indiana auch auf Wisconsin und die obere Halbinsel des Bundesstaates Michigan.

AUSGEZEICHNET AUFGESTELLT

Wolter Power, bislang zugelassener Vertriebspartner für Wisconsin und die obere Halbinsel von Michigan, wird mit Unterstützung des DEUTZ Power Centers Great Lakes als autorisierter Händler für DEUTZ agieren.

> *Unsere Mitarbeiter im Raum Chicago freuen sich sehr darauf, unsere neuen Kunden aus dem erweiterten Gebiet kennenzulernen*

sagt Dominick A. „Nick“ Vermet, Leiter des DEUTZ Power Centers. „Durch die Zusammenführung unserer auf DEUTZ fokussierten Expertise mit einem Regalbestand an DEUTZ Originalersatzteilen im Gegenwert von fast 1 Million US-Dollar sind wir ausgezeichnet aufgestellt, um unsere Händler noch besser zu unterstützen und unseren Endkunden noch stärker dabei zu helfen, ihre Produktivität zu steigern. All unsere Leistungen drehen sich um DEUTZ und wir richten unser ganzes Augenmerk darauf, den besten Vertrieb und Service in der Region zu bieten.“ Als DEUTZ Power Center wird der Standort nun auch eigene Leistungen im Bereich Application Engineering sowie technische Vertriebsressourcen für OEMs anbieten, die Produkte von DEUTZ verwenden. Hersteller im gesamten Zuständigkeitsbereich, einschließlich Wisconsin und der oberen Halbinsel von Michigan, können nun auf kundenspezifische, wertschöpfende Produktions- und Montageleistungen zugreifen und so die bestmögliche DEUTZ-Lösung für ihre Anforderungen hinsichtlich Motorspezifikationen und Ausgestaltung finden. Die Kunden des Power Centers können zudem auch neue Diesel- und Erdgasmotoren von DEUTZ sowie Austauschmotoren aus dem DEUTZ Xchange-Programm erwerben. „Wir freuen uns darauf, mit all den Marktsegmenten zu arbeiten, die für DEUTZ so bedeutsam sind, und für unsere OEMs, Händler und Endkunden Leistungen im Vertrieb neuer Motoren und im Aftermarket-Bereich zu erbringen“, erklärt Sal Mangialomini, Niederlassungsleiter des DEUTZ Service Centers in Chicago.

BESUCHEN
SIE UNS AUF DER
CONEXPO 2020
HALLE SÜD 4, 85231
„BRONZE-LOT“, 9101

REVOLUTIONIZING **POWER**

HIGH-PERFORMANCE ADVANCED DRIVE SYSTEMS.

Entdecken Sie eine Welt voll neuer Möglichkeiten: mit revolutionären modularen Antriebssystemen, die ganz auf Ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind. Ob Hybrid- oder Vollelektromotoren, Dieselantriebe nach EU-Stufe V oder modernste Gasmotoren, unabhängig von Größe und Einsatzort – wir bieten maßgeschneiderte Lösungen, die all Ihre Anforderungen erfüllen. Willkommen in einer neuen Ära.
conexpo.deutz.com | www.deutz.com

The engine company.

DEUTZ®