
Pressemitteilung

Kopenhagen, 2019-07-30

MAN Energy Solutions SE
Stadtbachstraße 1, 86153 Augsburg
GermanyPostal address:
86224 Augsburg, Germanywww.man-es.com

Group Communications
Michael Mustermann
P +49 821 322 12 34
michael.mustermann@man-es.com

Zwillingsschiffe erreichen Meilenstein im Dual-Fuel-Betrieb mit Methanol

**Zwillingstanker absolvieren mit sauberem Methanol 10.000 Betriebsstunden
und die ME-LGI-Flotte erreicht 50.000 kumulierte Betriebsstunden**

Das schwedische Schiffsmanagementunternehmen Marinvest hat bekannt gegeben, dass die beiden Tanker „Mari Jone“ und „Mari Boyle“, zwei der ersten Schiffe, die mit ME-LGI-Dual-Fuel-Motoren (Liquid Gas Injection Methanol) und mit Methanol betrieben werden, jeweils 10.000 Betriebsstunden mit dem alternativen Kraftstoff erreicht haben. Darüber hinaus berichtet das Unternehmen, dass seine mit ME-LGI-Motoren ausgerüstete Flotte insgesamt 50.000 Betriebsstunden im Methanolbetrieb absolviert hat.

Die beiden Methanoltanker werden mit einem Zeitchartervertrag für die Reederei Waterfront Shipping betrieben. Sie operieren weltweit und sorgen für einen lückenlosen Methanoltransport von den Lagerterminals zu den Kundenanlagen.

Bjarne Foldager, Senior Vice President und Leiter des Zweitaktbereichs bei MAN Energy Solutions, erklärte: „Das erfolgreiche Erreichen dieses wichtigen Meilensteins zeigt die Leistungsfähigkeit des ME-LGI-Konzepts und macht darüber hinaus die Vorteile unseres Dual-Fuel-Portfolios deutlich. Seit ihrer Markteinführung wurden weit über 250 langsam laufende Dual-Fuel-Motoren aus dem Portfolio von MAN Energy Solutions verkauft, die alle mit sauberen Kraftstoffen wie Methanol, Flüssiggas oder LNG betrieben werden können. Mit diesem Erfolg können wir unsere führende Position in einem kritischen Marktsegment unter Beweis stellen.“

René Sejer Laursen, Sales and Promotion Manager bei MAN Energy Solutions, ergänzte: „Bei der Einführung von Methanol als Brennstoff für Zweitakt-Schiffsmotoren mussten wir die üblichen Anlaufschwierigkeiten überwinden. Dazu gehörten auch Probleme mit der Laufbuchenschmierung aufgrund des potenziell korrosiven Verhaltens von Methanol. Mit den in insgesamt 50.000 Betriebsstunden gesammelten Erfahrungen in der Motorenwartung konnten diese Probleme gelöst werden. Die ME-LGI-Motoren laufen nun reibungslos und verursachen keinen ungewöhnlichen Wartungsaufwand. Wir können mit ihnen sogar eine Verbesserung der Kraftstoffeffizienz erzielen.“

Die MAN B&W ME-LGIM-Motoren

MAN Energy Solutions entwickelte den ME-LGIM-Dual-Fuel-Motor für den Betrieb mit Methanol, Schweröl (HFO), Marinedieselöl (MDO) oder Marinegasöl (MGO). Der Motor basiert auf der bewährten ME-Baureihe des Unternehmens, von der rund 5.000 Motoren in Betrieb sind. Er arbeitet nach dem Dieselpinzip, da es sich bei Methanol um einen flüssigen Kraftstoff mit niedrigem Flammpunkt handelt. Beim Betrieb mit Methanol verwendet der ME-LGI-Motor HFO, MDO oder MGO als Pilotkraftstoff. Er reduziert deutlich die Emissionen von CO₂, NO_x und SO_x und

eliminiert Methanolschlupf. Der Wechsel zwischen Methanol und anderen Kraftstoffen erfolgt unterbrechungsfrei im laufenden Betrieb. Messungen, die an Motoren im Methanolbetrieb durchgeführt wurden, haben den gleichen oder einen etwas besseren Wirkungsgrad als bei herkömmlichen HFO-Verbrennungsmotoren ergeben.

MAN entwickelte den ME-LGI-Motor als Reaktion auf das wachsende Interesse der Schifffahrtsbranche an Alternativen zum Schweröl. Methanoltanker sind seit vielen Jahren auf See im Einsatz. Da bereits ein einsatzbereiter, bequemer und wirtschaftlicher Kraftstoff an Bord ist, lohnt es sich, einen Bruchteil der Ladung für den Antrieb des Schiffes zu nutzen. Ein weiterer wichtiger Faktor ist der Nutzen für die Umwelt.

Hintergrund

Im Jahr 2013 begannen die Verkaufsverhandlungen mit Marininvest im Namen von Skagerack Invest und Waterfront Shipping, dem globalen Seetransportunternehmen und hundertprozentige Tochtergesellschaft der Methanex Corporation, über zwei 50.000-dwt-Tanker für den Öl- und Chemikalientransport. Beide Schiffe sollten mit Dual-Fuel-Methanolmotoren ausgerüstet werden. Die „Mari Jone“ und die „Mari Boyle“ wurden daraufhin im Jahr 2016 geliefert.

Die beiden mittelgroßen, methanolverbrennenden Dual-Fuel-Schiffe gehören zu den weltweit ersten Seeschiffen, die mit Methanol betrieben wurden. Mit der wachsenden Nachfrage nach sauberem Schiffskraftstoff zur Erfüllung von Umweltauflagen wurde Methanol zu einem wichtigen alternativen Brennstoff, da mit ihm die immer strenger werdenden Emissionsvorschriften der Branche eingehalten werden können. Methanol ist ein kostengünstiger, biologisch abbaubarer, sauber verbrennender Schiffskraftstoff, der smogverursachende Emissionen wie Partikel, Schwefeloxide und Stickoxide deutlich reduziert und auch für geringere Treibhausgasemissionen sorgt. Methanol ist eine der meisthergestellten organischen Chemikalien und weltweit verfügbar.

Über Marininvest

Marinvest ist eine Schifffahrts- und Investmentgruppe in Privatbesitz. Sie besitzt Anteile an Produkt- und Chemikalien Tankern und ist im Schiffsmanagement tätig. Die Beteiligungen umfassen Investitionen in Tanker mit rund 80.000 dwt, in Chemikalien Tanker von 20.000 bis 50.000 dwt und in eine sich entwickelnde Küstenreederei sowie in Immobilien.



Blick auf den MAN B&W ME-LGIM-Motor der ersten Generation an Bord der „Mari Jone“, einem methanolbetriebenen Dual-Fuel-Tanker, den Waterfront Shipping im Jahr 2016 übernommen hat. Zu beachten ist die Sauberkeit im Maschinenraum (Bild mit freundlicher Genehmigung von Marinvest)



Eine weitere Ansicht des ME-LGIM-Motors der „Mari Jone“ (Bild mit freundlicher Genehmigung von Marinvest)



Die „Mari Jone“

MAN Energy Solutions ebnet den Weg in eine klimaneutrale Weltwirtschaft. Ob Industrieproduktion, Energie- oder maritime Wirtschaft: Wir denken ganzheitlich und packen schon heute die Herausforderungen von morgen an – für eine nachhaltige Wertschöpfung unserer Kunden. In unserem Technologieportfolio steckt die Erfahrung aus über 250 Jahren Ingenieurstradition. MAN Energy Solutions hat seinen Hauptsitz in Deutschland und beschäftigt rund 14.000 Mitarbeiter an mehr als 120 Standorten weltweit. Unsere Kunden profitieren außerdem vom globalen Service-Center-Netzwerk unserer After-Sales Marke, MAN PrimeServ.