
Go Diesel setzt auf Wassereinspritzung zum Nachrüsten

Das Start-up Go Diesel aus Neuwied will der Stickoxid-Problematik bei Dieselmotoren mit einer Wassereinspritzung zu Leibe rücken und als Hardware-Nachrüstung anbieten. Politisch etwas unkorrekt, aber bezeichnenderweise stellten die erfahrenen Automobil- und Motorenprofis Rita Vogtmann, Fritz Cirener und Christian Elvers ihre Idee auf einem Fahrgastschiff am Mainzer Rheinufer vor. Die „Willy Schneider“ wird zur Bundesgartenschau im nächsten Jahr mit dem neuen System ausgestattet.

Die hohe Stickstoffdioxid-Belastung in Städten wie Mainz, wo morgen über Fahrverbote entschieden wird, oder Wiesbaden hat dazu geführt, dass inzwischen auch Schiffsmotoren in den Fokus gerückt sind. Die auf den Binnenwasserstraßen verkehrenden Schiffe sind mit rund 25 Prozent an den NOx-Werten von Flussanrainerstädten beteiligt. „Mit der Wassereinspritzung ergänzen wir die bislang schon vorhandenen Nachrüstooptionen um eine weitere, mit rund 1000 Euro sehr kostengünstige Alternative“, lenkte Go-Diesel-Firmensprecher Christian Elvers den Blick zurück auf die Straße und sprach von NOx-Reduktionen von bis zu 50 Prozent.

Nach seinen Worten ist die Methode für alle Pkw-Dieselmotoren der Schadstoffklassen Euro 4, Euro 5 und Euro 6 b/c geeignet. Eingriffe in die Motorsteuerung seien nicht erforderlich. Wie verschiedene Forschungsprojekte belegten, bleibe die Effizienz der Dieselmotoren vollständig erhalten. Kraftstoffverbrauch und CO2-Emissionen würden nicht erhöht, Laufkultur und Leistung nicht negativ beeinflusst. Go Diesel will für sein Verfahren auch eine Garantiever sicherung anbieten. Die Hochschule für Technik und Wirtschaft in Saarbrücken begleitet das Unternehmen wissenschaftlich.

Die Wassereinspritzung des Neuwieder Unternehmens setzt bei den hohen Verbrennungstemperaturen des Diesels an. Und so funktioniert's: Es wird destilliertes Wasser in die Ansaugluft des Motors per Injektor eingedüst. Im Brennraum werden dadurch die Spitzentemperaturen abgesenkt, auf ein Niveau, das weiterhin die einwandfreie Funktion von Dieselpartikelfiltern, Oxidations- bzw. Speicherkatalysatoren von Automobilen gewährleistet. Eine leistungsfähige Elektronik, die unter anderem die Signale eines in das Go-Diesel-System integrierten NOx-Sensors verarbeitet, sorgt für die richtige Dosierung.

Fritz Cirener von Go Diesel machte noch einmal deutlich, dass Nachrüstungen umweltfreundlicher seien als das derzeitige Umtauschprogramm vieler Hersteller. Sein Beispiel: Der Besitzer eines Diesels der Mittelklasse mit einer Jahresfahrleistung von 15 000 Kilometern lässt sein Fahrzeug verschrotten und wählt einen neuen Benziner der gleichen Fahrzeugklasse. Die Neuanschaffung würde 42 Jahre benötigen, um den durch Entsorgung des Altfahrzeugs und Neuproduktion entstandenen CO2-Nachteil auszugleichen. Selbst ein Elektroauto schneide hier mit elf Jahren Nutzungsdauer nicht entscheidend besser ab, so Cirener. Und er erinnerte gemeinsam mit Mitgesellschafterin Rita Vogtmann daran, dass der Staat schon einmal gute Erfahrungen mit der Förderung von Rußpartikelfiltern gemacht habe. Vor diesem Hintergrund schlägt Go Diesel für das neue Verfahren eine Drittelung der Nachrüstkosten zwischen Bund, Autoherstellern und Dieselfahrern bzw. dem Handel vor. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



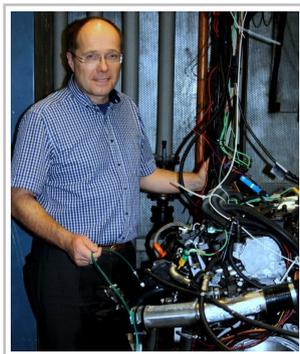
Go Diesel will mit Wasserenspritzung die Verbrennungstemperaturen im Dieselmotor und damit die NOx-Emissionen senken.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Go Diesel



Go Diesel (von links): Fritz Cirener, Rita Vogtmann und Christian Elvers..

Foto: Auto-Medienportal.Net/Go Diesel



Professor Dr.-Ing. Thomas Heinze von der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Saarbrücken begleitet das Go-Diesel-Verfahren wissenschaftlich und technisch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Go Diesel