



NAVIGATIONS- UND ROUTENPLANUNGSSYSTEM

Das System ist eine virtuell integrierte Lösung für alle Aspekte der Routenplanung, -optimierung und -überwachung. Es ermöglicht die Routenplanung (von Hafen zu Hafen), optimiert die Route anhand von Wetterdaten und künstlicher Intelligenz, lädt die Navigationsdaten herunter und nimmt die Feinabstimmung der Route auf Wegpunkt- und Etappenebene vor, wobei der Kapitän die volle Kontrolle über die Planung behält.

ULTRA LARGE VESSEL

Die Kapazitätssteigerung von 20 Prozent gegenüber der A18-Klasse bewirkt eine Anhebung der Energieeffizienz und damit einen niedrigeren Energieverbrauch pro Container.



KOSTENLOSES WIFI AN BORD / STARLINK-ANTENNE

Starlink, eine von SpaceX eingeführte Satelliten-Internetzugangstechnologie, stellt der Besatzung eine zusätzliche Bandbreite von bis zu 250 Mbit/s zur Verfügung, die Videogespräche und Streaming-Dienste auf See ermöglicht.



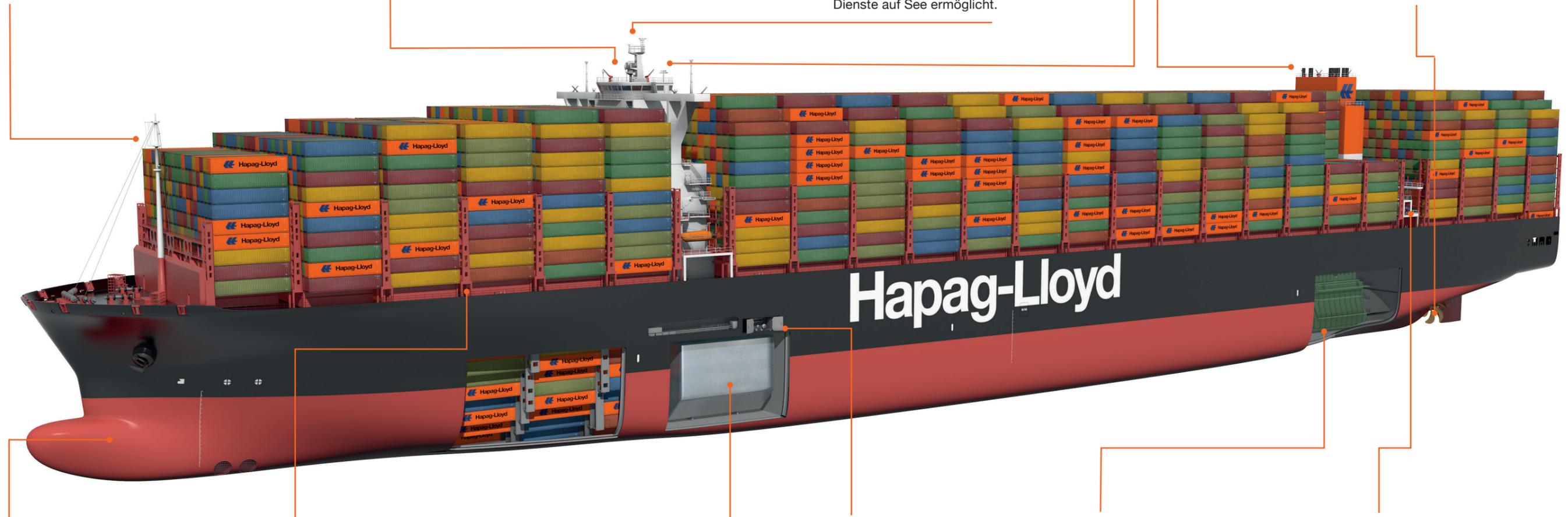
BRANDBEKÄMPFUNGSSYSTEM

Mit einer Löschleistung von 250 m³ pro Stunde und 110 Metern Reichweite schützen die Feuerlöschanlagen das Oberdeck vor der Ausbreitung eines Feuers. Für eine effektive Brandbekämpfung unter Deck sind die Lukendeckel mit einem fest installierten Feuerlöschdüsensystem ausgestattet.



HOCHEFFIZIENTER PROPELLER

Hocheffiziente, in Deutschland hergestellte Propeller werden dazu beitragen, den Kraftstoffverbrauch und die Treibhausgasemissionen zu senken.



OPTIMIERTER SCHIFFSRUMPF

Rumpf inklusive Wulstbug, Propeller und Ruder sind auf das spezifische Einsatzprofil hin optimiert. Das senkt die Emissionen um rund drei Prozent.

MASSGESCHNEIDERTES LASCH- UND LADUNGSSYSTEM

Ein Lasch- und Ladungssystem wurde für die Hamburg Express Klasse maßgeschneidert. Es bietet mehr Flexibilität und damit mehr Effizienz bei der Containerstauung. Unterschiedlich hohe Container lassen sich besser sichern und das Stapelgewicht lässt sich optimieren.

LNG TANK

Die Tanks fallen aufgrund der geringeren Dichte von LNG in etwa doppelt so groß aus wie Schweröltanks. Durch den Einsatz von LNG werden 20 Prozent CO₂ eingespart.

GAS-BUNKERSTATION

Das Flüssiggas wird bei -160 Grad Celsius gebunkert. Der gesamte Vorgang erfordert neben dem Spülen und Herunterkühlen der Leitungen auch zahlreiche Sicherheitschecks. In der Regel dauert die Bunkerung etwa 24 Stunden, ist also innerhalb der Hafentiegezeit beendet.

MASCHINENRAUM

Die Dual-Fuel-Hauptmaschine MAN B&W 11G95ME-C10.5-GI kann wie die Hilfsmaschinen und Kessel sowohl mit Very Low Sulphur Fuel Oil (VLSFO) als auch mit LNG betrieben werden. Eine LNG-Tankfüllung reicht für eine komplette Rundreise Europa-Asien-Europa. Zukunftsfähig: der Motor kann auch mit nicht-fossilen Brennstoffen, wie z.B. synthetischem Gas fahren.

LANDSTROMANSCHLUSS FÜR REDUZIERTE EMISSIONEN

Alle Schiffe der Hamburg Express Klasse sind für eine umweltfreundliche Stromversorgung von Land vorbereitet – die Hilfsdiesel an Bord könnten im Hafen ausgeschaltet werden. Die Anschlüsse befinden sich beidseits des Schiffs.