

Autoindustrie hält am Diesel fest

Es gibt neue Diesel, die im Labor und auf der Straße gut abschneiden. Trotzdem verkaufen die Hersteller noch Modelle mit alter Abgastechnik.

Der Diesel hat zu Recht an Renommee verloren und ist zum Synonym für Dreck und Betrug geworden. Der Abgasskandal dauert seit mehr als drei Jahren an. Alles begann damit, dass Volkswagen in den USA beim Betrug erwischt wurde. Auf der Straße, also außerhalb des Messlabors, stießen die Autos viel mehr Stickoxide (NO_x) aus als erlaubt. VW nutzte eine illegale Abschaltautomatik: Eine Zykluserkennung stellt fest, wenn sich das Fahrzeug auf einem Rollenprüfstand im Labor befindet. Dann wird der Motor so gesteuert, dass die Abgaswerte unterhalb des Grenzwerts bleiben. Im Realverkehr auf der Straße schaltet die illegale Automatik die Abgasreinigung aus oder regelt sie herunter. Auch andere Autohersteller tricksten auf die eine oder andere Weise – außerhalb oder hart am Rande der Legalität.

Beim CO_2 -Ausstoß hat der Diesel nicht mehr so viele Vorteile gegenüber dem Benzin. Weil die Direkteinspritzung, die die Hersteller vor allem in größere Benzinmotoren einbauen, dort den Spritdurst senkt. Und weil Dieselmotoren immer häufiger in schwere Luxusfahrzeuge eingebaut werden. Der Grund: Bei gleicher Ausstattung und Motorleistung verbrauchen sie weniger Sprit. Da diese Gleichung auch für vernünftig dimensionierte Pkw und für größere, familientaugliche Autos gilt, haben wir Diesel in unsere ökologische Vergleichsliste aufgenommen, in der CO_2 -Ausstoß und Spritverbrauch relevante Größen sind.

Das bedeutet aber keine Renaissance des Diesels. Kleinwagen werden kaum noch mit Dieselmotor angeboten. Und mit dem Sport- und Geländewagenhersteller Porsche zieht sich der erste deutsche Produzent völlig aus dem Diesengeschäft zurück. In Deutschland

ist der Verkauf von Diesel-Pkw eingebrochen, außerhalb Europas spielen sie ohnehin fast keine Rolle. Automanager und Entwicklungsingenieure geben ein letztes Mal alles, um die anstehenden CO_2 -Flottengrenzwerte auch mit Verbrennungsmotoren zu erreichen. Eine Momentaufnahme. Notwendig ist viel mehr der schnelle Einstieg in die Elektromobilität. Den aber verzögert die dieselerlebte Autoindustrie.

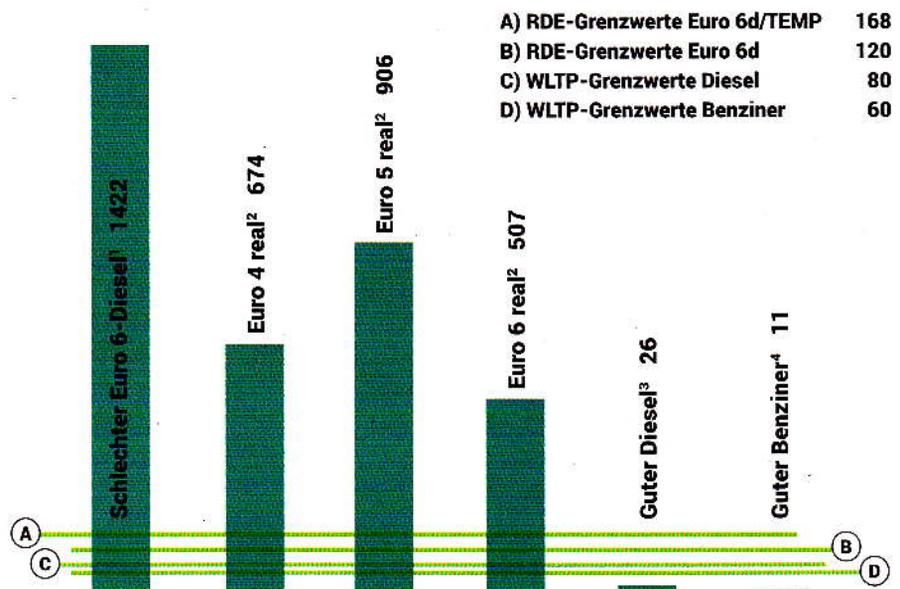
Keine Renaissance für Diesel

Wer heute noch einen Diesel kaufen möchte, sollte darauf achten, dass das Auto die Grenzwerte der Euro-Norm 6d-TEMP einhält und ein SCR-Kat die Stickoxide nachhaltig reduziert. Nur

etwa 40 000 Fahrzeuge mit dieser neuen Norm wurden bis Juli 2018 in Deutschland zugelassen, das sind etwa fünf Prozent aller Diesel-Neuzulassungen. Nach wie vor werden Euro-6-Diesel verkauft, die zum Teil erheblich mehr Stickoxide ausstoßen, als der Grenzwert erlaubt (siehe Grafik).

Die aufwändige Abgasreinigungstechnologie macht Diesel deutlich teurer als Benzin – selbst Elektro-Pkw sind finanziell heute schon eine Alternative. Jeder Autokäufer und jede Käuferin muss das für sich selbst durchrechnen. Leider finden sich nur wenige Elektroautos und ein einziges Erdgasauto in der Positiv-Liste auf den Seiten 8 bis 10. Grund dafür: Die Hersteller kamen mit

Grenzwerte und Realität: NO_x -Ausstoß von Diesel-Pkw in mg/km



¹ EKI, PEMs-Messung im Realverkehr. Audi A8 4.2 TDI/Euro 6

² Quelle: Umweltbundesamt, durchschnittlicher NO_x -Ausstoß im Realverkehr

³ EKI, PEMs-Messung im Realverkehr. Audi Q7 3.0 TDI/Euro 6

⁴ EKI, PEMs-Messung im Realverkehr. Toyota Prius