

# Heißer Reifen

**Autos** Ein neues Testverfahren der EU soll die Hersteller zur Angabe korrekter Verbrauchswerte zwingen. Die Konzerne wehren sich.

Wenn der Physiker Norbert Ligterink wissen will, wie viel Sprit ein Auto verbraucht, dann schaut er nicht nur in die Betriebsanleitung. Sein Blick gilt regelmäßig auch dem Ort, an dem der Wagen auf seine Sparsamkeit hin geprüft wurde.

In vielen Fällen stößt der Niederländer auf das Dorf Santa Oliva, gut 50 Kilometer westlich von Barcelona. Dann kann der Prüfer von der niederländischen Kontrollorganisation TNO einschätzen, was er von dem angegebenen Spritverbrauch zu halten hat.

Nämlich nichts.

Denn das Testgelände von Santa Oliva hat eine Besonderheit: Die Straße weist ein leichtes Gefälle auf, das jedoch noch unterhalb des amtlich Erlaubten (1,5 Prozent) liegt; zudem ist sie mit einem besonders reibungsarmen Asphalt überzogen. „Das ist alles im Rahmen“, erklärt Ligterink, trotzdem Sorge die Strecke für einen „deutlich reduzierten Spritverbrauch“.

Ligterink hadert mit den Tricks, mit denen vor allem deutsche Autokonzerne den amtlichen Benzindurst schönen. Vergangene Woche war die jüngste Studie des Forschungsinstituts ICCT bekannt geworden, wonach der angegebene Verbrauch im Schnitt um 38 Prozent vom tatsächlichen abweicht.

Nun soll Ligterink im Auftrag der EU-Kommission neue Kriterien für die entsprechenden Testverfahren erarbeiten und so die Firmen zu korrekteren Angaben zwingen. „Im Wesentlichen“, sagt er, „wollen wir Schlupflöcher stopfen.“

Es steht viel auf dem Spiel, vor allem für die deutsche Autolobby. Um die strengen europäischen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte einhalten zu können, dürfen ihre Fahrzeuge nur wenig Benzin verbrauchen. Das aber stößt sich mit der deutschen Vorliebe für schwere und luxuriöse Modelle; und so ringen die Vertreter von Daimler, BMW und VW nun mit Ligterink und Co. um jedes noch so kleine Detail der vorgeschriebenen Testfahrten – eine Ingenieurs-Posse der besonderen Art.

So ist es noch immer üblich, die Reifen des Testfahrzeugs vorher in einem Ofen zu backen, damit die holzartig harten Pneus anschließend besser rollen. Solcher Missbrauch soll im neuen Regelwerk verboten werden, fordert Ligterink.

Im Gegenzug kämpfen die deutschen Hersteller darum, in den neuen Testzyklus mehr Autobahnfahrten aufzunehmen. Dabei schneiden ihre Limousinen meist besonders gut ab. Italien und Frankreich dagegen fordern mehr Stadtkilometer. Da sind die leichten Kompaktautos von Fiat oder Peugeot im Vorteil.

Gerangel gibt es auch um den Umrechnungsfaktor zwischen dem alten Testverfahren und dem neuen. Im ungünstigsten Fall würde für manche Modelle der angegebene CO<sub>2</sub>-Messwert über die erlaubte Grenze steigen; den Herstellern drohen dann Strafzahlungen an die EU.

Wie schon in der Vergangenheit erweist sich die Bundesregierung als williger Verbündeter der Autoindustrie. Ginge es nach dem EU-Parlament, würde der neue Testzyklus bereits 2017 in Kraft treten. Diesen Plan hat im vergangenen Jahr bereits die schwarz-gelbe Regierung abgeräumt.

Im März dieses Jahres verkündete dann die EU, der neue Teststandard solle „sobald wie möglich“ angewandt werden. Das Bundesverkehrsministerium dagegen vermeidet inzwischen jede Aussage zum Einführungszeitpunkt und erklärt vage, es unterstütze das Vorhaben „grundsätzlich“.

Warum der Streit um Daten und Termine so erbittert ausgetragen wird, zeigt die jüngste ICCT-Studie, die erstmals anhand des realen Spritverbrauchs von einer halben Million Serienautos den Unterschied zu den angegebenen Werten beziffert hat. Und zwar für gleich mehrere Dutzend Pkw-Modelle.

Das erschreckende Ergebnis: Die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. „Ein Zusammenhang zwischen der Einführung strenger Grenzwerte und der zunehmenden Schummelei ist mehr als deutlich zu erkennen“, sagt ICCT-Studienautor Peter Mock.

Zu den einfallreichsten Tricksern gehören Audi und Daimler, gefolgt von BMW. Auffällige Kreativität zeigen auch die Tester von VW. Nach ihren Angaben schluckt der Passat des aktuellen Dieselmotors mit 140 PS durchschnittlich 4,6 Liter auf 100 Kilometern, einen Liter weniger als das Modell aus dem Jahre 2009. Tatsächlich liegt der Verbrauch viel höher.

Um mit solchen Schönrechnereien Schluss zu machen, würde der niederländische Autoprüfer Ligterink gern eine weitere Vorschrift einführen: Die Räder sollen vor den Probefahrten gewogen werden; schließlich wissen die Techniker nur zu gut, dass schwerere Räder kraft ihrer Massesträgheit weiter rollen.

Doch die Autolobby wird sich wohl durchsetzen und eine Wiegepflicht verhindern. Der Aufwand, argumentieren die Hersteller, sei unverhältnismäßig hoch.

Gerald Traufetter, Christian Wüst

## Geschönte Werte

Abweichung des tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von den Angaben des Herstellers

