



VW-Chef Pischetsrieder, Luxuslimousine Phaeton: „Der Diesel wird nur in den großen Autos überleben“

AUTOMOBILE

Sparsamer Stinker

Europas Autokonzerne fürchten um ihren wichtigsten Trumpf: Mit strengeren EU-Abgaslimits droht das Ende des Dieselmotors.

Der Motor klingt wie ein in der Ferne grollendes Ungewitter. Von fingerdickem Schallschutz gedämmt, wummert unter der Haube des VW-Luxuswagens Phaeton ein Kraftpaket von ungeheurer Vortriebskraft.

313 PS leistet das Zehnzylinder-Dieselsaggregat in dem 250 Stundenkilometer schnellen Flaggschiff, schluckt jedoch auch bei zügiger Fahrweise nur etwa zehn Liter pro 100 Kilometer – gut fünf Liter weniger als Benzinmotoren in vergleichbaren Luxusautos.

Der stärkste Pkw-Diesel aller Zeiten krönt derzeit die Erfolgsstory eines Motorentyps, die der VW-Konzern vor über 20 Jahren einleitete. Mit dem ersten Golf GTD und später den noch spritzigeren TDI-Modellen machten VW und die Tochtermarke Audi den einst trägen Heizölmotor zum Hit und weckten Nachahmer. Der Diesel ist inzwischen die Trumpfkarte der europäischen Autokonzerne im internationalen Technologiewettlauf. Seine Marktanteile stiegen sprunghaft an (siehe Grafik).

Doch der Wandertechnik droht das Aus – und zwar genau in sechs Jahren mit den Richtlinien der Abgasstufe Euro 5. Die wird voraussichtlich gleich niedrige Stickoxid-Grenzwerte für Benzin- und Dieselmotoren setzen. An dieser Hürde fürchten die Ingenieure zu scheitern.

Bisher war der Dieselboom in Europa weniger ein Ergebnis guter Entwicklungs- als guter Lobbyarbeit: Dieselmotoren konnten sich nur durchsetzen, weil die EU-

Gesetzgebung ihnen deutlich höhere Schadstoffwerte zubilligte.

In Wahrheit ist der Sparmotor ein Stinker. Die meisten heute angebotenen Dieselfahrzeuge haben keinerlei Abgasreinigung im Auspuff. Durch ein offenes Rohr entweichen ihre Abgase ins Freie.

Mit amtlicher Duldung emittieren sie ein Vielfaches an waldschädigenden Stickoxiden im Vergleich zu Ottomotoren mit regeltem Kat. Zudem entweichen dem Dieselauspuff als Krebsreger geltende Rußpartikel, die bei der Verbrennung von Benzin nicht entstehen.

Die EU-Kommission, die die Schadstoff-Grenzwerte bestimmt, nahm das bislang hin. Sogar die vom kommenden Jahr an geltende Euro-4-Richtlinie wird den Dieselpkw wieder einen dreifach höheren Stickoxid-Ausstoß genehmigen als Benzinern und auch beim Partikelaustritt noch relativ großzügig sein. Schon heute unterbieten viele Dieselfahrzeuge diese Grenzwerte ohne Abgasnachbehandlungen durch Kat oder Partikelfilter.

Doch die Schonzeit wird danach ein Ende haben. Mit einer Gleichbehandlung von Diesel und Benzinern und schärferen Partikel-Grenzwerten ab 2010 werden die Hürden nur noch mit einer doppelten Abgasnachbehandlung zu nehmen sein: einem Kat zur Stickoxid-Reduktion und einem Filter zur Rußbekämpfung.

Damit jedoch, erklärt VW-Chef Bernd Pischetsrieder, würden die Kosten für den Diesel ins Unerträgliche steigen. Weniger problematisch sei „dieses dämliche Filterchen“ gegen Rußpartikel. Der Kat zur Senkung der Stickoxide dagegen sei „ungleich sensibler und viel, viel teurer“. Insgesamt schätzt der VW-Chef die Kosten einer solchen Anlage auf etwa 2000 Euro.

Solche Thesen erinnern an die achtziger Jahre, als die Autoindustrie sich lange sträubte, den Kat für Benzinmotoren einzuführen, was sich später als relativ einfach herausstellte.

Vorreiter in der Dieselreinigung ist nun ausgerechnet Toyota. Japans größter Autokonzern, hoch profitabel und schwerreich,

kann es sich leisten, mit Umwelttechnologien in Vorleistung zu gehen. Der Pionier des Hybridantriebs setzt sich nun auch beim Dieselfahrer an die Spitze. In der Mittelklasse-Limousine Avensis bietet Toyota inzwischen Kat und Rußfilter an – zum Aufpreis von 800 Euro.

Auch dieser Zuschlag, wenngleich deutlich kleiner als vom VW-Chef prognostiziert, zeigt jedoch, dass es sehr eng wird für den Diesel: Die Hersteller verdienen ohnehin bereits schlechter an Dieselaautos als an Fahrzeugen mit Benzinmotoren. Diesel sind in der Herstellung erheblich teurer, können aber nur knapp über dem Preisniveau der Benzinern angeboten werden, da sie sonst keine Marktchancen hätten.

Zudem wird der bisherige Verbrauchsvorteil schwinden. Nach realistischen Schätzungen schlucken Dieselmotoren mit Rußfilter und Kat etwa sechs bis acht Prozent mehr. Benzinmotoren wiederum werden gegen Ende des Jahrzehnts noch einmal deutlich sparsamer sein als heute. Beträchtliche Verbrauchssenkungen versprechen sich die Entwickler derzeit von weiteren Verfeinerungen der Ventilsteuerung. Zudem sei das Potenzial der Benzin-Direkteinspritzung noch lange nicht ausgeschöpft.

Darüber hinaus werden bei der Verbrennung von Benzin rund zwölf Prozent weniger vom Treibhausgas Kohlendioxid ausgestoßen. Was die Klimabelastung betrifft, schätzen Motorenentwickler, könnten Diesel und Benzinern also in wenigen Jahren gleichziehen.

So ist zu erwarten, dass die lange geförderten Dieselmotoren bald für die Massenmotorisierung nur noch eine untergeordnete Rolle spielen.

„Der Diesel wird nicht abgeschafft“, prophezeit VW-Chef Pischetsrieder. „Er wird aber nur in den großen Autos überleben.“ In der Preisklasse gehobener Limousinen und Geländewagen lasse sich der Mehrpreis für die Abgasreinigung verkraften.

Ein Golf TDI jedoch wird im Jahr 2010 wahrscheinlich nicht mehr gebaut.

CHRISTIAN WÜST

