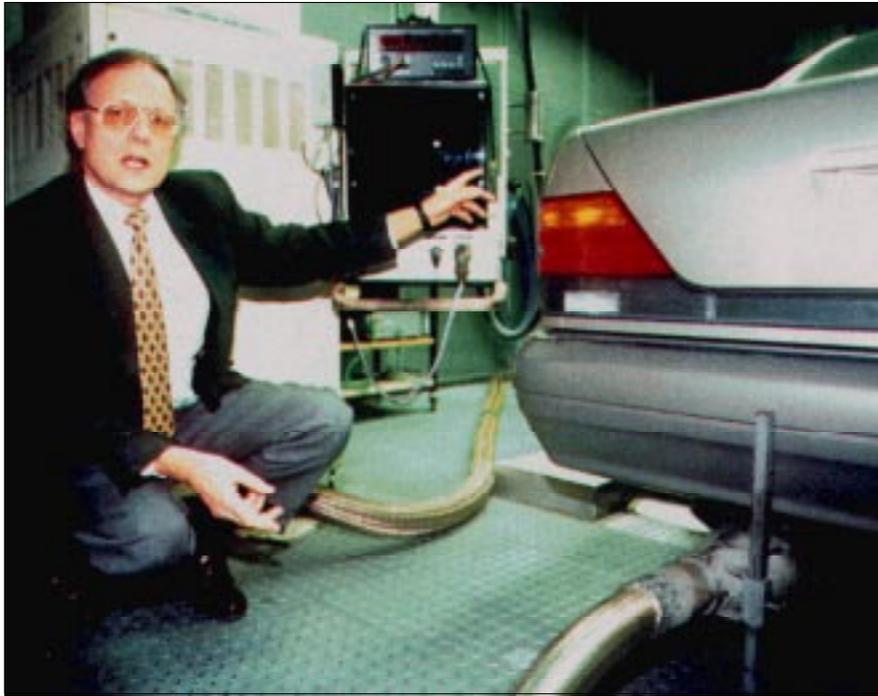


Automobile

Giftige Minute

Fünf deutsche Autohersteller machen gemeinsame Sache: bei der Reinigung von Abgas.

Erwin Teufel zeigte sich doppelt verzückt. „Froh und glücklich“ erklärte sich der baden-württembergische Ministerpräsident vergangenen Freitag über ein neues Forschungsprojekt, für das die Stuttgarter Landesregierung der deutschen Autoindustrie auch etwas Taschengeld überweisen wird: 7,5 Millionen Mark. Dafür soll sauber getüftelt werden.



Abgasforscher Sebbecke: Aufbruch mit Verspätung

Audi, BMW, Mercedes, Porsche und VW wollen sich künftig gemeinsam für die Reinhaltung der Luft einsetzen. Im Porsche-Entwicklungszentrum Weissach bei Stuttgart eröffneten sie das neue Abgaszentrum der Automobilindustrie (ADA). Ein Dutzend Ingenieure, abgesandt von den fünf Herstellern, ersinnen dort nun unter Geschäftsführer Wulf Sebbecke, 55, die „vorwettbewerbliche Vorausentwicklung von Abgasreinigungssystemen“.

Die erste vereinte Grundlagenforschung in der Geschichte der deutschen Autoindustrie soll die Investitionen verteilen, die nötig sind, um künftige stren-

gere Abgasnormen zu erfüllen, etwa die ULEV-Kriterien (Ultra Low Emission Vehicle) im smoggeplagten Kalifornien.

Zwar ist schon das derzeitige technische Niveau der Reinigungsanlagen beachtlich. Zu 90 Prozent werden Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide bei modernen Kat-Autos eliminiert. Doch jeder weitere Schritt wird den Aufwand gewaltig erhöhen. Die Weissacher Forscher werden sich zunächst auf eine verbleibende Schwachstelle konzentrieren: den Kaltstart.

Katalysatoren erreichen ihre volle Wirkung erst bei 300 Grad. Die Warmlaufphase dauert bei heutigen Autos noch immer eine knappe Minute. Während dieser Spanne stoßen die Autos – im Straßenverkehr wie in den Prüfzyklen – den größten Anteil ihrer giftigen Gase aus.

Es gibt verschiedene Ansätze zur Lösung des Problems: Einige Hersteller arbeiten an Methoden, den Katalysator elektrisch oder mit vorgeschalteten

misch eingestellt sind, stoßen außergewöhnlich viele Stickoxide aus. Diesen Überschuss kann ein gewöhnlicher Kat nicht verarbeiten. Denox-Katalysatoren jedoch, die Stickoxide in unschädliche Gase umwandeln könnten, funktionieren bislang nur bei Temperaturen bis 200 Grad, überhitzen also rasch.

Der Aufbruch in die gemeinsame Abgasforschung kommt allerdings mit reichlicher Verspätung. Schon vor einem Jahr sollte das Weissacher Entwicklungszentrum eröffnet werden. Das Projekt scheiterte damals jedoch am Einspruch von Opel und Ford (SPIEGEL 11/1995).

Diese Hersteller produzieren zwar in Deutschland, sind aber 100prozentige Tochterunternehmen amerikanischer Konzerne. Die Erkenntnisse aus Weissach würden bei einer Beteiligung der US-Ableger direkt in die Konzernzentralen von Ford und der Opel-Mutter General Motors (GM) gemeldet werden. Schließlich sind deren deutsche Dependancen zum Technologietransfer verpflichtet.

Um die drohende Einbahnstraße der Erkenntnisse zu blockieren, wurden Opel und Ford vom Unternehmen ADA ausgeschlossen. Von den gemeinsamen und streng geheimen Forschungsprojekten der amerikanischen Autobauer, die seit Jahren vom Staat mit dreistelligen Millionensummen unterstützt werden, so das Argument, profitieren die deutschen Forscher auch nicht.

Trotz dieser einleuchtenden Vorbehalte alarmierte Opel das Bundeskartellamt – und verzögerte damit die Eröffnung des Abgaszentrums um ein Jahr. Erst im vergangenen November erklärte die Behörde, sie werde das Weissacher Vorhaben „kartellrechtlich nicht verfolgen“.

Die Politik der Rüsselsheimer GM-Tochter wird sogar im eigenen Haus mit gemischten Gefühlen betrachtet. Mit dem Veto gegen Weissach, vermuten einige, habe Opel-Vorstandschef David Herman vor allem den seit dem López-Skandal mit ihm verfeindeten VW-Konzernlenker Ferdinand Piëch treffen wollen, der beim Weissacher Hausherrn Porsche im Aufsichtsrat sitzt. „Im atmosphärischen Bereich“, sagt ein Herman-Vertrauter, „spielt dieses Phänomen mit Sicherheit eine Rolle.“

Den Mitstreitern in den Kölner Ford-Werken, die anfangs solidarisch mit Opel protestierten, ist die Diskussion um ADA zunehmend unangenehm. Während Pressesprecher Rainer Nistl noch öffentlich monierte, Ford baue in Deutschland „schon länger Autos als Porsche“, entschuldigte sich Vorstandschef Albert Caspers bereits unterderhand bei einem süddeutschen Automanager: Das ganze Thema sei ihm peinlich. □