

Autohersteller verfehlen ihre Klimaziele

Beitrag von „Thanandon“ vom 27. Oktober 2006 um 08:46

17 der 20 meistverkauften Automarken in Europa haben es versäumt, die Verbrauchswerte ihrer Autos so zu verbessern, dass die EU-Klimavorgaben erreicht werden. Eine neue Studie zeigt die Guten und die Bösen.

VW ist den Verkaufszahlen nach Europas größte Automarke, hat aber seine durchschnittlichen Verbrauchswerte in der Zeit von 1997 bis 2005 zu wenig verbessert. Die EU-Vorgabe sah eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes um 22 Prozent vor, die Volkswagen-Flotte erreichte aber nur elf Prozent, Platz 14. Besser ging es Renault, Europas Nummer 2: Die Franzosen senkten den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß ihrer Modelle um 25 Prozent, was genau der individuellen Vereinbarung mit der EU entspricht.

Vom Zielwert, nach dem jeder verkaufte Neuwagen pro Kilometer nur 140 Gramm Kohlendioxid ausstoßen soll, ist aber auch Renault noch ein Stückchen entfernt: Der Renault-Wert liegt bei 149 Gramm. Die 140er-Grenze kann zwar noch erreicht werden, weil der Stichtag erst der 1. Januar 2008 ist. Allerdings: Wenn Renault wie geplant in den Markt der sportlichen Geländewagen einsteigt, wird es schwierig. Denn für die CO₂-Statistik wird nicht der Durchschnittswert der Modellpalette ermittelt, sondern der der tatsächlich verkauften Autos. So ist für das schlechte VW-Ergebnis auch der Geländewagen **Touareg** verantwortlich, der sich sehr gut verkauft, aber eben viel verbraucht. Gleichzeitig wurde der VW Lupo 3L mit seinem Dreiliter-Verbrauch mangels Nachfrage aus dem Programm genommen.

Von allen geprüften Marken, die jeweils mehr als 150.000 Autos pro Jahr in Europa verkaufen, bleibt nur Testsieger Fiat mit 139 Gramm unter dem wichtigen Abgasgrenzwert. Im Vergleich zu 1997 reduzierten die Italiener ihren CO₂-Ausstoß um 30 Prozent, gefordert waren nur 21 Prozent.

Auftraggeber der Studie war der Europäische Verband für Verkehr und Umwelt (T&E), ein Zusammenschluss kritischer Automobilclubs, zu dem auch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) gehört. Die Studie untersucht zum ersten Mal den Fortschritt einzelner Automarken bei der Verringerung der CO₂-Emissionen nach Maßgabe der 1998 und 1999 eingegangenen Verpflichtungen gegenüber der EU. Im Gegenzug zur damaligen Verpflichtung der Automobilindustrie war vereinbart worden, die Leistungen einzelner Automobilunternehmen bei der Verringerung der Emissionen nicht offenzulegen.

An diese Vereinbarung fühlt sich T&E offenbar nicht gebunden, denn für 20 Hersteller liegen nun detaillierte Daten vor. Laut der Studie schneidet Nissan am schlechtesten in Europa ab,

gefolgt von Suzuki, Mazda, Audi, Volvo, BMW und VW. Diese sieben Marken hätten ihre eigenen Vorgabewerte zur Verringerung der Emissionen um mehr als die Hälfte verfehlt.

Selbst Toyota erhält eine schlechte Beurteilung, obwohl die Japaner den Prius anbieten, einen Hybridwagen, der mit Benzin- und Elektromotor betrieben wird. Laut Studie genüge es aber nicht, ein oder zwei schadstoffarme Modelle zu haben, die nur in begrenzten Stückzahlen verkauft werden. Vielmehr müssten die Unternehmen die ganze Modellpalette verbessern.

Die EU sollte sich nach Einschätzung des Verbandes T&E von freiwilligen Vorgabewerten verabschieden und bindende Messwerte vorgeben, um den Kraftstoffverbrauch im kommenden Jahrzehnt zu halbieren. T&E-Manager Aat Peterse: "Die einzelnen Autohersteller müssen bestraft werden, wenn sie die Vorgaben nicht erfüllen." Die EU-Kommission drohte den Konzernen mit strengen Vorschriften, wenn sie ihren selbst auferlegten Vorgaben nicht nachkommen sollten. "Die Industrie muss ihre Anstrengungen deutlich erhöhen, um die EU-Ziele einzuhalten", sagte die Sprecherin von EU-Umweltkommissar Stavros Dimas. Ansonsten könne die EU gesetzliche Vorschriften erlassen.

Das Ergebnis der Studie

----Firma-----CO2-Reduktion----Vorgabe----Ziel erreicht zu

1.) Fiat-----	30 g-----	21 g-----	140 %
2.) Citroën-----	28 g-----	24 g-----	115 %
3.) Renault-----	25 g-----	25 g-----	100 %
4.) Ford-----	29 g-----	30 g-----	95 %
5.) Peugeot-----	26 g-----	28 g-----	94 %
6.) Opel-----	24 g-----	30 g-----	81 %
7.) Toyota-----	26 g-----	35 g-----	76 %
8.) Kia-----	32 g-----	44 g-----	72 %
9.) Skoda-----	13 g-----	19 g-----	71 %
10.) Seat-----	8 g-----	13 g-----	63 %
11.) Honda-----	18 g-----	31 g-----	60 %
12.) Mercedes--	38 g-----	64 g-----	59 %
13.) Hyundai---	19 g-----	34 g-----	57 %
14.) VW-----	11 g-----	22 g-----	48 %
15.) BMW-----	23 g-----	58 g-----	40 %
16.) Volvo-----	24 g-----	61 g-----	39 %
17.) Audi-----	13 g-----	38 g-----	35 %
18.) Mazda-----	9 g-----	32 g-----	27 %
19.) Suzuki-----	4 g-----	20 g-----	22 %
20.) Nissan-----	5 g-----	26 g-----	20 %

[quelle](#)

Beitrag von „Heinz“ vom 27. Oktober 2006 um 09:36

[Zitat von Thanandon](#)

(...)

Selbst Toyota erhält eine schlechte Beurteilung, obwohl die Japaner den Prius anbieten, einen Hybridwagen, der mit Benzin- und Elektromotor betrieben wird. Laut Studie genüge es aber nicht, ein oder zwei schadstoffarme Modelle zu haben, die nur in begrenzten Stückzahlen verkauft werden. Vielmehr müssten die Unternehmen die ganze Modellpalette verbessern.

(...)

Das ist ja alles gut und schön, aber die Kunden müssen die Modelle auch kaufen.

Ausserdem ist die reine CO2-Betrachtung einseitig, denn sie geht zu Lasten anderer Schadstoffe. Desweiteren fehlt in diesen Studien immer der wichtigste Parameter, nämlich die KM-Leistung. Was nützt ein Prius, der 50.000 Km und mehr im Jahr geprügelt wird. Dieser stösst mit Sicherheit mehr CO2 aus, als ein W12 mit einer KM-Leistung von 10.000 Km oder weniger.

Gruß
Heinz

Beitrag von „TouaregV6TDI“ vom 27. Oktober 2006 um 12:13

[Zitat von Heinz](#)

Das ist ja alles gut und schön, aber die Kunden müssen die Modelle auch kaufen.

Ausserdem ist die reine CO2-Betrachtung einseitig, denn sie geht zu Lasten anderer Schadstoffe. Desweiteren fehlt in diesen Studien immer der wichtigste Parameter, nämlich die KM-Leistung. Was nützt ein Prius, der 50.000 Km und mehr im Jahr geprügelt wird. Dieser stösst mit Sicherheit mehr CO2 aus, als ein W12 mit einer KM-

Leistung von 10.000 Km oder weniger.

Gruß
Heinz

Deiner Argumentation zufolge können wir ja guten Gewissens alle einen W12 fahren, nur sollten wir ihn weniger fahren und können uns sogar einbilden der Umwelt was gutes getan zu haben.



Staatliche Vorgaben sind wichtig um die Automobilindustrie dazu zu bewegen bereits entwickelte Technologien auch in die Serie gehen zu lassen. Das erste Hybridmodell VWs wird 2008 wohl nur für den chinesischen Markt gebaut.

Beitrag von „HPL“ vom 27. Oktober 2006 um 13:39

Der Vergleich des Schadstoffausstosses eines Autos mit 50.000 km mit einem, welches nur 10.000 fährt, ist so ein Schwachs..., dass er fast schon wieder gut ist.

Sorry, aber das musste gesagt werden.

Peter

Beitrag von „Heinz“ vom 27. Oktober 2006 um 16:04

Sorry, aber so ist das mit Statistiken. Sie lassen sich beliebig interpretieren und in die eine oder andere Richtung schön/schlecht rechnen.

Nehmen wir einen Prius mit 100g CO2 Ausstoß je KM und einen W12 mit 300g CO2 Ausstoß je KM (Angenommene Werte)

Rein rechnerisch ergibt sich somit

a) Absoluter CO2 Ausstoss

5t CO2 Ausstoß für einen Prius bei 50.000 Km

1t CO2 Ausstoß für einen Prius bei 10.000 Km

15t CO2 Ausstoß für einen W12 bei 50.000 Km

3t CO2 Ausstoß für einen W12 bei 10.000 Km

Bei unterschiedlicher Fahrleistung ergibt sich also ein Absolutwert, der für den W12 niedriger ist, als für den Prius. Das ist kein Schwachsinn, sondern nicht widerlegbarer Fakt.

Nimmt man nun die Statistiken, so ergibt sich

b) 1:1 Betrachtung

1 Prius a 100g

1 W12 a 300g

macht also 200g im Schnitt für die beiden Fahrzeuge

Da die Anzahl Abverkäufe jedoch auch noch berücksichtigt wird (gnädigerweise) könnte sich auch folgender Wert ergeben

c) Abverkaufsbetrachtung

9 Prius a 100g

1 W12 a 300g

macht also 120g im Schnitt für die 10 Fahrzeuge

Insbesondere die 1:1 ist jedoch falsch, denn die

d) echte Nettobelastung wäre ja

5t für 50.000 Km

3t für 10.000 Km

macht also 133g je Km.

Da die Fahrleistung aber fehlt (obwohl diese durchaus auch mit einer sehr geringen Fehlerquote statistisch erhoben werden könnte, aber man nimmt lieber die Durchschnittsfahrleistung über alle Fahrzeuge), ist die ganze CO2 Betrachtung meiner Ansicht nach für den A...

Ein weitere Faktor ist auch die Reduktion, mit der die Hersteller im Verzug sind . Es geht nicht um echte Werte, sondern nur um reduzierte Werte. Logisch ist Renault da Spitze, gemeinsam mit Fiat und Citroen. Die grössten Dreckschleudern der Vergangenheit können nun mal besser gesäubert werden. Es ist der gleiche Unfug, wie mit dem blauen Umweltschutzengel auf Produkten. Wer Dreck in Produkten drin hatte und irgendetwas reduzierte bekam den Umweltengel, wer bereits saubere Produkte vorweisen konnte, bekam den Umweltengel nicht.

Die ganze Diskussion um CO2-Reduktion ist somit aus meiner Sicht scheinheilig. Es spricht ja nichts dagegen was zu tun, aber nicht so.

Ich finde es übrigens ganz lustig, dass ausgerechnet Touareg Fahrer auf Moralischen machen beim Thema CO2 Ausstoss. Passt fast so gut, wie die früheren päpstlichen Aussagen zum Thema Pille. Wenn einem soviel daran liegt, dann kann man ja jederzeit den Lexus RX 400h kaufen und somit gutes tun, oder? 🤪

Gruß

Heinz

Beitrag von „TouaregV6TDI“ vom 27. Oktober 2006 um 18:32

Sorry Heinz, habe absolut keine Lust diesen schwachsinnigen Vergleich zu lesen. Bin zwar selbst Touaregfahrer aber ich verschliesse mich nicht der Tatsache, dass ein kleinerer Wagen zumal mit Hybridantrieb einfach ressourcenschonender hinsichtlich Verbrauch und Abgaswerte ist. Man muss schon ziemlich neben der Spur liegen um bei deinen Standpunkt trotzig zu verharren.

Beitrag von „Heinz“ vom 27. Oktober 2006 um 19:50

Zitat von TouaregV6TDI

Sorry Heinz, habe absolut keine Lust diesen schwachsinnigen Vergleich zu lesen. Bin zwar selbst Touaregfahrer aber ich verschliesse mich nicht der Tatsache, dass ein kleinerer Wagen zumal mit Hybridantrieb einfach ressourcenschonender hinsichtlich Verbrauch und Abgaswerte ist. Man muss schon ziemlich neben der Spur liegen um bei deinen Standpunkt trotzig zu verharren.

Zwingt dich ja auch keiner dazu. Ausserdem habe ich das auch gar nicht behauptet. 🙄

Manchmal ist es aber schon hilfreich mal über den Tellerrand zu schauen und nicht wie die Lemminge einer vorgefertigten Meinung und üblen Statistiken Glauben zu schenken.

Nochmal, ich bin durchaus auch für die Reduktion von CO2. Was mich ärgert sind die EU Klimavorgaben, da hier Äpfel mit Birnen, Orangen und Kiwis in einen Topf geschmissen werden. Und am Ende sollen alle grün gefärbt sein. Das passt einfach nicht und ist grober Unfug. 🙄

Irgendwann wird diese Vorgabe still und heimlich begraben und keiner merkt und abgasreduzierte Fahrzeuge werden so oder so weiterentwickelt. Weil der Markt sie will, aber nicht wegen irgend einer dummen Regulierungsbehörde. Mir ist nicht ganz klar, warum immer angezweifelt wird, dass die Hersteller nicht auf den Markt reagieren. Alle Hersteller werden alles tun, um Kunden zu gewinnen.

gruß
Heinz

Beitrag von „TouaregV6TDI“ vom 27. Oktober 2006 um 21:33

Zitat von Heinz

Manchmal ist es aber schon hilfreich mal über den Tellerrand zu schauen...



Wie recht du hast. Beim Vergleich zwischen W12 und Prius spricht in dem Sinne für sich. Sorry, ich find das trotzdem etwas verbissen wie standhaft du uns weißmachen willst das alles relativ ist und das es unter Berücksichtigung gewisser Faktoren zwischen einem W12 und ein Kompaktwagen mit Hybrid kaum nennenswerte Unterschiede gibt. Da muss man doch einfach nur drüber schmunzeln und den Kopf schütteln

Vorgaben seitens des Gesetzgebers waren und sind immer ein wichtiger Anreiz umwelt- und ressourcenschonede Technologien zur Serie zu verhelfen (Katalysator, DPF, Hybrid etc.)

Gruß

Evren

Beitrag von „T-RACK“ vom 28. Oktober 2006 um 08:17

Zitat von Heinz

Mir ist nicht ganz klar, warum immer angezweifelt wird, dass die Hersteller nicht auf den Markt reagieren. Alle Hersteller werden alles tun, um Kunden zu gewinnen.

gruß

Heinz

Weil die Autoindustrie in der Vergangenheit immer erst reagiert hat, nachdem der Gesetzgeber dies gefordert hat.

Die halbe Welt hat bereits Katalysatoren gehabt, als sich die Industrie in Deutschland immer noch mit Händen und Füßen dagegen gewehrt hat. "Der Kunde verlangt das noch nicht nicht, und wird das nicht zahlen wollen". Dann kam die gesetzliche Regelung.

Und der Rußpartikelfilter wurde von den deutschen Autobauern auch erst auf massiven politischen Druck eingeführt.

Und was ist mit der Nachrüstbarkeit des DPF beim R5 - der Kunde will es - VW will/kann es nicht.

Freiwillig machen die gar nichts.

Gruß

Chris