

30.08.2017

AutoBild und Diesel: Ein Musterbeispiel an Desinformation

Sie wollen sich anlässlich des Dieselskandals über den Stand der Autoproduktion informieren? Welche neuen Modelle sind ab sofort NOx-sauber, nicht nur auf dem Papier sondern in der Praxis? Welche Modelle haben nicht in fünf oder zehn Jahren ihr Verfallsdatum überschritten und müssen verschrottet werden? Ist es vielleicht geschickter, sich einen Benziner zuzulegen? Wenn ja, in welcher Fahrzeugklasse?

Bei der nach eigenen Angaben größten europäischen Automobilzeitschrift bekommen Sie diese Informationen – glauben Sie? Träumen Sie weiter! Ein Überblick über die Autotests der letzten elf Wochen von KW 23 bis 34 ergibt ein trauriges Bild.

Testberichte von Dieselfahrzeugen:

Marke	Modell	Leistung	Leergewicht	Testverbrauch
		PS	kg	L/100 km
Ford	Focus Turnier 1.5 TDCi	120	1450	5,5
Renault	Megane Grandtour Energy dCi 130	130	1469	5,3
Hyundai	i30 Kombi 1.6 CRDi	136	1444	5,5
Skoda	Superb Combi 2.0 TDI	150	1589	5,7
Ford	Mondeo 2.0TDCI	150	1693	5,8
Mazda	6 Skyactiv-D150	150	1520	5,4
Skoda	Superb 2.0 TDI	150	1584	5,5
Renault	Talisman Grandour dQ160 EDC	160	1643	6,5
Honda	CR-V 1.6i DTEC 4WD Automatik	160	1745	7,0
Opel	Insignia Sports Tourer 2.0	170	1616	6,2
Opel	Insignia Grand Sport 2.0 Diesel	170	1595	6,1
Mazda	CX5 Skyactiv-D AWD Automatik	175	1713	7,5
Renault	Koleos Energy dCi 175 4WD X-tronic	177	1828	7,1
Ford	Mondeo Turnier 2.0 TCDi	180	1739	6,0
Audi	Q5 2.0 TDI quattro	190	1956	7,2
Volvo	XC60 D4 AWD	190	1956	6,5
Audi	A6 Avant 2.0 TDI Ultra	190	1837	6,1
BMW	520d Touring	190	1851	6,6
Mercedes	E 220 d T-Modell	190	1891	6,3
Volvo	V90 D4	190	1860	6,6
Mercedes	GLC250 d 4Matic	204	1941	7,4
Volvo	XC90D5 AWD	235	2102	7,7
Land Rover	Discovery Sd4	240	2330	7,9

Vergeblich suchen Sie den NOx-Ausstoß im normalen Fahrbetrieb. Vergeblich suchen Sie Angaben über den Adblue-Verbrauch, natürlich bei korrektem NOx-Ausstoß. Und ebenso vergeblich suchen Sie Angaben über die dabei entstehenden Adblue-Kosten und die Adblue Reichweite. Diesen Aufwand will man bei **AutoBild** anscheinend (noch) nicht treiben. Da würde so manches Fahrzeug denkbar schlecht aussehen. Das kann man den Sponsoren, sprich Werbekunden nicht zumuten. Auch

wäre es ohne aktive Beteiligung der Hersteller nicht möglich, einen Stand zu erzeugen, der den NOx-Erfordernissen der Praxis gerecht wird.

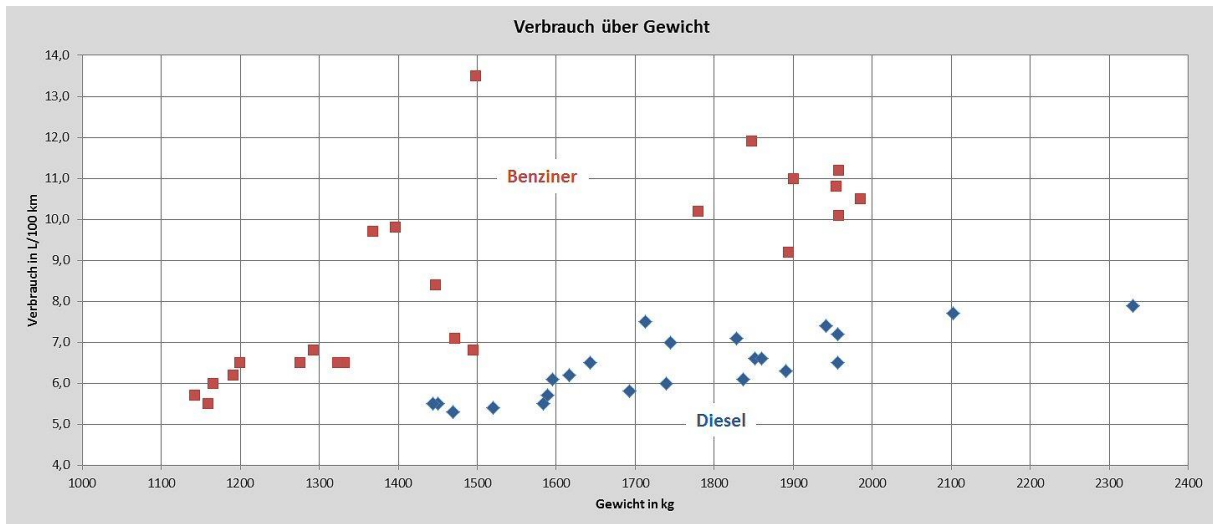
Dass die Hersteller von Adblue-Dieseln nicht mitspielen ist nur logisch, denn sie sind noch nicht bereit, die Adblue Beimengung auf praxistaugliche Werte anzuheben. Man von den Kunden teurer Premiumfahrzeugen der Marken Audi und Mercedes einfach nicht verlangen, sich alle 2000 Kilometer die Hände mit dem klebrigen Zeug schmutzig zu machen. Lieber verschmutzen die Lungen der Großstadtbewohner.

Und so liefert uns **AutoBild** statt detaillierter Informationen über Dieselfahrzeuge lieber eine Menge Testberichte von Benzinfahrzeugen, was ja grundsätzlich in Ordnung ist. Hier sollte doch zumindest ein passendes Objekt für jedermann in jeder Preisklasse dabei sein, meinen Sie? Schon wieder falsch. Hier die Liste der im selben Zeitraum untersuchten Benzinfahrzeuge.

Testberichte von Benzinfahrzeugen:

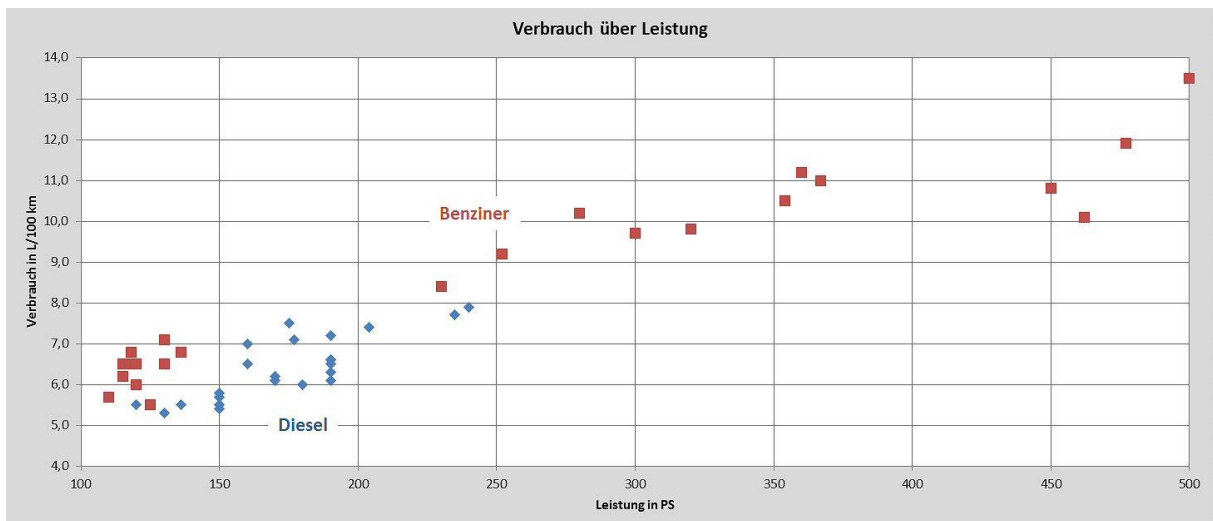
Marke	Modell	Leistung PS	Leergewicht kg	Testverbrauch L/100 km
Citroën	C3 Pure Tech 110	110	1142	5,7
Seat	Areca 1.0 TSI	115	1332	6,5
Opel	Corsa 1.0 Ecotec	115	1191	6,2
Audi	1.0 TFSI Ultra	116	1323	6,5
Renault	Captur Energy Tca 120	118	1292	6,8
Mazda	CX-3 Skyactiv-G 120	120	1199	6,5
Hyundai	i20 blue 1.0 T-GDI	120	1165	6,0
Ford	Fiesta 1.0 Ecoboost	125	1159	5,5
Peugeot	3006 Pure Tech 130	130	1471	7,1
Opel	Crossland X 1.2 Turbo	130	1276	6,5
Mini	Cooper Countryman	136	1495	6,8
Skoda	Oktavia RS 230 Kombi	230	1447	8,4
Audi	Q5 2.0 TFSI quattro	252	1894	9,2
Alfa Romeo	Stelvio 2.0 Turbo Q4	280	1779	10,2
Seat	Leon Cupra 300	300	1368	9,7
Honda	Civic Type R GT	320	1396	9,8
Audi	SQ5 3.0 TFSI quattro	354	1985	10,5
Porsche	Macan GTS	360	1957	11,2
Mercedes	AMG GLC 43 4Matic	367	1900	11,0
Audi	S6 4.0 TFSI quattro	450	1954	10,8
BMW	M550i xDrive	462	1957	10,1
Lexus	GS F	477	1847	11,9
Porsche	911 GT3	500	1498	13,5

An der Tabelle allein wird die Taktik von **AutoBild** bei der Fahrzeugauswahl noch nicht richtig transparent. Mit ein paar grafischen Tricks klärt sich das Bild. Z.B. mit der Darstellung des Benzinverbrauchs über dem Fahrzeuggewicht, wie im folgenden Diagramm.



Dass Benziner **deutlich** über den Dieselfahrzeugen liegen – geschenkt. Das wussten wir immer schon. Auffällig ist die Lücke an Benzinmodellen im Bereich zwischen 1.500 und 1.800 Kilogramm. In diesem Bereich liegen die meisten Kompakt- und Mittelklassemodelle, also ein großer Teil der gesamten Fahrzeugflotte auf Deutschlands Straßen. Genau in diesem Bereich tummeln sich die meisten getesteten Diesel. Benzinmotoren sind den Modellen außerhalb des genannten Spektrums vorbehalten, sowohl besonders leichten und als auch schweren Fahrzeugen. Ausgenommen allerdings die ganz schweren Brummer mit mehr als zwei Tonnen.

Noch interessanter als das Gewichtsdiagramm ist die Darstellung des Verbrauchs über der Motorleistung.



Benziner drängeln sich in der Kleinwagenkategorie unterhalb von 140 PS. In der beliebtesten Leistungsspanne zwischen 150 und 250 PS findet sich nur ein einziger Benziner, dagegen haufenweise Diesel. Leistungen oberhalb von 250 PS sind ausschließlich den Benzinmotoren vorbehalten. Die Beweggründe liegen auf der Hand. Die Verbräuche von Kleinwägen mit 100 bis 150 PS liegen auch mit Benzinmotoren bei erträglichen 5,5 bis 7 L/100 km. Am anderen Ende der Leistungsskala, bei Sportlimousinen und reinrassigen Sportfahrzeugen mit mehr als 250 PS, spielt der Verbrauch keine Rolle

mehr. Diese Klientel kann es sich leisten, große Mengen an CO₂ in die Atmosphäre zu blasen. Dieselmotoren sind hier als Antriebsaggregat sowieso fehl am Platz. Aber die vielen Fahrzeuge dazwischen mit einem extrem hohen SUV-Anteil würden als Benziner die CO₂-Bilanz gründlich verhaseln. Der Flottenverbrauch der deutschen Premiumhersteller stiege in ungeahnte Höhen.

Diese Werbung für den Dieselmotor bei unseren Brot- und Butterfahrzeugen wäre nicht weiter schlimm, wenn **AutoBild** den NO_x-Status dazu liefern würde. Nur mit dem Finger auf Andere zu deuten reicht einfach nicht. Auch die Presse muss ihren Beitrag leisten und uns ausführlich darüber informieren, welche Hersteller bereit sind, ihre Fahrzeugflotte so schnell wie möglich Zukunfts- und Innenstadt-tauglich zu machen. Genügend Zeit hätten sie gehabt. Nur passiert ist nichts, denn sie glauben immer noch, die Probleme mit lächerlichen Software-Updates in den Griff zu kriegen. Gegebenenfalls müssten die Medien diese unwilligen und halsstarrigen Zeitgenossen in den obersten Etagen unter Druck setzen – beispielsweise mit einem Boykott der schlimmsten Fahrzeuge.

Statt sich um die unangenehme Gegenwart zu kümmern, flüchten sich die Vorstände gerne in Zukunftsvisionen. Wie sie die Mobilität von morgen neu erfinden wollen, das interessiert uns aber heute nicht. Tut uns leid. **AutoBild** und andere sollten nicht viele Seiten für irgendwelche utopischen Zukunftsszenarien vergeuden. Hier und heute spielt die Musik. Wird Zeit, dass die überbezahlten Chefs von Premiumfirmen mit ihren Premiumgehältern ihre vielzitierte Verantwortung ernst nehmen und die Pflicht erledigen, bevor über sie über Kür faseln.

Wie lautet also der Ratschlag für den leidgeprüften Autofahrer? Was soll er sich anschaffen?

- Einen **Benziner**? Lieber nicht, schon gar nicht, wenn er mit einem SUV liebäugelt. Auf lange Sicht trübt der hohe Verbrauch die Fahrfreude.
- Einen **Hybrid**? Kommt darauf an. Die besten Varianten auf dem Markt sind momentan der BMW 225 xe Active Tourer und der Mini Cooper S E Countryman. Verbrauch wie ein Diesel, keine drohenden Fahrverbote, tolle Beschleunigung, Allradantrieb, 3.000 Euro Zuschuss, was will man mehr?
- Ein **Elektromobil**? Als Zweit- oder Drittwagen, mit einer Doppelgarage und Starkstromanschluss, da kann man drüber nachdenken. Für alle anderen gilt: Finger weg!
- Wenn es schnell gehen muss und es unbedingt ein **Diesel** sein muss, dann kommen eigentlich nur **BMWs der Fünfer- und X5-Baureihe** infrage. Sie liegen heute schon weit unter den geforderten NO_x-Grenzwerten. Der 520d ist in dieser Hinsicht sogar das mit Abstand sauberste Auto auf dem Markt.

Ansonsten lautet die Devise: Warten! Warten, bis sich die Hersteller dazu herablassen, die laufende Serie in Ordnung zu bringen. Warten, bis sich die Medien dazu bequemen, uns umfassend aufzuklären. Da ist Geduld gefragt, denn Schnelligkeit ist nicht unbedingt die Stärke der Deutschen Automobilbranche.

Jacob Jacobson