

## Irreführung laut Gesetz

Unsere Autos verbrauchen weit mehr Sprit, als es die offiziellen Normwerte versprechen – die EU muss handeln **VON FERDINAND DUDENHÖFFER**

Fast jeder hat die Erfahrung schon gemacht: Im Alltag verbrauchen Autos mehr Kraftstoff, als die Verkaufsspektive versprechen. Die Auswertung von 188 Autotests des Magazins *auto motor und sport* zeigt, dass der Verbrauch im Schnitt 27 Prozent oder 2,4 Liter über den Herstellerangaben liegt. Der ADAC ermittelt bis zu 25 Prozent Verbrauchsüberschreitung. Täuschen die Autobauer also ihre Kunden? Die Hersteller messen den Verbrauch streng nach Gesetz. Bereits 1970 hat die EU ein Verfahren vorgeschrieben, das alle technischen Anforderungen – darunter die Verbrauchsmessvorschrift – zur Zulassung und Inbetriebnahme von Neuwagen regelt. Durch diese Harmonisierung wurde der gemeinsame EU-Automarkt erst ermöglicht. Die Verantwortung für die Richtlinie lag beim Industriekommissar, nicht beim Verbraucherschutz- oder Umweltressort. Freilich galten die Messvorschriften wegen ihrer Verbrauchsangaben seit Anbeginn als realitätsfern.

Eine neue Messvorschrift, der sogenannte NEFZ-Test (Neuer Europäischer Fahrzyklus), sollte den Kritikern den Wind aus den Segeln nehmen. Die neue Regelung wurde 1993 erneut vom Industriekommissar, damals Martin Bangemann, zur Verabschiedung gebracht. Beim NEFZ-Test wird über einem Zeitraum

von 20 Minuten auf einem Rollenprüfstand ein Fahrzyklus simuliert, der für wenige Sekunden eine Spitzengeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde erreicht und über eine Zeitspanne von 13 Minuten kurze Fahrzeiten und Geschwindigkeiten bis zu 50 Kilometern pro Stunde nachbildet. Der Kraftstoffverbrauch wird dann aus den Abgasemissionen hochgerechnet. Nach diesem Test werden seit 1996 die Verbrauchswerte der Neuwagen ermittelt.

Diese idealisierten Testbedingungen verzerren die Realität gleich mehrfach.

Auffällig ist die Spitzengeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde. Alle verkauften Neuwagen erreichen deutlich höhere Geschwindigkeiten, die selbstverständlich auf Autobahnen auch gefahren werden. Je höher aber das Tempo, desto höher der Treibstoffverbrauch. Damit untertreibt der NEFZ-Test den tatsächlichen Treibstoffverbrauch. Zusätzlich werden beim Test idealisierte Umgebungstemperaturen zwischen 20 und 30 Grad Celsius vorgegeben. Je höher die Umgebungstemperatur, desto leichtflüssiger sind die Schmierstoffe, desto geringer sind die Reibwiderstände im Motor, desto niedriger ist der Testverbrauch. Da der Testverlauf fest definiert ist, kann jede elektro-

nische Motorsteuerung den Testzyklus erkennen und das Fahrzeug automatisch auf einen treibstoffschonenden Fahrbetrieb umstellen. Das Fahrzeug lässt sich auf den Testzyklus »optimieren«. Ob dies tatsächlich geschieht, kann hier nicht beurteilt



**FERDINAND DUDENHÖFFER** ist Professor für Betriebswirtschaft und Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen

werden. Aber es ist möglich, dass »künstlich« erzeugt niedriger Verbrauch gemessen wird.

Ein zweiter Grund führt ebenfalls zur Unterschätzung des Verbrauchs. Zahlreiche Stromverbraucher im Auto bleiben unberücksichtigt. So sind Klimaanlage, die bei hohen Außentemperaturen den Kraftstoffverbrauch bis zu 30 Prozent hoch-

treiben, beim Test auszuschalten. Weitere Stromverbraucher wie Licht, Scheibenwischer, elektrische Fensterheber, Türöffner, Sitzversteller, Schiebedächer, Sitzheizungen oder Infotainment werden beim NEFZ-Test auch ignoriert. Sie alle jagen also den Treibstoffverbrauch hoch, ohne dass es sich in den Verbrauchsangaben niederschlägt. Sind alle Anlagen eingeschaltet, kann der Stromverbrauch bis zu fünf Kilowatt steigen. Das sind bis zu fünf Liter mehr Sprit auf 100 Kilometern. Da die Zahl der Extras in den Neuwagen ständig steigt, driften Verbrauchsangabe und Realität kontinuierlich auseinander. Besonders schädlich: Weil zusätzlicher Strom nicht in der Verbrauchsangabe erscheint, fällt er auch bei der Berechnung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes unter den Tisch. Folglich wird dies weder bei den EU-Grenzwerten noch bei der neuen Kfz-Steuer berücksichtigt. Der Anreiz zur Entwicklung und Vermarktung energiesparender Extras wird gekappt.

Als Drittes schlägt das Fahrzeuggewicht zu Buche, das mit jedem Extra im Auto steigt. Breite Reifen, Ledersitze, Mittelarmlehnen, elektrische Sitzversteller, Tür- und Kofferraumöffner, Schiebedächer, Holzzierteile, Lautsprecher, Navis, Sport-

pakete, all das bringt Zusatzgewicht ins Fahrzeug. Als Daumenregel gilt dabei: 100 Kilogramm Gewicht verursachen 0,4 Liter Mehrverbrauch auf 100 Kilometer. Dank Extras kann das Gewicht um bis zu 150 Kilogramm steigen.

Die Abweichungen der Verbrauchsangaben gegenüber dem Alltag sind signifikant. Das Messverfahren ignoriert den Verbraucherschutz und hat gravierende Folgen für den Klimaschutz. Der in der Auswertung der 188 Fahrzeugtests ermittelte Mehrverbrauch von 2,4 Litern entspricht einem zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 58 Gramm pro Kilometer. Nun sollen von 2012 an nach den Plänen der EU Neuwagen im Schnitt nicht mehr als 120 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstoßen. Da ein mit 120 Gramm CO<sub>2</sub> gemessener Neuwagen in der Realität aber im Schnitt 178 Gramm CO<sub>2</sub> verbraucht, hebt die EU mit den Messvorgaben ihre eigenen Klimaziele aus. Zusätzlich wird wegen der geschönten CO<sub>2</sub>-Bilanz die Vermarktung von Elektroautos benachteiligt. Die realitätsferne Bangemann-Richtlinie muss also zügig überarbeitet werden und gehört in die Hände des Verbraucherschutz- und Umweltkommissars. Sonst wird der Bock zum Gärtner.