

Ab Samstag gilt das neue Testverfahren

Text: Ferdinand Dudenhöffer
Foto: zVg

Ab 1. September 2018 ist für die Typgenehmigung für PW und leichte Nutzfahrzeuge die Verbrauchsmessung nach dem sogenannten WLTP – ausbuchstabiert Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (weltweit einheitliches Leichtfahrzeuge-Testverfahren) – massgebend. Das WLTP ersetzt die Messungen nach dem alten und wenig realistischen Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Beide Testverfahren werden unter Laborbedingungen durchgeführt, allerdings dauert das WLTP 1800 Sekunden gegenüber lediglich 1200 Sekunden beim NEFZ, die simulierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 130 km/h statt 120 km/h, die Beschleunigungsphasen sind anspruchsvoller, und es werden nicht nur die nackten Einstiegsmodelle getestet, sondern Zusatzausstattungen wie elektrische Sitze, Klimaanlage und vieles mehr sind mit eingerechnet (s. Tabelle «Auszug aus den Zyklusprofilen», Seite 5). Also müssen künftig erheblich mehr Modelle auf den Testprüfstand. Zusätzlich steigen mit dem Treibstoffverbrauch auch Emissionen wie etwa CO₂.

Komplizierte Regelungen

Neben den WTLP-Laborwerten sind mit den neuen Umweltstandards Euro 6d-Temp und Euro 6d auch sogenannte Real-Driving-Emissions-Überprüfungen (RDE) vorgesehen, die stichprobenweise von den Behörden, wie etwa dem Kraftfahrt-Bundesamt in Deutschland, vorgenommen werden. Wie diese RDE-Tests abzulaufen haben, ist in der EU-Verordnung Nr. 2018/858 festgeschrieben. Dabei gilt ab 1. September 2019 der Euro-6d-Temp-Standard. Dies bedeutet, dass die NO_x-Emissionen bei alltäglichen Fahrten (gemessen nach RDE) nur noch 2.1-mal den WLTP-Grenzwert überschreiten dürfen und ab Januar 2021 nur noch die 1.5-fache Überschreitung der WLTP-Grenzwerte erlaubt ist. Dies ist für den Stickoxid-Ausstoss bei Diesel-PW bedeutend. Ab 2021 dürfen neue PW auch im realen Fahrbetrieb nur 120 mg NO_x/km ausstossen. Der Grenzwert für die Laborprüfungen (WTLP) liegt seit längerer Zeit bei 80 mg NO_x/km. Besonders die grossen Verwerfungen nach dem Dieselskandal haben gezeigt, dass die NO_x-Grenzwerte im normalen Fahrbetrieb zum Teil um mehr als das Zehnfache überschritten wurden, was bisher nicht illegal war. Die hohen Stickstoffdioxid-Belastungen in unseren Grossstädten wurden also keineswegs durch Euro-6-Diesel abgemildert.

Dieselgate blockiert Teststände

Keine Frage: Die neuen Typgenehmigungsvorschriften sind komplizierter, aber man hätte sich schon vor geraumer Zeit darauf vorbereiten können. Die Diskussionen um WLTP laufen immerhin seit zehn Jahren. Gut vorbereitet ist etwa ein Grossteil der Hersteller wie Peugeot, Renault, Hyundai, viele Japaner sowie auch Opel und Ford. Im VW-Konzern haben Hausaufgaben zu Dieselgate viel Zeit und Testkapazität gebunden. Und da jede Menge Rückrufe veranlasst wurden, hatten diese Priorität. Neue Motoren-Software für zig Diesel-PW musste entwickelt, getestet und freigegeben werden. Viele Teststände waren durch die Folgen des Dieselgates blockiert. Nicht ganz so schlimm wie bei VW, Audi oder Porsche sieht es bei Mercedes aus. Bei BMW, die kaum mit Dieselgate zu kämpfen hatten, ist ein Lieferverzug durch die WTLP-Tests kaum zu erkennen.

Bei VW geht der Rückstau so weit, dass die Parkfläche der bisherigen Bauruine des Flughafens Berlin-Brandenburg genutzt wird, um produzierte Neuwagen zwischenzuparken, bis vielleicht in einem oder zwei Monaten das Modell den Test durchlaufen hat, zertifiziert ist und dann an Händler und Kunden ausgeliefert werden kann. Auch Audi braucht Parkraum. Und auch bei Porsche und anderen kommt es zu Verzögerungen.

WLTP Zwischenlager für Autos, mehr Realitätsnähe und gesteigerte Dynamik fürs E-Auto – das weltweit einheitliche Leichtfahrzeug-Testverfahren stellt eine Herausforderung auf mannigfaltigen Ebenen dar.



Höhere Rabatte, Tageszulassungen, Papiereffekte für die Steuer

Im Frühjahr 2019 dürfte der WLTP-Albtraum ein Ende haben. Bis dahin müsste es selbst VW geschafft haben und wieder für alle Modelle lieferbar sein. Allerdings ist mit hohen Zusatzkosten zu rechnen. Einerseits wird man im zweiten Halbjahr 2018 bei VW, Audi und anderen mit weniger Erstzulassungen rechnen können. Zum zweiten ist die Gefahr gross, dass Marken durch WLTP-Probleme Kunden an die Mitbewerber verlieren. Dagegen setzt man gerne höhere Rabatte, konstante Eintauschpreise für die gebrauchten Vorwagen, die eben dann drei oder sechs Monate länger ohne Zusatzkosten für den Besitzer genutzt werden können, und Eigenzulassungen, die im Monat August bei einigen Autobauern die Lieferbereitschaft mit Tageszulassungen erhöhen.

Wer also am 31. August noch kräftig Neuwagen nach dem alten Prozedere auf seinen Händlerbetrieb oder als Autobauer auf sich zulässt, kann ab 1. September die Kunden mit Tageszulassungen versorgen. Dabei muss eine Tageszulassung nicht unbedingt ein Nachteil sein, denn Tageszulassungen sind in einigen Ländern mit weniger Motorfahrzeugsteuern befrachtet als die neuen Fahrzeuge ab 1. September. Der Grund ist in vielen Fällen die Motorfahrzeugsteuer, die ab 1. September für das gleiche Fahrzeug höher ist. Ein Papiereffekt,

Vorbereitung im Prüflabor Auch das Testvorgehen nach WLTP ist immer noch ein Labortest auf einem Rollenprüfstand und hat mit RDE (Real Driving Emissions, Emissionen unter realen Fahrbedingungen) noch gleich wenig zu tun wie der bisherige NEFZ.

der sich für manchen Finanzminister angenehm anfühlt. Die tatsächlichen Verbräuche und Abgasemissionen bleiben gleich. Aber auf dem Papier, und damit für die Steuer, wirds mit WLTP mehr.

WLTP schiebt Elektroauto mit an

Die Wirkung vom WLTP ist deutlich grösser als die verzögerten Auslieferungen oder ein paar Euro mehr Motofahrzeugsteuer. Einerseits werden durch höhere Papierwerte bei CO₂ neben den strengerem CO₂-Vorgaben ab dem Jahr 2020 – dann sind es noch 95 g CO₂/km statt 130 – zusätzlich die Zügel bei den CO₂-Emissionen durch die realitätsnähere Messung angezogen. Verbrennungsmotoren werden damit zusätzlich teurer. Entweder ich baue Leichtbau à la Formel 1 in meinen Serien-Passat, um hohe Strafzahlungen zu vermeiden, oder ich muss mehr Elektro-Golf verkaufen, um die Bilanz stimmig zu machen. Es läuft also in Richtung E-Auto. Ob WTLP, ob neue CO₂-Flottenverbrauchsstandards ab 2020 und dann weiter ab 2025, ob Euro 6c und damit Partikelfilter für Otto-Direkteinspritzer, der Verbrennungsmotor wird es schwer haben in der Zukunft. ●

Ferdinand Dudenhöffer ist Direktor des CAR-Instituts und Inhaber des Lehrstuhls für allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen (D).