

# Strategien und Modellpolitiken deutscher Automobilhersteller

## BUND-Hintergrund

Stand: September 2009

### BMW



Von den deutschen Herstellern hat in den letzten zwei Jahren **BMW** als einziger Hersteller durch die Einführung des Programms 'EfficientDynamics' ab 2007 die Volumenmodelle seiner Neuwagenflotte kontinuierlich optimiert. Zu den technischen Maßnahmen gehören: Effizientere Motoren, Einbau einer Stopp-Start-Automatik, bessere Aerodynamik (Unterbodenverkleidung, automatische Kühlerklappenschließung), verbessertes Energiemanagement und einzelne Leichtbaumaßnahmen.

Die in Deutschland verkaufte BMW-Flotte stieß nach 184 g CO<sub>2</sub>/km im Jahre 2006 noch 158g/km CO<sub>2</sub> in 2008 aus (jeweils Typ-Emissionen gemäß dem vor Manipulation nicht gesicherten Neuen Europäischen Fahrzyklus).

Künftig soll nach BMW-Aussagen Kraft-Wärme-Kopplung im Fahrzeug ein weiteres Einsparungspotential von 15 % ermöglichen und grundlegend verbesserte Hybridfahrzeuge entwickelt werden. Langfristig wird auf Wasserstofffahrzeuge gesetzt.

Die Motorleistung der BMW Modellpalette wurde nicht reduziert. Auch die Spitzengeschwindigkeiten der BMW Neuwagen sind unvermindert hoch (235 km/h in 2007). Mit dem X6 und dem 5er GT werden neue, mit dem Klimaschutzziel nicht vereinbare Modelle eingeführt.

### Mercedes-Benz



**Mercedes-Benz** fasst unter dem Begriff 'blue efficiency' verschiedene technische Maßnahmen zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen zusammen, die modellreihenübergreifend eingesetzt werden.

In den letzten Jahren profitierte Mercedes bei den CO<sub>2</sub>-Werten vom Verkauf von Chrysler, die mit einem Durchschnitt von 241g CO<sub>2</sub>/km weit über dem Wert von Mercedes liegen und von der Markengemeinschaft mit Smart. Dadurch sanken die Durchschnittsemissionen auf 180 g CO<sub>2</sub>/km ab, obwohl auch weiterhin überwiegend PS-starke und schwere Fahrzeuge dominieren. Mittel- und langfristig setzt Mercedes auf Hybridtechnologien und die Einführung der Brennstoffzelle mit Wasserstoffantrieb. Der Elektro-Smart soll ab 2012 in den freien Verkauf gehen.

### Audi



Der dritte Premiumhersteller **Audi** hat sich vor einiger Zeit selbst einer guten Möglichkeit zu Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beraubt. Mit dem A2 wurde das mit Abstand sparsamste Fahrzeug der Flotte aus dem Programm genommen.

## Volkswagen



**Volkswagen** setzt ähnlich wie Mercedes auf eine spezielle modellreihenübergreifende Produktlinie namens BlueMotion, die durch längere Getriebeübersetzungen, optimierte Aerodynamik und einer Motoroptimierung für einen geringeren Verbrauch sorgt.

Durch die gleichzeitige Einführung von Modellen wie den Tiguan, gibt es bislang nur geringe positive Effekte beim CO<sub>2</sub>-Wert. In den letzten 2 Jahren konnte dieser gerade einmal von 173 auf 166 g/km reduziert werden. Chancen zu einer wirklichen Reduzierung bietet die Einführung der 'new small family', die mit dem 'up!' ihren ersten Vertreter auf der IAA präsentiert.

Die Entwicklung von Hybrid-Fahrzeugen sehen die Wolfsburger Motorenentwickler als Zwischenschritt hin zu einer völligen Elektrifizierung der Antriebe. Um dieses Ziel zu erreichen, hat Volkswagen einen Forschungsschwerpunkt auf die Entwicklung leistungsfähiger Batterietechnologien gelegt. Das erste reine Elektrofahrzeug von VW mit einer Reichweite von 150 km ist für 2013 angekündigt.

Interessant ist die Entwicklung eines neuen selbstzündenden und direkteinspritzenden Benzin-Verbrennungsmotors, der besonders kleinere Fahrzeuge sparsamer antreiben könnte. VW verlässt sich – im Gegensatz zu den anderen deutschen Herstellern – also nicht auf allein auf high-tech Dieselmotoren, um CO<sub>2</sub>-Emissionen (NEFZ) von Neuwagen abzusenken.

## Ford



**Ford** verfolgt mit seinem „Product Sustainability Index“ (PSI) den umfassendsten Nachhaltigkeitsansatz, um Automobile bereits im Frühstadium ihrer Entwicklung bezüglich ihres Einflusses auf die Umwelt, die Gesellschaft und die Wirtschaft zu bewerten und sieht sich diesbezüglich in einer Vorreiterrolle.

Mit dem Focus EConetic baut Ford aktuell ein Fahrzeug, das in der Kompaktklasse einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von nur 115g/km hat. Dieser Wert wurde durch eine Veränderung des Motormanagements und durch eine verbesserte Aerodynamik erreicht. Auch weitere Motoren des neuen Focus haben einen relativ geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoß, allerdings handelt es sich dabei ausschließlich um Dieselfahrzeuge. Im neuen C-Max sollen ab kommendem Jahr allerdings auch neue und sparsamere Benzinmotoren zum Einsatz kommen.

Ford setzt in der Zukunft auf den Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen, die zwei bekannte Energiequellen zu einer Antriebseinheit zusammenfassen sollen, nämlich Brennstoffzelle und Batterie. Bereits in wenigen Jahren will Ford die Serienreife für Brennstoffzellenfahrzeuge erreichen. Das erste reine Elektrofahrzeug soll ab 2011 bei den Händlern stehen.

## Opel



Mit dem Agila hat **Opel** den sparsamsten Viersitzer mit Benzinmotor aller deutschen Hersteller im Angebot. Mit nur 120g/km CO<sub>2</sub> wird gezeigt, dass es möglich ist, auch sparsame Benzinmotoren zu bauen. Leider ist dieser Opel eigentlich ein Suzuki. Opel setzt zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung auch größtenteils auf Diesel. Das Zaubermittel im Kampf gegen den Klimawandel heißt ecoFLEX. Diese Weiterentwicklung im Motorenbereich sorgt für sparsamere Motoren in allen Volumenmodellen.

Die Opelingenieure sehen die Zukunft im Elektroantrieb. Die Studie Flextreme, die mit einem Elektromotor betrieben werden soll, aber auch einen kleinen Dieselmotor zur Stromgewinnung an Bord hat, soll nur 40g/km CO<sub>2</sub> emittieren. Der Ampera soll auf der IAA 2011 als Serienfahrzeug vorgestellt werden.

**Tabelle: Auswahl neuer Modelle deutscher Hersteller (IAA und 2010)**

Marke	Erstes serienmäßiges reines Elektro-Mobil	Premiere IAA 2009	Hybride
<b>Audi</b>	In den nächsten <b>10 Jahren</b>	<b>R8 Spyder</b> Bis zu 420 PS, 14,6 l Verbrauch, 349 g/km CO2 <b>S5 Sportsback</b> 333 PS, 9,7 l Verbrauch	<b>A1 und Q5</b> (beide in Planung, keine näheren Angaben, kommen nicht vor 2010).
<b>BMW</b>	Zwischen <b>2010 und 2015</b>	<b>X6 Hybrid</b> 485 PS, 9,9 l Verbrauch, 231 g/km CO2 <b>5er Gran Turismo</b> Bis zu 407 PS, 11,2 l Verbrauch	<b>X6 Hybrid</b> 485 PS, 9,9 l Verbrauch, 231 g/km CO2 <b>7er Hybrid</b> Verbrauch um die 10 Liter, ca. 233 g/km CO2
<b>Mercedes-Benz</b>	Ab <b>2010</b> , ab <b>2012</b> im freien Verkauf	<b>SLS</b> 571 PS, Spitzengeschwindigkeit 315 km/h	<b>S 400 Hybrid</b> 8,2 l Verbrauch, 190g/km CO2 <b>S 500 plug in Hybrid</b> und <b>C-Klasse</b> (in Planung, kommen nicht vor 2011).
<b>Volkswagen</b>	Ab <b>2013</b>	<b>Golf R</b> 270 PS	<b>Touareg Hybrid</b> 374 PS, ca. 9 l Verbrauch, 210 g/km CO2 (Bauglich ist der <b>Porsche Cayenne Hybrid</b> ) <b>Golf</b> (kommt evtl. 2010)
<b>Ford</b>	Ab <b>2011</b>	<b>C-Max</b> keine Angaben zu Leistung und Verbrauch	Hybride nur beim US-Mutterkonzern
<b>Opel</b>	<b>Offen</b> , <b>Ampera</b> kommt 2012, ist aber kein reines E-Mobil.	<b>Astra</b> Bis zu 240 PS, 9,2 l Verbrauch, 221 g/km CO2	<b>Ampera</b> 150 PS, kommt 2012, ist aber kein Hybrid im herkömmlichen Sinn.

**Kontakt und weitere Informationen:**

BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.  
 Bundesgeschäftsstelle  
 Dr. Werner Reh  
 Jens Hilgenberg  
 Referat Verkehr  
 Am Köllnischen Park 1  
 10179 Berlin  
 Tel.: 030/2 75 86-435  
 Fax: 030/2 75 86-440  
[werner.reh@bund.net](mailto:werner.reh@bund.net)