

MONATSTHEMEN 2009

Dezember 2009: Volkswagen Blue Motion 2010

Volkswagen hat im Modelljahr 2010 die „Blue Motion“ Technologie weiterentwickelt.

Bisher gehörten dazu eine längere Übersetzung der höheren Gänge, Leichtlaufreifen und aerodynamische Verbesserungen. Neu hinzu kommt die sogenannte Bremsenergie-Rückgewinnung, hierbei wird die Batterie vorrangig beim Bremsen und bei Gaswegnahme geladen, was eine spezielle Generatorregelung und Batterietechnik erfordert. Weiterhin sind nun „Start/Stop-Systeme“ dabei, der Motor wird dadurch bei stehendem Fahrzeug nach Möglichkeit ausgeschaltet. Außerdem werden Schaltanzeigen eingesetzt.

Im Ergebnis ist seit kurzem der Golf Blue Motion 1.6 TDI mit 99 g/km (NEFZ-Verbrauch 3,8 Liter Diesel je 100 km) erhältlich. Der Polo Blue Motion 1.2 TDI mit 87 g/km (3,3 Liter Diesel) folgt Anfang 2010. Gleiches gilt für den Passat Blue Motion, der als 1.6 TDI einen CO₂-Wert von 114 g/km erreicht (4,3 Liter Diesel).

Gleichzeitig bietet VW als Option die „Blue Motion Technology“ für viele Modelle an. Gegen einen Aufpreis von etwa 500 EUR werden dann Verbrauchssenkungen von rund 0,6 Liter erreicht. Diese Möglichkeit besteht auch für einige Benziner wie den Golf 1.2 TSI, dessen Verbrauch dann auf 5,2 Liter Super sinkt (CO₂=121 g/km).

Nach und nach erhalten auch die anderen Konzernmarken diese Technik, voran z.B. der Audi A3, der ebenfalls als 1.6 TDI mit 99 g/km erhältlich ist.

November 2009: Elektroautos

Elektroautos sind das derzeitige große Thema der Autoindustrie; diese sollen die umweltfreundliche Mobilität herstellen. Doch wie sieht die Energiebilanz aus? Ein Kompaktwagen benötigt 20 Kilowattstunden (kWh) Strom je 100 km. 20 kWh entsprechen aber nicht 2 Litern Kraftstoff, wie oft geschrieben, sondern rund 5 Litern. Grund hierfür sind die Umwandlungsverluste der Stromerzeugung mit dem Wirkungsgrad von knapp 40%. Auch die CO₂-Freisetzung ist dadurch hoch, erst bei einem Stromverbrauch von unter 18 kWh je 100 km ergibt sich ein CO₂-Wert von unter 120 g/km.

Das Hauptproblem der Elektroautos ist die bescheidene Reichweite bzw. das hohe Gewicht und die hohen Kosten der nötigen Batterien. Selbst mit der kommenden Lithium-Ionen-Technik ergeben sich für 200 km Reichweite etwa 300 kg Batteriegewicht. Bei der derzeit üblichen Nickel-Metallhydrid-Technik ist das Gewicht noch viel höher.

Unterschlagen wird auch der zusätzliche Strombedarf für Heizung, der in den Normwerten nicht enthalten ist. Dieser kann den Verbrauch im Winter um 50% erhöhen! Dagegen sind Verbrennungsmotoren die meiste Zeit des Jahres praktizierte Kraft-Wärme-Kopplung, deren Energieausnutzung ist daher auch weitaus besser als oft dargestellt.

Die niedrigen Energiekosten (100 Kilometer bzw. 20 kWh kosten je nach Tarif etwa 3 bis 4 EUR) ergeben sich im wesentlichen aufgrund der geringen Besteuerung. Würde Strom wie Kraftstoff besteuert, wäre der Vorteil dahin.

Unterm Strich werden reine Elektroautos auf mittlere Sicht keinen nennenswerten Marktanteil erreichen. Auf absehbare Zeit werden verbesserte Verbrennungsmotoren und stark zunehmend Hybridfahrzeuge, welche die Vorteile von Verbrennungs- und Elektroantrieb vereinen, die Zukunft sein.

Oktober 2009: IAA in Frankfurt

Auch auf der diesjährigen Automobilmesse präsentiert sich die Autoindustrie sehr grün. Mittelfristig soll es viele Elektroautos geben, allerdings sind dafür noch insbesondere die Probleme der Reichweite und der Kosten zu lösen. Außerdem ist die Umweltbilanz bei Verwendung von herkömmlich erzeugtem Strom nicht berauschend.

Viel realer sind die Fortschritte bei konventionellen Fahrzeugen. So sind in der beliebten Kompaktklasse nun mehrere Modelle mit einem CO₂-Ausstoß von nur 99 g/km zu kriegen: VW Golf, Audi A3, Seat Leon und Ford Focus. Ähnlich gut ist der neue Honda Insight (101 g/km), noch viel besser die inzwischen dritte Auflage des Toyota Prius mit 92 g/km (beides Hybridautos). Letzterer schlägt so alle Kleinwagen mit Ausnahme des Smart CDI.

Bei den familientauglichen Kompaktvans und –kombis erreichen jetzt Ford C-Max, Seat Altea, VW Golf Plus und Golf Variant, Skoda Octavia Combi und Volvo V 50 den Wert von 119 g/km oder besser.

Auch eine Klasse höher tut sich einiges: Es gibt jetzt "5L"-Ausführungen vom Audi A4 (2.0 TDi), 3-er BMW (316d und 320de) und VW Passat (Blue Motion). Weitere Hersteller dürften folgen.

September 2009: Dienstwagenregelung

Über die Hälfte der neu zugelassenen PKW sind Dienstwagen, deren gesamte Kosten von den Firmen oder Organisationen als Betriebsausgaben steuermindernd getragen werden. Die Nutzer zahlen für die Überlassung Steuern und ggf. Sozialbeiträge.

In den meisten Fällen wird hierbei die sog. 1%-Methode angewendet, bei welcher der „geldwerte Vorteil“ mit monatlich 1% des Listenpreises (jährlich also 12%) errechnet wird. Hinzu kommt ein Zuschlag für die Entfernung der Wohnung zu Arbeitsstätte (0,03% je Entfernungskilometer). Bei 33 km Entfernung ergibt sich z.B. so ein jährlicher Ansatz von rund 24% des Listenpreises (bei einem Listenpreis von 20.000 EUR wären das 4.800 EUR).

Das Fatale an dieser Regelung ist die Pauschalität. Der Dienstwagennutzer darf das Auto beliebig privat nutzen. Die Anzahl der Privatkilometer oder die Fahrweise wirken sich nicht auf den „Wert“ aus. Motorisierung und Verbrauch spielen fast keine Rolle. Die Nutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels ist völlig unwirtschaftlich für den Dienstwagennutzer, denn es gibt keine Einsparung von PKW-Fahrtkosten.

Mit der derzeitigen Dienstwagenregelung wurde ein System geschaffen, welches zum Kauf von meist teuren Autos führt und mit denen dann viel und kraftstoffintensiv gefahren wird. Diese Regelung ist reformbedürftig.

August 2009: 5-Liter-Autos / die Extrema

Im Modelljahr 1998 gab es ganze 3 Autos mit einem CO₂-Ausstoß von maximal 120 g/km, im Modelljahr 2009 sind es ca. 130 Fahrzeuge, 2010 werden etwa 150 Modelle erwartet.

Am längsten gebaut wurde der Renault Clio II „Campus“ (2002 bis heute), am kürzesten der Mercedes A 160 CDI (1998-2000).

Das leistungsstärkste Fahrzeug ist der BMW 118 d (143 PS), das schwächste der Smart 0.8 CDI (41 PS).

Die größten 5L sind, je nach Betrachtungsweise, der Ford C-Max 1.6 TDCi oder der Audi A4 2.0 TDi. Die kleinsten sind die zweisitzigen Smart´s.

Der teuerste ist der Audi A4 2.0 TDi (30.800 EUR), der billigste der Kia Picanto 1.1 (8.690 EUR).

Am knappsten verfehlt haben die Hürde die Modelle Mitsubishi Colt (vor dem Facelift) sowie Kia Rio 1.5 CRDi (beide 121 g/km).

Juli 2009: Neuzulassungen 1. Halbjahr 2009

Die Abwrackprämie hat den Markt für neue PKW kräftig durcheinandergebracht. Absoluter Gewinner sind die sogenannten Kleinwagen (Polo, Corsa, Fabia, Fiesta), deren Zulassungszahlen haben sich im Mittel verdoppelt und sie sind absolut auf den vorderen Plätzen. Bei den Kleinstwagen gab es teils extreme Sprünge (Panda, i10, Ka), allerdings auf einem niedrigeren Niveau. Gleichzeitig führt der Golf nach wie vor mit großem Abstand die Zulassungsstatistik, auch von ihm wurden etwa 30% mehr verkauft.

Die Bevorzugung von Klein- und Kleinstwagen hat dazu geführt, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoß von Neuwagen von 166 auf 155 g/km zurückgegangen ist. Die ist beachtlich, waren doch an die Abwrackprämie keine Umweltauflagen geknüpft. Aber auch das Angebot an sparsamen Fahrzeugen hat sich verändert. Aktuell gibt es mit rund 130 "5L"-Modellen mehr denn je.

Juni 2009: Vorbilder aus Politik, Wirtschaft und Verwaltungen

Für die Fahrzeugflotte des deutschen Bundestages wurde beschlossen, diese bis 2012 auf einen maximalen CO₂-Ausstoß von 120 g/km umzustellen. Ähnliches hat auch die Siemens AG als erstes DAX-Unternehmen vor; hier soll die Umstellung der 2500 Dienstwagen nach und nach bis 2015 erfolgen.

Erstaunlich viele Kommunen haben dies nach Angaben der Deutschen Umwelthilfe bereits erreicht. Hierzu gehören Wuppertal (Mittelwert 115 g/km), Blankenburg-Mahlow, Mainburg, Mainaschaff, Fürth bei Landhut und Stockheim (alle max. 120

g/km). In vielen Städten (Leipzig, Darmstadt, Passau) gibt es Beschlüsse den PKW-Fuhrpark entsprechend zu verbessern.

Mai 2009: "5L" in der Mittelklasse

Die ersten 5-Liter-Autos waren Kleinwagen (Polo SDI, 1997). Später kamen Kompaktwagen (Astra Eco 4, 2000), Kombis (206 SW, 2003) und Kompaktvans (C-Max, 2009) hinzu. Zum Modelljahr 2010 erscheinen die ersten Mittelklasse-PKW mit einem CO₂-Ausstoß von höchstens 120 g/km.

Den Anfang macht der neue Audi A4 TDIe mit einem EU-Verbrauch von 4,6 Liter (CO₂=119 g/km). Wenig später wird der nochmals überarbeitete Passat TDI Blue Motion und ein Octavia Greenline mit ähnlichen Daten erwartet. Nicht weit entfernt sind derzeit 318d mit 123 g/km sowie Laguna 1.5 dCi mit 130 g/km. Nach der nächsten Modellpflege dürfte auch hier das Klassenziel erreichbar sein.

April 2009: Automessen in Genf und Leipzig

Auf den diesjährigen Frühlingsmessen wurden viele neue sparsame Autos gezeigt. Die meisten Hersteller haben inzwischen nicht nur Kleinwagen, sondern auch Kompaktfahrzeuge („Golf-Klasse“) im Programm, die maximal 120 g/km CO₂ ausstoßen: Audi, BMW, Ford, Hyundai, Kia, Opel, Renault, Seat, VW, Volvo gehörten bereits hierzu. Neu sind Fiat (Bravo), Citroen (C4), Mazda (3) und demnächst Skoda (Octavia). Japanische Hersteller tun sich in dieser Klasse nach wie vor schwer und glänzen im wesentlichen mit Hybridautos.

Immer mehr Fahrzeuge liegen im Bereich von 100 g/km oder darunter: Ford Fiesta, Seat Ibiza, VW Polo hören (in einer Version) hierzu. Letzterer wurde auf den Messen sogar mit einem 1.2 TDI (75 PS) mit 3,3 Liter Verbrauch und CO₂-Wert von 87 g/km vorgestellt und soll ab 2010 erhältlich sein.

Bemerkenswert ist auch der modifizierte Ford C-Max, der als erster Kompaktvan die Schwelle von 120 g/km knackt und damit, bis auf den Hubraumanteil, steuerfrei ist.

März 2009: Erhöhung CO₂-Ausstoß durch Rußfilter

Die Angaben über die Erhöhung des CO₂-Ausstoßes durch Rußfilter sind von Hersteller zu Hersteller unterschiedlich und teilweise merkwürdig. Die folgenden Werte stammen von Modellen, die ohne und mit Rußfilter erhältlich sind.

Fiat gibt für seinen Panda eine Reduzierung um 1 g/km bei Ausstattung mit Rußfilter an! Citroen und Dacia bieten für ihre (kleinen) Autos keine Rußfilter an (!), machen daher auch keine Angaben. Bei Ford sind die Rußfilter entweder Serie oder nicht lieferbar (Fusion), daher fehlen Angaben, bei Peugeot ist es ähnlich. Opel nennt beim Corsa mit Rußfilter eine Erhöhung von 3 g/km, beim Astra sind es 5 g/km. Renault gibt beim Modus plus 6 g/km an, beim Clio sind es sogar 9 g/km mehr! VW gibt für den Golf V eine Erhöhung von 3 g/km an, beim Golf Plus sind es 4 g/km und beim Caddy bis zu 6 g/km. Der VW-Polo soll ohne Mehrverbrauch auskommen, für den stark verwandten Skoda Fabia (mit gleichem Motor) dagegen gilt, ähnlich wie beim Roomster, eine Erhöhung um 6 g/km.

Im Durchschnitt kann man also von einer geringfügigen Erhöhung in Höhe von rund 3 g/km durch Rußfilter ausgegangen werden. Dies entspricht einem Mehrverbrauch von 0,1 Liter auf 100 km.

Februar 2009: Abwrackprämie und Kraftfahrzeugsteuer

Im Rahmen des zweiten Konjunkturprogrammes erhalten Altautos, die verschrottet werden, eine Abwrackprämie von 2500 EUR, wenn gleichzeitig ein Neu- oder Jahreswagen gekauft wird. Leider besteht an den Neuwagen keine Begrenzung des CO₂-Ausstoßes (z.B. 140 g/km) wie es in anderen Ländern der Fall ist. Immerhin kommt die Prämie eher einkommensschwachen Haushalten zu gute, die sich bisher kein neueres Auto leisten konnten. Außerdem werden ganz überwiegend kleine und kompakte Fahrzeuge neu angeschafft.

Die neue Kraftfahrzeugsteuer, die ab Juli 2009 für Neuwagen gilt, bleibt weit hinter den Ankündigungen zurück. Zwar wird eine CO₂-Komponente eingeführt, aber der Hubraum hat weiterhin einen großen Anteil. Konkret wird die Hubraumsteuer bei Benzinern von 6,75 EUR je angefangene 100 ccm auf 2,00 EUR und bei Dieseln von 15,44 EUR auf 9,50 EUR gesenkt. Gleichzeitig wird eine zusätzliche CO₂-Steuer in der Form eingeführt, dass jedes Gramm über 120 g/km mit 2 EUR besteuert wird. Bei "5L"-Autos ergibt diese Komponente also Null!

Die größten Gewinner der Reform sind CO₂-arme Diesel. So sinkt beim Polo BlueMotion die Steuer von 232 auf 143 EUR jährlich. Beim Golf "5L" reduziert sie sich von 309 auf 190 EUR. Sparsame Benziner erreichen eine hohe prozentuale Senkung, absolut ist diese jedoch nicht so hoch wie bei o.g. Dieseln. Beim Smart 1.0 reduziert sich die Steuer von 68 auf 20 EUR jährlich, beim neuen Yaris 1.3 (120 g/km) von 88 auf 26 EUR. Bereits zugelassene CO₂-arme Autos sollen unverständlicherweise weiterhin die höheren Steuern zahlen, hier gilt es noch nachzubessern z.B. in Form eines Wahlrechtes.

Januar 2009: VW kündigt Blue-Motion II an

Für das Modelljahr 2010 (ab Herbst 2009) kündigt VW die weiterentwickelte Generation der Blue-Motion Baureihe an. Zu den bereits seit Modelljahr 2007 verwendeten Maßnahmen - Übersetzungsverlängerung der hohen Gänge, Aerodynamik, Leichtlaufreifen - kommen noch hinzu: Batterieladung möglichst im Schiebebetrieb, Start/Stop-System. Außerdem werden alle Motoren auf Common-Rail-Technik umgestellt und kleinere Hubräume eingesetzt.

Damit sollen folgende Verbrauchswerte (NEFZ kombiniert) bzw. CO₂-Ausstoß erreicht werden: Polo BlueMotion 3,5 Liter (89 g/km), Golf 3,8 Liter (99 g/km), Passat 4,1 Liter (109 g/km). Der Passat BlueMotion wäre dann der erste "5L" in der Mittelklasse. Mehr Infos bei "Runterladen". Außerdem soll es einen Benziner-Golf BlueMotion (1.2 TSI) geben, der 120 g/km schafft.