

AKTUELL

AUTOFESTIVAL 2012

Zukunftsmobile?

Raymond Klein

Dreiliterwagen, Elektroautos, Hybridmodelle - Umweltprämien gibt es für mehrere Dutzend Modelle. Doch die Automobilindustrie hat es wenig eilig, den motorisierten Individualverkehr umweltverträglicher zu machen.

Steuerdumping im Verkehrsbereich ist eine gute Sache für die Luxemburger Staatskasse und eine schlechte für die Umwelt. Beim Tanktourismus ist das Problem längst bekannt, auch wenn es weiterhin wider alle Vernunft von Ministern und den von ihnen bezahlten Experten in Abrede gestellt wird. Neu ist das Interesse am „Immatrikulations-Tourismus“: Belgische Staatsbürger flüchten vor dem „steuerlichen Würgegriff“ ihres Staates, berichtet das Magazin Paperjam, indem sie ihr Auto in Luxemburg anmelden und hier weniger Steuern zahlen. Die höchst unpopuläre Anhebung der Autosteuer durch Lucien Lux scheint also im internationalen Vergleich überholt. Werden seine Nachfolger Claude Wiseler und Marco Schank sich trauen, die Lenkungsinstrumente Sprit- und Autosteuer vor den Wahlen anzurühren? Wohl kaum, viel lieber wird Umweltpolitik mit mehr oder weniger sinnvollen Prämien gemacht.

Doch nicht nur die Politik lahmte in Sachen Ökologisierung des Autoverkehrs, auch die Hersteller schöpfen die Innovationsmöglichkeiten nicht aus. Pünktlich zum Autofestival hat sich die woxx mit der aktualisierten luxemburgischen Ökotopten-Liste und der im August veröffentlichten Auto-Umweltliste des alternativen deutschen Verkehrsclub VCD beschäftigt. „Autos des Baujahres 2011 setzen keinen neuen Maßstab“, stellt der VCD ernüchtert fest und verweist auf die unerreicht sparsamen Drei-Liter-Autos, die der VW-Konzern bereits vor über zehn Jahren anbot.

Trau keinem über 100!

Weil die Auto-Umweltliste keine Elektroautos enthält, gibt es auch wenig Neues im Vergleich zum Vorjahr: „Wie 2010/2011 liegt der Smart cdi [fortwo] mit einem CO₂-Ausstoß von 86 Gramm pro Kilometer und einem Verbrauch von 3,3 Litern Diesel auf 100 Kilometern an der Spitze. Dicht gefolgt vom Volkswagen Polo mit 1,2-TDI-Motor [Bluemotion] und dem Lexus CT 200h mit einem



Do Kangaroos Dream of Electric Cars?

CO₂-Wert von 87 Gramm pro Kilometer - der einzige Neue auf dem Siebertreppchen.“ Nimmt man statt des CO₂-Ausstoßes die VCD-Punktwertung, die auch die Belastung durch andere Schadstoffe und Lärm in die Berechnung einfließen lässt, so ergibt sich ein anderes Bild: „Das Umweltranking des VCD wurde noch nie so eindeutig von einem Hersteller dominiert wie in diesem Jahr. Auf Platz 1 bis 4 finden sich ausschließlich Fahrzeuge aus dem Toyota-Konzern.“ Insbesondere das Hybrid-Pioniermodell Prius gibt es mittlerweile in der dritten Generation, und seit kurzem sogar in einer Ausführung als Mini-Van (Grand Prius+). Auf den Plätzen fünf und sechs der VCD-Liste stehen zwei Honda-Mild-Hybride mit einem etwas schwächeren Elektromotor und einem CO₂-Ausstoß von knapp über 100 Gramm pro Kilometer.

Infolgedessen werden die beiden in Luxemburg erhältlichen Honda-Modelle in der Ökotopten-Liste nicht aufgeführt und kommen auch nicht in den Genuss der Care-Prämie von 750 Euro, die bis zum Jahresende verlängert wurde. Hier ist die von Mouvement écologique und Umweltministerium initiierte Ökotopten-Website ausgesprochen nützlich: man sieht mit einem Blick, wie hoch die Autosteuer eines Modells ist und welche Prämie man erwarten kann. Für weniger als 90 Gramm CO₂ gibt es nämlich sogar 1.500 Euro. Davon profitieren die sparsameren kleinen Modelle von Smart, Renault, VW, Ford, Fiat, Seat und Skoda, sowie die Mittelklassewagen von Toyota, Ford und Renault. Hervorgehoben seien die in der VCD-Liste noch nicht aufgeführten,

1.500 Euro einbringenden neuen Modelle von Renault und Ford und der kürzlich vorgestellte preiswerte „VW up!“-Stadtswagen, für den es immerhin noch 750 Euro Prämie gibt.

Der VW-Konzern war bereits im Vorfeld des Festivals in die Schlagzeilen geraten, weil Greenpeace Luxemburg ihn in einer medienwirksamen Aktion als Klima-Zerstörer gebrandmarkt hatte. Die Vorwürfe bezogen sich einerseits auf das Lobbying des Konzerns gegen strengere europäische Abgasnormen, andererseits auf den hohen CO₂-Ausstoß der von ihm verkauften Autos. Die VW-Generalvertretung Losch konterte via Kommuniké mit dem Argument, man marschiere mit Technologien, wie dem spritsparenden Bluemotion, an der Spitze des Fortschritts. Das wiederum ließ Greenpeace nicht gelten und erinnerte daran, dass „88% der Neuwagen des VW-Konzerns über 120 Gramm CO₂/Kilometer ausstoßen“. Auch würden in dem VW-Prospekt zum Autofestival nur zwei Bluemotion-Modelle erwähnt, die noch dazu „5000 Euro teurer als in der Normalausführung“ seien.

1000 Euro für den Zero

Die Angaben in besagtem Prospekt können in der Tat einen solchen Eindruck erwecken. In Wirklichkeit ist der Preisunterschied aber wesentlich kleiner und wird durch die Care-Prämien noch zusätzlich verringert. Problematisch ist allerdings, dass Bluemotion vorzugsweise für die teureren Modellvarianten angeboten wird. Beim VW-Konzern scheint die Vermarktungsabteilung die ökologi-

schen Verbesserungsbestrebungen der technischen Abteilung sabotieren zu wollen. Ähnlich unverständlich ist, dass der Touran-Van mit Erdgasantrieb nicht mehr aktiv vermarktet wird. Dabei führt dieses Modell seit Jahren die VCD-Vanliste an, und die Zahl der Erdgastankstellen in Luxemburg ist so hoch wie nie zuvor.

Gas ist out, Elektro-Autos sind in ... War vor einem Jahr nur ein einziges Modell erhältlich, so werden mittlerweile laut Ökotopten-Kommunique sieben verschiedene angeboten. Bereits 2011 waren angekündigt worden waren die baugleichen Peugeot „iOn“, Citroën „C-Zero“ und Mitsubishi „i-Miev“ und der Nissan Leaf. Weil die Reichweite der E-Cars 150 Kilometer nicht überschreitet, wird der Opel Ampera mit einem „Range Extender“ ausgestattet, einem Benzinmotor, der den Akku aufladen kann. Auch Renault bietet vier Modelle an, wobei hier der Austausch der Batterien den langwierigen Tankvorgang beschleunigen soll. Dies ermöglicht außerdem einen niedrigeren Kaufpreis. Allerdings fallen bei dieser Lösung Mietkosten für den Akku an, zum Beispiel 85 Euro im Monat beim Mittelklassewagen Fluence.

Erstaunlich ist, dass das Pioniermodell der Elektromobilität in Luxemburg Ökotopten keine Zeile wert ist. Bereits im vergangenen Jahr hatte die Zulassung des Tazzari Zero als Quadricycle statt als PKW verhindert, dass Käufer in den Genuss der Care-Prämie kamen. Mittlerweile hat Marco Schank eine Sonderprämie von 1000 Euro für derartige Elektrofahrzeuge eingeführt. Das Vorurteil, dass ein so kleines und leichtes Vehikel doch kein richtiges Auto sein könne, lässt sich allerdings nicht so leicht besiegen. Tatsache ist, dass im Zero während der Fahrt eine gewisse Lärmbelästigung entsteht. Damit ist er das Anti-BMW-Gefährt, denn der deutsche Konzern ist bekannt für seine nach außen lauten, im Innenraum aber flüsterleisen Protz-Modelle. Das Auto der Zukunft mag einen Elektroantrieb haben, doch es wird nicht unbedingt einem Prius oder einem Porsche Cayenne gleichen - letzteren gibts übrigens mittlerweile auch mit Hybridantrieb. Eine Studie der Universität Oxford hat untersucht, wie der Energieverbrauch um den Faktor vier verringert werden könnte. Unter anderem müsste man das Gewicht der Autos auf 300 Kilogramm drücken. Zero Future!

www.oekotopten.lu
www.vcd.org

FOTO: KOHEI SAGAWA / HIDEKI KIMURA / WIKIMEDIA