

KIT: „DEN DIESEL VERTEUFELN MACHT KEINEN SINN“

Experten des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT): Moderne Diesel sind der ökologisch beste Antrieb

Im Mainstream der Medien sind Dieselautos seit der VW-Abgasaffäre um gezinkte Prüfsoftware der Verteufelung ausgesetzt. Dabei gehört es zum guten Ton, die Selbstzünder als gemeingefährliche Dreck- und Giftschleudern zu denunzieren und ein Fahrverbot in Städten zu fordern. Eine Koalition aus Grünen und der in seiner Rolle als Abmahnverein umstrittenen Deutschen Umwelthilfe (DUH) bilden die Speerspitze in der Anti-Diesel-Agitation. Doch was ist wirklich dran an der behaupteten Diesel-Schädlichkeit?

Klärende Antworten suchten (und fanden) die Experten des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) und seinem Institut für Kolbenmaschinen (IFKM) unter der Leitung von Professor Thomas Koch. Mit 9.300 Mitarbeitern und 25.000 Studenten ist das KIT eine der großen natur- und ingenieurwissenschaftlichen Forschungs- und Lehreinrichtungen in Europa, es gehört zur Helmholtz-Gemeinschaft.

„Kein Zweifel: Der Einbau einer betrügerischen Software zur Testerkennung bei VW-Modellen ist illegal und inakzeptabel,“ betonte der Motorexperte Professor Thomas Koch vor Journalisten. Doch die darauf folgende mediale Verteufelung der Dieselmotoren als „Schmuddelantrieb“ hält er für völlig unangemessen. In den vergangenen zwanzig Jahren, so der KIT-Experte, habe die kontinuierlich strenger gewordene Emissionsgesetzgebung der Dieselbranche Höchstleistungen abgefordert. Die Motorenhersteller hätten Beachtliches geleistet. Koch: „Allein schon bei der CO₂-Emission ist der Diesel besser als Elektrofahrzeuge auf der Basis der deutschen Stromerzeugung.“ Kein Wunder, denn hierzulande wird der Strom zu zwei Dritteln aus Kohle, Öl und Gas erzeugt.

Auch in den übrigen Disziplinen hat der Dieselmotor nach Ansicht der Karlsruher Fachleute inzwischen die Nase vorn. So bei der Vermeidung von giftigen Stickoxiden (NO_x). „Mit den neuen Dieselmotoren der deutschen Hersteller wird der Stickoxidausstoß im Vergleich zu den Vorgängermodellen um circa 80 Prozent gesenkt“, heißt es beim KIT. Das NO_x-Thema, das bisher die offene Flanke des Dieselmotors war, sei damit „erledigt“. Als Beispiel für die deutliche Verbesserung der Luftsauberkeit in den letzten Jahren verweisen die Forscher auf die Messungen an der ewigen Problemstelle am Neckartor in Stuttgart: Im Jahr 2006 wurden dort die zulässigen Stickoxidgrenzwerte an 853 Stunden überschritten, 2014 waren es nur noch 36 Stunden. Mit der Einführung der neuesten Dieselgeneration werde es schnell eine weitere Entspannung geben, ist man sich am KIT sicher. Dann würden andere Stickoxidquellen mehr ausstoßen, etwa die Industrie.

„DEN DIESEL VERTEUFELN ...**- Fortsetzung von Seite 18 -**

Nicht nur beim Stickoxid, auch beim Feinstaub hat sich der Diesel aus Sicht der die KIT-Fachleute deutlich verbessert. So sagte Koch gegenüber der „Stuttgarter Zeitung“: „Der Partikelfilter hat den Beitrag des Diesels zum Feinstaubproblem de facto eliminiert.“ Hauptquellen der Feinstaubbelastung seien mittlerweile der Abrieb von Bremsen, Asphalt, die Industrie sowie Haushaltsöfen für Kohle, Holz oder Ölheizungen. Die Vermeidung der Emissionen bei den modernen Dieselmotoren hat allerdings einen hohen Preis: Der Kostenanteil für die aufwändige Abgasnachbehandlung ist mittlerweile drastisch gestiegen und macht je nach Motor zwischen 20 und 40 Prozent aus.

Dass VW mit seinen neuen Dieselmotoren nicht nur besser als sein Ruf ist, sondern auch besser als viele seiner Konkurrenten dasteht, zeigt die jüngste Studie der Brüsseler Umweltgruppe „Transport and Environment“ (T & E), Dachorganisation von nichtstaatlichen europäischen Organisationen aus dem nachhaltigen Verkehrsbereich. Die untersuchte insgesamt 230 Fahrzeuge. Im Ergebnis stießen die Dieselmotore von Fiat und Suzuki im Fahrbetrieb die größten NOx-Mengen aus und überschritten die Euro-VI-Grenzwerte um das 15,1-fache. Am besten schnitten die Wolfsburger Fahrzeuge ab.

Fraglich ist unterdessen, ob von der Schummelsoftware betroffenen VW-Kunden geraten werden soll, auf das Angebot des Konzerns einzugehen, der auf ihr Auto eine neue Software aufspielen möchte. Damit will VW sicherstellen, dass die Autos die Grenzwerte tatsächlich einhalten. VW-Fahrer beklagen aber, dass ihr Gefährt nach der Softwareaktualisierung scheppert, ruckelt oder mehr Sprit verbraucht. Die Empfehlung eines KIT-Experten: Man solle besser auf die Softwarekorrektur verzichten.

4.281 Anschl.

Otto Küpper (kb)

CONTINENTAL: BRUMMIS AUF PUSTEBLUMEN-REIFEN

Premiere für Lkw-Reifen und Motorlager aus dem Kautschuk des Löwenzahns * In fünf bis zehn Jahren soll die Serienproduktion starten

Als „technische Revolution“ präsentierte Continental auf der Nutzfahrzeug-IAA Ende September zum ersten Mal Lkw- und Buskomponenten sowie einen Nutzfahrzeugreifen aus Löwenzahnkautschuk, von Conti „Taraxagum“ genannt, abgeleitet aus „Taraxacum“, der lateinischen Bezeichnung für den Löwenzahn. Aus dessen Wurzel wird ein Gummi gewonnen, der durch seine „optimalen Materialeigenschaften“ die Entwicklung „technologischer Spitzenprodukte“ ermögliche, wie der Autozulieferer erklärte.

- Weiter auf Seite 20 -