

Der neue Prüfzyklus bringt nicht nur Große in Bedrängnis

Von Peter Schwerdtmann

Häme klingt mit, wenn die Probleme der Automobilindustrie mit dem neuen Prüfzyklus zur Sprache kommt. Weihnachten komme ja auch immer überraschend, war zu hören als Hinweis auf die Planlosigkeit der Hersteller. Das Weihnachten stimmt, aber den Herstellern hat Brüssel einfach das „Fest“ vorverlegt. 2017 wurde der Termin vom September 2019 auf den September dieses Jahres vorgezogen. Das passte zur heute noch aktuellen Stimmungslage, nach der gar nicht genug Druck auf die deutschen Hersteller ausgeübt werden kann. Die Großen erlitten Absatzeinbrüche. Aber auch kleine Importeure wie der japanische Allrad-Spezialist Subaru standen plötzlich vor Problemen.

Quelle der Probleme war die gute Absicht, die auf dem Prüfstand ermittelten Werte für den Verbrauch eines Fahrzeugmodells dichter an die tatsächlichen Werte heranzuführen. Der Neue europäischen Fahrzyklus (NEFZ), nach dem die Industrie die Verbrauchswerte ermitteln musste, lag im Ergebnis zu niedrig. Rund ein Fünftel tiefer lagen sie als die Praxiswerte. Das wurde der Industrie angerechnet, obwohl die zur Anwendung der Tests verpflichtet war. Um diesem PR-Problem in der Zukunft aus dem Weg zu gehen, war auch die Industrie schon lange für die Einführung einer neuen Vorschrift für die Verbrauchsmessung auf dem Prüfstand.

Das Ergebnis war der Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP); entwickelt von Experten der Europäischen Union, Japan und Indien und nach den Richtlinien der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE). Der neue Fahrzyklus sieht längere Fahrzeiten und höhere Geschwindigkeiten vor und führt so zu realistischen Werten. Mit der Rückkopplung an die auf der Straße ermittelten Werte (Real Driving Emissions-RDE) ergeben sich deutlich höhere Werte für die Kohlendioxid-Emissionen pro Kilometer (CO₂/km).

Für den deutschen Autofahrer wird das in der Regel Geld kosten, weil die Kfz-Steuer nach dem CO₂/km-Wert berechnet wird. Auch für die Hersteller wurde das bis jetzt schon teuer, weil sie alle Modelle und deren Varianten auf den Prüfstand schicken mussten und die Ausnahmeregelungen so eng gefasst waren, dass schon bald nicht mehr alle Modelle verkauft werden konnten. Jetzt hoffen alle, bis zum Ende des Jahres die Prüfungen abgeschlossen und die Absatzlücke geschlossen zu haben.

Subaru Deutschland hat das Jahr ohne Verwerfungen überstanden, sagt Deutschland-Geschäftsführer Christian Amenda: „Wir haben konstant verkaufen können.“ Bis einschließlich September dieses Jahres lag der Absatz bei 5846 Einheiten. Das Ziel des Jahres lautete 7000 Einheiten. Amenda geht jetzt von 7400 in 2018 neu zugelassenen Subaru aus, erklärte er Journalisten auf einer Roadshow aller Modelle zwischen Budapest und Wien.

Doch auch an Subaru geht die WLTP-Umstellung nicht folgenlos vorbei. Für das Unternehmen sind die Folgen noch nicht ausgestanden, wenn das an den Absatzzahlen auch nicht deutlich wird. Zertifiziert nach dem jetzt gültigen höchsten Standard EU 6d-TEMP sind nur die Modelle mit 1,6-Liter-Motoren, also alle Benziner, die nicht mit Direkteinspritzung arbeiten. Die Entwicklung zulassungsfähiger Direkteinspritzer läuft, ebenfalls deren Erprobung. Doch die Serienreife wird erst kommendes Jahr erreicht werden. Amenda stellt fest, dass die Subaru-Direkteinspritzer heute schon die Real Driving Emissions-Messungen bestehen.

Subaru hat in Deutschland also die Absatzlücke vermeiden können und darf sich nun auf

ein Jahr 2019 vorbereiten, in dem wieder Direkteinspritzer angeboten werden. Der weltweite Plan der Japaner liegt bei 1,3 bis 1,4 Millionen Stück. Und Elektroautos sollen auch in Vorbereitung sein. Wer weiß schon, wann mal wieder ein solches „Weihnachtsfest“ ansteht. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Subaru BRZ

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/André Tillmann



Subaru BRZ

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/André Tillmann



Subaru BRZ

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/André Tillmann



Subaru BRZ

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru/André Tillmann



Subaru Impreza.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Subaru Impreza.

Foto: Auto-Medienportal.Net



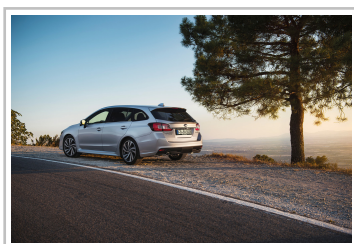
Subaru Impreza.

Foto: Auto-Medienportal.Net



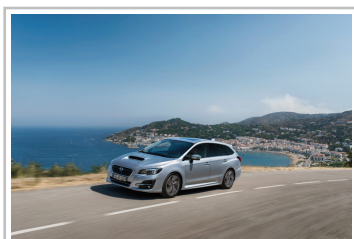
Subaru Impreza.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Subaru Levorg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Levorg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru XV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru
