

Autor: Michael Houben

Seit fast einem Jahrzehnt ist der geregelte Kat nun im Automobilbau zum Standard geworden. Durch immer weiter verfeinerte Konstruktion konnte seine Reinigungswirkung inzwischen mehrfach gesteigert werden. Vom Gesetzgeber wurden auch immer bessere Abgaswerte verlangt, von Euro2 über Euro3 und demnächst Euro 4, mit den deutschen Zwischenstufen D3 und D4, mußten die Hersteller die Wirksamkeit der Abgasreinigung immer weiter steigern. Doch weil die verbesserten Abgaswerte am Ende ein paar PS an Motorleistung kosten hat sich die Automobilindustrie etwas einfallen lassen um die Gesetzgebung auszutricksen. Wo PS gefragt sind, wird wieder 'gestänkert' - und das völlig legal !

Unter fast jedem Auto hängt heute ein geregelter Kat und zu jedem geregelten Kat gehört eine 'Lambda-Sonde', die das Abgas des Motors mißt und mit den Daten die Motorsteuerung füttert. Ob der geregelte Kat funktioniert, kann man messen. Auf dem Meßgerät muß - links unten - der 'Lambda-Wert' genau 1,0. betragen. Dann - und nur dann - hat man wirklich einen geregelten Kat. Es sei denn, Sie fahren auf der Autobahn:

Bis etwa Tempo 120 ist noch alles im grünen Bereich. Doch wehe Sie treten dann noch einmal aufs Gas! Wenn Sie dann noch einmal einen kleinen Druck der Beschleunigung spüren, wenn das Tempo sich langsam der Höchstgeschwindigkeit nähert, dann können Sie davon ausgehen, daß ihr Wagen seine Lambda-Regelung längst abgeschaltet hat - und munter die Umwelt verpestet. In den offiziellen Prüfzyklen fällt so etwas natürlich nie auf, die enden bei Tempo 120.

Doch das Umweltbundesamt hat die Wagen im Rahmen der, zusammen mit dem Kraftfahrtbundesamt, durchgeführten Feldüberwachung auch mal schneller fahren lassen. Und mit einer Ausnahme (einem Opel Calibra) lag der Lambda-Wert bei allen Wagen unter 1, lief der Kat im oberen Leistungsbereich also ungeregelt. Laut Axel Friedrich vom Umweltbundesamt gilt mittlerweile fast schon die Regel: „immer wenn Sie das Fahrzeug stark beschleunigen schaltet die Lambda-Regelung sich ab, das führt zu einer starken Erhöhung von Abgasen. Benzen, Ammoniak und ähnlichem, die wir in der Umwelt eigentlich nicht sehen möchten. Dies ist nicht nur die Firma Opel, das ist nicht nur die Firma VW, das sind viele Hersteller, die so etwas durchführen.“

Da staunt der Fachmann und der Laie wundert sich, denn eigentlich ist das Abschalten der Katalysator-Regelung gesetzlich verboten. Doch ganz egal welcher Fahrzeugtyp vom UBA durchgemessen wurde, egal ob alter Euro2-Stinker oder Neuer Euro 4 Saubermann:

wenn der Motor wirklich ins Arbeiten kommt, schalten fast alle ihre Lambda Sonde aus - und werden zu Abasschleudern. Der Fachbegriff dafür lautet Vollastanreicherung. Bei Vollast - oder auch schon mehr oder weniger kurz bevor diese erreicht wird - wird das Gemisch angereichert. Anreicherung bedeutet in diesem Fall: Mehr Benzin, weniger Luft. Der Kat kann dann allerdings nicht mehr optimal arbeiten. Und nicht nur auf der Autobahn! Die Aussetzer beginnen bei manchen Motoren sobald mehr sie als 70 Prozent ihrer PS-Zahl leisten. Dabei ist ohne Lambda-Regelung - auch der modernste Wagen kaum sauberer als mit ungeregeltem Kat aus der Auto-Steinzeit. Der Verband der deutschen Automobilindustrie wollte sich bei einem Besuch dazu nicht äußern. Man verwies auf eine Ausnahmeregelung im Gesetz: für Extremfälle, um 'Überhitzung' zu vermeiden. Schriftlich teilte man mit: „Die Ausnahmeregelung (...)dient letztlich auch dem Schutz des Katalysators. Gleichzeitig wird durch Verbesserung des Beschleunigungsvermögens die aktive Sicherheit erhöht.“

Aber muß man die Kats tatsächlich vor dem 'Extremfall' des deutschen Alltagsverkehrs schützen? Axel Friedrich hält das für Unsinn: „Es gibt Fahrzeuge, die diese Abschaltung nicht haben und trotzdem nach langer Lebenszeit noch ihre Grenzwerte einhalten, also der Kat funktioniert noch wie er sollte: - Wenn überhaupt ist eine solche Abschaltung der

Lambda-Sonde in Fällen denkbar, wenn jemand mit Anhänger den Großglockner herauffährt, aber doch nicht im Alltagsbetrieb“

Technisch wäre es also kein Problem, die Verbrennung in allen Bereichen sauber zu steuern - einige wenige Motoren machen es vor. Wie kann da eine Ausnahme zur Regel werden? Axel Friedrich hat dafür eine recht einfache Erklärung: „Nachdem der erste mit einer solchen Schutzbehauptung durchgekommen ist, hat's der andere auch gemacht, das ist eine Frage des Wettbewerbs Wenn's alle nicht dürfen, wenn alle eine klare Anforderung hätten: dies ist nicht erlaubt, dann hätten wir wahrscheinlich das Thema vom Tisch. Ich halte es für völlig inakzeptabel, was da geschieht.“ Allerdings liegt die Entscheidung, ob ein Hersteller eine solche Ausnahmegenehmigung bekommt allein im Ermessen desjenigen, der den Fahrzeugtyp bei der Zulassung überprüft. Das wiederum ist ein Gutachter, der vom Hersteller selbst bezahlt wird. Dabei ist im Rahmen der EU noch nicht abschließend geklärt, wo ein Wer die Lambda-Sonde abschaltet, kann aus billigeren Motoren noch ein paar PS herauskitzeln. Da wirkt die 'Ausnahmeregelung' im Gesetz wie eine 'Lizenz zum Stinken' - und die wird von den Herstellern offensichtlich recht schamlos ausgenutzt.

Bei weiterführenden Links müssen wir diesmal leider Passen. Trotz intensiver Suche ist uns bislang kein Artikel zu diesem Thema bekannt geworden !