

Ölpreis hin, Ökosteuer her: es ist absehbar, daß Benzin nie mehr wirklich billig wird. Wer Benzin sparen will, kann seinen Fahrstil anpassen, weniger fahren - oder sich ein sparsames Auto zulegen. Doch auch wenn die demnächst in Mode kommen, zu finden sind sie heute nur schwer.

Autor: Michael Houben (<http://www.mhouben.de>) (Liebe Kollegen von der Online Redaktion: Aus gegebenem Anlass noch ein Hinweis: Ich lege Wert auf diesen Link. Wenn Ihr von mir noch Texte haben wollt, dann setzt ihn, ansonsten verzichte ich auch gerne auf das Online Honorar !! Ich habe schon mehrfach darauf hingewiesen. Ohne den Link bekommt der WDR von mir schlicht kein Copyright an diesem Text und das gilt grundsätzlich für alle Texte die ich liefere - (das geht auch juristisch da zum Zeitpunkt der Veröffentlichung ja noch gar kein Vertrag zwischen mir und WDR besteht - wenn der Vertrag dann rückwirkend unterschrieben ist, ist der Link Teil des gelieferten Textes. Also zum xten und letzten Mal. Bitte link setzen !)

Vor drei Tagen begann der Pariser Automobilsalon. Wieder zeigen die Neuheiten und Designstudien, ausgesprochene Sparmobile waren nur selten dabei - BMW warb für seine neuen Sechszylinder mit dem Argument, sie würden bei gesteigener PS-Zahl nicht mehr verbrauchen als die bisherigen Motoren. VW zeigte neue, sparsame, Varianten des Lupo, doch beide gehen damit doch ein wenig an den Bedürfnissen der meisten Autokäufer vorbei.

Was im Moment gefragt ist, zeigt ein Samstag auf dem Hof eines großen Kölner Autohauses. In den letzten Wochen stockt das Geschäft. Und wer ein Auto kauft dreht die Mark eher zwei mal um. Händler sehen, daß mehr Diesel gekauft werden und die Tendenz auch eher zu preiswerteren Modellen und Marken geht. VW hat immerhin einen direkteinspritzenden Dieselmotor, den 'tdi', der nicht nur bei der Beschleunigung jedem Benziner Konkurrenz macht sondern klassische Diesel gleichzeitig zu Spritsäufern degradiert. Unter anderen technischen Bezeichnungen werden solche modernen Diesel mittlerweile auch von anderen Herstellern angeboten, doch auf dem Gebrauchtwagenmarkt sind sie immer noch rar und entsprechend teuer - für die Vorbesitzer ein gutes Geschäft.

Spritsparen ist keine Hexerei. Dabei ist der tdi- Motor in Punkto Benzinersparnis noch lange nicht das Ende der Fahnenstange: Schon 1987 hatte VW einen Polo entwickelt, der in vielen Punkten den neu angebotenen Lupo vorwegnahm. In ihm steckte nicht nur der Urvater der heutigen tdi-Motoren, mit genau den drei Zylindern des heutigen Öko-Lupo, sondern auch eine clevere Schaltung mit automatischer Kupplung. Wann immer der Fuß vom Gas ging, schaltete der Motor komplett ab, ein Griff an den Schaltknäuf oder ein Tritt aufs Gaspedal ließ ihn sofort wieder anspringen. Der Wagen fuhr damals schon mit einem Verbrauch von weniger als drei Litern und in einem Golf hätte das Konzept locker eine Vier vor dem Komma gebracht. Selbst ein fünf Liter Passat ist seit damals technisch kein Problem (und jeder andere Autohersteller hätte ähnliche Sparerfolge mit seinen Modellen erzielen können) doch diese sparsamen Autos waren schlicht nicht gefragt. Anfang der Neunziger bot VW das Sparkonzept im Golf an und blieb darauf sitzen.

Der Lupo hat nun einen ähnlich kleinen Motor, eine elektronische Schaltung, die selbst im Öko-Modus aber nicht annähernd so 'resolut' zu werk geht wie die Frühere Version des Prototyps, stattdessen eine mit Aluminium- und Magnesiumteilen ausgesprochen leichte Karosserie. Auch der Lupo 3l ist mit bislang 8000 verkauften Exemplaten noch lange kein Massenprodukt. Der normale Lupo wurde im gleichen Zeitraum fast zehn mal so oft verkauft. Doch daran ist wiederum der Hersteller nicht ganz unschuldig, denn zum einen ist der Aufpreis für die Spartechnik gerade bei einem ansonsten preiswerten Auto vergleichsweise heftig, zum anderen ist der Lupo für die meisten Autokäufer schlicht zu klein. Jeder von uns befragte Autokäufer legte wert auf einen sparsamen Wagen- aber ein solider Mittelklassewagen mit Platz für die Familie solle es bitteschön sein und ein wenig Komfort gehöre eben auch dazu.

Gibt es High Tec nur für 'Mäusekisten'? VW spielt weiter den Umweltvorreiter. Vorstandschef Ferdinand Piech kündigte passend zum Pariser Automobilsalon den 1-Liter Wagen an, der wohl kaum größer werden dürfte als der Lupo und stellt einen weiteren sparsamen Motor vor, diesmal einen

Benziner. Auch der sogenannte 'fsi'-Motor spritzt den Brennstoff direkt in den Zylinder. Eine ähnliche Technik wird seit drei Jahren schon von als 'gdi' Mitsubishi angeboten, hat deren Marktanteil aber nicht unbedingt beflügelt. VW hat es jetzt geschafft einen solchen Motor durch einen speziellen Katalysator auch auf Einhaltung der strengsten Abgaswerte zu trimmen und setzt große Hoffnung in das neue Konzept. Andere Hersteller arbeiten ebenfalls daran. Einen Fortschritt bringt die Direkteinspritzung allemal: Der 'fsi' von Volkswagen leistet üppige 105 PS und verbraucht im Lupo kaum mehr als 4 Liter. Auch der Käufer schlägt also zwei Fliegen mit einer Klappe: Ein Fliegengewicht wie der Lupo kann mit diesem Motor jedem Porsche beim Ampelstart ernste Konkurrenz machen - doch das war's dann auch schon. Obwohl der Motor nun selbst einen ausgewachsenen Mittelklassewagen angemessen in Bewegung bringen könnte, sollen erst in n drei bis fünf Jahren alle Modelle damit angeboten werden. Gerade Vielfahrer und Familien müssen also noch warten.

Die Begründung von VW: Solche neuen Konzepte müsse man in kleiner Stückzahl starten. Ein kleines Team könne viel konkreter an einer Herausforderung wie dem '1 Liter Auto' arbeiten, als einen existierenden Serienwagen mühsam auf Spritsparen umzukonstruieren. Erst wenn die Entwicklung abgeschlossen sei und Erfahrungen mit Kleinserien vorliegen, könne man die neue Technik nach und nach in Großserienfahrzeuge übernehmen.

Kann das nicht schneller gehen? Hätte all das nicht längst geschehen können? Egal ob Ford Mondeo oder Focus, VW Passat oder Golf, Audi A4; Mercedes C-Klasse oder S-Klasse. Opel Vectra, Astra, oder was auch immer auf deutschen Straßen fährt: Mit Leichtbau und direkteinspritzenden Motoren ließe sich der Verbrauch in jeder Größenklasse um mindestens 20% senken. Allerdings können die Automobilhersteller auch nicht sicher sein, daß der Kunde dann auch bereit ist für die neue Technik einen Aufpreis von etwa 3000 bis 5000 Mark zu zahlen. Das entspricht in etwa dem Gegenwert von Alufelgen, Metallclack und Klimaanlage - und diese Extras waren gerade in den letzten Jahren deutlich höher im Kurs als sparsame Motoren. Die Statistiken des Kraftfahrtbundesamtes sprechen Bände: Der Anteil der sparsamen (und etwas teureren) Diesel stagnierte seit zehn Jahren bei 12 Prozent. Gleichzeitig wuchs von Jahr zu Jahr die PS-Zahl der Motoren und der Ausstattungsstand der Fahrzeuge.

Insofern wirkt der Ölpreisschock ein wenig wie bittere Medizin - je mehr die Käufer in Zukunft auf den Benzinverbrauch achten, desto größer ist der Anreiz solche Autos auch zu bauen. Beim Automobilsalon in Paris hat man davon allerdings noch nicht allzuviel gemerkt. Ach VW stellt stolz 12 Zylindermotoren und spritfressende Allradantriebe für den Großstadtschungel vor und folgt in diesem Punkt dem allgemeinen Trend der letzten Jahre. Vielleicht hoffen die Automobilbauer - ähnlich wie die Käufer - ja immer noch, daß der Benzinpreis wieder fällt.

Links: **VCD** (<http://www.vcd.org>) Verkehrsclub Deutschland, der seit einigen Jahren die Öko-Qualität aller Automobile bewertet)