

Die verhätschelte Motortechnologie – was bei Diesel wirklich dahintersteckt

Von Hans-Roland Zitka

Zuffenhausen im Dezember 2004. Die Porsche AG stellt der Motorpresse ihr drittes Standbein vor, den Cayenne. Wie erwartet kommt seitens der Journalisten die Frage, wann es denn einen Diesel geben werde. Wendelin Wiedeking gibt eine klare Antwort: Porsche wird keinen Dieselmotor anbieten.

Verwunderte Stille. Seelenruhig setzt Wiedeking fort: Dieselantriebe seien umweltschädlich und nur deshalb so begehrt, weil der Kraftstoff steuerlich begünstigt wird. Und: «Ottomotoren sind durch den Einsatz des 3-Wege-Katalysators Antriebsaggregate mit unerreichter Umweltverträglichkeit. Außerdem sind wir der Ansicht, dass – was den Kraftstoffverbrauch anbelangt – im Ottomotor mehr Entwicklungspotential steckt als im Dieselmotor.» Nur aufgrund der falschen staatlichen Subventionspolitik habe sich der Diesel in Europa seine heutigen Marktanteile erobern können.

Keine Frage: Da war Wendelin Wiedeking gut beraten. Denn was sich hierzulande und auf einigen anderen Märkten in Europa abspielt, ist im Klartext die Förderung einer gegen den Menschen gerichteten Technologie. Er hätte sich ja auch sagen können «non olet», um frischfröhlich einige tausend zusätzliche Diesel-Cayenne auf die Menschheit loszulassen. Das ist unterblieben, und das war gut so. Wer Verantwortung vor Geschäftssinn stellt, verdient Anerkennung. Und wer seine Marke sauber hält erst recht.



Dieselmotoren werden immer umstrittener. Porsche-Chef Wendelin Wiedeking meint, sie seien umweltschädlich und nur deshalb begehrt, weil der Kraftstoff steuerlich begünstigt wird.

Foto: RN

Besonders in Deutschland wurden die Weichen falsch gestellt und durch verkehrte Steuerpolitik eine richtige Dieselmania entfacht. Wohl hatte schon die Regierung Kohl erkannt, dass auch der Diesel-Pkw Umweltprobleme verursacht. Es war jedoch verkehrt, nur die Fixkosten zu erhöhen, nämlich die Kfz-Steuer. Richtig wäre es gewesen, die variablen Kosten heraufzusetzen, also den Dieselpreis. Denn Dieseltreibstoff hat bekanntlich einen um etwa 13 Prozent höheren Energiegehalt als Benzin. Korrekt kalkuliert müsste Diesel also teurer sein als Super plus, er ist aber immer noch deutlich billiger als Normalbenzin.

Dazu kommt die Bevorteilung des Dieselantriebs bei der Euro 4-Norm. Seine Grenzwerte für Stickoxyde und Rußpartikel wurden durch den Einfluss der Industrie-

Lobby dreimal so hoch angesetzt wie beim Benzinmotor – ein wirtschaftspolitischer Kniefall, durch den die Förderung von Rußpartikelfiltern und Stickoxydhemmern bis heute auf die lange Bank geschoben wurden, zu Lasten des Menschen und der Umwelt.

Staatliche Diesel-Subventionierung und PR-mäßiges Jubelmarketing haben aber noch fatalere Folgen: Angesichts der hohen Nachfrage nach Dieselfahrzeugen wurde hierzulande die Entwicklung alternativer und umweltfreundlicher Techniken nur mit halber Kraft betrieben, die Hybridtechnologie sogar regelrecht verschlafen. Während Toyota schon seit mehreren Jahren den Prius I und II auf der Straße hat und Lexus ein Modell nach dem anderen mit dieser Technik ausrüstet, beginnt man bei uns erst zu überlegen,

mit wem man diese Technologie nun am schnellsten verwirklichen könnte. Auch Porsche hat sich für die Hybridtechnologie entschieden und liegt sicher richtig.

Bis zu der vor einem Jahr laut gewordenen Feinstaubdiskussion (sie wurde mittlerweile in bewährter Weise wieder erstickt) gab es auch kaum Presseberichte, die mit dem Diesel umweltschädlich umgingen. Auch als unübersehbar wurde, dass der Diesel ein Mehrfaches an Rußpartikeln ausstößt als der Benziner, wurden die Presstexte der Hersteller kritiklos abgedruckt – das Anzeigengeschäft sollte ja nicht leiden.

Wird ein Vergleich zwischen Diesel- und Ottomotor vorgenommen, dann werden meist Direkteinspritzer-Turbodiesel konventionellen Ottomotoren gegenübergestellt. Das aber ist wie ein Vergleich von Äpfeln mit Birnen, der korrekte Vergleich kann nur mit einem direkteinspritzenden Turbobenziner erfolgen. Aber auch beim hinkenden Vergleich bringt der Diesel meist nur einen einzigen Vorteil: nämlich den geringeren Verbrauch im Teillastbereich. Unter Vollast nähert sich der Verbrauch zwischen Diesel und Benziner weitgehend an. Was bleibt, ist im wesentlichen der subventionierte Preisvorteil beim Kraftstoffeinkauf. Zudem werden für Automobile mit Dieselmotor nach wie vor derart hohe Aufpreise verlangt, dass, zusammen mit der doppelt hohen Steuer und womöglich mit einem automatischen Getriebe, die Verbrauchsvorteile zu einer Milchmädchenrechnung werden.

ZUERST NACH SALZBURG!

Erst mal schauen, was Ihr offizieller Harley-Davidson Vertragshändler für Südostbayern und Salzburg hat!

Motodrom Harley-Davidson
Alpenstr. 4, Anif bei Salzburg,
A10 Exit Salzburg Süd
Tel. +43/ 6246/73073
www.motodrom.at

Kommen Sie vorbei – es lohnt sich!