

Diesel: Ja oder Nein?

Seit der Berichterstattung über den Dieselskandal und der damit verbundenen Verteufelung des Diesels durch Medien, Interessenverbände und Politik, sowie der neuen Angebote an Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten ist die Verwirrung perfekt. Hybrid, Plug-In Hybrid, reiner Elektroantrieb oder Brennstoffzelle? Diese Antriebsarten machen die Wahl zur Qual.

Die Zweifel sind groß

Denn, ganz gleich, zugunsten welcher Antriebsart auch immer die Entscheidung fällt es ist immer eine Entscheidung mit einem faden Beigeschmack. Es ist ein Kompromiss, der in vielerlei Hinsicht Nachteile in sich birgt. Und Zweifel bleiben. Umweltaspekt hin – Umweltaspekt her.

Dabei basiert die neueste Dieseltechnologie auf massiven Veränderungen des Motors. Die Ergebnisse sind frappierend. Bosch-Chef Volkmar Denner führte auf der Vorstellung der Bilanz-Zahlen aus: „Mit der neuen Umwelttechnologie gebe es nun einen Verbrennungsmotor, der die Umgebungsluft nahezu unbelastet lässt. Der neue Diesel sei nach der Devise entstanden: Technik fürs Leben, nicht fürs Labor.“



Die Diskussion stinkt, nicht der Diesel

Auf dem inzwischen vorgeschriebenen Messzyklus im fließenden Verkehr habe die Technologie im Durchschnitt nur noch 13 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kilometer ausgestoßen. Damit bleibt sie weit unter dem Grenzwert von 168 Mikrogramm. Und auch der nächste Grenzwert von 120 würde damit deutlich unterschritten. Selbst bei Kälte oder unökonomischer Fahrweise wird nur ein Wert von ca. 40 Mikrogramm erreicht.

„Der Diesel sei ökologisch rehabilitiert“, so Denner. „Nicht der Verbrennungsantrieb ist überholt, sondern die Debatte über sein baldiges Ende. Wichtig ist die Schadstoffbilanz verschiedener Technologien künftig nicht nur direkt am Fahrzeug zu messen, sondern eine „Gesamtbetrachtung“ vorzunehmen. Wer elektrisch fährt, darf dann nicht mehr glauben, er sei klimaneutral unterwegs. Beim derzeitigen Strommix in Deutschland kommt ein Kompaktfahrzeug auf eine CO₂-Bilanz von 80 Gramm pro Kilometer.“

Siegt die Rationalität über Emotionen?

Das Fraunhofer Institut in Stuttgart hat ausgerechnet: kompakte eFahrzeuge fahren erst nach 60.000 km umweltfreundlicher als Benziner und erst nach 125.000 km schlagen sie Dieselfahrzeuge. Der ADAC hat in einer Studie auch das Recycling mit

einberechnet. Das trübt die Bilanz zusätzlich. Danach fahren eFahrzeuge im Schnitt erst nach 80.000 km ökologischer als Benziner und erst nach knapp 250.000 km sauberer als ein Diesel.

Bosch sagt: „Die neue Dieselsechnologie ist marktreif. In zwei bis drei Jahren könnte sie – Interesse der Hersteller vorausgesetzt – breit am Markt vertreten sein.“ Früher dürfte auch ein breites Angebot an Elektrofahrzeugen nicht verfügbar sein. Mit all den bekannten Einschränkungen bei Reichweite, Ladezeit und Verfügbarkeit an Ladestationen.

Was bleibt, ist die spannende Frage, wie sich die Politik verhalten wird. Lieber Vorurteile pflegen? Oder den technischen Fortschritt beim Diesel anerkennen und fördern?

Was damit auch letztendlich für den Käufer eines Neuwagens bedeuten kann: Kaufen auch in Zukunft kluge Köpfe Diesel?

Autor:
Otto Schoffer