Aktuell

ALLES WICHTIGE IN KÜRZE

FOTOS: HERSTELLER (2), CARPIX, PICTURE ALLIANCE/DPA, S. HABERLAND, PRIVAT

Mit einem PEMS-System wurden die Emissionen des Audi A4 Avant g-tron auf der Straße geprüft

Audi A4 Avant/A5 Sportback g-tron

So sauber ist der Erdgas-Audi

Erstmals gemessen: Audis CNG-Modelle würden sogar die neue Euro-6d-Norm schaffen

DER GERADE VORGESTELLTE Audi A4 Avant g-tron mit Erdgasantrieb ist auf der Straße so sauber, dass er auch ohne Partikelfilter die ab 2020 gültige Euro-6d-Norm schafft. Das hat das Emissions-Kontroll-Institut (EKI) gemessen. Auch bei den Stickoxiden bleibt der A4 weit unterhalb der EU-6d-Grenzwerte. Bemerkenswert: Das Lob für den Verbrenner kommt ausgerechnet von der Deutschen Umwelthilfe (DUH), welche das EKI betreibt und ansonsten der Autoindustrie mit Klagen auf Luftreinhaltung das Leben schwer macht.

AUTO BILD hat den Erdgas-Verbrauch eines A5 Sportback mit gleichem Antrieb auf der Verbrauchsrunde überprüft. Mit 5,7 kg Erdgas liegt er zwar 35 Prozent über der Werksangabe. Bei den Unterhaltskosten bleibt er jedoch gleichauf mit einem 190-PS-TDI. Der genehmigte sich im Test 5,6 Liter Diesel.

Umweltexperte Axel Friedrich, der die EKI-Messungen geleitet hat, sieht im Erdgasantrieb die saubere Alternative zum Diesel, zum Beispiel als Taxi in Großstädten. Zudem halte sich der Verbrauchsanstieg bei höheren Geschwindigkeiten in Grenzen, weil anders als beim Benziner keine Gemischanfettung stattfinde. So wäre der CNG-Motor auch für Langstrecken-Vielfahrer geeignet, die bislang Autos wie VW Passat TDI bevorzugten.

MESSWERTE AUDI A4 AVANT/A5 SPORTBACK G-TRON

	NO_x*	PARTIKELZAHL*	VERBRAUCH JE 100 KM**
Messwert	34,11 mg/km	2,49 x 10^{10}/km	Testverbrauch: 5,7 kg CNG
EU-6d-Grenzwert	90 mg/km	9 x 10^{11}/km	Werksangabe: 4,2-3,8 kg CNG

* Messung Emissions-Kontroll-Institut der DUH ** Audi A5 Sportback g-tron

> ERWISCHT

NEUER BMW X4 UNGETARNT

Erlkönig-Fotografen konnten erstmals den neuen BMW X4 ohne Tarnung ablichten. Offensichtlich orientiert sich das Design des neuen Modells mehr am großen X6 als wie bisher am 3er GT. Der X4 wird im Dezember auf der LA Auto Show vorgestellt.

> GEBRAUCHTWAGEN

EU-5-DIESEL KAUM VERKÄUFLICH

Rund 300 000 schwer verkäufliche Euro-5-Diesel stehen zurzeit bei deutschen Gebrauchtwagenhändlern. Das entspricht laut Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) einem Wert von rund 4,5 Milliarden Euro. Der ZDK fordert deshalb „klare Signale der Politik".

> MODELLBEZEICHNUNGEN

AUDI 50 KOMMT ZURÜCK

Bei Audi ersetzt ab sofort eine zweistellige Ziffernkombination zwischen 30 und 70 den Hubraum in der Modellbezeichnung. So steht „30" künftig für eine Leistung zwischen 81 und 86 kW, „70" für mehr als 400 kW.

FOTOS: HERSTELLER (2), CARPIX, PICTURE ALLIANCE/DPA, S. HABERLAND, PRIVAT

Morgendlicher Berufsverkehr: Auch im Sommer herrschen oft Temperaturen, bei denen die Abgasreinigung abschaltet

Aufreger

Schmutzige Tricks mit Thermofenster

Nach dem Diesel-Gipfel wird immer deutlicher, dass die versprochenen Software-Updates Diesel-Fahrverbote nicht verhindern können

DIE DEBATTE um die Nachrüstung älterer Dieselmodelle gerät immer mehr zur Farce. Eine spürbare Verbesserung der Luft dürfte sich nicht einstellen, denn auch nach erfolgtem Software-Update schaltet die Abgasreinigung einen Großteil der Zeit einfach auf Durchzug – dem Thermofenster sei Dank.

Diesen Schluss legt unter anderem das Gutachten eines Motorenexperten nahe, das AUTO BILD vorliegt. Im Rahmen eines Prozesses vor dem Landesgericht Krems (Österreich), bei dem ein VW-Kunde auf Rückabwicklung des Kaufs klagt, beurteilte Werner Tober vom Institut für Fahrzeugantriebe und Automobiltechnik an der TU Wien die Abgasreinigung eines VW Tiguan mit EA189-Dieselmotor. Obwohl bereits mit VWs Software-Update versehen, schaltet der 2.0 TDI (Euro 5) bei einer Temperatur unter plus 15 Grad und über plus 33 Grad sowie in Höhen von mehr als 1000 Metern die Abgasreinigung weitgehend ab; das Auto fährt dann im „Schmutzmodus" – in Deutschland angesichts einer mittleren Temperatur von 9,5 Grad also die allermeiste Zeit. „Die Abgasrückführung bei Temperaturen unter 15 Grad (...) führt nicht unmittelbar zu einem Motorschaden, sondern zu einer erhöhten Beanspruchung des Abgasrückführungssystems, insbesondere durch Versottung oder thermische Belastung", heißt es in Tobers Gutachten.

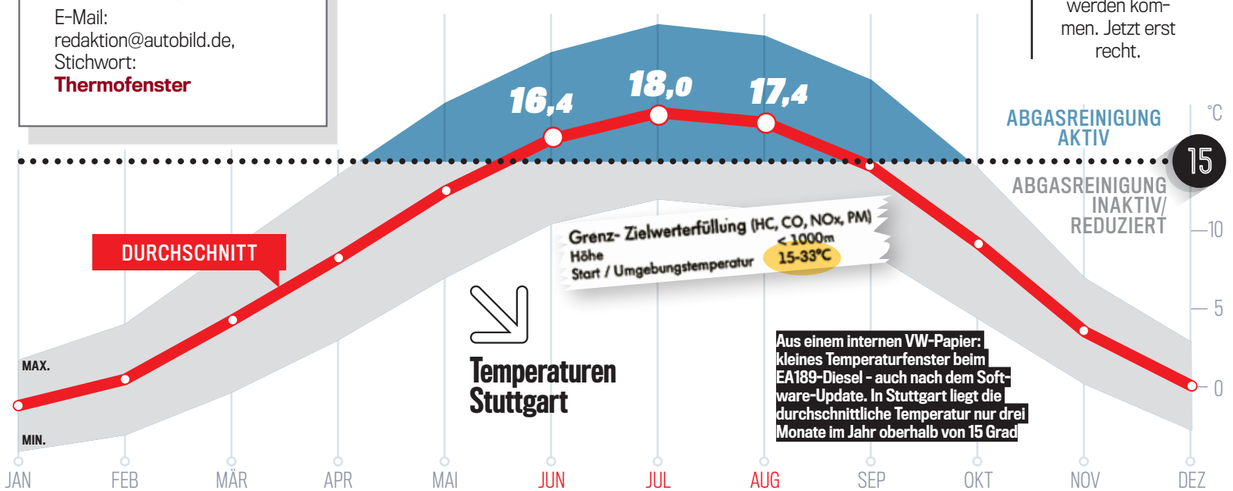
Als Thermofenster bezeichnen Brancheninsider jenen Temperaturbereich, in dem schädliche Stickoxide (NO_x) am besten aus Abgasen herausgefiltert werden. Die technische Herausforderung: Je mehr die Außentemperatur der angesaugten Luft vom Idealwert abweicht, desto schwerer erreichen die Systeme die perfekte Arbeitstemperatur – im schlimmsten Fall könne der Motor Schaden nehmen, sagen die Autohersteller.

Allerdings ist das oft vorgebrachte Argument des „Bauteilschutzes" technisch wie juristisch umstritten. Im Zuge des Dieselskandals beugten sich Hersteller wie Mercedes oder Opel dem öffentlichen Druck und öffneten ihre Temperaturfenster durch das Verabreichen von Software-Updates.

Heikel im Fall Volkswagen: Von den 5,3 Millionen Autos, denen beim sogenannten Diesel-Gipfel ein Software-Update zur NO_x-Reduzierung verordnet wurde, sind rund vier Millionen aus dem VW-Konzern: 500 000 mit Audi-V6-Diesel, 900 000 Nutzfahrzeuge sowie 2,6 Millionen Pkw mit dem EA189-Betrugsdiesel. Dessen Update-Aktion ist seit 2016 voll in Gang – und eine zweite wird es nicht geben.

SCHREIBEN SIE UNS

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen?
AUTO BILD, Brieffach 55 10, 20350 Hamburg
E-Mail: redaktion@autobild.de, Stichwort:
Thermofenster



KOMMENTAR
Redakteur
MATTHIAS MOETSCH

Was ist schlimmer? Millionen schmutziger Euro-5- und Euro-6-Diesel auf den Straßen? Oder dass wir uns weiterhin in die eigene Tasche lügen? Der Bundesverkehrsminister paktiert mit den Autoherstellern; die Umweltministerin wirkt überfordert. Die Beschlüsse des Diesel-Gipfels sind wertlos, solange es keine Umrüstung auf SCR-Kats gibt, solange Thermofenster und andere Abschalteinrichtungen die Abgasreinigung außer Kraft setzen. Die innerstädtischen Fahrverbote werden kommen. Jetzt erst recht.