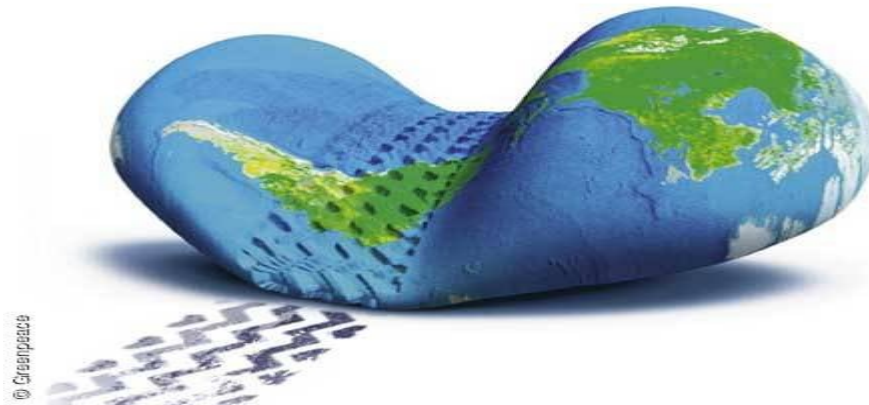


IAA 2009

Erleben, was stagniert.

Deutsche Autobauer verpassen erneut die Chance
zur Trendwende



Kommentar zur Modellpolitik der deutschen Autohersteller

Vorwort

Volkswagen: Ohne Visionen zur Weltspitze?

BMW: Gibt es das Richtige im Falschen?

Audi: Paranoide Premiumfixierung statt Verbrauchssenkung

Mercedes: Der Ritter der traurigen Gestalt

Opel: Fehlgeleitet vom Drang nach „Ein bisschen Premium“

Ford: Kantiges Design und ein bisschen Eco- Boost

GREENPEACE

Vorwort

Leerlauf auf hohem Niveau

„Auto, Auto“ schreien Autofans im Werbespot zur diesjährigen IAA. Die künstlich angeheizte Vorfreude dürfte enttäuscht werden. Auch 2009 präsentieren sich die Automobile als das, was sie bisher waren: als Spritsäufer und Klimakiller. Verbrauch und CO₂-Emissionen sind gefallen. Der Durchschnittsverbrauch der neuesten Autos aus deutscher Produktion liegt jedoch weit über sechs Liter, drei Liter sind technisch schon lange machbar, wie Greenpeace mit seinem SmILE gezeigt hat.

Elektroautos entfachen zwar Begeisterung, lösen in den nächsten zehn Jahren aber kein einziges Problem. Brennstoffzellen-Autos sind der Gipfel der Absurdität. Obwohl noch im Forschungs- und Entwicklungsstadium, werden sie als taugliche Massenverkehrsmittel angepriesen, um gezielt vom eigentlichen Problem abzulenken: der Tatsache, dass im Windschatten der aufgeheizten Diskussionen um Elektro die große Masse der Autos weiterfährt wie bisher: mit sehr viel Sprit.

Deutsche Autobauer mögen technologisch Weltspitze sein, aber ihre beeindruckende Technik setzen sie vornehmlich dafür ein, noch mehr Leistung in noch größere Autos zu bringen, anstatt den Verbrauch zu senken. Es wird verschwiegen, dass mit vergleichsweise einfachen Maßnahmen an herkömmlichen Autos - beispielsweise Reduzierung von Gewicht und Übermotorisierung - ein Mehrfaches dessen eingespart würde, was alle Elektro-Autos in zehn Jahren einsparen könnten.

Tatsache ist, dass alle deutschen Autohersteller trotz beachtlicher CO₂-Senkung im Einzelfall, ihre Modellpolitik großer, hochmotorisierter Autos fortsetzen und versäumen, den Begriff „Premium“ mit neuen Inhalten zu füllen: Nachhaltigkeit, Intelligenz, Sparsamkeit anstelle von Gewicht, Ausstattung, PS-Stärke.

Volkswagen

An die Weltspitze ohne Visionen?

VW liegt mit seinem CO₂-Durchschnittswert der Gesamtflotte von 159 Gramm/km auf dem blamablen zwölften Platz in Europa- hinter BMW! Auch im Vergleich zu 2007 wurden die CO₂-Emissionen der Flotte nur um 3,3 Prozent gesenkt.

VW steht in Sachen Verbrauchstechnologie auf der Bremse: Seit der IAA 2007 hat VW das bluemotion-Sparpaket im Programm. Aber das gibt es erstens nur gegen Aufpreis, und zweitens noch lange nur in einem einzigen Modell, dem Polo bluemotion. Erst jetzt, zur IAA 2009, sollen Golf und Passat folgen. Ein Armutszeugnis für zukünftige Märkte und Produkte. Die Aufwertung der Marke, ob mit Bugatti Veyron, Bentley, Lamborghini oder mit Passat-Versionen, die einen Anklang von exklusiver Eleganz vermitteln, war und ist VW wichtiger als die Entwicklung zukunftsorientierter Massenmodelle. Der Vorstoß in die Oberklasse scheint nach wie vor das dominierende Programm zu sein.

Der neue Golf VI war von Verbrauch und maßvollem Downsizing – beides Grundvoraussetzungen aller Sparbemühungen – eine herbe Enttäuschung. Die Polos werden seit Jahren größer und schwerer und messen sich daran, wie nahe sie dem Golf kommen. Die Menge an Neuheiten oder angekündigten Neuheiten ist nicht überschaubar. Es fehlt eine erkennbare Linie hin zum intelligenten und überzeugenden Auto der Zukunft. Einziges ernst zu nehmendes Ziel von VW scheint die Übernahme der Weltmarktführerschaft zu sein. Mit dem jetzigen Angebot dürfte das zunehmend schwerer werden. Immerhin hat Volkswagen derzeit die Führungsposition beim Downsizing von Motoren.

Auch der viel beschworene neue „Kleine“, der Up!, lässt immer noch auf sich warten. Schon vor zwei Jahren als Star auf der IAA 2007 mit viel Wirbel präsentiert, ist er immer noch im Ankündigungstadium. Auch der Up! wird aber ein konventioneller Kleinwagen sein: Motorisch gesehen gibt es wenig Neues und damit auch relativ wenig Verbrauchsminderung. Das ist gerade bei VW erstaunlich, weil man aus gut unterrichteten Quellen weiß, dass VW schon seit vielen Jahren intensiv an der Technik des Downsizing und Supercharging arbeitet. Bereits 2005 hat der Autokonzern ein erstes, wenngleich ein falsch platziertes Serienmodell in Gestalt des Golf TSI auf den Markt geschickt.

Wer so wenig Visionäres bietet wie VW und wem Sparbemühungen so unwichtig sind, sollte seinen „Weltmarktführungsanspruch“ etwas zurücknehmen.

Positiv: Wenig „Hype“ mit Pseudo-Elektroautos, mit dem Up! zumindest ein relativ sparsamer Kleinstwagen im Angebot (demnächst), wenig Rummel um SUVs, keine hochgezüchteten Nachfolger für Touareg und Tiguan.

Negativ: VW hat nach Daimler und BMW die schwersten Autos in Europa. Der Up! ist immer noch nicht verfügbar, bluemotion läuft immer noch nicht in der gesamten Serie, vor allem aber: keine breite Vermarktung von vorhandenen D&S- Antrieben, Modellpalette zu schwer, zu starke Fixierung nach „oben“. Trotz des Anspruchs auf „umfassende Modellpalette“ kein überzeugendes sparsames Kleinwagenangebot.

159 Gramm CO₂/km sind für den Massenhersteller blamabel. Vom Ziel eines firmenspezifischen Beitrags zum 80-Gramm-Flottengrenzwert in 2020 weit entfernt. Auch vom offiziellen EU- Ziel für 2015 (133 Gramm) noch 17 Prozent oder 26 Gramm entfernt.

BMW

Gibt es das Richtige im Falschen?

BMW liegt mit seinen 154 Gramm CO₂/km zwar nur auf dem 10. Platz in der EU, aber vor VW. Seine Fortschritte allein zum Vorjahr sind mit 10 Prozent oder 18 Gramm beeindruckend.

BMW präsentiert sich zwiespältig: einerseits die gewohnte Masche der „Freude am Rasen“, die sich im Bemühen um äußere Dominanz und ausgeprägt aggressivem Raubkatzendesign ausdrückt. Andererseits verdient die konsequente Umsetzung des Efficient Dynamics-Programms in die komplette Serie in kurzer Zeit Anerkennung. Allein damit - ohne Einbezug weitergehender Antriebsmodifikationen in Richtung Downsizing und Hochaufladung - hat es BMW geschafft, seinen Flotten-CO₂-Ausstoß um fast 30 Gramm zu reduzieren. Das ist bemerkenswert, zeigt aber auch, dass bei konsequentem Handeln wesentlich mehr machbar ist.

Da man in Bayern trotzdem nicht in den Verdacht kommen will, man Sorge sich ums Klima, stellt man sich betont technologieorientiert dar, und zollt dem Elektro-Hype Tribut: mit merkwürdigen Zukunfts-Visionen à la „Vision Efficient Dynamics“ oder dem neuen Z10, mit dem BMW der Fauna aussterbender Saurier noch ein weiteres morbides Exemplar hinzufügt. Der Einsatz aufwändiger Hybrid-Technik im X6 ist kein Beitrag zur Effizienz fortgeschrittener Technik, sondern eine Perversion. Ein Mild-Hybrid wäre in einem kleinen und leichten Auto sinnvoll, in einem BMW 7er hingegen ist das kein Schritt in die richtige Richtung.

Auch dem Wunsch nach optischer Power wird Tribut gezollt: Eine neue Version des Dominanz-Machos X3 wird angekündigt. Der neue 3er scheint immerhin ansatzweise eine Entwicklung in eine neue Richtung zu versuchen: dem Abspecken von Gewicht. Das ist bei BMW natürlich keine Hinwendung zu einer neuen Ideologie des „kleiner, leichter, vernünftiger“, sondern ausdrücklich dem höheren Sparspaß geschuldet.

Bei BMW liegt die Frage nahe, ob es, frei nach Adorno, etwas „Richtiges im Falschen“ geben kann. Es bleibt abzuwarten, ob das „Richtige“ - also Verbrauchsminderung und teilweise verringertes Gewicht - das „Falsche“ - die Ideologie des Rasens und der Dominanz - irgendwann überlisten wird und etwas wirklich Nachhaltiges dabei herauskommt. Denn natürlich vermeidet es BMW zuzugestehen, man tue all das fürs Klima. Es geschieht vielmehr aus Freude an der überlegenen Technik. Die Modellpolitik ist insgesamt eher als katastrophal zu bezeichnen, gehätschelt werden vornehmlich die Boliden und Dominanz-Bestien à la X3 und X5 sowie abwegige neue Entwicklungen à la „Vision Efficient Dynamics“ oder Z10.

Positiv: Umsetzung von „Efficient Dynamics“ in der ganzen Flotte, ansatzweise Gewichtsreduzierung, Massive CO₂-Senkung in kürzester Zeit.

Negativ:

Beschränkung der Sparbemühungen vornehmlich auf Diesel, Modellpolitik fokussiert auf „Kraft“ und Dominanz. Die Ideologie der Stärke drückt sich bei keinem anderen Hersteller - auch im Design - so radikal aus wie bei BMW. Das „Richtige“ (Einsparbemühungen) ist vorerst noch ein Bestandteil des bei weitem dominierenden „Falschen“ (Dominanzideologie). Erheblicher Beitrag zum Elektro-Hype durch den elektrischen Schummel- Mini.

Auch mit 154 Gramm CO₂/km vom Ziel eines firmenspezifischen Beitrags zum 80-Gramm-Flottengrenzwert in 2020 noch ein gutes Stück entfernt. Vom offiziellen EU-Ziel für 2015 „nur“ noch 16 Gramm oder 11 Prozent entfernt. Was kommt nach Efficient Dynamics? Ist das Ende der Fahnenstange erreicht?

Audi

Paranoide Premiumfixierung statt Verbrauchssenkung

Audi hat sich erfolgreich in der „Premium“-Kategorie etabliert, das hatte seinen Preis. Die Modellpalette orientiert sich nach oben, man sieht seine Konkurrenz in den anderen „Premium“-Herstellern. In der Palette werden vor allem die großen und tendenziell aggressiven Modelle hervorgehoben, der Firmenchef war sich persönlich nicht zu schade, neben einem goldenen Q7 in monströser Größe abgelichtet zu werden mit der Feststellung, große und schwere Autos hätten „eine Zukunft“.

Audi verfolgt weiterhin einen ideologisch aggressiven Kurs in Richtung „Angriff“ und Platzhirschgehebe, der sich im Erscheinungsbild niederschlägt. Dementsprechend - als „Angreifer“ auf dem Premium-Markt - hat Audi bereits vor einigen Jahren sein Erscheinungsbild mit dem tief gezogenen Frontgrill ausdrücklich aggressiv, wenn auch eher roboterhaft eckig geformt. Das neue „Flaggschiff“ A8 untermauert die Firmenideologie einer Fixierung auf (falsche) „Premium“-Attribute.

Wenig Neues gibt es in Sachen Motorisierung: Man folgt VW - wenig überraschend - und hält sich auch mit wirkungsvollem Downsizing und Hochaufladung zurück. Stattdessen sorgen antriebsseitige Turbos und maßvolle Aufladung für leichte Verbrauchsminderung, mehr scheint Audi nicht für nötig zu halten. Nirgendwo sonst ist der panische Drang, als „Premium“ wahrgenommen zu werden, ausgeprägter als bei Audi. Es verwundert nicht, dass man über diese Fixierung den „unteren Rand“ der Modellpalette vergisst. Dass bei übergewichtigen Modellen wie dem A6 eine gewisse Gewichtsreduktion erfolgt, ist kaum von Belang, wie auch ein geringfügiges Downsizing in der Übermotorisierung der Sportversionen.

Trotz der Massenhysterie um Elektroautos ist Audi hier konservativ und beteiligt sich eher nicht am Elektro-Hype. Hybridversionen der SUVs Q3 und Q5 wurden trotz Ankündigung nicht Realität, E-Antriebe in irgendeiner Form spielen keine große Rolle. Dies ist hervorzuheben, insofern gerade Audi unter den deutschen Herstellern eine Vorreiterrolle beim Hybrid beanspruchen könnte: Mit seinem Audi Duo hatte Audi 1996 den ersten serienmäßig in Europa hergestellten Voll-Hybrid angeboten und ein Jahr später wegen geringer Nachfrage wieder eingestellt.

Dass Audi seine Modellpalette nach unten abrunden will, ist der Einsicht geschuldet, dass sich auch „Premium“ über kurz oder lang inhaltlich ändern wird und dass kleinere und intelligente Fahrzeuge zunehmend Marktanteile erobern werden. Späte Einsicht - aber immerhin. Der neue A2 soll angeblich (um der Spritersparnis willen) sogar leichter sein als sein Vorgänger, löblich. Ein richtig „Kleiner“ in Form des A0 ist auf spätere Zeiten verschoben, schade - wobei die Antriebsart, die dann auf den Markt kommt, noch spekulativ ist.

Positiv: Wenig Rummel um Elektro, ansatzweise (in wenigen Modellen) Gewichtsreduktion, wenn auch in kaum wahrnehmbarem Maße und auf ohnehin unakzeptablem Niveau, geringfügiges Downsizing bei einigen besonders starken (Sport-) Versionen.

Negativ: Modellpolitik und Firmenideologie fixiert auf „Premium“, Definition von „Premium“ als schwer, ausstattungsintensiv, übermotorisiert. Weiterhin paranoider Kampf um Führungsposition bei einer fehlpositionierten „Premium“-Klasse, keine Berücksichtigung ausdrücklich spritsparender Features, kleine Modelle zu spät und ohne klare Positionierung auf den Verbrauchsaspekt.

Keine Bewegung erkennbar in Richtung eines angemessenen firmenspezifischen Beitrags zum 80 Gramm-Ziel. Erschwert auch das Erreichen des offiziellen EU-Ziels für 2015 durch den Mutterkonzern VW durch seine hohen Emissionen.

Mercedes

Der „Ritter der traurigen Gestalt“.

Mercedes ist mit immer noch 175 Gramm CO₂/km in Europa das Schlusslicht. Auch der relative Fortschritt zum Jahr 2007 ist mit nur 3,8 Prozent gering.

Im Rennen, das ohnehin eher ein Schneckenrennen ist, um niedrigsten Verbrauch und CO₂-Emissionen, ist der Stuttgarter Hersteller längst in fast aussichtslose Positionen zurückgefallen. Dass seine Verkäufe besonders einbrechen, liegt nicht nur an der Wirtschaftskrise und geringem Profit aus der Abwrack-Orgie, sondern auch daran, dass er insgesamt als lahm und wenig innovativ erscheint und als ein hinsichtlich zukunftsfähiger Modelle weitgehend ausgeschiedener Außenseiter. Dagegen hilft die Präsentation eines Exotenmodells mit Flügeltüren sicher nicht Statt einem sinnvollen Beitrag zu den Fragen der Zeit, rückwärts gewandte Nostalgie in Ermangelung von Vorzeigbarem. Dass er als Elektroauto gehandelt wird, macht die Sache vollends peinlich.

Dass die neue B-Klasse flacher und länger ist, darauf hätte man auch verzichten können. Wesentlich (und unerfreulich) ist, dass der „kleine Benz“ auch in Zukunft ohne kleineren Hubraum oder sonstige Effizienz-Elemente auskommen will. Eine Trendwende zu irgendeiner Art von Verbrauchsoptimierung ist nicht erkennbar, weder von der Modellpalette (es sei denn, man missversteht den angekündigten Mini-SUV „BLK“ als „kleines Auto“), noch von der Einführung spritsparender Features. Selbst die Zeiten scheinen vergessen, in denen Mercedes mit Blue Efficiency versuchte, Umwelt-Punkte zu machen. Mercedes scheint unverdrossen auf seine stolze Vergangenheit zu setzen, Gewicht und „edle“ Linien beim Biegen des Blechs allein genügen aber immer weniger.

Man scheint sich bei Mercedes mit der Etablierung des Zweisitzer-Smarts als Beitrag zur Spritsparpolitik begnügen zu wollen. Das ist traurig und wenig verheißungsvoll für die weitere Zukunft des einstigen Autopioniers, dem immer mehr die Rolle des Schlusslichtes zufällt. Das geradezu krampfhaft Bemühen um ein Festhalten am Althergebrachten mutet nicht gerade vielversprechend an. Wenn das so weiter geht, wird Mercedes bald den exquisiten Sonderplatz unter der Kuppel der Messehalle räumen müssen und irgendwo in Halle 6 oder 7 zu finden sein.

Mercedes zahlt auch den Preis dafür, dass man sich mit die Brennstoffzelle und großem Rummel (Ankündigung des Serienstart für 2004!) aufs falsche Gleis begeben hat. Höchst befremdlich ist, dass man gegen jede Vernunft nun wieder an der Brennstoffzelle anknüpft und Gefahr läuft, sich erneut und kostspielig zu verzetteln - auch auf Kosten des Steuerzahlers, der für sinnlose Infrastruktur zahlen muss.

Positiv: wenig Rummel um Elektroautos (wenn man vom Smart absieht), was allerdings vor allem der geringen eigenen Substanz geschuldet ist - trotz einstiger „Forschungsführerschaft“ bei der Brennstoffzelle - einem Elektroauto.

Negativ: Hoher Flottenverbrauch, kaum Fortschritte, keine zukunftsweisende Modellpolitik, sondern Aufgüsse des Schon-Dagewesenen oder abstruse Retropolitik à la SLS. Motortechnisch keinerlei Anstrengungen jeglicher Art in Richtung Downsizing erkennbar. Versuche mit Hochaufladung befinden sich allem Anschein nach noch in einer frühen Phase. Mercedes beschränkt sich auf Nuancen in der Gestaltung des ewig Gleichen, statt zukunftstaugliche Konzepte zu präsentieren. Anfachen diverser Techno-Hypes, insbesondere der Brennstoffzelle, sind unseriös.

Mit derzeit 175 Gramm CO₂/km von einem firmenspezifischen Beitrag zum 80 Gramm-Ziel so weit entfernt, dass man es fast als nicht mehr erreichbar ansehen muss. Auch vom offiziellen EU-Ziel für 2015 (135 Gramm) ist Daimler von allen europäischen Herstellern am weitesten entfernt (40 Gramm oder 23 Prozent).

Opel

Fehlgeleitet vom Drang nach „Ein bisschen Premium“.

Mit 151 Gramm CO₂/km läge Opel auf Platz 4 der europäischen Ranking-Liste, das Ergebnis wird aber durch den Verbund mit GM verschlechtert. Auch der Fortschritt im Vergleich zu 2007 ist (zusammen mit GM) mit nur 2,3 Prozent enttäuschend.

Obwohl Opel immer schon effiziente Motoren hatte und besonders im Kleinwagensegment stark war, auf Sparsamkeit setzte und mit dem Corsa im Kleinwagenbereich punktete, haben sich die Rüsselsheimer verleiten lassen, dem falschen Vorbild der „Premium“-Hersteller zu folgen und dem Drang nach Größe zu frönen, was eher peinlich ist. Aus dem munteren Stadtfliitzer Corsa wurde ein aufgeblasener Pseudo-Rambo. Jetzt fehlt der Modellpalette der volkstümliche und sparsame Kleinwagen. Ein Opel-City ist zwar angekündigt, aber noch längst nicht Realität.

Die Experimentierfreudigkeit war zwar immer schon ein Opel-Merkmal, wird aber unterlaufen vom „Upsizing“ der Modelle. Der Astra erleidet das gleiche Schicksal wie der Corsa: Auch der neue Astra wird wieder länger und breiter, angeblich ebenso „komfortabler“. Stilistisch orientiert er sich an der eigenen Oberklasse (dem Insignia) und versucht, sich mit „dynamischer Designsprache“ (Autopresse) nach „oben“ zu schleichen. Ob diese Entwicklung zum Erreichen des firmenspezifischen CO₂-Grenzwertes im Jahr 2020 „komfortabler“ ist, ist unwahrscheinlich.

Auch Opel hat sich stark dem Trend zum Elektroauto zugewandt, ein Tribut an seinen experimentierfreudigen Ruf, aber auch Strohalm in der ungewissen Firmenzukunft. Futuristisches Design soll die Zukunftsperspektive unterstreichen. Das mag als Versuch, Vitalität und Zukunftsorientierung zu demonstrieren, sinnvoll sein, ist aber nicht besonders relevant. Alle Elektroautos sind derzeit Forschungsprojekte, ihre „Markteinführung“ ist ein erweitertes Forschungsprojekt unter unfreiwilliger Teilnahme vorschnell angelockter Käufer.

Gerade Opel als Massenhersteller und als eindeutig nicht im Edel-Segment angesiedelter Hersteller hätte die Chance, sich von den in die Irre führenden „Premium“-Phantasien vornehmlich deutscher Mitbewerber abzusetzen. Bedauerlicherweise erliegt aber selbst Opel dem Drang nach „oben“, Corsa und Astra sind die Opfer, ein neuer sparsamer Kleinwagen aber leider erst am Horizont.

Positiv: Experimentierfreude, weniger Platzhirsch- Gehabe als andere, wenig Engagement für SUVs und Saurier.

Negativ: Auch einigermaßen „vernünftige“ Autos wachsen und wachsen, wenig Engagement für Downsizing und Supercharging, kein wirklich kleines Modell mehr im Angebot.

Mit 151 Gramm CO₂/km zwar erheblich besser als die anderen deutschen Hersteller, aber immer noch weit vom notwendigen firmenspezifischen Beitrag zum 80-Gramm-Ziel entfernt, zumal dieses Ziel für Opel eher bei 60 Gramm liegt als bei 80.

Auch vom offiziellen EU- Ziel für 2015 (128 Gramm) noch 25 Gramm (17 Prozent) weit entfernt -zusammen mit GM.

Ford

Kantiges Design und ein bisschen Eco-Boost

Ford hat Fortschritte gegenüber 2007 gemacht (minus 9 Gramm CO₂, bzw. 6,7 Prozent), liegt mit 152 Gramm absolut fast gleichauf mit Opel und ist damit besser als die anderen Deutschen.

Ford ist noch nie durch besonders nachdrückliches Spritsparen oder ökologische Orientierung aufgefallen, eher durch ungewöhnliches Design. Dabei bleibt es. So tritt auch bei Ford sehr viel klarer, als das Bemühen um niedrigen Verbrauch, der Versuch in den Vordergrund, sich dem Mainstream im Design anzupassen. Eine aggressivere Anmutung soll es zumindest ansatzweise mit den Platzhirschen aufnehmen können. Die heute übliche Masche zackiger und kantiger Formen mit vielen sinnlosen Blechsicken ist auch bei Ford angekommen. Designfragen wären wenig relevant, zeigten sie nicht, dass die Hersteller noch immer - oder gerade heute - versuchen, dem Auto eine emotionale Aufladung in Richtung Status und Dominanz zu verpassen. Auch hier - wie auch bei Opel - spürt man die amerikanische vereinfachte Fahrzeugkonzeption.

Ford betont die gewachsene Alltagstauglichkeit, etwa des neuen C-Max, worunter auch diesmal nur der gewachsene Innen- (und Außen-) Raum zu verstehen ist. Zum neuen Focus (ab 2011) ist nur zu sagen, dass der Golf-Herausforderer eine besonders markante und zackige Schnauze hat. Der Dreikampf von Astra, Golf und Focus wird folgerichtig von der Autopresse als ein Kampf auf dem Design-Feld verstanden. Eine vertane Chance für Ford: Eine drastische Verbrauchssenkung hätte diesem „Dreikampf“ zumindest einen sinnvollen Aspekt hinzugefügt. Der ehemals wirklich kleine Ka wurde inzwischen leider ebenso aufgepumpt wie seine Artgenossen Twingo und Corsa.

Motortechnisch könnte man die vorsichtige Hinwendung zur Aufladetechnik mit Downsizing des Hubraums als Schritt in die richtige Richtung werten, wäre sie entschlossener, wäre sie in allen Modellen umgesetzt und würde sie tatsächlich den Verbrauch erheblich senken. Stattdessen Stagnation des Verbrauchs bei Zunahme von Gewicht und Größe.

Die Eco-Boost-Technologie hat zwar einen dramatisch innovativ klingenden Namen, ist aber, wie auch nahezu alle Ansätze anderer Hersteller, nur ein schwacher Verschnitt der von Greenpeace erstmals 1996 vorgestellten Technik des Downsizing mit Hochaufladung. Dass Eco-Boost wiederum erst bei Motorstärken ab 180 PS ansetzt, unterstreicht das allgemein verbreitete Missverständnis der Hersteller: Hoch-Aufladetechnik wird zur Leistungssteigerung eingesetzt, nicht zur Steigerung der Effizienz im Sinne von Verbrauchssenkung, ein kapitaler Fehler von Ford.

Positiv: Hinwendung zur Aufladung, kleine Autos im Portfolio, niedrigster CO₂-Flottenwert aller deutschen Hersteller, spürbare Verbrauchsreduktion gegenüber 2007 (minus 6,7 Prozent).

Negativ: Anpassung der Anmutung und Emotionalität an aggressivere Vorbilder, Aufblasen sämtlicher Modelle, Einsetzen der Eco-Boost-Technik nicht zur Verbrauchssenkung, sondern zur Leistungssteigerung.

Mit seinem CO₂-Wert von 152 Gramm/km weit besser als VW, BMW oder Daimler, ist aber weit entfernt vom notwendigen Level für 2020, der - wie bei Opel - für Ford weit unter 80 Gramm liegt.

Auch ist es vom offiziellen EU- Ziel für 2015 noch weit (33 Gramm, 15 Prozent) entfernt.

3 Liter sind genug !



GREENPEACE

V.i.S.d.P.: Wolfgang Lohbeck, Greenpeace Deutschland e.V., Große Elbstraße 39, 20767 Hamburg

**Weitere Informationen bei den Greenpeace-Experten:
Wolfgang Lohbeck 0171- 87 80 823 und Guenter Hubmann 0179- 533 14 15.**

Zeichnung: Horst Haitzinger für Greenpeace, 2001