

17.–27. SEPTEMBER 2009
IN FRANKFURT/MAIN



ERLEBEN, WAS STAGNIERT

63. INTERNATIONALE AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG

VDA

Verband der
Automobilindustrie



Willkommen!

zur 63. Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt

Sehr geehrte Damen und Herren Medienvertreter,
sehr geehrte Vertreter von Autohandel und Betrieben,
liebe Besucher,

wieder ist es so weit, die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA), die größte Autoschau der Welt, öffnet für Sie ihre Pforten. Und wieder ist es ein Jahr der Rekorde: Trotz erheblich schwächerer Teilnehmerzahl ist die Vielfalt der Modelle und Neuheiten beeindruckend.

Ich muss an diesem Punkt jedoch auch feststellen, dass dunkle Wolken über unserer Branche hängen. Neben der allgemeinen Wirtschaftskrise sind vor allem hausgemachte Probleme zu beklagen. Denn obwohl die technischen Innovationen bestechen, lösen sie nicht das Kernproblem, die Modellpolitik. Von unserem Ziel, den Verbrauch neuer Fahrzeuge auf drei Liter zu senken, bleiben wir auch in diesem Jahr enttäuschend weit entfernt.

Die langfristige Entwicklung des Kundenverhaltens bleibt deshalb die größte Unsicherheit. Denn der Kunde wird sich noch stärker als bisher für Modelle interessieren, die in ihrer Klasse durch Innovation und Effizienz den Verbrauch so niedrig wie möglich halten. Das wird sich gerade für deutsche Hersteller zum Problem entwickeln, denn schon im laufenden Jahr haben sie von diesem Trend, für den sie schlecht gerüstet scheinen, weniger profitieren können als die ausländischen Mitbewerber. Es mag dramatisch klingen, aber es gilt, sich von den überkommenen Vorstellungen von „Premium“-Autos zu verabschieden.

Auch die Elektromobilität bleibt eine große Unbekannte. Obwohl gerade mit diesem Thema zahllose uneinlösbare Heilsbotschaften verbunden werden, bleibt der Verband der Automobilindustrie (VDA) bei seiner Linie: CO₂-Einsparung dort, wo es am meisten bringt – bei Massenmodellen mit Verbrennungsmotor, die noch weit ins Jahrhundert den Markt und die Emissionen dominieren werden. Schon heute bewirken ein Tempolimit und ein geringfügiges Downsizing mehr als die Elektromobilität im Jahr 2020.

Die IAA 2009 gibt auf diese Herausforderung noch keine Antworten. Hier müssen unsere Mitglieder im VDA ihre Bemühungen erheblich intensivieren. Insbesondere die Tendenz zu höherem Gewicht und stärkerer Motorisierung lässt eine Stagnation auf hohem Niveau befürchten und hemmt die überfällige Trendwende in Sachen Verbrauch – und erschwert damit auch die Befriedigung zukünftiger Kundenwünsche.

Ihr Matthias Wissmann

Matthias Wissmann

Präsident des Verbandes der Automobilindustrie



Auf dem richtigen Weg

Weniger Gewicht und höhere Effizienz

Deutschland und Autos gehören zusammen – und die deutsche Autoindustrie ist auf dem richtigen Weg. Die Mitgliedsfirmen des VDA haben erkannt, dass sie weder das Klimaproblem noch die geänderten Kundenwünsche ignorieren können. Drei Top-Prioritäten gilt es von ihnen in nächster Zeit umzusetzen:

- **Der Stand der Technik zur Verbrauchsminderung muss in sämtliche Serienmodelle.**
- **Die Gewichtsspirale muss umgedreht, neue Autos müssen leichter werden als ihre Vorgänger.**
- **Die durchschnittliche Motorisierung muss dem Alltagsbedarf angepasst und gesenkt werden.**

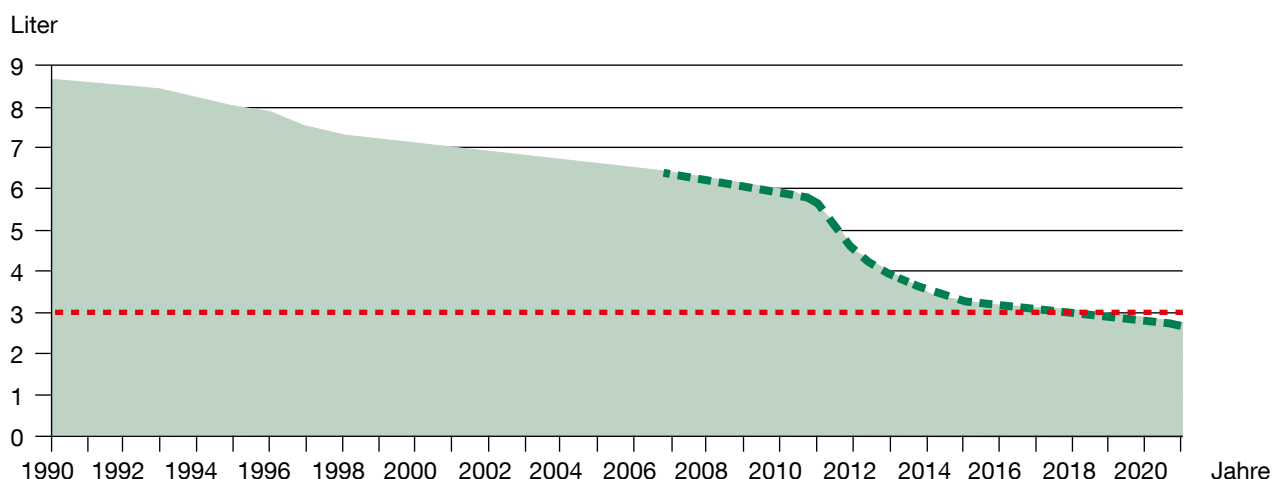
Die Bilanz

Verbrauch leicht gesenkt, aber Potenzial nicht ausgeschöpft

Die Mitglieder des VDA sind stolz auf ihre Bilanz: Die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs sind gegenüber dem Jahr 1990 gesunken. Entspräche die Einsparung jedoch der Effizienzsteigerung der Antriebe, wären die Emissionen noch geringer. Die Einsparpotenziale der technologischen Entwicklung wurden nicht ausgenutzt.

Das durchschnittliche **Gewicht** deutscher Autos ist um ein Drittel höher als vor 15 Jahren. Ein SUV bringt es auf über zweitausend Kilogramm. Hier sieht der VDA das größte Potenzial für die Zukunft, denn schon 100 Kilogramm weniger Gewicht bewirken 0,3 bis 0,5 Liter weniger Spritverbrauch. Auch die **Übermotorisierung** deutscher Autos hat zugenommen und ist seit 1990 insgesamt auf das Doppelte gestiegen. Nahezu alle PKW verfügen über 100 PS oder mehr. Es ist dem VDA bewusst, dass schon eine zukünftige, maßvoll geringere Motorisierung große Einsparungen bei CO₂-Emissionen bewirkt – und das ohne Mehrkosten für den Kunden.

Es bleibt vorrangige Aufgabe der deutschen Hersteller, die am Markt schon vorhandenen Potenziale auszuschöpfen sowie Gewicht und Motorisierung deutlich zu senken. Damit werden schon zur nächsten IAA die CO₂-Emissionen aus neuen deutschen Autos unter 100 Gramm pro Kilometer liegen, sodass wir klar auf das Ziel von drei Litern Durchschnittsverbrauch und weniger als 80 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer zusteuern.



Es bleibt viel zu tun: Um das Ziel für 2020 zu erreichen, muss der Verbrauch schon in den nächsten Jahren drastisch sinken



Mehr Spitzenleistung für den Klimaschutz

Verbrauchsparende Technologie in alle Serienmodelle

Die sparsamsten Fahrzeuge werden von deutschen Herstellern angeboten – mit 3,3 Litern Verbrauch bei 88 Gramm CO₂/Kilometer sind sie Effizienzweltmeister. Dies ist jedoch bisher nur bei einem einzigen Modell der Fall, einem Zweisitzer. Zwar konnten unsere Mitgliedsfirmen ihren CO₂-Ausstoß gegenüber dem Vorjahr um weitere 1,7 Prozent senken, liegen aber mit ca. 160 Gramm CO₂-Emissionen pro Kilometer noch erheblich über dem europäischen Durchschnitt. Anzustreben ist weniger als die Hälfte dieser Levels.

Die Spitzenleistungen deutscher Ingenieure wurden bislang vorrangig in höhere Leistung, nicht in geringeren Verbrauch übersetzt. Das muss sich ändern: Technologien wie BlueEFFICIENCY, BlueMotion oder Efficient-Dynamics müssen in alle Serienmodelle Eingang finden. Serienmodelle sollten nicht nur Sprit und das Geld unserer Kunden sparen, sondern unser Klima schonen. Der VDA ist sich aber bewusst, dass mit Technik allein die Ziele nicht erreichbar sind, und drängt seine Mitglieder zu einer neuen Modellpolitik – „Premium“ muss neu definiert werden.

Neudefinition von „Premium“

Premium heißt Nachhaltigkeit

Die deutsche Automobilindustrie stellt sich der Verantwortung für die Gestaltung der Mobilität auch für die nachfolgenden Generationen. Sie nimmt ihre Aufgabe ernst und wird zukünftig ihre Technologie vorrangig zur Kraftstoffminderung einsetzen – und nicht zur weiteren Leistungssteigerung. Sie greift dabei zurück auf Konzepte, wie sie von Greenpeace bereits vor 13 Jahren mit dem SmILE (Small, Intelligent, Light, Efficient) vorgestellt wurden: Downsizing und Supercharging, verbunden mit Gewichtsreduktion und weiteren Effizienzmaßnahmen. Nahezu alle Hersteller haben diese Technologie inzwischen in ihrem Entwicklungsportfolio. Die Deutsche Autoindustrie steht auch künftig für Premium-Qualität, aber „Premium“ wird nicht mehr über Gewicht, Leistung und Ausstattung definiert, sondern über intelligente Alltagstauglichkeit bei höchster Nachhaltigkeit.



Der SmILE – noch immer Vorbild für wirksame und kostengünstige Spritsparteknik