

Audi AG, Audi A4



© Audi AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Audi A4 1.8 TFSI	Audi A4 2.0 FS
Motorisierung	Ottomotor 1798 ccm	Ottomotor 1984 ccm
Leistung [PS/kW]	160 / 118	150 / 110
Verbrauch [l/100 km]	7,1	7,1
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	165	165
Gewicht [kg]	1410	1400
Erhältlich ab / seit	2007	2001

Bewertung durch Greenpeace



Verbrauch und CO₂-Emission

Von einer neuen Offensive beim „Brot- und Butter- Auto“ A4 hätte man mehr erwartet. 7 Liter Verbrauch in der Mittelklasse ist eine Verbesserung, jedoch nicht Stand der Technik – wesentlich mehr ist möglich. Dass sich das Fahrwerk individuell abstimmen lässt ist mehr Spielerei als zukunftsfähige Technologie.



Technik

Solide Audi-Ware. Die so genannten zusätzlichen Spar-“features“ werden sich kaum bemerkbar machen, denn das Fahrzeug ist auf schnelles Fahren, wenn nicht rasen ausgelegt. Den Audi A4 gibt es mit diesem Verbrauchswert schon seit einiger Zeit. Die Motorentechnik weist in die richtige Richtung, ist jedoch mit 160 PS (118 kW) übermotorisiert.



Antrieb

Im Prinzip einige positive Ansätze, die jedoch nicht sehr verbrauchsreduzierend wirken - außer im offiziellen Messzyklus.



Gewicht

Audi-gemäß, mit 1410 Kilo Status-und Imagebewusst. Die Gewichtsspirale hat sich zwar kaum weiter nach oben gedreht, das ist aber auch in dieser Klasse nur noch beschränkt möglich.

Gesamtbeurteilung

Schwergewicht mit wenig wirklich neuer Technik. Im Vergleich zum Referenzfahrzeug ist der Jubel von Audi nicht gerechtfertigt. Wenn nicht noch Entscheidendes auf der IAA enthüllt wird, ist das Fahrzeug als ein „Neues Kapitel“ der „A4- Erfolgsgeschichte“ enttäuschend.

Fazit : Symbol des Beharrens, Trendwende ist ein absolutes Fremdwort.

Porsche AG, Porsche Cayenne



© Porsche AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Porsche Cayenne Hybrid	Porsche Cayenne
Motorisierung	Otto V6 kombiniert mit Elektroantrieb	Otto V6 3598 ccm
Leistung [PS/kW]	280 / 205 [„Der Spiegel“]	290 / 213
Verbrauch [l/100 km]	8,9	13
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	234	310
Gewicht [kg]	?	2235
Erhältlich ab / seit	2009 / 2010	2004

Bewertung durch Greenpeace

Verbrauch und CO₂-Emission



Der Verbrauch erscheint auf den ersten Blick für ein Fahrzeug dieser Klasse relativ gering. Die Werte ändern sich aber bei einem Auto dieser Kategorie (Geländewagen mit extrem schlechtem cW- Wert) bei höheren Geschwindigkeiten. Die Aussage des „Normverbrauchs-Wertes“ ist hier besonders irreführend. Der reale Verbrauch dürfte auch bei der Hybridversion zwischen 12 und 14 Litern liegen, bei hohen Geschwindigkeiten weit darüber.

Technik



Die maximal unsinnige Kombination: Ein extrem verbrauchsintensives Modell wird durch eine aufwändige und das Gewicht weiter steigernde Technik „verbessert“. Darüber hinaus geht diese Technik auch noch in die falsche Richtung (s. Hintergrund „Hybrid“).

Antrieb



Hybrid ist der falsche Ansatz. Die Verbindung dieser Technik mit einem „Klimaschwein“ vom Kaliber des Cayenne kann nur noch als Perversion bezeichnet werden - auch wenn die CO₂- Emission „pro PS“ (Originalton Porsche) im Verhältnis zu anderen Fahrzeugen niedrig ist.

Gewicht



Angaben zum Gewicht sind bisher nicht erhältlich, es dürfte aber in der Größenordnung des heutigen Cayenne liegen (ca 2.000 Kilo). In jeder Beziehung (Verbrauch, Ressourcen, Sicherheit – vor allem für die anderen Verkehrsteilnehmer - ist das indiskutabel.

Gesamtbeurteilung

Absolut indiskutabel, die Verbindung abwegiger Modellpolitik mit einem technisch falschen Ansatz macht das Ganze nicht besser. Die Modellreihe muss aus dem (Stadt-)Verkehr eliminiert werden.

Fazit : Perversion mit Alibitechnik

GREENPEACE

VW AG, Touran



© Volkswagen AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Touran EcoFuel	XX
Motorisierung	1984 ccm	xx
Leistung [PS/kW]	109 / 80	xx
Verbrauch [l/100 km]	NEFZ 5,8 kg / 8,6 m ³ (8,2 Liter Benzinäquivalent)	xx
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	155	xx
Gewicht [kg]	1563	xx
Erhältlich ab / seit	Mai 2006	xx

Bewertung durch Greenpeace

Verbrauch und CO₂-Emission



Die CO₂- Emission (und nur sie!) entspricht auf Grund der abweichenden Zusammensetzung des Kraftstoffs denen eines Benzinverbrauchs von 6,7 Litern Benzin. Der Energieverbrauch ist allerdings höher und entspricht etwa dem von 8 Litern Benzin. Das ist für dieses übergewichtige Fahrzeug (1,56 Tonnen) zuviel. Die relativ niedrige CO₂- Emission dank der kohlenstoffarmen Erdgas-Zusammensetzung führen zu einer positiven Verbrauchs-Bewertung, auch wenn der tatsächliche Energieverbrauch verschleiert wird.

Technik



Der Erdgasantrieb ist kaum mehr als eine kosmetische Operation: der relativ geringe CO₂-Ausstoß bei nur EINEM Modell ist belanglos. Der Einsatz von Gas verringert zwar die CO₂- Emissionen, aber nicht den Energieverbrauch.

Antrieb



Der Ecofuel-Motor hätte auch aufgeladen werden können, um den tatsächlichen Verbrauch zu senken. Warum hat VW diesen Schritt nicht gemacht?

Gewicht



Für einen Personenwagen sind 1,56 Tonnen indiskutabel hoch.

Gesamtbeurteilung

Von VW als Alibi-Fahrzeug gedacht. Und doch noch zu schwer, und ein zu hoher (Energie-) Verbrauch. Ansonsten keinerlei Innovation zu finden, nicht einmal die technischen Selbstverständlichkeiten (Start-Stopp, Unterbodenverkleidung, etc.).

Fazit : Wenig Neues, Trendwende in weiter Ferne, konventionelles Dickschiff wie gehabt, mit ein bißchen Alibi- Erdgas

GREENPEACE

VW AG, Golf VI Variant



Foto zeigt Golf V Variant

©Volkswagen AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Golf VI Variant	Golf V Variant
Motorisierung	Diesel 1896 ccm	Diesel 1896 ccm
Leistung [PS/kW]	105 / 77	105 / 77
Verbrauch [l/100 km]	~ 5,1	5,3
CO₂-Ausstoß [g/km]	~ 132	137
Gewicht [kg]	~ 1399	1361
Erhältlich ab / seit	2008	2004

Bewertung durch Greenpeace



Verbrauch und CO₂-Emission

Immerhin, ein kleiner Fortschritt: 0,2 Liter weniger Diesel-Verbrauch als der Vorgänger-TDI (1,9 TDI) - wenn das kein Erfolg ist! 5,1 Liter Diesel (NEFZ) entsprechen 5,85 Liter Benzin. Mehr ist beim Einsatz des gleichen Motors und einem zu hohen Gewicht nicht machbar.



Technik

Der erfolgreiche Versuch, die Gewichtsspirale weiter nach oben zu drehen und dabei trotzdem beim Verbrauch nicht allzu schlecht auszusehen. Konventionelle Verbesserungen (Start-Stopp, verbesserte Aerodynamik, längere Getriebeübersetzung etc.) fehlen.



Antrieb

Ein konventioneller Dieselmotor mit Turbolader - ohne signifikante Verbesserungen im Vergleich zum Standard-Modell.



Gewicht

Wie gehabt: Die Spirale dreht sich weiter nach oben. Maßvoll zwar, aber in die falsche Richtung.

Gesamtbeurteilung

Eine vergebene Chance, einmal bei einem echten Massenmodell wirklich alle Möglichkeiten (zumindest die konventionellen) zur Verbrauchsreduzierung zu nutzen.

**Fazit : Fortsetzung der erfolgreichen Verdrängungsstrategie bei VW.
Weiter keine Trendwende in Sicht!**

GREENPEACE

VW AG, Polo Bluemotion



© Volkswagen AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Polo BlueMotion	Polo 1.4 TDI
Motorisierung	Diesel 1422 ccm	Diesel 1422 ccm
Leistung [PS/kW]	80 / 59	75 / 55
Verbrauch [l/100 km]	3,8	4,4
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	99	115
Gewicht [kg]	1159	1164
Erhältlich ab	2007	ab 2002

Bewertung durch Greenpeace



Verbrauch und CO₂-Emission

Eine Verringerung des Verbrauchs gegenüber dem Referenzmodell um 0,6 Liter bzw. 16 Gramm CO₂ ist insgesamt positiv, aber keine Trendwende.



Technik

Die Verbrauchs-Reduzierung wurde durch seit langem vorhandene konventionelle Maßnahmen erreicht: verbesserte Leerlaufsteuerung, längere Getriebeübersetzung für 3., 4. und 5. Gang, Leichtlaufreifen, verbesserte Aerodynamik (geschlossener Unterboden und Kühlergrill). Deren Anwendung ist zu begrüßen, aber kein Anlass zu besonderem Lob - sie sollten generell heute selbstverständlich sein.



Antrieb

Der aufgeladene Turbodiesel ist gängige und konventionelle Praxis. Daher bleibt der Antrieb weit hinter den Möglichkeiten einer dynamischeren Aufladung (und der damit möglichen Hubraumreduzierung / "Downsizing") zurück.



Gewicht

Das Gewicht der „BlueMotion“-Baureihe ist identisch mit den Referenzmodellen und damit erheblich zu hoch. Das liegt in erster Linie daran, dass die herkömmliche Fahrzeugplattform eingesetzt wird. Zusätzlich schlägt die Ausstattung zu Buche.

Gesamtbeurteilung

Die verbrauchsreduzierenden Maßnahmen sind positiv zu bewerten, aber eigentlich selbstverständlich. Sie zeigen in keiner Art und Weise neue Wege auf, sondern sind lediglich nötige Applikationen zu einem ansonsten übergewichtigen und konventionell angetriebenen Auto. Sie begrenzen den Verbrauch dementsprechend auch nur in geringem Maße.

Fazit : Positiver Schritt, „besser als gar nichts“, aber keine Trendwende!

BMW AG, BMW 1er



© BMW AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	130i	Kein Vorgänger
Motorisierung	Otto 2996 ccm	XX
Leistung [PS/kW]	265 /195	XX
Verbrauch [l/100 km]	8,3	XX
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	197	XX
Gewicht [kg]	1450	XX
Erhältlich seit	05/2004	XX

Bewertung durch Greenpeace



Verbrauch und CO₂-Emission

Inakzeptabel hoch und unangemessen für ein „Einstiegsmodell“ eines Herstellers.



Technik

Außer großer Leistungssteigerung infolge absurd großen Hubraums (und dementsprechend hohem Verbrauch) nichts zu vermelden. Positiv zu sehen ist die Motoren-Entwicklung, allen voran die Ottomotoren mit Direkteinspritzung.



Antrieb

Absurd hohe Motor-Leistungen sind kennzeichnend für den bei BMW vorherrschenden Ansatz: Leistung um jeden Preis! Status wird nicht durch Sparsamkeit oder Innovation definiert, sondern nur durch „Power“. Damit schreibt BMW die Formel fort: lieber rasen als fahren!



Gewicht

Mit 1450 Kilo natürlich viel zu hoch

Gesamtbeurteilung

Der Motor ist eindeutig zu groß. Das Fahrzeug hat innovative Ansätze im Antrieb. BMW nutzt das allerdings nur zur Leistungssteigerung und nicht für einen geringeren Verbrauch.

Fazit : Nichts dazugelernt: BMW will Leistung um jeden Preis und vermittelt weiter die falschen Werte!

BMW AG, BMW 3er



© BMW AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	330d	330d
Motorisierung	Dieselmotor 2993 ccm	Dieselmotor 2926 ccm
Leistung [PS/kW]	231 / 180	184 / 135
Verbrauch [l/100 km]	6,1	6,7
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	160	176
Gewicht [kg]	1610	Circa 1500
Erhältlich ab / seit	12/2004	2000 oder früher

Bewertung durch Greenpeace



Verbrauch und CO₂-Emission

6,1 Liter Diesel entsprechen 7 Liter Benzin. Der Wert klingt gut, ist aber zu hoch. Er ist unter anderem dem viel zu großen und überdimensionierten Hubraum von knapp 3 Litern (!) geschuldet.



Technik

Die Dieseltechnik wurde mit Hilfe von Bosch weiter verbessert. Für die gesteigerte Leistung ist die Verbrauchsreduzierung technisch bemerkenswert. Hier wird deutlich, dass die Flottenverbräuche solange nicht wahrnehmbar sinken, bis die Modellpolitik des „immer größer, immer schwerer und immer schneller“ bei Pkw nicht gestoppt wird. Das Konzept der BiTurbo-Aufladung ist positiv zu sehen – wird allerdings von BMW nicht als verbrauchsreduzierende Maßnahme eingesetzt.



Antrieb

Auch hier wieder eine Leistungssteigerung zum Vorgängermodell, auch wenn sie sich kaum im Verbrauch niederschlägt.



Gewicht

Ist mit 1,6 Tonnen bei weitem zu hoch.

Gesamtbeurteilung

BMW setzt weiterhin aufs Rasen und leistet auch über die Vermittlung des entsprechenden Fahrzeug-Images einen spürbaren Beitrag zu Umweltzerstörung und Klimawandel. Verbesserte Effizienz geht bei BMW in Leistungssteigerung statt in Verbrauchsreduzierung.

Fazit : Umweltzerstörung mit High-Tech. Ein trauriges Beispiel für falsches Denken bei einem Premiumhersteller

GREENPEACE

BMW AG, MINI Clubman



© BMW AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Mini D Clubman	Kein Vorgänger
Motorisierung	Diesel 1560 ccm	XX
Leistung [PS/kW]	110 / 80	XX
Verbrauch [l/100 km]	4,1	XX
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	109	XX
Gewicht [kg]	1250	XX
Erhältlich ab / seit	Ende 2007	XX

Bewertung durch Greenpeace

Verbrauch und CO₂-Emission



Die Verbräuche aller Mini-Modelle sind im Vergleich zu den katastrophal hohen Werten der Vorgänger erheblich verbessert. Die 4,1 Liter Diesel (NEFZ) - das entspricht 4,7 Litern Benzin - markieren dabei den Rekordwert, mit dem gern geprahlt wird. DAS grüne Mäntelchen für BMW. Gleichwohl ist das für ein Auto seiner Größe zu viel.

Technik



Die Motorisierung ist beim Mini – wie bei BMW - überdimensioniert. Dass der Motor aufgeladen ist, ist bei BMW erfreulicherweise inzwischen fast selbstverständlich. Downsizing dagegen ist offensichtlich ein Begriff für andere, fortschrittlichere Firmen.

Antrieb



Durch eine neue Motorengeneration geht Mini insgesamt einen Schritt nach vorne, wenn auch von einer miserablen Ausgangsbasis. Der relativ (zu den Vorgängern) niedrige Verbrauch ist teilweise auf die Verbesserung der CommonRail-Einspritztechnik zurückzuführen, sowie auf den Start/Stop-Schalter. Überwiegend sind es „features“, die den Verbrauch reduzieren, aber das eigentliche Problem der Überdimensionierung des Fahrzeugs wird nicht grundsätzlich angegangen.

Gewicht



Mit über 1250 Kilo erheblich zu schwer; für eine wirklich „positive“ Entwicklung müsste das Gewicht im ersten Schritt auf unter 1.000 kg sinken.

Gesamtbeurteilung

Verdient unter dem Gesichtspunkt Verbrauch keine besondere Erwähnung. Für einen Kleinwagen hat der Mini durch zu hohes Gewicht insgesamt keine positive Bilanz.

Fazit : Sichtbare Verbrauchs-Verbesserung, aber von einer miserablen Ausgangsbasis. Ein konventionelles Schwergewicht im verkleinerten Maßstab.

GREENPEACE

Opel AG, Opel Zafira



© Opel AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Opel Zafira 1.6 CNG	Opel Zafira 1.6 Twinport Ecotec
Motorisierung	Otto 1598 ccm	Otto 1598
Leistung [PS/kW]	94 / 69	105 / 77
Verbrauch [l/100 km]	5,9 kg (gleich 8,3 l Benzinäquivalent)	7,1-7,3
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	138	170-175
Gewicht [kg]	1505	1503
Erhältlich ab / seit	7/2006	2004

Bewertung durch Greenpeace

Verbrauch und CO₂-Emission



Eine isolierte Betrachtung des CO₂- Wertes verführt zu voreiligem Lob. 138 Gramm für einen Kompakt-Van erscheinen als „nicht schlecht“. Die CO₂-Emission entspricht - wegen der abweichenden Zusammensetzung des CNG - der CO₂-Emission bei einem Benzinverbrauch von 6 Litern. Betrachtet man allerdings den Energieverbrauch, dann entspricht der einem Verbrauch von 7,7 Litern Benzin. Und fast 8 Liter (energieäquivalenter) Benzinverbrauch ist ein eher mäßiges Ergebnis, auch für einen Kompakt-Van und von der Effizienz her sogar etwas schlechter als das Referenz-Benziner-Modell.

Technik



Erdgas ist nicht sparsam „per se“, und reduziert lediglich den CO₂-Wert. Es wurde beim Zafira unverständlicherweise auf alle anderen bekannten und konventionell verfügbaren Spar-“features“ verzichtet.

Antrieb



Ottomotor und 5-Gang Schaltung. Der Erdgasantrieb verringert zwar die CO₂-Emissionen, er ist jedoch nicht effizienter als der vergleichbare Benziner.

Gewicht



Für einen Kompakt-Van unter heutigen Vorzeichen gerade noch akzeptabel, wenn auch letztlich zu schwer.

Gesamtbeurteilung

Besser als der Durchschnitt. Aber nicht wegen innovativer Technik oder eines Umdenkens beim Gewicht, sondern allein durch den Einsatz von CNG. Eine gute Bewertung gibt es deswegen auch nur in Bezug auf die (enge) Betrachtungsweise „CO₂- Emission“.

Fazit : Eine Scheinverbesserung mit nur mäßigem Ergebnis – denn auf verfügbare Spartechnik wurde verzichtet.

GREENPEACE

Opel AG, Opel Astra



© Opel AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Opel Astra GTC 1.6	Opel Astra 1.6 16V
Motorisierung	Otto 1598 ccm	Otto 1598 ccm
Leistung [PS/kW]	115 / 85	100 / 74
Verbrauch [l/100 km]	6,5	7,0
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	156	168
Gewicht [kg]	1250	1210
Erhältlich seit	07/2006	2002

Bewertung durch Greenpeace



Verbrauch und CO₂-Emission

Keine Ruhmestat, auch wenn der Verbrauch noch im derzeit „vernünftigen“ Rahmen liegt. Der Trend zu mehr Leistung bei marginaler Verbrauchsminderung wird in diesem Fahrzeug bestätigt.



Technik

Leider keine weiteren Spartechnologien (Start-Stopp etc.) eingebaut. Eine Trendwende kann sich nicht auf keine Verbesserungen alter Motoren beschränken.



Antrieb

Alte Technik, die schon längst ausgedient haben sollte.



Gewicht

Im Mittelfeld derzeit üblicher Übergewichtigkeit.

Gesamtbeurteilung

Vom Innovationsstandpunkt her ein echter Langweiler. Mittlerer Verbrauch, keine zusätzlichen Spar-„features“.

Fazit : „Bewährtes“ in seiner langweiligsten Form

GREENPEACE

Opel AG, Opel Corsa



© Opel AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Opel Corsa Hybrid	Opel Corsa 1.3 CDTI
Motorisierung	Mildhybrid Diesel	Diesel 1248 ccm
Leistung [PS/kW]	90 / 66	70 / 51
Verbrauch [l/100 km]	3,8	4,6
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	99	124
Gewicht [kg]	??	1235
Erhältlich ab / seit	noch offen	2004/5

Bewertung durch Greenpeace



Verbrauch und CO₂-Emission

Nicht schlecht auf den ersten Blick. 99 Gramm CO₂-Ausstoß sind für einen Kleinwagen (der der Corsa allerdings so nicht mehr ist) erheblich weniger als bisher – aber immer noch zuviel. Der Schönheitsfehler: der Wagen ist bisher nur eine Zukunftsstudie.



Technik

Mildhybrid (im Gegensatz zum Hybrid) ist eine akzeptable Technik. Als Zusatz zu einem kleineren und effizienteren Motor wäre sie allerdings noch besser. Setzt Opel das Fahrzeug so um, wäre besonders positiv, dass damit endlich eine sparsame Technik in den Massenmarkt käme. Doch bisher ist das Zukunftsmusik, denn nichts davon ist bisher am Markt - und wird so vielleicht auch nie dort ankommen.



Antrieb

Der Motor ist nach wie vor zu groß und zu schwer für einen Kleinwagen. Ein kleinerer, aufgeladener Motor käme in Verbindung mit einem Mildhybrid zu weitaus besseren Ergebnissen.



Gewicht

Auch der Corsa erlitt das traurige Schicksal fast aller Kleinwagen: Sie wurden immer größer und schwerer. Aus Corsa wurde im Laufe der Zeit „Astra“, der heutige Corsa hat Ausmaße und Gewicht des ersten Astra. Das ist eine Entwicklung in die falsche Richtung.

Gesamtbeurteilung

Kleinwagen haben naturgemäß einen relativ geringen Verbrauch. Die Werte sind insofern positiv, könnten bei Anwendung weiterer Spar-„features“ aber noch geringer sein.

Fazit : Immerhin, eine beachtliche Innovation im Kleinwagensegment, dank Mildhybrid

GREENPEACE

Ford AG, Ford Focus



© Ford Motor Company

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Ford Focus econetic	Ford Focus 1.8 TDDI
Motorisierung	Diesel 1596 ccm	Diesel 1753 ccm
Leistung [PS/kW]	109 / 80	75 / 75
Verbrauch [l/100 km]	4,3	5,1
CO₂-Ausstoß [g/km]	115	136
Gewicht [kg]	1200?	1288
Erhältlich ab / seit	Anfang 2008	ab 2002

Bewertung durch Greenpeace



Verbrauch und CO₂-Emission

4,3 Liter Diesel entsprechen 5 Liter Benzin. Zumindest im Vergleich zum Referenzmodell kein schlecht Wert.



Technik

Econetic - ein großes Wort für einen eher minimalistischen Ansatz: Durch Tieferlegung leicht verbesserte Aerodynamik (die mit einem cW-Wert von 0,31 immer noch mittelmäßig ist), spezielles Getriebeöl, Leichtlaufreifen. Gemäßigt positiv die (relativ) maßvolle Motorisierung von „nur“ 109 PS. Warum aber hat der Wagen kein Start-Stopp, warum keine Maßnahmen am Getriebe selbst?



Antrieb

Konventioneller Diesel, der keine besondere verbrauchsreduzierende Eigenschaften hat.



Gewicht

Angaben über das exakte Gewicht sind noch nicht erhältlich, es müsste unter 1200 Kilo liegen - immer noch zu schwer, wenn auch immerhin ein kleiner Fortschritt.

Gesamtbeurteilung

Die tatsächlichen Maßnahmen - und dementsprechend auch das Ergebnis - bleiben weit hinter dem hohen Anspruch („ECONetic“) zurück. Gut, dass Ford zumindest durch die Namensgebung demonstriert, dass eigentlich etwas geschehen muss

Fazit : Positiver Schritt in sehr bescheidenem Rahmen. Aber die Trendwende ist nicht in Sicht.

GREENPEACE

Ford AG, Ford Fiesta Benziner



© Ford Motor Company

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Ford Fiesta 1.4 Duratec	Ford Fiesta 1.4 V16
Motorisierung	Otto 1388 ccm	Otto 1388 ccm
Leistung [PS/kW]	80 / 59	80 / 59
Verbrauch [l/100 km]	6,2	6,4
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	166	171
Gewicht [kg]	1095	1095
Erhältlich ab / seit	2004	10/2001

Bewertung durch Greenpeace

Verbrauch und CO₂-Emission



Für einen Kleinwagen der Fiesta-Klasse ist der Verbrauch immer noch zu hoch. Unglaublich: Der Ford Fiesta 1.4 16V verbraucht auch nur 0,2 Liter / 100 Kilometer mehr. Ein klarer Hinweis, dass die Motorenoptimierung noch lange nicht ausgereift ist. Es handelt sich nur um Verbesserungen eines herkömmlichen Motors.

Technik



Die - im Vergleich zum Vorgänger - geringfügige Verbrauchsreduzierung geht zurück auf Verbesserungen der (konventionellen) Motortechnologie (Brennraumoptimierung, Verringerung von Reibungsverlusten) und der Elektronik (Präzisionsdrosselklappe, elektronisches Gaspedal). Es wurden keine weiteren Spar-„features“ eingesetzt, schade!

Antrieb



Zu begrüßen ist die relativ gemäßigte Motorisierung mit „nur“ 80 PS. Doch wenn der Motor schon über Jahre weiterentwickelt wurde, warum wird hier nicht einmal im Massensegment ein „Downsizing and Supercharging“ eingesetzt?

Gewicht



Auch beim Gewicht gibt es keine weitere Drehung der Spirale nach oben. Vor allem die neue Duratec-Motorengeneration hat hier für „Erleichterung“ gesorgt.

Gesamtbeurteilung

Gemäßigt positiv unter den Vorzeichen der derzeit üblichen Modellpolitik. Gut ist die Vermeidung einer weiteren Drehungen an der Gewichts- und Motorisierungsspirale, das Auto hat einen relativ effizienten Motor. Doch wo sind die übrigen konventionellen Spar-„features“ und der echte Durchbruch bei der Motorenentwicklung?

Fazit : Ein gemäßigt positiver Schritt, aber keine Trendwende!

GREENPEACE

DaimlerChrysler, smart



© DaimlerChrysler

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	smart Micro-hybrid	smart Pulse
Motorisierung	Otto 999 ccm	Otto 698 ccm
Leistung [PS/kW]	84 / 62	61 / 45
Verbrauch [l/100 km]	4,3	4,7
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	103	113
Gewicht [kg]	825	845
Erhältlich ab / seit	2007	1999

Bewertung durch Greenpeace

Verbrauch und CO₂-Emission



4,3 Liter Verbrauch sind für einen Zweisitzer, der noch unterhalb „normaler“ Fahrzeugklassen einzuordnen ist, indiskutabel zu hoch. Das liegt in erster Linie am zu hohen Gewicht von 825 kg. Im Vergleich zum Referenzmodell hat der smart an Größe und Leistung deutlich zugelegt und folgt damit dem üblichen Hersteller-Trend. Die Entwicklung eines wirklichen CO₂-Champions hat DaimlerChrysler damit bewusst vertan.

Technik



Der für smart relativ geringe Verbrauch wird durch den so genannten Micro-Hybrid – „stop & go“-Schalter erreicht. Dass in ein Fahrzeug dieser Klasse erst jetzt ein „stop & go“-Schalter eingebaut wird, ist allerdings kein Ruhmesblatt. Das Fahrzeug als Hybrid zu bezeichnen ist mit dieser Umsetzung allerdings ein Etikettenschwindel.

Antrieb



Der 1-Liter-Ottomotor ist für ein Fahrzeug dieser Größe und Raumnutzung überdimensioniert. Eine Aufladung des Motors - in Verbindung mit geringerem Gewicht sowohl des Motors wie auch insgesamt - wäre ein einfacherer Weg gewesen, um bessere Verbrauchs-Ergebnisse zu erzielen.

Gewicht



825 Kilo Gewicht sind einfach zu viel für einen Zweisitzer. Die vom Hersteller angeführten Stabilitätsprobleme früherer Zeiten als Grund dafür können dieses Übergewicht nicht entschuldigen.

Gesamtbeurteilung

Die Gesamtbewertung fällt eher negative aus, trotz der auf den ersten Blick relativ niedrigen Verbrauchswerte. Grund: 4,3 Liter Verbrauch für einen Wagen der untersten Mini- Klasse sind erheblich zu viel. Hier wurde ein reines Alibifahrzeug entwickelt, dass die grundlegenden Versäumnisse des Herstellers kaschieren soll.

Fazit : Es überwiegt der Alibicharakter - keine Trendwende!

DaimlerChrysler, Mercedes E Klasse



© DaimlerChrysler

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Mercedes E Klasse Limousine E280 Classic	Mercedes E Klasse Limousine E240 Classic
Motorisierung	Otto 2996 ccm	Otto 2597 ccm
Leistung [PS/kW]	231 / 170	177 / 130
Verbrauch [l/100 km]	9,5	10,5
CO₂-Ausstoß [g/km]	227	251
Gewicht [kg]	1660	1570
Erhältlich seit	01/2002	Bis 2005

Bewertung durch Greenpeace

Verbrauch und CO₂-Emission



Ein wahrhaft stattlicher Verbrauch mit entsprechend hohen CO₂-Werten. Kein Wunder, beim Verzicht auf nahezu alles, was den Verbrauch senken könnte: kein Start-Stopp, keine Verbesserungen bei den Widerstandsbeiwerten, keine Aufladung beim Motor. Dennoch gibt es trotz Leistungssteigerung eine Verbrauchsminderung - ein Fortschritt, allerdings auf inakzeptabel hohem Niveau.

Technik



Nichts Neues bei der Technik. Alles geht nach dem Motto „Keine Experimente“, und damit erhält der Kunde „Bewährtes“ auf hohem Verbrauchsniveau.

Antrieb



Ein konventioneller Benziner ohne Innovationen. Leichte Verbesserungen durch innermotorische Maßnahmen.

Gewicht



Dieses Auto gehört schon in die Klasse der Mini-Saurier, auch wenn er nicht an die SUV's der M- Klasse heranreicht. Bei der Bedienung der über Jahrzehnte geweckten Kundenwünsche nach Behäbigkeit und Rundum-Komfort war das nicht anders zu erwarten.

Gesamtbeurteilung

Dieser Wagen schluckt zu viel, der reale Verbrauch wird bei diesem Gewicht insbesondere im Stadtverkehr sogar um etliche Liter über dem NEFZ liegen. Ein Musterbeispiel für Unbeweglichkeit eines Herstellers gegenüber dem, was zukunftsfähig ist.

Fazit : Innovation? Trendwende? Fehlanzeige!

GREENPEACE

DaimlerChrysler, Mercedes E Klasse



© DaimlerChrysler

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Mercedes E 320 BlueTec Limousine CDI	Mercedes E 320 Limousine CDI
Motorisierung	Diesel 2987 ccm	Diesel 2987 ccm
Leistung [PS/kW]	224 / 165	224 / 165
Verbrauch [l/100 km]	7,3 - 7,6	7,3 - 7,6
CO₂-Ausstoß [g/km]	194 - 202	194 - 202
Gewicht [kg]	1750	1750
Erhältlich ab / seit	2007	01/2002

Bewertung durch Greenpeace

Verbrauch und CO₂-Emission



7,3 Liter Diesel entsprechen ca 8,4 Litern Benzin. Der für ein Auto von 1,7 Tonnen damit immer noch maßvolle Verbrauch ist dem effizienten Common-Rail-Diesel in Verbindung mit der Turbo-Aufladung zu verdanken. Dennoch sollte klar sein, dass 7,3 Liter (bzw. 8,4 Liter Benzin) heutzutage für ein Fünfsitzer-Auto nicht mehr akzeptabel sind.

Technik



Immerhin: Aufladung. Andere Verbesserungen (Getriebe) machen sich auch beim Verbrauch bemerkbar. Aber keine der konventionellen Spar-„features“ wie „Start-Stopp“. BlueTec ist zwar integriert, verbessert aber nur die Abgas-Werte.

Antrieb



Effizienter Common-Rail Turbodiesel mit dem allerdings überdimensionierten 3-Liter Hubraum in 6 Zylindern.

Gewicht



Keine Frage, viel zu schwer, aber bei diesem Konzept von „Auto“ auch nicht verwunderlich. Zwar unterhalb der SUV-Klasse, aber gleichwohl ein Mini-Saurier.

Gesamtbeurteilung

bewährt im Sinne saturierter Selbstzufriedenheit. Relativ hohe Effizienz eines (zu großen) Dieselmotors erfolgreich zunichte gemacht durch übermäßiges Gewicht und Rundum-Komfort.

Fazit : Trendwende? Nie gehört!

Renault AG, Twingo



© Renault AG

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Twingo 1.2 16V	Renault Twingo 1.2
Motorisierung	Otto 1149 ccm	Otto 1198 ccm
Leistung [PS/kW]	76 / 56	55 / 40
Verbrauch [l/100 km]	5,7	5,8
CO₂-Ausstoß [g/km]	137	156
Gewicht [kg]	1030	950
Erhältlich ab / seit	2007	Seit 1993

Bewertung durch Greenpeace



Verbrauch und CO₂-Emission

Kein Ruhmesblatt für Renault: Für ein Auto der Kategorie Kleinwagen sind 5,7 Liter Verbrauch das obere Ende des noch Hinnehmbaren.



Technik

Viel trendiger Schnickschnack (iPod, bluetooth), aber keine substanzielle Verbrauchsminderungstechnik. Trotz eines effizienteren Motors im Vergleich zu früheren Modellen, ergeben sich nur wenige Zehntel-Liter Einsparung. Das mag man anerkennen vor dem Hintergrund, dass das Fahrzeug schwerer wurde - es ist aber keine Entschuldigung für den zu hohen Verbrauch.



Antrieb

Effizienter als früher, aber mit magerem Ergebnis. Keine konventionellen Spar-„features“, keine ersichtliche Innovation beim Motor.



Gewicht

Auch dieser Kleinwagen geriet in die Spirale der Gewichts- und Leistungszunahme. Zwecks Statusförderung wurde nach und nach viel zusätzliche Leistung und „Fett“ angesetzt - seit 1993 mehr als 150 Kilo. Dass von der Effizienzsteigerung kaum noch etwas beim Verbrauch ankam, ist damit kein Wunder.

Gesamtbeurteilung

Traurig, wie ein eigentlich vernünftiges Konzept, trotz verbesserter Effizienz, so degenerieren kann. Wir sehen die Mutation vom relativ „vernünftigen“ kleinen Fortbewegungsmittel zum kleinen Wichtigtuer. Ein Musterbeispiel für eine weitverbreitete Fehlentwicklung wenn auch auf niedrigem Niveau.

Fazit : Nicht nur „keine Trendwende“, sondern die Übertragung einer abwegigen Status-, Leistungs- und Gewichts-ideologie auch auf die kleinste Wagenklasse.

SmILE – Conceptcar (Akronym für „Small, Intelligent, Light, Efficient“)



© A. Bello / Greenpeace

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	SmILE	Renault Twingo 1.2
Motorisierung	Otto 358 ccm	Otto 1048 ccm
Leistung [PS/kW]	55 / 41	55 / 40
Verbrauch [l/100 km]	3,3	6,7
CO₂-Ausstoß [g/km]	71	156
Gewicht [kg]	680	890
Erhältlich ab / seit	Einmalig 1996	1988

Bewertung durch Greenpeace

Verbrauch und CO₂-Emission



Seit 11 Jahren der Weltmeister, und das bei einem (nicht optimierten) Prototyp. Dabei sind gängige und heute selbstverständliche zusätzliche Spar-„features“ (z.B. Start-Stopp), die den Verbrauch um einen weiteren halben Liter drosseln würden, noch nicht einmal eingebaut. Würde der SmILE heute gebaut werden, hätte er einen Verbrauch von weit unter 3 Litern Benzin.

Technik



Die Einsparung wird erreicht durch einen leichten, hocheffizienten Motor mit Hochaufladung („Downsizing and Supercharging“), hervorragende Aerodynamik (cW-Wert von 0,25) und insgesamt geringes Gewicht.

Antrieb



Hochaufladung und verringertes Hubvolumen ermöglichen eine „aktive“ Steuerung (ständig offene Drosselklappe bzw. Verzicht auf Selbige). Das Auto fährt nahezu dauernd im Bestpunkt (im oberen Leistungsbereich), dadurch hoher spezifischer Wirkungsgrad.

Gewicht



Die geringen 680 Kilo wurden NICHT durch exotische Materialien erreicht, sondern durch den kleinen Motor und weiteres „Downsizing“

Gesamtbeurteilung

Die wegweisende Spartechnik, einsetzbar in allen Fahrzeugen.

Fazit : Die Trendwende!

GREENPEACE

Toyota, Prius Limousine



taprius© Toyota Deutschland GmbH

	IAA-Modell	Referenz-Modell
Bezeichnung	Prius Limousine Hybrid-Automatik	xx
Motorisierung	Otto 1497 ccm plus Elektroantrieb	xx
Leistung [PS/kW]	78 / 57 plus 68 PS durch Elektroantrieb	xx
Verbrauch [l/100 km]	4,3	xx
CO ₂ -Ausstoß [g/km]	104	xx
Gewicht [kg]	1375	xx
Erhältlich seit	01/2004	xx

Bewertung durch Greenpeace



Verbrauch und CO₂-Emission

Für ein Auto dieser Klasse sind Verbrauch und Emissionen recht akzeptabel. Das Problem beim Prius ist die Art und Weise, wie dieser Verbrauchswert erreicht wird (s. Technik + Antrieb).



Technik

Der relativ geringe Verbrauch wird erreicht durch eine Mischung längst überfälliger Selbstverständlichkeiten (Start-Stopp etc.) und nicht nachhaltiger Technik (Voll-Hybrid). Der Prius legt keine Basis für die Verbrauchsreduzierung der Toyota-Volumenmodelle.



Antrieb

Hybrid ist der falsche Weg, zu Unrecht mit dem Prädikat „umweltfreundlicher“ Antrieb belegt: Er verursacht Gewichtszunahme statt einer Reduzierung und Entsorgungsprobleme. Er ist wegen seiner deutlich höheren Anschaffungskosten auf lange Sicht ein Produkt für die Nische. Dieser Antrieb ist ein kostentreibender Umweg, der von einfacheren und wirkungsvolleren Pfaden zur Verbrauchsminimierung ablenkt.



Gewicht

Das Gewicht geht, bedingt auch durch den Hybrid-Motor, in die falsche Richtung. Mit der Gewichtszunahme einher gehen zwangsläufig Probleme bei der (aktiven) Sicherheit. Verbrauchsreduzierung durch eine Zunahme beim Gewicht zu erkaufen ist der falsche Weg.

Gesamtbeurteilung

Der Prius schneidet hinsichtlich Verbrauch und Emissionen sehr gut ab. Die Umsetzung ist allerdings ein technischer Irrweg mit - für ein Massenauto - inakzeptabel hohen Kosten. Das erreichbare Marktsegment wird dadurch auf die Nische der „wohlhabenden Umweltfreunde“ eingeschränkt. Eine klassische „Scheinlösung“.

Fazit : Geringer Verbrauch nur dank falscher Technik. Die notwendige Trendwende wird verdrängt!