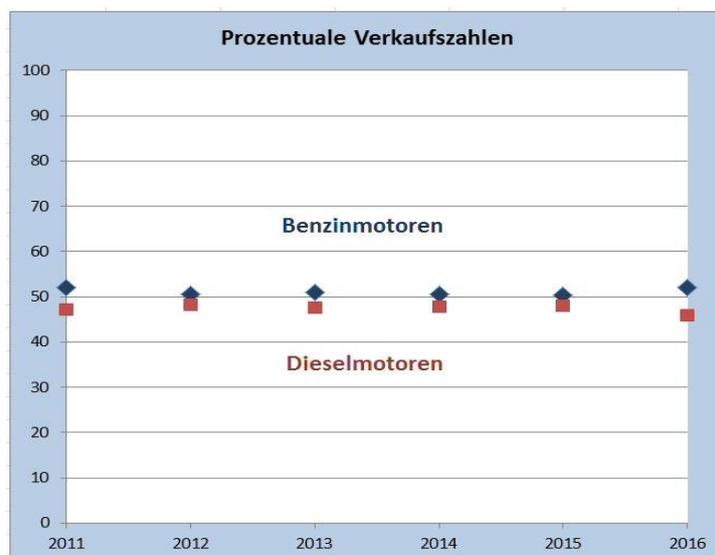


05.01.2017

Nächste Runde Diesel gegen Benziner: 6 zu 7

„Hat es sich jetzt ausgenagelt?“ In gewohnt reißerischer Manier stellt **AutoBild** diese Frage im Heft vom 20.01.2017. Der Dieselskandal verunsichert die Käufer und sie weichen auf Benzinmodelle aus - teilweise. Das macht sich zwar in der Zulassungsstatistik bemerkbar, aber bei weitem nicht so dramatisch wie **AutoBild** es uns weismachen will. Da mussten sie schon zu den üblichen darstellerischen Tricks greifen, um dem Geschehen etwas Dramatik zu verleihen. Vernünftiger dargestellt hält sich der Trend in Grenzen. Erdrutsche sehen anders aus.



Objektive Darstellung der Veränderung im Käuferverhalten.

Um den Selbstzünder noch etwas mehr in die Enge zu treiben, startete **AutoBild** einen groß angelegten Vergleich. Sie verglichen je 13 Fabrikate von Selbst- und Fremdzünder mit annähernd gleichen Leistungen im jeweils gleichen Modell. Neun von diesen 13 Paarungen wollen wir näher unter die Lupe nehmen.

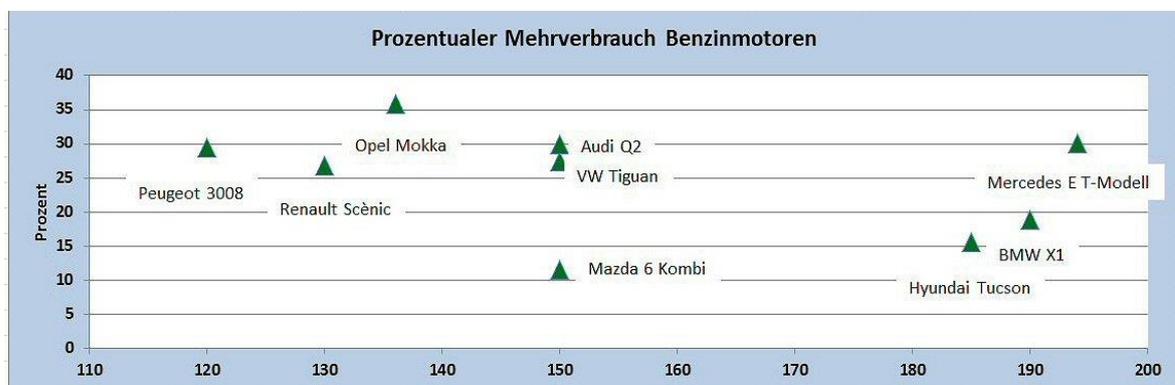
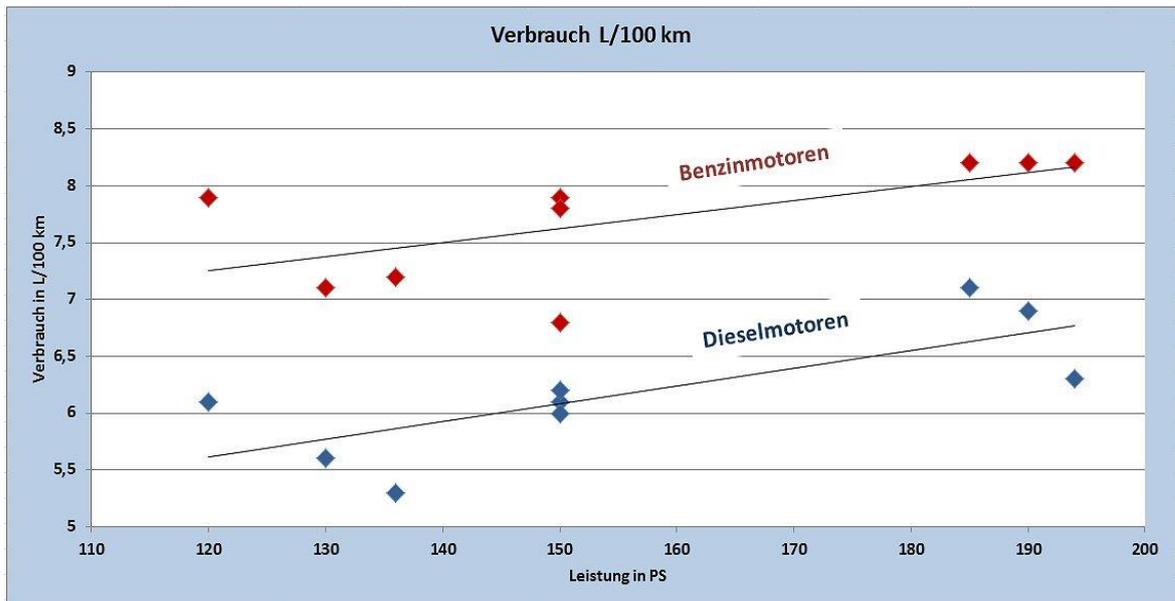
Dieselmotorenmodell	Leistung kW	Leistung PS	Test-Verbrauch L/100 km	Benzinmodell	Leistung kW	Leistung PS	Test-Verbrauch L/100 km	Prozentualer Unterschied
Peugeot 3008 BlueHDI 120	88	120	6,1	Peugeot 3008 PureTech 130	96	130	7,9	30
Renault Scénic dCi 130	96	130	5,6	Renault Scénic dCi 130	97	132	7,1	27
Opel Mokka 1.6 CDTI	100	136	5,3	Opel Mokka 1.4 EcoFlex	103	140	7,2	36
Mazda 6 Kombi D 150	110	150	6,1	Mazda 6 Kombi G145	107	145	6,8	11
Audi Q2 2.0 TDI	110	150	6,2	Audi Q2 1.4 TFSI	110	150	7,9	27
VW Tiguan 2.0 TDI	110	150	6,0	VW Tiguan 1.4 TSI	110	150	7,8	30
Hyundai Tucson 2.0 CRDi	136	185	7,1	Hyundai Tucson 1.6 Turbo	130	177	8,2	15
BMW X1 20d	140	190	6,9	BMW X1 20i	141	192	8,2	19
Mercedes E- 220d T-Modell	143	194	6,3	Mercedes E- 200 T-Modell	135	184	8,2	30

Zwei Dinge springen ins Auge:

1. Der relativ hohe Verbrauch der Dieselmotoren: Waren wir nicht schon weiter? Schon vor 20 Jahren gab es Modelle mit drei L/100 km Minimalverbrauch und vier L/100 km Praxisver-

brauch. Viele Dieselmotore der Kompaktklasse bewegten sich damals im fünf-Liter-Bereich. Davon sind wir heute weiter entfernt denn je. Der Durchschnittsverbrauch stieg sogar leicht an, und nur wenige Fahrzeuge können mit weniger als 6 L/100 km in der täglichen Praxis bewegt werden.

- Der nach wie vor hohe Verbrauch der Benzinmodelle: Verbräuche von sieben bis acht L/100 km sprechen eine eindeutige Sprache. Was wurde nicht alles unternommen, um die Benziner sparsamer zu machen: Downsizing mit Abgasturboaufladung, Direkteinspritzung, usw. Was hat es gebracht? Nicht viel. Das wenige wird kompensiert durch die Leistungseskalation und den fatalen Hang zum SUV.



An den beiden Trendlinien sehr schön zu beobachten ist der Unterschied im Verbrauch zwischen Diesel und Benzinern von etwa 1,5 L/100 km. (Die Werte korrespondieren übrigens hervorragend mit früheren Analysen: [Advantage Dieselmotor](#)) Wie kann es sein, dass trotzdem Benziner aus dem Vergleich als Sieger hervorgehen? Spielt CO₂ plötzlich keine Rolle mehr? Für **AutoBild** anscheinend nicht. Für sie ist Umweltfreundlichkeit lediglich ein Kostenfaktor.

Es stimmt schon, die Diesel stoßen sehr viel schädliches NO_x aus. Die Hersteller werden dieses Problem in den Griff kriegen, sogar VW. Spätestens dann wird sich das Augenmerk einer anderen Emission zuwenden, dem Feinstaub. Hier schneidet der Benzinmotor aufgrund der Partikelgröße deutlich schlechter ab als der Diesel. Das größere Problem für beide Fraktionen ergibt sich aber erst bei Einführung einer neuen Testprozedur, die erheblich praxisnähere Werte liefern soll. Die

CO₂-Vorgaben für den Flottenverbrauch sind bei einigen Herstellern dann nur noch mit einem erhöhten Anteil an Dieselmotoren einzuhalten, wenn überhaupt.

Oder mit Hybridmodellen, die im Zyklus auf der Batterie fahren und deshalb keine Abgase ausstoßen. Hier lauert der nächste Skandal, denn diese Testmethode hat mit der Praxis rein gar nichts zu tun. Sie zerstört das Vertrauen in Industrie, Politik und Medien noch weiter. Dabei hätten die Hybridfahrzeuge diese Tricksereien nicht nötig – wenn sie gut gemacht sind, wie z.B. der Kia Optima T-GDI Hybrid. Testverbrauch des 150 PS-Benziners 4,8 L/100 km. Im Vergleich der 141 PS-Diesel im selben Modell 5,7 L/100 km. Ist das die Zukunft? Ein auf sparsam getrimmter Benzinmotor ergänzt durch eine Elektromaschine, die ihm bei Bedarf auf die Sprünge hilft? Mit dem man in bescheidenem Umfang elektrisch fahren kann? Eine überzeugende Variante liefert BMW, ja, ausgerechnet BMW mit dem 225 xe Active Tourer. BMW trennt die beiden Antriebsaggregate, der Verbrennungsmotor treibt die Vorderachse, die Elektromaschine die Hinterachse. Das verschafft eine enorme Flexibilität, und nicht zu vergessen, Allradantrieb. ([Soo muss Hybrid!](#)) Die Bayerischen **Motoren** Werke machen endlich ihrem Namen wieder Ehre.

Zu guter Letzt sollte man einen Kandidaten nicht vergessen – Mazda. Deren 150 PS-Benziner liegt nur um einen L/100 km statt üblicherweise zwei über dem gleichstarken Diesel. Und das, obwohl der Diesel mit den besten Aggregaten mithalten kann. Wie schafft es Mazda nur immer wieder, sich wohltuend vom Rest der Welt abzuheben? Ein Grund dürfte sein, dass Sie dem Mainstream gründlich misstrauen und sich lieber eine eigene Meinung bilden. Nach dem Motto, nur weil es alle machen, muss es noch lange nicht optimal sein. Gemeint ist an dieser Stelle das Downsizing.

Ein kleines Gedankenexperiment: Der Benzinmotor des Mazda kombiniert mit dem Elektroantrieb des BMW – das wäre eine vielversprechende Kombination mit dem Potenzial, dem Dieselmotor das Wasser, oder besser gesagt das Petroleum abzugraben. Es bleibt spannend.

Jacob Jacobson