

Grenz Echo

05.01.2013

Circulation: 15000

5c3e6a

Page: 4

1021

**GRENZ-ECHO**  
DIE ENIGE DUTSCHSPRACHIGE ZEITUNG IN BELGIEN

# Dieselauto nicht für die Stadt

Der Automarkt in Belgien hat 2012 eine kleine Revolution erlebt: Erstmals haben die Landsleute mehr Benzin-er gekauft als Dieselaautos. Das ist historisch in Europas Dieselland Nummer eins. Die Gründe für den neuen Trend: der Wegfall der Ökoprämie und der geschrumpfte Preisunterschied an der Zapfsäule.

AUS BRÜSSEL BERICHTET  
GERD ZEIMERS

Der Brüsseler Autosalon naht - nächsten Freitag ist es wieder so weit -, und der belgische Automobilmarkt erhofft sich von dem jährlichen Stelldich-ein einen kräftigen Schub in den Verkaufszahlen. Und viele Autofahrer stehen mal wieder vor der Gretchenfrage: Benzi-ner oder Dieselaauto? So viel ist sicher: Der Dieseltrend ist ge-brochen, und immer mehr Landsleute optieren für ein Auto mit Ottomotor.

Die Belgier haben offenkun-dig ihre Vorliebe für Dieselaautos verloren. Von den neuen Pkw, die im vergangenen Jahr verkauft wurden, waren etwas mehr als die Hälfte Benzin-er. Im Jahr zuvor stellten die Ben-ziner gerade mal ein Drittel aller verkauften Neufahrzeuge. Die Erklärung hierfür liegt auf der Hand: „Die Ökoprämie, die beim Kauf eines Autos mit geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß zuer-kannt und Ende 2011 abge-schafft wurde, reduzierte die Mehrkosten eines Dieselmotors fast auf null“, erklärt Maarten Matienko, Sprecher des Automobilklubs VAB, gegenüber der Redaktion von netto.be. Es waren vor allem die CO<sub>2</sub>-freundlichen Dieselaautos, die auf diesen Rabatt von 15% auf den Kaufpreis zählen konnten.

Diese Prämiapolitik der Fö-deralpolitik hatte einen per-versen Effekt: Viele Verbrau-cher wurden fehlgeleitet, für sie war es plötzlich interessant

geworden, einen kleinen Fa-milienwagen mit einem Dieselmotor zu kaufen. Aber das war nicht immer eine glückli-che Entscheidung - im Gegen-teil: Der Dieselmotor gilt gemeinhin als besonders güns-tig im Hinblick auf seine CO<sub>2</sub>-Bilanz. Doch je Liter ver-brauchtem Kraftstoff gehen beim Selbstzünder wegen der höheren Dichte des Diesela-kraftstoffs rund elf Prozent mehr Kohlendioxid durch den Auspuff als beim Benzi-ner. Vor allem aber verschlech-tern die höheren Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Werte die Umweltbilanz des Selbstzünders. Und: Der Dieselmotor emittiert den wahrschein-lich gefährlichsten Schadstoff, der bei der Verbrennung von Kraftstoff entsteht: Diesela-ruß. Diese Kleinstteilchen dringen beim Einatmen tief in die Lunge ein und sind krebserregend.

Dieselaautos haben auch ih-re Vorteile: Sie verbrauchen weniger und sind an der Zapf-säule günstiger als Benzi-ner. Demgegenüber steht, dass sie teurer sind beim An-kauf und dass ihre War-tungskosten höher aus-fallen. Zudem sind die Akzisen auf Diesel in den letzten Jahren stär-ker gestiegen, sodass der Preisunterschied an der Tankstelle zusam-mengeschnitten ist. Ein Liter Diesel kostet derzeit maximal 1,492

Euro, Benzin 1,636 Eu-ro.

Ohne einen echten Vorteil beim Tanken ist es für Diesela-fahrer schwieriger geworden, die Mehrkosten eines Diesela-motors zu herauszuschlagen. In der Praxis gelingt es nur denjenigen, die jährlich min-destens 20.000 Kilometer zu-rücklegen - mit regelmäßigen Strecken von mindestens 20 Kilometern. Die teure Techno-logie der Dieselmotoren funk-tioniert erst optimal bei aus-reichend langen Fahrten. Ein Beispiel ist der Rußfilter, der die Partikel herausfiltert und anschließend abbrennt. Die Verbrennung ist aber erst möglich, wenn der Motor - bei einer längeren Fahrt auf der Autobahn - eine ausreichend hohe Temperatur erreicht. Dieselaautos, die nur sel-ten auf längeren Strecken ein-gesetzt werden, häuft sich der Ruß auf dem Filter an, der da-durch verstopft oder beschä-digt wird. Und das Ersetzen ei-nes Fußpartikelfilters ist eine teure Angelegenheit. Vor al-lem Fahrzeuge asiatischer Hersteller können aufs Porte-monnaie schlagen.

Die verkehrte Nutzung ei-nes Dieselaautos hat ihren Preis. Der VAB hat für den Skoda Superb Combi, den die Organisation zum „Famili-eno auto des Jahres“ auserkoren hat, die Mehrkosten durch Verschleiß und Unterhalt be-rechnet, wenn jährlich weni-ger als 10.000 Kilometer zu-rückgelegt werden. Für die

Dieselaautos belaufen sich die Kosten auf sieben Euro-cent pro Kilometer, beim Ben-ziner auf nur ein Eurocent (siehe auch „Hintergrund“)

Joeri van Mierlo, Professor an der Freien Universität Brüssel (VUB), ein ausgespro-chener Experte auf den Gebie-ten Mobilität, Verkehr und Elektrotechnik, kann nieman-dem, der oft im Stadtverkehr unterwegs ist, einen Diesela-mpfehlen. Ständig abbrennen und beschleunigen, ohne jemals auf Tempo zu kom-men, das ist nicht optimal für einen Dieselaauto.

Hinzu kommen die stets strengeren Emissionsauflagen in Europa. „Das wird die Techno-logie noch teurer machen“, erwartet VAB-Sprecher Ma-tienko. Was aber auch für Ben-ziner gelten wird. „Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ansehnlich zu-rückzudrängen, wird in Zu-kunft verstärkt auf die Kombi-nation eines klassischen Ben-zin- oder Dieselmotors mit ei-nem elektronischen Motor ge-setzt werden. Für alle Autos wird der Antrieb teurer wer-den“, sagt Van Mierlo gegen-über netto.be. „Bei den klei-nen Familienwagen, wo die Hersteller viel weniger Ge-winnmargen haben, werden billigere Technologien ein-gesetzt.“ Der Professor kann sich vorstellen, dass Diesela-motoren in diesem Segment immer schwieriger ihren Platz finden werden.

**Belgier haben offenkundig ihre Vorliebe für Dieselaautos verloren.**

Ständig abbremsen und beschleunigen, ohne jemals auf Tempo zu kommen, das ist nicht optimal für ein Dieselauto.



Ein Kfz-Mechaniker passt einen Rußpartikelfilter zum Einbau an. Bei Dieselautos, die nur selten längere Strecken zurücklegen, häuft sich Ruß auf den Filter an, wodurch dieser verstopft oder beschädigt wird. Und dann wird's teuer.



Abgase kommen aus zwei Auspuffrohren eines PKW.

## HINTERGRUND

### Benziner oder Dieselauto?

Im zweiten Jahr in Folge hat der Automobilklub VAB den Skoda Superb Combi zum Familienauto des Jahres ausgerufen. 2011 wurde die Dieselsonversion gekürt, 2012 der Benziner. Der VAB berechnete für beide Autos die Kosten pro Kilometer (einschließlich Kraftstoff, Autoversicherung, Verkehrssteuer usw.).

- **10.000 Kilometer - Benziner (1,4 TSI):**  
Kosten je Kilometer: 74 Cent  
Zusätzliche Risikokosten bei kurzen Strecken: 1 Cent  
Gesamt: **75 Cent**
- **10.000 Kilometer - Diesel (1,6 CRTDI)**  
Kosten je Kilometer: 71 Cent  
Zusätzliche Risikokosten bei kurzen Strecken: 7 Cent  
Gesamt: **78 Cent**
- **20.000 Kilometer - Benziner (1,4 TSI)**  
Kosten je Kilometer: 44 Cent  
Keine Risikokosten bei kurzen Strecken.  
Gesamt: **44 Cent**
- **20.000 Kilometer - Diesel (1,6 CRTDI)**  
Kosten je Kilometer: 42 Cent  
Keine Risikokosten bei kurzen Strecken  
Gesamt: **42 Cent**



Der Preisunterschied zwischen Diesel und Benzin an der Zapfsäule ist stark geschrumpft.