

VCS präsentiert die Auto-Umweltliste 2011**Fazit: Hybridautos sind den Elektroautos vorzuziehen**

Die Auto-Umweltliste als Spezialausgabe des VCS-Magazins erscheint einmal im Jahr und bewertet die Neuwagen auf ökologische Kriterien. Am 24. Februar 2011 wurden in Bern gleich zwei Gesamtsieger feierlich gekürt: Der Lexus CT 200h mit Hybridantrieb teilt den ersten Platz mit dem Fiat 500 mit Erdgasantrieb. Gleichzeitig erschien auch die Lieferwagen-Umweltliste. Für Unternehmen stehen somit genügend Informationsgrundlagen für eine umweltschonende Fahrzeugflotte zur Verfügung. Der VCS nimmt ebenfalls Stellung zu den im Trend liegenden Elektroautos. Diese können unter Umständen einen Beitrag zur ökologischen Optimierung des Verkehrs leisten, dürfen aber nicht die Anstrengungen auf den entscheidenden Ebenen ersetzen, die den Verkehr menschen- und umweltgerechter machen sollen. Dies bestätigt auch Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe DUH, im VCS-Interview und plädiert für intelligente wirtschaftliche Anreize in Form von Bonus-Malus-Systemen. Seine Bilanz: Solange ein Grossteil des Strom durch Kohle- und Atomkraftwerke erzeugt wird (Schweiz 40%, BFE 2010), sind die Hybridfahrzeuge den Elektroautos vorzuziehen. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Auto-Umweltliste 2011

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Deutsche Umwelthilfe DUH

www.autoumweltliste.chwww.verkehrsclub.chwww.duh.de**L'ATE présente l'EcoMobiListe 2011****Bilan: les voitures hybrides plus écologiques que les électriques**

L'EcoMobiListe, guide édité une fois par an pour l'achat écologique de voitures, évalue et classe les nouveaux véhicules selon des critères écologiques. Le 24 février dernier, deux vainqueurs ont été fêtés à Berne: la Lexus CT 200h hybride partage la première place avec la Fiat 500 turbo au gaz naturel. A la même occasion est sorti le classement des véhicules utilitaires, fournissant ainsi aux entreprises toutes les informations nécessaires pour constituer une flotte de véhicules écologiques. L'ATE prend également position sur les voitures électriques en vogue ces dernières années. Elles peuvent contribuer, sous certaines conditions, à rendre le trafic routier plus écologique, mais elles ne doivent pas remplacer les efforts faits à d'autres niveaux pour rendre la circulation routière plus respectueuse de l'homme et de l'environnement. Jürgen Resch, directeur de l'organisation allemande «Deutsche Umwelthilfe», confirme ceci dans une interview de l'ATE et plaide pour des incitations économiques intelligentes sous forme d'un système de bonus-malus. Sa conclusion: tant qu'une grande partie de l'énergie est produite par des centrales nucléaires ou à charbon (Suisse 40%, OFEN), les véhicules hybrides sont à préférer aux électriques. (langues: français, allemand)

Pour plus d'informations:

EcoMobiListe 2011

ATE Association Transports et Environnement

www.ecomobiliste.chwww.ate.ch

01.03.2011

Sperrfrist: Donnerstag, 24. Februar 2011, 10.00 Uhr

VCS präsentiert Auto-Umweltliste 2011

Elektroautos kein Wundermittel gegen Klimaerwärmung

Bern, 24. Februar 2011

Elektroautos sind kein Wundermittel, um den Strassenverkehr umweltverträglicher zu gestalten. Bedeutend sinnvoller seien intelligente wirtschaftliche Anreize, sagte Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, bei der Präsentation der Auto-Umweltliste 2011 des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Diese führt erstmals in ihrer Geschichte zwei Sieger: den Lexus CT 200h mit Hybridantrieb und den Fiat 500 erdgas turbo MTA.

Reine Elektroautos könnten im Moment keinen Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastung leisten, sagte Jürgen Resch am Donnerstag vor den Medien in Bern. Zu viel Strom werde derzeit noch mit Kohle oder Atomkraft produziert. Elektroautos seien deshalb nicht das Wundermittel im Kampf gegen die Klimaerwärmung, als das sie manchenorts angepriesen würden.

Hingegen komme den Hybridfahrzeugen in der derzeitigen Übergangsphase eine wichtige Funktion zu. Sie verbrauchten deutlich weniger Benzin als konventionelle Autos und stiessen entsprechend weniger CO₂ aus. Der Schadstoffausstoss sei ebenfalls ausserordentlich niedrig.

Jürgen Resch plädierte dafür, umweltgerechtere Autos durch finanzielle Anreize wie Bonus-Malus-Systeme zu fördern. Hingegen mache es keinen Sinn, Elektroautos undifferenziert zu subventionieren. Im Vordergrund müsse immer das Ziel stehen, die Emissionen des Verkehrs zu senken.

Auto-Umweltliste: Pragmatische Hilfe

Der Strassenverkehr könne nicht umweltverträglicher gestaltet werden, indem das Auto verdammt werde, ergänzte VCS-Zentralpräsidentin Franziska Teuscher. Pragmatische Ideen seien weitaus viel versprechender. Die Auto-Umweltliste (AUL) verfolge diesen Ansatz und biete den Konsumentinnen und Konsumenten wertvolle Informationen für den Autokauf.

Zusammen mit der AUL 2011 legt der VCS auch seine Position zur Elektromobilität vor. Nach Ansicht des VCS können Elektroautos unter bestimmten Umständen einen Beitrag leisten, um den Verkehr ökologischer zu gestalten. Dies ändert jedoch nichts daran, dass auf anderen Ebenen Anstrengungen unternommen werden müssen, um den Verkehr menschen- und umweltgerechter zu gestalten.

Erstmals zwei Sieger

Die 28. Ausgabe der AUL wartet mit einer Premiere auf: Erstmals klassieren sich zwei Wagen als ex-aequo-Sieger. Zwar liegt der Lexus CT 200h um einen Zehntelpunkt vor dem Fiat 500 erdgas turbo MTA. Dieser Unterschied ist jedoch vernachlässigbar gering – insbesondere, wenn man bedenkt, dass der AUL eine Vielzahl unterschiedlichster Bewertungskriterien von den Klimagasen über den Lärm bis zu den gesundheitsschädigenden Abgasen zu Grunde gelegt werden. Der beste Weg besteht deshalb darin, beide Wagen im ersten Rang zu klassieren.

Beim Lexus handelt es sich wie beim Vorjahressieger Toyota Prius um ein Hybridauto mit einem kombinierten Benzin- und Elektroantrieb. Hybridwagen führen seit 2004 die Auto-Umweltliste des VCS an. Die Firma Lexus gehört zum Toyota-Konzern.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
Tel. 0848 611 611, Fax 0848 611 612, PC 49-1651-0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Im Gegensatz zum Lexus wird der Fiat 500 mit Erdgas angetrieben. Unter den Top Ten der Auto-Umweltliste 2010 finden sich weitere vier Wagen mit Gasantrieb. Der Grund: Erdgas verursacht bei der Verbrennung weniger CO₂-Emissionen als Benzin oder Diesel. Dem Schweizer Gas wird zudem rund 20 Prozent Biogas aus Abfallverwertungsanlagen beigemischt, wodurch der Ausstoss an klimaschädlichem, fossilem CO₂ weiter reduziert wird.

Printtaugliche Fotos von der Übergabe der AUL-Auszeichnungen sind ab 14 Uhr im Internet verfügbar unter www.verkehrsclub.ch/bilder.

Weitere Informationen:

Kurt Egli, Projektleiter Auto-Umweltliste VCS, Tel.: 079 678 40 27
Franziska Teuscher, Zentralpräsidentin VCS, Tel.: 079 608 91 03
Gerhard Tubandt, Mediensprecher VCS, Tel.: 079 708 05 36

Die Auto-Umweltliste (AUL)

Diese Spezialausgabe des VCS-Magazins erscheint einmal pro Jahr. Der Umweltführer bewertet Fahrzeuge auf Grund ökologischer Kriterien. Zusätzlich zu den Vergleichstabellen informiert die AUL über die Ökobilanz der verschiedenen Treibstoffe und berichtet über Neuigkeiten und Interessantes rund um das Thema Auto.

Anfangs als wenig seriös abgestempelt und von der Automobilbranche bekämpft, hat sich die Auto-Umweltliste inzwischen zu einer Art «Guide Michelin für saubere Fahrzeuge» gemausert und wird heute von Behörden und von Fahrzeugimporteuren als Arbeitsgrundlage genutzt. Damit trägt die Auto-Umweltliste schon seit langem zum Schutz der Gesundheit, der Umwelt und des Klimas bei.

Die pdf-Version und die Gewinner der einzelnen Kategorien (vom Mini bis zum Van) sowie die Onlinedatenbank sind abrufbar unter: www.autoumweltliste.ch Auf derselben Homepage ist auch die Lieferwagen-Umweltliste als pdf-Datei zu finden.

Die Auto-Umweltliste kann gratis bestellt werden bei: VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern, Tel.: 0848 611 611 (Normaltarif), Mail: dok@verkehrsclub.ch

Editorial

Neue Wege nach 125 Jahren?



Das Auto ist genau 125 Jahre alt. Das ist nicht für alle ein Grund zum Feiern. Das Automobil hat nach wie vor ein Imageproblem. Unter den Exponenten der Branche scheiden sich die Geister über den richtigen Weg in die Zukunft.

Die einen sehen sich am Anfang eines fundamentalen Wandels. Für sie sind die ersten in Grossserien produzierten Elektroautos ein Meilenstein. Tatsächlich kommen nach Jahren der Ankündigung erstmals richtige «Stromautos» auf die Strassen. Noch vor dem Verkaufsstart wurde der Nissan Leaf – als Prototyp der Hoffnungsträger – zu Europas Auto des Jahres gekürt. Im Gegensatz zu den Mitkonkurrenten ist der Leaf kein «normales», von Benzin- auf Elektroantrieb umgebautes Modell. Er ist von Grund auf neu konzipiert. Auch die Traditionsmarke Chevrolet, vom Schweizer Rennfahrer Louis Chevrolet vor 100 Jahren gegründet, startet mit einem elektrisch betriebenen Modell in ihr zweites Jahrhundert.

Doch bedeuten diese Fahrzeuge den Aufbruch in eine emissionsfreie Zukunft des Individualverkehrs, wie es die sehr optimistischen Werbeabteilungen suggerieren? Skeptiker sehen in den Elektroautos bloss das grüne Mäntelchen der Autoindustrie und eine Ablenkung von den wirklichen Problemen. Sie warnen vor übertriebenen Erwartungen sowie auch vor einer einseitigen Förderung der Elektroautos (s. Interview mit Jürgen Resch auf Seite 10 und Infos Seite 30). Für einen wirksamen Klimaschutz braucht es vor allem auch optimierte benzin-, diesel- oder gasgetriebene Autos. Angesichts des ungebremsst wachsenden Verkehrs geht es ausserdem um grundsätzlichere Fragen. Man wird nicht darum herum kommen, mit einer klugen Siedlungspolitik die Mobilität in vernünftigeren Bahnen zu lenken und den Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs zu verbessern.

Bereits heute ist verantwortungsvolles Handeln möglich. Die Auto-Umweltliste (AUL) bietet eine Menge Informationen, Anregungen und Tipps für den umweltbewussten Autokauf.

Kurt Egli

Ein Lexus und ein

In den letzten sieben Jahren besetzten Hybridautos die Spitze der Auto-Umweltliste (AUL). Nun erreicht neben dem Lexus CT 200h mit Hybridantrieb auch der mit Erdgas betriebene Fiat 500 Erdgas Turbo am meisten Punkte.

Der Vorjahressieger Toyota Prius, ein Wagen der Mittelklasse, wird in der neusten Ausgabe der AUL 2011 von einem Hybrid-Fahrzeug aus dem eigenen Haus von der Spitze verdrängt: Die Edelmarke Lexus, eine Toyota-Tochterfirma, erreicht mit dem auf dem Prius basierenden, aber etwas leiseren und sparsameren Lexus CT 200h 80,3 Punkte und damit den ersten Platz. Honda und Toyota setzen seit Jahren auf die Entwicklung von Hybridautos mit kombiniertem Benzin- und Elektroantrieb. Sie stellen in den letzten sieben Jahren das Siegermodell der AUL. Dabei rüsten die Japaner nicht nur Luxusmodelle mit der Treibstoff sparenden Technik aus, sondern auch kleinere Fahrzeuge und Mittelklassewagen.

Zum ersten Mal in der 28-jäh-

rigen Geschichte der AUL wird die Auszeichnung geteilt. Mit einem minimalen Rückstand von 0,1 Punkten schafft es ex-aequo auch der Fiat 500 Erdgas Turbo auf den ersten Platz der AUL. Damit steht erstmals ein erdgasbetriebenes Modell zuoberst auf dem Podest. Der von Erdgas Mobil AG lancierte und durch das Schweizer Fiat Händlernetz vertriebene Wagen der Mini Klasse überzeugt vor allem mit seinem sehr tiefen CO₂-Ausstoss von 63 Gramm pro Kilometer.

Nebst dem neuen Lexus CT 200h erreichen weitere Hybridmodelle Spitzenplätze: Der Vorjahressieger Toyota Prius folgt mit einem deutlichen Abstand von 5 Punkten auf dem dritten, der Toyota Auris auf dem sechsten Platz. Der Honda Insight, Sieger im Jahr 2009, belegt den 7. Rang. Mit 69,4

Die umweltfreundlichsten Hersteller

Rang	Rang Vorjahr	Hersteller	Punkte
1	5	Volkswagen	80
1	1	Toyota	80
3	2	Mercedes/Smart	77
4	7	Audi	64
5	3	BMW/Mini	59

Nebst der in der Auto-Umweltliste bewerteten Betriebsphase belastet auch die Autoproduktion die Umwelt in starkem Masse. Alle zwei Jahre bewertet der Verkehrsclub Deutschland VCD daher auch das Umweltsengagement der Hersteller bei der Autoproduktion. Auch in dieser Kategorie teilen sich mit Toyota und VW zwei Sieger den Podestplatz. Die ausführlichen Informationen zum Herstellerrating wie auch die weiteren Platzierungen sind auf Seite 56 zu finden.

Fiat auf Platz 1



Der Lexus-CT 200h und der Erdgas-Fiat 500 erreichen die höchste Punktzahl.



Punkten verpasst ausserdem der kleinste Hybridwagen, der Jazz von Honda, eine Platzierung unter den ersten zehn nur knapp. Auch die mit Erdgas betriebenen Fahrzeuge schneiden insgesamt wieder gut ab. Wie bereits im Vorjahr werden fünf der Top-Ten-Modelle mit diesem Treibstoff betrieben. Erdgas enthält weniger CO₂ als Benzin und Diesel. Dem Schweizer Gas wird ausserdem rund 20 Prozent Biogas aus Abfallverwertungsanlagen beigemischt.

Der VCS bewertet für seine Auto-Umweltliste jedes Jahr mehrere hundert Modelle der gebräuchlichsten Marken nach ihrer Umweltbelastung. Er vergibt nach einem bewährten und objektiven System für jedes Modell eine gewichtete Gesamtpunktezahl. Nebst den Top Ten kürt der VCS auch je einen Testsieger in den wichtigsten Klassen – von den Minis, über die Mittelklasse bis zu den Vans mit 6 und mehr Sitzplätzen (s. Seite 6/7 und Liste ab Seite 38).

Elektroautos noch selten
Bereits zum zweiten Mal wirft die AUL einen Blick auf die Umweltdaten der immer noch wenigen echten Elektroautos (s. Seite 33). Die Bewertungsergebnisse sind allerdings mit Vorsicht

zu geniessen. Sie erreichen noch nicht die Zuverlässigkeit der mit Verbrennungsmotoren ausgerüsteten Konkurrenz. Für verschiedene Modelle liegen keine genormten Verbrauchsdaten vor. Zudem wird eine umfas-

sende Bewertung erst möglich sein, wenn auch genauere Angaben über die Umweltauswirkungen der Batterieproduktion erhältlich sind.

Kurt Egli

Die Top Ten aller Klassen

Rang	Marke	Modell	Hubraum in cm ³	Leistung in kW/PS	Getriebe	Treibstoffart	Gesamtpunkte	Bewertung	Energie-Etikette
1	Lexus	CT 200h Hybrid	1798	100/136	as	B	80.3	★★★★★	A
1	Fiat	500 TwinAir erdgas turbo MTA Erdgas CH	875	63/85	a5	G	80.2	★★★★★	A
3	Toyota	Prius 1.8 Hybrid	1798	100/136	as	B	75.3	★★★★★	A
4	Ford	Ka 1.2 Greenpower Erdgas CH	1242	50/68	m5	G	73.8	★★★★★	A
5	Toyota	IQ 1.0 ECO	998	50/68	m5	B	73.7	★★★★★	A
6	Toyota	Auris 1.8 Hybrid	1798	100/136	as	B	73.3	★★★★★	A
7	Honda	Insight Hybrid	1339	72/98	as	B	71.9	★★★★★	A
8	Toyota	IQ 1.0	998	50/68	m5	B	70.7	★★★★★	A
9	VW	Passat 1.4 TSI DSG EcoFuel Erdgas CH	1390	110/150	a7	G	70.2	★★★★★	A
10	Fiat	Punto EVO 1.4 NP Erdgas CH	1368	51/70	m5	G	69.8	★★★★★	A
10	VW	Touran 1.4 TSI DSG EcoFuel Erdgas CH	1390	110/150	a7	G	69.8	★★★★★	A

Diese Tabelle führt die Fahrzeuge aller Klassen (Grössen) auf, die in der VCS-Bewertung insgesamt die höchsten Punktzahlen erreichen. Dank modernen Hybrid- und Gasantrieben schaffen nebst den Kleinwagen fünf Mittelklasseautos und ein Van den Sprung in die Top Ten.

Klassenbeste

Mini-Klasse



Fiat 500 TwinAir erdgas turbo MTA **E***

1

TESTSIEGER 2011
MINI-KLASSE
Fiat 500 TwinAir erdgas turbo MTA

Kleinwagen



Fiat Punto EVO 1.4 NP **E***

1

TESTSIEGER 2011
KLEINWAGEN
Fiat Punto EVO 1.4 NP Erdgas

Untere Mittelklasse



Lexus CT 200h Hybrid

1

TESTSIEGER 2011
UNTERE MITTELKLASSE
Lexus CT 200h Hybrid

Mittelklasse



Toyota Prius 1.8 Hybrid

1

TESTSIEGER 2011
MITTELKLASSE
Toyota Prius 1.8 Hybrid

Rang	Marke	Modell	Hubraum in cm ³	Leistung in kW/PS	Getriebe	Treibstoffart	Gesamtpunkte	Bewertung	Energie-Etikette
1	Fiat	500 TwinAir erdgas turbo MTA E*	875	63/85	a5	G	80.2	★★★★★	A
2	Ford	Ka 1.2 Greenpower E*	1242	50/68	m5	G	73.8	★★★★★	A
3	Toyota	IQ 1.0 ECO	998	50/68	m5	B	73.7	★★★★★	A
4	Toyota	IQ 1.0	998	50/68	m5	B	70.7	★★★★★	A
5	Nissan	Pixo 1.0	996	50/68	m5	B	69.1	★★★★★	A
6	Fiat	Panda 1.4 NP E*	1368	51/70	m5	G	69.0	★★★★★	A
7	Smart	cabrio/coupé 40 kW cdi PF	799	40/54	as	D	68.0	★★★★★	A
8	Citroen	C1 1.0i	998	50/68	m5	B	66.3	★★★★★	A
8	Peugeot	107 1.0i	998	50/68	m5	B	66.3	★★★★★	A
8	Toyota	Aygo 1.0	998	50/68	m5	B	66.3	★★★★★	A
1	Fiat	Punto EVO 1.4 NP E*	1368	51/70	m5	G	69.8	★★★★★	A
2	VW	Polo 1.2 TDI CR BlueMotion PF	1199	55/75	m5	D	69.5	★★★★★	A
3	Honda	Jazz 1.3 Hybrid	1339	72/98	as	B	69.4	★★★★★	A
4	Ford	Fiesta 1.25 Greenpower E*	1242	59/81	m5	G	68.2	★★★★★	A
5	Seat	Ibiza 1.2 TDI CR Ecomotive PF	1199	55/75	m5	D	66.5	★★★★★	A
6	Skoda	Fabia 1.2 TDI-CR Greenline PF	1199	55/75	m5	D	64.5	★★★★★	A
7	Ford	Fiesta 1.6 TDCi Econetic PF	1560	70/95	m5	D	64.0	★★★★★	A
7	Hyundai	i20 1.4 CRDi ISG PF	1396	66/90	m6	D	64.0	★★★★★	A
9	Nissan	Micra 1.2	1198	59/80	m5	B	63.9	★★★★★	A
10	VW	Polo 1.6 TDI CR BlueMotion PF	1598	66/90	m5	D	63.0	★★★★★	A
1	Lexus	CT 200h Hybrid	1798	100/136	as	B	80.3	★★★★★	A
2	Toyota	Auris 1.8 Hybrid	1798	100/136	as	B	73.3	★★★★★	A
3	Honda	Insight Hybrid	1339	72/98	as	B	71.9	★★★★★	A
4	Ford	Focus 1.6i Greenpower E*	1596	73/99	m5	G	62.2	★★★★★	D
5	Volvo	C30 1.6D DRIVe PF	1560	84/114	m6	D	61.5	★★★★★	A
5	VW	Golf 1.6 TDI CR BlueMotion PF	1598	77/105	m5	D	61.5	★★★★★	A
7	Seat	Leon 1.6 TDI CR Eco PF	1598	77/105	m5	D	59.5	★★★★★	A
8	VW	Golf 1.2 TSI BlueMotion	1197	77/105	m6	B	59.3	★★★★★	A
9	Audi	A3 1.6 3T TDiE PF	1598	77/105	m5	D	57.5	★★★★★	A
10	VW	Golf Plus 1.2 TSI BlueMotion	1197	77/105	m6	B	56.8	★★★★★	A
1	Toyota	Prius 1.8 Hybrid	1798	100/136	as	B	75.3	★★★★★	A
2	VW	Passat 1.4 TSI DSG EcoFuel E*	1390	110/150	a7	G	70.2	★★★★★	A
3	Skoda	Octavia 1.6 TDI-CR Greenline PF	1598	77/105	m5	D	61.5	★★★★★	A
4	Volvo	S40/V50 1.6D DRIVe PF	1560	84/114	m6	D	61.5	★★★★★	A
5	Ford	Mondeo 1.6i Greenpower E*	1596	87/119	m5	G	59.4	★★★★★	C
6	VW	Jetta 1.6 TDI CR BlueMotion PF	1598	77/105	m5	D	58.5	★★★★★	A
7	VW	Jetta 1.2 TSI BlueMotion	1197	77/105	m6	B	56.3	★★★★★	A
8	Volvo	S40/V50 1.6D D2 PF	1560	84/114	m6	D	54.0	★★★★★	A
9	Skoda	Octavia 1.6 TDI-CR PF	1598	77/105	m5	D	53.5	★★★★★	A
10	VW	Passat 1.6 TDI CR BlueM PF	1598	77/105	m6	D	52.0	★★★★★	A

*E = Modelle mit Erdgas CH (siehe Seite 55) PF = Partikelfilter

★★★★★ Top Ten ★★★★★ 51.5–59.9 Punkte ★★ 36.0–42.9 Punkte
 ★★★★★ 60 und mehr Punkte ★★★ 43.0–51.4 Punkte ★ unter 36 Punkte

Obere Mittelklasse



Skoda Superb 1.6 TDI-CR Greenline **PF**

1

TESTSIEGER 2011
OBERE MITTELKLASSE
Skoda Superb 1.6 TDI-CR Greenline

Rang	Marke	Modell	Hubraum in cm³	Leistung in kW/PS	Getriebe	Treibstoffart	Gesamtpunkte	Bewertung	Energie-Etikette
1	Skoda	Superb 1.6 TDI-CR Greenline PF	1598	77/105	m5	D	50.0	★★★	A
2	VW	Passat CC 2.0 TDI CR BlueM PF	1968	103/140	m6	D	48.5	★★★	A
3	Mercedes	E 200 NGT BlueE E*	1796	120/163	a5	G	47.8	★★★	C
4	Audi	A7 Sportback 3.0 TDI Multitr. PF	2967	150/204	as	D	39.5	★★	A
5	Mercedes	E 200 CDI BlueE PF	2143	100/136	a5	D	38.0	★★	A
6	Skoda	Superb 2.0 TDI-CR PF	1968	103/140	m6	D	37.5	★★	A
7	BMW	520d PF	1995	135/184	m6	D	36.5	★★	A
8	BMW	530d DeNOx-Kat PF	2993	180/245	a8	D	36.0	★★	B
9	Audi	A6 Avant 2.0 TDI PF	1968	100/136	m6	D	35.5	★	A
9	Mercedes	E 250 CDI BlueE PF	2143	150/204	m6	D	35.5	★	A
9	Saab	9-5 2.0 TiD PF	1956	118/160	m6	D	35.5	★	A
9	Volvo	S80 2.0D D3 PF	1984	120/163	m6	D	35.5	★	A

Vans (mit 5 Plätzen)



Fiat Qubo 1.4 NP **E***

1

TESTSIEGER 2011
VANS (5 PLÄTZE)
Fiat Qubo 1.4 NP Erdgas

1	Fiat	Qubo 1.4 NP E*	1368	51/70	m5	G	67.2	★★★★★	A
2	Ford	C-Max 1.6i Greenpower E*	1596	76/104	m5	G	65.0	★★★★★	C
3	Ford	Fusion 1.6 Greenpower E*	1596	73/99	m5	G	62.2	★★★★★	D
4	Mercedes	B 180 NGT BlueE E*	2034	85/116	m5	G	59.8	★★★★	B
5	Fiat	Doblò 1.4 NP E*	1368	88/120	m5	G	58.2	★★★★	B
6	Renault	Modus 1.5 dCi PF	1461	65/88	m5	D	56.1	★★★★	A
7	Nissan	Note 1.5 dCi PF	1461	66/90	m5	D	56.0	★★★★	A
8	Ford	C-Max 1.6 TDCi PF	1560	70/95	m6	D	55.5	★★★★	A
9	Hyundai	ix20 1.4 CRDi PF	1396	66/90	m6	D	54.0	★★★★	A
10	Skoda	Roomster 1.2 TDI CR Greenline PF	1199	55/75	m5	D	52.5	★★★★	A

Vans (mit 6 oder mehr Plätzen)



VW Touran 1.4 TSI DSG EcoFuel **E***

1

TESTSIEGER 2011
VANS (> 5 PLÄTZE)
VW Touran 1.4 TSI DSG EcoFuel Erdgas

1	VW	Touran 1.4 TSI DSG EcoFuel E*	1390	110/150	a7	G	69.8	★★★★★	A
2	Mazda	5 1.6 CD PF	1560	85/116	m6	D	56.5	★★★★	A
3	Opel	Zafira 1.6 ECOflex Turbo CNG E*	1598	110/150	m6	G	54.2	★★★★	A
4	Ford	Grand C-Max 1.6 TDCi PF	1560	70/95	m6	D	48.5	★★★	A
4	VW	Touran 1.6 TDI CR BlueMotion PF	1598	77/105	m6	D	48.5	★★★	A
6	VW	Caddy Life Maxi 2.0 EcoFuel E*	1984	80/109	m5	G	47.0	★★★	C
7	Renault	Grand Scénic 1.5 dCi PF	1461	81/110	m6	D	43.8	★★★	A
8	Peugeot	5008 1.6 HDI PF	1560	82/112	a6	D	42.5	★★	A
9	Ford	Grand C-Max 1.6i	1596	77/105	m5	B	42.3	★★	C
9	VW	Touran 1.2 TSI BlueMotion	1197	77/105	m6	B	42.3	★★	A

Allradfahrzeuge



Suzuki Swift 1.2 GL 4x4

1

TESTSIEGER 2011
ALLRADFAHRZEUGE
Suzuki Swift 1.2 GL 4x4

1	Suzuki	Swift 1.2 GL 4x4	1242	69/94	m5	B	53.8	★★★★	B
2	Toyota	Urban Cruiser 1.4 D-4D 4x4 PF	1364	66/90	m6	D	50.0	★★★	A
3	Lexus	RX 450h Hybrid 4x4	3456	220/299	as	B	48.5	★★★	A
4	Mini	Countryman Cooper D 4x4 PF	1598	82/112	m6	D	42.5	★★	A
5	Fiat	Panda 1.2 4x4	1242	51/69	m5	B	42.3	★★	C
6	Audi	A3 2.0 3T TDI quattro PF	1968	103/140	m6	D	40.5	★★	A
6	Skoda	Octavia Combi 1.6 TDI-CR 4x4 PF	1598	77/105	m6	D	40.5	★★	B
6	VW	Passat 2.0 TDI CR BlueM 4x4 PF	1968	103/140	m6	D	40.5	★★	A
9	Fiat	Sedici 1.6 4x4	1586	88/120	m5	B	39.3	★★	C
9	Suzuki	SX4 1.6 4x4	1586	88/120	m5	B	39.3	★★	C

*E = Modelle mit Erdgas CH (siehe Seite 55) **PF** = Partikelfilter

★★★★★ Top Ten ★★★ 51.5–59.9 Punkte ★★ 36.0–42.9 Punkte
★★★★ 60 und mehr Punkte ★★ 43.0–51.4 Punkte ★ unter 36 Punkte

© adpic



Die AUL ist auch beim Kauf von Occasionsfahrzeugen hilfreich.

Hilfe für den Gebrauchtwagenkauf

Die Auto-Umweltliste (AUL) leistet auch beim Kauf von Occasionsfahrzeugen gute Dienste. Es gilt jedoch zu beachten, dass das Bewertungssystem periodisch den neusten technischen Entwicklungen angepasst wird und somit jeweils nur für die Fahrzeugmodelle des Ausgabejahres gilt. Obwohl kein direk-

ter Vergleich mit einem aktuellen Modell möglich ist, lässt sich aus den Klassierungen vergangener Jahre immerhin schliessen, welchem ökologischen Standard das Fahrzeug entsprach.

Die AUL online

In der vorliegenden gedruckten Auto-Umweltliste findet nur ein Teil der Schweizer Modellpalette Platz. Die AUL-Datenbank gibt

einen Überblick über alle zugelassenen Personenwagen mit einem CO₂-Ausstoss unter 180 Gramm/km sowie über die Lieferwagen und Minibusse bis 3,5t Gesamtgewicht. Das interaktive System stellt grosse Datenmengen kundenfreundlich dar und ermöglicht einen einfachen und schnellen Zugriff auf die Daten.

Die elektronische AUL ist für professionelle Anwender wie Firmen und Behörden besonders wert-

voll und dient auch als Basis für die Beschaffung einer möglichst umweltschonenden Firmenflotte. Alle Daten der Grundversion können kostenlos eingesehen und heruntergeladen werden.

AUL für Lieferwagen

Seit Oktober 2009 steht auch ein Dokument (pdf-Format) mit der Umweltbewertung der in der Schweiz erhältlichen Lieferwagen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und Minibusse zum Download bereit. Die Lieferwagen-Umweltliste ist gleich aufgebaut wie die vorliegende Ausgabe für Personenwagen und wird regelmässig aktualisiert. ■

Unsere Dienstleistungen

Bestellen der AUL 2011

Die Auto-Umweltliste kann gratis nachbestellt werden:
VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Postfach 8676, 3001 Bern
Tel. 0848 611 611 (Normaltarif)
Fax 0848 611 612
autoumweltliste@verkehrsclub.ch
www.autoumweltliste.ch

Ergänzungsblatt 2011

Das Ergänzungsblatt 2011 mit den Modellen, die im Sommer und Herbst 2011 auf den Markt kommen, erscheint Mitte Oktober 2011 und kann unter www.autoumweltliste.ch heruntergeladen oder bestellt werden.

Archiv AUL und Datenbank

Elektronisch abrufbar sind alle Listen ab Ausgabe 2000 und die Datenbank ab 2005 (www.autoumweltliste.ch). In der gedruckten Version können auch Kopien von älteren Ausgaben bestellt werden (solange Vorrat).

Fragen

Für Fragen zur Auto-Umweltliste steht Ihnen die Projektleitung gerne zur Verfügung:
autoumweltliste@verkehrsclub.ch
Tel. 0848 611 611 (Normaltarif)

Die Top Ten der Ethanol-Fahrzeuge (E85)

Rang	Marke	Modell	Klasse	Hubraum in cm ³	Leistung in kW/PS	Getriebe	Treibstoffart	Gesamtpunkte	Bewertung	Energie-Etikette
1	Ford	C-Max 1.6i FlexiFuel	Van	1596	92/125	m5	E85	89.2	★★★★★	C
2	Saab	9-5 2.0T	Obere Mittelklasse	1998	162/220	m6	E85	88.6	★★★★★	C
3	Saab	9-3 2.0 Bio Power	Mittelklasse	1998	129/175	m6	E85	87.0	★★★★★	C
4	Ford	Mondeo 2.0i Flexifuel	Mittelklasse	1999	107/146	m5	E85	86.7	★★★★★	E
5	Ford	Galaxy 2.0i Flexifuel	Van	1999	107/146	m5	E85	86.5	★★★★★	D
5	Ford	S-Max 2.0i FlexiFuel	Van	1999	107/146	m5	E85	86.5	★★★★★	E
7	Saab	9-5 2.0T XWD	Obere Mittelklasse	1998	162/220	m6	E85	86.3	★★★★★	D
8	Dacia	Logan MCV Lauréate 1.6	Untere Mittelklasse	1598	77/105	m5	E85	86.2	★★★★★	D
9	Volvo	C30 2.0 Flexifuel	Untere Mittelklasse	1999	107/146	m5	E85	84.7	★★★★★	E
9	Volvo	S40/V50 2.0 Flexifuel	Mittelklasse	1999	107/146	m5	E85	84.7	★★★★★	E

Wer ein Ethanolauto fährt, ist relativ wenig umweltbelastend unterwegs. Der Treibstoff Ethanol 85 (E85) besteht aus 85 Prozent Ethanol und 15 Prozent Benzin. Dank dem aus Abfällen der Papierproduktion gewonnen Ethanol hat der Treibstoff einen niedrigen Ausstoss an klimaschädlichem fossilem CO₂ zur Folge. Die gute Bewertung in der Auto-Umweltliste wird jedoch nur erreicht, wenn konsequent mit E85 gefahren wird. Da Benzin in letzter Zeit billiger war als Ethanol, werden viele E85-Autos nun mit Benzin gefahren.

Seit einigen Jahren reiten die Elektroräder auf einer Erfolgswelle. Sie lassen sich für den Berufs- und den Freizeitverkehr einsetzen.



Elektromobile: Chancen und Grenzen

Die in die Elektromobile gesetzten Hoffnungen sind oft übertrieben. Mit seinem Positionspapier legt der VCS dar, unter welchen Umständen Stromfahrzeuge einen Beitrag an den Klimaschutz leisten können.

Um das Klimaziel zu erreichen und die Erderwärmung auf maximal 2°C zu beschränken, muss der CO₂-Ausstoss bis 2050 im Vergleich zu 1990 um 80 Prozent gesenkt werden. Der VCS unterstützt aus diesem Grund den Übergang zu einer Mobilität, die weitgehend ohne fossile Energieträger auskommt. Er fordert dabei ein konsequentes und rasches Vorgehen.

Zuerst Verkehr vermeiden

In einem neuen Positionspapier* zur Elektromobilität weist der VCS erneut darauf hin, dass es nötig ist, das gesamte Transportwesen – Personen- und Güterverkehr – effizienter, klimafreundlicher und ressourcenschonender auszugestalten. Das Vermeiden von unnötigen Fahrten und die Reduktion des Zwangs zur Mobilität dienen diesem Ziel. Zwangsmobilität entsteht besonders durch

die räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufsmöglichkeiten. Sie hängt eng mit der Raumordnung zusammen. Zudem ist die Verlagerung auf den Fuss- und Radverkehr, den öffentlichen Verkehr und das Carsharing anzustreben. Der Elektroantrieb kann auch im Individualverkehr zum Einsatz kommen, sofern er den Klimazielen

dient. Entscheidend ist die Frage, aus welcher Quelle die Energie stammt.

Elektromobilität hat Tradition

In der Schweiz weist der öffentlichen Verkehr (Bahn, Tram und Trolleybusse) traditionell einen hohen Elektrifizierungsgrad auf. Dabei erreicht er, bei guter Auslastung, nach

Elektroautos im Carsharing?

Die Mobility Solutions AG, die Flottenmanagerin der Post, hat in Basel und Ittigen bei Bern ein Carsharing-Projekt mit Elektroautos gestartet. Beim eShare genannten Angebot handelt es sich um ein Pionierprojekt. Kunden können sich online unter www.projekteshare.ch registrieren und die auf Elektroantrieb umgebauten Kleinwagen via Inter-

net oder Telefon buchen. Die Kunden bezahlen nur die reine Fahrzeugnutzung. Im Pilotprojekt gibt es keine Abgebühren oder Mitgliederbeiträge. Auch die Carsharing-Firma Mobility sammelt erste Erfahrungen mit Elektroautos. In einem geschlossenen Testbetrieb mit ausgewählten Unternehmen werden fünf Smart Electric Drive eingesetzt.

dem Velo die zweitbeste Energieeffizienz. Um eine Person 100 Kilometer weit zu transportieren, benötigen die SBB etwa gleich viel Energie, wie in einem Liter Benzin enthalten ist. Bei der Bahn ist das 1-Liter-Auto bereits Alltag. Doch selbst bei der Bahn besteht noch Sparpotenzial. Bis 2015 wollen die SBB weitere zehn Prozent Energie einsparen.

In den letzten Jahren ist eine rasche Elektrifizierung des Zweiradverkehrs zu beobachten. Die Schweiz beheimatet mit der Firma Bike-tec einen Pionier der Elektrovelos. Inzwischen sind auch weitere Anbieter in dieses Geschäft eingestiegen (s. Velo-Supplement zum VCS-Magazin 1/2011). Mit Elektrovelos werden zum grössten Teil Autofahrten ersetzt. Ein Teil der Kunden steigt aber auch vom öffentlichen Verkehr und vom «normalen» Velo auf die elektrounterstützte Variante um.

Zero-Emission gibt es nicht

Elektroautos nutzen die eingesetzte Energie viel effizienter als Autos mit Verbrennungsmotoren. Elektroautos stossen zwar keine Schadstoffe und Klimagase direkt vor Ort aus. Sie sind aber keineswegs schadstofffrei, wie die Werbung oft suggeriert. Die Emissionen finden im Kraftwerk statt. Immerhin können in diesen Anlagen mindestens die klassischen giftigen Schadstoffe ressourcensparender und kosteneffizienter neutralisiert werden als im einzelnen Fahrzeug.

Für die Umweltbilanz ist die Stromquelle entscheidend. Am besten schneiden Wasserkraft und Windenergie ab. Beim Einsatz von Steinkohle steigt hingegen der CO₂-Ausstoss über das Niveau vieler Autos mit konventionellen Verbrennungsmotoren. Massgebend für die CO₂-Reduktion ist daher, wie schnell sich die erneuerbaren Energien durchsetzen. Solar-, Biogas- und Windanlagen müssen in der Lage sein, den Bedarf für die Elektroautos zu decken. Die Atomenergie ist hingegen nicht zweckdienlich. Sie ist mit zu vielen Risiken behaftet und kämpft mit unlösbaren Entsorgungsproblemen.

Mehr Effizienz ist möglich

Regenerativ erzeugter Strom ist kostbar. Er darf nicht in ineffizienten Fahrzeugen verschwendet werden. Elektroautos müssen in modernen Leichtbautechniken gefertigt werden, damit sie möglichst verbrauchsarm fahren. In diesem Zusammenhang setzt sich der VCS für realistische Verbrauchsangaben bei allen Antriebsformen ein. Um die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Personewagen mit Verbrennungsmotor zu sen-

ken, sind die Zielwerte von 130 Gramm CO₂/km bis 2015 und von 95 Gramm bis 2020 gesetzlich festzuschreiben. Zusammen mit einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen handelt es sich um die wirksamste Massnahme zum Klimaschutz. Diesel- und benzingetriebene Fahrzeuge werden noch relativ lange den grössten Teil der Motorfahrzeugflotte bilden.

Keine Subventionen für Elektroautos

Der VCS lehnt die Förderung von Elektroautos durch staatliche Kaufbeiträge ab. Solche Subventionen würden einseitig den Autokauf fördern. Die Benutzer von Fahrrädern, Elektrorädern oder die Inhaberinnen von Generalabonnements, die umweltfreundlicher unterwegs sind, würden hingegen leer ausgehen. Elektroautos geniessen schon einen steuerlichen Vorteil: Sie sind heute von der Mineralölsteuer befreit, die auf Benzin und Diesel erhoben wird. Zudem werden Elektroautos in vielen Kantonen ganz oder teilweise von der Motorfahrzeugsteuer ausgenommen. Als Ersatz für die Mineralölsteuer schlägt der VCS vor, eine fahrleistungsabhängige Steuer für Elektrofahrzeuge einzuführen. Die Befreiung von der Motorfahrzeugsteuer ist zeitlich zu befristen. Auch weitere Fördermassnahmen wie der verbilligte Bezug von Strom oder Gratisparkplätze erachtet der VCS als überflüssig.

Roller sollen elektrisch fahren

Mofas, Roller und Motorräder werden heute weitgehend ohne oder mit nur minderwertigen Katalysatoren verkauft, deren Lang-



Im öffentlichen Verkehr ist Elektromobilität schon lange verbreitet: Tram in Wabern bei Bern.

zeitwirkung sehr eingeschränkt ist. Eine bessere Technik zur Verminderung der Abgase ist technisch aufwändig und zu teuer. Im Jahresschnitt verursachen die Zweiradmotoren einen Viertel der gesamten Ozonbelastung. Viele Töffs werden vor allem an sonnigen und warmen Tagen gefahren, wenn die Ozonbelastung bereits hoch ist. Aufgrund dieser Situation sind bei Zweirädern die Umwelt- und Gesundheitsvorteile des Elektroantriebs deutlich grösser als bei Personewagen. Der VCS unterstützt konsequenterweise eine möglichst weitgehende Umstellung dieser Fahrzeuge auf Elektroantrieb.

Kurt Egli

*Das ausführliche Positionspapier zur Elektromobilität des VCS kann unter www.autoumweltliste.ch heruntergeladen werden.



Im Automobilbereich sind reine Elektrofahrzeuge noch selten. Der Kleinwagen Smart eDrive gehört dazu.

Die Umweltbilanz der Elektroautos

Zum zweiten Mal bewertet die Auto-Umweltliste (AUL) auch Elektroautos. Neu sind die Umweltauswirkungen der Kernenergie berücksichtigt. Das Modellangebot ist immer noch bescheiden.

Seit letztem Jahr bewertet die AUL auch Elektroautos. Die Liste zeigt, dass das Angebot immer noch recht bescheiden ist. Nicht in die Liste aufgenommen werden die leichten Elektrofahrzeuge wie Twike und Cityel. Diese lassen sich nicht mit Personewagen vergleichen, da sie weniger strenge staatliche Zulassungsbestimmungen erfüllen müssen (Crashtests, Airbags usw.).

Da Elektroautos sehr leise sind und direkt keine Schadstoffe ausstossen, erhalten sie in diesen beiden Bereichen sehr gute Noten. Schwieriger ist die Situation beim Klimagas CO₂. Oft ist im Zusammenhang mit Elektroantrieben von Null-Emissionen die Rede. Das ist jedoch unzutreffend, da der Strom vielerorts mittels fossiler Energien wie Erdgas, Kohle und Erdöl produziert wird. Die entspre-

chenden Kraftwerke stossen Kohlendioxid in grossen Mengen aus. Je nach dem verwendeten Strommix können Elektroautos sogar umweltschädlicher sein als konventionell angetriebene Autos mit modernen Motoren. Die AUL bewertet die Elektromobile einmal mit dem «Strommix Schweiz» ab Steckdose und einmal mit dem umweltfreundlicheren Strom aus Photovoltaik «Mix Schweiz».

Die Umweltauswirkungen der Kernenergie wurden im Beurteilungsraster der Auto-Umweltliste bisher nicht berücksichtigt. Im Schweizer Strommix ab Steckdose bildet die Kernenergie aber eine wichtige Komponente. Die AUL führt deshalb einen zusätzlichen Indikator ein, der diesen Bereich abdeckt. Die Nutzung der Kernenergie verursacht radioaktive Emissionen in Luft und Gewässer.

Zudem werden hoch, mittel und schwach radioaktive Abfälle erzeugt, die über enorme Zeiträume gelagert werden müssen.

Die auf Ökobilanzen spezialisierte Firma ESU-Services GmbH hat für die AUL ein System entwickelt, das stellvertretend für die verschiedenen Umweltauswirkungen der Atomenergie einen Indikator verwendet. Dieser Indikator «Volumen hoch radioaktive Abfälle» quantifiziert die bei der Bereitstellung der Brennelemente, der Stromerzeugung im Reaktor und bei der Entsorgung anfallenden hoch radioaktiven Abfälle. Die Werte werden der Ökobilanz-Datenbank Ecoinvent entnommen.

Die Skala variiert zwischen zehn Punkten wenn keine hoch radioaktive Abfälle anfallen und null Punkten, wenn das Fahrzeug 2,9 mm³ Abfälle oder mehr pro km «produziert».

Fahrzeug		Kategorie						Lärm	Energie	Abgase	Bewertung Wirkungskategorie					Fazit AUL	
1	Stromart	2	3	4	6	8	9	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Marke / Modell		Katalogpreis in CHF	Karosserie	Sitzplätze	Leistung in kW/PS	Fahrzeugklasse	Lärmwert in dB(A)	Verbrauch gesamt in kWh/100km	CO ₂ in g/km	Emissionsklasse	Belastung CO ₂ - Treibhauseffekt	Belastung Lärm	Belastung Mensch durch Schadstoffe	Belastung Natur	Belastung hoch radioaktive Abfälle	Gesamtpunkte	Bewertung grafisch
Kamoo 500 Elektra	Photovoltaik Mix CH	51515	L	4	16/22	1	-	11.2	17.5	-	10.71	8	10	10	10.00	100.2	★★★★★
Kamoo 500 Elektra	Strommix ab Steckdose CH	51515	L	4	16/22	1	-	11.2	28.4	-	10.53	8	10	10	6.01	89.4	★★★★★
Kamoo Panda Elektra	Photovoltaik Mix CH	46305	L	4	16/22	1	-	11.2	17.5	-	10.71	8	10	10	10.00	100.2	★★★★★
Kamoo Panda Elektra	Strommix ab Steckdose CH	46305	L	4	16/22	1	-	11.2	28.4	-	10.53	8	10	10	6.01	89.4	★★★★★
Kamoo Twingo Elektra	Photovoltaik Mix CH	39980	L	2+2	16/22	1	-	11.2	17.5	-	10.71	8	10	10	10.00	100.2	★★★★★
Kamoo Twingo Elektra	Strommix ab Steckdose CH	39980	L	2+2	16/22	1	-	11.2	28.4	-	10.53	8	10	10	6.01	89.4	★★★★★
Mitsubishi iMiEV*	Photovoltaik Mix CH	45990	L	4	47/64	1	-	13.5	21.1	-	10.65	8	10	10	10.00	99.9	★★★★★
Mitsubishi iMiEV*	Strommix ab Steckdose CH	45990	L	4	47/64	1	-	13.5	34.3	-	10.43	8	10	10	5.20	86.9	★★★★★
Tesla Roadster	Photovoltaik Mix CH	99000**	L	2	185/252	7	-	13.3	20.8	-	10.65	8	10	10	10.00	99.9	★★★★★
Tesla Roadster	Strommix ab Steckdose CH	99000**	L	2	185/252	7	-	13.3	33.8	-	10.44	8	10	10	5.27	87.1	★★★★★
Think City	Photovoltaik Mix CH	46500	L	2+2	30/41	1	-	12.0	18.8	-	10.69	8	10	10	10.00	100.1	★★★★★
Think City	Strommix ab Steckdose CH	46500	L	2+2	30/41	1	-	12.0	30.5	-	10.49	8	10	10	5.73	88.5	★★★★★

*baugleich wie Peugeot Ion / Citroen C-Zero ** Euro

Die Gewichtung der Umweltkategorien (vgl. Kuchendiagramm Seite 53) für die Elektroautos: CO₂/Treibhauseffekt 45%; Lärm 15%; Schadstoffe Mensch 10%; Schadstoffe Natur 5%; Volumen hoch radioaktive Abfälle 25%.

Spalte 11 Wenn vorhanden, ist der Normverbrauch gemäss Neuem Europäischem Fahrzyklus NEFZ angegeben, ansonsten der vom Hersteller genannte Verbrauch ab Batterie. Diese Werte berücksichtigen weder den Stromverbrauch für Laden, Kühlen oder Heizen der Batterie noch die diversen Verbräuche beim Fahren (Licht, Scheibenwischer und -heizung, Lüftung, Heizung und Kühlung etc.). Daher multiplizieren wir für die Berechnung der Wirkungskategorien (Spalten 14 bis 18) den Verbrauch ab Batterie mit dem konservativ gewählten Faktor 1,7.

Spalte 19 Die Gesamtpunkte-Bewertung kann nicht direkt mit den Werten der Autos mit Verbrennungsmotoren verglichen werden. Dies wird erst möglich sein, wenn sich auch die Treibstoffförderung und -verarbeitung einerseits sowie die Herstellung der Batterien andererseits in das AUL-Bewertungssystem integrieren lassen.