

VCS präsentiert Auto-Umweltliste 2012**Automobilbranche fokussiert auf Innovationen im Umweltbereich**

Bereits zum zweiten Mal hintereinander siegt der Lexus CT 200h in der Gesamtwertung der Auto-Umweltliste 2012. Diese jährliche Spezialausgabe des VCS-Magazins gilt als „Guide Michelin für saubere Fahrzeuge“ in der Schweiz. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt auch, dass die Automobilbranche seit neuestem immer stärker auf die aktuelle Klima- und Energieproblematik reagiert. Gastredner Prof. Stefan Bratzel vom Center of Automotive Management (CAM) stellt in seinen Analysen fest, dass seit den letzten fünf Jahren die Innovationen mit Verbesserungen in der Umweltbilanz und Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge in den Vordergrund rücken. Dabei konzentrieren sich die meisten Hersteller jedoch auf die Optimierung der konventionellen Antriebstechnologien. Die grösste Alternative dazu stellen derzeit die Hybridfahrzeuge dar, wie auch die Top-Ten der Auto-Umweltliste zeigt. Gemäss den Untersuchungen des CAM werden reine Elektroautos – global gesehen – auch in den nächsten 10 Jahren eine untergeordnete Rolle spielen. Wesentliche Veränderungen gibt es dagegen auf der Nachfrageseite. Insbesondere bei der jungen Generation (18-25 Jahre) ist ein Trend zu geringerer Autonutzung sowie zur Ent-Emotionalisierung des Automobils festzustellen. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Auto-Umweltliste 2012

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

CAM Center of Automotive Management, FHDW Bergisch Gladbach

www.autoumweltliste.ch

www.verkehrsclub.ch

www.auto-institut.de

L'ATE présente l'EcoMobiListe 2012**L'innovation au centre des préoccupations de la branche automobile**

Pour la deuxième fois consécutive déjà, la Lexus CT 200h l'emporte au classement général de l'EcoMobiListe 2012. Cette édition spéciale du magazine de l'ATE fait figure de «Guide Michelin des véhicules propres» en Suisse. Le développement de ces dernières années montre aussi que la branche automobile réagit toujours plus fort à la problématique climatique et énergétique actuelle. Stefan Bratzel du «Center of Automotive Management» (CAM) constate un passage au premier plan depuis cinq ans des innovations visant l'amélioration du bilan environnemental et de la rentabilité des véhicules. Pourtant, la majorité des producteurs se concentre encore sur l'optimisation des technologies conventionnelles de propulsion. Les véhicules hybrides représentent à l'heure actuelle l'alternative la plus sérieuse, comme le montre le top ten de l'EcoMobiListe. Selon les recherches du CAM, d'un point de vue global, les voitures 100% électriques ne joueront qu'un rôle secondaire dans les 10 prochaines années. En revanche, du côté de la demande, des changements importants sont observés: chez les jeunes (18-25 ans), la tendance est à une plus faible utilisation de la voiture ainsi qu'à un rapport moins émotionnel à l'automobile. (Langues: français, allemand)

Pour plus d'informations:

EcoMobiListe 2012

ATE Association Transports et Environnement

CAM Center of Automotive Management, FHDW Bergisch Gladbach (allemand)

www.ecomobiliste.ch

www.ate.ch

www.auto-institut.de

07.03.2012

Sperrfrist: Donnerstag, 1. März, 10.30 Uhr

VCS präsentiert Auto-Umweltliste 2012

Der «Kampf der Antriebstechnologien» hat begonnen

Bern, 1. März 2012

Benzin- und Dieselmotoren werden in der Automobilherstellung noch lange vorherrschend bleiben. Zu diesem Schluss kam Stefan Bratzel, Leiter des Center of Automotive Management an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch Gladbach anlässlich der Präsentation der Auto-Umweltliste 2012 des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Reine Elektrofahrzeuge würden in den nächsten zehn Jahren eine untergeordnete Rolle spielen. Hingegen würden Autos mit Hybridantrieb immer wichtiger.

Die Bemühungen um einen besseren Klimaschutz begünstigten die Entwicklung umweltfreundlicherer Antriebskonzepte, sagte Stefan Bratzel am Donnerstag vor den Medien in Bern. Über 50 Prozent der Innovationen beim Antrieb seien jedoch im Bereich der konventionellen Antriebe zu finden.

Bratzel konstatierte einen «Kampf der Antriebstechnologien». Autos mit Hybridantrieb, insbesondere so genannte Plug-In-Hybride, würden in den nächsten Jahren stark an Bedeutung gewinnen. Elektroautos würden demgegenüber in näherer Zukunft nur eine untergeordnete Rolle spielen. Das Auto der Zukunft fahre indes mit Elektroantrieb. Nur so könnten die Klimaschutzziele und die EU-Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen von Neuwagen erreicht werden.

Autohersteller und Politik gleichermaßen gefordert

Umweltbewusste Autokäuferinnen und -käufer besäßen bereits heute eine beachtliche Auswahl an Modellen, welche das Klima vergleichsweise gering belasteten, sagte Franziska Teuscher, Zentralpräsidentin des VCS. Ein Anfang sei gemacht, aber das Angebot an umweltschonenden Wagen müsse zweifellos noch erweitert und verbessert werden. Gefordert sei aber auch die Politik: Bundesrat und Parlament müssten Vorschriften und Anreize umsetzen, damit der CO₂-Ausstoss der Schweizer Neuwagenflotte weiter gesenkt werden könne.

Angesichts des derzeitigen Umbruchs in der Autoindustrie sei es für Konsumentinnen und Konsumenten nicht immer leicht, den Überblick zu behalten, sagte Franziska Teuscher weiter. Mit seiner Auto-Umweltliste leiste der VCS den Autofahrenden hier Hilfestellung. Die Auto-Umweltliste biete eine konkrete Hilfe beim umweltbewussten Autokauf und informiere über neueste Entwicklungen im Bereich der Technologie.

Hybridwagen werden immer wichtiger

Die zunehmende Bedeutung von Hybridwagen schlägt sich auch in der Auto-Umweltliste nieder: Vier der Top-Ten-Autos verfügen über einen solchen Antrieb. Wie schon 2011 setzte sich auch diesmal der Lexus CT200h als Sieger durch – auch er ein Hybridwagen. Hybride führen seit 2004 die Auto-Umweltliste des VCS an. 2012 setzt sich diese Tendenz weiter fort: So verfügen beispielsweise auch vier der zehn Besten aus der Klasse Allrad über einen Hybridantrieb.

Fünf weitere Top-Ten-Wagen fahren mit Erdgas. 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 zusätzlich reduziert wird.

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

Stark in Bewegung geraten ist die Elektroauto-Produktion: Zahlreiche Modelle sollen 2012 oder 2013 eingeführt werden. Die Datenlage hat sich im Vergleich mit dem Vorjahr ebenfalls verbessert. Nach wie vor sind die veröffentlichten Testresultate über die Umweltauswirkungen aber nicht so zuverlässig wie bei Wagen mit Verbrennungsmotoren. Der VCS hat deshalb auch diesmal die Elektroautos lediglich in einer separaten Rangliste erfasst und nicht ins Gesamtklassement aufgenommen.

Schwierig ist die Bewertung von Elektroautos vor allem auch deshalb, weil die Stromquelle für die Umweltbilanz entscheidend ist. Am besten schneiden Wasserkraft und Windenergie ab. Wird der Strom dagegen durch die Verbrennung von Steinkohle gewonnen, steigt der CO₂-Ausstoss eines Elektroautos über jenen vieler Wagen mit konventionellem Verbrennungsmotor. Aus diesem Grund ist es von grundlegender Bedeutung, dass Elektroautos mit erneuerbarem Strom versorgt werden müssen.

VCS führt Innovationspreis ein

Um die derzeit vorherrschende Umbruchsituation besser abbilden zu können, hat sich der VCS entschlossen, einen Innovationspreis einzuführen. Damit sollen Autos ausgezeichnet werden, die zukunftssträchtige Lösungen aufzeigen. Der Innovationspreis 2012 geht an die gasmobil AG für ihren Fiat 500 erdgas turbo MTA. Dabei handelt es sich um einen mit Erdgas betriebenen «Cinquecento», der durch die gasmobil ag umgerüstet und vermarktet 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

Franziska Teuscher, Zentralpräsidentin VCS

Das Auto muss sich weiterentwickeln

(Es gilt das gesprochene Wort)

«Nun rollen bald eine Milliarde Fahrzeuge über den Globus, die weltweit für zwölf Prozent der CO₂-Emissionen und 25 Prozent des Ölverbrauchs verantwortlich sind. Jeder weiss: Dies kann auf die Dauer so nicht weitergehen. Das Auto muss sich weiterentwickeln (...). Es muss nachhaltiger werden, also eine Mobilität ermöglichen, die nicht auf Kosten der Umwelt geht.»

Diese Worte stammen nicht etwa aus einem Grundlagenpapier des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Sie können auf der Homepage von Renault Deutschland nachgelesen werden. Vor noch nicht allzu langer Zeit wären solche Worte aus dem Munde eines Autokonzerns kaum vorstellbar gewesen. Und Renault ist beileibe kein Einzelfall. Ford wirbt auf seiner Homepage für den Concept Car «Evos», einen Plug-In-Hybrid. Bei Fiat ist Erdgas-Antrieb ein wichtiges Thema, während sich Toyota im Internet sogar das «Zero Emission Vehicle» zum Ziel gesteckt hat.

Es sind dies einige zufällig ausgewählte Beispiele. Sie alle zeigen: In der Automobilindustrie hat ein Umdenken begonnen. Den Herstellern ist bewusst geworden, dass angesichts des Klimawandels und angesichts von Peak Oil neue Lösungen gefragt sind.

Wir befinden uns in einer eigentlichen Zeit des Umbruchs.

Zeiten des Umbruchs sind kreative Zeiten. Neue Ideen kommen auf, werden erprobt und im besten Fall auch umgesetzt. Zeiten des Umbruchs sind aber immer auch etwas chaotisch. Verschiedene Lösungsansätze konkurrenzieren sich, eine einheitliche Marschrichtung ist selten auszumachen, und es verstreicht Zeit, bis sich eine Lösung als mehrheitsfähig durchsetzt.

Heute erleben wir, wie unterschiedlichste neue Technologien entwickelt und zur Marktreife gebracht werden. Sie haben allesamt zum Ziel, den Benzinverbrauch und damit den CO₂-Ausstoss unserer Autos zu reduzieren. Der Renault-Nissan-Konzern etwa setzt ganz auf Elektroautos. Hybridantrieb, Plug-In-Hybride, Erdgasantrieb oder so genannter Biodiesel sind andere Lösungsansätze.

Für Konsumentinnen und Konsumenten ist es in diesen Zeiten des Umbruchs nicht ganz einfach, den Überblick zu behalten. Mit seiner Auto-Umweltliste leistet der VCS den Autofahrenden hier Hilfestellung. Die Auto-Umweltliste bietet eine konkrete Hilfe beim umweltbewussten Autokauf und informiert über neueste Entwicklungen im Bereich der Technologie. Denn umweltbewusste Autofahrende besitzen heute längst eine beachtliche Auswahl an Modellen, welche die Umwelt und das Klima vergleichsweise gering belasten. Dieses Angebot muss zweifellos noch erweitert und qualitativ verbessert werden. Aber ein Anfang ist gemacht.

Auch in der Politik wurde ein Anfang gemacht: Nach langem Ringen konnten sich National- und Ständerat darauf einigen, die CO₂-Emissionen der Neuwagen bis 2015 auf durchschnittlich 130 Gramm pro Kilometer zu senken. Bereits heute aber finden Autokäuferinnen und -käufer problemlos Mittelklassewagen, die deutlich weniger CO₂ ausstossen.

Das Ziel muss deshalb lauten, die Treibhausgas-Emissionen unserer Wagen weiter zu senken. Das Senkungsziel 130 Gramm sollte – so erfreulich dieser Durchbruch zu werten ist – nicht dazu verleiten, die Hände in den Schooss zu legen. Wollen wir unseren Strassenverkehr wirklich dauerhaft

umweltgerechter gestalten, ist es unumgänglich die CO₂-Emissionen der Neuwagen weiter zu senken. In verschiedenen EU-Ländern liegt der durchschnittliche Ausstoss der Neuwagen bereits heute bei rund 130 Gramm. Dieses Ziel kann also problemlos erreicht werden – und es ist noch einiges mehr möglich.

Damit dies möglich wird, sind sowohl die Autoindustrie wie die Politik gefordert. Die Autoindustrie muss die notwendigen Innovationen liefern. Die Politik hingegen muss geeignete Vorschriften und wirtschaftliche Anreize in Kraft setzen, welche einen Wandel unserer Autoflotte begünstigen.

Nur wenn beide ihren Teil beitragen, kann dieses Ziel auch erreicht werden.

Klassenbeste

Mini-Klasse



Toyota IQ 1.0 Eco

1

TESTSIEGER 2012
MINI-KLASSE
Toyota IQ 1.0 Eco

Rang	Marke	Modell	Hubraum in cm³	Leistung in kW/PS	Getriebe	Treibstoffart	Gesamtpunkte	Bewertung	Energie-Etikette 2012
1	Toyota	IQ 1.0 Eco	998	50/68	m5	B	73.7	★★★★★	A
2	Toyota	IQ 1.0	998	50/68	m5	B	70.7	★★★★★	B
3	Nissan	Pixo 1.0	996	50/68	m5	B	69.1	★★★★★	B
3	Suzuki	Alto 1.0	996	50/68	m5	B	69.1	★★★★★	B
5	Fiat	Panda 1.4 NP E*	1368	51/70	m5	G	69.0	★★★★★	B
6	Smart	fortwo cabrio/coupé 40 kW cdi	799	40/54	as	D	68.0	★★★★★	A
7	VW	up! 1.0 BlueMotion Technology	999	44/60	m5	B	67.8	★★★★★	A
8	Fiat	500 0.9 TwinAir	875	63/85	a5	B	66.8	★★★★★	A
9	Citroen	C1 1.0i 3T	998	50/68	m5	B	66.3	★★★★★	B
9	Peugeot	107 1.0	998	50/68	m5	B	66.3	★★★★★	B
9	Toyota	Aygo 1.0	998	50/68	m5	B	66.3	★★★★★	B

Kleinwagen



Ford Fiesta 1.25 Greenpower E*

1

TESTSIEGER 2012
KLEINWAGEN
Ford Fiesta 1.25 Greenpower Erdgas

1	Ford	Fiesta 1.25 Greenpower E*	1242	43/59	m5	G	71.8	★★★★★	C
2	Fiat	Punto 1.4 NP E*	1368	51/70	m5	G	69.8	★★★★★	C
3	VW	Polo 1.2 TDI CR BlueMotion	1199	55/75	m5	D	69.5	★★★★★	A
4	Honda	Jazz 1.3 Hybrid	1339	72/98	as	B	69.4	★★★★★	A
5	Nissan	Micra 1.2 DIG-S Visia	1198	72/98	m5	B	69.0	★★★★★	A
6	Fiat	Punto 0.9 TwinAir	875	63/85	m6	B	67.8	★★★★★	A
7	Nissan	Micra 1.2 DIG-S Acenta	1198	72/98	m5	B	67.0	★★★★★	A
8	Seat	Ibiza 1.2 TDI CR Ecomotive	1199	55/75	m5	D	66.5	★★★★★	A
9	Ford	Fiesta 1.6 TDCi ECOnetic	1560	70/95	m5	D	65.5	★★★★★	A
10	Peugeot	207 1.6 HDI Eco	1560	68/92	m5	D	65.0	★★★★★	A

Untere Mittelklasse



Lexus CT 200h Hybrid

1

TESTSIEGER 2012
UNTERE MITTELKLASSE
Lexus CT 200h Hybrid

1	Lexus	CT 200h Hybrid	1798	100/136	as	B	78.9	★★★★★	A
2	Toyota	Auris 1.8 Hybrid	1798	100/136	as	B	73.3	★★★★★	A
3	Ford	Focus 1.6i Ti Greenpower E*	1596	76/103	m5	G	72.6	★★★★★	C
4	Honda	Insight Hybrid	1339	72/98	as	B	71.9	★★★★★	A
5	Opel	Astra 1.7 CDTi ecoFLEX	1686	81/110	m6	D	63.5	★★★★★	A
6	Volvo	C30 1.6D DRIVe	1560	84/114	m6	D	61.5	★★★★★	A
6	VW	Golf 1.6 TDI CR BlueMotion	1598	77/105	m5	D	61.5	★★★★	A
8	Seat	Leon 1.6 TDI CR Ecomotive	1598	77/105	m5	D	59.5	★★★★	A
9	Ford	Focus 1.6 TDCi	1560	85/116	m6	D	58.5	★★★★	A
10	Audi	A3 1.6 3T TDIe	1598	77/105	m5	D	57.5	★★★★	A
10	Mazda	3 1.6 CD	1560	85/116	m6	D	57.5	★★★★	A

Mittelklasse



Toyota Prius 1.8 Hybrid

1

TESTSIEGER 2012
MITTELKLASSE
Toyota Prius 1.8 Hybrid

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	★★★★★	B
3	Skoda	Octavia 1.6 TDI-CR Greenline	1598	77/105	m5	D	61.5	★★★★	A
3	Volvo	S40/V50 1.6D DRIVe	1560	84/114	m6	D	61.5	★★★★	A
5	Ford	Mondeo 1.6i Ti Greenpower E*	1596	87/119	m5	G	59.4	★★★★	D
6	VW	Jetta 1.6 TDI CR BMT	1598	77/105	m5	D	58.5	★★★★	A
7	Ford	Mondeo 1.6 TDCi	1560	85/116	m6	D	58.0	★★★★	A
8	VW	Passat 1.6 TDI CR BlueMotion	1598	77/105	m6	D	54.5	★★★★	A
8	VW	Passat 2.0 TDI SCR BlueTDI	1968	103/140	m6	D	54.5	★★★★	A
10	VW	Jetta 1.2 TSI BlueMotion Techn.	1197	77/105	m6	B	54.4	★★★★	B

*E = Modelle mit Erdgas CH (siehe Seite 51)

Obere Mittelklasse



VW CC 2.0 TDI SCR
BlueTDI

1

TESTSIEGER 2012
OBERE MITTELKLASSE
VW CC 2.0 TDI
SCR BlueTDI

Rang	Marke	Modell	Hubraum in cm³	Leistung in kW/PS	Getriebe	Treibstoffart	Gesamtpunkte	Bewertung	Energie-Etikette 2012
1	VW	CC 2.0 TDI SCR BlueTDI	1968	103/140	m6	D	52.5	★★★	A
2	Skoda	Superb 1.6 TDI-CR Greenline	1598	77/105	m5	D	50.0	★★★	A
3	VW	CC 2.0 TDI CR BlueMotion Techn.	1968	103/140	m6	D	48.5	★★★	A
4	Mercedes	E 200 NGT BlueE E*	1796	120/163	a5	G	47.8	★★★	E
5	Volvo	S80/V70 DRIVe	1560	84/114	m6	D	47.5	★★★	A
6	Audi	A6 2.0 TDI	1968	130/177	m6	D	46.5	★★	A
7	Mercedes	E 220 CDI BlueE	2143	125/170	a7	D	44.5	★★	A
8	Mercedes	E 200 CDI BlueE	2143	100/136	a7	D	44.0	★★	A
9	BMW	520d	1995	135/184	a8	D	43.5	★★	A
10	Volvo	S80 D3	1984	120/163	m6	D	42.5	★★	A

Vans (mit 5 Plätzen)



Fiat Fiorino 1.4 NP E* (Bild)
Fiat Qubo 1.4 NP E*

1

TESTSIEGER 2012
VANS (5 PLÄTZE)
Fiat Fiorino 1.4 NP Erdgas
Fiat Qubo 1.4 NP Erdgas

1	Fiat	Fiorino 1.4 NP E*	1368	51/70	m5	G	67.2	★★★★★	B
1	Fiat	Qubo 1.4 NP E*	1368	51/70	m5	G	67.2	★★★★★	B
3	Ford	C-Max 1.6i Ti Greenpower E*	1596	76/104	m5	G	65.0	★★★★★	D
4	Toyota	Verso-S 1.4 D-4D	1364	66/90	m6	D	58.5	★★★★	A
5	Ford	C-Max 1.6 TDCi	1560	70/95	m6	D	58.0	★★★★	A
6	Renault	Modus 1.5 dCi	1461	65/88	m5	D	57.1	★★★★	A
7	Nissan	Note 1.5 dCi	1461	66/90	m5	D	56.0	★★★★	A
8	Toyota	Verso-S 1.3 MultidriveS	1329	73/99	as	B	55.8	★★★★	B
9	Renault	Scénic 1.5 dCi	1461	81/110	m6	D	55.3	★★★★	A
10	Peugeot	3008 2.0 HDi Hybrid 4x4	1997	147/200	a6	D	54.7	★★★★	A

Vans (mit 6 oder mehr Plätzen)



VW Touran 1.4 TSI DSG
EcoFuel E*

1

TESTSIEGER 2012
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	★★★★★	B
2	Ford	Grand C-Max 1.6i Ti Greenp. E*	1596	76/104	m5	G	66.6	★★★★★	D
3	Opel	Zafira Tour. 1.6 ecoFLEX Tu CNG E*1598	110/150	m6	G	62.2	★★★★	B	
4	Fiat	Doblò 1.4 NP E*	1368	88/120	m5	G	58.2	★★★★	C
5	Renault	Grand Scénic 1.5 dCi	1461	81/110	m6	D	55.3	★★★★	A
6	Opel	Zafira 1.6 ecoFLEX Tu CNG E*	1598	110/150	m6	G	54.2	★★★★	C
7	VW	Touran 1.6 TDI CR DSG BMT	1598	77/105	a7	D	52.5	★★★	A
8	Ford	Grand C-Max 1.6 TDCi	1560	70/95	m6	D	51.0	★★★	A
9	Peugeot	Partner Tepee 1.6 e-HDi EGS	1560	68/92	a6	D	49.7	★★★	A
10	VW	Caddy Maxi 2.0 EcoFuel E*	1984	80/109	m5	G	47.0	★★	E

Allradfahrzeuge



Suzuki Swift 1.2 GL 4x4

1

TESTSIEGER 2012
ALLRADFAHRZEUGE
Suzuki Swift 1.2 GL 4x4

1	Suzuki	Swift 1.2 GL 4x4	1242	69/94	m5	B	54.8	★★★★	C
2	Peugeot	3008 2.0 HDi Hybrid 4x4	1997	147/200	a6	D	54.7	★★★★	A
3	Peugeot	508 RXH 2.0 HDi EGS Hybr. 4x4	1997	147/200	a6	D	53.7	★★★	A
4	Citroen	DS5 TD-HDi Hybrid 4x4	1997	147/200	a6	D	51.9	★★★	A
5	Toyota	Urban Cruiser 1.4 D-4D 4x4	1364	66/90	m6	D	50.0	★★★	B
6	Lexus	RX 450h Hybrid 4x4	3456	220/299	as	B	48.5	★★★	B
7	Nissan	Qashqai 1.6 dCi 4x4	1598	96/131	m6	D	43.5	★★	A
8	Mini	Countryman Cooper D 4x4	1598	82/112	m6	D	42.5	★★	A
9	Fiat	Panda 1.2 4x4	1242	51/69	m5	B	42.3	★★	D
10	Audi	A4 2.0 TDI quattro	1968	130/177	m6	D	42.0	★★	A
10	Audi	A5 2.0 TDI quattro	1968	130/177	m6	D	42.0	★★	A

*E = Modelle mit Erdgas CH (siehe Seite 51)

★★★★★ Top Ten
★★★★★ 63.5 und mehr Punkte
★★★★ 54.0–63.4 Punkte
★★★ 47.5–53.9 Punkte
★★ 40.0–47.4 Punkte
★ unter 40 Punkte



QUICK

GLASCHACHT
ZENTRUM

Stefan Bratzel

«Die Auto-Emotionen sind passé»

In den Städten Europas begegnen immer mehr junge Leute dem Auto ohne Emotionen. Sie sind nicht mehr darauf angewiesen. Stefan Bratzel von der Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) in Bergisch Gladbach erklärt diesen Trend und wie sich das Auto entwickeln wird.

Laut Stefan Bratzel, Dozent an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch Gladbach weckt das Auto weniger Emotionen als früher: allerdings nur in städtischen Regionen Europas und der USA.

VCS-Magazin: Herr Bratzel, gemäss Ihren Studien ist für immer mehr junge Leute in den Städten der Besitz eines Autos nicht mehr besonders erstrebenswert. Ist das eine neue Entwicklung?

Stefan Bratzel: Ja. Rund 30 Prozent der 18- bis 25-Jährigen in Deutschland weisen heute ein rationaleres Verhältnis zum Auto auf. Es sind eher die städtischen Jugendlichen und auch stärker die Frauen. Das scheint aufgrund von verschiedenen Studien erhärtet zu sein. Dazu passt, dass wir auch Verhaltensänderungen feststellen.

30 Prozent sind immer noch eine Minderheit. Betrifft es denn mehr Leute als früher?

Es gibt zwar keine Langzeituntersuchungen. Aber in der älteren Generation war es nahezu selbstverständlich, dass man mit 18 den Führerschein machte. Heute sind sowohl der Besitz des Führerscheins wie vor allem auch der Fahrzeugbesitz kein Muss mehr.

Welche Verhaltensänderungen stellen Sie fest?

Die Autonutzung geht insbesondere in den Städten deutlich zurück. Die Altersgruppe der jungen Erwachsenen fährt weniger mit dem eigenen Auto und dafür mehr mit dem öffentlichen Verkehr und auch etwas mehr mit dem Fahrrad. Auf dem Land, wo man auf das Auto angewiesen ist, trifft das nicht zu. Bei der älteren Generation stellen wir sogar einen gegenteiligen Trend fest. Die Leute über 60 fahren in Deutschland mehr mit dem Auto und weniger mit dem öffentlichen Verkehr.

Der Verzicht aufs Auto war schon in den 1980er-Jahren ein Thema.

Im Unterschied zu damals ist es heute kein bewusster Verzicht aus Umweltgründen mehr.

Es ist eher Gleichgültigkeit. Wenn die jungen Leute gern ein Auto hätten, würden sie eines kaufen.

Welches sind denn die Gründe?

Es sind mehrere. Im Vergleich zu den Lebenshaltungskosten ist Automobilität überdurchschnittlich teurer geworden. Die jungen Leute sind für dieses Thema besonders sensibel. Sie kaufen in der Regel gebrauchte Fahrzeuge und spüren dann die höheren Auslagen für den Sprit und die Wartung. Ein weiterer wichtiger Grund sind die Staus auf den Strassen und die Parkplatzsuche, die man nicht mehr in Kauf nehmen will und auch nicht mehr muss, weil es Alternativen gibt. Das Angebot der Bahn und des öffentlichen Nahverkehrs haben in den letzten zwanzig Jahren – gerade in Städten – einen Quantensprung gemacht. Da kommt man mittlerweile auch ohne Auto wunderbar zurecht.

Die Umwelt spielt keine Rolle?

Doch. Das Automobil hat immer noch ein negatives Image als Umweltsünder. Die Jungen haben eine gewisse Sensibilität für dieses Thema. Wenn etwas negativ in den Schlagzeilen steht, ist es nicht unbedingt ein «Bringer».

In Ihren Studien sprechen Sie von der sinkenden Emotionalität des Autos.

Das hängt damit zusammen, dass die junge Generation Innovation und Fortschritt immer mehr mit anderen Themen verbindet. Mit dem Internet oder dem Smartphone. Das hat dazu geführt, dass das Auto nicht mehr diese Begehrlichkeit auslöst, wie es noch vor 20 Jahren der Fall war. Es ist keine Ablehnung, sondern eine Entemotionalisierung. Man orientiert sich zu anderen Themen und Geräten hin.



© Peter Krebs

Das Auto als Forschungsgegenstand

Stefan Bratzel (44) ist seit 2004 Dozent und Leiter des Center of Automotive an der Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) in Bergisch Gladbach, einem Vorort von Köln. Bratzel hat Politikwissenschaft an der Freien Universität Berlin studiert. Für seine Dissertation über die «Erfolgsbedingungen von Verkehrspolitik» erhielt er den Preis der Stiftung der deutschen Städte, Gemeinden und Kreise. Das Center of Automotive versteht sich als Partner von Fahrzeugherstellern, Zulieferunternehmen und dem Automobilhandel für praxisnahe Forschung. Bratzel hat sich in Studien und Publikationen unter anderem mit der Frage der Entemotionalisierung des Automobils der jungen Generation befasst. Bratzel war auch Produktmanager im Marketing bei MCC smart, die den Kleinwagen Smart herstellt.

Besitzt das Auto auf dem Land noch eine höhere Emotionalität?

Auf dem Land braucht man das Auto stärker. Und wenn man etwas braucht, ist es einem nicht ganz gleichgültig. Das ist auch ein interner Prozess. Ich glaube aber, dass der Trend auch auf dem Land angekommen ist, weil eben andere Artefakte wichtiger geworden sind. Man verabredet sich ebenfalls per Facebook.

Bedeutet das umgekehrt, dass das Auto nicht mehr so viel Anerkennung verschafft wie einst?

Genau, es ist ein Wechselspiel. Früher war der Besitz eines neuen Autos Emotion pur. Es veranschaulichte den sozialen Aufstieg. Je mehr jemand besass, desto grösser wurde das

Auto. Dieser Zusammenhang ist inzwischen gebrochen.

Insgesamt sind die Fahrzeuge aber immer noch grösser und schwerer geworden.

Von den Abmessungen her stimmt das. Aber sogar mein Autohändler sagte mir kürzlich, er brauche jetzt keinen Audi A8 mehr, der etwas weniger starke A6 genüge ihm. Man spricht heute vom Downsizing – nicht nur bei Motoren, sondern auch bei Segmenten. Auch das Prestige verändert sich. Zukünftig muss es nicht mehr das stärkste und schnellste Fahrzeug sein. Es wird eher auf die feineren Unterschiede ankommen. In Europa steigt der Anteil des Kleinwagensegments. Wobei sich die Kategorien ausdifferenzieren. Es gibt inzwischen die Minivans. Wenn ein Auto zehn Liter und mehr verbraucht, ist es nur noch in kleinen sozialen Nischen akzeptiert.

Das Auto wurde zum Symbol für die persönliche Freiheit stilisiert. Nimmt dieser Faktor ab, wenn man damit vor allem im Stau steht?

Natürlich geht der Spass etwas verloren, wenn ein anderer in die S-Bahn steigt und schon am Ziel ist, während der Automobilist noch einen Parkplatz sucht. Wenn es den zentralen Kundennutzen nicht mehr richtig erfüllt, kann man sich schwerer mit dem Fahrzeug identifizieren.

Aufgrund Ihrer Aussagen müsste man zum Schluss kommen, dass die Autoindustrie Probleme hat. Das trifft aber nicht zu. Gerade die deutschen Hersteller erleben einen Boom, wobei vor allem die Exporte nach China zunehmen.

Die beschriebene Abkehr vom Auto ist auf wenige westliche Industrienationen begrenzt. Man stellt sie in einzelnen Städten der USA, in europäischen Ländern und auch in Japan fest. Aber das sind eher stagnierende Märkte. Die Musik spielt in den Wachstumsmärkten wie China. Dort haben wir dieses Phänomen noch überhaupt nicht. In manchen Städten Chinas kommt man in den Stosszeiten kaum noch vorwärts. In Peking und Chengdu, wo ich kürzlich war, ist man mit der Metro dreimal schneller als mit dem Auto. Trotzdem hat das Auto einen Riesenstatus. Es wird wie einst bei uns mit dem sozialen Fortkommen identifiziert und ist hoch emotionalisiert.

Das Auto hat in Chinas Städten das Fahrrad verdrängt. Wer es sich leisten kann, sitzt

jetzt bequem, aber er bleibt in verstopften Strassen stecken. Das scheint nicht besonders zukunftsfähig zu sein.

Ja, in den grossen Städten Chinas spielt das Fahrrad praktisch keine Rolle mehr. Dabei ist der Motorisierungsgrad noch nicht besonders hoch. China ist punkto Mobilität der Taktgeber für die Zukunft. Es ist nicht vorstellbar, dass in diesem Land pro Einwohner auch nur ansatzweise so viele Motorfahrzeuge verkehren wie bei uns, auch nicht mit der Elektromobilität. Deshalb wird das Thema des öffentlichen Verkehrs und der Raumstrukturen so wichtig werden.

Der Autoindustrie können die von Ihnen beschriebenen Trends nicht ganz egal sein. Reagiert sie darauf?

Vor vier, fünf Jahren hätte ich gesagt, nein, die Verantwortlichen haben noch kaum etwas kapiert. Aber jetzt habe ich das Gefühl, dass sich einiges tut. Wir untersuchen jedes Jahr 600 Innovationen und ordnen sie den Herstellern zu. Seit 2005 haben die Innovationen im Bereich Energieeffizienz und der Umwelt einen sehr viel höheren Anteil erreicht. Er hat sich auf fast fünfzig Prozent aller Neuerungen verdoppelt. Das ist eine grosse Veränderung in relativ kurzer Zeit. Die Hersteller haben gelernt, dass das Auto nur noch eine Zukunft hat, wenn es wesentlich weniger Energie verbraucht. Diesel- und Benzinmotoren können in den nächsten fünf bis zehn Jahren locker noch um weitere 20 bis 30 Prozent effizienter gemacht werden.

In der Vergangenheit wurde vieles nur angekündigt. Ist das jetzt anders?

Die Anstrengungen bringen schon etwas. Eine wesentliche Rolle spielen dabei die CO₂-Grenzwerte der EU. Diese Vorgaben wurden von der Autoindustrie am Anfang un-

Die Motoren können in den nächsten Jahren locker um 20 bis 30 Prozent effizienter gemacht werden.

terschätzt. Inzwischen weiss sie, dass sie sie erfüllen muss.

In den letzten Jahren hat man viel von den Hybrid- und den Elektrofahrzeugen gesprochen. Mengenmässig haben sie den Durchbruch bisher nicht geschafft.

Vollhybridfahrzeuge, die sowohl elektrisch

wie mit Treibstoff fahren können, und reine Elektromobile werden im Automobilbau in der Zukunft eine Revolution auslösen. Diese wird aber nicht über Nacht stattfinden. Es wird eher ein langer Krieg der Antriebstechnologien stattfinden. Aufgrund der Einsparungen und der Kostenvorteile werden die konventionellen Motoren noch lange die Hauptrolle spielen.

Die wenigen Elektroautos, die auf dem Markt sind, finden kaum Käufer.

Ja, die Zahlen sind homöopathisch. Es gab eine von den Medien gesteuerte Phase der Euphorie. So entstand in der Öffentlichkeit der Eindruck, ab Morgen fahren wir alle elektrisch. Im Moment gibt es eine Ernüchterung. Man sieht, dass die Elektrofahrzeuge deutlich mehr kosten und mit Nutzungseinschränkungen verbunden sind. Wir werden uns noch eine ganze Zeit mit optimierten Übergangstechnologien behelfen. Dazu gehören auch die Plug-in-Hybride, die man an der Steckdose anschliessen kann. Mit ihnen kann man auf kurzen Strecken rein elektrisch fahren. Aber sie sind deutlich teurer als reine Benzinfahrzeuge.

Wie wird sich der Marktanteil der Hybrid- und Elektrofahrzeuge denn entwickeln?

Wir schätzen, dass bei den Neuwagen der Anteil der Verbrennungsmotoren im Jahr 2020 global immer noch bei 80 bis 85 Prozent liegen wird. Danach wird er etwas abnehmen. Von den verbleibenden 15 Prozent werden 10 bis 12 Prozent auf die Hybride entfallen.

Es gibt auch den Trend, das Auto bei Bedarf zu mieten, anstatt es zu kaufen.

Das Carsharing war am Anfang eine ökologische Nische. In Deutschland hat sich das erst etwas geändert, als die Deutsche Bahn sich darum kümmerte. Das Thema Nutzen statt Besitzen ist spannend und hat im Grunde nichts mit Verzicht zu tun. Im Gegenteil, es ist cool. Man will sich nicht mehr um ein Auto kümmern müssen. Dann braucht man keine Garage mehr, muss keine Winterreifen montieren, es reinigen. Diesen gesellschaftlichen Trend gibt es schon.

Inzwischen steigen auch Autohersteller darauf ein. Sie preisen sich als Mobilitätsanbieter an. In Ulm und Hamburg gibt es erste Versuche mit Mietfahrzeugen. Lohnt sich das?

Das hat im Moment eher einen experimentellen Charakter. Die Hersteller sehen, dass

da etwas passiert und wollen den Markt nicht anderen überlassen. Mengenmässig spielt es eine geringe Rolle und gehört noch nicht zum Kerngeschäft von Automobilherstellern.

Andererseits versucht die Industrie, das Auto auch wieder attraktiver zu machen, indem sie es vernetzt und mit Elektronik vollstopft.

Das ist ein spannendes Thema, dem sich alle Hersteller angenommen haben. BMW macht zum Beispiel positive Erfahrungen mit Facebook und Twittern im Auto mittels Spracheingabe. Das zielt genau auf diese Nutzergruppe der 18- bis 25-Jährigen.

Da besteht doch die Gefahr der zusätzlichen Ablenkung während des Fahrens?

Natürlich. Das ist wie bei der Freisprechanlage. Deshalb muss man es gut im Auge behalten. In diesem Bereich gibt es aber eine enorme Innovationstätigkeit.

Es geht dabei auch um die Telematik, die dem Fahrer die Arbeit abnimmt. Bereits gibt es Assistenten fürs Abstandhalten und den Spurwechsel. Was ist da zu erwarten?

In gar nicht so ferner Zeit werden die Autos immer öfter autonom fahren können, bis hin zur Vision, dass man vom Auto abgeholt

Das Thema Nutzen statt Besitzen ist spannend und hat im Grunde nichts mit Verzicht zu tun. Im Gegenteil, es ist cool.

wird, ans Ziel fährt und es sich selber einen Parkplatz sucht, oder es zur Nutzung durch einen nächsten Passagier freigibt. Das wären dann Quantensprünge in der Automobilindustrie, die aber auch eine neue Attraktivität schaffen könnten.

So gleicht sich der Strassenverkehr dem öffentlichen Verkehr an. Braucht es das Auto dann überhaupt noch?

Der öffentliche Verkehr wird individueller werden und der Individualverkehr öffentlicher. Carsharing ist im Grunde nichts anderes als ein Taxi zum selber fahren. Es wird immer Leute geben, die ein Auto besitzen wollen. Aber die Mischformen nehmen zu. Sie werden mit der Entemotionalisierung auch salonfähig. Carsharing ist erst durch die Vernetzung mit dem Internet attraktiv

geworden, mit dem man das nächste Auto suchen und buchen kann.

Durch mehr Technik werden die Autos schwerer. Erhöht sich dadurch nicht auch der Energieverbrauch?

Mit dem Komfort und Sicherheitsfunktionen wie dem Aufprallschutz stieg das Gewicht des Autos natürlich sehr stark. Übrigens auch der Preis. Aber in dieser Hinsicht vertraue ich auf die technischen Entwicklungen. Der Leichtbau ist ein wichtiges Thema. Die Industrie weiss, dass das Gewicht runter muss.

Gewichtsreduktionen wären doch schon lange möglich gewesen. Glauben Sie, dass sich das jetzt durchsetzt?

Definitiv. Wir haben beim Gewicht einen Wendepunkt erreicht. Da arbeiten alle dran. Das Damoklesschwert ist der CO₂-Flottenverbrauch, der wegen der Vorgaben der EU reduziert werden muss. Dazu ist die Leichtbauweise nötig: weg vom Stahl, hin zu Aluminium und Kunststoff wie z.B. Karbon.

Die Autoindustrie wehrte sich stets gegen politische Regelungen. Beim CO₂-Verbrauch zeigt es sich aber, dass sie nötig sind und etwas bringen.

Ich glaube, das ist eine gute Regelung, die eine erhebliche Innovation ausgelöst hat.

Mittlerweile ist es einer der wettbewerbsrelevanten Faktoren. Der Treibstoffverbrauch spielt überall, auch in China, eine zunehmend wichtige Rolle, je mehr der Erdölpreis steigt. So gesehen, haben die Vorgaben der EU sogar zu einer

Stärkung der Konkurrenzfähigkeit der europäischen Autohersteller geführt.

In welche Richtung wird sich das Auto nach Ihrer Meinung bis in 20 Jahren entwickeln?

Bis in zwanzig Jahren sollte es wesentlich energieeffizienter sein und mit regenerativen Energien fahren. Es wird ein deutlich kleineres und stark vernetztes Auto sein, das selber fahren kann. Wir werden der Vision des unfallfreien Fahrens ein ganzes Stück näher gekommen sein. Die Assistenzsysteme werden im Notfall bremsen und auch Fussgänger erkennen können. Das Auto wird mit dem öffentlichen Verkehr vernetzt sein. Gerade in städtischen Regionen wird es zu einem öffentlichen Individualverkehrsmittel werden.