Zwei-Drittel der CO2 Reduzierung seit 2008 durch manipulierte Autotests

geschrieben von Pressemitteilung Transport & Envirement | 10. Oktober 2015

Neue Autos, darunter der Mercedes A, C und E-Klasse, BMW 5er und Peugeot 308, schlucken rund 50% mehr Kraftstoff als Ihre Labor-Testergebnisse zeigen, nach den neuen Bericht der NGO Transport & Environment (T & E). T & E fordert eine umfassende Untersuchung sowohl der Luftverschmutzung als auch des Kraftstoffverbrauchs in Europa und eine komplette Überholung des Prüfsystems.
„Der Unterschied, der zwischen der offiziellen und der realen Leistung in vielen Automodellen gefunden wurde, ist so groß, dass es nicht durch bekannte Faktoren einschließlich der Test Manipulationen erklärt werden kann. Während dieses die Nutzung von ‚Abschalteinrichtungen' für den Kraftstoffverbrauch in Tests nicht beweist, ähnlich dem von Volkswagen eingesetzten, sollten EU-Regierungen weitere Messfühler in Abschalteinrichtungen für CO2-Tests einsetzen und das auch auf Benzinfahrzeuge anwenden", sagt T & E in einer Pressemitteilung.
T & Notizen: „Die Kluft zwischen offiziellen Testergebnissen für die CO2-Emissionen / Kraftstoffverbrauch und der realen Leistungsfähigkeit stieg von 8% im Jahr 2001 bis zu 40% im Durchschnitt im Jahr 2014 nach dem „T & E Mind the Gap Report2015", der den Kraftstoffverbrauch der Autofahrer analysiert und die Fehlhandlungen der Automobilhersteller bei den aktuellen Tests herausstellt und das Scheitern der EU-Regulierungsbehörden die Schlupflöcher zu schließen. T & E, sagte, die Kluft hat sich zu einem Abgrund ausgewachsen und wird ohne Aktion wahrscheinlich auf 50% im Durchschnitt bis zum Jahr 2020 wachsen".
„Durch die Nutzung von Lücken in den Testverfahren (einschließlich der bekannten Unterschiede zwischen realen Fahrsimulationen und Labor) für herkömmliche Autos können bis zu 40-45% mehr CO2-Emissionen auf der Straße emittiert werden, als was im Labor zu messen ist. Aber der durchschnittliche Abstand zwischen Testergebnissen und der realen Fahrweise ist mehr als 50% für einige Modelle. Mercedes-Fahrzeuge haben einen durchschnittlichen Unterschied zwischen den Tests und der realen Leistungsfähigkeit von 48% und die neuen A, C und E-Klasse-Modelle haben eine Differenz von mehr als 50%. Der BMW 5er und Peugeot 308 sind gerade unter 50%. Die Ursachen für diese großen Abweichungen müssen so schnell wie möglich geklärt werden".

Greg Archer, Clean Vehicles Manager bei T & E, sagte: „Wie die Tests der Luftverschmutzung, ist das Europäischen Testsystem den Kraftstoffverbrauch der Autos und die CO2-Emissionen zu messen, völlig diskreditiert. Der Volkswagen-Skandal war nur die Spitze des Eisbergs und was darunter liegt ist der weit verbreitete Missbrauch der

Prüfvorschriften durch die Automobilhersteller, dass die Autos mehr als 50% mehr Kraftstoff schlucken als behauptet wird“.
Laut T & E „, kosten die verfälschten Labortests einen typischen Autofahrer jährlich 450 € zusätzliche Kraftstoffkosten im Vergleich zu dem, was die Prospekte der Automobilhersteller behaupten, stellt der Bericht fest. Aber die Autohersteller werden weiterhin versuchen, die Einführung eines neuen Tests (WLTP) zu verzögern, der im Jahr 2017 eingeführt werden soll“

Irregeführte Fahrer

„Im Durchschnitt entstanden zwei Drittel der behaupteten Abnahmen der CO2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs seit 2008 durch Manipulieren von Prüfungen mit nur 13,3 g/ km gegenüber 22,2 g / km ‚heißer Luft‘ der realen Verbräuche auf den Straßen“, nach dem Bericht von T & E.
Das bedeutet, in den letzten drei Jahren gab-es keine Verbesserung des Kraftstoffverbrauchs von Neufahrzeugen auf der Straße. Nur Toyota würde sein 2015er Testziel erfüllt haben, ohne Ausnutzung von Flexibilitäten. Alle anderen großen Automobilhersteller haben ihre gesetzlichen Grenzwerte durch Ausnutzung von Lücken erreicht“.
Dieser Beitrag ist mehrfach erschienen am 28.09.2105 und von T&E über Energypost bis zu GWPF The Global Warming Policy übernommen worden, wo wir es gefunden haben.
Übersetzt und recherchiert durch Andreas Demmig
http://www.thegwpf.com/two-thirds-of-co2-cuts-since-2008-delivered-through-manipulating-car-tests/
Hier der „mehr Text“ auf Energypost, bzw. T&E

> „Autos sind für 15% der europäischen CO2-Emissionen verantwortlich und die größte Quelle der Emissionen im Verkehrssektor. Die ersten(?) obligatorischen Regeln der EU für Kohlenstoff-Emissionen fordern Automobilhersteller, die durchschnittliche Emission ihrer Auto auf ein Maximum von 130 Gramm CO2 pro km bis 2015 und 95 g bis 2021 zu begrenzen“.

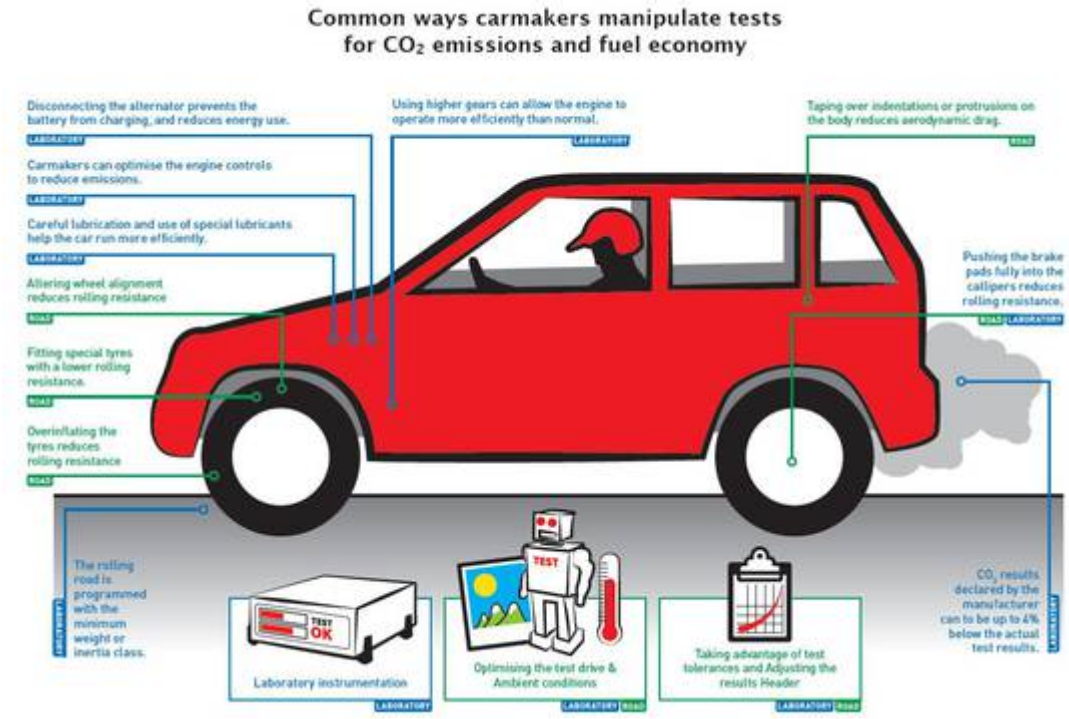
Hier der erwähnte Originalbericht von T&E
Es fällt auf, das ausschließlich europäische Fahrzeuge im Focus liegen.
Ich habe dann weiter nachgeforscht:
Quelle: Wikipedia T&E:

> Transport and Environment (T&E) ist die Dachorganisation von **nichtstaatlichen europäischen Organisationen aus dem nachhaltigen Verkehrsbereich**. Die 51 Mitgliedsorganisationen kommen aus 23 Ländern (Stand Juli 2008). T&E besteht seit 1989, nimmt Einfluss auf EU-Entscheidungen und bündelt die nationalen Aktivitäten seiner Mitglieder auf europäischer Ebene. T&E gibt darüber hinaus regelmäßig Studien zum Thema Umwelt und Verkehr in Auftrag.

Nehmen wir nur mal das Mitglied: VCD Verkehrsklub Deutschland:
Quelle Wikipedia VCD: Stichwort Klima-Allianz

> Der VCD ist Mitglied in der Klima-Allianz, einem Zusammenschluss aus verschiedenen Entwicklungsorganisationen, Vertretern der beiden großen christlichen Kirchen, Umweltverbänden und anderen Gruppen (z. B. attac oder dem Deutschen Alpenverein). Die Klima-Allianz versteht sich als breites, gesellschaftspolitisches Bündnis, das für mehr und entschlossenere Klimapolitik eintritt und entsprechende Denkanstöße liefern will. So setzt sie sich u. a. für den Ausbau regenerativer Energien sowie der Kraft-Wärme-Kopplung, für Tempolimits auf Autobahnen [und Tempo 30km/h in den Städten] und eine Flugticketabgabe ein.

Damit ist mir klar: VCD – Ein NGO Klimaaktivist. (Homepage)
T&E bietet ein pdf an, mit Erläuterungen der Maßnahmen, beim **Verbrauchstest** besser abzuschneiden:



o.g. PDF von T&E
Zusammenfassende Übersetzung für unsere Leser:

- Lichtmaschine abgeklemmt
- Optimierte Motorsteuerung
- Leichtlauföl
- Radspur gerade
- Leichtlaufreifen
- Mehr Luft im Reifen
- Höher Gang
- Karosseriefugen zugeklebt
- Bremsklötze zurückgedrückt

· Minimales Fahrzeuggewicht
· CO_2 deklariert darf 4% niedriger sein als gemessen

Persönlicher Abschluss:

Ich denke an Prof. Alt, der hier bereits schrieb, weniger CO_2 Ausstoß bedeutet weniger Kraftstoffverbrauch, Irgendwann ist das Minimum erreicht.

Es wäre mal interessant, was ein E-Auto mit alternativer EE geladen an CO_2 verursacht.

Vielleicht werden wir bald alle mit Fahrzeugen a'la Messerschmitt Kabinenroller unterwegs sein., diese sind den ursprünglichen und preiswerten Elektromobilen sehr ähnlich.

Andreas Demmig, Eike

Nachtrag vom 08.10.2015

Der rein statistische Wert: Flottenverbrauch wird sicherlich aus den Test (Katalog-) werten bestimmt. Für das einzelne Fahrzeug ist immer noch die Strecke und die individuelle Fahrgewohnheit verbrauchsbestimmend.

Für „die PKW" werden (meines Wissens) die statistischen Angaben für importiertes, verkauftes Benzin, Diesel u.ä. hergenommen, das spiegelt dann den **realen** Verbrauch.

Daher halte ich es für unrichtig, mit abweichenden Katalog-Individual-werten die Aussage: „CO_2 Minderung ist um … abweichend" zu treffen.

Andreas Demmig