

Bio-Ethanol und sauberer Diesel als Alternativen zum Hybriden

Es muss nicht immer «Hybrid» sein: Viele Autohersteller zeigen am Auto-Salon in Genf teils neue, aber zumindest andere Lösungsansätze für den Bau von umweltfreundlichen Autos.

Zwar träumen und schwelgen viele der Autofans am Genfer Auto-Salon auch in diesem Jahr primär vor, auf und um den Ständen von Ferrari, Lamborghini, Porsche, Aston Martin und Co., doch wenn die Realität in Form der Ehefrau oder der Kinder ungeduldig am Ärmel zupft, sind andere Werte angesagt: ein gutes Preis- Leistungs-Verhältnis, hohe Variabilität und seit ein paar Jahren auch ein umweltfreundlicher Antrieb. Das haben auch die Aussteller entdeckt, und nebst den imageträchtigen Boliden und SUVs zeigen fast alle grossen Marken auch sparsamere und saubere Motoren.

Wie ein Rundgang auf dem Genfer Salon zeigt, begnügen sich die Marken nicht mehr mit dem Schlagwort «Hybrid», sondern versuchen auch auf anderen Wegen ans Ziel - vergleichbare Leistung zum gleichen Preis bei weniger Verbrauch und reduziertem Schadstoffausstoss - zu kommen.

Fiat: Die MultiEco-Studie auf Basis des Fiat Panda fährt zwar ein Hybridsystem aus Benzin- und Erdgasmotor spazieren. Aber sparen soll der MultiEco vor allem durch weniger Gewicht, schmale Reifen mit geringem Rollwiderstand und eine fast vollverkleidete Front.

Honda: Honda setzt bei der Studie FCX bereits auf die zukunfts-trächtige Brennstoffzelle - sie produziert Strom aus Wasser- und Sauerstoff. Obwohl die Brennstoffzelle im FCX nominell 136 PS leistet, wird das Auto laut Honda frühestens in fünf Jahren serienreif sein.

Mercedes: Wie schon im Januar in

Detroit setzt Mercedes auch in Genf auf die Bluetec-Technologie. Sie soll den Diesel mit einer neuen Filtertechnologie primär für den US-Markt fit und sauber machen. Denn dort wurden 2005 mehr als doppelt so viele Diesel wie Hybridmodelle verkauft. Mercedes verspricht, dass der Motor im Vision CLS Bluetec «der sauberste Diesel der Welt» sei: Mittels Harnstoffeinspritzung sollen die Stickoxide beseitigt werden. Und das wollen die Schwaben Europa nicht vorenthalten. «Spätestens 2008 bringen wir die Bluetec-Modelle auch nach Europa», sagte Mercedes-Chef Dieter Zetsche.

Saab: Bereits ein paar Schritte weiter sind die Schweden. Dort wird der Saab 9-5 BioPower seit ein paar Monaten mit grossem Erfolg verkauft. Dabei kommen die Nordländer fast ohne fossile Brennstoffe aus, denn der modifizierte Motor läuft mit dem alternativen Kraftstoff Bio-Ethanol, der aus nachwachsenden Rohstoffen oder Abfall gewonnen wird. So ausgerüstete Autos sparen nicht nur Erdöl, sondern reduzieren auch den Schadstoffausstoss. Nachteil: Die umgerüsteten Autos verbrauchen bis zu 30% mehr Sprit, und in der Schweiz kann bis Ende 2006 bestenfalls bei zehn Zapfsäulen aufgetankt werden.

Volkswagen: Mit solchen Problemen müssen sich Polo-Bluemotion-Fahrer nicht beschäftigen. Das Auto verbraucht nur 3,9 Liter Diesel auf 100 Kilometer, und um das zu erreichen, ist der VW weder auf Ethanol noch Strom angewiesen. Wie Fiat beim MultiEco setzt VW auf aerodynamische Massnahmen.

Egal, wie Herr und Frau Schweizer wollen die Umwelt nicht mehr unnötig belasten. Das zeigt auch eine repräsentative Umfrage der Erdgas Ostschweiz AG: 45% der Befragten bestätigten, dass sie sich beim nächsten Autokauf für ein Erdgasfahrzeug entscheiden würden.

Dieter Liechti, Genf

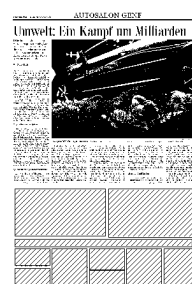




BILD ALESSANDRO MEOCCI

Mercedes Bluetec: Mehr Leistung bei weniger Verbrauch – ab 2008 auch in Europa.



BILD ALESSANDRO MEOCCI

Saab BioPower: Die Schweden setzen auf hochprozentigen Schnaps als Alternative.