Nur Fakten helfen

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Medienthemen dieses Jahres sind sicherlich „Dieselgate“ und das propagierte Ende des Verbrennungsmotors. Die überwiegende Zahl der Beiträge glänzt dabei durch fachliche Ahnungslosigkeit, Nichtbeachtung von Fakten oder Halbwissen. Dabei nimmt die veröffentlichte Meinung schon die Züge einer Hexenjagd an. So vermeldeten kürzlich Radio-, Online-Nachrichten und die Sendung Plusminus, es gäbe nun den nächsten Skandal, weil Autos und Motorräder bei zunehmender Geschwindigkeit lauter würden, die Lärmangaben aber für eine Geschwindigkeit von 50 km/h erfolgten. Nun ja, es liegt in der Natur der Sache, dass ein Motor bei höherer Last lauter wird. Nachdenken sowie ein Test mit dem heimischen Staubsauger hätten die Urheber dieser „Top-News“ vor der Peinlichkeit bewahrt, Triviales zu verbreiten. Beim Fahrzeug kommt noch hinzu, dass dieser „Lärm“ in großen Teilen auf die Geräusche der Reifen sowie des Luftwiderstands zurück zu führen sind – übrigens auch bei E-Autos, Bussen oder Zügen. Um dies zu wissen, muss man kein Physiker sein, sondern nur journalistisch sauber recherchieren.

In der Diskussion um den Verbrennungsmotor wird der öffentlichen Meinung suggeriert, in 10 bis maximal 20 Jahren sei Schluss mit ihm. Dabei wird unterschlagen, dass weder die Energie- noch die Mobilitätswende auch nur ansatzweise soweit sind, dass eine flächendeckende E-Mobilität zu vertretbaren Umweltkosten überhaupt möglich ist. So rechnet beispielsweise McKinsey mit einem Anstieg der Emissionen im Stromsektor nach dem Wegfall der Kernkraft, und selbst der VCD sieht E-Autos in den kommenden Jahren eher in gewerblichen Flotten und empfiehlt Privatkunden, auf Hybridfahrzeuge zu setzen. Aktuell emittiert nach Angaben der Interessengemeinschaft Elektromobilität Berlin-Brandenburg ein durchschnittliches

E-Auto mit einem ganzjährigen Durchschnitts-Strombedarf von 12 bis 16 kWh zwischen 60 und 80 g CO₂/km – ein Tesla Model S gar 100 g/km. Das liegt im Bereich moderner Hybridfahrzeuge oder gar darüber.

Aus diesen Gründen ist die schnellstmögliche Markteinführung synthetischer Kraftstoffe grundlegend für die prosperierende Entwicklung der Volkswirtschaft. Die ATZ begleitet das Thema Mobilität faktenbasiert, kompetent und umfassend. Nach dem Blick auf die Zukunft des Verbrennungsmotors im letzten Heft, geht es diesmal beispielsweise im Interview mit Prof. Gutzmer (Schaeffler) um die realistische Einordnung von elektrischer und hybrider Mobilität. Freuen Sie sich auch schon auf die kommenden Ausgaben, wo wir immer wieder einen kenntnisreichen Kontrapunkt zur sonstigen öffentlichen Diskussion setzen werden.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre der aktuellen ATZ.

Dr. Alexander Heintzel
Chefredakteur

Wir entwickeln, was bewegt.

IAV – Ihr Partner
für Automotive
Engineering

www.iauv.com