Dieselmotor am Ende?

Liebe Leserin, lieber Leser,

wenn ich mich derzeit mit Bekannten und Freunden unterhalte, merke ich beim Thema Dieselmotor schnell, wie groß die Verunsicherung ist. Selbst eingefleischte „Dieselfahrer“ sagen derzeit überwiegend, dass sie beim Kauf des nächsten privaten Pkws eine andere Motorentechnik wählen werden. Fragt man nach dem Warum, hört man Schlagworte wie Fahrverbote und Umwelt. Der sogenannte Dieselskandal samt Dieselpfand trägt ebenfalls einen erheblichen Anteil zur Verunsicherung beziehungsweise Verärgerung bei: So fragen sich viele, warum in den USA Milliardenstrafen fällig und Entschädigungen gezahlt werden, aber hier in Deutschland ein Softwareupdate genügen soll?

Dass beim Thema Dieselmotor überzogen reagiert wird, ist jedem technisch Informierten klar. So haben im Offhighway-Bereich die Motorenhersteller in den letzten 20 Jahren große Anstrengungen unternommen, um die Abgasemissionen des Dieselmotors deutlich zu verringern. Zahlreiche neue technische Lösungen wurden im Lauf dieser Zeit erfolgreich und flächendeckend auf dem Markt eingeführt. Begriffe wie DOC für Dieselloxidationskatalysator, DPF für Dieselpartikelfilter, AGR für Abgasrückführung und SCR für selektive katalytische Reduktion finden sich heute in jedem Prospekt. Und ein Ende ist nicht in Sicht: Ab 2019 wird die noch schärfere Diesel-Emissionsstufe V eingeführt; sie soll bis 2020 für alle Leistungsklassen gelten.

Auf die Motorenhersteller kommen neben der sehr zeitnahen Erfüllung der Emissionsstufe V noch weitere Herausforderungen zu: Mit dieser Stufe entwickeln sich die Motorenmärkte in Europa und den USA auseinander. Denn in den USA gibt es bislang keine Pläne, eine Norm Tier 5 einzuführen.

Warum daher gerade in Europa der Dieselmotor derzeit in Verruf gerät, ist mir unklar. Denn gerade hier sind die schärfsten Emissionsgesetze in Kraft – und ein Ende ist nicht absehbar. So sollen bis Ende 2018 beziehungsweise Ende 2020 die Ergebnisse zweier Studien bei der Europäischen Kommission vorliegen, auf deren Grundlage weitere Entscheidungen bezüglich einer eventuellen Emissionsstufe VI getroffen werden sollen.

Bei all den Diskussionen sollte man eines nicht vergessen: Im mobilen Arbeitsmaschinenbereich gibt es keine wirkliche Alternative zu dem in den meisten Maschinen eingesetzten Dieselmotor.

Andreas Fuchs

Andreas Fuchs
Chefkorrespondent

Besuchen Sie uns im Internet und überzeugen Sie sich von der Vielfalt unserer hochpräzisen Mikrohydraulik-Komponenten!

Innovation in Miniature
LEE

LEE Hydraulische
Miniaturkomponenten GmbH
Am Limespark 2 · 65843 Sulzbach
Telefon 06196 / 7 73 69-0
E-mail info@lee.de · www.lee.de