

AUSWIRKUNGEN AUF DIE SYSTEMAUSLEGUNG

Ein Blick in das offizielle Dokument der UN/ECE, welches der Redaktion vorliegt, verdeutlicht zudem, dass zwar der zeitliche Anteil der Verzögerungsphasen größer ist, allerdings die Verzögerungen durchschnittlich geringer sind. Damit machen die Fahrwiderstände einen größeren Anteil an den Verzögerungen aus. Für Küçükay ist damit klar: „Der Fokus der Entwicklung wird noch stärker auf Maßnahmen liegen, die eine Verringerung der irreversiblen Fahrwiderstände zur Folge haben wird“. Seiner Ansicht nach wirken sich deshalb insbesondere Verbesserungen des Luftwiderstands im WLTP stärker aus als im NEFZ.

Darüber hinaus wird der neue Testzyklus wesentlichen Einfluss auf die Elektrifizierung haben. Allerdings mit tendenziell geringeren Vorteilen als beim NEFZ, so Küçükay. „Für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge besteht ein Anreiz zu hohen elektrischen Reichweiten, da diese für die Verbrauchs- und CO₂-Berechnung einen größeren Einfluss haben als im NEFZ.“.

Eine genaue Analyse des Dokuments zeigt überdies, dass die geänderten Prüfbedingungen im WLTP auch die Getriebeauslegung beeinflussen. „Während im NEFZ die Schaltpunkte für manuelle Getriebe in Abhängigkeit der Geschwindigkeit vorgegeben wurden, besteht im WLTP die Möglichkeit, deutlich früher in höhere Gänge zu wechseln“. Dadurch verringern sich die Nachteile für sportlich abgestimmte Handschaltgetriebe mit besonders hohen Übersetzungsverhältnissen in den unteren Gängen. Eingefleischte Automobilisten dürften sich freuen. Durch die optimierte Schaltpunktwahl wird nämlich das Handschaltgetriebe gegenüber Automatik- oder Doppelkupplungsgetriebe wieder wettbewerbsfähiger.

Und noch etwas hat Küçükay herausgearbeitet: Das WLTP-Geschwindigkeitsprofil wird die Anzahl und die Auslegung der einzelnen Gänge beeinflussen. „Beim NEFZ konnten die Übersetzungsverhältnisse prinzipiell an die synthetischen Konstantfahrten angepasst werden, um ein Verbrauchsoptimum zu erzielen. Beim WLTP würde so eine Auslegung nicht mehr zielführend sein“, kommentiert er. Während die Branche noch nach einer geeigneten Strategie sucht, um beim WLTP möglichst gut abzuschneiden, merkt Küçükay folgendes an. „Nach Einführung des WLTP könnte es eine Koexistenz beider Zyklen über eine gewisse Zeitperiode geben, bis neue Grenzwerte für den WLTP festgelegt sind“. Demnach könnte die Verbrauchsberechnung auf Basis des WLTP erfolgen, für die Einhaltung der festgelegten Grenzwerte wäre weiterhin der NEFZ relevant. Den dann höheren Homologationsaufwand müsste man allerdings in Kauf nehmen.

LITERATURHINWEISE

- [1] LG Detmold: Urteil vom 14. November 2012 • Az. 10 S 176/10
- [2] DUH: Schluss mit der Spritverbrauchslüge! Deutsche Umwelthilfe startet neue Verbraucherschutzkampagne, [www.duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews\[tt_news\]=3317](http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&tx_ttnews[tt_news]=3317), Mai 2014
- [3] Kia und Hyundai büßen für Mehrverbrauch: <http://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/us-kunden-klagen-erfolgreich-kia-und-hyundai-buesen-fuer-mehrverbrauch/7381324.html>, Juni 2014
- [4] DUH: Die Tricks auf dem Prüfstand. www.duh.de/4320.html, Mai 2014
- [5] Puls, Th.: CO₂-Regulierung für Pkw – Fragen und Antworten zu den europäischen Grenzwerten für Fahrzeughersteller. Institut der deutschen Wirtschaft Köln, Februar 2013, S. 13

WAS MEINEN WIR DAZU?

„WENN JEDES GRAMM CO₂ ÜBER MILLIONEN ENTSCHEIDET“

Gereizt reagiert die Autobranche auf Kohlendioxid. Aus ihrer Sicht verständlich. Jedes einzusparende Gramm CO₂ kostet die Antriebsstrangentwicklung ein kleines Vermögen. Führt die geplante WLTP die bisher ermittelten niedrigen Werte ad absurdum, winken zudem enorme Strafzahlungen. Weil der Gesetzgeber auf seinen Werten beharrt, feilschen die OEMs um das beste mathematische CO₂-Umrechnungsmodell. Die voraussichtliche Koexistenz beider Zyklen, so Professor Küçükay, verschafft zwar Zeit, doch das Auto der Zukunft wird wohl rein elektrisch angetrieben. Dass damit die CO₂-Diskussion beendet sein wird, ist schwer vorstellbar. Denn auch das Kohlendioxid für den erzeugten Ladestrom muss vermieden werden.



DIPL.-ING. (FH) ANDREAS BURKERT
ist Korrespondent der ATZ in München.