

# AUTOMOBIL INDUSTRIE

AI 4/2007

April 2007 • 52. Jahrgang/B 01046

Deutsche Autobauer:

## Im Kreuzfeuer der Kritik



### Interview

MCG-Vertriebschef  
Dr. Klaus Maier

### USA

Zulieferer noch  
nicht am Tiefpunkt

### Sonderteil MB C-Klasse





## Debakel mit Ansage

Grüne Themen sind für die deutschen Automobilhersteller ein rotes Tuch. Ihren Vorsprung durch Technik setzen sie wieder einmal nicht richtig in Szene. Erst langsam reift die Erkenntnis, dass der Klimaschutz kein Modetrend ist.

**E**s könnte alles so schön sein. Gemeinsam schwingen sich die deutschen Automobilhersteller in neue Höhen: 47 Prozent der in Westeuropa zugelassenen 14,6 Millionen Fahrzeuge kommen aus deutscher Produktion. In den Top 10 der in Europa meist verkauften Pkw sind sieben von deutschen OEM. Hinzu kommen Rekordgewinne von Audi und BMW sowie durch die Bank kräftig steigende Aktienkurse.

Die Bewunderung der öffentlichen Meinung indes ist ausgeblieben. Ja, noch viel schlimmer: Statt Lob hagelt es von allen Seiten Kritik. So stehen in der aktu-

ellen CO<sub>2</sub>-Debatte vor allem die deutschen Hersteller am Pranger.

Die selbst ernannten Klimaschützer lassen kein gutes Haar an ihnen. EU-Umweltkommissar Stavros Dimas hat sogar das Fahrzeug gewechselt: Statt im Mercedes wird er künftig im Toyota Prius chauffiert. In die Anklage stimmen aber auch deutsche Politiker mit ein: Kanzlerin Angela Merkel und selbst Bundespräsident Horst Köhler forderten öffentlich den Bau umweltfreundlicher Modelle. Die Vorwürfe gipfelten im Aufruf der Grünen-Fraktionschefin Renate Künast zum Kauf eines Toyota Prius.

Ohne Schuld an dieser Entwicklung sind die deutschen OEM freilich nicht. Einmal mehr leisteten sie kräftig Schützenhilfe. Zum Beispiel fanden die gewaltigen Fortschritte bei der Entwicklung sparsamer Diesel- und Benzinmotoren ihren Niederschlag an der falschen Stelle: „Statt Effizienzsteigerungen in Treibstoffersparnis umzusetzen, wandern die Vorteile neuer Antriebstechnik in zusätzliche PS und gewichtssteigernden Komfort“, bringt es Prof. Ferdinand Dudenhöffer auf den Punkt. Hatte 1995 ein in Deutschland zugelassener Neuwagen durchschnittlich 95 PS, waren es

im vergangenen Jahr mehr als 125 PS. Der Trend zu immer stärkeren Motoren zeigt sich beispielhaft am Golf: Während die erste Version des GTI noch mit 110 PS auskam, hat der Golf V GTI bereits 200 PS unter der Haube. Alleine mit dem Mehrgewicht heutiger Fahrzeuge, nicht zuletzt wegen gesetzlicher Auflagen, ist dieser Zuwachs in keinster Weise zu begründen.

Auch einfache Spritspar-Technologien der Zulieferer wie das Start-Stopp-System haben die deutschen OEM zu lange ignoriert. Während Citroën einen riemengetriebenen Starter-Generator von Valeo in den Modellen C2 und C3 seit mindestens zwei Jahren optional anbietet, arbeiten die deutschen OEM noch immer an der Serienreife einer technisch aufwändigeren Konstruktion. Einzig BMW konnte jüngst in Genf mit dem Start-Stopp-System von Bosch Vollzug melden.

**Mit noch größerer Skepsis** begneten Audi, BMW, Mercedes & Co. den ersten japanischen Hybrid-Fahrzeugen. Gegenüber dem Dieselmotor wurde insbesondere der Vollhybridantrieb als viel zu teuer gebrandmarkt. Jetzt plötzlich wird die Hybridtechnik zumindest in Teilen als sinnvoll erachtet. DaimlerChrysler-Chef Dieter Zetsche etwa will künftig keine neuen Fahrzeuge mehr entwickeln lassen, die nicht auch eine Hybrid-Option erlauben.

Die Glaubwürdigkeit der Deutschen hat durch diesen Zick-Zack-Kurs stark gelitten. Statt frühzeitig in die Offensive zu gehen, haben sich die Automobilhersteller und der Verband weggeduckt vor der Erkenntnis, dass die CO<sub>2</sub>-Selbstverpflichtung von 140 g/km bis 2008 nicht zu schaffen sein wird. „Wir hätten in der Vergangenheit viel wahrnehmbarer darauf hinweisen müssen, dass strengere Auflagen in der Fahrzeugsicher-

## Innovationen der Umwelt zuliebe

<b>Heute</b>	Infotainment, Verminderung Partikelemissionen, Euro 4
<b>Kurzfristig &lt; 5 Jahre</b>	adapt. Federung und Dämpfung, NHV, Euro 5, dynamische Routenführung, Fern-diagnose, „intelligentes Bordnetz“
<b>Mittelfristig 5 – 10 Jahre</b>	Voice control, wartungsfreier Betrieb, Traffic Management, Zero-Emission
<b>Langfristig &gt; 10 Jahre</b>	„Usage-based Services“ (z.B. „insurance by the mile“), „Consumer Electronics“ (sehendes Auto per Handy, Multimedia etc.)

Quelle: FKA

Tabellen: AUTOMOBIL  
INDUSTRIE

Auf dem Weg zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen arbeiten die Automobilhersteller an zahlreichen technischen Innovationen. Allerdings vergeht bis zur Markteinführung häufig noch einige Zeit.

## Kohlendioxid-Ausstoß der Automarken – Nur Smart und Fiat im Ziel

	Marke	CO <sub>2</sub> -Emissionen (in g/km)		Marke	CO <sub>2</sub> -Emissionen (in g/km)
1	Smart 	116	14	Honda 	166
2	Fiat 	140	15	Hyundai 	170
3	Citroën 	145	16	Audi 	179
4	Lancia 	148	17	Mini 	179
5	Renault 	149	18	Alfa Romeo 	184
6	Chevrolet 	150	19	Mercedes 	186
7	Seat 	152	20	Volvo 	192
8	Skoda 	153	21	BMW 	192
9	Ford 	153	22	Saab 	193
10	Peugeot 	154	23	Jaguar 	208
11	Opel 	157	24	Chrysler 	241
12	VW 	161	25	Land Rover 	253
13	Toyota 	163	26	Porsche 	297

Quelle: CAR

Tabellen: AUTOMOBIL  
INDUSTRIE

heit mit höherem Verbrauch einhergehen“, bestätigt Mercedes-Vertriebschef Dr. Klaus Maier im »AI«-Interview auf Seite 28.

Zu hoffen, dass Frankreich und Italien helfen, das Limit zu erreichen, war jedenfalls der falsche Weg. Mit welcher Motivation hätten denn Fiat, Renault und PSA auch den Grenzwert übererfüllen sollen? Schließlich wären sie dann nur den Premium-Platzhirschen beigesprungen, deren angestammtes Revier zu verteidigen. Ganz davon abgesehen, dass auch ihnen die freiwillige Selbstverpflichtung teils erhebliche Probleme bereitet (siehe Tabelle oben).

Das Verhalten der deutschen Autobauer erinnert an die Diskussionen zum Einbau des Katalysators sowie des Dieselpartikelfilters in Neufahrzeugen. Beide Male wurde über das falsche Konzept und zu hohe Kosten geklagt. Die Wettbewerber nutzten das mit einem cleveren Selbstmarketing aus: Toyota beim Hybridantrieb und PSA beim Rußpartikelfilter.

Die beiden Automobilhersteller fahren nun mit grünem Image beziehungsweise weißer Weste in ihrer Werbung vor, während bei den deutschen OEM der Fokus auf Sportlichkeit, Geschwindigkeit und Abenteuer liegt. Bei nahezu

■ **Der Gastkommentar**

## Die Masse zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Kaum hat sich die deutsche Automobilindustrie von den kritischen Prognosen zur Konjunkturentwicklung erholt, steht sie erneut im Kreuzfeuer der Kritik. In ähnlich polemischer Form wie einst beim Katalysator und Diesel-Partikelfilter, werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen deutscher Pkw thematisiert. Fakt ist, dass deutsche Autos mit



Rainer Kurek (40) ist Geschäftsführer des Entwicklungsdienstleisters MVI Group. Darüber hinaus ist der mehrfache Buchautor Unternehmensgründer und geschäftsführender Gesellschafter der Automotive Management Consulting GmbH (AMC).

einem Flottendurchschnitt von etwa 160 g CO<sub>2</sub>/km den weltweiten Vergleich (USA: ca. 240 g) nicht zu scheuen brauchen.

Unbestritten gehört der verantwortungsvolle Umgang mit Emissionen (CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, u.a.) zu den vordringlichen Aufgaben der Branche. Zweifellos ist es gut und richtig, bestehende Antriebskonzepte zu optimieren, Hybridpläne konsequenter umzusetzen,

alternative Kraftstoffe und Antriebskonzepte zu forcieren. Aber: Reicht dies aus, um den angestrebten Flottenwert von 130 g CO<sub>2</sub>/km oder noch schärfere Regelungen über 2012 hinaus zu erfüllen?

Aus heutiger Sicht darf das bezweifelt werden. Die OEM werden sich verstärkt wieder der Aerodynamik widmen müssen. Und dem Leergewicht. Denn seit Jahren werden unsere Autos schwerer! Gewiss, dies ist auch zusätzlichen Funktionen, erweiterten Sicherheitsanforderungen sowie einem erhöhten Komfortanspruch geschuldet. Gleichwohl – oder gerade deshalb! – ist es notwendig, die Masse der Fahrzeuge deutlich zu reduzieren. Die kinetische Energie errechnet sich nun einmal aus  $\frac{1}{2} mv^2$ ! Nur bei geringerer Masse sinkt der Energieaufwand für eine gegebene Leistung.

Dabei spielt die Karosserie eine zentrale Rolle, da sie mit 20 bis 30 Prozent in die Gesamtmasse eingeht. Die Komplexität des Karosseriebaus ist enorm, zumal eine Vielzahl von Anforderungen zu erfüllen ist (Steifigkeit, Genauigkeit, Kosten, Lackierbarkeit, Akustik u.v.m.). Nichtsdestotrotz ist es unumgänglich, selbst bewährte Konzepte wie die selbsttragende Karosserie, aber auch alternative Grundwerkstoffe wie CFK im Verbund mit Magnesium auf den Prüfstand zu stellen, wenn der Karosserie-Leichtbau vorankommen soll.

Dieser Ansatz ist jedenfalls wesentlich zielorientierter als so manch unausgegangene Idee, die viel zu oft jegliche Logik aus der industriellen Praxis vermissen lässt.

jeder zweiten Anzeige (42 Prozent) protzen die heimischen Autobauer laut einer BUND-Studie mit diesen als männlich geltenden Attributen.

Dabei hätten die deutschen OEM allen Grund, auf ihre eigenen Stärken zu vertrauen. „Dank der gestiegenen Effizienz der Motoren haben die deutschen Hersteller es geschafft, das Qualitätsmerkmal ‚Made in Germany‘ mit einer gleichzeitigen Senkung des Kraftstoffverbrauchs ihrer Neufahrzeuge in Deutschland um 25 Prozent zu verbinden“, betont VDA-Geschäftsführer Dr. Thomas Schlick. „Das ist eine Leistung auf Weltspitzenniveau, mit der wir Standards gesetzt haben.“

Vergleicht man den CO<sub>2</sub>-Ausstoß innerhalb der Segmente, kann man diese Aussage unterschreiben. Egal ob Kleinwagen, Mittel- oder Luxusklasse – häufig führen die deutschen Modelle das Ranking an oder sind wenigstens unter den Top 3 zu finden.

Bei der Markenbetrachtung für das vergangene Jahr führt Smart mit 116 g/km sogar die Rangliste an. Selbst VW liegt mit 161 g/km – wer hätte das gedacht – noch vor Toyota (163 g/km).

### Die deutschen Motorenentwickler sind Weltspitze – keine Frage.

Gleichwohl muss die Formel „Premium = Leistung“ neu geschrieben werden. Klaus Maier und sein Team arbeiten bereits daran. „Wir werden noch dieses Jahr sehr deutlich machen, wie wir Luxus ökologisch interpretieren“, kündigt er eine Mercedes-Marketing-Offensive an.

Der VDA hingegen tut sich schwer, Fehler in der Argumentation zuzugeben. „Ich habe mir keine Versäumnisse in der CO<sub>2</sub>-/Hybrid-Debatte vorzuwerfen“, kommentierte der mittlerweile Ex-Präsident Prof. Bernd Gottschalk seinen Rücktritt. Da hatten einige

**Ihre Meinung ist gefragt! Schreiben Sie uns – zu diesem Kommentar oder anderen Themen im Heft: [leserbrief@automobil-industrie.de](mailto:leserbrief@automobil-industrie.de)**

OEM eine andere Wahrnehmung. Sie äußerten auf dem Genfer Automobilsalon unverblümt, dass sie mit dem VDA wie vorher schon beim Thema Feinstaub erneut unzufrieden seien.

Ab 2012 soll nun der integrierte Ansatz mit einem CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 130 Gramm pro Kilometer greifen, abermals bezogen auf die gesamte Flotte der europäischen Automobilhersteller. Weitere 10 Gramm verspricht sich EU-Kommissar Dimas von einem Maßnahmenmix, etwa der Beimischung von Biokraftstoff, effizienteren Klimaanlageanlagen oder Reifendruckkontrollsystemen.

Der genaue Gesetzestext wird allerdings noch für jede Menge Zündstoff sorgen. „Wir setzen uns dafür ein, dass die EU-Kommission einerseits einen CO<sub>2</sub>-Grenzwert für die gesamte europäische Autoflotte festsetzt, und dass gleichzeitig für jedes Fahrzeugsegment Zielwerte vorgegeben werden“, gab Porsche-Chefentwickler Wolfgang Dürheimer gegenüber der „Wirtschaftswoche“ schon einmal seine Wünsche zu Protokoll.

Demgegenüber stehen die französischen und italienischen OEM. Sie sind laut EU-Kommissar Günther Verheugen nicht willens, „die Deutschen bei den Emissionen ein zweites Mal zu subventionieren“.

Einst scheint indes sicher. Der Klimaschutz wird die Modellpolitik der deutschen OEM nachhaltig verändern. Ob in München, Stuttgart oder Wolfsburg – überall wurden jüngst neue, auf Effizienz getrimmte Fahrzeuge angekündigt.

Heinz van Deelen, Vorstand Conslime Research und davor für die Entwicklung des Mini zuständig, bleibt skeptisch: „Die Programme in den Forschungs- und Entwicklungsabteilungen sind für die Volumenmodelle konzeptionell nicht anders als vor fünf oder zehn Jahren.“ *Christoph Baeuchle*