



WENIGER IST SCHWER

Bernd Ostmann über die CO₂-Reduktionsschritte der einzelnen Unternehmen und das überraschende Abschneiden von BMW.

BMW lässt sich feiern. Nicht Absatzrekorde heben die Stimmung, es sind Minuszahlen, die für Feiern sorgen. Zwischen 2006 und 2008 hat BMW den CO₂-Ausstoß seiner in Deutschland verkauften Flotte um 16 Prozent reduziert. „Das ist mehr als bei allen anderen Premiumherstellern zusammen“, klopft sich Technik-Vorstand Klaus Draeger selbst auf die Schulter. Immerhin 20 BMW-Modelle und sieben Mini liegen beim CO₂-Ausstoß unter 140 Gramm je Kilometer. Insgesamt kommt BMW auf einen Flotten-Durchschnittsverbrauch von 5,9 Liter, was einem CO₂-Ausstoß von 159 Gramm entspricht.

Was sind die Gründe für den Fortschritt? BMW hat sich schon früh für die CO₂-Reduktion entschieden. Unter dem cleveren Slogan „Efficient Dynamics“ gibt es bei BMW gleich ein ganzes Bündel von Maßnahmen – von der Start-Stopp-Funktion über die Bremsenergie-Rückgewinnung, die dritte Generation der Piezo-Common-Rail-Dieseleinspritzung, Doppelaufladung, die elektrische Wasserpumpe und die elektrische Lenkung bis hin zur aktiven Aerodynamik, die im Kühlerbereich Klappen schließt, wenn es die Motortemperatur zulässt. Bei Modellen mit sämtlichen Efficient Dynamics-Maßnahmen kann man mit einer deutlichen Benzineinsparung rechnen. Umgesetzt auf einen BMW 118d bedeutet dies: minus 21 Prozent beim Verbrauch (4,5 Liter pro 100 km und 119 Gramm CO₂) bei einem Leistungsplus von 17 Prozent (143 PS).

Und wo liegt die Konkurrenz? BMW kann sich noch vor Volkswagen platzieren und hängt die noble Konkurrenz von Audi (176 Gramm) und Mercedes (188 Gramm) klar ab. Aber auch Audi hat mittlerweile 18 Modelle, die 140 Gramm oder weniger emittieren. Mercedes bringt es immerhin auf elf. Und

wenn man in die einzelnen Segmente blickt, dann stehen dem BMW 118d mit dem Audi A3 1.9 TDIe und dem Mercedes A 160 CDI Blue Efficiency zwei Konkurrenten gegenüber, die exakt gleich viel verbrauchen: 4,5 Liter/100 km. Feiner Unterschied: Der kleine BMW stellt die Konkurrenz mit seiner Leistung von 143 PS (A3 105, A-Klasse 82 PS) deutlich in den Schatten.

Wichtige Spar-Themen wie die Bremsenergie-Rückgewinnung gibt es bei BMW auf breiter Front: Außer beim X3 sind Elemente dieser Spartechnik bei allen anderen Modellen an Bord. Die Start-Stopp-Automatik haben allerdings nur Einser, Dreier und Mini. Bei Mercedes kann diese Technik nur für A- und B-Klasse bestellt werden, Audi hat ein solches System noch nicht im Programm. Wieso eigentlich nicht?

Als Mercedes 2004 in die Verlustzone abzurutschen drohte, hat Eckard Cordes die Entwicklungsmittel für Hybrid, Brennstoffzelle und unter anderem für die Start-Stopp-Automatik gestrichen. Die Zeiten sind nicht leichter geworden. Aber nun will Mercedes „die Zukunft mitgestalten“, wie Daimler-Chef Dieter Zetsche die Marschgeschwindigkeit vorgibt. Entwicklungsgelder für Verbrauchs- und Umwelttechnik sind gesetzt. Zetsche hat das Entwicklungsbudget sogar von 3,7 auf 4,1 Milliarden Euro angehoben.

Und BMW? Man hat mit Efficient Dynamics gepunktet – und spart jetzt beim Entwicklungsetat, der von 6,1 Prozent auf fünf Prozent vom Umsatz reduziert wird. Nicht ganz ungefährlich, aber Technik-Vorstand Draeger gibt sich betont kämpferisch. Das ambitionierte CO₂-Ziel der Europäischen Union für 2015 von nur noch 120 Gramm CO₂ pro Kilometer soll für BMW keine Hürde darstellen. „Wir werden keine Strafen bezahlen“, so Draeger. „Wir werden die Ziele erreichen.“ Ein Mann, ein Wort. ■

CO₂-Reduktion: BMW führt die Premium-Marken an

