
Opel liegt beim WLTP vorne

Von Walther Wuttke

Vier Buchstaben versetzen aktuell die Automobilindustrie in Aufruhr. Mit der Einführung des WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) stellen sich der Industrie ganz neue Aufgaben, die bei einigen Herstellern zu Auslieferungsstopps für bestimmte Modelle geführt haben. Neben dem neuen WLTP kommt noch die Einführung der neuen Abgasnorm Euro 6d-Temp hinzu, die wiederum im praktischen Fahrbetrieb RDE (Real Driving Emissions) nicht überschritten werden darf.

Zweifellos viel Arbeit für die Ingenieure in den Entwicklungsabteilungen. Auf insgesamt 400 Seiten sind die Parameter aufgeführt, nach denen in Zukunft die Verbrauchs- und Abgaswerte ermittelt werden müssen.

Allerdings ist das Test- und Normen-Trio nicht gestern beschlossen worden, um morgen umgesetzt zu werden. Der WLTP-Zyklus wurde am 1. September 2017 für die Typzulassung neuer Modelle eingeführt, und bereits vor diesem Termin waren die Grundzüge der neuen Testmethoden bekannt. Ein Jahr danach wird er für alle Neuzulassungen bindend. Der WLTP löst den wenig realistischen und inzwischen 30 Jahre alten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ab und soll dem Endkunden Verbrauchsdaten liefern, die dem tatsächlichen Fahrverhalten entsprechen.

Während viele Hersteller offensichtlich zunächst abwarteten, begann Opel bereits im Jahr 2016 damit, für den Astra WLTP-Daten zu veröffentlichen und das Testverfahren anzuwenden. Auch bei der Abgasnorm 6d-Temp liegt die Marke mit dem Blitz vorne. Inzwischen erfüllen 90 Motorvarianten die Norm und jede Woche kommen neue Versionen hinzu. „Beim NEFZ dauern die Testläufe höchstens zwei Tage, das neue Verfahren ist wesentlich aufwendiger und kann bis zu acht Tage lang in Anspruch nehmen“, beschreibt Opel-Fahrzeugentwickler Thomas Vogel den größeren Aufwand. Außerdem wird, so Vogel, nun nicht mehr „das leere Auto getestet, sondern jede Variante muss das Verfahren durchlaufen“. Am Ende kann der Kunde beim Konfigurieren seines Wunschmodells sehen, wie die verschiedenen Extras das Abgas- und Verbrauchsverhalten beeinflussen.

Die neuen Testmethoden werden allerdings, weil realistischer, zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen führen, was zunächst aber nicht weiter auffallen wird, denn bis zum Jahr 2020 ist für diese Werte der überkommene NEFZ verantwortlich, sodass auf diese Weise, die von diesem Jahr an geltende Abgasvorschrift von maximal 95 Gramm je Kilometer erreicht werden wird. Klingt nicht nur unlogisch, ist es auch.

Im Vergleich zum inzwischen antiquierten NEFZ ist der WLTP wesentlich dynamischer mit weniger Haltephasen und gilt nicht zuletzt deshalb als wesentlich realistischer. Als Basis für den Test wurden Fahrprofile von Autofahrern aus aller Welt zusammengefasst. Ergänzt wird der WLTP durch den im praktischen Fahrbetrieb durchgeführten RDE, bei dem, so Vogel, „50 Parameter erfüllt werden müssen. Außerdem wird der Test mit drei Geschwindigkeitszyklen, also ein Drittel Stadt, Landstraße und Autobahn gefahren.“ Zudem müssen in der Teststrecke Anstiege und Gefällstrecken und bestimmte Höhenprofile enthalten sein. Als Fahrgebiet haben sich die Opel-Ingenieure eine Rundstrecke rund um die Teststrecke Dudenhofen ausgewählt.

Um die Werte zu ermitteln wird ein mobiles Abgasmessgerät angeschlossen, mit dem eine Überwachung in Echtzeit gewährleistet ist. Die so ermittelten Stickoxid-Werte dürfen im Rahmen der Abgasnorm Euro6d-Temp maximal um den Faktor 2,1 überschritten

werden. Euro 6d-Temp wird allerdings von Januar 2020 an für neue Typgenehmigungen von Euro 6d abgelöst werden, und dann sinkt der sogenannte NOx-Konformitätsfaktor auf 1,0 plus einer Fehlermarge von aktuell 0,5. Von Januar 2021 gilt die Norm für alle Neuzulassungen.

Bilder zum Artikel



Opel Combo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel