

## ADAC stellt öfter Abweichungen bei Abgastests fest

**Die Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Abgaswerte unter Laborbedingungen steht schon seit Jahren in der Kritik. So setzt sich der ADAC bereits länger Zeit für realitätsnähere Verfahren ein und versucht dem Realverbrauch in seinem eigenen Ecotest näherzukommen. Auf einem eigenen, zertifizierten Prüfstand untersucht der Automobilclub seit 2003 jährlich rund 150 Pkw in puncto CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffe. Dort fallen auch bei Dieselfahrzeugen immer wieder Abweichungen von den Grenzwerten auf. Bei den festgestellten Schadstoffabweichungen handelt es sich nicht um den Faktor 10-40 wie aktuell im Fall von Volkswagen in den USA, allerdings komme der Faktor 7-20 (jeweils bezogen auf die Grenzwerte USA/EU) durchaus häufig vor, teilte der ADAC mit.**

Gesetzlich sollte ein sauberer Diesel nach Meinung des ADAC in keinem Betriebszustand eine höhere Abweichung vom Euro-6-Grenzwert zeigen, als den so genannten Conformity Factor 1,5. Die Hersteller fordern dagegen einen weit höheren Abweichungsfaktor. Der Club setzt sich seit Jahren dafür ein, dass realitätsnahe Verbrauchsangaben auch gesetzlich vorgeschrieben werden sollen. Der ADAC ist außerdem davon überzeugt, dass durch moderne Clean-Diesel-Technologie die Stickoxide (NO<sub>x</sub>) der Dieselfahrzeuge im realen Betrieb in den Städten und auch auf der Autobahn um 90 bis 95 Prozent gesenkt werden können.

Der Ecotest des Clubs ermittelt alle Verbrauchswerte auf der Basis eigener Messungen – inklusive der Kraftstoff-Herstellung (Well-to-Wheel). Dabei werden die Fahrzeuge, ergänzend zum Typprüfzyklus (NEFZ), in einem Autobahnzyklus und im neuen Weltzyklus (WLTC) geprüft. (ampnet/jri)

## Bilder zum Artikel

---



Dieselfahrzeug im ADAC-Ecotest.

---