

## Automobilindustrie arbeitet intensiv an neuem Testzyklus

**Dass der Kraftstoffverbrauch im realen Alltag von den im Labor ermittelten Normwerten abweicht, ist längst Allgemeinwissen. Der individuelle Verbrauch eines Fahrers kann über oder mit der entsprechenden Fahrweise auch unter dem Normverbrauch liegen. Die standardisierten Prüfbedingungen stellen aber eine Vergleichbarkeit der Fahrzeuge unabhängig von individuellen Einflüssen sicher.**

Nicht berücksichtigt werden im aktuellen Neuen Europäischen Fahrzyklus beispielsweise die Nutzung von Klimaanlage, Radio oder Sitzheizung, die Straßenbeschaffenheit, die individuelle Fahrweise oder die Witterungsverhältnisse. All diese Faktoren beeinflussen maßgeblich den Spritverbrauch, betonte der Verband der Automobilindustrie heute noch einmal in einer Pressemitteilung. Daher arbeite die Industrie derzeit an einem neuen Prüfverfahren. Das „World-Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure“ – kurz WLTP – soll den NEFZ ablösen und berücksichtigt eine dynamischere Fahrweise. Der NEFZ hingegen steht für ein eher moderates Fahren.

Die deutsche Automobilindustrie arbeitet intensiv daran mit, die neue Testprozedur fertigzustellen, betont der VDA. Bei der Erarbeitung des neuen WLTP sind alle Vor- und Nachteile des alten Zyklus eingeflossen. Alle Organisationen und Mitgliedstaaten des UN/ECE-Raums sind zur Entwicklung des WLTP eingeladen und teilweise eng in die Entwicklung eingebunden. So ist auch gewährleistet, dass der WLTP alle künftigen Aspekte angemessen berücksichtigt.

Der WLTP-Fahrzyklus wurde aus weltweit gesammelten Realfahrdaten generiert und repräsentiert nach Ansicht des Branchenverbandes eine weltweit durchschnittliche Autofahrt. Der VDA geht davon aus, dass der WLTP im Schnitt zu einer Erhöhung der Verbrauchsangabe von über 20 Prozent führen wird.

Vor dem Hintergrund der Abgasmanipulation an Dieselfahrzeugen des Volkswagen-Konzerns schlägt der VDA in Sachen Verbrauch auch noch einmal eine Bresche für den Selbstzünder. Die durch die EU-Kommission finanzierte Odyssee-Mure Studie (Juli 2015,

<http://www.indicators.odyssee-mure.eu/market-diffusion.html>) komme zu dem Ergebnis, dass der Durchschnittsverbrauch der neuen Fahrzeuge deutlich niedriger ist als bei früheren Modellen. Nach der Studie liege die Ursache des niedrigen EU-Durchschnittsverbrauchs von fünf Litern je 100 Kilometer bei neu zugelassenen Pkw vor allem am hohen Dieselanteil: Die elf EU-Länder, in denen der Durchschnittsverbrauch unter fünf Liter liegt, haben einen Diesel-Marktanteil von über 70 Prozent, betont der VDA. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel

---

**VDA**

Verband der  
Automobilindustrie

---