
WLTP-Hausaufgaben früh gemacht: Gute Umweltwerte bei Opel

Von Walther Wuttke

Ein Frühstart kann sich durchaus auszahlen und vom Markt belohnt werden. Als Opel vor etwa zwei Jahren begann, seine Modellpalette nach dem neuen Verbrauchstest WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) zu testen, war der Einführungstermin für die neue Testmethode scheinbar noch weit entfernt. Doch der Aufwand hat sich gelohnt, denn als das neue Messverfahren am 1. September verbindlich wurde, hatten die Rüsselsheimer ihre Hausaufgaben bereits erledigt und konnten im Gegensatz zu einigen Mitbewerbern problemlos die gesamte Modellpalette anbieten.

Dank dieser Weitsicht stiegen Zulassungszahlen und Marktanteil in Deutschland in den Monaten September und Oktober deutlich an. „Wir sind definitiv der Gewinner der vergangenen zwei Monate, seitdem die WLTP-Werte in Kraft sind“, erklärt Opel-Deutschlandchef Jürgen Keller. Allein im September erreichte Opel einen Marktanteil von 10,2 Prozent, was sich in einen Absatz von rund 20 000 Modellen übersetzt. Insgesamt setzten die Händler im September und Oktober rund 40 000 Einheiten ab. In Europa fuhr zudem der Corsa im September an die Spitze der Zulassungsstatistik und löste den Volkswagen Golf ab. „Wir waren auf die neuen Vorschriften optimal vorbereitet und konnten alle Baureihen ohne größere Wartezeiten liefern“, erklärt Jürgen Keller.

Als im Jahr 2016 mit dem Astra das erste Opel-Modell nach WLTP getestet wurde, waren zwar noch nicht alle Parameter der neuen Testmethode bekannt, doch „wir haben den damals bereits bekannten Testzyklus genutzt und uns entsprechend vorbereitet“, erklärt Keller. Das neue Verfahren ist wesentlich aufwendiger als der bis September gültige so genannte Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ). Während beim NEFZ die Testläufe maximal zwei Tage in Anspruch nehmen, können beim WLTP bis zu acht Tage vergehen. Die so gewonnenen Werte spiegeln allerdings das Alltags-Fahrgeschehen wesentlich realistischer wider als der NEFZ, was in der Regel allerdings zu höheren Verbrauchs- und Abgaswerten führt. Um den Kunden die neuen WLTP-Daten zu erklären, begann Opel frühzeitig, die Verkaufsberater entsprechend vorzubereiten. „Wir haben bereits im Januar angefangen, unsere Mitarbeiter in den Autohäusern zu schulen“, sagte Keller. „Allerdings ist bei uns der Unterschied zwischen den alten NEFZ-Werten und den neuen WLTP-Daten nicht so dramatisch wie bei manchem Wettbewerber.“

Das WLTP-Verfahren wird durch den im praktischen Fahrbetrieb durchgeführten Testzyklus RDE (Real Driving Emissions) ergänzt. Dabei wird eine reale Straßenfahrt mit in bestimmten Grenzen variablem Mix aus Stadt, Landstraße und Autobahn unter Einhaltung der gültigen Emissionsgrenzwerte absolviert, bei der eine Vielzahl von Messwerten ermittelt, aufgezeichnet und ausgewertet wird. Als Fahrgebiet haben sich die Opel-Ingenieure eine Rundstrecke rund um die Testanlage in Dudenhofen ausgewählt. Am Ende dieser aufwändigen Testprozedur steht die Einstufung nach der neuen Abgasnorm Euro 6 d-Temp, wenn die vorgegebenen Werte erreicht werden. Auch beim RDE legte Opel einen Frühstart hin, denn diese Testmethode ist erst vom kommenden September verbindlich. Aktuell erfüllen 127 Opel-Modellreihen die Norm 6d-Temp, und „damit stehen wir“, so Opel-Marketing- und Vertriebschef Xavier Duchemin, „an der Spitze der Automobilindustrie.“

Dass sich die frühzeitige Konzentration auf die neue Testmethode gelohnt hat, bescheinigt auch der ADAC den Rüsselsheimer Frühstartern. „Opel“, so der ADAC, „stellt damit unter Beweis, die Hausaufgaben im Hinblick auf den neuen Messzyklus erledigt zu

haben und seine Modelle besser auf die realen Anforderungen eingestellt hat.“ Im Eco-Test des Automobilclubs schneidet der Insignia Grand Sport 2.0 Diesel Start & Stop Business Innovation sehr gut ab: „Der neue Hoffnungsträger aus Hessen ist gerade als Business Innovation ein interessantes Angebot zu einem akzeptablen Preis, der viel Chic und Technik bietet. Interessanterweise deckt sich der Testverbrauch in etwa mit dem von Opel angegebenen – wenige Hersteller geben so realistische Verbrauchswerte an.“ Und: „Das SCR-Abgasreinigungssystem mit Adblue-Einspritzung sorgt für einen nicht allzu hohen Stickoxyd-Ausstoß, alle anderen Schadstoffwerte sind absolut im grünen Bereich.“

Auch das Fachblatt „Auto, Motor und Sport“ bestätigte die guten Werte. Der kürzlich getestete Insignia Sports Tourer GSi Biturbo erreichte einen Stickoxyd-Ausstoß von 20 Milligramm pro Kilometer, der deutlich unter dem gesetzlichen Grenzwert für den WLTP Test (80 mg/km) liegt und auch den Grenzwert der Norm 6d-Temp von 168 mg/km für einen RDE Test unterbietet. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Opel Insignia mit Euro-6d-Temp-Dieselmotor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel-Deutschlandchef Jürgen Keller.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel