

Erinnern Sie sich ? Seit fast zwanzig Jahren ist vom 3-Liter Auto die Rede: je teurer das Benzin werde, so hieß es, desto eher würden sparsame Autos unseren Geldbeutel schonen. Nun steht der Benzinpreis auf Rekordniveau, doch Sparmobile sucht man vergeblich. Bei Autokäufern und im Archiv der Automobilgeschichte hat markt untersucht, warum das so ist.

Es gibt wenig Grund auf fallende Benzinpreise zu hoffen, Die Tendenz geht bergauf, da sind sich die Experten einig und zählen gleich einige Gründe dafür auf, von denen nur einige vorübergehender Natur sind: Warentermingeschäfte mit Erdöl versprechen zunehmende Gewinne, entsprechend steigt der Anteil der Spekulation, die dann für kurzfristige Preissprünge sorgt - theoretisch auch nach unten. Doch insbesondere die USA haben nicht genug Raffineriekapazität. So ist der Benzinmarkt derzeit knapper als der eigentliche Rohölmarkt. Dieser Grund für hohe Benzinpreise könnte nach Inbetriebnahme moderner neuer Raffinerien tatsächlich entfallen. Aber: Schon heute ist der chinesische Neuwagenmarkt größer als der Deutsche. Der Fahrzeugbestand wächst in allen Schwellenländern rasant. Der Export deutscher Automobile ist daran stark beteiligt. So steigt der Treibstoffbedarf weltweit. Selbst wenn der Bau neuer Raffinerien damit Schritt halten kann: die derzeitige Ölförderung lässt sich schon wegen zunehmender Erschöpfung altgedienter Quellen kaum noch steigern. Noch kann man zwar mit neu zu erschließenden Ölfelder Ersatz schaffen. Doch die Erschließung der Reserven erfordern meist höheren Aufwand als bisher - und die schlechtere Qualität des verbliebenen Öles erfordert oft aufwendigere Raffinerieprozesse. Immer mehr Experten glauben deshalb, die maximal mögliche Förderung sei bereits erreicht, gar überschritten. Auch wenn das endgültige Ende der Reserven noch einige Jahrzehnte in der Zukunft liegt: die Ölausbeute wird schon im Lauf des nächsten Jahre unweigerlich beginnen zu fallen. Unter diesen Voraussetzungen wird der Benzinpreis ebenso unweigerlich steigen.

Der Prototyp des 3-Liter-Autos

Im Jahr 1987 verbrauchte der Durchschnitt der von deutschen Herstellern angebotenen Neuwagen 8,4 Liter pro hundert Kilometer. Damals kostete Benzin noch knapp unter einer Mark, doch schon dieser Preis wurde als zu hoch angesehen. Vor allem der VW-Konzern arbeitete schon an der Konstruktion besonders sparsamer Modelle. Der erste Prototyp wurde 1988 in der ARD vorgestellt: Der Öko-Polo. Ganz ohne Leichtbau, nur durch veränderte Motortechnik, wurde er auf einen Durchschnittsverbrauch von unter drei Litern Diesel gebracht Er schaffte die Strecke Paris-Wolfsburg sogar mit unter 2 Litern je 100 Kilometer. Zwei Erfindungen machten dies möglich: ein neuartiger Diesel mit Direkteinspritzung und eine sogenannte Schwungnutzautomatik. Der Motor geht aus, sobald man vom Gas geht und springt automatisch wieder an, sobald der Fuß das Gaspedal berührt, oder (nach einem Ampelstop) ein Gang eingelegt wird. Vor allem im Stadtverkehr erwies sich das als effektiv - doch VW glaubte, die Zeit sei dafür nicht reif, der Kunde würde die ungewohnte Fahrweise nicht akzeptieren.

Erste Spar-Mobile

1993 schlug dann die zumindest die Stunde des für den Öko-Polo entwickelten direkteinspritzenden Dieselmotors. Er machte als tdi in der gesamten Modellpalette des VW-Konzerns Karriere - wenn auch in deutlich PS-stärkerer Variante. Andere Hersteller boten kurz darauf ähnliche Motoren an. Der Durchschnittsverbrauch deutscher Neuwagen lag noch immer bei 8,4 Litern. Ein Liter Benzin kostete schon fast eine Mark fünfzig, Mit Hilfe des tdi-Motors kam ein Golf auf schon recht sparsame 4,9 Liter je 100 Kilometer. Zeitgleich kam aber auch die Schwungnutzautomatik auf den Markt. Jedoch nicht als integrierter Bestandteil eines Spar-Konzeptes, sondern mit einem altmodischen Motor, einem 'Saugdiesel', gekoppelt. Der bot weder den Fahrspaß des tdi, noch dessen günstigen Verbrauch. Auch die 'Schwungnutz-Variante' des Golf verbrauchte 4,9 Liter Diesel. Kein Wunder, das er ein

Ladenhüter blieb und nach wenigen dutzend verkauften Exemplaren wieder eingestellt wurde. Die Kunden griffen lieber zum tdi. Eine Kombination aus beiden Erfindungen hätte einen Verbrauch von unter 4 Litern ermöglicht, wurde jedoch nie angeboten.

Die ersten echten Dreiliger-Autos

1998, Benzin kostete inzwischen eine Mark sechzig, der Durchschnittsverbrauch deutscher Neuwagen war auf immerhin 7,6 Liter gesunken, vor allem dank des Siegeszugs der direkteinspritzenden Dieselmotoren. Der sonstige Fortschritt der Motorentechnik wird durch gewichtssteigernde Komfort- und Sicherheitsausstattung weitgehend kompensiert. In dieser Situation bringt VW bringt den Lupo auf den Markt - und den nun zum ersten mal tatsächlich auch in einer echten 'Spar-Variante, als Lupo 3l mit einem Durchschnittsverbrauch von 2,9 Litern. Hier fand sich nun auch eine leicht entschärfte Variante der inzwischen Jahrzehnte alten Schwungnutztechnik, zusammen mit einem tdi-Motor, Leichtbau-Karosserie und zur Gewichtsreduktion abgespeckter Ausstattung. Er wurde viel beklatscht, doch kaum gekauft. Noch weniger Furore machte der Audi A2. Der war zwar deutlich geräumiger und 'erwachsener' als der Lupo, aber ähnlich leicht. Dank einer Karosserie aus Aluminium, die zusätzlich noch den Vorteil hat, niemals rosten zu können. Trotz ähnlich viel Nutzwert und Platz wie ein Golf, verbraucht der A2 mit Spar-Technik unter 3 Litern Diesel je 100 km. Selbst die konventionelle Version konnte eine ganze Familie mit weniger als 6 Litern Benzin pro hundert Kilometer transportieren: In jedem Vergleichstest schlug der A2 die deutlich sprithungrigere A-Klasse von Daimler und erreichte trotzdem niemals annähernd deren Stückzahlen.

Schon wieder Geschichte

Im Jahr 2005 ist der Anteil von Diesel-Fahrzeugen rasant gestiegen, der Durchschnittsverbrauch der verkauften Neuwagen daher auf zuletzt 6,8 Liter gesunken, doch die vor Jahren eingeführte Benzinsparteknik ist vom Markt wieder verschwunden. Der Lupo wird nun schon seit einigen Monaten nicht mehr gebaut. Nachfolger Fox bietet etwas mehr Platz und ist mit einem Grundpreis unter 10.000 Euro ein knallhart kalkuliertes Billigangebot, made in Brasilien. Doch dafür wird der Kunde wieder an der Zapfsäule zur Kasse gebeten. Je nach Motorisierung verbraucht der Kleinwagen 6,1 bis 6,7 Liter Benzin je 100 Kilometer. Als tdi-Diesel schluckt er sogar mehr als ein Golf, 5 Liter.

Der Audi A2 soll laut VW-Konzern auch noch in diesem Sommer vom Markt genommen werden - mangels Nachfrage und ersatzlos. Daran scheint der VW-Konzern aber nicht ganz unschuldig: Obwohl der Wagen einen größeren Kofferraum hat als der Golf und vier Personen mindestens eben so viel Reisekomfort und Raumgefühl bietet und auch etwa so viel kostet wie ein Golf, wurde er vom Marketing in die Klasse der Kleinwagen sortiert, fand sich in Preislisten von Autokatalogen in einer Gruppe mit Lupo und Dacia Logan. Potentielle Autokäufer haben kaum erfahren, dass es einen drei bis sechs-Liter Wagen gab, der es locker mit der A-Klasse aufnehmen konnte. Aber hätte das den Käufer überhaupt interessiert ?

Mangelnde Nachfrage ?

Am letzten Juni-Wochenende stellte der VW-Konzern in Wuppertal seine diesjährigen Neuentwicklungen dem Publikum des Elberfelder Stadtfestes vor: 10 Fahrzeuge, vom Fox bis zum Passat. Die meisten Interessenten sammelten sich an den größeren Modellen: Passat, Golf Plus, oder Golf GTI waren die 'Stars' der Ausstellung. Wir fragten die Kundschaft, was ihnen denn beim Autokauf wichtig sei. Die Antworten reichten von „vor allem Klimaanlage“, „Komfort und schon auch ein bißchen Prestige“ über „muß halt gut fahren, Leistung und Komfort bieten“ bis „Optik, Optik und vor allem Leistung“. Das Kriterium „geringer Verbrauch“ wurde selten auf Anhieb genannt und noch seltener als erstes.

Auch die Frage, welchen Verbrauch man denn noch als 'günstig' ansehen könne, brachte überraschende Ergebnisse. Kaum jemand forderte weniger als 8 Liter Benzin oder 6 Liter Diesel. Ein Drei-Liter-Auto ? Nein, so die einhellige Antwort, das seien doch lahme kleine Kisten. Ein Besucher brachte es auf den Punkt: „die haben da so eine kleine Schachtel entwickelt, die braucht unter drei Liter und dann heißt es: friß oder stirb! Aber so in der

'richtigen' Wagenklasse, auch bei den größeren und teureren Wagen, da wird das doch gar nicht erst angeboten.“

Auch auf die Frage, wo der Benzinpreis im Jahr 2010, also in knapp fünf Jahren, voraussichtlich liegen würde, waren sich fast alle Befragten einig: „Sicherlich über 2,50“ war noch die niedrigste Schätzung. Die Mehrheit rechnete mit eher drei Euro. 100 Kilometer würden dann mit einem heutigen durchschnittlichen Neuwagen rund 20 Euro Benzinkosten verursachen. Heute sind es 'nur' knapp 8 Euro.

Es gibt noch echte Sparmobile

Manch einer der von uns befragten Besucher der Neuwagenausstellung hofft darauf, dass völlig neue Technologien die Freude am Fahren am Ende doch noch preiswert bleiben lassen. Zum Beispiel der Hybridantrieb: Eine Kombination aus Benzin- und Elektromotor, bei dem der nötige Akku nicht aus der Steckdose sondern vom Benzinmotor geladen wird. Diese Spar-Variante wird seit einigen Jahren von Honda und Toyota entwickelt und als 'Civic IMA' und Toyota Prius auch in Deutschland angeboten. Sie bieten in etwa den Komfort und Platzangebot der gehobenen Golf-Klasse. Der Prius sprintet in weniger als 11 Sekunden auf 100 km/h und verbraucht im Schnitt trotzdem nur 4,3 Liter Superbenzin. Doch auch diese japanische Sprintspar-Stars werden in Deutschland nur vereinzelt verkauft.

Ein teures Fahr-Vergnügen

Zur Zeit werden in Deutschland pro Jahr rund 34 Milliarden Liter Benzin und 35 Milliarden Liter Diesel verkauft. Für rund 75 Milliarden Euro. Wenn die Entwicklung der Sparkonzepte in allen Fahrzeugklassen seit Mitte der achtziger Jahre konsequent vorangetrieben worden wäre, wäre ein im Durchschnitt um ein Drittel verringerter Verbrauch durchaus schon heute erreichbar gewesen. Das brächte heute eine Ersparnis von rund 25 Milliarden pro Jahr.. Falls diese Spartechnologie mit deutschen Exporten auch in Asien und sonstwo Einzug gehalten hätte, würde auch die weltweite Nachfrage nach Benzin den Weltmarktpreis nicht ganz so stark nach oben treiben - doch vielleicht wird es ja in Zukunft noch was mit dem Benzinsparen. Bei Preisen um 3 Euro je Liter bliebe uns ohnehin kaum etwas anderes übrig.