



01.02.2018 - 11:15 Uhr

Alternative Antriebssysteme sind auf dem Vormarsch

Bern (ots) -

Der Verbrauchskatalog wird laufend aktualisiert und kategorisiert die energieeffizientesten Neuwagen in verschiedenen Fahrzeugklassen. Obwohl der Praxisverbrauch meist darüber liegt, dient der Normverbrauch als Orientierungshilfe und Vergleichsgrösse. Und dieser ist deutlich zurückgegangen: In den letzten 16 Jahren sanken die durchschnittlichen Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte um jeweils mehr als 30%.

Der durchschnittliche Verbrauch aller Treibstoffe lag im Jahr 2000 noch bei 8.47l/100km und verringerte sich bis ins Jahr 2016 um 32% auf 5.79l/100km. Auch der durchschnittliche CO₂-Ausstoss verringerte sich im gleichen Zeitraum von 204 g/km um 34% auf 134 g/km. Dieser deutliche Rückgang ist einerseits auf die Weiterentwicklungen bei den konventionellen Antriebstechnologien zurückzuführen, namentlich Downsizing, Turbotechnologie, Hybridisierung, Start-Stopp-Automatik etc. Andererseits wirkt sich hier auch der stetig steigende Anteil an alternativ betriebenen Fahrzeugen aus, also mit Plug-In-Hybrid- und Elektro-Technologie.

Trotz Abweichung dient der Normverbrauch als Orientierung

Obwohl der Praxisverbrauch vom Normverbrauch abweicht, sind Energieetikette und Verbrauchskatalog für den Neuwagenkäufer von Vorteil und von praktischem Nutzen. Denn Fahrzeuge mit einer guten Effizienzklasse setzen den Verbrauchsvorteil normalerweise auch auf der Strasse um. Deshalb zeigt der Verbrauchskatalog auch die energieeffizientesten Fahrzeuge pro Fahrzeugklasse und Treibstoffart: Von den über 3'000 aufgelisteten Fahrzeugmodellvarianten verfügen etwa 38% über einen Dieselantrieb und etwa 4% über einen Elektro- oder Hybridantrieb. Über 40% aller im Verbrauchskatalog enthaltenen Fahrzeuge verbrauchen 5 Liter oder weniger auf 100 km. 371 Modellvarianten verbrauchen sogar 4 Liter oder weniger auf 100 km.

Weniger Dieselmotoren und mehr Hybridantriebe

Die Anforderungen an neue Fahrzeuge nehmen zudem stetig weiter zu: Gerade bei Klein- und Kompaktwagen nimmt die Anzahl der Dieselmotoren ab, während das Angebot an Hybridmotorisierungen wächst. Kürzlich kündete der Hybrid-Pionier Toyota sogar an, bei Personenwagen künftig gänzlich auf Dieselmotoren zu verzichten.

Hybridmodelle sind sparsamer als Benzin

Vor diesem Hintergrund hat der TCS mit zwei Modellpaaren (Suzuki Baleno und Toyota Yaris) getestet, ob die jeweiligen Hybridmodelle auch in der Praxis sparsamer sind als die Geschwistermodelle mit Benzinantrieb: Beim Baleno verbrauchte das Hybridmodell mit 4.5l/100km 0.6l weniger als das Benzinmodell. Auch der Hybrid-Yaris lag mit einem Verbrauch von 4.7l/100km 0.7l tiefer als der Benzin-Yaris. Bei beiden Fahrzeugmodellen ist die Hybridvariante also jeweils über 10% sparsamer als die Benzinvariante.

Der Verbrauchskatalog ist kostenlos einsehbar unter www.verbrauchskatalog.ch.

Kostenlose und aktuelle Informationen zu mehr als 3'000 Fahrzeugen

Rund 3000 Neuwagen sind auf dem Schweizer Markt. Obwohl die meisten noch über einen konventionellen Antrieb verfügen (96% im Angebot; 58% Benzin bzw. 38% Diesel), bringen die Hersteller zunehmend neue Technologien auf den Markt: Es gibt mittlerweile rund 120 alternative Antriebe wie Hybrid, Plug-In-Hybrid und Elektrofahrzeuge. Darunter auch zwei besondere Technologien wie zwei Range-Extender (BMW i3) und einen Wasserstoffantrieb (Hyundai ix35). Für Liebhaber von Verbrennungsmotoren kommt auch Erdgas in Frage: Die VW-Gruppe sowie Fiat, Mercedes-Benz und Opel bieten insgesamt drei Dutzend solcher Modellvarianten an. Die breite Palette sollte also für jedes individuelle Bedürfnis und jede Art von Lademöglichkeit eine geeignete Lösung bieten.

Kontakt:

David Venetz, Mediensprecher TCS, 058 827 34 41, david.venetz@tcs.ch

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000091/100811863> abgerufen werden.