

# ADAC testet Diesel: Renault fünfmal so schmutzig wie BMW

## Von wegen sauberer Diesel...

In einem aktuellen Test hat der ADAC die Stickoxid-Emissionen (NOx) von modernen Euro-6-Dieseln, die seit 2013 von den Herstellern angeboten werden, gemessen. Ergebnis: Die Abgasreinigungen der meisten Hersteller versagten im Praxistest.

VON B. UHLENBROICH

Bei 188 Modellen von zwölf Herstellern ermittelte der ADAC jeweils den sogenannten NOx-Flottenmix und stellte fest: Besonders die Auto-Importeure haben massive Stickoxid-Probleme (siehe Tabelle). So liegt der durchschnittliche NOx-Ausstoß der getesteten Autos von Renault fast fünfmal so hoch wie bei Modellen von BMW.

Besonders hohe Schadstoffausstöße waren beim Renault-Konzern (Renault, Dacia), bei Fiat-Chrysler (Fiat, Alfa Romeo, Jeep), Ford, der Hyundai-Gruppe (Hyundai, Kia) und Volvo zu verzeichnen. Anders als die gro-

## Stickoxid-Emissionen nach Hersteller

Hersteller	NOx in mg/km (ø)
Renault/Dacia	684
Fiat/Alfa/Jeep	561
Ford	488
Hyundai/Kia	421
Volvo	364
Peugeot/Citroen	263
Jaguar/Land Rover	255
Mazda	250
Opel	236
Mercedes	149
VW	146
BMW/Mini	141

Basis: 188 Euro-6-Dieselmotoren im ADAC EcoTest (Flottenmix)

ßen deutschen Hersteller hatten es die Importeure beim nationalen Dieselforum Anfang August abgelehnt, ihre Dieselmotoren nachzubessern.

Moderne Diesel dürfen 80 Milligramm NOx-Ausstoß pro Kilometer nicht überschreiten. Diesen Wert erreichten auch die deutschen Hersteller nicht. Aber: Sie kamen im Flottenver-

gleich auf das niedrigste Schadstoff-Niveau. Fahrzeuge der BMW-Gruppe (BMW, Mini) schnitten demnach am besten ab, gefolgt von Diesel-Autos des Volkswagen-Konzerns (VW, Audi, Skoda), Mercedes und Opel.

Thomas Burkhardt, ADAC Vizepräsident für Technik, zu BamS: „Der ADAC EcoTest zeigt, dass so gut wie alle Hersteller ein massives Emissionsproblem bei ihren Dieselfahrzeugen haben. Wir sehen aber auch: Für die vornehme Zurückhaltung der Importeure nach dem ersten Dieselpfiff gibt es keinen Grund.“

**Burkhardt fordert eine bessere Umrüstung aller Hersteller: „Wenn Politik und Industrie Fahrverbote für Dieselfahrer tatsächlich verhindern möchten, muss die Politik jetzt alle Hersteller auf verbindliche Hardware-Nachrüstungen ihrer Autos verpflichten.“ Die angekündigten Software-Updates würden mit Blick auf die Umweltbelastung zu wenig Wirkung zeigen.**