

Auto

VCD Kaufberatung:

**Welches Auto
soll es sein?**

Bessere Autos braucht

Auto

Herausgeber, Verlag und Vertrieb
Verkehrsclub Deutschland e.V.
(VCD)

Bundesverband
Kochstraße 27, 10969 Berlin
Fon: 030/280351-0
Fax: 030/280351-10
E-Mail: mail@vcd.org
Internet www.vcd.org

Verantwortlich für die
Gesamtherstellung
Michael Müller, VCD

Redaktion
Michael Adler, Kirsten Lange,
fairkehr GmbH, Bonn

Autoren
Michael Adler, Benjamin
Bongardt, Kirsten Lange,
Michael Müller

Produktion
fairkehr GmbH, Bonn

Fotos
Titel und Typen Marcus Gloger

Gestaltung und Grafik
Marc Venner

© VCD e.V. 2007

Das Projekt wird gefördert durch
das Bundesumweltministerium
und das Umweltbundesamt. Die
Verantwortung für den Inhalt die-
ser Veröffentlichung liegt beim
Herausgeber.

Der Nachdruck ist nur mit
Genehmigung des Herausgebers
gestattet.



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Umwelt
Bundes
Amt
Für Mensch und Umwelt



Es wird heiß auf der Erde. Eine Ursache für den Klimawandel ist das massenhafte Herumfahren mit Autos, die zu 99,9 Prozent mit fossilen Brennstoffen wie Benzin, Diesel oder Gas angetrieben werden. Wissenschaftler sind sich einig: Wir müssen uns in Zukunft anders bewegen. Vielleicht irgendwann mit anderen Treibstoffen, aber als Nahziel vor allem mit deutlich weniger Benzin oder Diesel. Mit dieser Broschüre helfen wir Ihnen, ein Auto zu finden, das möglichst wenig verbraucht, wenig der Gesundheit und dem Klima schadet und technisch an der Spitze liegt. In der Klasse, in der Sie einen Neuwagen suchen, zeigen wir Ihnen die besten Autos für die Umwelt und Ihren Geldbeutel.



Foto: Opel

● **Der Opel Combo ist mit seinem Erdgasantrieb ein umweltfreundliches und günstiges Auto für Familien.**

Der Spritpreis ist in den vergangenen Jahren immer mehr gestiegen, und er wird weiter in die Höhe klettern. Wenn Sie weniger Kraftstoff verbrauchen, sparen Sie Geld und schonen die Umwelt. Denn je mehr Sprit ein Auto verbrennt, desto mehr Treibhausgas Kohlendioxid (CO₂) kommt aus dem Auspuff und heizt der Atmosphäre ein.

**Sparmodelle statt
spritfressender Saurier**

Die EU macht sich deshalb dafür stark, den CO₂-Ausstoß von Neuwagen gesetzlich zu begrenzen.

Infos und Tipps rund ums Thema Autokauf und Autofahren finden Sie auf unserer Seite www.besser-autokaufen.de.

Liter-Verbrauch auf 100 km		entspricht einem
I Benzin	I Diesel	CO ₂ -Ausstoß in g/km
3,4	3,0	80
4,2	3,8	100
5,1	4,5	120
5,9	5,3	140
6,8	6,0	160
7,6	6,8	180
8,4	7,5	200
10,5	9,4	250
12,7	11,3	300

● **Je mehr Sprit ein Auto frisst, desto mehr CO₂ kommt aus dem Auspuff.**

das Land

Maximal 130 Gramm CO₂ pro Kilometer sollen die in der EU verkauften und zugelassenen Autos ab 2012 im Schnitt in die Luft pusten dürfen. Grund für das Gesetz: Die Autoindustrie wird ihr Versprechen verfehlen, den CO₂-Ausstoß bis 2008 auf durchschnittlich 140 Gramm pro Kilometer zu senken. Die Industrie läuft Sturm gegen das EU-Vorhaben. Dabei bieten inzwischen fast alle Hersteller Modelle an, die weniger als 140 Gramm CO₂ pro Kilometer produzieren – was einem Verbrauch von 5,9 Litern Benzin und 5,3 Litern Diesel auf 100 Kilometern entspricht. Wir haben viele dieser sparsamen Neuwagen für Sie herausgesucht und stellen Sie Ihnen als sinnvolle Alternative zu spritfressenden Dinosauriern vor. Der Durchschnitt über alle 25 von uns empfohlenen Fahrzeuge liegt bei 131 Gramm CO₂ pro Kilometer. Das zeigt, schon heute ist der europäische Flottengrenzwert der EU erreichbar. Entscheiden Sie sich einfach für das Modell, das zu Ihnen passt. Wir helfen Ihnen dabei.

Vorsprung durch die beste Umwelttechnik

Nicht nur in punkto CO₂, auch beim Schadstoffausstoß gilt: Je weniger ein Wagen verbraucht, desto besser für die Umwelt und Ihre Gesundheit. Um künftig Fahrverbote zu vermeiden, sollten Sie beim Kauf eines neuen Autos darauf achten, dass es umwelttechnisch auf dem neuesten Stand ist. Auch das haben wir bei unseren Empfehlungen berücksichtigt. Außerdem spielt die Art des Kraftstoffs eine wichtige Rolle. Wir sagen Ihnen, was von alternativem Sprit wie Biodiesel oder Bioethanol zu halten ist.

In dieser Broschüre beschreiben wir beispielhaft fünf verschiedene Käufertypen: den Stadtmenschen, den sportlichen Fahrer, die Familie, den statusorientierten Käufer und den Pragmatiker. Für jede Käufergruppe empfehlen wir eine Auswahl von fünf guten Modellen. Es gibt in jeder Kategorie noch mehr gute. Nehmen Sie die Werte der Top 5 als Maßstab. Wir wollen, dass Sie sich besser entscheiden können.

Unsere Bewertung

- ★★★★★ Empfehlenswert
- ★★★★● Eingeschränkt empfehlenswert
- ★★★●● Eingeschränkt empfehlenswert
- ★★●●● Nicht empfehlenswert
- Nicht empfehlenswert

Wer wir sind

Als Umwelt- und Verbraucherverband macht sich der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) seit mehr als 20 Jahren für eine umweltfreundliche, sichere und gesunde Mobilität stark. Zukunftsfähige Verkehrspolitik heißt für den VCD nicht, nur auf ein einziges Verkehrsmittel zu setzen. Er engagiert sich für eine sinnvolle Kombination aller Fortbewegungsarten: Zu Fuß gehen, Bahn und Bus fahren, Rad fahren – und auch Auto fahren. Dem VCD ist dabei wichtig, dass ein Auto die Umwelt und das Klima möglichst wenig belastet – wie die Fahrzeuge, die Ihnen in dieser Broschüre empfohlen werden. Der VCD ist die Interessenvertretung für alle umweltbewussten mobilen Menschen. Mit seinen Serviceprodukten und -leistungen, die sich an Umweltgesichtspunkten orientieren, ist der VCD die ökologische Alternative zum ADAC.

www.vcd.org und www.vcd-service.de

Wie wir die Autos ausgewählt haben

Die **Umweltpunkte** für unsere Top 5 und die schlechteren Vergleichsmodelle basieren auf der VCD Auto-Umweltliste. Seit 1989 bewertet der VCD jedes Jahr mehr als 350 aktuelle Automodelle. Die VCD-Umweltpunkte ergeben sich aus dem Verbrauch, dem Fahrärm sowie den Schadstoffmengen, die aus dem Auspuff strömen. Mit Hilfe der Punkteskala von 0 bis 10 – 10 steht für den besten Wert – sehen Sie auf einen Blick, welches Auto aus Umweltsicht besser ist. Die von uns in diesem Heft empfohlenen Autos haben mindestens 5,55 Umweltpunkte. Wir haben für jeden Käufertyp einen CO₂-Grenzwert festgelegt. Alle Autos, die wir dem jeweiligen Typ ans Herz legen, halten diesen Grenzwert ein. Der angegebene **Kaufpreis** der Autos entspricht dem Listenpreis. Die jährlichen **Gesamtkosten** haben wir in Anlehnung an die ADAC-Autokostenrechnung (Stand Januar 2007) ermittelt. Dabei haben wir Versicherungssätze, Steuern, Kraftstoffkosten und alle Servicepauschalen berücksichtigt. Wir haben vorausgesetzt, dass Sie Ihr Auto vier Jahre lang fahren.

Wichtig: Die Umweltbewertung und die Kosten gelten nur für die angegebenen Autos. Stärkere Motoren und Zusatzausstattung wie Klimaanlage oder Breitreifen führen zu einer schlechteren Umweltbewertung und zu höheren Gesamtkosten. Einzelangaben sind ohne Gewähr.

Nutzertyp **Stadtfrau**

VCD CO₂-Grenzwert: 120 g/km



Modell	Typ	Leistung (kW/PS)	Verbrauch auf 100 km	CO ₂ (g/km)	VCD Umweltpunkte	Preise ab (in Euro)	jährliche Gesamtkosten (in Euro)** 10.000/20.000 km
Daihatsu Cuore 1.0	L	43/58	4,8 l Benzin	114	7,79 ●	7.995	4.082/4.989
Fiat Panda 1.2 8V Bipower	L	38/52	4,2 kg Erdgas	114	7,19 ●	13.340	4.690/5.398
Renault Twingo 1.2 Edit. Toujours Quickshift	L	43/58	4,9 l Super	118	7,67 ●	11.100	4.621/5.610
Smart fortwo	C	45/61	4,7 l Super	112	7,45 ●	10.218	3.979/4.956
Toyota Aygo*	L	50/68	4,6 l Super	109	7,94 ●	9.181	3.724/4.651
Schlechtere Modelle zum Vergleich:							
Mini Cooper	L	88/120	5,8 l Super	139	6,22 ●	17.799	5.545/6.788
VW Polo 1.6	L	77/105	6,9 l Super	164	5,65 ●	14.542	5.278/6.538

* Toyota Aygo baugleich mit Citroën C 1 1.0 Advance und Peugeot 107 Petit Filou 70

** Bei der jeweils angegebenen jährlichen Fahrleistung und Preisen von 1,28 €/l Benzin, 1,30 €/l Super, 1,15 €/l Diesel und 0,84 €/kg Erdgas

Stand: März 2007, Einzelangaben ohne Gewähr.

Typ: L Limousine, K Kombi, SUV Geländewagen, V Mini-Van, C Coupé, Ca Cabriolet

Legende

- Wenn ein Auto, dann so eins!
- Für umweltbewusste Fahrer/innen akzeptabel
- Auto aus Umweltsicht nur bei konsequent ökologischer Fahrweise vertretbar
- Auto aus Umweltsicht bedenklich
- Auto aus Umweltsicht abzulehnen

Fotos: Hersteller · Marcus Gloger

Ein Freund, ein guter Freund ...

„Ein Auto gehört zu meinem Leben wie eine Handtasche. Es muss zu mir passen und darf nicht zu viel Platz beanspruchen.“ Wenn Sie mit dieser Einstellung leben und viel mit dem Auto in der Stadt unterwegs sind, dann ist ein kleiner Benziner die richtige Wahl für Sie.

Kleiner Benziner, Euro 4

Im zähflüssigen Stadtverkehr hat ein Hybridauto zwar Vorteile – es verbraucht bei „Stop and go“ nur wenig Sprit. Allerdings ist der Kaufpreis hoch. Eine günstige Alternative ist ein kleiner Benziner mit niedrigem Verbrauch, mit dem sich gut wenden lässt und der in die meist engen Parklücken passt. Ein moderner Benziner der Schad-

stoffklasse Euro 4 produziert kaum Feinstaub und nur wenig Stickoxide. Vor möglichen Fahrverboten in Innenstädten sind Sie mit einem solchen Auto sicher.

EMPFEHLENSWERT ★★★★★

niedriger Verbrauch, geringe Emissionen, wenig Kosten

Weniger Geld für Kaffee – wie teuer ist Autofahren wirklich?

Für ein Auto zahlen Sie viel mehr als nur den Kaufpreis. Hinzu kommen die Kosten für Versicherung und Steuer, fürs Tanken, für Inspektionen und Reparaturen. Auch der Wertverlust spielt eine Rolle. Vielen ist nicht bewusst, wie hoch die laufenden Kosten für ihr Auto wirklich sind. Hier helfen die regelmäßigen Berechnungen von spezialisierten Unternehmen wie zum Beispiel EurotaxSchwacke weiter, die die Gesamtkosten für nahezu alle Autos, bezogen auf den Kilometer, ermitteln. Generell gilt: Je kleiner das Auto, desto günstiger ist es pro Kilometer. Aber in jeder Fahrzeugklasse gibt es natürlich Unterschiede.

Mehr Infos: www.besser-autokaufen.de



● FIAT PANDA (unten) TOYOTA AYGO (oben)



Carolin Koch (27):

„Klein und wendig muss er sein und in jede Parklücke passen.“

Carolin Koch ist gelernte Europasekretärin und bei einem international tätigen Unternehmen die rechte Hand der Einkaufsleiterin. Während ihrer Ausbildung hat sie einige Zeit in Dublin und in Paris gelebt. Sie liebt das Großstadtleben, die Hektik, die vielen Menschen und auch das Gewühl auf den vollen Straßen der Metropolen. Ihr Auto muss vor allem klein und wendig sein und in jede Parklücke passen. Carolin ist ständig auf Achse und betreibt ihr Auto quasi als mobile Zweitwohnung. So ist ihr „kleiner Freund“ auch sichtbarer Ausdruck ihrer Persönlichkeit und muss entsprechend süß aussehen. Da sie viel fährt und in ihrem Job nicht gerade mit Geld überhäuft wird, legt sie schon Wert darauf, dass ihr Auto nicht zu viel schluckt. Schließlich braucht sie noch Geld für Klamotten, Kurzurlaube und Latte Macchiato.

Nutzertyp **Pragmatiker**

VCD CO₂-Grenzwert: 140 g/km



Modell	Typ	Leistung (kW/PS)	Verbrauch auf 100 km	CO ₂ (g/km)	VCD Umweltpunkte	Preise ab (in Euro)	jährliche Gesamtkosten (in Euro) 10.000/20.000 km
Fiat Punto Natural Power Gas	L	38/52	4,2 kg Erdgas	119	7,23 ●	13.350	5.058/5.761
Honda Civic Hybrid	L	70/95	4,6 l Super	109	8,34 ●	23.200	6.359/7.517
Mercedes A160 CDI*	V	60/82	4,9 l Diesel	128	7,10 ●	20.528	5.874/6.915
Opel Corsa 1.2 Twinport Ecotec	L	59/80	5,8 l Super	139	6,82 ●	12.064	4.560/5.775
VW Polo BlueMotion*	L	59/80	3,9 l Diesel	102	7,70 ●	16.157	5.360/6.206
Schlechtere Modelle zum Vergleich:							
Skoda Octavia 1.6	L	75/102	7,2 l Super	173	5,37 ●	15.990	5.829/7.259
VW Golf Plus 2.0 TDI*	L	103/140	5,8 l Diesel	153	5,73 ●	23.877	6.854/8.021

*Achtung: Diesel nicht zukunftssicher (s.u.) - Die Legende finden Sie auf Seite 4.

Fotos: Hersteller - Marcus Gloger

Es muss nicht immer Diesel sein

„Ein Diesel ist billiger!“ Eine gängige Autofahrerweisheit. Doch wenn Sie weniger als 15 000 Kilometer im Jahr fahren, sind ein sparsamer Benzin- oder ein Erdgasfahrzeug günstigere Alternativen.

Wann sich ein Diesel lohnt

Diesel-Pkw sind beliebt. Sie verbrauchen weniger als Benzin- und der Sprit ist an der Zapfsäule günstiger. Die höhere Kfz-Steuer und der höhere Kaufpreis machen den Spareffekt aber häufig zunichte. Deshalb rechnen sich die meisten Diesel nur für Vielfahrer. Ins Gerede gekommen sind Diesel wegen ihrer gesundheitsschädlichen Abgase. Mit dem geschlossenen Partikelfilter gibt es eine Technik, die die Rußteilchen zu fast 100 Prozent zurückhält. Er ist ein Muss beim Kauf eines neuen Diesels. Diesel stoßen jedoch noch deutlich mehr Stickoxide aus als Benzin-er. Ab 2010 treten hierfür, wie beim Feinstaub, strenge EU-Grenzwerte in Kraft. Fahrverbote werden folgen. Autos mit einer Technik zur Reduzierung von Stickoxiden verkaufen die Hersteller zurzeit nur in den USA. In Europa bieten sie sie frühestens ab 2008



● VW POLO BLUEMOTION (u.) HONDA CIVIC HYBRID (o.)

an. Warten Sie mit dem Diesel-Kauf oder sprechen Sie mit dem Hersteller über Nachrüstmöglichkeiten. Sonst drohen böse Überraschungen.

EINGESCHRÄNKT EMPFEHLENSWERT ★★●
niedrige Betriebskosten für Vielfahrer, nur mit geschlossenem Partikelfilter, Nachrüstmöglichkeit für eine Stickoxidminderungstechnik prüfen.

Die Mischung macht's

Biokraftstoffe werden seit Anfang 2007 Benzin und Diesel beigemischt. Bis 2015 soll ihr Anteil am Spritverbrauch in Deutschland auf acht Prozent steigen. Die Menge kann nicht allein hier produziert werden. Immer mehr Biosprit wird importiert – eine Gefahr für den Regenwald (s. S. 9).

Biodiesel

Biodiesel wird in Deutschland aus Rapsöl hergestellt. Es ist aber nicht alles ökologisch, wo „Bio“ draufsteht. Zwar wird beim Verbrennen nur das CO₂ frei, das die Pflanzen aufgenommen haben. Aber die Produktion verbraucht viel Energie. Außerdem setzt das Düngen der Rapsfelder Treibhausgase frei und belastet den Boden. Ein mit Biodiesel betanktes Auto stößt zwar weniger Ruß, aber deutlich mehr Stickoxide aus als ein herkömmlicher Diesel. Neuwagen mit moderner Filtertechnik dürfen reinen Biodiesel nicht tanken. Da er inzwischen normalem Diesel beigemischt wird, nimmt das Angebot an reinem Biodiesel ab.

NICHT EMPFEHLENSWERT ●●●●
Produktion aufwändig, für moderne Filtertechnik nicht geeignet, nicht schadstoffarm, immer weniger Tankmöglichkeiten.



Martin Müller (48):

**„Ein Auto ist ein Gebrauchs-
gegenstand.“**

Martin Müller (48) ist Fachhochschuldozent für Wirtschaftsrecht. Da bekommt man einen sachlichen Blick auf die Welt. Ein Auto braucht vier Räder und ein Lenkrad, eine umfangreiche Sonderausstattung ist überflüssig. Zuverlässig und komfortabel sollte der Wagen sein, denn Müller ist damit viel unterwegs. Er wohnt aus familiären Gründen auf dem Land und pendelt täglich 60 Kilometer in die nächste Großstadt zur Arbeit und zurück. Dabei fährt er allerdings so sparsam wie möglich. Beim nächsten Autokauf wird er darauf achten, dass der Wagen nicht zu viel verbraucht – er denkt an ein Dieselmotormodell.



Stefan Sturzbach (33):

„Schnell, sportlich und gut aussehend lebt sich's einfach leichter.“

Stefan Sturzbach (33) ist Webdesigner und Teilhaber einer erfolgreichen Internetfirma. Er arbeitet viel und schnell und so lebt er auch. Am Wochenende sind die Kölner Clubs seine Bühne. Er ist mit dem Besitzer seines Fitness-Studios per Du. Und viele Frauen lassen sich nicht zweimal auf den Beifahrersitz seines Cabrios bitten. Ein Auto muss schnell sein, verdammt gut und sportlich aussehen. So wie er selbst eben.

Nutzertyp Sportwagenfahrer

VCD CO₂-Grenzwert: 160 g/km



Modell	Typ	Leistung (kW/PS)	Verbrauch auf 100 km	CO ₂ (g/km)	VCD Umweltpunkte	Preise ab (in Euro)	jährliche Gesamtkosten (in Euro) 10.000/20.000 km
Daihatsu Copen 1.3	Ca	64/87	6,0 l Benzin	140	6,79 ●	17.660	5.762/7.031
Honda Civic 1.8 i	L	103/140	6,4 l Super	152	6,62 ●	20.035	6.494/7.943
Opel Tigra TwinTop 1.4 Twinport Ecotec	Ca	66/90	6,0 l Super	144	6,67 ●	18.650	5.958/7.192
Peugeot 207 CC FAP 110*	Ca	80/109	5,2 l Diesel	136	6,05 ●	20.500	6.320/7.621
VW Eos 2.0 TDI*	Ca	103/140	6,0 l Diesel	158	5,78 ●	30.725	7.695/9.055
Schlechtere Modelle zum Vergleich:							
BMW Z4 Roadster 2.0i	C	110/150	7,5 l Super	181	4,93 ●	29.647	7.613/9.354
Mercedes SLK 200 Kompressor	Ca	120/163	8,7 l Super	209	4,27 ●	35.581	7.910/9.824

*Achtung: Diesel nicht zukunftssicher - Die Legende finden Sie auf Seite 4.

Fotos: Hersteller - Marcus Gloger

Lange Schnauze und kurzer Schaltknüppel

Wenn Sie im Großstadtzirkus, auf Deutschlands Landstraßen und auf der Autobahn auffallen wollen, brauchen Sie ein schnittiges Profil. Zügig muss das Auto abgehen. Wenig Verbrauch bei viel PS scheint die Lösung.

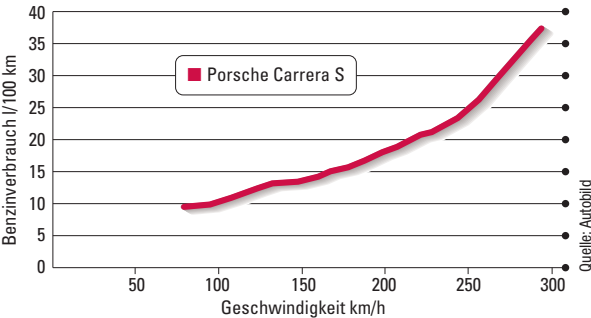
Benziner, Euro 4

Ein Euro-4-Benziner bläst auch bei hoher Motorleistung nur wenig Schadstoffe in die Luft. Allerdings kann es in Sachen Lärm und Kohlendioxid ausstoß kritisch werden. Hier setzen Entwickler auf kleine aufgeladene Antriebe, die viel Leistung bei verhältnismäßig niedrigem Verbrauch versprechen. Wenn Sie für Ihr sportliches Ego nicht unbedingt 500 Ferrari-Pferde unter der Motorhaube brauchen, finden Sie eine große Auswahl an passenden Autos. Und wenn Sie obendrein so schnell schalten wie sonst auch im Leben, können Sie mit einem sportiven Auto durchaus passable Umweltwerte erreichen.

EMPFEHLENSWERT ★★★★★
Umwelttechnik ausgereift



● OPEL TIGRA (unten) DAIHATSU COPEN (oben)



● Wer rast, bläst bares Geld aus dem Auspuff.

Bioethanol

Der Gedanke, mit Alkohol zu fahren, hat durchaus Charme. Allerdings sollten Sie nicht Ihren Whisky-Vorrat in den Tank kippen und losdüsen. Bioethanol wird aus Zuckerrohr, Zuckerrüben, Weizen oder Holz gewonnen. Die Produktion ist sehr energieaufwändig. Nur sogenannte Flexi-Fuel-Fahrzeuge können den Alkohol tanken. Saab wirbt mit den sportlichen Leistungen der Motoren, die Bioethanol optimal verbrennen. Das Fahrzeugangebot ist allerdings ebenso dünn wie das Tankstellennetz. Seit Anfang 2007 wird Bioethanol herkömmlichem Benzin beigemischt, deshalb verliert es als reiner Treibstoff an Bedeutung. Um nennenswerte Marktanteile zu erreichen, müsste das Ethanol aus Südamerika kommen – mit der Folge, dass Regenwald abgeholzt und in Plantagen umgewandelt würde.

NICHT EMPFEHLENSWERT ●●●●●

Produktion energieaufwändig, kleine Fahrzeugauswahl, kaum Tankstellen verfügbar, Regenwald in Gefahr

Nutzertyp **Familie**

VCD CO₂-Grenzwert: 150 g/km



Modell	Typ	Leistung (kW/PS)	Verbrauch auf 100 km	CO ₂ (g/km)	VCD Umweltpunkte	Preise ab (in Euro)	jährliche Gesamtkosten (in Euro) 10.000/20.000 km
Ford Focus 1.6 TDCi Turnier*	K	80/109	4,8 l Diesel	127	7,13 ●	20.750	6.444/7.390
Ford Focus C-Max 1.6 TDCi*	V	80/109	4,9 l Diesel	129	7,07 ●	21.350	6.310/7.287
Opel Astra 1.4 Twinport Caravan	K	66/90	6,1 l Super	146	6,60 ●	17.540	5.646/6.860
Opel Combo 1.6 CNG Ecotec	V	69/94	4,9 kg Erdgas	133	6,60 ●	20.569	6.375/7.189
Opel Zafira 1.6 CNG	V	69/94	5,0 kg Erdgas	138	6,45 ●	24.903	6.081/7.179
Schlechtere Modelle zum Vergleich:							
BMW 320i Touring	K	110/150	7,6 l Super	182	5,30 ●	30.109	7.525/9.225
VW Sharan 2.0 TDI*	V	103/140	6,7 l Diesel	181	4,47 ●	31.776	8.414/9.777

*Achtung: Diesel nicht zukunftssicher · Die Legende finden Sie auf Seite 4.

Fotos: Hersteller · Marcus Gieger

Wenig Kosten und viel Platz

Bei Familien ist vieles knapp: Geld, Raum und Zeit. Das familientaugliche Auto muss wenig kosten, viel Platz für Kinderräder und Kuscheltiere bieten und wenig Ärger machen. Verbrauchsarme Kombimodelle und Erdgasautos bieten sich an.

Erdgas (CNG)

Zahlreiche Hersteller bieten Autos mit Erdgasantrieb serienmäßig an. Die Motoren sind in der Regel auf Erdgas optimiert. Die Wagen fahren aber auch mit Benzin. Der Gastank befindet sich meist im Fahrzeugboden. Im Erdgasbetrieb kommen Sie 250 bis 400 Kilometer weit. Ist der Gastank leer, schaltet der Motor während der Fahrt auf Benzinantrieb um. Erdgas bekommen Sie bundesweit an etwa 750 Zapfsäulen, vor allem in Ballungsräumen. Erdgas ist umweltverträglich und kostengünstig. Aus dem Auspuff von Erdgasautos kommen keine Rußpartikel, nur wenig Stickoxide und etwa ein Viertel weniger CO₂ als bei Benzinern. Zurzeit tanken Sie Erdgas um etwa die Hälfte günstiger als Benzin. Ein Grund: Der Kraftstoff ist bis 2018 steuerermäßigt. Außerdem fördern viele Gasanbieter den Kauf eines Erdgas-

autos. Nachrüsten sollten Sie den Antrieb nicht. Oft erlischt die Herstellergarantie, der Motor ist nicht auf Erdgas optimiert und der Gastank nimmt Platz im Kofferraum weg. Noch klimafreundlicher sind CNG-Modelle, wenn dem Erdgas Biogas aus Gülle, Abfall oder Pflanzen beige-mischt wird.

EMPFEHLENSWERT ★★★★★

Technik ausgereift, schadstoffarm, Kraftstoff günstig, Tankstellendichte befriedigend, diverse Serienfahrzeuge

Flüssiggas/Autogas (LPG)

Nicht zu verwechseln mit Erdgas ist Flüssiggas, ein Nebenprodukt der Erdölherstellung. Autogas ist zwar ebenfalls bis 2018 steuerermäßigt und daher günstig an der Zapfsäule. Jedoch ist die gleiche Energiemenge als Flüssiggas teurer als in Form von Erdgas. Der CO₂-Ausstoß pro Kilometer ist höher als bei Erdgas. Es gibt etwa 2100 LPG-Tankstellen, häufig auf Hinterhöfen. Der Gastank befindet sich meistens in der Reserveradmulde und nimmt Platz weg. Nur wenige Hersteller bieten Flüssiggasautos ab Werk an, die oftmals nicht auf LPG optimiert sind. Nachrüsten sollten Sie den Antrieb nicht. Viele Tiefgaragen sind für LPG-Fahrzeuge gesperrt.

NICHT EMPFEHLENSWERT ★●●●●

Kraftstoff günstig, jedoch schlechtere CO₂-Bilanz als Erdgas, Tankstellendichte befriedigend, kaum Serienfahrzeuge, meist Nachrüstungen



● OPEL ZAFIRA CNG (u.) FORD FOCUS TURNIER (o.)



Ina (39) und Gerd Sommer (43):

„Als Familie brauchen wir ein günstiges Auto mit viel Platz.“

Ina (39) und Gerd Sommer (43) sind mit ihren beiden Mädchen Leah (9) und Sophie (6) die Idealfamilie der Bausparkassenwerbung. In der Tat haben sie kürzlich ihre Doppelhaushälfte am Stadtrand bezogen. Ihr Auto, ein Euro-2-Kombi, feiert dieses Jahr seinen zehnten Geburtstag. Ina Sommer plagten schon beim letzten Urlaub im Süden Sorgen, ob die alte Kiste die 1000 Kilometer noch packt. Gerd Sommer ist Hobby-Tüftler und träumt von einem Hybrid-Auto, weil ihn die Technik so fasziniert. Ina hält die Finanzen beisammen und findet Großraumkombis und Mini-Vans angemessener, weil das Preis-Leistungs-Verhältnis stimmt. Auch die Alternative Erdgas ist günstig und außerdem gut für die Umwelt, sagt jedenfalls die Werbung des örtlichen Gasunternehmens. Die Kinder wollen auf jeden Fall wieder ein rotes Auto.



Markus Mahlberg (57)

**„Mir geht es vor allem um Werte.
Die soll auch mein Auto vermitteln.“**

Markus Mahlberg (57) ist Eigentümer eines erfolgreichen mittelständischen Maschinenbauunternehmens im Schwäbischen. Er trifft täglich Entscheidungen, die Hunderttausende Euro bewegen, er gibt 350 Menschen Arbeit und er legt Wert auf ein Auto, das diese Verantwortung und Kompetenz unterstreicht. Bislang setzt er die Kosten für seinen Dienstwagen komplett von der Steuer ab. Das ist jedoch bei spritfressenden Modellen vielleicht bald nicht mehr möglich. Deshalb will Mahlberg beim Autokauf wirtschaftliche Vernunft und Statusdenken verbinden. Als gelernter Schwabe ist er sowieso sparsam. Außerdem hat er in seinem Arbeitsalltag gelernt, wie gewinnbringend der schonende Umgang mit Ressourcen sein kann. Da Mahlberg von Haus aus Elektroingenieur ist, findet er die Hybridtechnik sehr spannend und fortschrittlich.



Nutzertyp **Status**

VCD CO₂-Grenzwert: 160 g/km

Modell	Typ	Leistung (kW/PS)	Verbrauch auf 100 km	CO ₂ (g/km)	VCD Umweltpunkte	Preise ab (in Euro)	jährliche Gesamtkosten (in Euro) 10.000/20.000 km
BMW 520d*	L	120/163	5,9 l Diesel	158	5,58 ●	36.828	9.732/11.018
Jaguar X-Type 2.2D*	L	107/145	6,0 l Diesel	159	5,74 ●	30.600	9.884/11.212
Toyota Prius (Hybrid)	L	82/113	4,3 l Super	104	8,30 ●	24.877	6.799/7.918
Volvo S60 2.4 Bi-Fuel	L	103/140	6,2 kg Erdgas	159	5,60 ●	31.000	8.590/9.678
VW Passat BlueMotion*	L	77/105	5,1 l Diesel	136	6,65 ●	26.300	6.802/7.930
Schlechtere Modelle zum Vergleich:							
Audi Q7 3.0 TDI quattro*	SUV	171/233	10,5 l Diesel	282	1,96 ●	50.800	12.014/14.182
Mercedes S 350	L	200/272	10,1 l Super	242	3,45 ●	72.590	17.521/19.862

*Achtung: Diesel nicht zukunftssicher · Die Legende finden Sie auf Seite 4.

Fotos: Hersteller · Marcus Gloger

Nur die beste Technik

Wenn ein Rohstoff wie Erdöl immer teurer wird, ist es nur logisch, nach Alternativen zu suchen. Das gebietet die ökonomische Vernunft, und es ist eine Herausforderung. Hybrid- und Wasserstoffantrieb gelten als innovativ. Auch die sogenannten Designerkraftstoffe sind in der Diskussion.

Hybridautos

Der Hybridantrieb gilt zurzeit als innovative Technik. In Hybridautos arbeiten zwei Motoren: ein Benzin- und ein Elektromotor. Der Strom für den Elektromotor wird an Bord nach einer Art Dynamoprinzip erzeugt: Eine Batterie speichert die Brems- und die Schwunгенnergie, wenn der Wagen rollt. Bei niedrigen Geschwindigkeiten treibt allein der Elektromotor das Auto an, wird der Wagen beschleunigt, unterstützt der Elektroden Verbrennungsmotor. Auf diese Weise schlucken Hybridautos im Stadtverkehr, auf Kurzstrecken und in hügeligen Regionen bis zu 50 Prozent weniger Sprit als reine Benzinern. Auf längeren

Strecken haben sie aufgrund ihres höheren Gewichts weniger Vorteile. Hybridautos sind noch teuer. Marktfähige Modelle gibt es von Toyota/Lexus und Honda.

EMPFEHLENSWERT ★★★★★
ausgereifte Technik, niedriger Verbrauch und wenig Schadstoffe im Stadtverkehr, geringes Fahrzeugangebot, teuer

Design ist nicht alles

„SunDiesel“ und andere synthetische flüssige Kraftstoffe – z.B. aus Biomasse (BtL) oder Gas (GtL) – werden auch Designerkraftstoffe genannt, da sie sich den Motoreigenschaften genau anpassen lassen. Vor allem BtL sehen viele, auch die Bundesregierung, aufgrund der guten CO₂-Bilanz als vielversprechenden Biokraftstoff der zweiten Generation an. Es besteht jedoch noch erheblicher Forschungsbedarf. Deshalb spielen Designerkraftstoffe zurzeit keine Rolle beim Autokauf.

Zukunftsmusik Wasserstoff

Fast alle Hersteller kündigen seit Jahren Brennstoffzellenfahrzeuge an, die mit Wasserstoff betrieben werden. Aus dem Auspuff käme dann nur harmloser Wasserdampf. Doch bis es diese Autos in Serienreife gibt, vergehen noch mindestens 20 Jahre. Größtes Hindernis: Reiner Wasserstoff kommt auf der Erde nicht vor, er muss energieaufwändig hergestellt werden – überwiegend aus fossilem Erdgas. Er ist daher wesentlich teurer als Benzin oder Diesel.

ABSEHBAR KEINE ALTERNATIVE ●●●●●

Herstellung sehr energieaufwändig, Kraftstoff und Fahrzeuge nicht am Markt verfügbar



● VOLVO S60 (unten) TOYOTA PRIUS (oben)



Foto: Opel

Was auf Sie zukommt

CO₂-Steuer

Die Bundesregierung hat die Absicht, die Kfz-Steuer stärker emissionsbezogen umzugestalten. Bisher richtet sich die Höhe der Steuern nach Hubraum und Schadstoffausstoß. Zukünftig soll anstatt des Hubraums der CO₂-Ausstoß berücksichtigt werden. Autos, die viel verbrauchen und damit auch mehr CO₂ produzieren, werden dann stärker besteuert. Der VCD hat ein eigenes Modell für eine CO₂-basierte Kfz-Steuer entwickelt.

Umweltzonen

Seit März 2007 können deutsche Städte Umweltzonen einrichten, in denen Autos, die die Luft zu sehr verschmutzen, nicht mehr fahren dürfen. Berlin, Köln, Frankfurt, München, Stuttgart und viele Städte im Ruhrgebiet haben bereits angekündigt, in diesem oder nächstem Jahr Umweltzonen auszuweisen. Grundlage ist die Kennzeichnungsverordnung. Danach werden Autos in vier Schadstoffgruppen eingeteilt. Fahrzeuge der ersten drei Gruppen erhalten farbige Plaketten. Autos der schlechtesten Schadstoffgruppe bekommen keine Plakette und müssen draußen bleiben. Ab 2010 sollen

die Bestimmungen verschärft werden: Dann haben vielerorts nur noch Fahrzeuge der besten Schadstoffgruppe mit grüner Plakette freie Fahrt. Außerdem tritt 2010 ein neuer EU-Luftqualitäts-grenzwert für Stickstoffdioxid in Kraft. Vor allem Dieselfahrer müssen – wie schon beim Feinstaub – mit Einschränkungen rechnen.

Neue Abgasnormen

Die EU hat für Dieselfahrzeuge strengere Abgas-Grenzwerte entwickelt, die sie zurzeit berät. Ab 2009 wird die Abgasnorm Euro 5 gelten, ab 2014

voraussichtlich Euro 6. Mit Euro 5 soll der Rußpartikelaußstoß im Vergleich zur Stufe Euro 4 um 80 Prozent gesenkt werden, der Ausstoß von Stickoxiden um 20 Prozent. Spätestens ab dann muss jeder Dieselfahrer mit einem geschlossenen Rußfilter ausgerüstet sein. Bei Euro 6 wird außerdem der Stickoxidausstoß deutlich begrenzt. Neuwagen müssen spätestens dann serienmäßig eine Technik zur Reduzierung von Stickoxiden besitzen.



● Ein neues Verkehrsschild wird Anfang und Ende der Umweltzone anzeigen.

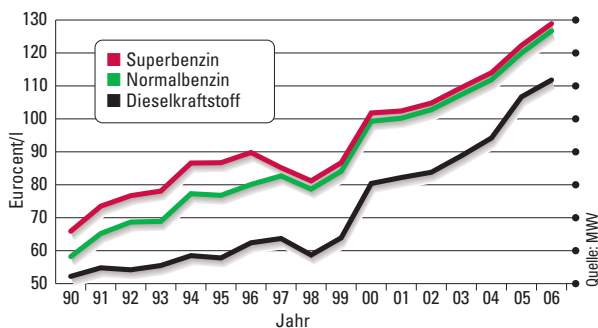
Was Sie jetzt bereits tun können

Keine SUVs kaufen

Der Luftwiderstand eines Sport Utility Vehicles (SUV) ist so groß wie der des Campingbusses Ihres Nachbarn, der Kofferraum ist kleiner als bei manchem Kombi, der Kaufpreis und die Betriebskosten sind dreimal so hoch. Würden Sie so ein Auto empfehlen? Wir auch nicht. Besonders in der Großstadt sind SUVs vollkommen überflüssig. Es sei denn, Sie sehen jeden Zone-30-Buckel als riskantes Hindernis an, das es mit maximaler Kraft zu überwinden gilt.

Schnell schalten

Der Spritverbrauch, den Hersteller für ihre Autos angeben, entspricht oft nicht der Realität. Viele Wagen schlucken deutlich mehr. Bei der Berechnung wird nicht berücksichtigt, dass liebgewonnene Accessoires wie Klimaanlage und Standheizungen den Verbrauch um bis zu 15 Prozent in die Höhe treiben. Wenn Sie allerdings vorausschauend fahren, früh schalten und bei kürzeren Stopps den Motor ausmachen, verbrauchen Sie bis zu 30 Prozent weniger Kraftstoff. Unter www.besser-autokaufen.de finden Sie die VCD-Spritspar-Tipps.



● Die Spritpreise sind in den letzten Jahren stark gestiegen.

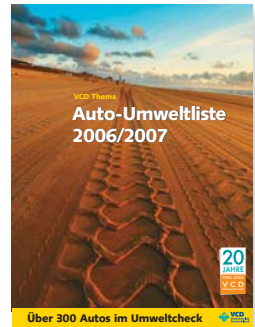
Im Schauraum rechnen

Bereits seit November 2004 müssen Hersteller ihre Kunden über den CO₂-Ausstoß ihrer Autos informieren – in Prospekten und an Wagen im Verkaufsraum. Sie können sich also vor jedem Autokauf ausrechnen, wie Ihre Klimabilanz im Straßenverkehr aussähe. Wer ein Auto fährt, das pro Kilometer 150 Gramm CO₂ in die Luft pustet, und im Jahr 10000 Kilometer zurücklegt,

kommt auf 1,5 Tonnen CO₂. Ungefähr so viel verbraucht ein Mensch in Indien jährlich für Heizung, Essen und Mobilität zusammen.

In die Auto-Umweltliste gucken

In dieser Broschüre können wir Ihnen nur eine kleine Auswahl von guten Autos empfehlen. Mehr finden Sie in der VCD Auto-Umweltliste, die seit 1989 jedes Jahr mehr als 350 aktuelle Modelle bewertet. Übrigens: VCD-Mitglieder bekommen die Liste mit dem Mitgliedermagazin fairkehr frei Haus.



Partikelfilter nachrüsten

Wer seinen bislang ungefilterten Diesel bis 2009 mit einem Rußpartikelfilter ausstatten lässt, bekommt Geld vom Staat: Ihm werden einmalig 330 Euro von der Kfz-Steuer erlassen. Für Diesel ohne Filter erhöht sich die Steuer um durchschnittlich 24 Euro im Jahr. Die Nachrüstung kostet 600 bis 700 Euro. Nach EurotaxSchwacke verlieren Diesel ohne Partikelfilter erheblich mehr und schneller an Wert als mit Filter. Je nach Modell sind es nach drei Jahren locker 750 Euro zusätzlich. Unsere Empfehlung: Diesel nur mit Partikelfilter fahren!

Beim Händler feilschen

Listenpreise sind Verhandlungssache, und auch bei Versicherungen lohnt sich der Marktvergleich. Die VCD Eco-Line Kfz-Versicherung belohnt Ihre ökologische Autowahl mit bis zu 15 Prozent Rabatt. Wie Sie beim Kauf und bei den Betriebskosten sparen, erfahren Sie unter www.besser-autokaufen.de und www.vcd-service.de.

Fit bleiben

Lassen Sie für Strecken in der Stadt das Auto stehen und steigen Sie auf Bus und Bahn um. Gehen Sie zu Fuß. Oder nehmen Sie das Fahrrad. Damit schonen Sie Klima und Geldbeutel am meisten. Außerdem tun Sie Ihrem Körper und der Gesundheit etwas Gutes. Durch den Verzicht aufs Auto sparen Sie sich glatt das Fitness-Studio.

Der Verkehrsclub mit Klimaschutzfaktor



**Das Gesicht der Erde
bestimmen Sie.**

**Es kommt nicht nur darauf an, welches
Auto Sie fahren.**

**Sondern auch, welchen Verkehrsclub Sie
unterstützen.**

Zeit zum Wechsel!

VCD – der einzige mit Klimaschutzfaktor.

