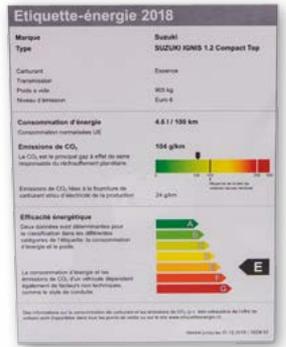


Überholtes Energielabel Weg mit der Energieetikette!



Die 2012 eingeführte Energieetikette soll aufklären. In der Autobranche sorgt sie mittlerweile aber für mehr Verwirrung als Durchblick.

Eigentlich ist ganz einfach: Sieben Buchstaben (A bis G) teilen die Neuwagen in verschiedene Energieeffizienzklassen ein. «A» für besonders umweltfreundlich, «G» für sogenannte Dreckschleudern. **Massgebend für die Einstufung sind Energieverbrauch, Schadstoffausstoss – und Fahrzeuggewicht.** Und genau bei der Berücksichtigung des Gewichts liegt die Krux der Energieetikette. Sie bewirkt, dass ein über zwei Tonnen schwerer SUV mit mehr Verbrauch und CO₂-Ausstoss eine bessere Bewertung er-

hält als ein leichter und sparsamerer Kleinwagen mit geringem CO₂-Ausstoss.

Ein Beispiel: Der 2,3 Tonnen schwere Land Rover Discovery 2.0 TD4 S erhält trotz 163 g/km CO₂-Ausstoss ein «E». Der über einer Tonne leichtere Honda Jazz 1.5-VTEC wird aber trotz nur 133 g/km CO₂ (also 30 g weniger!) zwei Stufen schlechter mit einem «G» kategorisiert. Verwirrend für den Verbraucher, der sich beim Neuwagenkauf am umweltbelastenden CO₂-Ausstoss orientiert.

Auch die Autobranche zeigt sich inzwischen unzufrieden. So sagt Amag-CEO Morten Hanesbo: «Die Energieetikette hatte bei ihrer Einführung ihre Berechtigung. Doch heute, mit dem neu geltenden Verbrauchs-

messzyklus, haben wir ja sowieso Umweltziele, die wir erreichen müssen. **Und deshalb könnte man die Energieetikette und den ganzen dadurch verbundenen Aufwand ersatzlos streichen.»**

Auch die Vereinigung der Schweizer Auto-Importeure «Auto Schweiz» sieht hier Bedarf. Präsident François Launaz: «Die Kategorisierung ist gerade bei alternativen Antrieben nicht immer nachvollziehbar. So figuriert das Wasserstoff-Auto Hyundai ix35 Fuel Cell in der zweitschlechtesten Kategorie «F», obwohl nur Wasserdampf aus dem Auspuff kommt und der Energieverbrauch umgerechnet mit 3,6 Litern Benzin sehr tief ist. Hier muss dringend nachgearbeitet werden.»

Christian Bach, Spezialist für Antriebssysteme bei der Empa, vertritt dieselbe Meinung: «Die Miteinberechnung des Fahrzeuggewichts verfälscht die Bewertung.» **Er fordert: Weg mit der Fahrzeug-Energieetikette in dieser Form und hin zu einer reinen Bewertung des Schadstoffausstosses und der Gesamt-Öko-Bilanz eines Fahrzeugs!** Bach: «Wenns wirklich um die Umwelt geht, interessiert nur das!>

Weitere absurde Beispiele

Trotz niedrigem CO ₂ -Ausstoss schlecht eingestuft				
Modell	Gewicht	Verbrauch	CO ₂ -Ausstoss	Energieeffizienz
Hyundai ix35 Fuel Cell	1921 kg	0,0 l/100 km	0 g/km	F
Volvo XC60 T8 AWD	2187 kg	2,1 l/100 km	49 g/km	E
Trotz deutlich unterschiedlichem CO ₂ -Ausstoss gleich eingestuft				
BMW i8 Coupé	1610 kg	2,1 l/100 km	49 g/km	B
BMW 740 Ld xDrive	1975 kg	5,2 l/100 km	132 g/km	B
VW T-Roc 1.0 TSI	1270 kg	5,1 l/100 km	117 g/km	D
VW Sharan 2,0 TDI	1923 kg	5,6 l/100 km	146 g/km	D