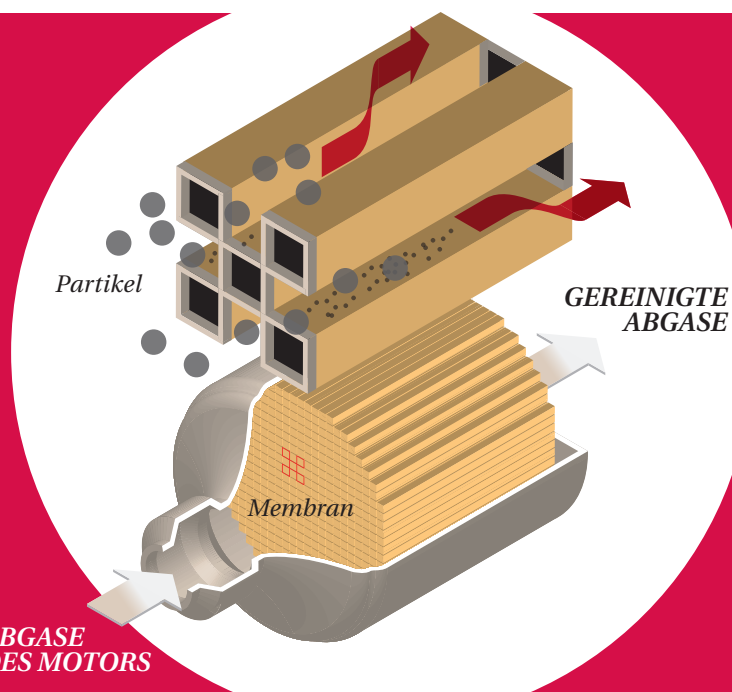


Abgasreinigung

# Wo bleibt der Partikelfilter für Benziner?



Auch Benzinmotoren stoßen erhebliche Mengen an gesundheitsschädlichen Feinstpartikeln aus. Abhilfe könnten längst erprobte und verfügbare Filter schaffen. Doch die Hersteller bummeln bei der Einführung

**K**NUT HAUSMANN ist von Audi enttäuscht. 8500 Euro sogenannte „Umweltprämie“ verspricht das Unternehmen jedem Käufer eines neuen A5, wenn er dafür seinen alten Diesel verschrotten lässt. Der 60-Jährige aus Wuppertal hat so einen und möchte einen A5 Sportback 2.0 TFSI kaufen. Doch daraus wird nichts, denn Hausmann will in seinem Neuwagen einen Partikelfilter für direkt einspritzende Benziner (Otto-Partikelfilter, kurz: OPF). Audi aber rüstet bislang als einzige Modell-Motor-Kombination überhaupt das A5 Coupé mit 2.0-TFSI-Motor damit aus.

Für Hausmann ein Unding, schließlich ist der OPF fertig entwickelt und verfügbar. „Ich muss doch mit einer

Umweltprämie das sauberste Auto kaufen können, das technisch möglich ist“, sagt er. Mercedes liefert die S-Klasse bereits seit einigen Jahren damit aus. Aus gutem Grund: Auch Benzinmotoren – insbesondere direkt einspritzende – stoßen teilweise erhebliche Mengen an Partikeln aus (AUTO BILD 40/2016).

Audi verrät „aus Wettbewerbsgründen“ nicht, wann weitere Modelle mit OPF zu kaufen sein werden. Notwendige „technische Anpassungen am Motor und Abgasstrang“ würden neue Typgenehmigungen nötig machen, entsprechend verzögere sich die Einführung weiterer Modelle. Warum man mit einem Nischenmodell beginnt, erklärt das nicht. Für Hausmann ist die „Umweltprämie“ nur eine Marketing-Aktion, um bereits produzierte filterlose Autos loszuwerden.

Zum 31. 12. 2017 beenden die meisten Hersteller ihre Prämien-Aktionen, wie Fiat die „Eco Prämie“ (je nach Modell bis zu 6000 Euro), Hyundai seine „Green Deal Prämie“ (10 000 Euro) oder eben Audi die „Umweltprämie“ (bis zu 10 000 Euro), mit der sich bis dahin – mit Ausnahme des A5 Coupé – nur Autos kaufen lassen, die weniger umweltfreundlich sind als machbar.

Auch sonst ist das Angebot überschaubar: BMW (220i, 230i Coupé sowie in Kürze X3 xDrive20i und xDrive30i) und Volvo (XC40, XC60, S/V/XC90 ab

Produktionswoche 46/17) nannten auf Nachfrage lieferbare Modelle mit OPF. Hinzu kommen der VW Tiguan 1.4 TSI sowie Peugeot mit dem überarbeiteten 308. Seat dagegen will den Filter erst zum Modelljahr 2019 einführen, Opel beginnt im März 2018 beim Astra; Honda bestätigt nicht einmal, dass der Filter überhaupt kommt. Viele Hersteller antworten, es würden aber dennoch die jeweils geltenden Abgasvorschriften eingehalten.

Genau das ist das Problem: Gesetzlich vorgeschrieben ist der Filter nicht. Laut Audi-Sprecher sei die Erfüllung der aktuellen Abgasnorm Euro 6d, bei der der Partikelaustrag direkt einspritzender Benzinmotoren mit Tests nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch auf der Straße ermittelt wird, bei „vielen Modellen“ auch ohne Filter möglich. Ob das stimmt, wird sich zeigen. Fraglos aber sind die Abgase mit Filter sauberer als ohne. Diese Aussage spiegelt darum auch die Einstellung der Hersteller wider: Die Autos sind so sauber, wie sie sein müssen. Aber nicht, wie sie sein könnten. Es fehlt der Wettbewerb in der Umwelttechnik.

„Ich hatte einen Plan, aber die Autoindustrie nicht“, fasst Hausmann die Misere zusammen. Darum hat er seinen Euro-4-Diesel jetzt privat verkauft und sucht sich erst mal einen Gebrauchten – bis auch Politik und Hersteller einen Plan haben. **roky**

**▲ Bewährtes Prinzip:** Die Abgase werden an einer wabenförmigen Struktur vorbeigeleitet, an der die Partikel haften bleiben. Die Filter sind wartungsfrei!



**SCHREIBEN SIE UNS**

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen?

AUTO BILD, Brieffach 55 10, 20350 Hamburg

E-Mail: redaktion@autobild.de  
Stichwort:

**Otto-Partikelfilter**

**Knut Hausmann wollte seinen alten A4 gegen einen A5 Sportback mit Filter tauschen. Doch Audi bietet ihn bis auf Weiteres nicht an**

