

## MOTORMARKT

---

### Nachrüsten lohnt sich doch

Heerscharen von Dieselfahrern sind verunsichert. Ihr Auto bekommt keine Plakette oder zumindest keine grüne. Und nicht allen Fahrzeugen ist technisch zu helfen.

Von Ute Kernbach und Boris Schmidt

Die allgemeine Aufregung um die Fahrverbote für bestimmte Autos in Umweltzonen hat sich schon ein wenig gelegt, und wer nicht in Berlin, Köln oder Hannover wohnt oder dort dauernd zu tun hat, mag sich noch in Sicherheit wiegen, doch trotz aller Anzeichen, dass die Feinstaubbelastung sehr stark zurückgegangen ist (F.A.Z. vom 31. Dezember 2007), werden diese Zonen in Deutschland über kurz oder lang wohl gang und gäbe werden. Daran werden wir uns gewöhnen müssen.

Einfahren darf man in die Zone nur mit Plakette (jeder braucht eine!). Sie ist beim TÜV und anderen Prüforganisationen wie Dekra, KÜS oder GTÜ erhältlich, aber auch die Kraftfahrzeugzulassungsstellen und autorisierte Werkstätten geben sie aus. Sie kostet in der Regel fünf Euro und wird nur aufgrund formaler Kriterien erteilt: Ein Blick in die Fahrzeugpapiere genügt. Dort stehen Kennziffern (bei Autos, die nach dem 1. Oktober 2005 zugelassen/umgeschrieben wurden, in Feld 14.1), und diese sagen, welche Farbe die Plakette haben wird. Alte Diesel und Autos ohne Katalysator bekommen gar keine. Die grüne bekommen Fahrzeuge mit Ottomotor und geregelter Katalysator und moderne Dieselmotoren (Kennziffer 32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 70, 73, 74, 75). Der gelbe und der rote Sticker sind ausschließlich für Dieselfahrzeuge vorgesehen.

Und hier liegt der Kern des Problems. Vor allem die schon erwähnten älteren Diesel bekommen ohne technische Aufrüstung (Dieselpartikelfilter) gar keine Plakette.

Weil außer den drei genannten Städten noch viele weitere (unter anderen noch in diesem Jahr Stuttgart, Düsseldorf, Bochum und München) Umweltzonen einrichten wollen und werden, sind Diesel-Fahrer, deren Auto kein Sticker bekommt, praktisch gezwungen, ihr Auto entweder ins Ausland zu verkaufen, die Strafe zu riskieren (jeweils 40 Euro und einen Punkt in Flensburg wird auf die Dauer teuer) oder eben technisch nachzulegen.

Doch wenn das so einfach wäre. Zum einen können Autos, die älter als zehn Jahre sind, meist gar nicht nachgerüstet werden, und zum anderen wirkt der Skandal Ende vergangenen Jahres, als sich Tausende von schon verbauten Filtern als wirkungslose Mogelpackungen herausstellten, heute noch nach. Viele der mehr als 40 000 Betroffenen warten immer noch auf den vom Kraftfahrzeuggewerbe versprochenen kostenlosen Austausch der Technik, es gibt aber Lieferprobleme (siehe hierzu im Internet [www.kfz-gewerbe.de](http://www.kfz-gewerbe.de)).

Kein Wunder, dass viele Autofahrer verunsichert sind und abwarten. Das sollte man aber nicht. Wer heute einen "schmutzigen" Diesel fährt oder einen solchen als Gebrauchtwagen kaufen möchte, muss in jedem Fall darauf achten, ein Fahrzeug mit Partikelfilter oder eines mit einer Umrüstmöglichkeit zu erstehen. Die Experten sind sich einig: In jedem Fall hilft die Ausrüstung mit Partikelfilter dabei, das Fahrzeug künftig besser und schneller (wenn auch nicht notwendigerweise teurer) zu verkaufen. Zum anderen muss im Laufe der Zeit mit weiteren innerstädtischen Umweltzonen gerechnet werden.

Das Nachrüsten fördert der Staat mit einem Zuschuss von 330 Euro, was in vielen Fällen etwa knapp der Hälfte der Umrüstkosten entspricht. "Die steuerlichen Vergünstigungen, die lange unklar blieben, machen es dem Interessenten heute leicht, sich für ein Fahrzeug mit Partikelfilter zu entscheiden, glaubt Prognoseexperte Dieter Fess vom Bähr & Fess Forecasts-Institut. Die Kraftfahrzeugüberwachungsorganisation für freiberufliche Kraftfahrzeugsachverständige, kurz

KÜS genannt, rät zur Nachrüstung oder zum Kauf von jungen Gebrauchten. Aber Achtung bei der Nachrüstung: Der Nachrüstfiltersatz muss speziell auf das Fahrzeug zugeschnitten sein, und um die Plakette zu erhalten, muss das Filtersystem eine sogenannte "Partikelminderung" erfüllen. Hier gilt es in jedem Fall nachzufassen, welche Partikelstufe der Filtersatz erfüllt. Wichtig ist außerdem, dass die Nachrüstung in die Papiere eingetragen wird. Sonst gibt es keine Steuererstattung, beziehungsweise Steuerermäßigung (zusätzlich) durch die bessere Schadstoffklasse.

Wer nun meint, das Nachrüsten sei nur ein Problem von Gebrauchtwagen, sieht sich getäuscht: Jedes vierte (!) Dieselmodell (Neuwagen) ist von Haus aus nicht mit einem Partikelfilter ausgestattet (siehe Tabelle). Von den 37 Herstellern, die zurzeit Dieselfahrzeuge anbieten, haben nur 14 für alle ihre Modelle einen Diesel-Partikelfilter (DPF) serienmäßig parat. Dazu gehören unter anderen Audi, BMW und Mercedes-Benz, aber auch Alfa Romeo, Jaguar, Mazda oder Volvo.

Von den insgesamt knapp 2560 Selbstzünderversionen auf dem deutschen Neuwagenmarkt sind 1930 serienmäßig mit einem DPF bestückt, weitere 59 sind bei den Herstellern auf Wunsch mit einem Filtersatz nachrüstbar, und für 565 Neuwagen ist der "Saubermann" werkseitig nicht verfügbar. Die Preise für einen DPF schwanken zwischen 476 Euro beim Kia Rio 1.5 CRDi und erschreckenden 1740 Euro beim Allradler Hyundai Santa Fe 2.2 CRDI VGT GLS.

Von den fünfzehn Fiesta-Modellen mit Dieselantrieb ist beim Kölner Autobauer Ford zurzeit keines mit Filter zu haben. Das Nachfolgemodell steht schon in den Startlöchern und kommt noch dieses Jahr - ganz bestimmt mit DPF. Beim Ford Focus sind lediglich sieben Modellversionen mit dem 90-PS-Motor nicht mit Filter zu haben. Der neue Mondeo ist in dieser Hinsicht vorbildlich, alle Diesel-Versionen kommen serienmäßig mit DPF. Opel ist mit seinen 246 Diesel-Modellvarianten recht gut aufgestellt. Nur ganz wenige sind werkseitig nicht nachrüstbar, zum Beispiel der Combo Tour mit 100 PS.

Die meisten Selbstzünder hat aber Volkswagen: 536 verschiedene Modellvarianten aus 14 Baureihen sind im Angebot. Allein vom Golf Diesel gibt es 159 Versionen, davon 86 Varianten mit Partikelfilter. Bei den restlichen 73 ist dieser aber nicht optional erhältlich. Gegen einen Aufpreis von 595 Euro gibt es lediglich bei der kompletten Caddy-Diesel-Baureihe einen Saubermann.

Doch auch ohne Filter sind diese erwähnten Neuwagen nach Auskunft des ADAC mindestens immer Euro 4, weil sie sonst nicht zulassungsfähig wären (sprich: Sie bekommen die grüne Plakette). Handfeste Gründe, einen Filter nachzurüsten, gibt es also nicht. Noch relativ junge Dieselautos, die nur eine gelbe Plakette bekommen, können aber mit Filter auf "grün" geadelt werden, sie müssen also nicht mittelfristig mit Fahrverboten in Umweltzonen rechnen (schon 2009 soll in Hannover die rote Plakette nicht mehr ausreichen, ab 2010 ist sowohl in Hannover als auch in Berlin nur noch für "grün" freie Fahrt, so die Planungen).

Als Marktführer bei den Nachrüstfiltern gilt das Unternehmen Twintec aus Königswinter bei Bonn (liefert auch Erstausrüstungen). Verfügbar sind nach Angaben von Twintec Nachrüstlösungen für etwa 5,5 Millionen Fahrzeuge mit Dieselmotor aus dem deutschen Fahrzeugbestand. Die Systeme dürfen für Fahrzeuge bis einschließlich 3,5 Tonnen zugelassenes Gesamtgewicht angewandt werden.

Alle gängigen Diesel-Typen und Modelle könnten versorgt werden, über das Internet kann spezifisch abgefragt werden ([www.twintec.de](http://www.twintec.de)), ob ein Filter für ein bestimmtes Modell zu haben ist und was er kostet. Für rund 650 verschiedene Modelle von 23 Herstellern/Marken kann Twintec liefern. Für Nicht-Surfer gibt es eine telefonische Hotline (01805/670012, Kosten: 14 Cent die Minute, werktags von 8 bis 18 Uhr, freitags nur bis 17 Uhr). Andere bekannte Nachrüster sind Eberspächer ([www.eberspaecher.com](http://www.eberspaecher.com)) oder HJS ([www.hjs.com](http://www.hjs.com)).

Alle Rechte vorbehalten. (c) F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main  
Zur Verfügung gestellt von [www.faz-archiv.de](http://www.faz-archiv.de).