

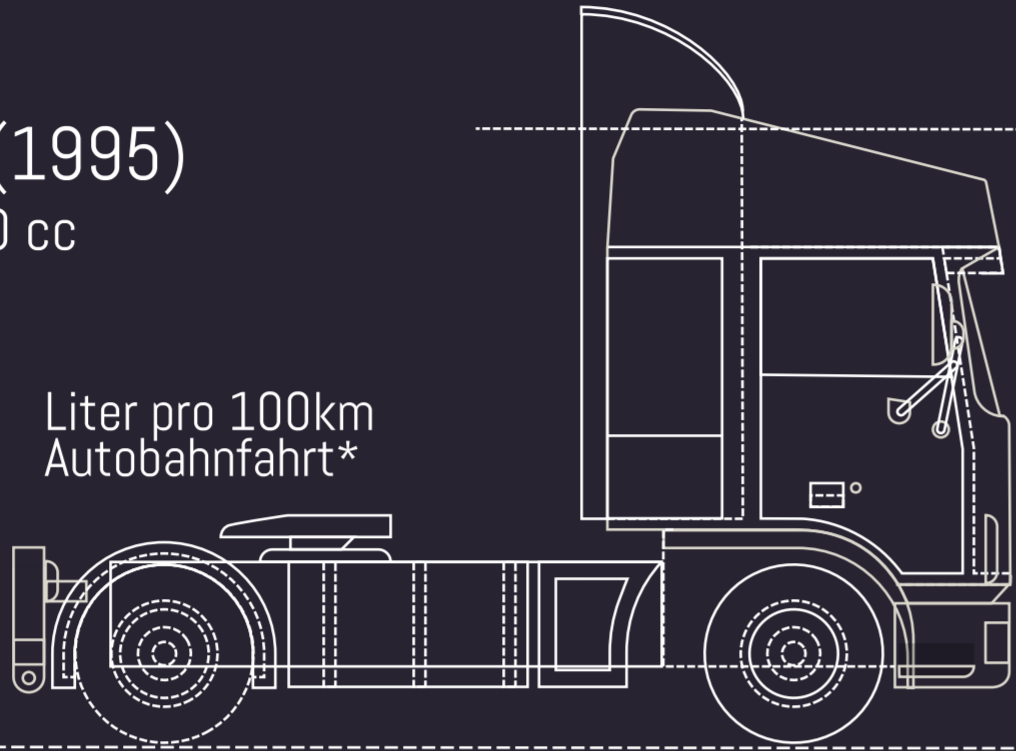
20 JAHRE

OHNE FORTSCHRITT

1995

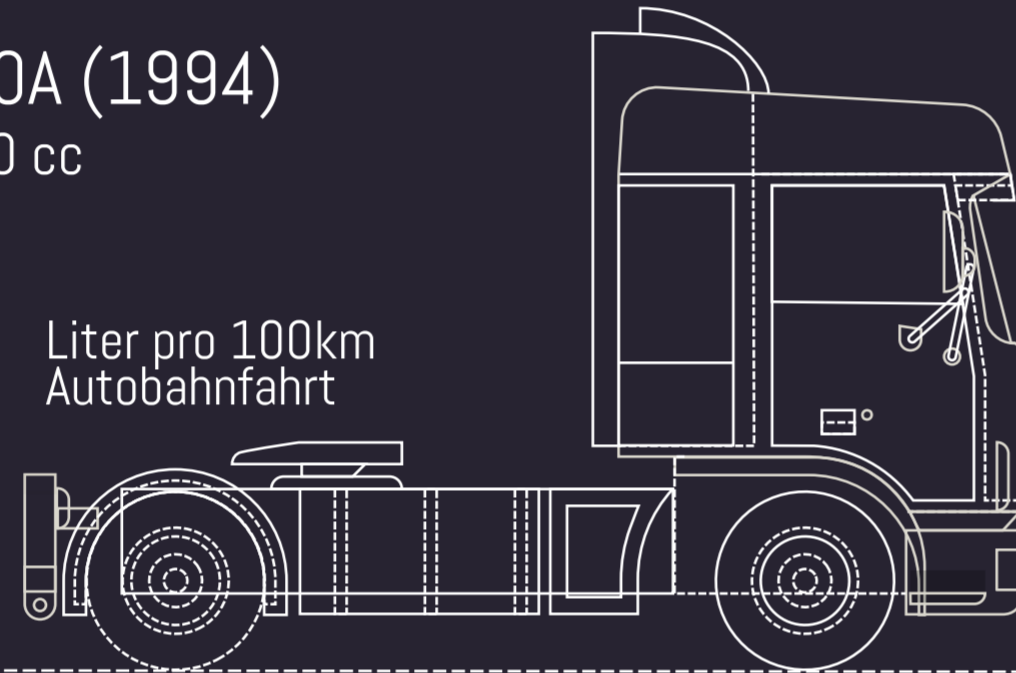
Volvo
FH12/340 (1995)
250 kW, 12100 cc

23.2 Liter pro 100km
Autobahnfahrt*



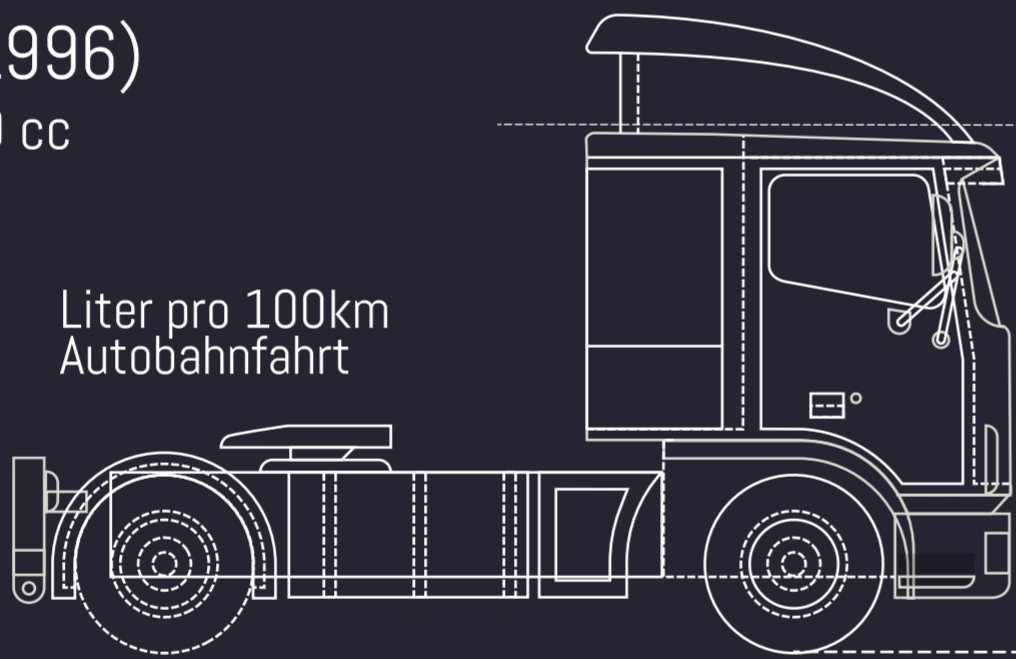
Scania
R113MA400A (1994)
295 kW, 11000 cc

21.4 Liter pro 100km
Autobahnfahrt



DAF
FT85400 (1996)
295 kW, 11600 cc

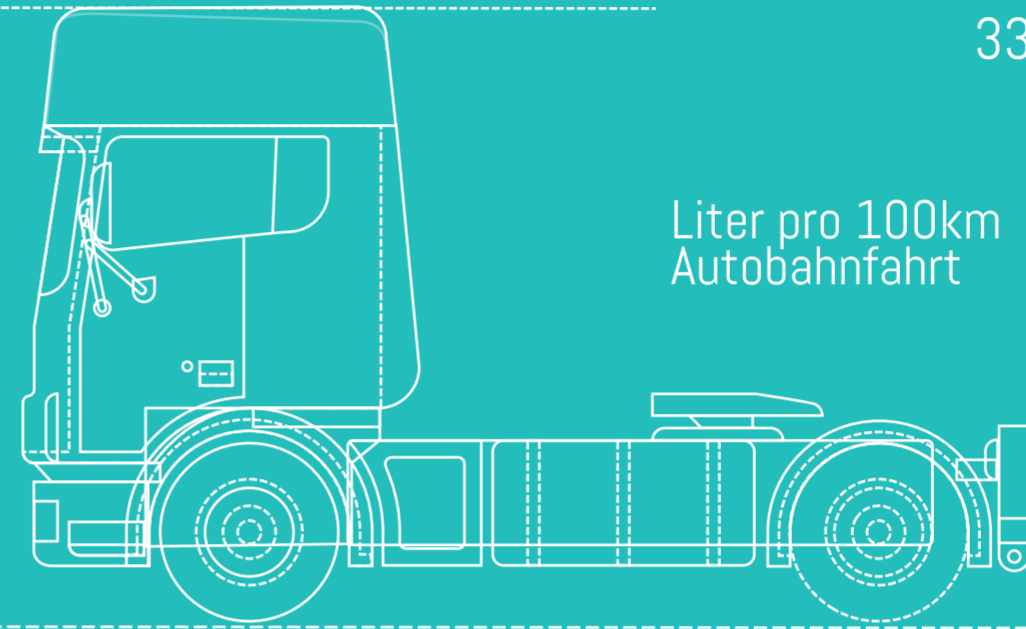
20.0 Liter pro 100km
Autobahnfahrt



2015

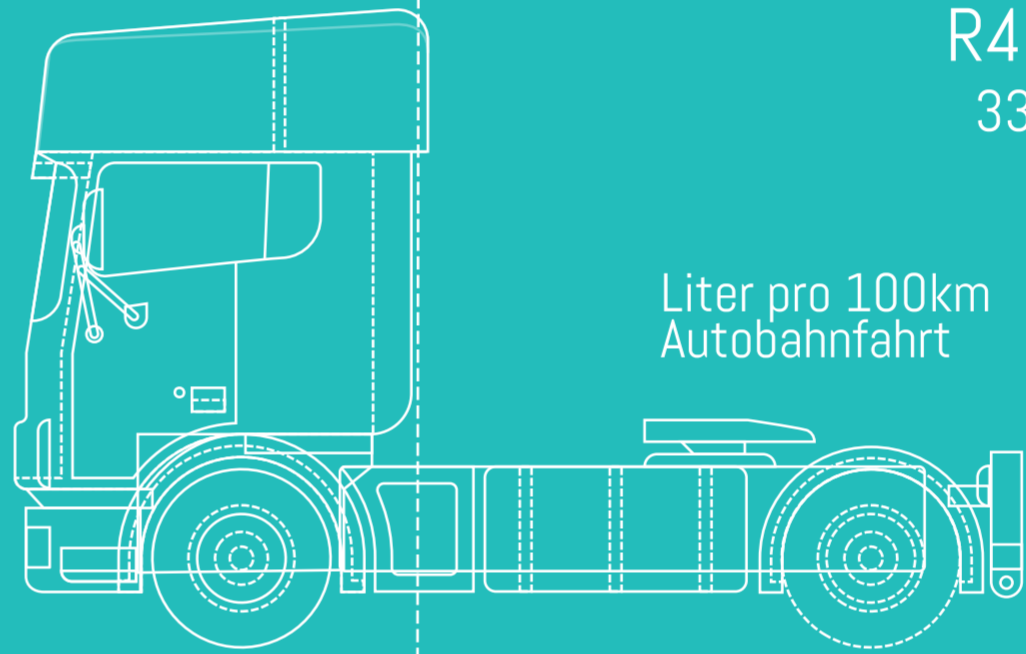
Volvo
FH460 (2014)
338 kW, 12800 cc

Liter pro 100km
Autobahnfahrt **22.8**



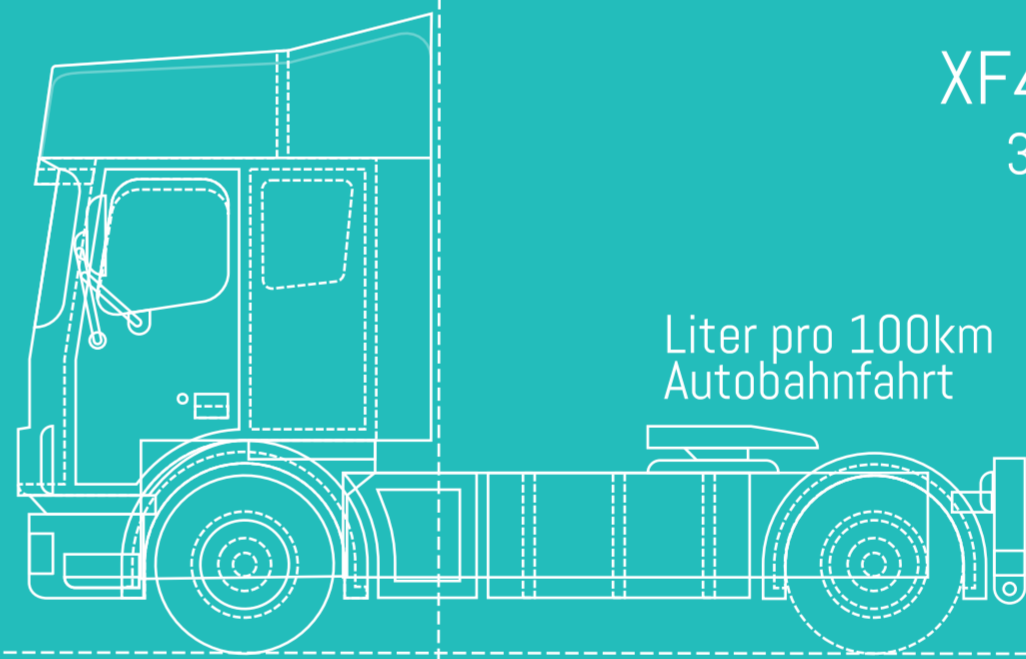
Scania
R450LA (2014)
331 kW, 12700 cc

Liter pro 100km
Autobahnfahrt **21.8**



DAF
XF440FT (2014)
320 kW, 10800 cc

Liter pro 100km
Autobahnfahrt **20.8**



*getestet von Lastauto Omnibus

DER LKW DER ZUKUNFT

35% geringere Kraftstoffkosten
Jeder Lkw spart **€10,000** pro Jahr
Europa spart **€18.5bn** pro Jahr



20 Jahre fast ohne Fortschritt: Warten auf den verbrauchsarmen Lkw

Zwischen 1995 und 2015 sind die Kraftstoffverbräuche von Lkw kaum oder gar nicht gesunken. So verbrauchte ein gewöhnlicher Lkw 1995 auf der Autobahn rund 22 Liter Diesel auf 100 km – zwei Jahrzehnte später kommen neue Lkw immer noch nicht mit weniger Kraftstoff aus. Angesichts dieses dokumentierten Stillstands wird schnell deutlich, dass es ohne gesetzliche Regulierung offenkundig nicht zur flächendeckenden Durchdringung von Effizienztechnologie im Fahrzeugmarkt kommt. Eine solche ist angesichts der erwarteten Wachstumsraten nicht nur aus ökologischer Sicht dringend geboten, sondern würde auch den Technologievorsprung der europäischen Hersteller bewahren, denn längst haben alle anderen Märkte (USA; China, Japan) CO₂-Grenzwerte auf den Weg gebracht.

Der Schwerlastverkehr ist eine der elementaren Säulen des europäischen Wirtschaftsraums. Rund 75% aller Waren werden per Lkw transportiert. Bereits heute für rund ein Viertel aller Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors in Europa verantwortlich, gehen die Verkehrsprognosen für den Straßengüterverkehr für die kommenden Jahre nochmals von einem deutlichen Wachstum aus. Entsprechend stark werden der Kraftstoffverbrauch und der damit verbundene CO₂-Ausstoß, aber auch die eingesetzte Antriebstechnologie schwerer Lkw die künftigen Emissionen des Verkehrssektors prägen. Ohne gesetzliche Vorgaben steigern die Marktteilnehmer – entgegen eigener Beteuerungen – die Effizienz ihrer Produkte nicht mit dem nötigen Nachdruck. Bestes Beispiel ist hier sicherlich der Pkw-Sektor, in dem die jährlichen Effizienzgewinne beim Kraftstoffverbrauch erst durch die Einführung von CO₂-Grenzwerten von einem auf über drei Prozent gesteigert werden konnten.

CO₂-Grenzwerte als Technologietreiber

Nach jahrelangem Abwarten und der Entwicklung des VECTO-Tools zur Ermittlung spezifischer Verbrauchswerte für die einzelnen Fahrzeugmodelle, kündigte die Europäische Kommission 2016 an, in den kommenden zwei Jahren Kraftstoffeffizienz- beziehungsweise CO₂-Standards für schwere Nutzfahrzeuge einführen zu wollen. Dieser Schritt ist wegweisend und wird insbesondere den Lkw ins Zentrum einer Debatte über die Klima- und Umweltverträglichkeit des Transportsektors rücken und nach signifikanten Beiträgen der Branche zu den im Pariser Abkommen vereinbarten Klimazielen fragen.

Weitere Informationen finden Sie unter www.inconvenienttruck.eu sowie www.NABU.de/trucks