

Vom Renault 4 mit 25 PS bis zum Jaguar mit 250 PS, vom 1200er Käfer bis zum dicken Chrysler Van, vom schrottigen Citroen Ami8 zur „Rennsemmel“ „Mini Cooper S“ – und dazwischen immer wieder und am liebsten: Diesel. Mit einem Mercedes 180 D, Baujahr 1953, den ich für 300 Mark einem Bauern aus der Scheune abkaufte und mit weiteren 1000 Mark über den TÜV brachte, fing meine Leidenschaft für Selbstzünder an, die sich mit zwei „Heckflossen“ (190D/200D) und einem „Strich 8er“ fortsetze. Vor ein paar Jahren hatte ich dann im Leasing nochmal einen BMW, dessen 2 Liter Dieselmotor mit 180 PS ich als die beste Maschine empfand, die ich jemals per Gasfuß bediente, sehr zugstark, sehr schnell und sehr sparsam. Der benzingetriebene Jaguar etwa verbrauchte bei 200 km/h das Doppelte an Sprit wie dieser wunderbare Dieselmotor.

Autoland – abgebrannt.

„Wie viele Autos hast du schon gehabt?“ fragte neulich mein Enkel und ich begann über 40 Jahre Automobil-Historie durchzuzählen. Es waren viele, denn manche hatte ich nur ein paar Monate, andere einige Jahre, am Ende kamen wir auf ungefähr 20 und es war alles dabei.

von Mathias Bröckers



Renault 4CV, Baujahr 1955, Leistung 21 PS (Foto: Berthold Werner, CC 3.0)

„ Sie haben ihren Dieselpkw die optimale Senkung von Stickoxid-Emissionen verwehrt, sie haben sich abgesprochen nur Mini-Tanks für die „Ad Blue“-Reinigung mit Harnsäure einzubauen und die Motoren so einzustellen, dass sie mit dieser kleinen Menge bis zur nächsten Inspektion kommen.

Wenn man so vom Traktor zum Turbo mehr als ein halbes Jahrhundert Dieselevolution erlebt hat, könnte man fast ein bisschen verstehen, dass die Konzernbosse an diesem Motor so sehr hängen, dass sie selbst vor kriminellen Machenschaften nicht zurückschrecken um seinen Markt weiter zu sichern. Aber – und das macht einen alten Liebhaber der Dieseleffizienz richtig sauer – die Herrn von Daimler, VW, Audi & Co. haben das Gegenteil getan. Sie haben ihren Dieselpkw

die optimale Senkung von Stickoxid-Emissionen verwehrt, sie haben sich abgesprochen nur Mini-Tanks für die „Ad Blue“-Reinigung mit Harnsäure einzubauen und die Motoren so einzustellen, dass sie mit dieser kleinen Menge bis zur nächsten Inspektion kommen. Das alles, um den Kunden dann für teures Geld intervallmäßig billige „Pisse“ nachfüllen zu können – und dafür bewusst in Kauf genommen, dass die so eingestellten Motoren die Umwelt weiter verpesten. So kam es dann, dass ein Mercedes Pkw-Motor, im Vergleich zu einem schweren LKW, der mit ausreichenden „Ad Blue“ gereinigt wird, ein Vielfaches an Stickoxiden ausspuckt.

Mehr zum „Ad Blue“-Betrug in dem Artikel von Jens Berger „Autoland ist abgebrannt – Wir haben ein Elitenproblem!“,

der die Hoffnungslosigkeit der Lage klar macht: ein Wandel ist nicht gewollt. Das unsere Gerichte der großmafiosen Betrügerbande namens „Autoindustrie“ ähnliche Strafen aufbrummt wie die hervorragend kundenfreundlichen Gerichte in den USA ist nicht zu erwarten. Dabei wäre ein reinigendes Gewitter, das den wunderbaren Diesel so alt aussehen lässt wie er wirklich ist und die Umstellung auf E-Motoren massiv beschleunigt, mehr als notwendig. Mit betoniertem Beharren, wie es der stickstoff-grüne Präsident Kretschmann demonstriert – „Ja wo sollet die den tanken?“ – wird die technologische Zukunft des Autoländles nicht gesichert, sondern ruiniert.

Der Autor fährt nach einer Weile „Drive Now“-Carsharing z. Zt. einen Fiat Punto

Autor:

Mathias Bröckers

geboren 1954 ist ein deutscher freier Journalist, der vor allem für die taz und Telepolis schreibt. Ab 2001 hat er mehrere Bücher über den 11. September 2001 geschrieben.



www.broeckers.com



Dieser Text wurde zuerst am 25.07.2017 auf www.broeckers.com unter der URL <<http://www.broeckers.com/2017/07/25/autoland-abgebrannt/>> veröffentlicht. Lizenz: Mathias Bröckers

<<http://www.free21.org/?p=27987>>

