

**AUTOS** Die „Umweltprämie“ wird ihm nichts nützen. Doch der neue Honda Insight Hybrid könnte trotzdem Erfolg haben: Wenn saubere Autos schick werden

## Hybrid gegen Schrott

VON PETER UNFRIED

Mit Ende fünfzig gönnte sich der Manager einen Touareg, das ist ein riesiges Auto von VW. Als er an der Ampel ein dreißig Jahre jüngere Frau sah, grinst er auf den Gehsteig rüber. Tatsächlich lächelte sie zurück, kam auf seinen Touareg zu – und spuckte auf die Motorhaube. Er stieg umgehend auf einen kleineren Audi um.

Diese schöne Geschichte hat kein Ökoevangelist erfunden. Ein Autolobbyist hat sie neulich auf der Automesse in Leipzig erzählt, um die Veränderungen zu beschreiben, die sich gerade auf dem Bewusstseinsmarkt für Autoleitbilder vollziehen.

An diesem Wochenende kommt der Honda Insight Hybrid auf den Markt – als Ökoauto entwickelt in der Zeit vor der Wirtschaftskrise, als das Wort Abwrackprämie noch niemand kannte. Umso drängender stellt sich die Frage, ob es eine langfristige Entwicklung gibt, von der Wagen dieses Typs profitieren können.

98 Prozent allen mobilisierten Verkehrs basiert auf der klimafeindlichen Verbrennung des fossilen Brennstoffs Erdöl. Noch ist die gesellschaftliche Ächtung von spritfressenden Kohlendioxid-schleudern nicht sehr verbreitet. Aber, sagt der Sozialforscher Andreas Knie vom

Wissenschaftszentrum Berlin: „Der Trend, dass man mit dicken Autos sein Image ruiniert, wird sich immer mehr durchsetzen.“ Noch relevanter dürfte eine andere Entwicklung sein: „Die individuelle Mobilität wird auch künftig große Bedeutung haben, aber ihr Stellenwert wird sich insbesondere in Trendsettermilieus und urbanen Kontexten verändern“, wie Harald Preissler von der Daimler-Zukunftsforschung Society and Technology Research Group das nennt.

Grund ist offenbar nicht nur ein wachsendes Ökobewusstsein

„Die Energiebilanz könnte ein wichtiges Imagekriterium sein“

HARALD PREISSLER, DAIMLER

sein aufgrund von Klimawandel und Energiekrise. Viele digital vernetzte Großstadtjugendliche brauchen kein Auto – weder um damit zu fahren, noch um anzugehen. Zum Vorzeigehaben sie andere technische Geräte. Unlängst, so erzählte der Lobbyist in Leipzig, bekam einer für sein Abitur ein Auto. Seine Reaktion: „Das hätte es aber nicht gebracht.“ Ein Horrorszenario für die Autoindustrie.

Vielleicht sind die deutschen Auto manager, so wurde kürzlich



Wenn sich das Bewusstsein für Premium ändert, profitiert der Honda Insight Hybrid Fotos [M]: AP, Honda

auf einer Tagung des Wissenschaftszentrums in Berlin getraut, „mental in China“, dem Automarkt der Zukunft. Bis 2050 sollen weltweit statt 800.000 Millionen Autos 2 Milliarden rumfahren. Die Tagung der Sozialforscher endete mit offenen Fragen: Kommen die vielen neuen Autos tatsächlich? Wie werden sie angetrieben? Wer wird sie wo bauen? Was wird aus den 15 Millionen Arbeitsplätze in Europa? Bringt die Wirtschaftskrise – wenn es die viel größere Klima- und Energiekrise nicht tut – Veränderung? Oder konzentriert auch sie die Kräfte auf die Bewahrung überkommener Strukturen? In letztere Kategorie reihen ihre Kritiker die „Umweltprämie“ ein, auch Abwrackprämie genannt. Damit subventioniert der Staat im Umfang von 5 Milliarden Euro den Kauf eines Neuwagens, wenn dafür ein älteres Auto verschrottet wird. Wo ist der Umweltfaktor, wenn eine CO<sub>2</sub>-Vorgabe fehlt und ein energetisch aufwendig hergestelltes und funktionierendes Produkt verschrottet und durch ein neues ersetzt wird? „Es findet eine Markverlagerung Richtung Kleinwagen und dadurch CO<sub>2</sub>-Minderung statt“, sagt Hans-Peter Wandt, Berater von Toyota.

Das zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle hat

verkündet, welche Marken die Abwrackprämienjäger kaufen (i. VW, 2. Opel, 3. Hyundai). Genaue Zahlen zum Ökofaktor fehlen. Da Marken wie Hyundai und Dacia Erfolge melden, glaubt auch Gert Lottsiepen, Experte beim Verkehrsclub Deutschlands, dass verstärkter kleine, billige Autos kommen. In der Regel aber bedeute billig: „kein ökologisches Premiumauto“, sondern veraltete Technik und damit immer noch viel zu viel Verbrauch.

„Die Umweltprämie nutzt nicht den hochwertigen Ökoautos“, sagt Toyota-Mann Wandt. Keiner kauft damit einen Prius. Der Vorzeigehybrid von Toyota (ab 25.500 Euro) spreche generell eine „andere Kundenschicht“ an. Im Sommer kommt die dritte Version des Prius heraus. Mit offiziellen 89g/km CO<sub>2</sub> und 3,9 Litern Benzin auf 100 Kilometer stößt er dann in die Bereiche eines „3-Liter-Autos“ vor. Das Auto soll künftig nicht nur Öko-Opis ansprechen, sondern



Insight von innen Foto: Honda

### Toyota Prius gegen Honda Insight

Die Hybrids: kombinieren Benzin- und Elektromotor. Bekanntester Hybrid ist der Toyota Prius (104 g/km CO<sub>2</sub>-Ausstoß), ein Vollhybrid, der bei geringem Tempo rein elektrisch fährt. Im Juli kommt der neue Prius mit 89g/km CO<sub>2</sub>.

Der Honda Insight: (101g/km CO<sub>2</sub>) ist ein Mild-Hybrid, d. h. der Elektromotor unterstützt, kann aber nicht das Fahrzeug antreiben. Beide Autos haben Automatiktrieb, bei beiden geht der Motor an („Start-Stopp“).

durch das neue Design jüngere Zielgruppen gewinnen und den Absatz in Europa auf 100.000 Stück pro Jahr steigern.

Auch beim Hybrid-Konkurrenten Honda Civic spielt die Abwrackprämie keine Rolle. Der Civic Hybrid (109g/km CO<sub>2</sub>) ist dafür auch zu teuer (ab 23.000 Euro). Und zu marginal. Der Wagen hat sich 2008 in Deutschland 784-mal verkauft. In den Niederlanden dagegen 7.000-mal, was daran liegt, dass es dort einen wirklichen Ökoanreiz gibt: eine Autosteuerbefreiung beim Kauf eines Benziners unter 110 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer. Das macht bei dem Honda Civic 6.400 Euro Ersparnis.

Nun bringt Honda den neuen Insight Hybrid als „Volks-Hybrid“ in Stellung – gegen den teureren Prius. Der Insight (101g/km CO<sub>2</sub>) beginnt bei 19.550 Euro. Im taz-Test machte der Insight einen guten Eindruck. Mit professioneller Fahrweise kann man den Automatik mit 4,7 Litern Benzin fahren (bei etwa 110 km/h auf der Autobahn). Ange-

nehm: die perfekte Start-Stopp-Automatik, mit der sich der Motor an der Ampel leise und ohne Ruckler aus und anschaltet. „Wir glauben, dass der Insight auch ohne Umweltprämie eine Chance hat“, heißt es bei Honda.

Zunächst wird auf dem Massenmarkt aber abgewrackt, dank der Merkel-Regierung und den angeschlossenen Lobbygruppen. Klar scheint, dass es mit dem klassischen Premiummarkt abwärtsgeht. „Wenn die Premiumhersteller sich nicht deutlich verändern, werden sie nicht überleben“, sagt Sozialforscher Andreas Knie. Das meint die Überwindung der Fixierung auf Verbrennungsmotoren zugunsten anderer Antriebe einschließlich Elektroauto.

„Bei einer Umdefinition des Premium-Verständnisses“, sagt der Daimler-Zukunftsforscher Harald Preissler, „könnte die Energiebilanz künftig ein wichtiges Imagekriterium sein.“ Je mehr öko, desto mehr Premium? Wenn selbst Daimler das erwägt, scheint es ernst zu werden.

Die Finanzkrise geht auf Kosten der Verbraucher. Aus Deutschland kennen wir das von der Pleite der Lehman Brothers Bank, den Beinahepleiten der IKB, der Hypo Real Estate und einiger Landesbanken und vor allem von Jobverlusten in der Autobranche oder im Maschinenbau.

In anderen Ländern bezahlen die Verbraucher mehr und viel direkter für die Krise – und halten so ihre Banken gesund. Zum Beispiel in Brasilien: Dort hat Präsident Luis Ignacio Lula da Silva gerade den Notenbankchef Antonia Lima da Neto feuert, weil dieser es nicht geschafft hat, dass die Banken an Kunden in dem riesigen Land preiswerte Kredite vergeben. Der Unterschied zwischen den Zinsen, die die Banken bei der Geldbeschaffung zahlen, und dem, was sie ihren Kunden abnehmen, beträgt im Schnitt rund 30 Prozent. Das

## Den Banken ist genug geholfen

DIE VERBRAUCHER ZAHLEN FÜR DIE BANKEN – WO REGULIERUNG BISLANG VÖLLIG VERSAGT HAT, NOCH VIEL MEHR

HERMANN-JOSEF TENHAGEN HAUSHALTSGELD



net ein Kommentator der Zeitung *Journal do Brasil* vor.

Noch hält sich der öffentliche Aufschrei in Grenzen. Die Brasilianer sind daran gewöhnt, abgezockt zu werden, etwa beim Ratentkauf. Der Fernseher wird in Rio mit Ratenzinsen von 4 bis 5 Prozent angeboten – pro Monat. Macht etwa 70 Prozent im Jahr.

Aber das ist noch nicht einmal die Spitze des Zuckerbrot. Für das Soll bei ihren Kreditkarten zahlen die Brasilianer zwischen

140 und bei einigen Finanzkonzernen 500 Prozent Zinsen. Sie nutzen vor allem die in Deutschland verpönten Revolving Credit Cards, also Kreditkartenkonten, die wie ein Girokonto im Dispo geführt werden und bei denen die Zahlungen nicht zum nächsten Monatsersten vom Gehaltskonto abgebucht werden.

Auch hier regt sich aber jetzt Widerstand. Proteste, die 2001 gegründete brasilianische Stiftung *Warentest*, hat sich den Kampf gegen den Kreditkartenzucker auf die Fahne geschrieben. Für die 170.000 Mitglieder der Verbraucherschutzorganisation vergleicht *Warentest* nach europäischem Vorbild die Zinsen der Banken und der Kreditkar-

tenunternehmen. Um die drei oben genannten Bankhäuser noch mal anzuführen: Bei HSBC beliefen sich die Kosten der freien Kreditkarte beim letzten Probeste-Vergleich im Minimum auf 149 Prozent, bei der Citibank auf 151 Prozent, bei Santander sogar auf 210 Prozent. Passt der Kunde nicht auf, steigt die Gesamtbelastung bei Citibank und HSBC auf über 300 Prozent im Jahr.

Zurück in Deutschland, weiß man nach solchen Geschichten besser, was wir hierzulande an fast 50 Jahren Verbraucherschutz haben. Und man hofft für die brasilianischen Freunde, dass der unkontrollierte Markt endlich reguliert und den Verbrauchern geholfen wird. Die Banken haben wirklich genug Hilfe erhalten.

Der Autor ist Chefredakteur von *Finanztest* und taz-Aufsichtsrat. Foto: Karsten Thielker

**OKTOBERDRUCK**  
Umwelt. Freundlich. Drucken.

**UNABHÄNGIGKEIT, EIGENSINN, QUALITÄT. DAS IST DER WEG, MACHT WEITER SO!**

...wünscht der TAZ und Ihren Genossinnen die Oktoberdruck AG (im Besitz der Belegschaft)

[www.oktoberdruck.de](http://www.oktoberdruck.de)