

# ULRICH SAFFERLING

**Der Verbrennungsmotor hat es nie leicht gehabt. Schon bald nach seiner Geburt ab 1864 galt er als unliebsamer Konkurrent, weil der uralte Dampf- und der brandneue Elektroantrieb vermeintlich mehr Vorteile versprachen und die ersten Temporekorde und Rennsiegelieferten. Dabei waren die Dampfmaschinen immer gefährlich – Red Flag Act von 1865 – und die E-Autos reichweitenschwach. Erst mit dem Blitzen-Benz ab 1909 und der Verbrenner-Motorisierung im Ersten Weltkrieg begann der Siegeszug des Benziners.**

Rund 30 Jahre nach Daimler mit seinem schnelllaufenden Benzinmotor von 1885 und Benz mit dem Patent-Motorwagen 1886 hat sich der Benzinmotor durchgesetzt, der Diesel blieb über Jahrzehnte ein Nutzfahrzeugantrieb, selbst wenn Daimler ab den 1930er-Jahren die ersten Diesel-Pkw propagierte. Die Motoren wurden zuverlässiger, stärker und schneller. Mehr als 50 Jahre blieb der Verbrenner im wahrsten Sinne des Wortes der Motor des Fortschritts. Vor allem als Benzin. Zwar nicht so sparsam wie ein Diesel, dafür aber unkompliziert und erschwinglich. Und dann kam der Club of Rome.

Mit der Studie »Die Grenzen des Wachstums« von 1972 wurde bei weiter steigendem Verbrauch das Ende des Rohöl-Zeitalters nach 35 Jahren prognostiziert. Das wäre im Jahr 2008 gewesen. Wir erinnern uns: Wie durch ein Wunder gab es Öl noch nach 2008 und bis heute: Man spricht ironisch von der »Erdölkonstante«, weil jedes Jahr weitere 35 Jahre bis zum Förderende errechnet werden. Zunächst gab es noch neue Funde, heute werden die Lagerstätten effizienter ausgebeutet. Doch damals schien im Zuge der Ölpreiskrise 1973 das Ende des Verbrenners absehbar. War es aber nicht. Wir fahren weiter.

Zehn Jahre später stand der Verbrenner dann in Europa aber regelrecht am Pranger, weil sogenannter saurer Regen die Wälder dahinfraß. Schuld war nicht im engeren Sinne der Verbrenner, sondern das säurebildende Abgas durch Schwefel im Benzin. Eine unnötige Debatte, Kat-Modelle in den USA fuhren längst mit entschwefeltem Kraftstoff, warum Europa sich damit so schwer tat, ist seltsam. Oder war Lobbyismus. Mit den Kats endete die Debatte und das Waldsterben verschwand von der grünen Tagesordnung. Nur wenig später endete 1988 auch die Blei-im-Benzin-Diskussion, noch so eine Klopfgeschichte. Wir fahren ungehindert weiter.

Doch als hätte man die Büchse der Pandora geöffnet, ging es dem Verbrenner schon bald wieder an den Kragen wegen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide im Abgas. Ruhe kehrte erst ab 2005 ein, als die Abgasnorm Euro 4 für Benzin durchgesetzt wurde. Das Umweltbundesamt erkannte sogar, dass Kat-Benziner in einigen Regionen die Luftqualität verbesserten; sprich: hinten kam bessere Luft raus als vorn in den Motor rein. Mit Euro 4 – heute aktuell gefasst als Norm Euro 7 – gab es für Benzin die definitiv grüne Plakette für die Umweltzonen, damit schien diese Klage beendet. Wir fahren im grünen Bereich.

Nur der Dieselmotor musste ein paar Diskussionsrunden extra drehen. Erst kam die Feinstaubdebatte, die vor allem die französischen Hersteller mit dem Partikelfilter auskonterten. Dann die Stickoxid-Ausein-

andersetzung, die sich mit simplen Oxi-Kats nicht lösen ließ. Dazu musste AdBlue-Technik her, die den Diesel noch teurer als den Benzin macht und seine Popularität nicht fördert. Und je mehr sich die Spritpreise angleichen, um so weniger Chance hat der Diesel. Gegen die neuen Spar-Hybrid-Benziner.

Technisch sind Benzin und Diesel heute also abgasminimiert. Wir reden teilweise von Nachweisgrenzen, während private Kamine und Schwedenöfen bereits mehr Schadstoffe produzieren als der Schwerlastverkehr. Von der Bahn ganz zu schweigen, die beim Bremsen erheblich Feinstaub produziert, was bisher keiner wissen wollte. Doch kehren wir vor der eigenen Autotür.

Es bleibt ein letztes Thema, dass bei der Verbrennung naturgegeben ist –

**»DIE CO<sub>2</sub>-DEBATTE IST NUN DAS LETZTE SCHLACHTFELD, AUF DAS DER VERBRENNER GEFÜHRT WIRD.«**

CO<sub>2</sub>. Nicht wirklich giftig, aber ein Klima-Argument. Und nun das letzte Schlachtfeld, auf das der Verbrenner geführt wird. Ein Kampf, den er mit fossilen Treibstoffen im Tank verloren hat. Einziger Ausweg sind synthetische Kraftstoffe, bei denen das Kohlendioxid

aus der Luft genommen wird und durch die Verbrennung dorthin zurückkehrt – ein CO<sub>2</sub>-Kreislauf, der das Weltklima nicht zusätzlich befeuert. Und damit produziert ein Verbrenner dann nicht mehr Kohlendioxid als ein E-Mobil, das an seinem CO<sub>2</sub>-Rucksack aus der Produktion schwer zu schleppen hat. Aber der Verbrenner hatte es ja auch nie leicht.

**P.S.** In OCTANE #69 empörten wir uns über die Elektrifizierung von Oldtimern zwecks Rettung, wie es das E-Mobil-Magazin »Edison« propagierte. In der »Edison« 1.2024 tauchte jetzt ein elektrifizierter Bulli T2 auf. Zitat: »Dem Oldtimer bleibt das H-Kennzeichen deshalb verwehrt. Egal.« Aha, man vernichtet also vorsätzlich Kulturgut, nennt das Rettung und egal ist es einem auch noch. Wir empören uns weiter.



**Ulrich Safferling**

Chefredakteur von OCTANE (D, A, CH) und seit mehr als 25 Jahren Motorjournalist. Laut Familienchronik war das erste gesprochene Wort »Ata«, als ein Auto am Kindergarten vorbeifuhr. Bis heute fasziniert von allem, was fährt.