

AdBlue bald an der Pkw-Zapfsäule?

Wegen der Euro-6-Abgasnorm brauchen Diesel-Pkw in Zukunft regelmäßig AdBlue. Die Automobilindustrie wirbt für den Aufbau der notwendigen Infrastruktur, doch die Mineralölgesellschaften halten sich bedeckt.



Klappt: Mit der Kruse-Flasche können Autofahrer den AdBlue-Tank selbst vollmachen. Zum Flaschenachfüllen gibt es Kanister.

AdBlue hat bisher fast ausschließlich bei Lkw eine Rolle gespielt. Doch das wird sich bald ändern. Denn ab 2014 gilt für neue Diesel-Pkw die Abgasnorm Euro 6. Um diese zu erfüllen, müssen Dieselmotoren mit hohem Stickoxid-Ausstoß dann mit SCR (deutsch: Selektive Katalytische Reduktion)-Katalysatoren ausgerüstet werden. Und diese Technik benötigt regelmäßig AdBlue.

Aufgrund der schlechten Erfahrungen bei der Einführung von E10 will die deutsche

Automobilindustrie diesmal rechtzeitig aktiv werden. Durch umfangreiche Aufklärung wollen Volkswagen, Mercedes, Audi und Co. die

Autofahrer auf AdBlue vorbereiten. Gleichzeitig soll der Aufbau einer Infrastruktur für die notwendige AdBlue-Versorgung beginnen.

„Zusammen mit der Mineralölindustrie und den Tankstellen treibt die deutsche Automobilindustrie den Aufbau der AdBlue-Infrastruktur

Aufgrund der schlechten E10-Erfahrung will die Autoindustrie die Autofahrer dieses Mal rechtzeitig über AdBlue aufklären

voran. Darüber hinaus gilt es, den Kunden umfassend und transparent über den neuen Betriebsstoff und seine Vorteile zu informieren, denn er

trägt mit der Nutzung von AdBlue wesentlich zur Schadstoffminderung bei“, erklärt Dr. Ulrich Eichhorn, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie (VDA).

Die großen Diesel betrifft es

Schon heute gibt es einige Fahrzeugmodelle zum Beispiel von Mazda, Mercedes, VW und Audi, die mit dem SCR-Katalysator ausgerüstet sind. Sie brauchen zusätzlich AdBlue – ein eingetragenes Markenzeichen des Verbandes der Automobilindustrie (VDA). Bei kleineren Fahrzeugen gelingt es mit einem Speicherkatalysator, den Stickstoff zu reduzieren. Bei Fahrzeugen vor allem der Premiumklasse müssen wegen des höheren Fahrzeuggewichtes ein SCR-Katalysator und ein zusätzlicher AdBlue-Tank eingebaut werden.

Der SCR-Katalysator wandelt die Abgaskomponente Stickoxid (NO_x) unter Verwendung der synthetisch hergestellten Harnstofflösung AdBlue zu Stickstoff und Wasser um. Die Automobilindustrie geht davon aus, dass der Verkauf von Pkw mit SCR-Systemen ab 2013 sprunghaft ansteigen wird.

„Im Jahr 2011 verkauften deutsche Hersteller rund 200.000 Kraftfahrzeuge mit SCR-Systemen, im Jahr 2014 werden es voraussichtlich bereits 1,4 Millionen Fahrzeuge



Wunsch der Autobauer: Autofahrer sollen künftig AdBlue genauso bequem wie Diesel zapfen können.

sein. Wir sind überzeugt, dass sich die SCR-Technologie langfristig durchsetzen wird, denn die Euro-6-Norm wird nicht das Ende der Fahnenstange sein. Und nur mit der SCR-Technologie erreichen wir die erforderlichen Wirkungsgrade“, erklärt Dr. Thomas Garbe, Unterabteilungsleiter Otto- und Dieselmotoren bei Volkswagen.

Beim VDA glaubt man, dass bis 2020 knapp 19 Millionen Pkw deutscher Konzernmarken in Europa die SCR-Technik an Bord haben werden.

Im Moment reicht es meist, die Tanks der SCR-Fahrzeuge im Rahmen der normalen Inspektionsintervalle aufzufüllen. Künftig wird nach Angaben der Automobilindustrie der AdBlue-Verbrauch aufgrund der strengen Anforderungen der Euro-6-Norm in den Fahrzeugen um rund 50 Prozent steigen.

Keine größeren Tanks

Statt einen Liter auf 1.000 Kilometer verbraucht ein Pkw dann 1,5 Liter. Die Befüllung innerhalb der vorgeschrie-

benen Service-Intervalle wird daher nicht mehr ausreichen. Und der Einbau eines größeren Tanks kommt wegen des zusätzlichen Gewichts und damit verbundenen größeren Platzbedarfs nicht in Frage. AdBlue steigt so in Zukunft zu einem Verbrauchsstoff auf, den Diesel-Fahrer regelmäßig nachtanken müssen.

Nach Vorstellungen der Automobilindustrie soll daher sobald wie möglich die notwendige Infrastruktur entstehen, die eine flächendeckende Betankung ermöglicht – an Zapfsäulen.

„Der Kunde soll AdBlue an einer Zapfsäule sauber und an den vorgesehenen Schnittstellen tanken können“, wünscht sich Garbe. Auch für die Tankstellen könne die Bereitstellung von AdBlue vorteilhaft sein, argumentiert die Automobilindustrie: Bieten Stationen AdBlue aus der Zapfsäule an, ist das gerade für Premiumkunden ein zusätzlicher Service. Diese sind auf AdBlue angewiesen, denn wenn der Tank leer ist, wird das Fahrzeug automatisch stillgelegt.

erklärt Thomas Kuhlmann, Leiter Tankstellentechnik der Westfalen und Sprecher des technischen Ausschusses beim Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen (Uniti). Der VDA stellt aber in Aussicht, dass zumindest die internationale Norm für den Tankstutzen (ISO 22241-5) noch in diesem Jahr veröffentlicht wird.

Noch unklarer Bedarf

Diesel-Pkw-Fahrer fragen AdBlue momentan noch in homöopathischen Dosen nach. Wann sich das spürbar ändert, hängt vor allem davon ab, wie sich Diesel-Pkw verkaufen.

„Wenn der Kunde AdBlue nachfragt, werden wir es anbieten, doch in der augenblicklichen Situation lohnt es sich nicht, in eine teure Infrastruktur zu investieren“, erklärt Axel Graf Bülow vom Bundesverband Freier Tankstellen (BFT).

Ungeklärt ist derzeit noch, welche Systeme vor Fehlbetankungen schützen sollen. Weitere technische Hürde: Das Beheizen von AdBlue-Zapfanlagen im Winter. „Im Dieselmotorenbereich mit dem höheren Zündpunkt ist das kein Problem, aber eine beheizte AdBlue-Säule im Ottomotorbereich ist nicht unproblematisch“, spricht Kuhlmann eine Herausforderung an. Die

ergibt sich, wenn AdBlue aus einer normalen Mehrfach-Zapfanlage für Pkw kommen soll. Neben Diesel und Benzin.

Aller Voraussicht nach müssen die Fahrer von AdBlue-Fahrzeugen zumindest am Anfang ihren Bedarf per Werkstattbefüllung decken. Eine Alternative gibt es auch: Sie greifen zur genormten Kruse-Flasche. Mit dieser Flasche, die sich relativ preisgünstig aus einem größeren Kanister nachfüllen lässt, kann der Kunde den AdBlue-Tank leicht per Hand befüllen. *DZ*