

22.10.2015 - 09:09 Uhr

Die Zukunft des Diesels: Automobilhersteller müssen einen Paradigmenwechsel einleiten - neue Möglichkeiten für Automobilzulieferer

Zürich (ots) -

Neue Roland Berger-Studie: Marktanteil von Diesel-Fahrzeugen in Europa liegt heute über 50 Prozent, wird aber in den kommenden Jahren sinken. Automobilhersteller stehen vor grossen Herausforderungen, um die zukünftigen Abgasregulierungen zu erfüllen. In der Schweiz sind insbesondere Sensorik Hersteller und auch Giessereien betroffen. Kosteneffiziente, innovative Lösungen sind erforderlich. Für Automobilzulieferer ergeben sich neue Marktchancen.

Dieselfahrzeuge erscheinen angesichts der aktuellen Abgasdebatte plötzlich in einem neuen Licht; Automobilhersteller (OEMs) und Zulieferer sehen sich daher mit neuen Herausforderungen konfrontiert. Denn die Automobilindustrie steht vor der Frage, ob es sich um einen temporären Schock der Branche oder ein Ende von Dieselmotoren handelt. Dieser Frage gehen die Roland Berger-Experten in ihrer neuen Studie "Diesel controversy - temporary shock or paradigm shift in powertrain?" nach.

"Ohne Dieselmotoren wird es nicht möglich sein, die von der EU geforderten CO₂-Emissionswerte bis 2020/2021 zu erreichen", erklärt Sven Siepen, Managing Partner von Roland Berger in Zürich. "Trotzdem werden OEMs und Zulieferer umdenken müssen, wenn Dieselmotoren nicht von der Strasse verschwinden sollen. In der Schweiz betrifft dies insbesondere Sensorik Hersteller und zum Beispiel Giessereien, die verbesserte und komplexere Kühlungen für Motorblöcke realisieren müssen."

Europa ist grösster Markt für Dieselfahrzeuge

Dieselmotoren sind vor allem ein europäisches Phänomen: In den EU-Ländern hatte 2014 mehr als die Hälfte der 12,5 Millionen verkauften Neuwagen einen Dieselmotor. Sehr wenig Diesel-PKWs verzeichnen hingegen die USA: von knapp 14 Millionen Neuzulassungen waren es nur 3 Prozent. Auch China setzt weiter auf Benzin: Von 18 Millionen Neufahrzeugen waren weniger als ein Prozent mit Dieselmotoren ausgestattet.

Dieselmotoren sind im Abgaszyklus in den vergangenen Jahren deutlich sauberer geworden. Doch nach dem aktuellen Abgasskandal ist nun zu erwarten, dass die Auflagen für Emissionstests verschärft werden. Dabei werden auch die im realen Strassenverkehr erzielten Schadstoffnormen und nicht nur die Laborwerte entscheidend sein.

Kosteneffiziente Lösungen sind gefragt

Um diese Vorgaben zu erfüllen, wird die Herstellung von Dieselmotoren künftig teurer. Denn diese müssen mithilfe von zusätzlichen Verbrennungs- und Abgasnachbehandlungstechnologien verbessert werden. Der Preisabstand zum Benzinmotor wird so weiter steigen. Dennoch müssen Automobilhersteller weiter auf Diesel-Technologie setzen, um die ehrgeizigen EU-Abgasnormen bis 2020/2021 einhalten zu können.

"Umso wichtiger ist es für die Hersteller, kosteneffiziente Lösungen zu finden, die den geplanten zusätzlichen Abgastests stand halten können. Dabei soll aber der Fahrspass für die Kunden nicht verloren gehen", warnt Siepen. "Doch Investitionen dieser Grössenordnung lohnen sich nur für Wagen der Oberklasse, da der Dieselmotor in Kleinst- und Kleinwagen durch die neuen Auflagen nicht mehr wettbewerbsfähig ist." Ausserdem lassen sich bei Dieselfahrzeugen der Mittel- und Oberklasse deutlich mehr CO₂ Emissionen einsparen (bis zu 35%) als bei kleinen Autos (bis zu 15%).

Neue Marktchancen für Zulieferer

Aufgrund der erhöhten Kosten wird der Anteil von Dieselfahrzeugen auch in Europa insgesamt zurückgehen. So gehen die Roland Berger-Experten davon aus, dass im Kleinwagensegment bis 2030 über 70 Prozent der Autos mit Benzinmotor ausgestattet sein werden. Bei Kleinwagen werden Dieselmodelle sogar komplett wegfallen. Im Mittelklassensegment wird der Dieselanteil voraussichtlich von heute 64 auf 55 Prozent, bei Luxusautos von 50 auf nur noch 37 Prozent zurückgehen. Auch in der Oberklasse wird der Anteil von heute 88 Prozent auf 70 Prozent im Jahr 2030 sinken.

Die Automobilhersteller stehen daher vor grossen Herausforderungen, denn sie müssen alternative und effiziente Technologien entwickeln, um die künftig strengeren Testauflagen erfüllen zu können. "Für die Zulieferer bietet diese Marktverschiebung dagegen eine grosse Chance, wenn sie gemeinsam mit den OEMs innovative Technologien für Dieselmotoren und zeitgleich neue Lösungen für alternative Antriebe entwickeln", fasst Sven Siepen zusammen.

Roland Berger, 1967 gegründet, ist die einzige der weltweit führenden Unternehmensberatungen mit deutscher Herkunft und europäischen Wurzeln. Mit rund 2.400 Mitarbeitern in 36 Ländern ist das Unternehmen in allen global wichtigen Märkten erfolgreich aktiv. Die 50 Büros von Roland Berger befinden sich an zentralen Wirtschaftsstandorten weltweit. Das Beratungsunternehmen ist eine unabhängige Partnerschaft im ausschliesslichen Eigentum von rund 220 Partnern.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Yvonne Brunner
Roland Berger
Public Relations Advisor, Schweiz
Tel.: +41 79 808 86 55
E-Mail: yvonne.brunner@rolandberger.com
www.rolandberger.com

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100058682/100779487> abgerufen werden.