**Viele Autohersteller verwenden das Klimaanlagen-Kältemittel R1234yf, obwohl es brandgefährlich ist.**

An einem Schweinekopf zeigt Chemiker Andreas Kornath von der Uni München die drastischen Verätzungen, die das R1234yf-Abbauprodukt Fluorwasserstoff verursacht.

Allen Bedenken zum Trotz könnte das brandgefährliche Kältemittel [R1234yf](http://www.autobild.de/themen/killer-kaeltemittel/) ab 2017 nun doch in Fahrzeugen des Daimler- und Volkswagen-Konzerns zum Einsatz kommen. Das berichtet AUTO BILD in Ausgabe 26/2014 (ab 27. Juni im Handel). Grund: Ab 1. Januar 2017 ist das bisherige, klimaschädliche Kältemittel R134a europaweit in allen Neuwagen verboten. Klimaanlagen mit dem unbrennbaren Kältemittel [CO2](http://www.autobild.de/themen/co2-emission/) werden dann jedoch noch nicht in ausreichenden Stückzahlen zur Verfügung stehen – die Autohersteller wappnen sich also dafür, dass sie ab 2017 nach derzeit geltendem Recht gezwungen werden, R1234yf einzusetzen.

Kältemittel [R1234yf verbrennt zu Kampfgas](http://www.autobild.de/artikel/kaeltemittel-r1234yf-verbrennt-zu-kampfgas-5063209.html)

Andernfalls droht ein Zulassungsstopp. Sowohl [Daimler](http://www.autobild.de/themen/daimler/) als auch der VW-Konzern haben sich über automatische Löschanlagen informiert, die bei einem [Unfall](http://www.autobild.de/themen/unfall/) verhindern sollen, dass sich ausgetretenes Kältemittel entzündet.

In diesen Autos steckt das Killer-Kältemittel R1234yf

[](http://www.autobild.de/bilder/in-diesen-autos-steckt-das-killer-kaeltemittel-r1234yf-5180497.html)

[Zur Galerie](http://www.autobild.de/bilder/in-diesen-autos-steckt-das-killer-kaeltemittel-r1234yf-5180497.html)

[Zum Ergebnis](http://www.autobild.de/index.html?bid=1166374&umfrageergebnis)

Formularende

Nachdem 2011 bekannt wurde, dass brennendes R1234yf gefährliche Substanzen wie Fluorwasserstoff freisetzt, verzichteten Daimler, [Mazda](http://www.autobild.de/marken-modelle/mazda/), [Toyota](http://www.autobild.de/marken-modelle/toyota/) und der VW-Konzern auf R1234yf. 2012 – nach Daimlers Brandversuchen – nahmen die Konzerne nach vier Jahren Pause die Entwicklung der CO2-Klimaanlage wieder auf. Vier Jahre, die Daimler und Volkswagen nun fehlen. Dass es bis 2017 gelingt, nicht nur neue Baureihen, sondern die gesamte Neuwagenproduktion auf CO2 umzustellen, schlossen die Wolfsburger gegenüber AUTO BILD aus. Eine von den R1234yf-kritischen Herstellern gewünschte Verschiebung des Termins, um R134a mindestens zwei Jahre weiter nutzen zu können, wird von der EU bislang abgelehnt.

Damit sich R1234yf nicht von einer Übergangslösung zum dauerhaften Ersatz etabliert, fordert eine Allianz aus fünf Umweltverbänden nun von Volkswagen eine verbindliche Festlegung auf die CO2-Technologie.

Quelle: Autobild.de