

Redaktion: Redaktion „EenVandaag“  
Redakteur: Jan Salden  
Thema: Umrüstung EA189 / Beanstandungen  
Vom: 02.12.2017  
Stand: 06.12.2017

### **1. Warum benutzt VW in diesen Autos einen Höhenmesser und ein Thermofenster?**

In EA189 Motoren befindet sich nicht wie von Ihnen beschrieben ein Höhenmesser. Beim sogenannten „Thermofenster“ handelt es sich um eine notwendige Korrekturfunktion der EGR-Rate über Umgebungstemperatur, die dem Schutz bestimmter Bauteile von Motor und Abgasanlage unterhalb festgelegter Temperaturen dient. Sie darüber hinaus auch Antwort auf Frage 2.

### **2. Die Europäischen Gesetze und Vorschriften schreiben vor, dass Emissionsminderungssysteme unter normalen Bedingungen geführt werden sollten. Betrachtet VW Temperaturen unter 15 und über 33 Grad normal oder anders?**

Bei einzelnen Varianten des EA189 werden nach dem Software-Update die zurückgeführten Abgasmassenströme ab einer Außentemperatur von 15°C reduziert, um einer überhöhten Beanspruchung des Abgasrückführungssystems durch Versottung und damit im Verlauf des Fahrzeugbetriebs dem Ausfall der entsprechenden Bauteile entgegenzuwirken. So wird bei allen 2,0l TDI EA189 mit quer eingebautem Motor - mit rund 1,4 Mio. Fahrzeugen alleine in Deutschland die zahlenmäßig größte Fahrzeuggruppe - bei weniger als 15°C zunächst auf ein Niveau von 85% des Massenstroms, der bei 15°C erreicht wird, abgesenkt. Dieses Niveau wird dann bis mindestens -7°C gehalten.

Wir möchten gleichzeitig darauf hinweisen, dass die mehrfach öffentlich angestellten Mutmaßungen, dass Volkswagen die Abgasreinigung bei Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA189 unterhalb von plus 15°C weiterstehend abschaltet, falsch ist. Gleichzeitig ist die etwaige Schlussfolgerung, dass die Abgasregelung mehr als 6 Monate im Jahr weitestgehend ausfällt, somit ebenfalls vollkommen unbegründet.

### **3. Auf der Straße gibt es noch immer Emissionen höher als erlaubt. Wie sollte das gesehen werden zu Werbeaussagen in der Vergangenheit mit Begriffen wie sauber, nachhaltig und clean Diesel?**

Sämtliche Dieselfahrzeuge des Volkswagen Konzerns entsprechenden gesetzlichen Anforderungen und sämtliche Fahrzeuge verfügen über eine gültige Typgenehmigung und Betriebserlaubnis.

Die durchschnittlichen Abgaswerte bei Straßenmessungen von Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns mit Motoren vom Typ EA189 sind auch außerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Testbedingungen vergleichbar oder sogar besser als die durchschnittlichen Abgaswerte von Fahrzeugen mit Euro-5-Norm der Wettbewerber. Dies gilt für die betroffenen Fahrzeuge vor dem Software-Update, jedoch mehr noch für die Fahrzeuge mit der neuen Software und wurde auch durch unabhängige Studien belegt, die von deutschen, französischen, britischen und niederländischen Regierungsbehörden oder unabhängigen Instituten veröffentlicht wurden.

#### **4. Erkennt Volkswagen an, dass Verbraucher Änderungen des Fahrverhaltens und eines höheren Kraftstoffverbrauchs nach dem Update feststellen können? Akzeptiert Volkswagen auch, dass das Update zu Abnutzung der EGR führen kann?**

Die jeweils zuständigen Regulierungsbehörden haben bestätigt, dass mit der Umsetzung der Maßnahmen keine Verschlechterungen hinsichtlich Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionswerten, Motorleistung und maximalem Drehmoment sowie Geräuschemissionen verbunden sind. Zusätzlich zu den intensiven Absicherungen der Maßnahmen innerhalb des Volkswagen Konzerns haben die Behörden auch eigenständig umfangreiche Nachprüfungen durchgeführt, zum Teil unter Beteiligung externer, technischer Dienste.

Die Dauerhaltbarkeit des Motors und des Abgasnachbehandlungssystems wird durch die technischen Maßnahmen nicht beeinflusst. Die Prüfungen auf Lebensdauer und Zuverlässigkeit von technischen Maßnahmen sind wesentlicher Bestandteil der Entwicklungs- und Qualitätssicherungsprozesse bei Volkswagen. Dazu zählen Laboruntersuchungen von Bauteilen, Erprobungen von Motoren auf Prüfständen sowie Fahrzeugtests. Im Rahmen der Prüfungen der technischen Maßnahmen für betroffene Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA189 wurden umfangreiche Untersuchungen auf Motor- und Komponentenprüfständen sowie spezifische Fahrzeugtests durchgeführt um sicherzustellen, dass das Software-Update keine negativen Auswirkungen auf Komponenten des Motors, Systemkomponenten des Abgasrückführungssystems (AGR) oder Komponenten des Abgasnachbehandlungssystems hat.

#### **5. Ist es laut VW möglich, dass die Autos mit einer Hardware Lösung die Abgas Grenzwerte unterbieten können? Wenn nicht, warum nicht? Wenn ja, warum wird es nicht angeboten?**

Hierfür gibt es eine Reihe von Gründen:

- Für die Umrüstmethode gibt es bisher nur Prototypen
- Für die Erteilung allgemeiner Typgenehmigungen für nachgerüstete Systeme zur Abgasnachbehandlung wurden bisher keinerlei Standards oder Regeln festgelegt
- Es ist schwierig, Nachrüstlösungen in eine bestehende Fahrzeugarchitektur zu integrieren, insbesondere weil es schlicht nicht genug Platz gibt; dies ist, wenn überhaupt, nur bei einzelnen Modellen möglich
- Eine vollständig integrierte OEM-Nachrüstlösung erfordert ca. 2-3 Jahre für Entwicklung und Tests, gefolgt von Tests und Genehmigung durch das KBA und die Nachrüstung der Kundenfahrzeuge; keine Auswirkung auf die Luftqualität in Städten vor 2022
- Im Jahr 2021 nachgerüstete Fahrzeuge wären bereits 6-12 Jahre alt; gemessen am Restwert wären die Nachrüstkosten unverhältnismäßig hoch  
Nachrüstlösungen haben üblicherweise Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch – höhere CO<sub>2</sub>-Werte haben eine höhere Kraftfahrzeugsteuer zur Folge
- Relativ hohe Nachrüstkosten für Gebrauchtfahrzeuge
- Unklar, ob die Anforderungen des KBA erfüllt werden können (Kraftstoffverbrauch, Geräusche, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Leistung)

## **6. Erkennt VW an, dass der Dieselaufschlag zu Wertverlust der betroffenen Fahrzeuge führen kann?**

Der Marktanteil von Dieselfahrzeugen ist rückläufig und die Entwicklung der Restwerte wird eng überwacht. Aufgrund verschiedener Themen gibt es eine grundsätzliche Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Restwerte für Fahrzeuge mit Dieselmotoren, hierzu zählt beispielsweise die Diskussion über ein mögliches Fahrverbot in deutschen Städten, die Auswirkungen auf das Restwertrisiko haben kann.

Ein erheblicher Rückgang der Restwerte ist jedoch nicht zu beobachten. Dies wurde zuletzt wiederholt durch externe Informationszentralen wie Eurotax Schwacke, DAT u.a. bestätigt.

## **7. Der Druck, die Europäischen Verbraucher zu entschädigen, nimmt ebenfalls zu. Die Niederländische Verbraucherschutzbehörde hat letzte Woche entschieden, dass die Volkswagen AG ihre Kunden irreführt hat. Die Europäische Kommission hat auch wiederholt auf die Entschädigung der europäischen Autobesitzer reagiert. Warum lehnt die Volkswagen AG weiterhin eine Entschädigung ab?**

All unsere Kunden sind uns gleich wichtig. Allerdings können und dürfen wir die fundamentalen Unterschiede in den Rechtssystemen und bei den technischen Maßnahmen nicht ignorieren. Dazu sind wir rechtlich verpflichtet.

In den USA hat Volkswagen zugestanden, ein unzulässiges Defeat Device verwendet zu haben. Die in Deutschland und der EU verwendete Umschaltlogik ist hingegen nach unserer Rechtsauffassung legal.

Wir vertreten die Ansicht, dass es keine Grundlage für Kundenklagen außerhalb der USA gibt. Wir sind uns bewusst, dass dies teilweise auf Unverständnis stößt und wir verstehen, dass dies nicht den Erwartungen der Kunden entsprechen mag. Allerdings weist der Sachverhalt in den USA im Vergleich zur EU und zum Rest der Welt Besonderheiten auf, die eine differenzierte Behandlung im Vergleich zum Rest der Welt gebieten.

– Zentral für diese Auffassung ist, dass in anderen Teilen der Welt die Fahrzeuge vollumfänglich genau die Emissionsstandards einhalten, gemäß derer die sie ursprünglich zertifiziert wurden, und diese auch nach Durchführung der behördlich freigegebenen technischen Maßnahmen weiterhin einhalten. Die jeweils zuständigen Regulierungsbehörden haben dort bestätigt, dass mit der Umsetzung der Maßnahmen keine Verschlechterungen hinsichtlich Kraftstoffverbrauchszahlen, CO<sub>2</sub>-Emissionswerten, Motorleistung und maximalem Drehmoment sowie Geräuschemissionen verbunden sind.

–