

---

## **Volkswagen lehnt Hardware-Nachrüstung von Dieseln weiterhin ab**

Volkswagen sieht die geplante Umrüstung von Diesel-Pkw der Abgasnorm Euro 5 weiterhin kritisch und rät seinen Kunden von einer Hardware-Nachrüstung durch Drittanbieter ab. „Alle uns bisher bekannten Konzepte weisen Nachteile für unsere Kunden auf, etwa Mehrverbrauch und damit erhöhte CO<sub>2</sub>-Emission, zum Teil auch Leistungsreduzierung“, warnt Volkswagen Entwicklungsvorstand Frank Welsch.

Anders als in Medien dargestellt, lassen sich – so Welsch – nicht alle Euro 5-Fahrzeuge nachrüsten und nicht alle werden einen Richtwert von 270 mg/km unterschreiten, um von drohenden Einfahrverboten ausgenommen zu werden. Auch sei die dauerhafte Funktionssicherheit der Technik aus Sicht von Volkswagen nicht zu gewährleisten. Nach Welsch steckt die Tücke im Detail: Ein Euro 5-Fahrzeug mit einer elf Jahre alten Motorengeneration auf den Stand eines modernen Euro 6-Fahrzeugs aufzurüsten, ist aus technischer Sicht nicht möglich.

Darüber hinaus sieht Welsch keine gesicherten Erkenntnisse, wie sich nachträgliche Eingriffe in das Steuerungssystem, die Komponenten und die Fahrzeugarchitektur im Dauerbetrieb langfristig auswirken. Vor allem bei kompakten Fahrzeugen steht auch der entsprechend notwendige Bauraum für Hardware-Nachrüstlösungen gar nicht oder nur mit Einschränkungen im Innenraum zur Verfügung. Weiterhin müssen neben dem Wirknachweis dieser Systeme auch Aspekte wie die langfristige Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs, der Fahrbarkeit, der Vermeidung anderer Schadstoffe wie auch die Dauerhaltbarkeit der Komponenten berücksichtigt werden.

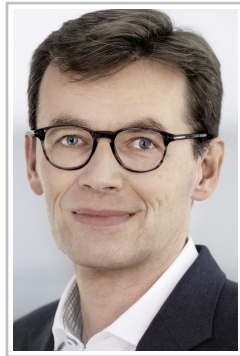
Werksseitig eingebaute SCR-Systeme für heutige Euro 6-Fahrzeuge müssen zahlreiche komplexe technische und gesetzliche Anforderungen erfüllen. So muss das System zum Beispiel auch bei Frost funktionsfähig sein, obwohl die zur NO<sub>x</sub>-Reduktion genutzte Harnstofflösung (AdBlue) bei -11 Grad gefriert. Dem Fahrer müssen der AdBlue-Füllstand, die voraus-sichtliche Reichweite oder Fehlbetankungen über eine zusätzliche Anzeige im Cockpit dargestellt werden. Auch die Emissionsstabilität für die Lebensdauer des Fahrzeugs muss weiterhin gewährleistet werden. Stimmt das Verhältnis von eingesetztem Harnstoff zu Stickoxid-Menge im Abgas nicht, kann überschüssiges, giftiges Ammoniak aus dem Abgastrakt austreten, was über einen zu entwickelnden Sperrkatalysator zu vermeiden ist.

Bisher sind keine serienreifen Systeme am Markt verfügbar, die entsprechende Hersteller-Anforderungen hinsichtlich Entwicklung, Erprobung und Freigabe durchlaufen haben. Zudem können entsprechende Umbauten nach unabhängigen Untersuchungen einen Mehrverbrauch von bis zu sechs Prozent bewirken. Ein dadurch steigender CO<sub>2</sub>-Ausstoß steht im massiven Widerspruch zu den verschärften Klimaschutzvorgaben.

Dazu Entwicklungsvorstand Welsch: „Eine technisch nicht ausgereifte Nachrüstlösung kann wichtige Fahrzeugeigenschaften zum Nachteil unserer Kunden verändern. Das Fahrzeug wird sehr wahrscheinlich mehr verbrauchen, an Leistung verlieren und auch lauter werden. Eine Umrüstung, die einen enormen technischen und zeitlichen Aufwand bedeutet, kann zu massiven Problemen bei der Zuverlässigkeit und damit bei der Kundenzufriedenheit sorgen. Dies können wir als Automobilhersteller im Sinne unsere Kunden weder befürworten noch dafür haften. Deshalb raten wir von Hardware-Nachrüstungen ab.“ (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Dr. Frank Welsch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Dr. Frank Welsch.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

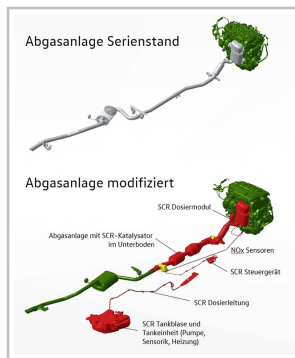


Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

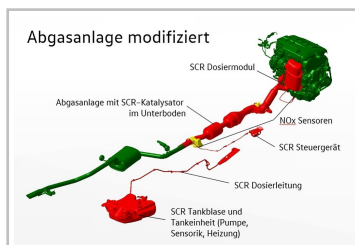


Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen