

Diese Kopie wird nur zur rein persönlichen Information überlassen.
Jede Form der Vervielfältigung oder Verwertung bedarf der ausdrücklichen vorherigen Genehmigung des Urhebers © by the author

S Ü D W E S T R U N D F U N K
F S - I N L A N D
R E P O R T M A I N Z

S E N D U N G:
<http://www.reportmainz.de>

01.12.2020

Abschalteinrichtungen beim Golf 7 – Neue Hinweise im VW-Dieselskandal

Autor: Nick Schader
Kamera: Christian Rohwer
Konrad Kassing
Eduard Sperling
Manfred Müller
Schnitt: Gina Graf

Moderation Fritz Frey:

Es gibt sie noch, die Themen, die mit Corona rein gar nichts zu tun aber dennoch in die Öffentlichkeit gehören. Wir hätten da noch so ein Thema. Im Zentrum stehen Autokäufer, die sich vom VW Konzern, zurückhaltend formuliert, ungerecht behandelt fühlen.

Warum? Weil sie den Verdacht haben, dass der Motor ihres Wagens doch nicht so sauber und umweltfreundlich ist, wie von VW versprochen.

Ja, und jetzt? Unversehens landen sie in einem Begriffsdschungel: Abschalteinrichtungen, Thermofenster, NOx-Emissionen, Abgasnormen, und so weiter und so weiter...

Längst beschäftigen sich Gerichte mit der Frage, ob der VW Konzern die beanstandeten Autos zurücknehmen muss, weil er nach dem Motto gehandelt hat: Einfach mal abschalten.

Mein Kollege Nick Schader hat nicht abgeschaltet, sondern versucht den Dschungel zu lichten.

Bericht:

Diesen Golf 7 mit Dieselmotor hat sich Imke Roth vor vier Jahren gekauft. Umweltfreundlich und sparsam sollte der sein – das war ihr wichtig.

Imke Roth, Golf-Fahrerin:

»Weil damals wurde ja auch schon über dieses Thema gesprochen und ich war der Meinung, hol dir den VW und hol dir den Golf, da machst du alles richtig.«

Doch mittlerweile hat sie große Zweifel. Denn offenbar wurde auch bei diesem Fahrzeug eine sogenannte „Abschalteinrichtung“ eingebaut.

Abschalteinrichtungen bewirken, dass Fahrzeuge beim Abgastest deutlich weniger Schadstoffe ausstoßen, als auf der Straße.

Rückblick: Während der IAA vor ziemlich genau einem Jahr hatte der SWR erstmals über Abschalteinrichtungen beim Diesel-Motor EA 288 berichtet.

In internen VW-Dokumenten hatten wir Belege für Abschalteinrichtungen entdeckt, die bis mindestens Mitte 2016 eingebaut wurden.

In der Fernsehsendung von Maybritt Illner erweckte VW-Chef Herbert Diess den Eindruck, als hätten sämtliche dieser Fahrzeuge keine Abschalteinrichtung:

Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender VW:

»Das hat uns heute den ganzen Tag befasst. Aber Gott sei Dank ist nichts dran an der Geschichte.«

Reporter:

»Gibt es das Programm oder nicht?«

Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender VW:

»Der Motor hat keine Abschalteinrichtung.«

Heute, ein Jahr später, stellt VW klar: diese Aussage gelte nur für Fahrzeuge mit Abgasnorm Euro 6 „d-Temp“.

Doch über diese Motorvariante hatten wir gar nicht berichtet.
Zur Erklärung: Den Motor EA 288 gibt es in drei Varianten: Mit Euro 5, Euro 6 und mit Euro 6 d-Temp.

Die meisten Autos mit dem Motor EA 288 haben nur Euro 5 oder Euro 6, so wie das Fahrzeug von Imke Roth.

Nur wenige Wochen nach dem Talkshow-Auftritt des VW-Chefs gab es eine polizeiliche Durchsuchung bei Volkswagen – wegen Manipulationsverdacht bei genau diesem Motor.

Mittlerweile haben 16 Landgerichte den VW-Konzern zur Rücknahme von manipulierten Fahrzeugen verpflichtet. Einige Verfahren wurden mit einem Vergleich beendet, andere laufen noch in der nächsten Instanz.

Zuletzt urteilte das Landgericht Darmstadt: VW habe beim Dieselmotor EA 288 mit Euro 6 die Autobesitzer sittenwidrig und vorsätzlich geschädigt.

Volkswagen will auch gegen dieses Urteil in Berufung gehen. Als Beleg für seine Unschuld verweist VW immer wieder auf eine Untersuchung des zuständigen Kraftfahrtbundesamtes, kurz KBA.

Diese Untersuchung aus dem Jahr 2016 schauen wir uns genauer an. Ergebnis beim Golf 7 mit Euro 6 Norm: Auf dem Prüfstand misst das Kraftfahrtbundesamt 22 mg Stickoxide. Auf der Straße: fast zehnmal so viel!

Und trotzdem kam das KBA zum Ergebnis: keine Manipulation!

Die Untersuchung wirft weitere Fragen auf.

Beispiel VW Touareg. Auch hier urteilte das KBA: Der Vorwurf bezüglich unzulässiger Abschaltvorrichtungen habe sich nicht bestätigt.

Doch mittlerweile gibt es beim Touareg einen Rückruf des Kraftfahrtbundesamtes selbst – wegen einer „Abschaltvorrichtung“. Wie kann das sein?

Das Kraftfahrtbundesamt teilte dazu lediglich mit:

Zitat, Quelle: Kraftfahrtbundesamt:

»... dass keine als unzulässig einzustufenden Abschaltvorrichtungen festgestellt werden konnten.«

Oliver Krischer war Mitglied des Diesel-Untersuchungsausschusses. Auch ihm sind die Unstimmigkeiten beim Kraftfahrtbundesamt aufgefallen:

Oliver Krischer, B'90/Grüne, Mitglied Diesel-Untersuchungsausschuss:

»Wir erleben, dass das Kraftfahrtbundesamt weiterhin dafür sorgt, dass zahlreiche Hersteller und zahlreiche Modelle, dass das nicht nachverfolgt wird, obwohl die Gerichte klar urteilen. Ich hab dafür überhaupt kein Verständnis.«

Halten wir fest: VW verweist auf Untersuchungen des KBA deren Ergebnisse nicht nachvollziehbar sind.

Wir sind in der Nähe von Bamberg. Ingenieur Martin Pley bereitet Abgastests bei einem Golf 7 mit EA 288-Motor vor.

Der Katalysatoren-Entwickler hat den Verdacht, dass bei dem Fahrzeug mit Euro-5-Norm, die Abgasreinigung nur bei bestimmten Temperaturen voll funktioniert:

Martin Pley, Katalysator-Entwickler:

»Das sind Temperaturen um die 20 bis ca. 25 Grad«

Reporter:

»Das heißt, wenn es kälter als 20 Grad oder wärmer als 30 Grad ist, dann geht die Abgasreinigung runter?«

Martin Pley, Katalysator-Entwickler:

»Geht die Abgasreinigung runter. Die Stickoxide gehen hoch und bescheren dadurch eben den Städten eben die hohe NO₂-Belastung.«

Die Hersteller haben diese Abschaltvorrichtung „Thermofenster“ getauft.

Bei den Abgastests zeigte sich, dass der Stickoxid-Ausstoß auf der Straße deutlich in die Höhe schnellte. Noch dazu: Die Abgasreinigung ist tatsächlich abhängig von der Temperatur.

Martin Pley, Katalysator-Entwickler:

»Wir konnten schon zeigen, dass wir hier eine temperaturabhängige Regelung der Abgasrückführung haben, was einem klassischen Thermofenster entspricht. Und wir haben auch NOx-Emissionen gefunden, die deutlich über dem gültigen Grenzwert liegen.«

Verbraucher-Anwälte bewerten das sehr kritisch:

Carolyn Diepold, Rechtsanwältin:

»Wir sagen, das ist eine vorsätzliche, sittenwidrige Schädigung, dass die, ja, dass die Fahrzeuge dreckig sind während der normalen Fahrt und nur in einem Prüfstandbereich, in einem Temperaturbereich, wo Prüfstandmessungen durchgeführt werden, um eine Typgenehmigung zu erreichen, sauber sind.«

VW bestreitet auf Anfrage die Messergebnisse – Zitat:

Zitat, Quelle VW:

»...deren Natur wir nicht kennen und daher nicht kommentieren können.«

Man bestätigt aber überraschend: Die Fahrzeuge hätten tatsächlich eine Abschaltvorrichtung in Form eines „Thermofensters“.

Es kämen aber „ausschließlich zulässige Abschaltvorrichtungen zum Einsatz“.

Ob das so ist, wird bald der Europäische Gerichtshof entscheiden. Die Generalanwältin beim EuGH hat bereits Ende April empfohlen, „Thermofenster“ zu verurteilen.

Die Ermittlungen übernehmen also mehr und mehr die Gerichte, während Verbraucher wie Imke Roth das Vertrauen in VW verlieren.

Imke Roth, Golf-Fahrerin:

»Ich will den Wagen zurückgeben. Ja, auf jeden Fall. Das ist mein Vorhaben.«

Abmoderation Fritz Frey:

Zugegeben, das war ein komplizierter Beitrag. Auch deshalb sind die REPORT-Recherchen nochmal zum Nachlesen auf tagesschau.de.