

VW-ABGASSKANDAL

Ein Jahr danach

Im September 2015 gerät Volkswagen in die größte Krise der Unternehmensgeschichte: Das Schummeln beim TDI-Motor EA 189 fliegt auf. Die Folgen des „Dieselgate“ muss der Autobauer bis heute bewältigen.

Der 20. September 2015 ist der Tag, an dem sich alles ändert: Volkswagen gibt zu, „Manipulationen“ an Dieselmotoren des Typs EA 189 durchgeführt zu haben, die zu geschönten Abgaswerten auf dem Prüfstand führen. Dann geht es Schlag auf Schlag: Milliarden werden zurückgestellt, am 23. September tritt der Vorstandschef Martin Winterkorn von seinem Amt zurück. Die Affäre um Millionen manipulierte Dieselmotoren beschäftigt nun Scharen von Juristen, kostet Milliarden und stellt eine ganze Branche unter Verdacht.

Bis heute sind die Nachwehen der Krise nicht ausgestanden, denn die Rückrufe bei VW, Audi, Skoda und Seat laufen nur schleppend an. Ein Jahr nach dem Ausbruch des Abgas-Skandals hat der VW-Konzern erst einen Bruchteil der manipu-

lierten Autos in den Werkstätten nachgebessert. Laut VW-Manager Manfred Bort sind rund 60 Prozent der Umrüst-Genehmigungen für 8,5 Millionen Diesel-Fahrzeuge in Europa erteilt. Von den genehmigten Autos seien aber erst 10 Prozent umgerüstet worden, was nur 500.000 Fahrzeugen entspricht. Laut EU-Kommission hat VW versprochen, bis Herbst 2017 alle manipulierten Diesel-Fahrzeuge umzurüsten – alleine in Deutschland sind das

rund 2,6 Millionen Autos. Die betroffenen Autofahrer sollen spätestens bis zum Jahresende 2016 eine Aufforderung für den Rückruf erhalten haben.

Hintergrund der Verzögerungen bei den Freigaben sind laut VW die technischen Lösungen bei den Rückrufen, die Volkswagen ursprünglich schneller hatte umsetzen wollen. Da es von den betroffenen Motoren unterschiedliche Typen gibt, die sich in Gewicht, Getriebetyp und Ausstattung unterscheiden, muss das bei der Software-Entwicklung berücksichtigt werden.

KURZFASSUNG

Der „Dieselgate“ hat zur größten Krise des Volkswagen-Konzerns geführt, die bis heute anhält. Der Konzern muss weiterhin Fahrzeuge nachrüsten und neben hohen Schadenersatzkosten ist es fraglich, ob der Selbstzünder eine Zukunft hat.

Zukunft des Diesels

Als viel schwerwiegender für Volkswagen dürften sich ohnehin die finanziellen Folgen auswirken: Ein Minus von 1,6 Milliarden Euro steht 2015 für den größten

Kommt VW aus der Dieselgate-Krise?



Fotos: dpa/Julian Straßenschulte, VW



**Schummel-Motor:
der EA 189 von
Volkswagen**

Verlust in der VW-Geschichte. Zweistellige Milliardensummen dürfte die Krise am Ende kosten, Analysten halten bis zu 35 Milliarden Euro für realistisch. Allein in Deutschland hat sich die Zahl der Schadenersatz-Klagen von Anlegern auf 1.400 summiert. Insgesamt fordern die Kläger 8,2 Milliarden von dem Autobauer. Während VW die US-Käufer mit mehreren Tausend Dollar für die Abgasmanipulation entschädigt, gehen deutsche Autokäufer aufgrund einer anderen Rechtslage bislang leer aus. Dennoch gibt es Fälle, bei denen einige deutsche Käufer an Landesgerichten in erster Instanz Recht bekommen haben, jedoch fehlt hier noch ein abschließendes Urteil.

Schadenersatzansprüche sind aber nur eine Seite der Medaille. Denn das Geld fehlt Volkswagen nun an entscheidenden Stellen, etwa für die Weiterentwicklung der Elektromobilität, Digitalisierung und Dienstleistungen, die zunehmend an Bedeutung gewinnen. Auch die Zukunft des Diesels selbst steht in den Sternen: Vor allem außerhalb Europas, wo der Marktanteil gering ist. Momentan ist in Deutschland noch kein Einbruch bei den Verkäufen zu spüren. Der neue WLTP-Fahrzyklus macht 2017 jedoch umfangreiche Abgasreinigungsmaßnahmen notwendig, die sich in Fahrzeugen der Kompaktklasse nicht mehr lohnen könnten, da sie zu teuer sind. Hier sind Hybridantriebe die bessere Wahl. Die Krise ist also nicht nur bei VW, sondern hat längst alle Autohersteller erreicht, die weiterhin stark auf den Selbstzünder setzen. *Alexander Junk* ■

www.autoservicepraxis.de

DIE HIGHLIGHTS DER AUTOMECHANIKA 2016 NOCH EINMAL ERLEBEN.

Auf der Automechanika 2016 präsentierte ZF Ihnen nach dem Zusammenschluss mit TRW das bisher größte Produkt- und Service-Portfolio für den Aftermarket – natürlich auch zusammen mit den Marken SACHS, LEMFÖRDER und openmatics.

Das besondere Messe-Highlight war unser exklusives 7D-Kino für alle Sinne. Die faszinierende Reise zu den ZF Kernkompetenzen haben Sie verpasst? Kein Problem! Hier können Sie noch einmal in unsere virtuelle Welt eintauchen: www.zf.com/enjoy360



   

INTERVIEW

„Der Hype ist maßlos übertrieben“

Laut Branchenkreisen erscheinen nur ein Viertel der angeschriebenen Kunden zum VW-Rückruf. Serviceleiter Helmut Glasschröder vom Autohaus Ostermaier hat uns im Interview verraten, ob das stimmt.



Foto: Alexander Junk

**Helmut Glasschröder, Serviceleiter
Autohaus Ostermaier GmbH in Vilsbiburg**

asp: Wie wir aus Branchenkreisen erfahren haben, erscheinen derzeit nur rund ein Viertel der angeschriebenen Kunden des VW-Diesel-Rückrufs zum Software-Update. Offenbar warten die meisten Kunden bis zum nächsten offiziellen Wartungstermin. Bleibt der Ansturm auch in Ihrem Betrieb aus?

H. Glasschröder: Das kann ich hundertprozentig bestätigen. Der ganze Hype um die VW-Abgasproblematik ist maßlos übertrieben. Den Großteil der Kunden interessiert das überhaupt nicht. Wenn die Kunden angeschrieben werden, fragen sie uns meistens, ob sie das Update beim nächsten Service oder Reifenwechsel mitmachen können. Fast keiner möchte sofort einen Termin. Das Update läuft auch meistens parallel mit, wenn wir irgendwelche Reparaturen durchführen.

asp: Das Kraftfahrt-Bundesamt hat damit kein Problem?

H. Glasschröder: Der Kunde wird zu nächst von VW angeschrieben, das Update durchführen zu lassen. Wenn der Kunde nach einem halben Jahr immer noch nicht reagiert, lässt er sich anhand der Fahrgestellnummer herausfiltern, wenn diese noch nicht abgerechnet wurde. Er wird dann erneut schriftlich von VW aufgefordert, sein Fahrzeug updaten zu lassen. Kommt er auch dieser Aufforderung nicht nach, erhält er ein weiteres halbes Jahr später dann direkt ein Schreiben vom KBA, wo er darauf hingewiesen wird, dass er innerhalb einer bestimmten Frist das Update an seinem Fahrzeug durchführen muss. Ansonsten kann die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs erlöschen.

asp: VW wollte ja ursprünglich das Update bis Ende 2016 über die Bühne bringen und spricht laut neuester Information nun vom Herbst 2017.

H. Glasschröder: Bis Ende 2016 könnten wir das von der Stückzahl gar nicht schaffen. Dafür hätten die Updates für die verschiedenen Modelle so anlaufen müssen, wie es VW Anfang des Jahres angekündigt hat. Da war der Hersteller vielleicht etwas zu euphorisch und hat gedacht, dass die Fahrzeuge dann sofort in die Werkstätten fahren. Wir waren hier von Anfang an skeptisch und so ist es nun auch gekommen.

asp: Haben Sie keine Sorge, dass die Kunden irgendwann geballt zu Ihnen in die Werkstatt kommen?

H. Glasschröder: Nein, das ist ein fließender Prozess. Einen großen Ansturm könnte ich mir nur vorstellen, wenn Hersteller oder Gesetzgeber nun androhen, dass das Update zu einem bestimmten Zeitpunkt durchgeführt werden muss. Ansonsten läuft es die nächsten zwei Jahre lang einfach durch.

asp: Haben Sie genügend Kapazitäten, falls doch ein großer Kundenansturm kommt?

H. Glasschröder: Wir haben schon zu Beginn des Rückrufs Kapazitäten geschaffen, um auf einen Ansturm vorbereitet zu sein. Wir haben vier separate Flash-Plätze erstellt, um Updates parallel durchführen zu können. Auch im personellen Bereich haben wir uns eine Strategie zurechtgelegt. Bis dato haben wir das aber nicht gebraucht. Es könnte höchstens in der bevorstehenden Reifenwechselzeit, in der viele Termine dicht gedrängt abgearbeitet werden müssen, zu Engpässen kommen. Da haben wir dann aber schon eine entsprechende Strategie parat, um das Update mit dem Reifenwechsel zu kombinieren.

asp: Wie viele Ihrer Kunden sind bislang schon zum Update erschienen?

H. Glasschröder: Wir haben schon relativ viel gemacht, etwa 250 bis 300. Ich würde mir aber schon noch mehr wünschen.

asp: Ihr Autohaus führt neben der Marke VW auch Seat, Audi und Skoda. Gibt es da eine unterschiedliche Bereitschaft der Kunden zum Update?

H. Glasschröder: Da können wir keinen Trend feststellen.

asp: Bekommen Sie von VW eigentlich die Arbeitszeit für den Rückruf angemessen erstattet?

H. Glasschröder: VW ist dort relativ kulant. Wir können das frei durchlaufen lassen. An- und Abstempeln, was bei normalen Gewährleistungsfällen sehr strikt gehandhabt wird, wird speziell bei der Abgasthematik etwas lockerer gehandhabt.

Interview: Alexander Junk

KURZFASSUNG

Im Autohaus Ostermaier sind die Kunden laut Serviceleiter Helmut Glasschröder eher zurückhaltend, was den Rückruf der betroffenen VW-Dieselmotoren angeht. Dennoch ist der Betrieb vorbereitet, wenn der große Kundenansturm kommen sollte.

NÄHER AN DER REALITÄT – WLTP UND RDE

Voraussichtlich ab September 2017 wird ein international einheitlicher Prüfzyklus für die Emissionsmessung im Rahmen der Typgenehmigung eingeführt. Mit dem WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) streben die Vereinten Nationen (UN) einen verbindlichen Standard an, der den NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ablöst. Dieser war in die Kritik geraten, weil Messergebnisse zwar vergleichbar, aber weit weg von der Realität sind.

Ziel der globalen UN-Regelung ist die Bereitstellung eines weltweit harmonisierten Fahrzyklus, mit dem wiederholbare und reproduzierbare Messungen folgender Werte möglich sind:

- Abgaskonzentration
- Partikelmasse und Partikelzahl
- CO₂-Emissionen
- Kraftstoffverbrauch
- Stromverbrauch
- Elektrische Reichweite

Der neue Standard sieht eine Unterteilung nach verschiedenen Leistungsklassen vor, prüft bei höheren Geschwindigkeiten, auch über längere Zeit und berücksichtigt dynamische Fahrprofile sowie fahrzeugspezifische Schaltpunkte. Damit liegt der WLTP näher am realen Fahrverhalten als der NEFZ.



Veränderter Fahrzyklus

Für die Verbrauchs- und Emissionsermittlung werden die Fahrzeuge anders als beim NEFZ in drei Gewichts-/Leistungsklassen eingeteilt. Außerdem sind die Geschwindigkeiten höher. Für den WLTP werden die Fahrzeuge auf über 130 km/h beschleunigt. Gemessen wird in vier Phasen: bis 60, bis 80, bis 100 und über 130 km/h. Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt mit knapp 47 km/h ein Drittel höher als beim NEFZ.

Real Driving Emissions (RDE)

Parallel zum neuen Prüfzyklus werden Realmessungen (Real Driving Emissions) im Fahrbetrieb eingeführt. Damit werden künftig neben der zyklusbasierten Zertifizierung am Prüfstand auch reale Straßenfahrten in die gesetzliche Abgasüberwachung von Pkw integriert. Die Europäische Union zieht mit der Einführung der RDE-Messungen die Konsequenz aus den großen Abweichungen zwischen Homologationsmessungen unter Laborbedingungen und Schadstoffmessungen im realen Fahrzeugbetrieb. Das stellt Motorenentwickler vor neue Herausforderungen. Der Grund: Einige Schadstoffe können nur unter realistischen Fahrbedingungen gemessen werden, wie etwa Stickoxide (NO_x). Zum Einsatz kommen portable Emissionsmessgeräte, die am Fahrzeug installiert werden, um Abgasmessungen im realen Fahrbetrieb auf einer festgelegten Strecke durchzuführen.

Wir setzen uns Ziele. Aber keine Grenzen.



Unsere Mission: Unerwartetes erreichen

Wir sind Bremsenspezialisten.
Und Beschleunigungs-Experten.
Weil wir immer wieder bahnbrechende Entwicklungen auf den Weg bringen. Das Beste ständig noch weiter verbessern wollen. Und dabei für unsere Partner die Zukunft immer im Blick haben.



Brakethrough Technology