



Jaguar Land Rover Deutschland GmbH • Am Kronberger Hang 2a • 65824 Schwalbach a. Ts.

An alle Jaguar Land Rover Partner

Schwalbach / Ts., den 26.07.2017

Aktuelle Diesel-Thematik

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund der aktuellen Diskussionen über Dieselfahrzeuge, möchten wir Sie mit diesem Rundschreiben über die aktuelle Diesel Situation informieren.

Worum geht die Diskussion?

In jüngster Zeit haben die Medien der Frage nach der Relevanz und Sauberkeit von Dieselaautos sowie nach ihrem Einfluss auf die Umwelt große Aufmerksamkeit geschenkt. Durch diese Publizität wird das Ansehen moderner Dieselfahrzeuge negativ beeinträchtigt, was wiederum bei den Kunden dazu führte, dass sie um Rat über die Auswirkungen von Diesel nachsuchten und insbesondere über die Frage, ob man lieber einen Diesel oder einen Benziner kaufen sollte. Diese Ausführungen sollen den Einzelhändlern als Anleitung zur Bereitstellung ausgewogener Informationen dienen, um den Kunden eine fundierte Entscheidung zu ermöglichen.

EU6-Norm – Aktuelle Situation

Kunden, die Dieselfahrzeuge von Jaguar und Land Rover kaufen, können zuversichtlich sein, dass diese voll und ganz allen heutigen EU-Emissionsvorschriften entsprechen. In unseren Fahrzeugen ist die modernste Technologie zur Kontrolle städtischer Schadstoffemissionen eingebaut, um die Ziele bzgl. der Luftqualität und des CO₂-Ausstoßes zu erfüllen.

Jaguar und Land Rover fühlen sich der Übernahme der neuesten und modernsten Technologien sowohl bei Benzin- als auch Dieselfahrzeugen verpflichtet. Wir werden auch weiterhin den Ausstoß von Schadstoffen reduzieren und alle weltweit geltenden Abgasnormen einhalten.

- Alle Jaguar Land Rover Modelle ab **16MY** erfüllen die von der Gesetzgebung geforderte **EU6b-Norm**.
- Die **EU6c-Norm** ist für Neufahrzeuge ab dem **01.09.2018** vorgeschrieben.
- Die **EU6d-Norm**, von der in der Presse häufig die Rede ist, gilt für Neufahrzeuge erst ab **01.09.2019**.

Die genannten Normen werden von Jaguar und Land Rover Neufahrzeugen zu den jeweiligen Daten eingehalten und den dementsprechenden Abgasnormen entsprechen.

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH • Am Kronberger Hang 2a • 65824 Schwalbach a. Ts. • Telefon 06196 9995-0

Handelsregister: Königstein HRB 2408 • USt-IdNr. DE 114172814 • Geschäftsführer: Peter Modelhart

Bankverbindung: Deutsche Bank AG • Frankfurt am Main

IBAN DE04 5007 0010 0095 1541 00 • BIC/SWIFT DEUTDEFFXXX

www.jaguar.de • www.landrover.de



Nachrüstung EU5-Motoren

Nach aktuellem Stand werden Jaguar Land Rover Modelle die mit EU5-Motoren ausgestattet sind, nicht nachgerüstet.

Diesel-Fahrverbot in Städten

Die von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) angestrebten Fahrverbote für ältere Diesel-Modelle in verschiedenen deutschen Städten werden vorerst nicht umgesetzt. Weitere Infos finden Sie z. B. in den folgenden Artikeln der Auto Bild bzw. T-online:

<http://www.autobild.de/artikel/blau-plakette-diesel-fahrverbot-und-euro-5-umruistung-5832056.html>

http://www.t-online.de/auto/elektromobilitaet/id_81677314/stuttgart-euro-5-diesel-fahrverbot-vom-tisch.html

Wichtige Fakten

- Die neuesten EU6-Dieselmotoren von Jaguar und Land Rover gehören zu den saubersten in der Welt. Ihre Schadstoffemissionen (NOx, PM, PN) sind mit denen äquivalenter Benzinmotoren vergleichbar, wobei der CO₂-Ausstoß 20-25 % geringer ist.
- Alle Fahrzeuge von Jaguar und Land Rover sind ab September 2015 mit fortgeschrittener selektiver katalytischer Reduktion (SCR) für die Abgasnachbehandlung ausgestattet (DEF, gemeinhin bekannt als AdBlue), was zur weiteren Verringerung des NO_x-Ausstoßes beiträgt.
- Zwischen 2004 und 2016 ist der durchschnittliche NO_x-Ausstoß von Jaguar Land Rover um mehr als 90 % reduziert worden.
- Hochleistungsfähige Diesel-Rußpartikelfilter (DPFs) fangen 99,9 % aller ultrafeinen Partikel auf.
- Der Ingenium-EU6-Dieselmotor im Range Rover Evoque von Land Rover erreicht einen Ausstoß von nur 109 g CO₂ pro km und im Jaguar XE von nur 99 g CO₂ pro km (gemessen nach NEFZ), womit dies unsere emissionsärmsten Fahrzeuge sind.
- Jaguar und Land Rover haben seit 2005 den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß in größerem Umfang als irgendein anderer Fahrzeughersteller verringert.
- Bis 2020 werden sich die durchschnittlichen CO₂-Abgasemissionen von Jaguar und Land Rover im Vergleich zu 2007 um mehr als die Hälfte verringert haben. Neue Technologien werden uns helfen, den CO₂-Ausstoß um weitere 25 % zu reduzieren.
- Neben weiteren Investitionen in Elektro- und Hybridfahrzeuge investieren wir in unserem Motorproduktionszentrum in Wolverhampton £ 1 Mrd. (etwa € 1,18 Mrd.) in Technologien für noch sauberere Motoren.
- Die bereits in unseren jetzigen EU6-Modellen eingebaute Technologie ermöglicht es uns, die neuen Abgastestanforderungen von RDE und WLTP bei ihrer Einführung zu erfüllen.
- Alle unsere neuen Fahrzeuge nutzen Diesel Exhaust Fluid (DEF, gemeinhin bekannt als AdBlue™) und haben dadurch seit September 2015 eine Verringerung des NO_x-Ausstoßes um 55 % erreicht, verglichen mit der bisherigen Regulierung.

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH • Am Kronberger Hang 2a • 65824 Schwalbach a. Ts. • Telefon 06196 9995-0

Handelsregister: Königstein HRB 2408 • USt-IdNr. DE 114172814 • Geschäftsführer: Peter Modelhart

Bankverbindung: Deutsche Bank AG • Frankfurt am Main

IBAN DE04 5007 0010 0095 1541 00 • BIC/SWIFT DEUTDEFFXXX

www.jaguar.de • www.landrover.de



WLTP

Am 31. Mai 2017 hat die EU eine Empfehlung zur Umstellung der Verbraucherinformationen zu Verbrauch und CO₂-Emissionen auf den WLTP-Zyklus veröffentlicht. Ab dem 01.09.2018 ist dieses Verfahren für neu zuzulassende Pkw grundsätzlich vorgeschrieben.

Weitere detaillierte Informationen zu WLTP und was sich hinter dem neuen Messverfahren verbirgt, finden Sie auf der Homepage des VDA:

<https://www.vda.de/de/themen/umwelt-und-klima/abgasemissionen/wltp-weltweit-harmonisierter-zyklus-fuer-leichte-fahrzeuge.html>

Begriffsklärung

1. Abgase

- a. NO_x – Stickoxid ist ein Gas, das die Luftqualität beeinträchtigt
- b. CO₂ – Kohlendioxid ist ein Gas, das zur globalen Erwärmung beiträgt
- c. PM – die Partikelmasse, Menge der Partikel im Abgas
- d. PN – die Partikelzahl, Anzahl der Partikel im Abgas

2. Abgasnormen – EU-Vorschriften führen unterschiedliche Emissionsgrenzwerte für diesel- und benzingetriebene Fahrzeuge ein. 2011 wurde mit Euro 5 eine Partikelzahl(PN) für Dieselmotoren und 2014 mit Euro 6 eine solche für Benzinmotoren eingeführt.

- a. EU5 – Euro-5-Norm von September 2009 – Einführung des Rußpartikelfilters
- b. EU6 – Euro-6-Norm von September 2014 – Einführung der selektiven katalytischen Reduktion (SCR)

3. Technologie zur Emissionskontrolle

- a. SCR – Selektive katalytische Reduktion ist ein aktives Abgas-Nachbehandlungssystem zur Verringerung des NO_x-Ausstoßes
- b. DEF – *Diesel Exhaust Fluid* (gemeinhin bekannt als AdBlue™) ist eine auf Wasser basierende Urea-Lösung, die zur Verringerung des NO_x-Ausstoßes in den Auspuff eingespritzt wird
- c. DPF – Diesel-Rußpartikelfilter, entfernt 99,9 % aller Partikel vor dem Austritt aus dem Auspuff

4. Andere Terminologien zur Emissionskontrolle

- a. RDE – *Real Driving Emissions* – Abgasmessung im praktischen Fahrbetrieb unter normalen Betriebsbedingungen (schrittweise Einführung ab September 2017)
- b. WLTP – *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure* – ein neuer Abgasprüfzyklus unter realistischeren Fahrbedingungen (schrittweise Einführung ab September 2017)



FAQs

Frage: *Worin besteht die EU6-Gesetzgebung und wann wurde sie eingeführt?*

EU6 ist die Gesetzgebung, die danach strebt, Autos umweltverträglicher zu machen. Sie führt für Abgase strenge Normen ein, zum Beispiel die Grenzwerte für Stickoxid (NOx) und Feinstaub (PM). Die EU6-Vorschriften beschränken den NOx-Grenzwert auf 80 mg/km für Dieselfahrzeuge, was einer 55-prozentigen Verringerung des Ausstoßes im Vergleich mit der vorangegangenen Gesetzgebung entspricht.

Frage: *Wie weisen Hersteller die Einhaltung der Euro-Abgasnormen nach?*

Die Fahrzeuge werden in einem Labor nach einem Regelwerk branchenweiter und rechtlich vorgeschriebener Verfahrensweisen in Gegenwart einer unabhängigen Behörde getestet. Die Hersteller müssen auch regelmäßig die Leistung und Einhaltung der Rechtsbestimmungen von neu hergestellten Pkw testen.

Frage: *Ich habe gelesen, dass die Fahrzeuge im wirklichen Leben die angeblich erreichten Euro-Abgasnormen nicht einhalten; warum ist das so?*

Die gegenwärtigen branchenweit eingesetzten Labortestverfahren sind so ausgelegt, eine Reihe von Bedingungen nachzubilden, die Erfahrungen aus dem wirklichen Leben darstellen.

Dabei nutzen sie eine hochgradig wiederholbare und standardisierte Herangehensweise zur Messung der Abgase des Fahrzeuges. Dagegen stellt sich das Fahren in der Praxis, also im wirklichen Leben, mit ganz unterschiedlichen Umwelt- und Verkehrsbedingungen, bei verschiedenen Geschwindigkeiten auf der Straße und durch den stark persönlichen Fahrstil als wesentlich vielseitiger als im Labor dar. Diese Faktoren können alle den Abgasausstoß eines Fahrzeuges beeinflussen.

Die branchenweiten Testverfahren haben nicht ganz mit dem Fortschritt im Fahrzeugbau und der Fahrzeugfunktionalität Schritt gehalten. Um sich mit dieser Situation zu befassen, werden neue Labortestverfahren entwickelt. Labortests werden bald sowohl durch die RDE-Abgasgesetzgebung (Real Driving Emissions Standards) als auch ein Abgasmessverfahren unter realistischem Fahrverhalten (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure - WLTP) ergänzt.

Das WLTP-Testverfahren verlangt von den Herstellern, die Abgasleistung der Fahrzeuge unter realistischeren Bedingungen als bisher zu messen, wozu auch vom Kunden vorgegebene Optionen gehören, die den Abgasausstoß beeinträchtigen könnten.

Frage: *Wie kontrollieren Jaguar und Land Rover den NOx-Ausstoß ihrer Fahrzeuge?*

Benzinmotoren von Jaguar und Land Rover kontrollieren den NOx-Ausstoß hauptsächlich über einen Dreiwegekatalysator, der NOx in Stickstoff zurückverwandelt. Alle EU6-Dieselmotoren von Jaguar und Land Rover sind mit selektiver katalytischer Reduktion (SCR) ausgestattet.



Frage: *Wie funktioniert die selektive katalytische Reduktion (SCR)?*

Die selektive katalytische Reduktion (SCR) ist ein aktives Abgasnachbehandlungssystem, das NOx-Abgase in unschädliche Gase umwandelt. Das macht ein spezielles Diesel Exhaust Fluid (DEF) möglich, das auch oft als AdBlue™ bezeichnet wird. Die auf Wasser basierende Urealösung (Harnstofflösung) wird in den Auspuff eingespritzt, wodurch sie mit dem NOx über einen Katalysator reagiert und Stickstoff sowie Wasserdampf bildet.

Das DEF muss regelmäßig nachgefüllt werden um abzusichern, dass sowohl das SCR-System als auch der Motor arbeiten können. Diese Flüssigkeit ist der Schlüssel zur Verringerung des NOx-Ausstoßes. Unter der EU6-Norm verringert sich der NOx-Ausstoß um 55 % im Vergleich mit den vorangegangenen Vorschriften.

Frage: *Was wird aus den Abgasvorschriften beim Austritt Großbritanniens aus der EU?*

Jaguar und Land Rover bemühen sich durch aktive Lobby-Arbeit zu gewährleisten, dass sich Großbritannien auch in der Zukunft an die EU-Abgasgesetzgebung hält.

Zusätzlich empfehlen wir Ihnen den folgenden Link zu einem Artikel von Auto-Medienportal:

<https://www.auto-medienportal.net/artikel/detail/40571>

Wir hoffen Ihnen mit diesem Rundschreiben einige Informationen und Antworten liefern zu können. Der Diesel wird auch weiterhin ein wichtiger Faktor bei Jaguar Land Rover sein.

Mit freundlichen Grüßen

Jaguar Land Rover Deutschland GmbH

i. V. Andrea Leitner-Garnell
Direktorin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

i. V. Udo Bub
Direktor After Sales

i. V. Brian Fousse
Leiter Produkt & Planung