

N0x oder C02 – was hat VW falsch gemacht?

geschrieben von Admin | 12. Oktober 2015

Die Hardware der VW Diesel als solche hat also Betriebszustände, die die extrem harten NOx-Grenzwerte in Kalifornien einhalten. Warum lässt ein „kleiner Kreis“ von angeblich kriminellen VW Mitarbeitern seine Diesel nicht mit diesem hervorragenden Betriebszustand auf der Straße fahren? Was die öffentlich rechtlichen Medien dazu recherchieren ist unbefriedigend. Am 1. September 2015 sendete die ARD einen Beitrag des WDR „Das Lügen-Werk: Wie VW die ganze Welt täuschte“. Darin wurde gesagt und gezeigt: „Die Stickoxide werden einfach in einem Filter gesammelt und anschließend durch Einspritzen von Kraftstoff verbrannt.“ Das bedeutet, es soll eine Art Staubsaugerbeutel als NOx Filter geben, welcher gasförmiges (!) NOx sammelt und dann bei Überfüllung durch Verbrennung mit Treibstoff wieder reinigt. Auf diese einfache Art und Weise sollen die NOx Grenzwerte eingehalten werden. Warum wird diese Technik von der Software auf der Straße ausgeschaltet? Zugegeben, ich kenne eine solche Filtertechnik für die NOx-Gase nicht. Ich kenne dafür den bekannten Abgaskatalysator und aktuell die Injektion von Harnstofflösung. Allerdings passt die Technik des „Staubsaugerbeutels“ sehr gut zur Arbeitsweise des klassischen Dieseldieselrußfilters. Noch eine viel größere Ungereimtheit lieferte in der „ARD Infonacht“ des MDR Radios am 2. September 2015 der Journalist Johannes Frewel über ein Krisentreffen der Deutschen Automobilindustrie in Berlin. In seinem Hörfunk-Beitrag sagte ein Experte: „Das nächste eingesparte Gramm CO2 kostet die Industrie 100 Millionen Euro im Jahr und jedes weitere Gramm wird noch teurer.“ Warum wird über CO2 gesprochen, wo es doch um NOx geht? Klar, die Reinigung des Filters, gleich was es aus dem Abgas herausfiltert, verbraucht zusätzlichen Kraftstoff, was die CO2 Emission pro Kilometer Fahrleistung entsprechend erhöht. Die Manipulationssoftware des „kleinen Kreises“ von VW schaltet also zwischen zwei Betriebszuständen um: Der eine ist NOx arm und CO2 reich, der andere ist CO2 arm und NOx reich. Vermutlich hat der „kleine Kreis“ den Umschaltpunkt zu sehr auf CO2 und die Klimarettung verlegt. Deshalb die unsinnige Verlegung bis hinein in die Abgastests. Völlig in Ordnung wäre es doch, die Umschaltung bei 50 km/h zu machen. Dann verlässt das Fahrzeug die geschlossene Ortschaft, die nicht mit NOx belastet werden soll. Außerhalb der Ortschaften spielt die NOx Emission kaum eine Rolle. Dort zählt aber der Kraftstoffverbrauch ganz besonders. Schalteten die VW Diesel bei 50 km/h um, retteten sie insgesamt zwar das Klima etwas weniger, aber der „kleine Kreis“ von VW ersparte sich den Vorwurf, er nähme Gesundheitsschäden durch NOx in Kauf. Allerdings steht bei VW in Wolfsburg die Klimarettung ganz oben auf der Werteskala. Und in der Tat ist es ja so, dass Menschen mit leichtem Hustenreiz zum Autofahren immer noch fit genug sind. Krebserrregend ist keines der Stickoxide. NO ist sogar Neurotransmitter der Viagra-Funktion! CO2 lässt aber nach

Kanzlerinnenberater Prof. Schellnhuber „2050 die Erde explodieren“.
Solche Katastrophenprophezeiungen sind ein ganz anderes Betrugskaliber!
Dr. Gerhard. Stehlik, Hanau

Quellen:

ARD Infonacht Podcast: <http://tinyurl.com/p7nttcc>

(Tipp: ganz unten die 7 Tage Sperre aufheben, dann nach Frei-tag
2.10.2015 04:47 Uhr suchen oder nach dem Titel der Sen-dung: „Deutsche
Autoindustrie berät Folgen der VW-Abgasaffäre“)

ARD Mediathek: <http://tinyurl.com/nsl8k8t>