

RUNDSCHREIBEN



Geschäftsführung_RS 0016.15_Statement von PSA zu den Themen Schadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch

Empfänger:

V P G Agentur
Geschäftsleitung
Verkaufsleitung
Werkstattleitung
Lagerleitung
Verwaltung
Sonstiges:

Geschäftsführung
Ansprechpartner/in:
Stephan Lützenkirchen

Köln, 26. Oktober 2015
Einstellungsdauer bis: 10/2016

Statement von PSA PEUGEOT CITROËN zu den Themen Schadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch

Sehr geehrte Vertragspartnerin, sehr geehrter Vertragspartner,

bitte beachten Sie zu Ihrer umfassenden Information das Konzernstatement im Umfeld der gegenwärtigen Thematik Schadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch.

Mit der Initiative von PSA PEUGEOT CITROËN, realistische Testzyklen für alle Modelle einzuführen, nehmen wir eine Pionierrolle in der Branche ein.

Freundliche Grüße

CITROËN DEUTSCHLAND GmbH

Geschäftsführer

Holger Böhme



INTERNE VERWENDUNG

Paris, 26. Oktober 2015

STATEMENT VON PSA PEUGEOT CITROËN ZU DEN THEMEN SCHADSTOFFEMISSIONEN & KRAFTSTOFFVERBRAUCH

PSA PEUGEOT CITROËN bestätigt, dass die Schadstoffemissionen der Fahrzeuge der Gruppe gesetzeskonform sind und setzt sich für die Veröffentlichung der Verbrauchswerte im regulären Fahrbetrieb in Zusammenarbeit mit einer unabhängigen Prüforganisation ein.

Angesichts der aktuellen Berichterstattung in den Medien zu den Themen Schadstoffausstoß und Dieselmotoren, die sich auf die gesamte Automobilbranche auswirkt, möchte PSA PEUGEOT CITROËN seine Kunden, Investoren und weitere Interessierte besser informieren.

PSA PEUGEOT CITROËN bestätigt, dass die Fahrzeuge der Gruppe zu keinem Zeitpunkt mit Software oder Vorrichtungen zur Erkennung eines Konformitätstests und zur Aktivierung eines Systems zur Behandlung von Schadstoffen, einschließlich Stickoxiden (NO_x), ausgestattet waren, die im regulären Fahrbetrieb deaktiviert sind.

PSA PEUGEOT CITROËN ist der erste Hersteller, der die SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction) „Blue HDi“ bei allen Euro-6-konformen Diesel-Pkw einsetzt. Dieses Abgasnachbehandlungssystem, für das die Gruppe ca. einhundert Patente angemeldet hat, wird in zahlreichen Publikationen als leistungsfähigste Technologie zur NO_x-Behandlung anerkannt.

Mit dem gleichen Ziel entwickelte PSA PEUGEOT CITROËN den Partikelfilter bereits 11 Jahre, bevor dieser im Januar 2011 durch die Euro-5-Norm allen Automobilherstellern vorgeschrieben wurde.

Um das Vertrauen unserer Kunden zu erhalten, setzt sich PSA PEUGEOT CITROËN dafür ein:

- So bald wie möglich die Verbrauchswerte im regulären Fahrbetrieb für die wichtigsten Modelle unter der Kontrolle einer unabhängigen Prüforganisation zu veröffentlichen;
- Technische Maßnahmen zu treffen, um das zukünftige Testverfahren WLTP*, das die realen Fahrbedingungen besser widerspiegeln soll, möglichst frühzeitig einzuführen.

*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure – Neues einheitliches Testverfahren für leichte Fahrzeuge



In diesem Zusammenhang muss **zwischen den verschiedenen Typen von Emissionen, die bei einer Verbrennung** (Heizungsanlagen in Privathaushalten, Kaminöfen, Zigaretten, Industrieanlagen, Verbrennungsmotoren ...) **entstehen**, unterschieden werden. Die wichtigsten dieser Emissionen sind:

- **CO₂ (Kohlendioxid)**: Dieses Treibhausgas hat Auswirkungen auf die Ozonschicht. Der CO₂-Ausstoß verhält sich proportional zum Kraftstoffverbrauch.
- **Feinstaub**: Der gesamte Straßenverkehr (Lkws, Busse, leichte Nutzfahrzeuge, Benzin- und Diesel-Pkw) ist landesweit für 14 % der Feinstaubemissionen verantwortlich und liegt damit hinter den Anteilen von Wohngebäuden/Dienstleistungssektor (41 %, Fernwärme, Kaminöfen, Zubereitung von Speisen ...) und der verarbeitenden Industrie (31 %).
- **Stickoxide (NO_x)**: Diese sind teilweise für die über großen Städten sichtbare Luftverschmutzung verantwortlich.

Was den Kraftstoffverbrauch betrifft, so ist allgemein anerkannt, dass der aktuelle europäische Testzyklus NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) aus dem Jahr 1992, der als Grundlage für die Zulassungen dient, den regulären Fahrbetrieb nur unzureichend widerspiegelt. Allerdings ermöglicht er einen Vergleich zwischen den Modellen auf der Grundlage eines genau geregelten Testverfahrens.

An dieser Stelle möchten wir Sie an die wichtigen Punkte erinnern, auf die Sie Ihre Kunden und Interessenten aufmerksam machen müssen:

- **PSA PEUGEOT CITROËN ist 2015 Marktführer bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen** mit 106,9 Gramm CO₂ pro Kilometer (Durchschnitt der europäischen Hersteller 120,9 g).
- **PSA PEUGEOT CITROËN bietet verschiedene Lösungen** (Plug-in-Hybrid, rein elektrische Modelle, Optimierung und Schadstoffreduzierung bei Benzin- und Dieselmotoren, Leichtbau usw.) und entwickelt diese aktiv weiter, um auch künftig die besten Lösungen für nachhaltige Mobilität bereitstellen zu können.
- Heute bieten **die Marken der Gruppe PSA PEUGEOT CITROËN eine Auswahl an effizienten Motoren** zur Reduzierung von Schadstoffausstoß und Kraftstoffverbrauch an:
 - **BlueHDi-Dieselmotoren**

Allgemein bieten Dieselmotorisierungen einen höheren Verbrennungswirkungsgrad als Benzinmotoren, sodass ihr Kraftstoffverbrauch/CO₂-Ausstoß bei gleicher Motorleistung niedriger ist.

Beim Diesel war PSA PEUGEOT CITROËN stets einen Schritt voraus. Bereits im Jahr 2000 (11 Jahre, bevor dies durch die Euro-5-Norm allgemein vorgeschrieben wurde) entwickelte die Gruppe den Partikelfilter (FAP) zur Reduzierung selbst kleinster Rußpartikelemissionen in den Abgasen und rüstete sämtliche Dieselfahrzeuge nach und nach damit aus.



Ab 2013 stattete die Gruppe als einer der ersten Hersteller sämtliche Euro-6-Dieselfahrzeuge mit der **SCR-Technologie** (Selective Catalytic Reduction, selektiver Katalysator zur Reduzierung der NO_x-Emissionen), dem heute wirksamsten System zur Reduzierung des Stickoxidausstoßes (NO_x) bei gleichzeitiger Verbrauchsreduzierung, aus.

Durch den Einbau des **SCR-Katalysators** vor dem Partikelfilter mit Additiveinspritzung können:

- **die NO_x-Emissionen** um bis zu 90% **reduziert werden**,
- **99,9 %** – auch der kleinsten – **Russpartikel (bezogen auf die Anzahl) beseitigt werden**,
- **CO₂-Ausstoß und Kraftstoffverbrauch reduziert werden** (bis zu 20 % niedriger als bei den Euro-5-Motorisierungen),
- **ein schnellerer Beginn der aktiven NO_x-Nachbehandlung nach dem Starten des Fahrzeugs** verglichen mit anderen Technologien **garantiert werden**.

Vorteile für unsere Kunden:

- **Auf diese Weise wurde der Schadstoffausstoß auf das Niveau der Benzinmotoren gesenkt.**
- Aktuell ist der am Ende der Auspuffanlage der **BlueHDi-Motoren** bzw. der alten HDi-Motoren mit Partikelfilter (FAP) **gemessene Feinstaubanteil niedriger als der der vom Motor angesaugten Umgebungsluft** (durch unabhängige Studien bestätigt: AIRPARIF – AQS – AERASENSE).
- **PureTech-Benzinmotoren**

Bei allen PureTech-Motoren kommen Technologien zum Einsatz, die der Begrenzung des Kraftstoffverbrauchs und der bei der Verbrennung anfallenden Schadstoffemissionen dienen.

Vorteile für unsere Kunden:

- Der Verbrauch/**CO₂-Ausstoß wurde** bei den Saugmotoren **um bis zu 25 %** und bei den Turboaggregaten um 21 % gegenüber den Vierzylinder-Benzinmotoren gleicher Leistung **reduziert**.
- Diese Verringerung von Verbrauch und CO₂-Ausstoß wurde ohne Beeinträchtigung von Leistung und Fahrkomfort erreicht (bestenfalls Kompromiss zwischen Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen und Leistung: **95 % des Drehmoments stehen ab 1500 U/min zur Verfügung**, ähnlich der Leistung und des Fahrkomforts eines Dieselmotors).

Der Dreizylinder-Turbo-Benzinmotor (PureTech 110 und PureTech 130) wurde 2015 in seiner Klasse als Motor des Jahres ausgezeichnet.

Dank dieser Technologien **gehören die Abweichungen zwischen den Emissionen unter Prüfbedingungen und den Werten im regulären Fahrbetrieb** bei Diesel- wie bei Benzinmotoren **zu den niedrigsten der Automobilindustrie** (Quelle: Auto-Plus Nr. 1398 vom 19.06.2015 – Studie zum Verbrauch von 1000 Fahrzeugen).