

Robert Halicki
Redaktor naczelny
44tuning Performance Center
www.youtube.com/@44tuningPerformanceCenter
46-022 Kępa k/Opola
Opolska 30
+48 604532800

Bundesamt für Kraftfahrzeugwesen – KBA

Fördestraße 16
24944 Flensburg
kba@kba.de

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

gegen das Vorgehen dieser Behörde, einschließlich der Aufforderung zur unverzüglichen Einstellung von Verstößen, zur ordnungsgemäßen Erfüllung dienstlicher Pflichten, zur unverzüglichen Einleitung einer Informationskampagne, Abhilfemaßnahmen und Marktkontrollen in der Automobilbranche sowie in damit verbundenen und davon profitierenden Branchen, u. a. gemäß der EU-Verordnung 2018/858 vom 30. Mai 2018 und anderen Rechtsvorschriften im Bereich der Verantwortung für die Sicherheit von Eigentum, Gesundheit, Leben, im Straßenverkehr, für die Umwelt und zur Abwehr dieser Gefahren.

Gleichzeitig geht es nicht darum, Verbrennungs- oder Hybridantriebe zu diffamieren, um für Elektrofahrzeuge zu werben, die für den Menschen selbst noch gefährlicher und zudem nicht umweltfreundlich sind, aber dennoch bisher hergestellt, verkauft und leider auf den Straßen unterwegs sind, sondern darum, eine Art „RESET“ für Handlungen einzuleiten, die den Grundsätzen der Menschlichkeit widersprechen.

Betrifft: Ihre Antwort mit dem Aktenzeichen GZ 512N-120.01/001#099 bezüglich der Meldung, die der Geschädigte bei Ihrer Behörde eingereicht hat, nachdem er in Deutschland ein Fahrzeug der Marke Porsche Cayenne S mit der Fahrgestellnummer WP1ZZZ9YZKDA63082 – bei einem Händler (aus einer Anzeige auf dem Portal www.mobile.de) im Porsche Zentrum Dortmund, unter Vorlage der durchgeführten Untersuchungen und des technischen Gutachtens Nr. 1/29/09/2025 vom 29.09.2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

Diese Anrede ist bewusst formell und direkt gehalten, und es ist nicht auszuschließen, dass Sie gerade eine beispiellose Beschwerde – einen offenen Brief – erhalten. Im Hinblick auf das allgemeine gesellschaftliche Wohl, die Sicherheit von Eigentum, im Straßenverkehr (und darüber hinaus) sowie für die Gesundheit und das Leben aktiver und passiver Verkehrsteilnehmer, der gesamten „Automobilbranche“ sowie unseres gemeinsamen Gutes, der Umwelt, ist dieses Dokument noch keine Anklageschrift; sollte jedoch weiterhin eine passive Haltung herrschen und das Handeln der staatlichen Behörden (sowie der in ihrem Auftrag handelnden Stellen) wirkungslos bleiben, ist nicht auszuschließen, dass es in Zukunft zu einer solchen Eskalation kommen könnte.

Ich hoffe, dass Ihnen das allgemeine gesellschaftliche Wohl, die Sicherheit von Eigentum, im Straßenverkehr (und darüber hinaus) die Gesundheit und das Leben aktiver und passiver Verkehrsteilnehmer, einschließlich der gesamten „Automobilbranche“, sowie unsere gemeinsame Umwelt tatsächlich am Herzen liegen.

Allerdings lassen das Ausmaß der Marktaktivitäten, die den Anforderungen des Stands der Technik und des Rechts widersprechen, die weit verbreitete, alltägliche Inkompetenz, die diffuse Verantwortlichkeit, die in vielerlei Hinsicht sogar die Merkmale der organisierten Kriminalität erfüllt, Marktabsprachen, weit verbreiteter unlauterer Wettbewerb und unlautere Marktpraktiken sowie eine Reihe sich gegenseitig verstärkender Folgen, Heuchelei, Passivität, Inkompetenz, Duldung von Handlungen seitens der Behörden selbst (sowie derjenigen, die im Auftrag dieser Behörden handeln oder deren Genehmigungen, Zulassungen nutzen), die den Anforderungen des Stands der Technik und des Rechts widersprechen, sowie das alltägliche rechtliche, strafrechtliche und finanzielle Risiko für die Nutzer selbst (einschließlich der Mitarbeiter, die Fahrzeuge und Maschinen bedienen), die Entstehung von Gefahren für die Sicherheit von Eigentum, im Straßen- und Feldverkehr sowie für die Gesundheit und das Leben der Fahrzeugnutzer und der passiven Verkehrsteilnehmer (oder dieser Branche) sowie die langjährigen und unvorstellbaren Umweltschäden haben einen unmenschlichen kritischen Punkt erreicht.

Nutzer und Eigentümer von Fahrzeugen und Maschinen sind seit Jahren in vielerlei Hinsicht (wie unten aufgeführt) einer unwahren Informations- und Marketingpropaganda ausgesetzt, die de facto von Anfang an weder den Anforderungen des Stands der Technik noch den gesetzlichen Vorschriften entspricht; und bei Reklamationen, Meldungen und Ansprüche – wird die Verantwortung mehr oder weniger auf die Anforderungen, Vorschriften und Verfahren der Hersteller sowie auf EU- oder internationale Normen abgewälzt, obwohl diese unwirksam sind und von Anfang an den grundlegenden Zusagen, Garantien und Vorgaben nicht entsprachen.

Dies betrifft auch den vorliegenden Fall des Fahrzeugs der Marke Porsche Cayenne S mit der Fahrgestellnummer (VIN): WP1ZZZ9YZKDA63082, was in dem oben genannten technischen Gutachten Schritt für Schritt aufgeführt ist.



Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: 0-1090-2	0-1090-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	79,05	34,43	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	13,91	7,891	
Wskaźnik lepkości		ASTM D 2270	182	212	
Całkowita liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	12,98	3,14	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412		19,20	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412		7,67	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412		15,59	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	497	752	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412		0,62	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412		0,36	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412		0,29	
Krzem	ppm	ASTM D5185	6	33	

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Sód	ppm	ASTM D5185	11	15	
Potas	ppm	ASTM D5185	2	4	
Metale ścierne					
Cyna	ppm	ASTM D5185			
Antymon	ppm	ASTM D5185			
Ołów	ppm	ASTM D5185	1	1	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	1	1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	1	2	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	6	50	
Chrom	ppm	ASTM D5185		1	
Miedź	ppm	ASTM D5185	6	16	
Tytan	ppm	ASTM D5185			
Aluminium	ppm	ASTM D5185	5	12	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	2084	1209	
Molibden	ppm	ASTM D5185	92	4	
Cynk	ppm	ASTM D5185	1179	803	

Fosfor	ppm	ASTM D5185	938	571	
Bor	ppm	ASTM D5185	145	141	
Magnez	ppm	ASTM D5185	1320	32	
Wapń	ppm	ASTM D5185	1718	1760	
Bar	ppm	ASTM D5185			

Oben finden Sie die Tabelle mit den Ergebnissen der Motoröluntersuchung für diesen Porsche Cayenne S – die Ergebnisse sind kritisch, und das verwendete neue Motoröl hat von Anfang an nicht den Anforderungen dieses Motors entsprochen.

Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: O-9-2	O-1089-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	24,77	22,70	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	5,600	5,253	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	176	175	
Całkowita liczba kwasowa	mgKOH/g	ASTM D 664	2,06	1,80	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	468	267	
Klasa czystości wg NAS	-	NAS 1638	8	11	
Klasa czystości wg ISO	-	ISO 4406	19/16/11	23/20/12	
>4µm	-	ISO 4406	302310	4251664	
>6µm	-	ISO 4406	40592	509716	

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

>14µm	-	ISO 4406	1282	2408	
>21µm	-	MTD	324	508	
>38µm	-	MTD	42	24	
>70µm	-	MTD	4	4	
Krzem	ppm	ASTM D5185	<1	27	
Sód	ppm	ASTM D5185	6	16	
Potas	ppm	ASTM D5185	<1	7	
Metale ścierne					
Cyna	ppm	ASTM D5185	-	6	
Antymon	ppm	ASTM D5185	-	<1	
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Mangan	ppm	ASTM D5185	<1	7	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	3	300	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Miedź	ppm	ASTM D5185	1	142	
Tytan	ppm	ASTM D5185	-	1	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	<1	96	
Dodatki					

Siarka	ppm	ASTM D5185	930	1345	
Molibden	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Cynk	ppm	ASTM D5185	<1	9	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	462	571	
Bor	ppm	ASTM D5185	170	161	
Magnez	ppm	ASTM D5185	1	12	
Wapń	ppm	ASTM D5185	584	712	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Oben ist die Tabelle mit den Ergebnissen der Untersuchung des Hydrauliköls aus dem ZF8HP-Getriebe dieses Porsche Cayenne S zu sehen – die Ergebnisse waren kritisch, und das verwendete neue Öl entsprach von Anfang an nicht den Anforderungen dieses Getriebes und dieses Fahrzeugs.

Ihre übermittelte Antwort hat lediglich bestätigt, dass in völliger Widersprüchlichkeit zu den Anforderungen des Stands der Technik und des Rechts seit Jahren auf dem Markt in unvorstellbarem Ausmaß gehandelt wird – angefangen bei den Herstellern von Fahrzeugen und deren Ersatzteilen sowie deren Vertretern über die Zulassungs- und Kontrollbehörden (einschließlich bei routinemäßigen Fahrzeuginspektionen, Abgasmessungen, Wartungen usw.) über Händler, Kfz-Zulassungsbehörden, Versicherungsgesellschaften, den Ersatzteil- und Servicemarkt sowie Sachverständige usw. – verfügt seit vielen Jahren über eine staatliche, behördliche stillschweigende Duldung und agiert ohne die erforderliche, tatsächlich wirksame Aufsicht und Kontrolle, was unter anderem im Rahmen eines Kausalzusammenhangs zum Verkauf eines Fahrzeugs der Marke Porsche Cayenne S mit der Fahrgestellnummer (VIN): WP1ZZZ9YZKDA63082, der eine Reihe versteckter technischer und rechtlicher Mängel aufweist, die im technischen Gutachten Nr. 1/29/09/2025 vom 29.09.2025 zusammen mit den Ursachen-Wirkungs-Untersuchungen der Öle und einschließlich des Bildmaterials aufgeführt sind.

Eine solche Behauptung stellt angesichts der von mir vorgelegten Ergebnisse und Fakten – als Autor einer bedeutenden, weltweiten Entdeckung hinsichtlich der negativen Phänomene, die bei Verbrennungs- und Hybridantrieben auftreten, sowie als Urheber einer bahnbrechenden Technologie in Bezug auf Wirkungsgrad, Langlebigkeit und die effektive Reduzierung von Abgasemissionen – verletzt nicht nur die Persönlichkeitsrechte des Geschädigten, sondern auch meine Würde sowie meines technischen und wissenschaftlichen Lebenswerks, da die übermittelte Gutachten, Forschungsergebnisse, die aufgezeigten technisch-rechtlichen Grundlagen sowie die Meldung des Geschädigten nicht mit der gebotenen Ernsthaftigkeit und dem technisch-rechtlichen Verständnis behandelt wurden, wie es bei der ordnungsgemäßen Erfüllung der dienstlichen Pflichten durch die Mitarbeiter Ihrer Behörde der Fall sein sollte.

Ich persönlich würde es verabscheuen, irgendeine wesentliche Kontrollfunktion auszuüben, umso mehr, wenn ich dafür eine Vergütung erhalten würde, ohne gleichzeitig die Physik, die Technik und in diesem Zusammenhang das Recht angemessen zu verstehen.

Sicherlich, wenn beispielsweise Albert Einstein an Sie schreiben und sachlich einen Verstoß in einem bestimmten Bereich darlegen würde, hätten Sie wohl kaum den Mut, ihm zu antworten, dass beispielsweise die Gesetze der Physik anders seien, dass er sich in Physik nicht auskenne, dass kein Verstoß vorliege oder vorliege und alles in Ordnung sei.

Gleichzeitig haben die Bürger Deutschlands (und anderer Länder) das Glück, dass z. B. Feuerwehrleute ihre Pflichten wesentlich verantwortungsbewusster, effektiver effizienter ihre Aufgaben wahrnehmen und dabei oft ihre Gesundheit und ihr Leben riskieren – denn welcher Feuerwehrmann würde es auf die leichte Schulter nehmen, auf die Meldung eines Geschädigten, z. B. über einen Brand, zu reagieren, und behaupten, dass er dafür nicht zuständig sei oder dass es vielleicht gar nicht so schlimm sei, dass sich der Brand vielleicht von selbst löschen würde usw.

Öleigenschaften	Einheit	Normen	Referenzprobe: P-342-2	P-342-1	Anmerkungen
Viskosität bei 40 °C	cSt	ASTM D 7042	62,87	44,50	
Viskosität bei 100 °C	cSt	ASTM D 7042	11,97	9,299	
Viskositätsindex	-	ASTM D 2270	190	198	
Gesamtbasenzahl	mgKOH/g	ASTM D 4739	8,14	6,00	
Oxidation	Abs/cm	ASTM E 2412	-	1,18	

Nitrierung	Abs/cm	ASTM E 2412	-	1,58	
Sulfatierung	Abs/cm	ASTM E 2412	-	1,23	
Verunreinigungen					
Wassergehalt	ppm	ASTM D 6304C	681	768	
Ruß	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,01	
Kraftstoff	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,13	
Glykol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,98	
Silizium	ppm	ASTM D5185	1	13	
Natrium	ppm	ASTM D5185	23	34	
Kalium	ppm	ASTM D5185	12	16	
Abrasive Metalle					
Zinn	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Antimon	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Blei	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Nickel	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	1	1	
Eisen	ppm	ASTM D5185	3	52	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Kupfer	ppm	ASTM D5185	3	6	
Titan	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Aluminium	ppm	ASTM D5185	2	3	
Zusatzstoffe					
Schwefel	ppm	ASTM D5185	1853	1924	
Molybdän	ppm	ASTM D5185	1	7	
Zink	ppm	ASTM D5185	1042	1096	
Phosphor	ppm	ASTM D5185	836	840	
Bor	ppm	ASTM D5185	568	499	
Magnesium	ppm	ASTM D5185	28	33	
Kalzium	ppm	ASTM D5185	2124	1984	
Barium	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Untersuchung des Motoröls erst 5 km nach dem Ölwechsel (Probenentnahme während des Besuchs im Porsche Zentrum Dortmund am 17.03.2026) Der Ölwechsel wurde gemäß dem von Porsche vorgeschriebenen Verfahren durchgeführt, und das Fahrzeug sollte potenziell mit Öl in diesem Zustand und mit diesen Parametern auf die Straße fahren, am Straßenverkehr teilnehmen und 2000 km zurücklegen, um den Ölverbrauch zu überprüfen – das Öl befindet sich in einem kritischen Zustand

Ich bin persönlich davon überzeugt, dass, wenn z. B. Feuerwehrleute wie die Marktaufsichtsbehörden in der Automobilbranche oder wie Kfz-Prüfstellen und Abgasmessstellen agieren würden, dann z. B.: nicht nur Deutschland, sondern ganz Europa wie eine einzige riesige Brandstätte und Trümmerwüste aussehen würde, umgeben nicht von sauberer Luft, sondern von dichtem Smog und ständig zahlreichen Bränden.

Glücklicherweise ist es dank ihnen anders, doch bei vielen Vorfällen mit Fahrzeugen, z. B. bei Fahrzeugbränden infolge mangelhafter Konstruktion, Wartung und synergistischer Effekte, z. B. Abgassystemen, wie bei bestimmten Baureihen von BMW-Dieselmotoren, nicht auszuschließen, dass die Feuerwehr eingreifen musste, obwohl dies in Wirklichkeit unter anderem auf das unwirksame Vorgehen der Marktaufsichtsbehörden in der Automobilbranche und die unzureichende technische Überprüfung der Fahrzeuge in den Prüfstellen zurückzuführen war.

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Gleichzeitig ist, wie Sie in Ihrer Antwort dargelegt haben, das KBA unter anderem die für die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge zuständige Behörde. Die Marktüberwachung der oben genannten Produkte erfolgt auf der Grundlage der Rahmenverordnungen (EU) 2018/858, 168/2013 und 167/2013, gegebenenfalls ergänzt durch die Europäische Marktüberwachungsverordnung (EU) 2019/1020. Die Befugnisse zur Durchsetzung der Marktüberwachung gemäß den europäischen und nationalen Vorschriften wurden dem KBA durch das Gesetz zur Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA-Gesetz – KBAG) übertragen.

Gemäß der Verordnung 2018/858 – Begriffsbestimmungen:

„Marktüberwachung“ bezeichnet die Maßnahmen und Vorkehrungen, die von den Marktüberwachungsbehörden getroffen werden, um sicherzustellen, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten sowie Teile und Ausrüstungen, die auf dem Markt bereitgestellt werden, den Anforderungen der einschlägigen Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union entsprechen und weder die Gesundheit, die Sicherheit, die Umwelt noch andere Aspekte des Schutzes des öffentlichen Interesses gefährden.

Gleichzeitig wird der Schlüsselbegriff im Zusammenhang mit „Emissionsminderungsvorrichtungen“ wie folgt erläutert:

ein Mechanismus oder eine Vorrichtung, die Schadstoffe, z. B. aus Kraftfahrzeugabgasen, entfernt, die andernfalls in die Atmosphäre freigesetzt würden.

Artikel 6 Pflichten der Mitgliedstaaten

6. Die Mitgliedstaaten organisieren und führen Marktüberwachungsmaßnahmen und Kontrollen von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten durch, die gemäß dieser Verordnung und gemäß Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 in Verkehr gebracht werden.

(7) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Marktüberwachungsbehörden, sofern sie dies für notwendig und gerechtfertigt erachten, befugt sind, die Räumlichkeiten von Wirtschaftsakteuren in ihrem Hoheitsgebiet zu betreten und die erforderlichen Proben von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten zum Zwecke der Konformitätsprüfung zu entnehmen.

8. Die Mitgliedstaaten führen regelmäßige Überprüfungen und Bewertungen der Funktionsweise ihrer Typgenehmigungsverfahren durch. Diese Überprüfungen und Bewertungen finden mindestens alle vier Jahre statt, und ihre Ergebnisse werden der Kommission sowie dem in Artikel 11 genannten Forum für den Informationsaustausch über die Durchsetzung der Vorschriften (im Folgenden „Forum“) übermittelt. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen eine Zusammenfassung der Ergebnisse der regelmäßigen Überprüfungen und Bewertungen. Die Mitgliedstaaten legen der Kommission und dem Forum einen Bericht

darüber vor, wie sie etwaige Empfehlungen des Forums gemäß Artikel 11 Absatz 5 berücksichtigt haben.

9. Die Mitgliedstaaten führen regelmäßige Überprüfungen und Bewertungen der Funktionsweise ihrer Marktüberwachungsmaßnahmen durch. Diese Überprüfungen und Bewertungen finden mindestens alle vier Jahre statt, und ihre Ergebnisse werden der Kommission und dem Forum übermittelt.

Die Mitgliedstaaten veröffentlichen eine Zusammenfassung der Ergebnisse der regelmäßigen Überprüfungen und Bewertungen.

Artikel 8 Pflichten der Marktüberwachungsbehörden

10. Die Marktüberwachungsbehörden ergreifen geeignete Maßnahmen, um die Nutzer im Hoheitsgebiet ihres Mitgliedstaats innerhalb eines angemessenen Zeitraums vor Gefahren zu warnen, die sie selbst oder die Kommission in Bezug auf Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, um das Risiko von Verletzungen oder anderen Schäden zu verhindern oder zu verringern, einschließlich der Veröffentlichung solcher Informationen auf der Website der jeweiligen Marktüberwachungsbehörde.

Die Marktüberwachungsbehörden arbeiten mit den Wirtschaftsteilnehmern bei Maßnahmen zusammen, die dazu dienen, von diesen Wirtschaftsteilnehmern in Verkehr gebrachte Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten verursachte Gefahren zu verhindern oder zu mindern.

11. Beschließen die Marktüberwachungsbehörden eines Mitgliedstaats, ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit gemäß Anhang XI vom Markt zu nehmen, so unterrichten sie den betroffenen Wirtschaftsteilnehmer und die zuständige Typgenehmigungsbehörde darüber.

Artikel 59 Informationen für die Nutzer

(1) Der Hersteller darf keine technischen Informationen über die spezifischen Angaben zu einem Fahrzeugtyp, einem System, einem Bauteil, einer selbstständigen technischen Einheit, einem Teil oder einer Ausrüstung bereitstellen, die in dieser Verordnung oder in den in Anhang II aufgeführten Rechtsakten vorgesehen sind und die nicht mit den spezifischen Angaben der von der Typgenehmigungsbehörde erteilten Typgenehmigung übereinstimmen.

2. Der Hersteller stellt den Nutzern alle relevanten Informationen sowie die erforderlichen Anweisungen zur Verfügung, in denen alle besonderen Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit der Nutzung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils, der selbstständigen technischen Einheit, des Teils oder der Ausrüstung beschrieben sind.

(3) Die in Absatz 2 genannten Informationen sind in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Mitgliedstaats bereitzustellen, in dem das Fahrzeug, das System, das Bauteil, die selbstständige technische Einheit, das Ersatzteil oder die Ausrüstung in Verkehr gebracht, zugelassen oder registriert werden soll. Diese Informationen sind auch in der Bedienungsanleitung anzugeben.

Artikel 13 Allgemeine Pflichten der Hersteller

5. Die Hersteller stellen sicher, dass ihre Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten nicht so konstruiert sind, dass Strategien oder andere Maßnahmen aktiviert werden können, die die bei den Prüfverfahren erzielten Ergebnisse in einer Weise verändern, die unter den im normalen Betrieb zu erwartenden Bedingungen zu einer Nichteinhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung führt.

6. Die Hersteller legen Verfahren fest, um sicherzustellen, dass serienmäßig hergestellte Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.

7. Die Hersteller untersuchen alle eingegangenen Beschwerden über Gefahren, mutmaßliche Vorfälle oder Fälle der Nichtkonformität von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten, Teilen und Ausrüstungen, die sie in Verkehr gebracht haben.

Die Hersteller führen ein Verzeichnis dieser Beschwerden und halten bei jeder Beschwerde eine Beschreibung des Problems sowie detaillierte Angaben fest, die für die genaue Bestimmung des Typs des Fahrzeugs, des Systems, der Komponente, der selbstständigen technischen Einheit, des Teils und der Ausrüstung, auf die sich die Beschwerde bezieht, erforderlich sind; im Falle begründeter Beschwerden informieren die Hersteller ihre Händler und Importeure darüber.

Artikel 15 Pflichten der Vertreter des Herstellers

1. d) den Hersteller unverzüglich über Beschwerden und Meldungen bezüglich Gefahren, vermuteter Vorfälle oder Konformitätsprobleme im Zusammenhang mit Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten, Teilen oder Ausrüstungen zu informieren, die in den Geltungsbereich dieser Vollmacht fallen;

Da unter anderem dieses Fahrzeugmodell seit Jahren auf dem Markt angeboten wird, haben Sie geantwortet, dass es keinerlei Beschwerden von Nutzern gegeben habe, obwohl Nutzer unter anderem mit dieser Art von Verbrennungsmotoren seit Jahren eine Reihe von Problemen haben, z. B.: unzureichende, unwirksame Funktion von Emissionsminderungsrichtungen, vorzeitige Schäden, Festfressen, Generalüberholungen usw. Wo kann man dann die Ergebnisse und Auswirkungen der Kontrollen einsehen, z. B. für Fahrzeuge der Marke Porsche Cayenne S, die seit 2018 hergestellt, verkauft und genutzt werden?

Wo kann man die Ergebnisse der Kontrollen von Fahrzeugen anderer Hersteller, Fahrzeugmodellen und Maschinen einsehen? Wo kann man die Ergebnisse der Kontrollen zur Effizienz, Wirksamkeit und ordnungsgemäßen Durchführung von Inspektionen in Kfz-Prüfstellen sowie von Abgasmessungen einsehen?

Warum sind diese nicht auffindbar? Existieren sie überhaupt? Wenn ja, sollten dann die Öffentlichkeit und die Bürger angesichts der enormen Schädlichkeit und der Gefahren

für Eigentum und Umwelt nicht über die Prüfergebnisse informiert werden? Was bedeutet es, wenn es keine eindeutigen Mitteilungen gibt?

Wenn hypothetisch eine wirksame Kontrolle durchgeführt wurde, warum erfüllen diese Fahrzeuge dann nicht die Anforderungen, die unter anderem in der EU-Verordnung 2018/858 festgelegt sind, und kommt es zu einer Situation wie in diesem Fall, dass ein Nutzer in gutem Glauben über das größte Kleinanzeigenportal www.mobile.de bei einem Vertreter des Fahrzeugherstellers ein Fahrzeug mit einer Reihe versteckter, technischer und rechtlicher Mängel erwirbt, die unter anderem auf einem unvollendeten Produktionsprozess, unwirksamen technischen Lösungen und der Verwendung universeller, aber unwirksamer wesentlicher Konstruktionselemente wie Öle (Motor und Antrieb) beruhen, unangemessene, mehr oder weniger unwirksame Wartungsintervalle, Empfehlungen und Wartungsumfänge bis hin zu einer unsachgemäßen, geradezu absurd inkompetenten und den Käufer (hinsichtlich des Fahrzeugzustands) völlig in die Irre führenden Prüfung durch Porsche Approved.

Wie aus der Antwort der ACEA aus Brüssel hervorgeht (Inhalt im Anhang), tragen die Fahrzeughersteller die direkte Verantwortung für wesentliche Konstruktionselemente von Fahrzeugen und Maschinen in Form von Motor-, Getriebe- und Hydraulikölen, und eine Reihe unabhängiger Tests und Untersuchungen hat gezeigt, dass Universalöle, die von den Fahrzeugherstellern empfohlen und vorgeschrieben werden, von Importeuren empfohlen und von deren Vertretern auf dem Markt, von unabhängigen Werkstätten und den Nutzern selbst verwendet werden, den tatsächlichen Anforderungen der jeweiligen Bauteile, den angestrebten Zielen und den Wartungsintervallen nicht entsprechen und dadurch Schäden, Gefahren, negative Folgen, vorzeitige Ausfälle, Beschädigungen usw. in unvorstellbarem Ausmaß verursachen.

Dear Mr. Halicki,

Thank you for reaching out on ACEA standards for automotive lubricants. I will try to provide some insight in the ACEA Oil Sequences. The latest version of the ACEA Oil Sequences for Light-Duty Engines (service-fill oils for gasoline engines, light-duty diesel engines, and gasoline and light-duty diesel engines with aftertreatment devices) can be found here for the latest version of the ACEA Oil Sequences for Heavy-Duty Engines (service-fill oils for heavy-duty diesel engines) can be found here. Within each class, there are categories which reflect different performance requirements. Typical applications for each sequence are described in the specific ACEA Oil Sequence for guidance only. Specific applications of each sequence are the responsibility of individual engine manufacturers for their own vehicles / engines. The ACEA Oil Sequences define the minimum quality level of an oil product for self-certification to the European Engine Lubricants Quality Management System (EELQMS) and for presentation to ACEA members. Where claims are made that oil performance meets the requirements of the ACEA Oil Sequences (eg product literature, packaging, labels), they must specify the ACEA class and category (see nomenclature and ACEA process for definitions). Individual ACEA member

companies may require performance parameters other than those covered by the tests shown, or more stringent limits.

Where claims are made that oil performance meets the requirements of the ACEA Oil Sequences (eg product literature, packaging, labels), they must specify the ACEA class and category (see nomenclature and ACEA process for definitions).

ACEA is continuously updating the reference testing requirements with the Coordinating European Council (CEC). CEC is the primary resource for the development, maintenance and distribution of a portfolio of standardised performance tests for fuel and lubricating fluids that meet current and evolving needs of vehicle and equipment manufacturers and end users in Europe and beyond. CEC is an Industry-based non-profit organisation with scientific objectives, established to develop and maintain a portfolio of high quality performance tests for fuel and lubricating fluids used in passenger cars, motor cycles, commercial vehicles, off-road vehicles and equipment. CEC is founded and supported and funded by associations representing the Vehicle (ACEA), Petroleum Additives (ATC), Lubricants (ATIEL) and Fuels (CONCAWE) industry in Europe. CEC provides a globally recognised suite of standardised test methods which provide trade and users the assurance that products meet the quality requirements of the vehicle and equipment manufacturers. It also provides up-to-date information on its activities, current test methods and those under development through its Secretariat, the CEC Website and its member associations while stimulating the exchange of information and promotes the wide availability of its test methods. The standardised test methods can be found here.

Kind regards,

Sustainable Mobility Manager

European Automobile

Manufacturers' Association

www.acea.auto

Sehr geehrter Herr Halicki,

Vielen Dank für Ihre Anfrage zu den ACEA-Normen für Kfz-Schmierstoffe. Ich werde versuchen, Ihnen einen Einblick in die ACEA-Ölsequenzen zu geben. Die aktuellste Version der ACEA-Ölsequenzen für Leichtmotoren (Betriebsöle für Benzinmotoren, Leichtdieselmotoren sowie Benzin- und Leichtdieselmotoren mit Abgasnachbehandlungssystemen) finden Sie hier; die aktuellste Version der ACEA-Ölsequenzen für Schwerlastmotoren (Betriebsöle für Schwerlastdieselmotoren) finden Sie hier. Innerhalb jeder Klasse gibt es Kategorien, die unterschiedliche Leistungsanforderungen widerspiegeln. Typische Anwendungsbereiche für jede Sequenz werden in der jeweiligen ACEA-Ölsequenz lediglich als Orientierungshilfe beschrieben.

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Die spezifischen Anwendungsbereiche jeder Sequenz liegen in der Verantwortung der einzelnen Motorenhersteller für ihre eigenen Fahrzeuge bzw. Motoren. Die ACEA-Ölsequenzen definieren das Mindestqualitätsniveau eines Ölprodukts für die Selbstzertifizierung nach dem European Engine Lubricants Quality Management System (EELQMS) und für die Vorlage bei den ACEA-Mitgliedern. Werden Angaben gemacht, dass die Leistung eines Öls den Anforderungen der ACEA-Ölsequenzen entspricht (z. B. in Produktunterlagen, auf Verpackungen oder Etiketten), müssen die ACEA-Klasse und -Kategorie angegeben werden (Definitionen siehe Nomenklatur und ACEA-Verfahren). Einzelne ACEA-Mitgliedsunternehmen können andere Leistungsparameter als die in den aufgeführten Tests abgedeckten oder strengere Grenzwerte verlangen.

Werden Angaben gemacht, dass die Leistung des Öls den Anforderungen der ACEA-Ölsequenzen entspricht (z. B. in Produktunterlagen, auf Verpackungen oder Etiketten), müssen die ACEA-Klasse und -Kategorie angegeben werden (Definitionen siehe Nomenklatur und ACEA-Verfahren).

Die ACEA aktualisiert die Referenzprüfanforderungen kontinuierlich gemeinsam mit dem Coordinating European Council (CEC). Der CEC ist die wichtigste Instanz für die Entwicklung, Pflege und Verbreitung eines Portfolios standardisierter Leistungsprüfungen für Kraftstoffe und Schmierstoffe, die den aktuellen und sich weiterentwickelnden Anforderungen von Fahrzeug- und Geräteherstellern sowie Endnutzern in Europa und darüber hinaus gerecht werden. Der CEC ist eine branchenbasierte, gemeinnützige Organisation mit wissenschaftlichen Zielen, die gegründet wurde, um ein Portfolio hochwertiger Leistungsprüfungen für Kraftstoffe und Schmierstoffe zu entwickeln und zu pflegen, die in Personenkraftwagen, Motorrädern, Nutzfahrzeugen, Geländefahrzeugen und Geräten verwendet werden. Die CEC wurde von Verbänden gegründet, die die Fahrzeugindustrie (ACEA), die Hersteller von Kraftstoffadditiven (ATC), die Schmierstoffindustrie (ATIEL) und die Kraftstoffindustrie (CONCAWE) in Europa vertreten, und wird von diesen unterstützt und finanziert. Die CEC stellt eine weltweit anerkannte Reihe standardisierter Prüfverfahren bereit, die der Industrie und den Anwendern die Gewissheit geben, dass die Produkte den Qualitätsanforderungen der Fahrzeug- und Gerätehersteller entsprechen. Darüber hinaus stellt das CEC über sein Sekretariat, die CEC-Website und seine Mitgliedsverbände aktuelle Informationen zu seinen Aktivitäten, den geltenden sowie den in Entwicklung befindlichen Prüfverfahren bereit, fördert den Informationsaustausch und sorgt für eine breite Verfügbarkeit seiner Prüfverfahren. Die standardisierten Prüfverfahren finden Sie hier.

Mit freundlichen Grüßen,

Manager für nachhaltige Mobilität

Europäischer Automobilherstellerverband

(European Automobile

Manufacturers' Association)www.acea.auto

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: M-1981-2	M-2418-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	60,34	56,12	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	11,71	11,30	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	193	200	
Liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	8,74	7,40	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	1,07	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	3,55	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	1,57	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	578	590	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	4,78	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,34	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,00	
Sód	ppm	ASTM D5185	<1	21	
Potas	ppm	ASTM D5185	<1	5	
Metale ścierne					
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	3	
Mangan	ppm	ASTM D5185	1	1	

Żelazo	ppm	ASTM D5185	<1	60	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	6	
Miedź	ppm	ASTM D5185	<1	31	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	<1	7	
Dodatki					
Cynk	ppm	ASTM D5185	963	822	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	864	758	
Bor	ppm	ASTM D5185	544	415	
Magnez	ppm	ASTM D5185	<1	10	
Wapń	ppm	ASTM D5185	2080	1601	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Untersuchung des Motoröls eines Audi Q8 45TDI mit einer Laufleistung von 17.938 km seit der Erstzulassung, 4 Kilometer nach dem Ölwechsel in der Audi-Werkstatt Lellek in Opole-Sławice. Das Öl wurde gemäß den Empfehlungen des deutschen Automobilherstellers gewechselt; der Zustand des Öls ist kritisch, das Fahrzeug sollte nicht auf die Straße fahren.

Gleichzeitig gibt es eine weitere Organisation für die Zulassung von Motorenölen, die auf der Grundlage der API-Spezifikationen arbeitet, nämlich ILSAC, die für die Öl normen für Fahrzeuge mit Ottomotoren zuständig ist, z. B. amerikanische und japanische Fahrzeuge, die in großem Umfang auch in Deutschland verkauft und genutzt werden, wie der Branchenriese Lubrizol offen mitteilt, dass die ILSAC-Öl normen lediglich ein Mindestqualitätsniveau für Öle darstellen – und nicht das maximale oder optimale.

<https://www.lubrizol.com/company/specifications/ilsac>
Beratungsgremium für Schmierstoffspezifikationen (ILSAC)

Die ILSAC-Normen, die mit der Bezeichnung „ILSAC GF-x“ gekennzeichnet sind, basieren auf den API-Leistungsklassen und führen zusätzliche Leistungsanforderungen ein, beispielsweise zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz, sowie Einschränkungen hinsichtlich der Viskositätsklassen, die die Anforderungen der ILSAC-Norm erfüllen können.

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Das 1992 gegründete Internationale Komitee für die Standardisierung und Zulassung von Schmierstoffen (ILSAC) ist eine Organisation, in deren Rahmen Ford, General Motors, Chrysler und der japanische Automobilherstellerverband (JAMA) **Mindestleistungsstandards für Motoröle für Personenkraftwagen entwickeln, die in Benzinmotoren verwendet werden.**

ILSAC nutzt das API-Lizenz- und Zertifizierungssystem für Motoröle (EOLCS). Dabei handelt es sich um ein freiwilliges Lizenz- und Zertifizierungsprogramm, das Motorölherstellern, die bestimmte Anforderungen erfüllen, die Verwendung der API-Qualitätszeichen für Motoröle gestattet. Diese Embleme werden direkt auf jeder zertifizierten Ölverpackung angebracht und sollen den Verbrauchern helfen, Motoröl für Fahrzeuge mit Benzinmotor zu erkennen. Das API-Zertifizierungszeichen darf ausschließlich für Öle verwendet werden, die der neuesten ILSAC-Norm entsprechen.



Untersuchung des Motoröls eines neuen Honda ZR-V 2.0 Hybrid bereits nach 1611 km seit der Auslieferung aus dem Autohaus: Honda-Öl der Klasse 0W20, ILSAC-Normen; kritischer Zustand, darunter ein kritischer Benzinanteil im Öl; die Viskosität bei 40 °C und 100 °C konnte nicht gemessen werden, da die Verunreinigung durch Kraftstoff zu hoch war.

Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: P-402-2	P-402-1	Uwagi
-------------------	-----------	-------	---------------------------------	---------	-------

Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	34,34	-	brak stabilności pomiaru - krytyczne zanieczyszczenie paliwem
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	7,840	-	brak stabilności pomiaru - krytyczne zanieczyszczenie paliwem
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	210	-	
Całkowita liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	6,47	5,20	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,37	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	2,84	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,38	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	805	743	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,57	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,43	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,82	wynik obarczony sporym błędem silne zanieczyszczenie oleju paliwem
Krzem	ppm	ASTM D5185	19	87	
Sód	ppm	ASTM D5185	45	63	
Potas	ppm	ASTM D5185	21	39	
Metale ścierne					
Cyna	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Antymon	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	<1	10	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	4	181	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Miedź	ppm	ASTM D5185	5	55	

Tytan	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	18	19	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	3532	2769	
Molibden	ppm	ASTM D5185	1016	784	
Cynk	ppm	ASTM D5185	1345	1101	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	994	814	
Bor	ppm	ASTM D5185	331	295	
Magnez	ppm	ASTM D5185	12	14	
Wapń	ppm	ASTM D5185	3382	2613	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	15	

Motoröl erfüllt dieselbe Funktion wie das Blut im menschlichen Körper; es dient nicht nur als Schmiermittel (in Form von Druck- oder Sprühschmierung), sondern hat auch eine reinigende und kühlende Wirkung, trägt zur dynamischen Dichtheit bei und beeinflusst maßgeblich die Effizienz, Lebensdauer, Leistung, den Kraftstoffverbrauch und letztlich die Abgasemissionen. Daher sind die Auswahl, die Zusammensetzung, die physikalisch-chemischen Eigenschaften, die Wechseltechnologie sowie die Überwachung des Abbauprozesses und der Wechselintervalle wesentlich wichtiger, als dies 99,9 % der Nutzer und sogar Fachleuten aus der Branche bewusst ist.

Motoröl ist ein zentrales Bauteil des Motors – dasselbe gilt für Öl im Getriebe, in Antriebskomponenten, in Hydrauliksystemen usw. Daher erfordern seine Auswahl, Zusammensetzung, physikalisch-chemischen Eigenschaften, die Wechseltechnik sowie die Überwachung des Abbauprozesses einen wesentlich umfassenderen und gründlicheren Ansatz als den, der seit vielen Jahren allgemein angewendet wird – und zwar im Widerspruch zu den Anforderungen des Stands der Technik und der gesetzlichen Vorschriften auf dem Markt.

Die Auswahl und der Einsatz von Ölen, beispielsweise Motorölen, einschließlich der Auswertung von Untersuchungsergebnissen sowie der Formulierung von Empfehlungen und Anweisungen, sollten unter der Aufsicht von Fachleuten aus der Praxis oder unter deren direkter Mitwirkung erfolgen. Es ist erforderlich, dass diese Fachleute über eine entsprechende Ausbildung und langjährige praktische Erfahrung im Bereich der Konstruktion, des Betriebs und der Wartung von Fahrzeugen und Maschinen verfügen. Ihr Fachwissen sollte die Auswirkungen des Öls auf Leistung, Lebensdauer, Abgasemissionen und Wartungsintervalle umfassen, unter Berücksichtigung der tatsächlichen Wetter-, Straßen-

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

und Geländebedingungen sowie der verfügbaren Kraftstoffqualität, die für das Land oder die Region charakteristisch sind, in der die Antriebseinheit betrieben wird.

Die getroffenen Entscheidungen sollten auf den Ergebnissen von Tests und Untersuchungen basieren, die unter Berücksichtigung von Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen analysiert werden, einschließlich der Überprüfung der physikalisch-chemischen und tribologischen (Reibungsphänomene) Eigenschaften des Öls sowie seines tatsächlichen, synergetischen Einflusses auf den Betrieb, die Parameter und die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Antriebseinheit.

Unter anderem aus diesem Grund erhält ein Flugzeug keine Startfreigabe, wenn seine Betriebsflüssigkeiten Warn- oder kritische Werte erreicht haben oder ungeeignet sind.

Ebenso sollte ein Fahrzeug bei einer Fahrzeugprüfung oder einer Nachverkaufskontrolle keine positive Bewertung erhalten, und erst recht nicht angesichts des direkten und indirekten Einflusses von Ölen auf die Emissionen. Da seit Jahren ein starker Fokus auf den Umweltschutz gelegt wird, sollte dies daher gründlich und ordnungsgemäß kontrolliert werden. Tatsache ist jedoch, dass dies seit Jahren in der auf dem Markt üblichen Praxis leider nicht der Fall ist.

Obwohl „Millionen von Menschen darunter leiden“ – man zwingt sie dazu, eine Reihe kostspieliger und sehr komplizierter technischer Lösungen, Fahrzeuge und Maschinen zu kaufen und zu bezahlen, die angeblich umweltfreundlich sind und angeblich strenge Anforderungen erfüllen –, handelt es sich in Wirklichkeit um mehr oder weniger leere Versprechungen, die nur „auf dem Papier“ gelten denn beispielsweise werden die Anforderungen oft schon ab dem Verlassen des Werks nicht mehr erfüllt.

Daher ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass gemäß der oben bereits dargelegten Definition einer Emissionskontrollvorrichtung klar festgelegt ist, dass es sich um einen Mechanismus oder eine Vorrichtung handeln muss, die Schadstoffe, z. B. aus Autoabgasen, die andernfalls in die Atmosphäre gelangen würden, gehören u. a. Katalysatorsysteme, bei denen übermäßige Mengen an Ruß und Kohlenmonoxid in die Atmosphäre gelangen und dabei eine Gefahr für Gesundheit und Leben darstellen – diese erfüllen weder die Definition noch ihre Funktion und somit auch nicht die Anforderungen.

Dieses Phänomen tritt sehr häufig, ja geradezu notorisch auf, umso mehr bei Fahrzeugen mit Direkteinspritzung, die noch nicht mit einem Partikelfilter (GPF) ausgestattet sind. Dabei zeigen nicht nur effektive Abgasmessungen alarmierende oder kritische Werte an, sondern während der Fahrt (umso mehr unter Autobahnbedingungen) die Verwendung von Benzin zur Kühlung des Brennraums dieses Phänomen kritisch verstärkt. Man muss nur einen Blick auf die Auspuffendrohre der betreffenden Fahrzeuge werfen, und schon sieht man „Schwarz auf Weiß“ dass sich im Endstück des Auspuffs eine große Menge Ruß befindet, was zu 100 % auf eine unzureichende Verbrennung des Kraftstoffgemischs, ein ineffizient arbeitendes Katalysatorsystem und die Erzeugung einer in übermäßigen Mengen Schadstoffe freigesetzt werden, die gesundheits-, lebens- und umweltschädlich sind.

Dies gilt umso mehr für Dieselmotoren, die mit Partikelfiltern (DPF, FAP) oder einem AdBlue-System ausgestattet sind, bei denen der Prozess der Rußverbrennung nicht nur zu einer unzulässigen Verbrennung außerhalb des Brennraums führt (wobei es sich um Verbrennungsmotoren handelt, bei denen die Verbrennung im Brennraum stattfindet), sondern auch während des verdeckten Prozesses „sanften Reinigungsvorgangs der Partikelfilter“ (infolge des im Abgassystem herrschenden Drucks) oder während der typischen Ausbrennvorgänge zur Freisetzung schädlicher Schadstoffe in die Atmosphäre, was von Beginn der Markteinführung an nicht den den Herstellern auferlegten Anforderungen entsprach.



Ein VW Passat 2.0 TDI Euro 6 mit serienmäßiger Abgasnachbehandlung (Katalysator, DPF, EGR der Phasen 1 und 2), bei dem die „Check Engine“-Kontrollleuchte erloschen ist und keine Warnleuchte für eine Fehlfunktion des Abgassystems leuchtet; abgesehen vom kritischen Ölstand ist, wie zu sehen ist, eine kritische Rußmenge im Auspuffendstück vorhanden – inakzeptabel

Ganz zu schweigen von den Folgen in Form einer deutlich häufigeren (bei Dieselmotoren) Ausbrennung der DPF-Filter, FAP (bzw. deren deutlich kürzere Lebensdauer, vorzeitige und kostspielige Ausfälle) sowie eines um bis zu 50 % erhöhten Verbrauchs von AdBlue und eines übermäßigen Kraftstoffverbrauchs von bis zu 30 % infolge u. a.:

- Konstruktionsmängeln und einer mehr oder weniger ineffektiven Steuerungsstrategie des Antriebsaggregats,
- einer unzureichenden Verbrennung des Kraftstoffgemischs, einschließlich eines zu hohen Kraftstoffverbrauchs bereits ab Neuzustand,
- übermäßiger Belastung und innerer Verluste (Motor), die mit zunehmendem Betrieb stark zunehmen und sich kritisch auf die Entstehung von Gefahren, den Rückgang des Wirkungsgrads und der Lebensdauer auswirken
- übermäßiger Belastung und innerer Verluste durch übermäßige Widerstände, die vom Antriebssystem ausgehen (sowohl für das Antriebssystem selbst als auch für den Motor), die mit zunehmendem Betrieb stark zunehmen und sich entscheidend auf die Entstehung von Gefahren, den Rückgang der Effizienz und der Lebensdauer auswirken
- unsachgemäße und unwirksame Empfehlungen für Betriebsstoffe wie z. B.: Universal-Motoröle, Getriebeöle, Hydrauliköle,
- ineffiziente Anforderungen, Intervalle, Empfehlungen und Wartungsmaßnahmen, die zu einem beschleunigten Leistungsabfall führen,
- seit Jahren weit verbreitete Unvollständigkeit des Produktionsprozesses, u. a. in Form fehlender ordnungsgemäßer Kontrollen und Überprüfungen während oder nach der Einlaufphase, einschließlich der Beseitigung von z. B. Einlaufabrieb und der fehlenden Anpassung wesentlicher Konstruktionselemente wie z. B.: Motor-, Getriebe- und Hydrauliköle (Motor und Antrieb) an die tatsächlichen Bedürfnisse und Betriebsbedingungen des jeweiligen Fahrzeugs oder der jeweiligen Maschine
- unsachgemäße Abstimmung, z. B. auf die im jeweiligen Land oder in der jeweiligen Region verfügbaren Kraftstoffe oder infolge einer mangelnden Anpassung an die Verbrennung von Kraftstoffen (insbesondere im Herbst und Winter) mit einem maximalen Gehalt an z. B. Fame oder HVO
- extreme Unwirksamkeit von Systemen wie EGR (Phase 1 und 2) und das Eindringen von Verunreinigungen und Feststoffen zurück in den Motor ohne angemessene Kontrolle, Filterung sowie allgemein unwirksame Systeme zur Abscheidung von Dämpfen aus Kurbelgehäusen und deren Überwachung.

Hyundai Santa Fe 2.2 CDRI Euro 6d mit einer Laufleistung von über 20.000 km, das Foto zeigt den Einlass zum Turbolader und starke Verunreinigungen in dem Öl, das angesaugt und in den Motor gepumpt wird; der Turbolader ist nicht dafür ausgelegt, Flüssigkeiten, Feststoffe und Verunreinigungen zu fördern – das Fehlen eines wirksamen Systems zur Abscheidung von Dämpfen aus dem Kurbelgehäuse ist inakzeptabel



Bei Ottomotoren, die zur Verstärkung destruktiver Phänomene wie Selbstentzündung im Brennraum (LSPI oder SPI), unzureichender Verbrennung des Gemischs, übermäßigem Eindringen von Kraftstoff in das Motoröl oder dem Phänomen der unzureichenden Verbrennung des Gemischs bis hin zum unverbrannten Anteil im Brennraum des Verbrennungsmotors beitragen:

- konstruktive Mängel und eine mehr oder weniger ineffektive Steuerungsstrategie des Antriebsaggregats, einschließlich der Forderung nach und des Einsatzes von Start-Stopp-Systemen
- der intensiven Nutzung von Kraftstoff (Benzin) zur Kühlung des Brennraums und damit der Verstärkung einer Reihe negativer, gefährlicher Phänomene, einschließlich einer übermäßigen Belastung der Umwelt,
- einer unzureichenden Verbrennung des Kraftstoffgemischs, einschließlich eines zu hohen Kraftstoffverbrauchs bereits ab Neuzustand – bis zu 50 %,
- übermäßige Belastung und interne Verluste (Motor), die mit zunehmendem Betrieb stark zunehmen und sich kritisch auf die Entstehung von Gefahren, den Rückgang des Wirkungsgrads und der Lebensdauer auswirken

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

- übermäßige Belastung und interne Verluste durch übermäßige Widerstände, die vom Antriebssystem ausgehen (sowohl für das Antriebssystem selbst als auch für den Motor), die mit zunehmender Betriebsdauer stark zunehmen und sich entscheidend auf die Entstehung von Gefahren, den Rückgang der Effizienz und der Lebensdauer auswirken
- unsachgemäße und unwirksame Empfehlungen für Betriebsstoffe wie z. B.: Universal-Motoröle, Getriebeöle, Hydrauliköle
- ineffiziente, zu einem beschleunigten Leistungsabfall führende Anforderungen, Intervalle, Empfehlungen und Wartungsmaßnahmen,
- seit Jahren weit verbreitete Unvollständigkeit des Produktionsprozesses, u. a. in Form fehlender ordnungsgemäßer Kontrollen und Überprüfungen während oder nach der Einlaufphase, einschließlich der Beseitigung von z. B. Einlaufabrieb und der fehlenden Anpassung wesentlicher Konstruktionselemente wie z. B.: Motor-, Getriebe- und Hydrauliköle (Motor und Antrieb) an die tatsächlichen Bedürfnisse und Betriebsbedingungen des jeweiligen Fahrzeugs oder der jeweiligen Maschine
- Einsatz von Lösungen zur Erzielung einer konstruktionsbedingten Selbstentzündung (als „kontrollierte Selbstentzündung“ bezeichnet, was sie in Wirklichkeit nicht ist), obwohl in der Dokumentation angegeben wird, dass der Motor über eine Funkenzündung verfügt
- Verschleierung der Anwendung von Methoden und Lösungen, die das Phänomen der Selbstentzündung in der Brennkammer beeinflussen und in der technisch-wissenschaftlichen Nomenklatur als „kontrollierte Selbstentzündung“ bezeichnet werden, obwohl diese in Wirklichkeit nicht ordnungsgemäß kontrolliert wird; dabei fehlt in den Unterlagen – den Typgenehmigungen der betreffenden Verbrennungsmotoren – die Angabe der Zündart als „Selbst-Funken-Zündung“,
- die Nutzung des Rückstoßphänomens, d.h. einer so kritischen Anreicherung des Gemischs, dass intensiv ein maximaler Druck im Brennraum erzeugt wird, und zwar bei einer kritischen Gemisch Zusammensetzung (sehr fett), ohne Rücksicht auf Sicherheit, Lebensdauer und Abgasemissionen, z.B. wie bei den 1,6-Turbo-Motoren des Toyota GR Yaris (untersuchte Exemplare aus den Baujahren 2021 und 2024)
- die Anwendung von Strategien zum plötzlichen Ein- und Ausschalten des Verbrennungsmotors in Hybridsystemen, ohne Rücksicht auf Sicherheit, Lebensdauer und die Folgen für den Antrieb, übermäßigen Verschleiß, die Umwelt sowie die Verkehrssicherheit, sowie das Risiko z. B. einer beschleunigten Beschädigung, eines Motorschadens durch Festfressen und vor allem das Verschleiern u. a. des Problems der beschleunigten und unzulässigen Entstehung vertikaler Risse auf den Zylinderlaufbuchsen (und das bei Neufahrzeugen, sogar nach nur wenigen tausend Kilometern Laufleistung), wie z. B.: bei den meisten Motoren in Hybridfahrzeugen der Marken Toyota und Lexus
- das Verschleiern der tatsächlichen Ursachen und Folgen eines übermäßigen Eindringens von Kraftstoff in das Motoröl, einschließlich Kraftstoffdämpfe, die aus dem Motoröl entweichen und in andere Systeme gelangen, für die sie nicht vorgesehen sind, wie z. B.: das Fördern solcher Gemische durch Turbolader

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

- unsachgemäße Abstimmung, z. B. auf die in einem bestimmten Land oder einer bestimmten Region vorkommenden Kraftstoffe oder infolge einer mangelnden Anpassung an die Verbrennung der Kraftstoffe (insbesondere im Herbst und Winter), umso mehr bei der Verwendung unterschiedlicher Zusammensetzungen, Qualitäten und Mengen von Ethanol, aromatischen Kohlenwasserstoffen, Olefinen, ETBE usw.
- die Nichtanpassung der Motoren und ihrer Ausrüstung, einschließlich der Steuerungssysteme, an den ordnungsgemäßen Betrieb mit Kraftstoffen mit erhöhtem Gehalt an Olefin artigen Aromaten, von denen die EU-Norm – was den Grundsätzen der Emissionsarmut völlig widerspricht – einen Anteil von bis zu 18 % (V/V) zulässt
- der extremen Unwirksamkeit von Systemen wie EGR und dem Rückfluss von Schadstoffen und Feststoffen in den Motor ohne angemessene Kontrolle und Filterung sowie der allgemein unwirksamen Systeme zur Abscheidung von Dämpfen aus Kurbelgehäusen und deren Überwachung.

Der betreffende Porsche Cayenne S: Ansicht nach Demontage des Luftansaugrohrs vor dem Turbolader – unwirksames System zur Abscheidung von Öldämpfen, einschließlich des Ansaugens von Öl und Verunreinigungen aus dem Motor und deren Einpressen durch den Turbolader in das Ansaugsystem und die Brennkammer, was sich kritisch auf Leistung, Lebensdauer, Sicherheit und Emissionen auswirkt – schwerwiegender Konstruktionsfehler – unzulässig





Bei dem vorliegenden Porsche Cayenne S ist nach dem Ausbau des Luftansaugrohrs der Rotor des zweiten Turboladers zu sehen; das Filtersystem für die vom Turbolader angesaugte Luft ist unwirksam, einschließlich des Eindringens von Feststoffen – kritischer Zustand, Der Turbolader ist nicht dafür ausgelegt, derart verschmutzte Luft zu fördern; daher gelangen im Zuge des fortschreitenden Verschleißes des Turbolader Rotors Verunreinigungen – in Form von Abriebpartikeln – in den Motorraum – unzulässig

Im Folgenden ebenfalls der betreffende Porsche Cayenne S – die Abbildung unten zeigt einen Konstruktionsfehler, der sich nicht nur in einem niedrigen Öldruck im Leerlauf äußert (bei diesen Motoren wird neben der unwirksamen, empfohlenen, vorgeschriebenen Ölwechselintervalle und -normen eine unwirksame und gefährliche Strategie zur Öldruckregelung sowie den vorherrschenden Bedingungen nicht angemessene Öldruckwerte angewendet) die Angabe des Öldrucks in irreführender Form, z. B. mechanisch, d. h. unter Berücksichtigung des Luftdrucks – inakzeptabel

DataStream Report

Raport jest tworzony przez **LAUNCH X431**

Warsztat

Nazwa warsztatu: 44tuning Performance Center

Adres: Opolska 30 Kępa k. Opola

Numer klienta: 46-022

Telefon: 604532800/600910400

E-mail: biuro@44tuning.pl

Czas diagnozy: 2025-09-29 14:30:39



Informacje o pojeździe

Numer licencji: [REDACTED]

Rocznik: 2019

Wytworzone: Porsche

Model: Cayenne-9YA (As Of 2018)

VIN: WP1ZZZ9YZKDA63082

Licznik: 122708 km

Wersja oprogramowania pojazdu: V24.23

Wersja aplikacji diagnostycznej: V7.05.024

cieka diagnostyczna: Cayenne-9YA (As Of 2018) > Health Report > DME (Digital Engine Electronics)



Data Stream

Nazwa	Warto	Zakres standardowy	Jednostka
Oil level	84.584		mm
Oil Pressure Control Valve, activation pulse/duty factor	80.78		%
Oil pressure control valve, status	0		
Oil Pressure Switch For Piston Spray Nozzles, status	0		
Oil Pressure, actual value	202.3		kPa
Oil Pressure, setpoint	203.5		kPa

Informacje o pojeździe

Numer licencji: [REDACTED]

Rocznik: 2019

Wytworzone: Porsche

Model: Cayenne-9YA (As Of 2018)

VIN: WP1ZZZ9YZKDA63082

Licznik: 122708 km

Wersja oprogramowania pojazdu: V24.23

Wersja aplikacji diagnostycznej: V7.05.024

cieka diagnostyczna: Cayenne-9YA (As Of 2018) > Health Report > DME (Digital Engine Electronics)



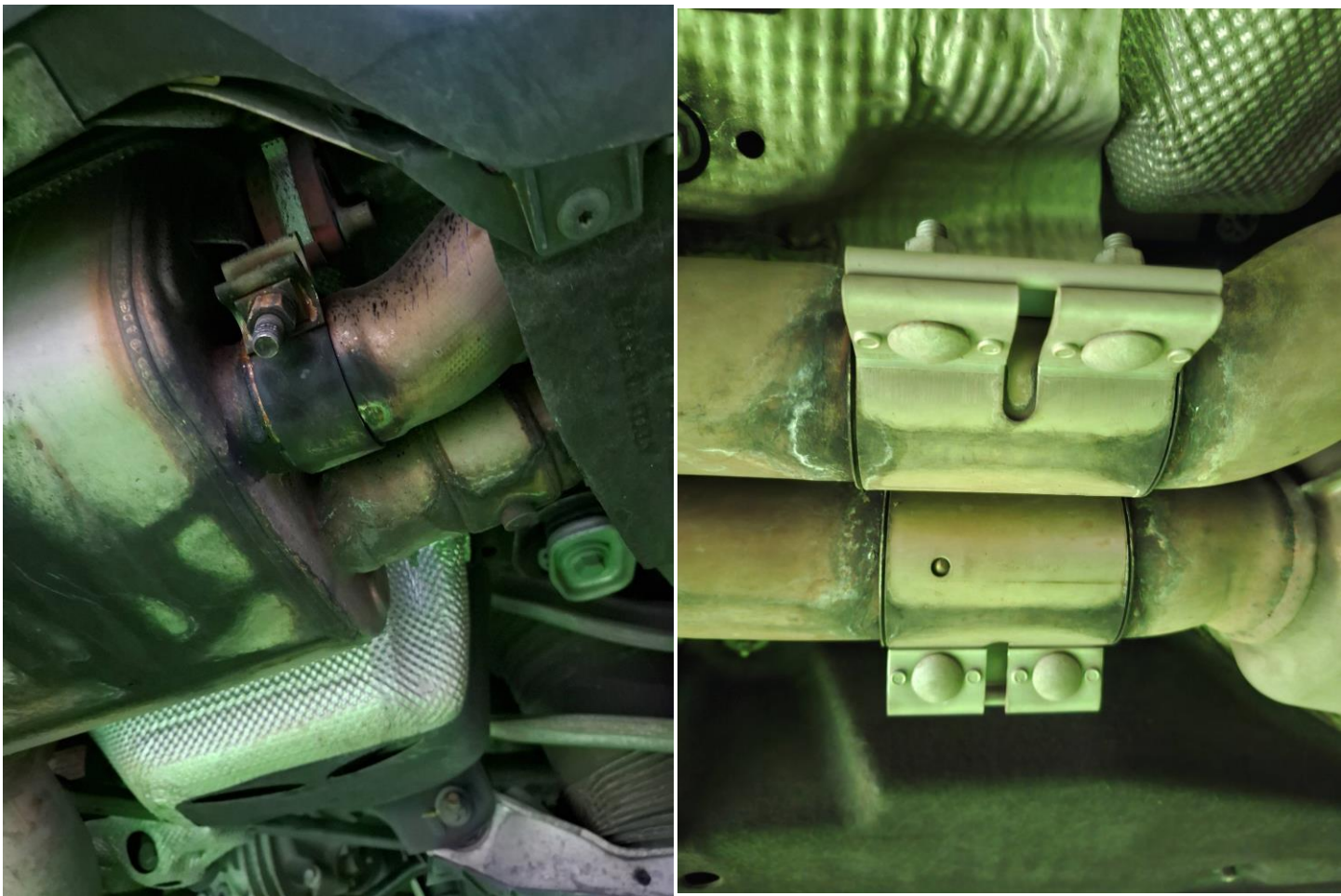
Data Stream

Nazwa	Warto	Zakres standardowy	Jednostka
Misfire sum counter	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 1	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 2	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 3	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 4	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 5	0		
Misfires per 1000 revolutions of cylinder 6	0		

Numb. Of Misfir., cylinder 1	19556
Numb. Of Misfir., cylinder 2	20736
Numb. Of Misfir., cylinder 3	30323
Numb. Of Misfir., cylinder 4	24598
Numb. Of Misfir., cylinder 5	13369
Numb. Of Misfir., cylinder 6	19956

Segment Adaptation For Rough Running, status

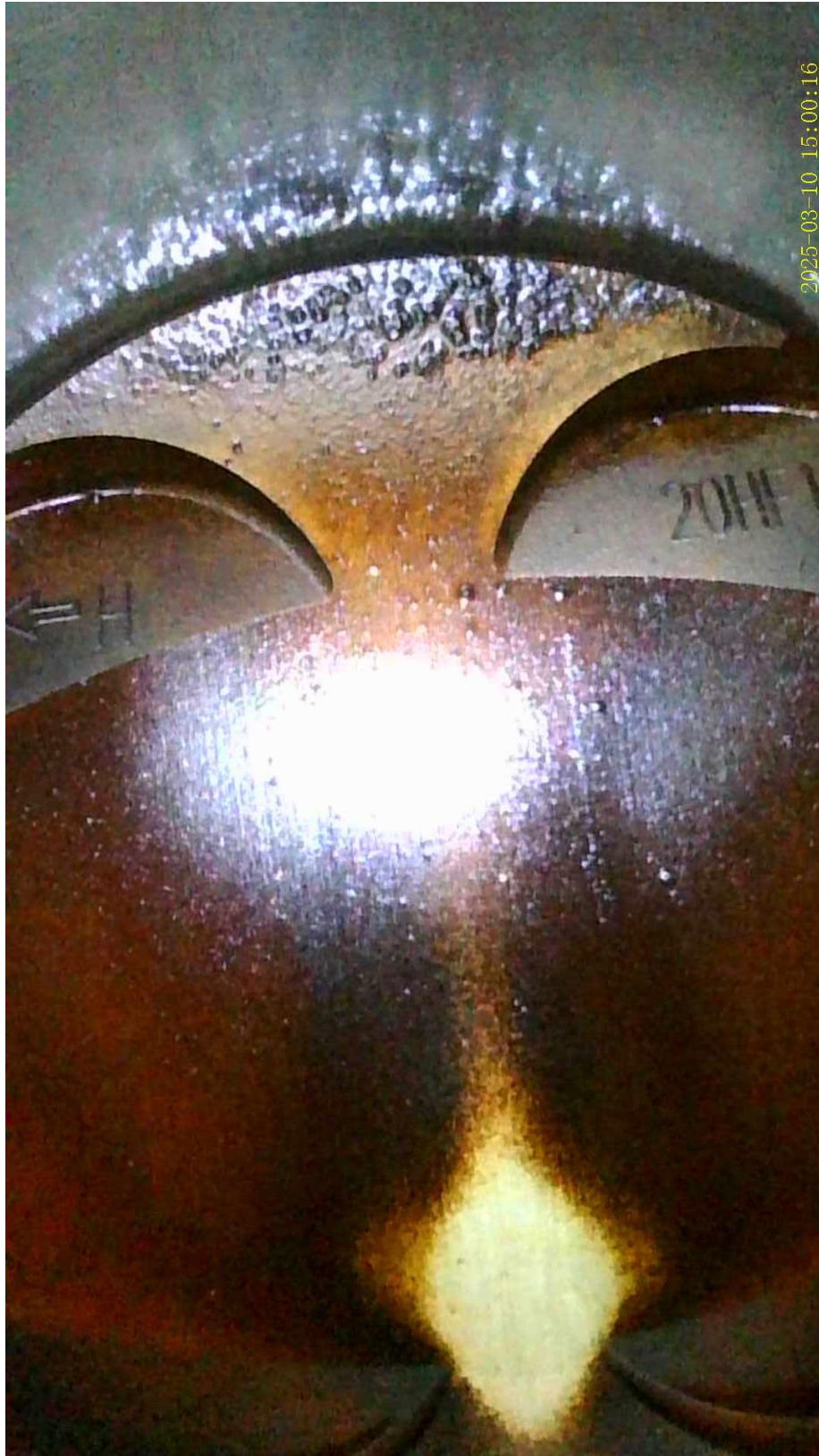
Oben ist ebenfalls der betreffende Porsche Cayenne S zu sehen – die Daten aus dem Diagnosebericht zeigen den Zähler für die Anzahl der Zündaussetzer, was das Auftreten negativer Phänomene, die Unwirksamkeit des Zündsystems und dessen Leistungsfähigkeit bestätigt, einschließlich der Funkenzündung; während einer fehlenden wirksamen Funkenzündung verstärkt sich das Phänomen der Selbstentzündung des Gemischs in der Brennkammer – inakzeptabel, sowohl unter Sicherheitsaspekten als auch aufgrund der Einstufung des Motors als Funkenzündungsmotor – die „Check Engine“-Kontrollleuchte war erloschen und informierte den Fahrer nicht über gefährliche Betriebsparameter des Motors



Oben ist ebenfalls der betreffende Porsche Cayenne S zu sehen – Ansicht des Endschalldämpfers und der Verbindung vom Katalysator zum mittleren Teil der Abgasanlage – kritische Menge an austretendem Ruß - die Folge einer hohen Kohlenmonoxid Konzentration, einschließlich der Verbrennung einer übermäßigen Menge an Motoröl mit darin enthaltenen Verunreinigungen, Kraftstoff, Dämpfen und Metallabrieb, als Ergebnis einer ineffizienten Verbrennung des Gemischs und negativer Synergieeffekte, darunter der übermäßige Verbrauch von Kraftstoff zur Kühlung des

Brennraums - Der Verbrennungsmotor wird teilweise als mobiler Abfallverbrennungssofen genutzt – ein kritisches, inakzeptables Phänomen

Gleichzeitig bestand es problemlos die Wartungskontrollen bei den Kfz-Prüfstellen, einschließlich der Abgasuntersuchung – unzulässig, das Fahrzeug hätte die Prüfstelle nicht mit einem positiven Ergebnis verlassen dürfen

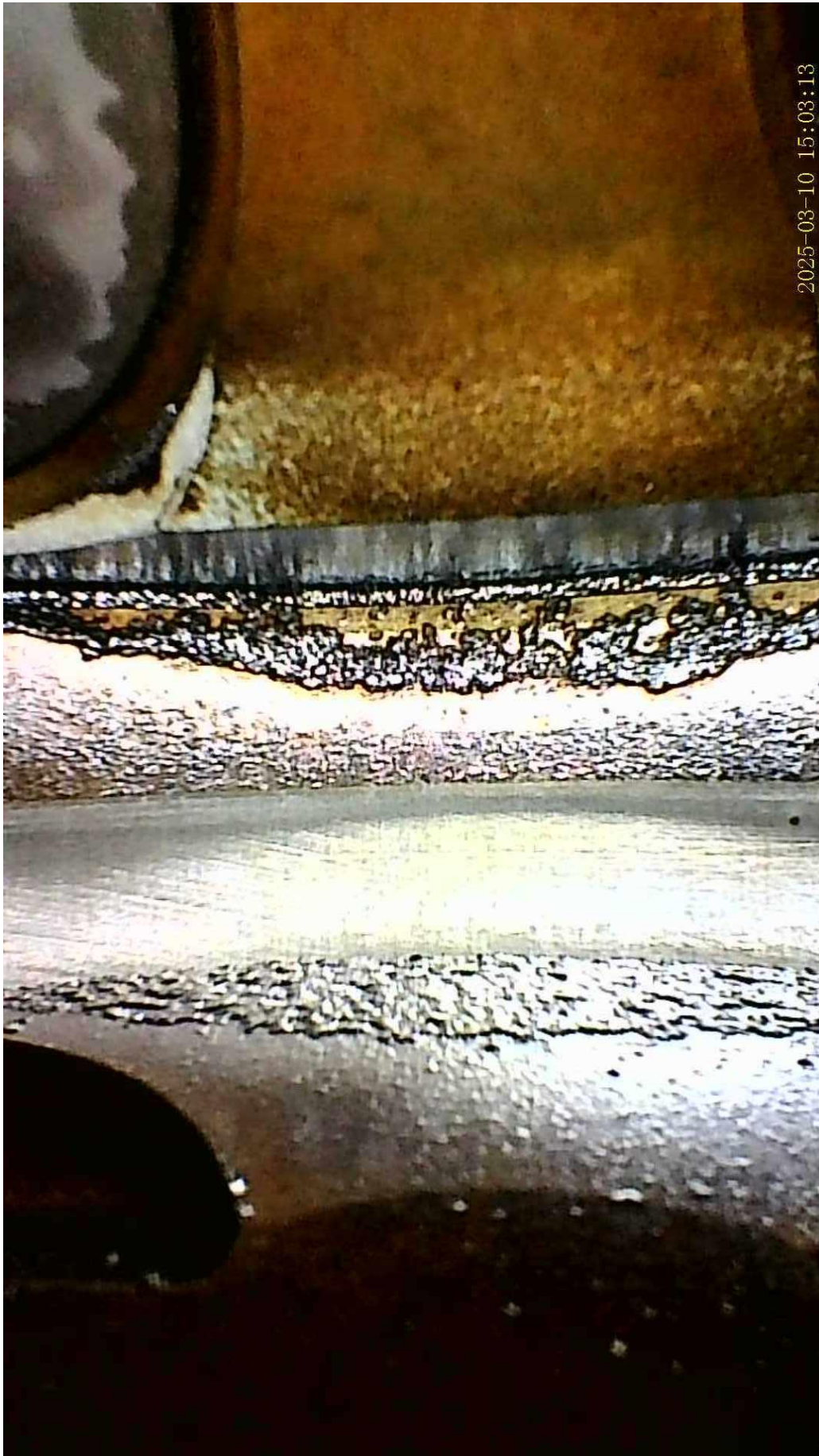


Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)









Oben sind Endoskop Aufnahmen aus den Zylindern eines neuen Toyota Yaris 1.5 Hybrid zu sehen, der seit seiner Auslieferung bereits über 5 000 km zurückgelegt hat – die Aufnahmen zeigen den Zustand im Brennraum: bereits deutliche vertikale Risse auf den Zylinderlaufbuchsen, eine negative Verfärbung, Ablagerungen an den Kolben sowie im Brennraum selbst.

– verwendet wurden das als technisches Wunderwerk empfohlene Motoröl oW-8 sowie Kraftstoff, der zwar den EU-Normen entsprach, jedoch einen höheren Gehalt an beispielsweise Olefin-Kohlenwasserstoffen aufwies – ein inakzeptabler Zustand, umso mehr bei einem Neuwagen.

Zudem gelangte Motoröl durch das konstruktionsbedingte Spiel zwischen Kolben, Zylinderlaufbahn und Kolbenringen in den Brennraum, während Dämpfe aufgrund eines unwirksamen Dampfabscheidesystems aus dem Kurbelgehäuse entwichen.



Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Die Fotos stammen von einem Toyota Yaris 1.5 Hybrid, der nach Durchführung aller Kontrollmaßnahmen, Prüfungen und möglichen Verbesserungen als Reklamation beim Händler gemeldet wurde. Dank der vernünftigen Haltung des Toyota-Händlers, der Toyota-Leasinggesellschaft kam es – aufgrund des Verkaufs und des Leasings eines Neufahrzeugs, das die Anforderungen nicht erfüllte, eine Gefahr darstellte und eine Fertigstellung des Produktionsprozesses sowie Nachbesserungen erforderte – zu einem wegweisenden Vergleich und einer Senkung des Gesamtwerts des Leasingvertrags um 36.000 PLN (ca. 8.300 Euro) über vier Raten. Das Videomaterial ist auf unserem YouTube-Kanal verfügbar <https://www.youtube.com/shorts/MhuqMKXN5ec>

Die Tatsache, dass die Zulassungs- und Kontrollbehörden die Verwendung von Motoren mit Direkteinspritzung (bei Benzinmotoren) durch die Hersteller unter Einsatz herkömmlicher Funkenzündungssysteme (und nicht, wie es beispielsweise bei der Strahlzündung) dazu geführt, dass die Effizienz dieser seit Jahren weit verbreiteten Lösungen nicht gesteigert wurde, obwohl sie enorme Probleme für die Nutzer, deren Eigentum, die Verkehrssicherheit und die Umwelt verursachen. Dies trug dazu bei, dass der Einbau von Partikelfiltern (GPF) vorgeschrieben wurde, die die Auswirkungen lediglich verdeckten, ohne die schädlichen Ursachen zu beseitigen. Diese Vorgehensweise führte in Verbindung mit der Anwendung universeller Öl normen, Motorölen mit niedriger Viskosität, verminderter Scherfestigkeit, einer verminderten Belastbarkeit, einer oft kritisch beschleunigten Alterung der Öle, der Entstehung erhöhter Mengen an Metallabrieb (innerer Verschleiß) sowie einem übermäßigen Eindringen von Kraftstoffen in die Motoröle.

Der Umfang meiner technischen Maßnahmen, darunter die Beschleunigung des ohnehin schon leistungsstarken Abarth 500 R3T um ca. 14 Sekunden pro Kilometer Sonderprüfung durch eine Reihe eigener Lösungen bei gleichzeitiger Senkung des Benzinverbrauchs um ca. 50 %, hat nicht nur die mehr oder weniger große Unwirksamkeit der seit Jahren allgemein angewandten und vorgeschriebenen, voller Widersprüche und Heuchelei steckenden EU-Anforderungen sowie der akzeptierten, eingesetzten (oft mehr oder weniger unwirksamen) technischen Lösungen offenbart, sondern zugleich bestätigt, dass die Nichtkonzentration auf z. B. das „Verstopfen der Abgasanlage“ durch eine Reihe von Partikelfiltern und Katalysatoren (mit geringerer oder etwas höherer Wirksamkeit) und stattdessen auf die Effizienz der Gemisch Verbrennung, die Verringerung interner Verluste, übermäßiger Reibung (Motor und Antrieb), der Verringerung negativer und synergistischer Effekte bis hin zur endgültigen Reduzierung oder dem Verzicht auf die Verwendung von Benzin zur Kühlung des Brennraums der eigentliche Weg zu Effizienz, Langlebigkeit und niedrigen Emissionen ist.



Das Video, in dem die in einem Artikel aus dem Jahr 2017 vom FCA-Konzern (dem Hersteller dieser Fahrzeuge) veröffentlichten Daten dargestellt und deren Auswirkungen erläutert werden, ist verfügbar unter

<https://www.youtube.com/watch?v=roqep11mu5w>

Man kann den Untertitelmodus aktivieren und die gewünschte Sprache auswählen.

Ja, das ist die nackte, von Illusionen befreite Alltagsrealität. Darüber hinaus wird seit Jahren – angesichts der Konzentration auf die Senkung der Abgasemissionen und der gestellten Anforderungen an die Verwendung (sogar unter der angeblichen Androhung des Verlusts der Garantie für das Fahrzeug oder die Maschine) z. B. ascheärmer Öle, trotz eines weit verbreiteten, geradezu kuriosen Konstruktionsfehlers, der Hunderte Millionen Fahrzeuge betrifft – nämlich die Unwirksamkeit der Systeme zur Abscheidung und Filterung von Kurbelgehäusedämpfen und das Fehlen einer angemessenen Kontrolle darüber –, was bislang ebenfalls von keiner Kontrollbehörde in Frage gestellt wurde (der auch bei dem betreffenden Modell, der Fahrzeugmarke und dem Antrieb des Porsche Cayenne S auftritt), wie das Fehlen einer wirksamen Abscheidung und Filterung der Dämpfe aus dem Kurbelgehäuse des Motors, was dazu führt, dass das Motoröl von Beginn an zusammen mit zahlreichen Verunreinigungen, Staub, Kraftstoff, Einlauf- und Verschleißabrieb usw. in das Ansaug-, Saug- und Aufladungssystem gelangt (oder dauerhaft angesaugt bzw. eingepumpt wird) (dabei wird es durch das Laufrad bzw. die Laufräder der Turbolader gedrückt, wofür diese nicht ausgelegt sind) in den Brennraum, in die Komponenten der Abgasnachbehandlungssysteme gelangt, was sich nicht nur unmittelbar auf die Verschlechterung des Wirkungsgrads und der Lebensdauer auswirkt, sondern auch das Risiko erhöht und Gefahren für Sachwerte von erheblichem Wert sowie für die Gesundheit und das Leben von Personen schafft, die in der Abgasströmung (Umgebung) des betreffenden Fahrzeugs fahren oder sich dort aufhalten, und schließlich zu einer Verschlechterung der Abgasemissionen während des Betriebs führt.

Dabei darf die Problematik der Kraftstoffnormen oder das Fehlen angemessener Kontrollen, z. B. auf diesem Markt, unter anderem in Deutschland, nicht außer Acht gelassen werden.

Kraftstoffe wie z. B. Diesel wurden im Rahmen einer von oben gelenkten Propaganda über angebliche Umweltfreundlichkeit als Träger für die Entsorgung schwerer Substanzen wie z. B. FAME – Motoren, die, anstatt mit den für sie geeigneten Kraftstoffen betrieben zu werden, wie mobile Verbrennungsöfen arbeiten, was nicht nur ineffizient und unökologisch ist, sondern von Anfang an negative Auswirkungen auf die Abgasemissionen, den Wirkungsgrad, die Lebensdauer sowie die Sicherheit von Eigentum, Gesundheit und Leben (auch am Arbeitsplatz) und im Straßenverkehr hat.

Gleichzeitig haben die als Benzine bezeichneten Kraftstoffe eine solche Entwicklung durchlaufen, dass sie heute nichts mehr mit denen zu tun haben, die vor einigen Dutzend Jahren verkauft wurden, und eher den Interessen ihrer Hersteller sowie der Motorenhersteller dienen als denen der Motoren selbst, der Fahrzeugnutzer oder der Umwelt.

Das ist kein Zufall mehr, sondern scheint ein gezielter Prozess zu sein. Es ist nicht auszuschließen, dass damit für eine noch umweltschädlichere und für die Gesundheit und das Leben des Menschen selbst gefährliche Entwicklung geworben wird, z. B. die Elektrifizierung des Automobilverkehrs.

Zudem habe ich, obwohl ich seit einigen Jahren versuche, (vor oder nach dem Kauf von Kraftstoffen in Deutschland) das erforderliche Dokument zu erhalten, bis heute kein einziges Zertifikat über die Qualität der Kraftstofflieferung einschließlich der Kraftstoffparameter erhalten.

Obwohl dies eine technisch-rechtliche Verpflichtung ist und der Verkauf von Kraftstoff ohne Dokumentation der normkonformen Werte nicht angeboten werden dürfte, ist dies auf dem deutschen Markt seit Jahren der Fall, und es sieht so aus, als hätte dies bisher niemand in Frage gestellt.

Bekanntlich haben Zusammensetzung und Qualität von Kraftstoffen einen wesentlichen Einfluss auf Leistung, Lebensdauer, Sicherheit und Abgasemissionen (einschließlich der Lebensdauer von Vorrichtungen zur Begrenzung der Abgasemissionen); dennoch habe ich bis heute, trotz einer Meldung beispielsweise an die Zentrale der Marke Aral, vergeblich gewartet und kein einziges Zertifikat erhalten.

Hallo Robert Halicki,

vielen Dank für Ihre Nachrichten.

Aral betreibt über die gesamte Logistikkette hinweg – von der Raffinerie bis zur Tankstelle – ein umfassendes Qualitätssicherungssystem, durch das sichergestellt wird, dass unsere Kraftstoffe die Anforderungen der jeweiligen Qualitätsnormen nicht nur erfüllen, sondern diese in vielen relevanten Parametern sogar deutlich übertreffen.

Das Vorhalten von Analysezertifikaten an den Tankstellen mit konkreten Messwerten zu den Spezifikationsparametern der Kraftstoffnormen ist in Bezug auf einzelne Tankvorgänge weder erforderlich noch logistisch möglich.

Sollte hier ein Missverständnis vorliegen, so teilen Sie uns bitte mit, welches Qualitätszertifikat Sie genau meinen und auf welche konkrete rechtliche Bestimmung Sie sich dabei beziehen.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit diesen Informationen weiterhelfen konnten.

Bitte geben Sie uns ein Feedback, ob wir Ihnen helfen konnten und ob Sie zufrieden mit unserer Bearbeitung sind. [Hier](#) gelangen Sie zur kurzen **Umfrage**.

Mit freundlichen Grüßen


Ihr Aral Kundenservice

Im Laufe mehrerer Jahre, in denen ich mich mit dieser Angelegenheit beschäftigt habe, hat das Personal einer Tankstelle in Deutschland freundlicherweise die Unterlagen zu den Kraftstofflieferungen überprüft, und wie sich herausstellte, erhalten sie bei der Kraftstofflieferung keine solchen Dokumente, sondern lediglich eine Zusicherung bzw. eine Erklärung über die Einhaltung der Normen. Natürlich habe ich nicht alle bestehenden Tankstellen in Deutschland überprüft, doch trotz zahlreicher Versuche haben auch meine Kunden solche Zertifikate nicht erhalten oder erhalten sie bis heute nicht.

Da ich persönlich durch in Deutschland getankten Kraftstoff geschädigt wurde, habe ich eine schriftliche Aufforderung (an die Marke Aral) gestellt, ein solches Zertifikat mit der Auflistung der gemäß der Norm vorgeschriebenen Kraftstoffzusammensetzung zu übermitteln. Anstelle eines Zertifikats über die Qualität der Kraftstofflieferung mit den entsprechenden Parametern erhielt ich eine Marketingantwort ohne sachlichen Inhalt, der durch das geforderte Dokument bestätigt wurde.

Dies deckt eindeutig das nicht den Anforderungen entsprechende Vorgehen auf dem deutschen Kraftstoffmarkt auf, bei gleichzeitiger Passivität und stillschweigender Duldung seitens der dafür zuständigen Behörden, wodurch auch Vorschriften beispielsweise zum Verbraucherschutz oder zur Sicherheit verletzt werden.

Zudem wurde mir beim Verkauf des Kraftstoffs nie ein Sicherheitsdatenblatt ausgehändigt, was eine wesentliche technische und rechtliche Anforderung beim Verkauf solcher Stoffe darstellt.

Es ist nicht auszuschließen, dass das geringe öffentliche Bewusstsein in Deutschland hinsichtlich der Auswirkungen der Kraftstoffzusammensetzung auf Wirkungsgrad, Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Lebensdauer, Kraftstoffverbrauch, Fahrleistung, Emissionen usw. – sowie die Tatsache, dass man sich hauptsächlich auf Zusicherungen und Marketinginformationen verlässt – zu einer Situation auf dem Markt geführt hat, in der Kraftstoffkäufer nicht darum bitten oder nach der Vorlage dieses wichtigen Dokuments fragen und das Tankstellenpersonal keine Ahnung von der Notwendigkeit eines solchen Dokuments, von Kraftstoffkenntnissen oder den tatsächlichen Parametern des verkauften Kraftstoffs hat. Ganz zu schweigen von dem häufig fehlenden Wissen darüber, aus welchem Tanklager oder aus welcher Raffinerie der jeweilige Kraftstoff stammt.

So erhalte ich beispielsweise seit Jahren – obwohl in Polen dieselben EU-Vorschriften gelten wie in Deutschland – Qualitätszertifikate für die Kraftstofflieferung, in denen die normgerechten Werte sowie die Herkunft aus einem bestimmten Tanklager (manchmal sogar aus welcher Raffinerie), und der Besitz solcher Dokumente ist bei der Lieferung von Kraftstoffen an eine Tankstelle obligatorisch.

In vereinzelt Fällen kam es vor, dass mir dieses wichtige Dokument, obwohl es vorlag, nicht vorgelegt, zugesandt oder in Kopie ausgehändigt werden sollte usw. Nach einer Meldung (wie ich sie im Fall der Marke Aral vorgenommen habe) erhielt ich es jedoch umgehend und konnte bei Bedarf reagieren, falls beispielsweise die Parameter nicht den Normen entsprachen oder Abweichungen zwischen den in den Unterlagen angegebenen Parametern und den durchgeführten Kraftstoffuntersuchungen bestanden.

Gleichzeitig hat ein deutlich gesteigertes öffentliches Bewusstsein – unter anderem als Ergebnis einer Reihe meiner bzw. unserer Maßnahmen in Form der Veröffentlichung von Untersuchungsergebnissen, Tests sowie der Anforderungen an diese Dokumente – dazu geführt, dass die Situation in Polen völlig anders ist.

UNIMOT

TERMINALE

UNIMOT TERMINALE SP. Z O.O.
43-502 Czechowice-Dziedzice ul. Łukasiewicza 2

Terminal Paliw
43-502 Czechowice-Dziedzice
Łukasiewicza 2

Czechowice-Dziedzice

ODPIS ZE ŚWIADECTWA JAKOŚCI DLA DOWODU WYDANIA NR 05003972/A wystawiony dnia 2025-12-08

Nazwa wyrobu: BENZYNA98

Świadectwo jakości nr: 500003812/0 PL

Numer próbki: 3/10/12/2025

Nr zbiornika: Zb.4

WYNIKI BADAŃ

Lp.	Oznaczenie wielkości	j.m.	Wartość oznaczona	Wymagania wg normy
1	Gęstość w temp. 15 °C	kg/m³	733.4	Min 720.0 Max 775.0
2	Liczba oktanowa (RON)	-	98.4	Min 98.0
3	Liczba oktanowa (MON)	-	89.8	Min 88.0
4	Zawartość ołowiu	mg/l	< 0.5	Max 5.0
5	Zawartość benzenu	%(V/V)	< 1.0	Max 1.00
6	Zawartość siarki	mg/kg	0.3	Max 10.0
7	Zawartość manganu	mg/l	< 2.0	Max 2.0
8	Okres indukcji	min	> 360	Min 360
9	Zawartość żywic obecnych (po przemyciu rozpuszczalnikami)	mg/100ml	1	Max 5
10	Badanie działania korodującego na miedzi (3 h w temp. 50 st. C)	Klasa	1	Max 1
11	Wygląd zewnętrzny	-	jasny i przezroczysty	
12	Prężność par (DVP)	kPa	88.5	
13	Skład frakcyjny	-		
14	- do temp. 70 °C destyluje, E70	%(V/V)	33.6	Min 46.0 Max 72.0
15	- do temp. 100 °C destyluje, E100	%(V/V)	57.7	Min 75.0
16	- do temp. 150 °C destyluje, E150	%(V/V)	93.4	Max 210
17	- koniec destylacji, FBP	°C	184.7	Max 2.0
18	- pozostałość	%(V/V)	1.0	Max 3.0
19	Zawartość związków org. tlenowych	%(V/V)	0.0	Max 10.0
20	- alkohol metylowy (MEOH)	%(V/V)	1.3	Max 12.0
21	- alkohol etylowy (ETOH)	%(V/V)	1.4	Max 15.0
22	- alkohol izopropylowy (IPA)	%(V/V)	0.0	Max 15.0
23	- alkohol tert-butylový (TBA)	%(V/V)	0.0	Max 22.0
24	- alkohol izobutylový (IBA)	%(V/V)	13.2	Max 22.0
25	- eter etyl-terc-butylový (ETBE)	%(V/V)	0.0	Max 15.0
26	- etery (z 5 lub więcej atomami węgla)	%(V/V)	0.0	Max 22.0
27	- inne związki organiczne zaw. tlen	%(V/V)	0.0	Max 15.0
28	- eter etyl-terc-amylový (TAAE)	%(V/V)	2.6	Max 3.7
29	- zawartość tlenu	%(m/m)	0.7	Max 18.0
30	Zawartość węglowodorów typu:			
31	- olefinowego		34.4	Max 35.0
32	- aromatycznego		1122	Max 1164
33	Indeks lepkości, VLI			

Oznanie: Produkt spełnia wymagania normy PN-EN 228-A1:2017-06 oraz Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 czerwca 2024 r. (Dz. U. 2024 poz. 1018).

Sezonowe wymagania dla DVP (kPa) dla okresu: L 1.05-30.09 (45-60); P 1.03-30.04 oraz 1.10-31.10 (45-90); Z 1.11-28.02 (60-90).

Sezonowe wymagania dla E70 (%(V/V)) dla okresu: L 1.05-30.09 (22-60); P 1.03-30.04 oraz 1.10-31.10 (24-52); Z 1.11-28.02 (24-52).

Data wystawienia: 2025-12-08 Świadectwo wystawł: Różek Sławomir

05-080 Izabelin, Mościska, ul. E

0750865A/A

Mościska, 4 sierpnia 2024 19:45

Nr świadectwa jakości: 24BMK/A/3792

Nr zbiornika: 2/22

Kwalifikowany na podstawie: RMKIS dla paliw ciekłych oraz PN-EN 590:2022-08

Nazwa wyrobu: Olej napędowy EVO Plus B7 / Olej napędowy EVO Plus

Jednostka badawcza: Orlen Laboratorium S.A.

Nr kontroli próbki: 24BMK/2811

Data i godz. pobrania próbki: 2024-07-31 17:45

Data dostarczenia próbki: 2024-07-31 17:45

Data wykonania badań: 2024-07-31 21:02

WYNIKI BADAŃ

Lp.	Oznaczenie wielkości	Jednostki	Wartość oznaczona	Wymagania wg normy
1	Gęstość w temp. 15 °C	kg/m3	Zgodnie z normą	min. 820.0 - max. 845.0
2	Liczba oktanowa	-	min. 51	min. 51.0
3	Indeks oktanowy	-	55.1	min. 46.0
4	Do 250 °C destyluje	%(V/V)	34	max. 65
5	Do 350 °C destyluje	%(V/V)	94	max. 85
6	95 %(V/V)	°C	353	max. 360
7	Temp. końca destylacji FBP	°C	-	-
8	Wydajność	%(V/V)	-	-
9	Łepkość kinematyczna w temp. 40 °C	mm2/s	2.877	min. 2.000 - max. 4.500
10	Temperatura mętnienia	°C	-3	nie normalizowana/report
11	Temp. blokady zimnego filtra	°C	-6	max. 0
12	Temperatura zapłonu	°C	65.5	min. 56.0
13	Poz. po kokosowaniu z 10% pozost. dest.	%(m/m)	0.01	max. 0.30
14	Pozostałość po spaleniu	%(m/m)	< 0.001	max. 0.010
15	Zaw. siarki	mg/kg	5.8	max. 10.0
16	Zaw. wielopier. węglowodorów aromatycznych	%(m/m)	1.6	max. 8.0
17	działanie korodujące na miedz (3h) w temp. 50 °C	klasa	1	max. 1
18	Zawartość wody	mg/kg	60	max. 200
19	Zawartość zanieczyszczeń	mg/kg	< 12	max. 24
20	Stabilność oksydacyjna	g/m3	max. 25	max. 25
21	Smarność. skor. śred. śladu zużycia w temp. 60 °C	um	420	max. 460
22	Zaw. estrów metylowych kwasów tłuszczowych FAME	%(V/V)	max. 7.0	max. 7.0
23	Stabilność oksydacyjna	h	min. 20	min. 20
24	Zaw. Manganu	mg/l	< 0.5	max. 2.0
25	Zaw. wody	%(m/m)	0.006	max. 0.020

Oznanie KJ: Produkt "Olej napędowy EVO Plus" odpowiada "RMKIS dla paliw ciekłych oraz PN-EN 590:2022-08" i jest zgodne z RMKIS w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych

Pozycje: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 zostały przepisane ze Świadectwa jakości nr "24BMK/A/3783" i symbolu zbiornika bazowego "2/22"

Zawiera pakiet dodatków uszlachetniających

Data zatw. 2024-08-01 08:11:02

Znak KJ: 233, Jarosław Godlewski

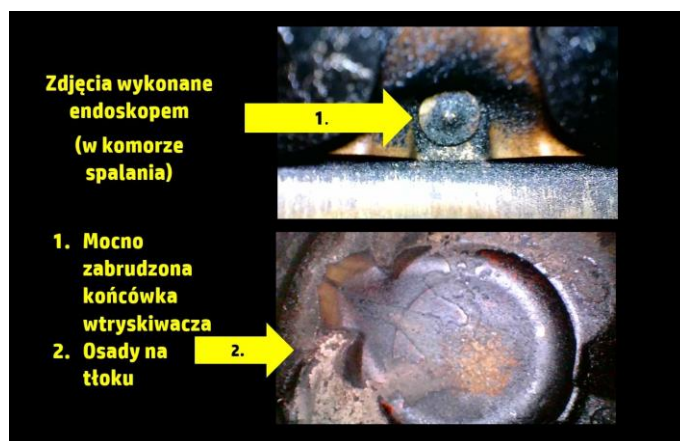
Strona 1 z 2

Zwar gibt es hier Probleme und erhebliche Qualitätsunterschiede sowie Unterschiede in der Zusammensetzung der Kraftstoffe, doch dank des Zertifikats – beispielsweise vor der Entscheidung zum Kauf eines Kraftstoffs – können die Nutzer entscheiden, ob es sich lohnt, den jeweiligen Kraftstoff zu tanken, oder ob sie lieber eine andere Tankstelle suchen sollten, die Kraftstoffe mit besseren Parametern und aus einer anderen Quelle anbietet, z. B. aus einer anderen Raffinerie oder einem anderen Tanklager. Gleichzeitig ermöglicht dies, Entscheidungen zu treffen, sofern dies notwendig ist und durch die Betriebsbedingungen erforderlich wird, z. B. hinsichtlich der Notwendigkeit einer entsprechenden Kraftstoffaufbereitung.

Ganz zu schweigen davon, dass die Nutzer häufig nicht darüber informiert werden, was gemäß den EU-Vorschriften für Kraftstoffe vorgeschrieben ist, nämlich über die unzureichende Wirksamkeit und Fähigkeit der Kraftstoffe, die Schmierung der Kraftstoffsysteme und zur ordnungsgemäßen Reinhaltung der Motoren – und durch Marketinginformationen wird oft genau das Gegenteil suggeriert, nämlich dass Kraftstoffe hervorragende Reinigungseigenschaften besitzen, die die Sauberkeit im Motor gewährleisten.

In Verbindung mit verschiedenen mehr oder weniger gravierenden Problemen hinsichtlich der Kraftstoffreinheit (bei an Tankstellen verkauften Kraftstoffen) und der seit Jahren verbreiteten Propaganda über die angebliche Wirksamkeit der eingesetzten LongLife-Kraftstofffilter (die in den Kraftstofftanks von Fahrzeugen mit Ottomotoren verbaut sind) als angeblich für die gesamte Lebensdauer der Fahrzeuge ausgelegt (keine Austauschempfehlungen) oder die Verbreitung von Fehlinformationen über das angebliche Fehlen eines Kraftstofffilters in solchen Kraftstoffversorgungssystemen – führt nicht nur zu erheblichen Schäden an den Kraftstoffversorgungssystemen, erhöhtem Kraftstoffverbrauch und erhöhten Abgasemissionen aus den Auspuffanlagen, sondern trägt sogar zu Ausfällen, Schäden und sogar zum Festfressen von Motoren bei.

Hersteller, Importeure, autorisierte Händler und Werkstätten schieben die Verantwortung auf die Kraftstoffhersteller ab, während die Kraftstoffhersteller und -verkäufer die Verantwortung auf die angeblich hohe Wirksamkeit und die regelmäßige Erneuerung der Kraftstofffilter abwälzen; letztendlich sind jedoch angesichts der oben genannten Sachverhalte die Nutzer und die Umwelt die Leidtragenden.



Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)



Oben sind Fotos des im Kraftstoffpumpenaggregat versteckten Kraftstofffilters, der als „Long Life“-Kraftstofffilter bezeichnet wird, aus einem VW Golf 1.5 TSI mit 130 KM nach einer Laufleistung von ca. 130 000 km zu sehen. Die Fotos zeigen den Zustand des Filterelements sowie des Vorfilters und der Ansaugöffnung am Tankboden – der Verschmutzungsgrad ist kritisch. Dieser Zustand führte zu einer Zunahme von Selbstentzündungen, einer Verschlechterung der Funktion des Einspritz- und Abgassystems sowie einem erhöhten Eindringen von Kraftstoff in das Motoröl.

In vielen Werkstätten und Servicezentren in Deutschland wird den Kunden mitgeteilt, dass dort kein Kraftstofffilter vorhanden sei – sogar in autorisierten Servicezentren –, und bis heute bin ich noch keinem aus Deutschland importierten Fahrzeug begegnet, bei dem diese Baugruppe aus Kraftstoffpumpe und Kraftstofffilter ausgetauscht worden wäre, selbst bei einer Laufleistung von über 200.000 km.

Natürlich handelt es sich hierbei um einen schwerwiegenden versteckten technischen und rechtlichen Mangel, der seit fast 20 Jahren bei Millionen verschiedener Fahrzeuge verschiedener Marken auftritt. Der Kraftstofffilter sollte so konstruiert sein, dass er in einer leicht zugänglichen Form regelmäßig und häufiger ausgetauscht werden kann – und nicht, wie in diesem Fall, zusammen mit Bauteilen, die eine längere Lebensdauer haben.

Darüber hinaus führt ein zu seltener Austausch des als „Long Life“ bezeichneten Filters unter anderem zu Motorschäden, und die Nutzer, die durch falsche Propaganda von Herstellern, Importeuren und sogar Servicezentren oder Werkstätten in die Irre geführt werden, fahren – ohne zu wissen, dass ein Austausch erforderlich ist – unter Umständen Hunderttausende Kilometer ohne diesen Austausch, was für die Sicherheit, die Gesundheit, das Leben und die Umwelt äußerst schädlich ist.

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Gleichzeitig schiebt die Kraftstoffindustrie die „Verunreinigungen“ in den Kraftstoffen auf die Filter in den Fahrzeugen ab, doch viele benzinbetriebene Fahrzeuge verfügen über solche Filter, die nicht leicht austauschbar und zudem oft teuer oder sehr teuer sind, was de facto nicht der Fall sein sollte.

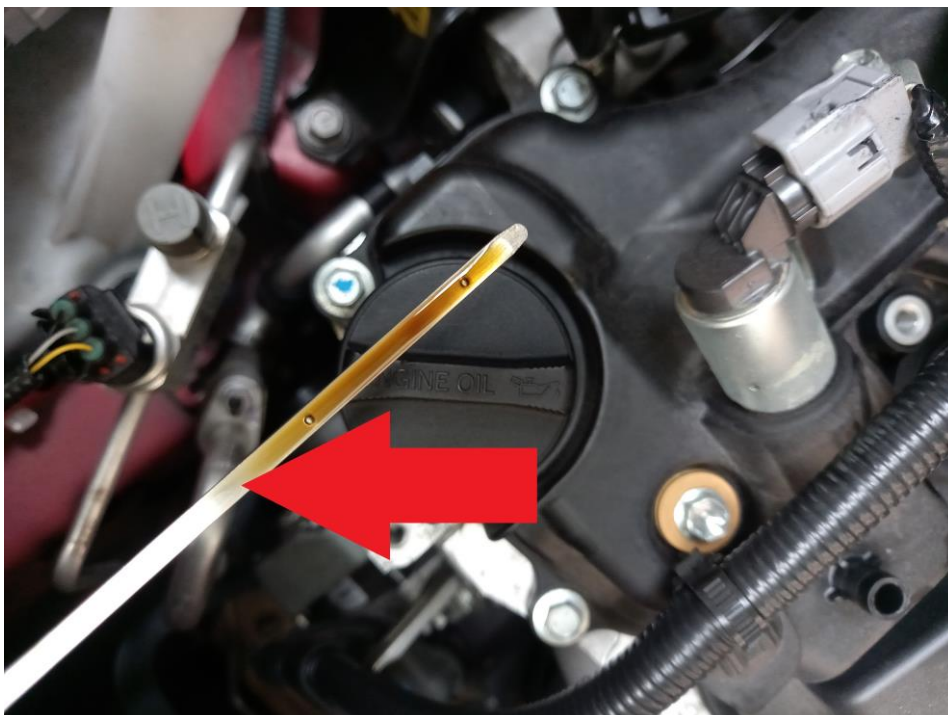
Das zusätzliche Foto zeigt Verunreinigungen an einer Direkteinspritzdüse sowie Ablagerungen am Kolben, die unter anderem auf Probleme hinsichtlich der Zusammensetzung und Reinheit des Kraftstoffs sowie auf eine unzureichende Abscheidung der Dämpfe aus dem Kurbelgehäuse zurückzuführen sind.

Das Gleiche gilt für das übermäßige Eindringen von Kraftstoffen, z. B. in das Motoröl, denn bis heute wurde diese seit Jahren auftretende und äußerst gefährliche Praxis unter anderem von den Zulassungsbehörden, den Marktaufsichtsbehörden, den Kfz-Prüfstellen und den Abgasmessstellen nicht in Frage gestellt.

Zur Verdeutlichung: Bei dem betreffenden Porsche Cayenne S mit der Fahrgestellnummer (VIN) WP1ZZZ9YZKDA63082 ergaben die Untersuchungsergebnisse einen kritischen Benzinanteil im Motoröl von sage und schreibe 21 %!!!

Die Normen sehen das Vorhandensein von Kraftstoff, z. B. Benzin, im Motoröl nicht vor; daher sollte Benzin nicht in das Motoröl gelangen und schon gar nicht in einer solchen Menge darin enthalten sein, auch unter Berücksichtigung der Vorschriften zum Brandschutz, zu chemischen Stoffen, zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz.

Zusammenfassend zum Thema Kraftstoffe: Leider wurden mir während meiner gesamten Zeit, in der ich Deutschland kreuz und quer durchquert habe, diese Unterlagen nicht vorgelegt, und auch im Anschluss an die erwähnte Meldung wurden sie nicht übermittelt; trotz zahlreicher Versuche meiner Kunden haben auch diese keine derartigen Unterlagen erhalten – die entsprechenden Nachweise sind im Anhang beigefügt.



Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Blick auf den Ölmesstab eines Toyota Yaris 1.33 VVTI nach dem kürzlichen Kauf des Fahrzeugs bei einem Autohaus in Deutschland; geringe Laufleistung – starker Benzingeruch unter dem Öleinfüllverschluss,

Ölstand ca. 15 mm über dem Maximalwert, trotz sehr geringer Laufleistung zahlreiche vertikale Riefen auf den Zylinderlaufbahnen; es wurde Öl der Sorte 0W-20 verwendet

Zum Thema der sehr wichtigen, vorgeschriebenen regelmäßigen technischen Überprüfung von Fahrzeugen und der Durchführung von Abgasmessungen. Wie aus dieser wichtigen Information hervorgeht: Quelle <https://www.autohaus-minnich.de/pl/frankfurt/serwis/serwis-hu-au>

Die HU soll seit dem 1. Dezember 1951 sicherstellen, dass keine Fahrzeuge mit sicherheitsgefährdenden Mängeln am deutschen Straßenverkehr teilnehmen. Derzeit gibt es vergleichbare Vorschriften zur technischen Überwachung in allen EU-Ländern, in den USA und vielen anderen Ländern.

Gleichzeitig hier eine weitere wichtige Information zu den Pflichten und der Durchführung der technischen Fahrzeugüberprüfung in Deutschland, ich zitiere: Quelle <https://www.vwfs.de/service/mobilitaetslexikon/a/abgasuntersuchung.html>

Seit 1985 schreibt das Gesetz die Durchführung von Abgasuntersuchungen vor. Ursprünglich als spezielle Abgasuntersuchung (ASU) bekannt und nur für Benzinfahrzeuge verpflichtend, wurde sie 1993 in die Abgasuntersuchung (AU) umgewandelt und auf Fahrzeuge mit Dieselmotor ausgeweitet. Obwohl die AU seit 2006 offiziell als Untersuchung des Motor- und Abgas Systems (UMA) bezeichnet wird, ist sie nach wie vor allem als Abgasuntersuchung (AU) bekannt.

Seit Januar 2010 ist die Abgasuntersuchung (AU) Bestandteil der Hauptuntersuchung (HU). Während bei der Hauptuntersuchung ursprünglich lediglich die Verkehrstauglichkeit und die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften geprüft wurden, wird bei der integrierten Abgasuntersuchung nun auch die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften überprüft.

Die Abgasuntersuchung beginnt mit einer Sichtprüfung. Dabei wird geprüft, ob an den für die Abgasemissionen relevanten Bauteilen wie dem Kraftstoffeinspritzsystem, dem Luftfilter und der Abgasanlage sichtbare Mängel vorliegen. Anschließend wird eine Abgasmessung am Auspuffrohr durchgeführt. Eine im Auspuffrohr angebrachte Sonde misst die vom Fahrzeug erzeugte Abgasmenge sowie deren Menge bei verschiedenen Drehzahlen und Motortemperaturen.

Bei Fahrzeugen mit Benzinmotor werden bei der Messung Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Sauerstoff und Stickoxide erfasst. Die zulässigen Grenzwerte für jede dieser Substanzen hängen vom eingebauten Katalysator ab. Bei Fahrzeugen mit Dieselmotor misst der Sensor die durch Rußpartikel verursachte Opazität der Abgase.

Anschließend vergleichen die Prüfer die Ergebnisse der Abgasmessung mit den zulässigen Mindest- und Höchstwerten. Liegen die gemessenen Werte innerhalb des zulässigen Bereichs, gilt die Abgasuntersuchung als bestanden.

Ist das Fahrzeug mit einem On-Board-Diagnosesystem (OBD) ausgestattet, lassen sich damit in der Regel Fehler an emissionsrelevanten Bauteilen sowie unzureichende Abgaswerte erkennen. Daher reichte es in der Vergangenheit für die Abgasuntersuchung (AU) aus, dass das System keine Fehler anzeigte – eine zusätzliche Messung war nicht erforderlich.

Um einer möglichen Manipulation des Systems vorzubeugen, wurden im Januar 2018 strengere Vorschriften eingeführt. Diese schreiben vor, dass Abgasuntersuchungen auch bei Fahrzeugen mit OBD durchgeführt werden müssen.

An dieser Stelle muss ich eine wichtige Anmerkung machen: Schon allein die naive Vorstellung, den Zustand des Fahrzeugs, des Antriebsaggregats, die Richtigkeit der Abgaswerte sowie die wirksame Funktion der Vorrichtungen zur Begrenzung der Schadstoffemissionen in die Umwelt zu überprüfen und es somit beispielsweise erst dann als verkehrstauglich zuzulassen, wenn das OBD-System keine Fehler anzeigt, bestätigt seit Jahren die extreme marktbezogene Inkompetenz, Heuchelei und das Handeln zugunsten der Fahrzeug- und Maschinenhersteller – auf Kosten der Nutzer, der Sicherheit ihres Eigentums, ihrer Gesundheit, ihres Lebens und der Umwelt, was zugleich als langjähriges, gewaltiges und unvorstellbar schädliches Marktverbrechen zu betrachten ist. Denn seit Jahren haben die Hersteller die OBD-Selbstdiagnosesysteme so konzipiert, dass sie selbst in kritischen Situationen nach dem Anschließen eines Diagnosegeräts keine Fehler anzeigen (dies ist u. a. in dem vorliegenden technischen Gutachten zum oben genannten Porsche Cayenne S festgehalten), wobei weitere Erläuterungen, Beweise und Fakten im weiteren Verlauf dieses Dokuments aufgeführt sind.

Gerade um Manipulationen zu verhindern, sollten die Untersuchungen seit Jahren durch professionelle, nachvollziehbare und technisch vollständige Schritt-für-Schritt-Prüfungen erfolgen, umso mehr in Deutschland, wo seit Jahren bekannte, gegen die Anforderungen und das Gesetz verstoßende Umgehungspraktiken aufgedeckt wurden, z. B. durch den VAG-Konzern, der unzulässige Marktpraktiken anwandte, und unzulässige technische Lösungen einsetzte, die zur Manipulation der Abgaswerte der hergestellten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren beitrugen – der Dieselgate-Skandal.

Quelle <https://wyborcza.pl/7,75400,21821885,dieslowski-szwindel-zabija-38-tys-ludzi-rocznie.html>

Ich zitiere - Autor 17.05.2017, 09:24 Tomasz Ulanowski

Der Dieselmotortrug kostet jährlich 38.000 Menschen das Leben

In der neuesten Ausgabe von „Nature“ schätzen Wissenschaftler, dass im Jahr 2015 mehr als 107.000 Menschen vorzeitig an den Folgen von Stickoxiden starben, die aus den Auspuffrohren von Dieselfahrzeugen entweichen. In dieser Zahl sind 38.000 Menschen enthalten, die starben, weil Automobilhersteller ihre Kunden betrogen haben, um die immer strengeren Abgasnormen zu umgehen.

Das Auto, der Schwindel

Der als „Abgasskandal“ bezeichnete Skandal brach gerade im Jahr 2015 aus. Es begann mit Volkswagen, das in den USA dabei erwischt wurde, in Bordcomputern Software zu installieren, die dabei half, Abgasuntersuchungen zu umgehen. Danach griff der Skandal auf die Europäische Union und andere Märkte über. Es war übrigens weder der erste noch der letzte Fall von Betrug unter den Automobilherstellern.

Fotos aus der Umgebung von Berlin



Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)



Und nun meine Frage:

Was haben Sie als Marktaufsichtsbehörde unternommen, um wirksame Kontrollen und Änderungen durchzuführen und nicht durch Ihren Mangel an Wissen, Kompetenz und Ihre Passivität dazu beizutragen, dass solche Fahrzeuge und Antriebe wirksam verbessert oder aus dem Verkehr gezogen werden?

Wie viele Autos, die Menschen und die Umwelt derart übermäßig belasten, fahren auf deutschen Straßen und gelangen in andere Länder?

Erfüllt dies nicht möglicherweise die Merkmale eines Verbrechens gegen die Menschlichkeit und die Umwelt?

Ist Ihre Behörde angesichts Ihres Vorgehens nicht mitschuldig an diesem Verbrechen?

Verstößt dieses Experiment, bei dem unwirksame technische Lösungen und Emissionssysteme unter Einbeziehung von Menschen, die sich dessen nicht bewusst sind, getestet werden – mit massiven negativen Auswirkungen auf Gesundheit, Leben, Boden, Tiere, Wasser, also die Umwelt –, nicht gegen die Nürnberger Konvention?

Erst in den USA hatte man den Mut, die Angelegenheit ans Licht zu bringen, was zur Aufdeckung des Dieselgate-Skandals und gleichzeitig zur Stilllegung von Hunderttausenden von Fahrzeugen führte. Man muss klar sagen, dass nach öffentlich zugänglichen Informationen der Dieselgate-Skandal allein bei diesem Konzern etwa 11 Millionen Fahrzeuge betraf und die meisten davon weiterhin auf den Straßen unterwegs sind.

Gleichzeitig gibt es viele ähnliche Missstände bei anderen Fahrzeugmarken, doch diese Fahrzeuge werden weiterhin genutzt, und Millionen von Nutzern solcher Fahrzeuge sind sich der damit verbundenen Gefahren, Risiken und Konsequenzen gar nicht bewusst.

In vielen Fällen hatten die Nutzer – wie beispielsweise der Besitzer eines VW Tiguan 2.0 TDI, bei dem eine Reparaturmaßnahme in einer Vertragswerkstatt durchgeführt wurde, die angeblich alle Probleme und Unregelmäßigkeiten im Abgassystem beseitigen sollte (die nach Aufdeckung des Dieselgate-Skandals durchgeführt wurde) – mit verschiedenen Folgen zu kämpfen (und Millionen andere kämpfen weiterhin damit), wie z. B.: Gefährdung von Gesundheit und Leben durch ein unwirksam funktionierendes AGR-System und die Selbstdiagnose, wobei Abgase sogar in den Fahrgastraum gelangen konnten, kritischer Zustand des Turboladers, Motoröl (sogar unmittelbar nach dem Ölwechsel bei Bosch Service) in einem kritischen Zustand, und die Steuereinheit warnte den Nutzer trotz des kritischen Zustands nicht vor schwerwiegenden Mängeln und Funktionsstörungen.



Oben ist ein Foto eines Bauteils aus dem EGR-System und des EGR-Kühlers zu sehen. Das Fahrzeug stammt aus der Zeit nach dem Dieselgate-Skandal, die „Check Engine“-Kontrollleuchte ist erloschen, der Zustand des Antriebsaggregats ist kritisch; dabei gelangten Abgase über die Belüftung in den Fahrgastraum. Das Fahrzeug hatte kürzlich einen Motorölwechsel im Bosch-Servicenetz in Polen erhalten, und obwohl das Fahrzeug in diesem Zustand nicht auf die Straße hätte fahren dürfen, sehen die Verfahren von

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Bosch keine vollständige technische Überprüfung des Fahrzeugs vor, beispielsweise vor einem Ölwechsel, sodass das Fahrzeug in diesem kritischen Zustand weiterhin genutzt wurde. Dies führte zu einer zusätzlichen Belastung für den Fahrer und die Mitfahrer.

Dieser Nutzer mit einem VW Tiguan 2.0 TDI kann von großem Glück sprechen, denn er entschied sich dafür, bei uns Untersuchungen, Überprüfungen und eine technische Begutachtung durchführen zu lassen, wodurch der kritische Zustand sowie eine Reihe von Mängeln, Fehlern und übermäßigem Verschleiß aufgedeckt wurden. Dabei stellte sich heraus, dass der Turbolader ein kritisches Spiel aufwies, sich eine sehr große Menge Öl im Auflade System befand, metallische Abriebpartikel im Öl vorhanden waren und in der Ölwanne sowie Abgase, die seit längerer Zeit in den Motorraum gelangten, was nicht nur eine Gefahr für Gesundheit und Leben durch das Eindringen des hochgiftigen Kohlenmonoxids in den Fahrgastraum darstellte, sondern auch die Brandgefahr erhöhte. Darüber hinaus ergaben weitere Untersuchungen, dass das Partikelfiltersystem (DPF), obwohl es Maximalwerte von knapp über 300 mbar anzeigte, in Wirklichkeit so verstopft war, dass der Druckunterschied sogar dreimal so hoch war, was die absichtliche Unterbewertung wesentlicher Diagnoseparameter durch die Hersteller bestätigt, um eine schnellere Erkennung fortschreitender Mängel zu verhindern. Dies führte natürlich zusammen mit dem unwirksamen System zur Abscheidung von Öldämpfen aus dem Kurbelgehäuse zu einer beschleunigten Zerstörung des Turboladers, und der Nutzer kann von sehr viel Glück sprechen, denn in einem solchen Zustand hätte es unter anderem im Falle des Ansaugens einer beträchtlichen Ölmenge aus dem Auflade System oder bei einer vollständigen Undichtigkeit bzw. Beschädigung des Turbinenlaufrads zu einem Durchdrehen des Dieselmotors kommen können, was beispielsweise zu einem Verkehrsunfall hätte führen können.

Ganz zu schweigen vom häufigen Durchbrennen des DPF-Filters, dem erhöhten Kraftstoffverbrauch (was an sich schon die Umweltbelastung erheblich steigert) oder dem fast verschlissenen Antriebselement der Ölpumpe, was nicht nur zu einer übermäßigen Belastung, Umweltverschmutzung und übermäßige Betriebskosten für den Nutzer verursachte, sondern auch eine Gefahr für Gesundheit und Leben der Insassen sowie der Personen, die sich im Abgasstrom dieses Fahrzeugs aufhalten, darstellte, sowie das Risiko eines Festfressens (nach Verlust der ordnungsgemäßen Schmierung) und die Möglichkeit (umso mehr bei einem Fahrzeug mit Allradantrieb) eines Unfalls oder einer Verkehrskatastrophe.

Dank der schrittweisen Ermittlung des Umfangs der erforderlichen Maßnahmen wurde das Fahrzeug wieder in einen deutlich besseren Betriebszustand versetzt.

Wie die Realität jedoch zeigt, werden Millionen von Fahrzeugen und Maschinen, unter anderem in Deutschland, bei den regelmäßigen technischen Inspektionen (einschließlich der Abgasmessungen) nicht ordnungsgemäß und wirksam geprüft, untersucht und kontrolliert, und die Hersteller, die um die erheblichen Wissens- und Kompetenzlücken auf dem Markt wissen, wenden bis heute unzulässige Praktiken sowie unwirksame und sogar den Anforderungen widersprechende technische Lösungen an und nutzen dabei

zusätzlich Marktprobleme aus, wie z. B. die Durchführung von Abgasuntersuchungen mit Messgeräten, die ungenaue oder zu niedrige Ergebnisse anzeigen.



Oben ein Foto des besprochenen VW Tiguan 2.0 TDI mit einer Laufleistung von ca. 247.000 km; Ansicht nach dem Drehen des Zündschlüssels vor dem Starten



Oben ein Foto des besprochenen VW Tiguan 2.0 TDI mit einer Laufleistung von ca. 247.000 km: Ansicht beim Starten des Motors, die „Check Engine“-Kontrollleuchte ist

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

erloschen, und der Zustand des Motors, des Turboladers, EGR, des Abgassystems, der Öle, des Ölpumpenantriebs, des Kurbelgehäuse-Dampfabscheidesystems sowie der Verunreinigungen im Motor, im Ansaugsystem und im Aufladesystem - kritisch. Auch während des Betriebs leuchtete die Kontrollleuchte nicht auf, sodass das Selbstdiagnosesystem unwirksam ausgelegt war, den Anforderungen widersprach und den Fahrer nicht über Leistungsminderungen, einschließlich bestehender Gefahren, informierte.



Unsere technische Bestandsaufnahme sowie die Prüfung der Leistungsfähigkeit der auf dem Markt erhältlichen Geräte und Messmethoden, unter anderem im Zuge des Erwerbs kostspieliger Geräte der Marke Bosch (Analysator BAE 60 und Rauchmessgerät BAE 70), hat gezeigt, dass bereits die Verwendung eines Rohrs mit kleinerem Durchmesser und oft beträchtlicher Länge von bis zu 7 Metern (Abstand zwischen der in die Abgasanlage eingeführten Spitze und dem Abgasanalysator) die Werte extrem und massiv verfälscht, wodurch solche Geräte und die mit ihnen erzielten Ergebnisse als völlig unzuverlässig einzustufen sind.



Dennoch wird diese Form der Abgaszusammensetzungsmessung seit Jahren (und bis heute) angewendet, denn wer verfügt beispielsweise in Deutschland über ein ausreichend umfassendes, ganzheitliches Verständnis des „gesamten mechanischen Organismus“, über Wissen, Erfahrung, Ergebnisse unabhängiger Tests und Untersuchungen, eine geeignete Überprüfungsmethodik sowie schlichtweg den Mut **verfügt**, technische Lösungen weltweiter Hersteller von Fahrzeugen, Fahrzeugkomponenten oder z. B. Messgeräten in Frage zu stellen.

Ganz zu schweigen davon, dass Antriebseinheiten häufig in einem Warn- oder kritischen Zustand sein können, während die Motorsteuerung (der gesamten Antriebseinheit) über das OBD-System keine Fehler anzeigt (bzw. keine Meldungen auf dem Armaturenbrett ausgibt), da der Hersteller den Umfang der Selbstdiagnose so programmiert oder konzipiert hat, dass wesentliche Funktionsstörungen der Antriebseinheit oder der Ausrüstung in dieser Form nicht sofort erkennbar sind.

Das Auto verlässt die Werkstatt (beim Händler), den Mechaniker oder die Prüfstelle als angeblich fahrtüchtig, obwohl sein Zustand in dieser Hinsicht de facto nicht einmal grundlegend ordnungsgemäß überprüft wurde.

Dies trifft natürlich sowohl auf das betreffende Fahrzeug als auch auf Millionen anderer Fahrzeuge von verschiedenen Herstellern, da dies seit Jahren eine gängige Praxis ist und bis her weder von den Zulassungs- noch von den Kontrollbehörden in Frage gestellt oder vom Markt genommen wurde. Dazu verfüge ich über eine Vielzahl von Fällen geschädigter Personen sowie Beweise und bin in der Lage, dies in einer ganzen Reihe weiterer Fälle zu überprüfen, festzustellen und zu beweisen.

Öl ins Feuer gießt die Antwort des TÜV Rheinland (Antwort im Anhang), der den betreffenden Porsche Cayenne S mit der Fahrgestellnummer WP1ZZZ9YZKDA63082 geprüft hat. Daraus geht hervor, dass sie, obwohl sie in einem so wichtigen Bereich wie der Überprüfung, Kontrolle und die Freigabe von Fahrzeugen für den weiteren Betrieb (Durchführung von regelmäßigen HU-Prüfungen und AU-Abgasmessungen) tätig sind, handeln sie nicht im Einklang mit u. a. der EU-Verordnung 2018/858, die für solche Unternehmen so etwas wie ein tägliches Mantra sein sollte, um Fahrzeuge, die u. a. die Anforderungen nicht erfüllen, aus dem Verkehr zu ziehen. Gleichzeitig sehen sie in dieser Angelegenheit keinerlei eigene Verantwortung, obwohl die unter ihrer Schirmherrschaft betriebenen Prüfstellen täglich gegen den Stand der Technik und gegen gesetzliche Vorschriften verstoßen.

Thank you for your email.

Ms. xxxxxxxxxxxxxxxxx forwarded your email to me because you sent her a document that mentions TÜV Rheinland Plus.

Please let us know what we can do for you. In your email, you mention feedback on Regulation (EU) No. 2018/858.

We, TÜV Rheinland Plus GmbH, have no connection to this regulation. Our business consists of registering and deregistering vehicles with the road traffic authority on behalf of our customers. This has no connection to this regulation.

Best Regards,

i.A. xxxxxxxxxxxxxxxxx

Assistenz der Geschäftsführung

TÜV Rheinland Plus GmbH

Am Grauen Stein 33

51105 Köln

Vielen Dank für Ihre E-Mail.

Frau xxxxxxxxxxxxxxxxx hat mir Ihre E-Mail weitergeleitet, da Sie ihr ein Dokument geschickt haben, in dem TÜV Rheinland Plus erwähnt wird.

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Bitte teilen Sie uns mit, wie wir Ihnen helfen können. In Ihrer E-Mail erwähnen Sie Rückmeldungen zur Verordnung (EU) Nr. 2018/858.

Wir, die TÜV Rheinland Plus GmbH, stehen in keinem Zusammenhang mit dieser Verordnung. Unsere Tätigkeit besteht darin, Fahrzeuge im Auftrag unserer Kunden bei der Kraftfahrzeugbehörde anzumelden und abzumelden. Dies steht in keinem Zusammenhang mit dieser Verordnung.

Mit freundlichen Grüßen,

i.A. xxxxxxxxxxxxxxxx

Assistenz der Geschäftsführung

TÜV Rheinland Plus GmbH

Am Grauen Stein 33

51105 Köln

Da sie offiziell antworten, dass sie nichts mit der Verordnung 2018/858 zu tun haben, obwohl sie dies bei den technischen Überprüfungen überprüfen sollten, bei Abgasmessungen nach dem 30. Mai 2018 prüfen müssten, ob Verstöße vorliegen, geben sie damit nicht nur offen zu, wesentliche dienstliche, technische und rechtliche Aufgaben nicht ordnungsgemäß zu erfüllen, sondern legen auch die Wahrheit über den Markt für Fahrzeugprüfungen in Deutschland bloß.

Darüber hinaus verdeutlicht unter anderem die folgende Antwort des ADAC (18.03.2020) die Problematik des deutschen Automobilmarktes auf eine vom Bevollmächtigten eines anderen Geschädigten eingereichte Anfrage bezüglich der Möglichkeit, dass ADAC-Sachverständige ein technisches Gutachten über das Auftreten und die Folgen negativer Erscheinungen bei einem Neuwagen unter Garantie erstellen – wie z. B. übermäßiges Eindringen von Benzin in das Motoröl, LSPI- und SPI-Selbstentzündung usw. bestätigt eindeutig, dass unter anderem ein massiver Mangel an Wissen und Kompetenz auf dem Markt, die Ausübung technischer, gewinnorientierter und kontrollierender Tätigkeiten bei gleichzeitigem Unverständnis der grundlegenden Gesetze der Physik und der in Verbrennungs- und Hybridantrieben ablaufenden Phänomene sowie die Annahme falscher Annahmen, einschließlich der Behandlung von Fahrzeugherstellern wie „Götter“, , zu einer solchen Marktpathologie geführt hat, wie wir sie heute erleben.

Sehr geehrter Herr

vielen Dank für Ihre Anfrage, die wir intensiv und mit großem Interesse geprüft haben.

Wir bedauern sehr, dass wir Ihre äußerst detaillierten und extrem tiefgehenden Anforderungen NICHT erfüllen können. Denn zum einen liegen dem ADAC keinerlei – geschweige denn vollständige – Listen von Experten vor, die auch nur annähernd Ihren Anforderungen entsprechen würden. Wenn überhaupt, kennt man einzelne Experten bestenfalls aus persönlichen Kontakten. Hinzu kommt, dass Sie Fachwissen in einer extremen Nische verlangen,

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

nämlich in Bezug auf den Honda R, der in Deutschland nur in sehr geringer Stückzahl zugelassen ist.

Dass das Fahrzeug aus Japan stammt, erschwert die Sache noch weiter, da es in Importländern selbst bei den Herstellervertretungen meist keine absoluten „Deep-Diving“-Experten gibt.

Damit sind wir leider bei einem weiteren Hindernis angelangt: Wir befürchten stark, dass es die von Ihnen geforderten Experten überhaupt nicht gibt. Denn welcher externe Experte außerhalb des Herstellers sollte sich so tiefgreifendes Wissen aneignen? Dafür bräuchte er erst einmal mehrere Fahrzeuge, um diese nach der Demontage zu verstehen. Wer bezahlt sowohl die Fahrzeuge als auch die Experten? Und wer hätte davon einen Nutzen? Und würde die entstandenen Kosten übernehmen?

Wir entschuldigen uns ausdrücklich bei Ihnen, sehr geehrter Herr, dass wir Ihre Erwartungen leider noch nicht einmal ansatzweise erfüllen können.

Gerne bieten wir Ihnen jedoch an, dass Sie uns Ihr konkretes Problem mit einem Honda Type R schildern. Dann unterstützen wir Sie gerne dabei, hierfür eine Lösung zu finden.

Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

.....

ADAC Fahrzeugtechnik

Kommen wir nun zu weiteren konkreten Fällen. Im Zusammenhang mit der Bestätigung der Unwirksamkeit des Systems zur technischen Fahrzeugüberprüfung und der Abgasuntersuchungen sowie dem daraus resultierenden Verkauf von Fahrzeugen mit versteckten Mängeln führe ich ein weiteres Beispiel eines Geschädigten an (das Verfahren läuft in Polen u. a. dank der vom Verbraucherbeauftragten eingeleiteten Maßnahmen), der einen VW Passat 2.0 TDI mit der Fahrgestellnummer WVGZZZ3CZGE164434, ebenfalls aus Deutschland (über das Portal www.mobile.de).

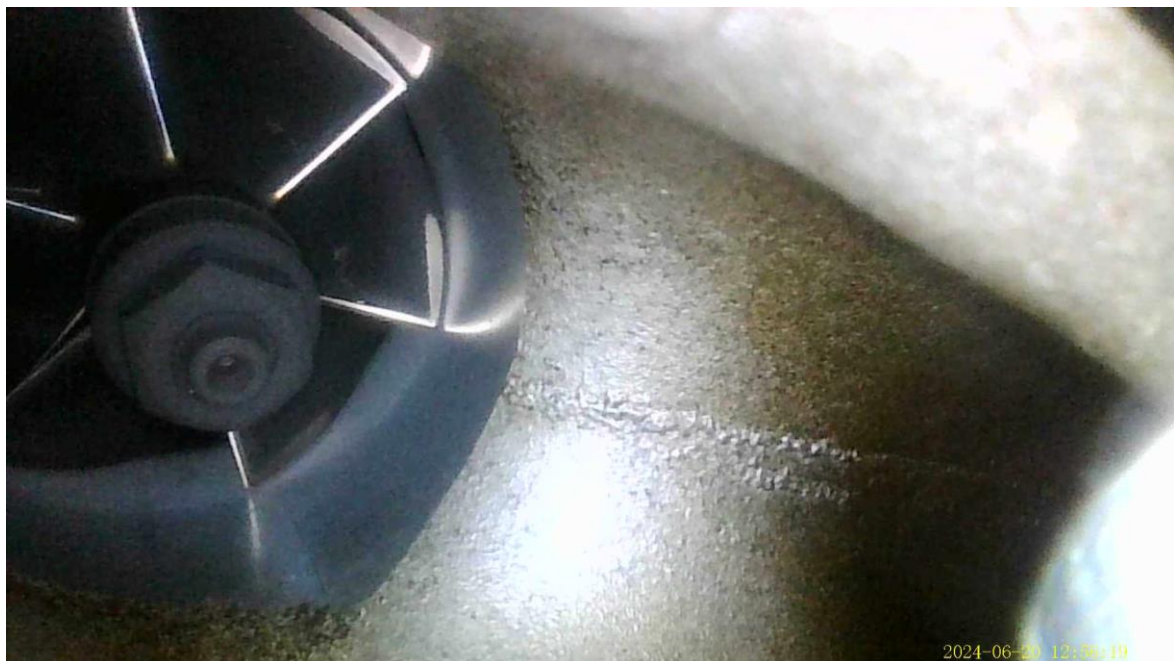
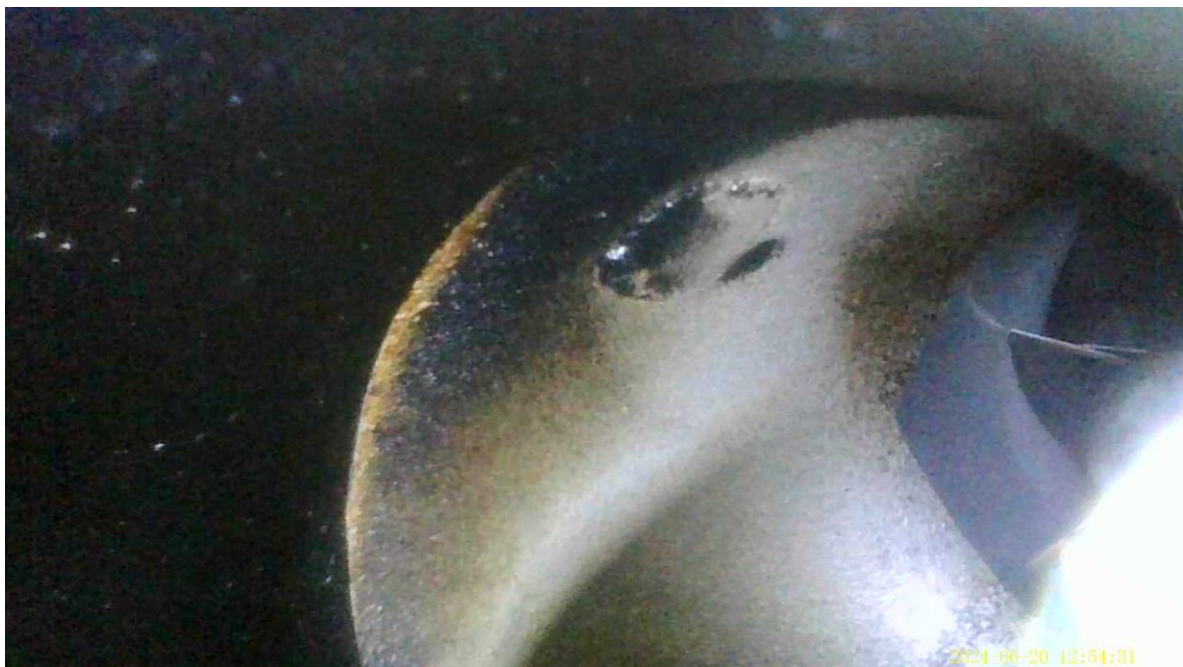


Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

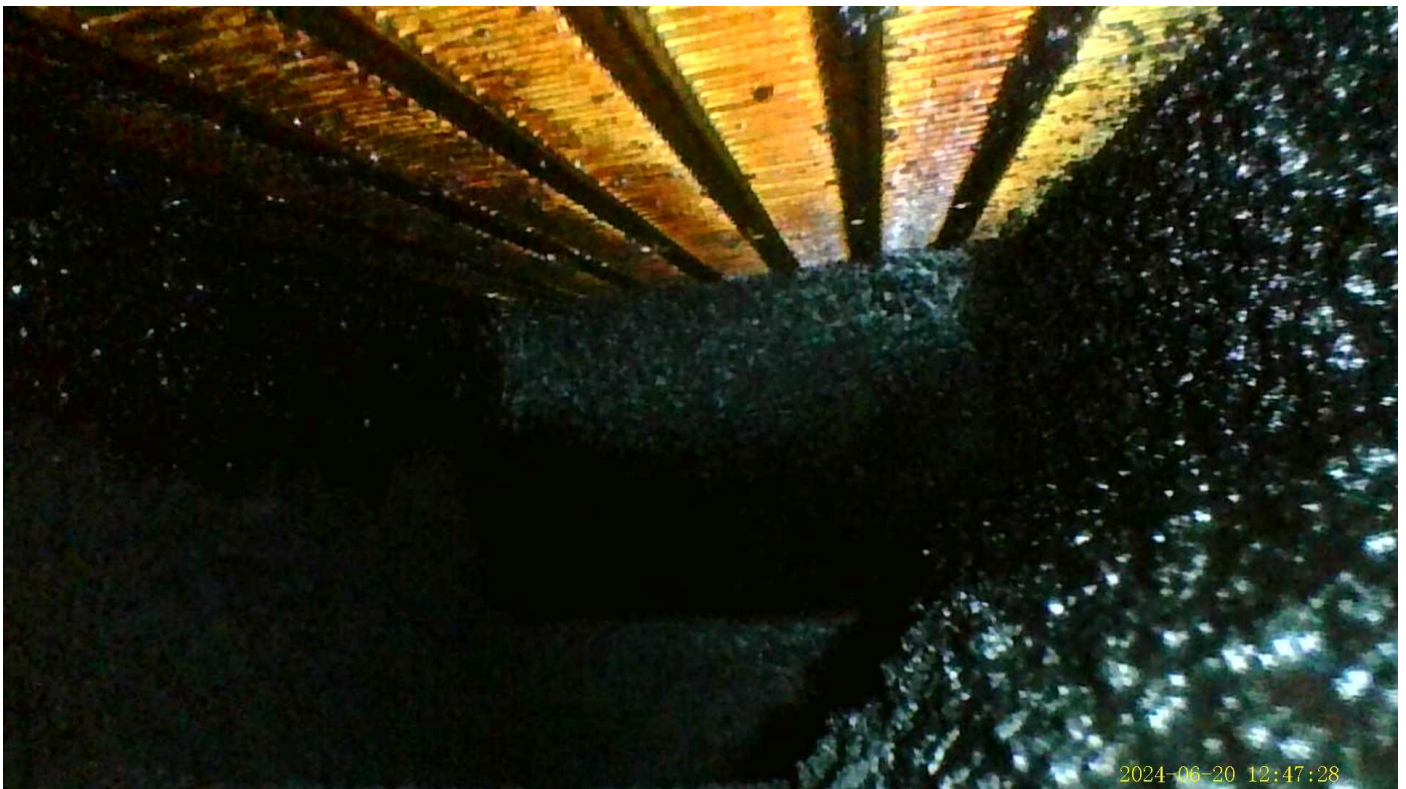
Das Fahrzeug wurde von der **autorisierten Werkstatt VW Rzepecki Mroczkowski in Posen** überprüft und anschließend gewartet, doch dieser Geschädigte hatte weniger Glück, da eine Reihe versteckter Mängel (unter anderem infolge unwirksamer, den Anforderungen widersprechender technischer Lösungen, Wartungsempfehlungen, Öl normen usw.) trotz der Verwendung des, wie sich herausstellte, **unwirksamen Öls der Marke Millers NanoDrive C3 EE Performance 5W30 der Norm 504. 507.00**, das selbst als neues Öl sehr niedrige Anfangswerte aufwies, z. B. hinsichtlich des pH-Werts, und einen kritischen Zustand erreichen konnte, der erst nach 2244 gefahrenen Kilometern durch eine Untersuchung bestätigt wurde, was schließlich zu übermäßigem Verschleiß, einem ungeeigneten Zustand sowie unangemessenen und unwirksamen Wartungsmaßnahmen führte.



Eine große Menge an Metallspänen in der Ölwanne (darunter, wie sich später herausstellte, als Folge einer ohne Wissen des Kunden durchgeführten Reparatur des Gewindes des Ölablassstopfens der Ölwanne – in Form eines Helicoil) wurde von mir entdeckt (das Thema Helicoil kam bei der Demontage beim Mechaniker zur Sprache), zu einem Zeitpunkt, als der Motor bereits eine Überholung – einer Generalüberholung oder eines Austauschs des Motors samt Zubehör gegen einen neuen, was normalerweise nicht der Fall sein sollte.



Oben ist der Zustand am Einlass des Turboladers zu sehen, einschließlich einer sichtbaren und kritischen Menge an Verunreinigungen und Feststoffen, die durch das Eindringen von Dämpfen aus dem Kurbelgehäuse sowie von Abgasen aus der zweiten Phase des EGR-Systems entstanden sind; der Turbolader und das Auflade System sind nicht dafür ausgelegt, Verunreinigungen zu fördern – kritischer Zustand, unzulässiger Bereich - Die „Check Engine“-Kontrollleuchte war ausgeschaltet (leuchtete nicht)



Oben: Zustand im Wärmetauscher und vor dem Einlass in den Zylinderkopf – Ansaugseite – kritischer Zustand, Verunreinigungen und Feststoffe gelangen in den Brennraum; dieser Zustand bestätigt die kritische Unwirksamkeit der EGR-Anlage, sowie der Abscheidung der Dämpfe aus dem Kurbelgehäuse; ein kritisches Problem der unzureichend verbrannten Kraftstoff-Luft-Mischung – unzulässig, obwohl das Fahrzeug die Wartungsinspektionen ohne Probleme und mit positivem Ergebnis in der

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

autorisierten Volkswagen-Werkstatt Rzepecki Mroczkowski in Posen bestanden hat, einer Stadt, in der sich eines der Werke dieses Fahrzeugherstellers befindet.

Rekord Diagnostyki			
Nazwa	Wartość	Angieski	Metryczny
Ciśn.doładow.przed przepustnicą, obliczona wart.rzeczywista P q0p25 h Pa SWORD	2238.5	hPa	
ciśnienie doładowania, wartość wymagana Pres h Pa SWORD	2234	hPa	
Engine RPM Engine RPM	3990	rpm	
Filtr cząstek stałych, czuj.różn.ciśn.1 rząd 1, wart.nieprzetw. Pres h Pa SWORD	321	hPa	
Sonda lambda 1 rząd 1 za katalizatorem, wartość nieprzetworzona Fak uw b16 UWORD	1.1917		
Temperatura oleju silnikowego Temp Cels SWORD	97.2	degree C	
Temperatura płynu chłodzącego Engine Coolant Temperature	93	degree C	

Die oben aufgeführten Diagnosedaten zeigen die Überprüfung unter realen Fahrbedingungen auf der Straße und unter natürlicher Belastung: Für diesen Motor kritische Werte der Druckdifferenz im DPF-System, für diesen Motor ein zu geringer Sauerstoffüberschuss, ein deutlich zu fettes Kraftstoff-Luft-Gemisch, und die „Check Engine“-Kontrollleuchte leuchtete nicht auf.

Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: N-899-2	N-1045-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	63,87	43,55	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	11,12	8,564	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	168	179	
Całkowita liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	4,34	4,56	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	5,80	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	2,66	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	4,59	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	281	737	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	4,02	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,18	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,34	
Krzem	ppm	ASTM D5185	181	118	
Sód	ppm	ASTM D5185	20	21	
Potas	ppm	ASTM D5185	1	2	
Metale ścierne					
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	4	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	5	130	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Miedź	ppm	ASTM D5185	<1	159	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	5	118	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	1950	1282	
Cynk	ppm	ASTM D5185	702	556	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	761	661	
Bor	ppm	ASTM D5185	47	16	

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Magnez	ppm	ASTM D5185	12	12	
Wapń	ppm	ASTM D5185	1737	1490	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Nachfolgend die Ergebnisse der Untersuchung des Motoröls Millers NanoDrive C3 5W30 gemäß der Norm VW 504.507.00, erst nach einer Laufleistung von ca. 2244 km seit dem Ölwechsel in der autorisierten Volkswagen-Werkstatt Rzepecki Mroczkowski in Posen; kritischer Ölzustand, das Öl wurde nicht ordnungsgemäß gewechselt, erhebliche Mengen an Kraftstoff und Verunreinigungen im Öl, darunter auch neues Öl mit sehr niedrigen Ausgangswerten – Öl mit derart niedrigen Werten, wie sie für die Klasse C3 gelten, sollte nicht verkauft und verwendet werden. Ein Fahrzeug mit Öl in einem solchen Zustand hätte nicht auf die Straße fahren und nicht genutzt werden dürfen.

Das Fahrzeug hatte zum Zeitpunkt des Kaufs in Deutschland ein positives Ergebnis bei der Hauptuntersuchung und der Abgasuntersuchung (die Daten deuten auf eine beim TÜV Nord durchgeführte Untersuchung hin), obwohl es aufgrund der verwendeten technischen Lösungen, der Laufleistung, des Wartungsumfangs und der Wartungsintervalle kein positives Ergebnis hätte erhalten und nicht zum Straßenverkehr zugelassen werden dürfen.


GŁOS WIELKOPOLSKI

[Wiadomości](#)
[Sport](#)
[Biznes](#)
[Telemagazyn](#)
[Zdrowie](#)
[Kontakt z nami](#)
[Podcasty](#)
[Edukacja](#)
[Dom](#)

To on orzekł, że pancerny silnik 2.0 TDI Volkswagena Passata z Poznania nie nadaje się do dalszej eksploatacji. "Popełniono masę błędów"


Paweł Antuchowski
25 lutego 2025, 9:03

 Skomentuj (16)

 Udostępnij



Robert Halicki orzekł jednoznacznie, że samochód nie nadaje się do dalszej jazdy. fot. Waldemar Wylegalski/Roman Baran (archiwum)



Silnik w Volkswagenie zniszczony po wymianie oleju? Właściciel chce wymiany na nowy

Opilki metalu miały uszkodzić Volkswagena Passata z uważanym za pancerny silnikiem 2.0 TDI, zasilanym dieslem. Według właściciela samochodu opilki miały się tam znaleźć w wyniku nieprawidłowo przeprowadzonej wymiany oleju.

Paweł Antuchowski

Wytyczne producenta są błędne?

Z jednej strony według eksperta sytuacja ta była niebezpieczna dla kierującego, a z drugiej strony w razie wypadku mógłby on zostać obciążony częściowo lub całkowicie winą, bo **samochód był w świetle prawa niesprawny**. Mimo że był serwisowany w ASO.

- Autoryzowane serwisy skupiają się głównie na sprawdzaniu i serwisowaniu pojazdów według danych i procedur producenta – przekazuje Halicki. - Te dane, procedury, zalecenia od dobrych 6 lat zostały zakwalifikowane jako poważne przestępstwo rynkowe. Niejednokrotnie może być to kwalifikowane jako zmowa rynkowa, dlatego cykliczny serwis, na przykład olejowy, jest robiony sprzecznie ze stanem techniki i prawa, bo mało kto traktuje olej zgodnie z jego faktyczną funkcją jako istotnego elementu konstrukcyjnego silnika - opisuje.



Mimo, że w 2006 roku na jej instalację zgodził się Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu. Jednak po s...

Paweł Antuchowski

Ani PZU, ani warsztat nie uważają, że silnik jest do wymiany

Według Macieja Kielana do uszkodzenia jego samochodu z silnikiem diesla miało dojść w wyniku nieprawidłowego serwisowania pojazdu przez ASO Rzepecki Mroczkowski w Poznaniu, dlatego **domaga się on wymiany silnika na koszt warsztatu lub ubezpieczyciela - firmy PZU**.

Warsztat podkreśla, że samochód miał wzorcowe parametry, a samochód działał po wyjeździe z serwisu i po sprawdzeniu go w MyNano. Z kolei według PZU samochód można naprawić bez konieczności wymiany silnika na nowy.

Jesteś świadkiem ciekawego wydarzenia? Skontaktuj się z nami! Wyślij informację, zdjęcia lub film na adres: wydawca@glos.com

Der Fall wurde in der Lokalzeitung „Głos Wielkopolski“ veröffentlicht

<https://gloswielkopolski.pl/to-on-orzekl-ze-pancerny-silnik-2-0-tdi-volkswagena-passata-z-poznania-nie-nadaje-sie-do-dalszej-eksploatacji-popelniono-masebledow/ar/c1p2-27259383>

Gleichzeitig haben sowohl VW Rzepecki Mroczkowski in Posen als auch der Ölimporteur Millers in Polen nicht im Einklang mit den Anforderungen der Ethik, des Stands der Technik und des Rechts gehandelt; sie haben dem Geschädigten bisher nicht nur nicht geholfen – derzeit wird die Reparatur größtenteils aus eigenen Mitteln des Geschädigten finanziert, und er wird anschließend gezwungen sein, ein Gerichtsverfahren einzuleiten –, sondern beide Unternehmen und die mit ihnen verbundenen Marken verkaufen weiterhin Fahrzeuge und Produkte, warten Fahrzeuge, und leider wird eine ganze Vielzahl von Fahrzeugen unter anderem auf den Straßen in Polen genutzt, sie haben ihre technik- und rechtswidrige Geschäftstätigkeit nicht eingestellt, was nicht nur einen enormen gesellschaftlichen Schaden verursacht und Gefahren im Straßenverkehr sowie für Eigentum, Gesundheit, Leben und Umwelt mit sich bringt, sondern auch ihrer eigenen Geschäftstätigkeit, den angebotenen Dienstleistungen und Produkten schadet.

Das Schlimmste daran ist, dass in beiden Fällen professionelle Bevollmächtigte – Anwaltskanzleien – über Beweise und Kenntnisse verfügten, ihre Mandanten jedoch trotz der ihnen vorliegenden Informationen nicht zu einem ordnungsgemäßen, den technischen und rechtlichen Anforderungen entsprechenden Verhalten oder gar zur Einstellung weiterer Rechtsverstöße verpflichtet haben, was sie mitschuldig an weiteren möglichen Schäden, Verstößen, Gefahren usw. macht.

Zudem ergab eine von mir im Dezember 2024 unter Beteiligung eines weiteren Kunden (der zuvor ebenfalls durch den Kauf eines Fahrzeugs aus Deutschland geschädigt worden war) durchgeführte kontrollierte Kaufprüfung des Fahrzeugs in Deutschland, dass in vielen Fällen Fahrzeuge, die zum Verkauf angeboten werden, z. B.: auf dem Portal www.mobile.de zum Verkauf angeboten werden, zwar Konstruktionsmängel und daraus resultierenden übermäßigen Verschleiß aufweisen, wurden diese Informationen trotz der gesetzlichen Verpflichtung, den potenziellen Käufer über solche Mängel zu informieren, nicht detailliert angegeben, und viele Verkäufer lehnten eine gründliche, unabhängige Überprüfung der Fahrzeuge ab, obwohl sie gleichzeitig eine kostenpflichtige Garantie für das Fahrzeug anboten.

Erst nach umfangreichen Recherchen gelang es (erst nahe der Grenze zu den Niederlanden), einen Händler zu finden, der zu einer solchen Überprüfung bereit war – einen Händler mehrerer Fahrzeugmarken, der das gesuchte Automodell, nämlich einen Honda CRV 2.0 Benziner mit der Fahrgestellnummer SHSRE5770FU302661, zum Verkauf anbot

Wie sich herausstellte, hatte das Fahrzeug zwar kürzlich eine technische Überprüfung mit positivem Ergebnis und gültige Abgasmessungen durchlaufen, doch entsprach sein überprüfter Zustand nicht den Anforderungen, da sich der Luftfilter in einem kritischen Zustand befand (stark verschmutzt, verstopft, Verunreinigungen drangen auf die saubere Seite vor – unzulässig), der Motorölzustand war kritisch (obwohl die Laufleistung gering war), der Getriebeölzustand war kritisch (es war seit Neuzustand nicht gewechselt worden,

obwohl das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Kaufs 8 Jahre alt war), ebenso der Zustand der Zündkerzen, was durch die durchgeführte technische Begutachtung, Diagnose und die Öluntersuchungen in Form einer Ursachen-Wirkungs-Analyse bestätigt wurde.

Dank Verständnis, Offenheit und Kooperationsbereitschaft führte der deutsche Verkäufer die von mir empfohlenen (gemäß meiner Technologie und meinen Verfahren) empfohlenen zusätzlichen Maßnahmen durchgeführt, darunter die Unterstützung durch die Vermittlung des Kontakts zu einer weiteren, benachbarten Werkstatt (in diesem Fall einer Honda-Vertragswerkstatt). Nicht nur, dass das Fahrzeug schließlich gekauft wurde, sondern es konnte auch in einen für den Transport nach Polen geeigneten Zustand versetzt werden.



Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: N-1842-2	N-1842-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	62,30	58,65	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	10,65	10,08	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	162	160	
Całkowita liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	10,27	5,79	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	16,25	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	12,49	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	14,77	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	780	1380	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,77	

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,41	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,09	
Krzem	ppm	ASTM D5185	5	84	
Sód	ppm	ASTM D5185	8	18	
Potas	ppm	ASTM D5185	2	7	
Metale ścierne					
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	1	3	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	2	28	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Miedź	ppm	ASTM D5185	<1	7	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	14	20	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	2423	1679	
Molibden	ppm	ASTM D5185	918	164	
Cynk	ppm	ASTM D5185	1203	978	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	840	672	
Bor	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Magnez	ppm	ASTM D5185	18	29	
Wapń	ppm	ASTM D5185	4566	2911	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

Oben ist die Untersuchung des Motoröls dieses Fahrzeugs gemäß den Angaben ca. 1.500 km nach dem Ölwechsel dargestellt. Mit Öl in diesem Zustand hat das Fahrzeug die technische Überprüfung zwar bestanden, doch ist der Zustand des Öls kritisch, und ein Ölwechsel war weiterhin nicht vorgesehen. Hinzu kommt, dass

Versicherungsgesellschaften in vielen Fällen die Verwendung von Öladditiven verlangen können, wie z. B. die Firma GGG Garantie, und solche Additive – obwohl sie beispielsweise bei einem Motor mit Öl in einem solchen Zustand nicht verwendet werden sollten – wurden seit Jahren hinzugefügt, ohne dass dies von irgendjemandem kontrolliert oder überprüft wurde.



Gleichzeitig entsprach dieses Öl – selbst im Neuzustand – nicht den tatsächlichen Anforderungen dieses Motors, da seine Zusammensetzung die Selbstentzündung, die interne Belastung und damit den erhöhten Verschleiß des Motors, den Kraftstoffverbrauch sowie übermäßige Schadstoffemissionen aus dem Abgassystem erheblich begünstigte.



Dank der Entgegenkommenheit des Verkäufers dieses Fahrzeugs wurde das Öl gewechselt, allerdings nur unter teilweiser Entfernung der Verunreinigungen, ohne vollständige Spülung des Motors; anschließend wurde eine Probe entnommen, um Untersuchungen durchzuführen – de facto erst nach einer Fahrt von 1 km zu einer anderen Werkstatt, um dort einen weiteren Ölwechsel vornehmen zu lassen.

Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: N-1842-4	N-1842-3	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	70,08	66,24	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	12,00	11,48	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	169	169	

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Całkowita liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	7,98	7,23	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	3,57	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	3,16	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	3,13	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	297	461	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,11	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,10	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,00	
Krzem	ppm	ASTM D5185	<1	3	
Sód	ppm	ASTM D5185	68	55	
Potas	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Metale ścierne					
Ołów	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	3	12	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Miedź	ppm	ASTM D5185	<1	2	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	2	8	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	1563	1699	
Molibden	ppm	ASTM D5185	56	85	
Cynk	ppm	ASTM D5185	1000	1065	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	719	747	

Bor	ppm	ASTM D5185	343	263	
Magnez	ppm	ASTM D5185	706	561	
Wapń	ppm	ASTM D5185	1093	1654	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

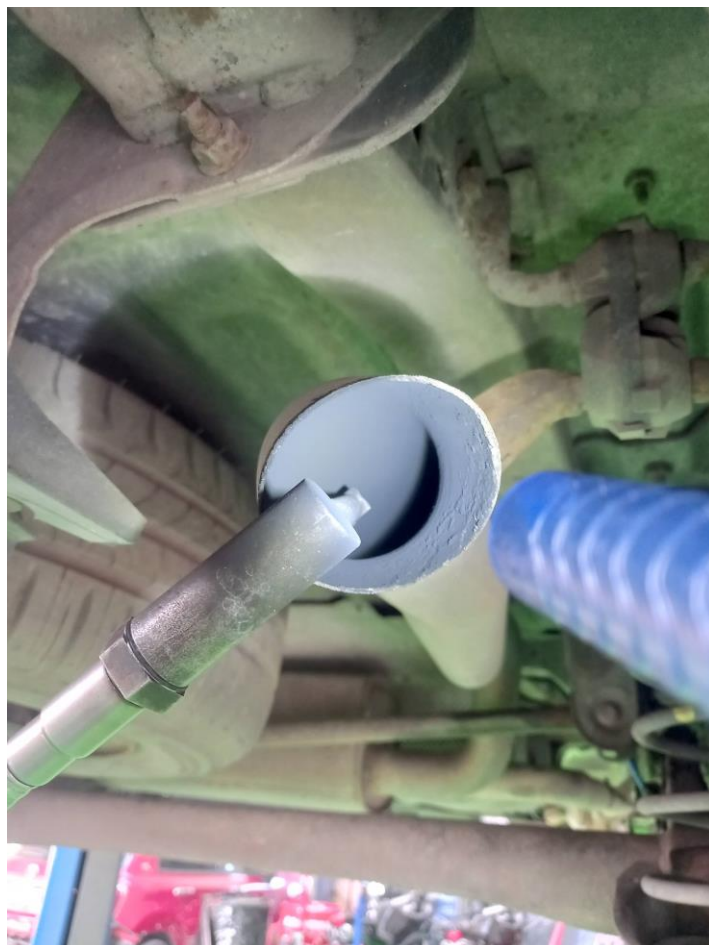
Die oben genannten Ergebnisse der Öluntersuchung 1 km nach dem Ölwechsel im Motor zeigen zwar eine Verbesserung im Vergleich zur herkömmlichen Vorgehensweise, doch mit diesem Öl konnte das Fahrzeug weiterhin nicht weiterfahren, sodass ein weiterer Ölwechsel gemäß der MyNano-Technologie erforderlich war.

Sein Ausgangszustand zeigte jedoch, dass dieses Fahrzeug in dem Zustand, in dem es sich zuvor befand, bei einer Fahrzeugprüfung kein positives Ergebnis hätte erzielen dürfen; und hätte es nicht einen solchen kontrollierten, technisch umfassenden Kauf gegeben, einschließlich der Durchführung einer Reihe zusätzlicher Maßnahmen (noch vor der Rückkehr nach Polen), hätte das Fahrzeug nicht nur eine übermäßige Gefahr im Straßenverkehr dargestellt, sondern es wäre auch zu einer Beschädigung von Sachwerten von erheblichem Wert oder zu einer deutlich erhöhten Belastung der Umwelt durch erhöhten Kraftstoffverbrauch, unzureichende Verbrennung des Kraftstoffgemischs, erhöhte Schadstoffemissionen und synergistische Effekte gekommen.

Beim Kauf dieses Honda CR-V hatte der Käufer Glück. Dieser Kauf wurde jedoch kontrolliert; meine Anwesenheit war das Ergebnis der von mir durchgeführten Untersuchungen, der Diagnose sowie der technischen Begutachtung des früheren Fahrzeugs des Kunden, eines Citroën C8 2.0 HDI mit der Fahrgestellnummer: VF7EBRHH8BZ005775 (was letztendlich zur Stilllegung des Fahrzeugs führte), bei dem er (durch den Import des Fahrzeugs aus Deutschland) aufgrund einer Reihe versteckter Mängel (technischer und rechtlicher Art) sowie übermäßigen Verschleißes ebenfalls geschädigt wurde.



Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)



Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Es war eine kritische Ablagerung im Auspuffrohr zu erkennen, und das Fahrzeug war mit einem Partikelfilter (FAP) ausgestattet. Eine Messung der Lambdawerte ergab kritische Werte, die zu einer Unregelmäßigkeit im Lauf des Dieselmotors sowie zu Schäden am Kolben und anderen Bauteilen führen können. Trotzdem wurde das Fahrzeug in Deutschland und auch in Polen bei den Hauptuntersuchungen für verkehrssicher befunden.

Um ein ähnliches Problem (beim Kauf eines weiteren Fahrzeugs) zu vermeiden, habe ich im Rahmen einer von mir durchgeführten unabhängigen Überprüfung und Marktanalyse den gesamten Prozess der Suche, Prüfung und des Erwerbs eines weiteren Fahrzeugs begleitet, um die bei dieser Art von Fahrzeugen auftretenden negativen Erscheinungen zu minimieren.



Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Der Anblick einer beträchtlichen Menge an Verunreinigungen sowie auslaufendem Öl aus einem Rohr des Auflade Systems vor dem Einlauf in den Ansaugkrümmer – ein kritischer Zustand, der auf eine extreme Unwirksamkeit des Luftfiltersystems, des Kurbelgehäuseentlüftungssystems und des Motordiagnosesystems hindeutet

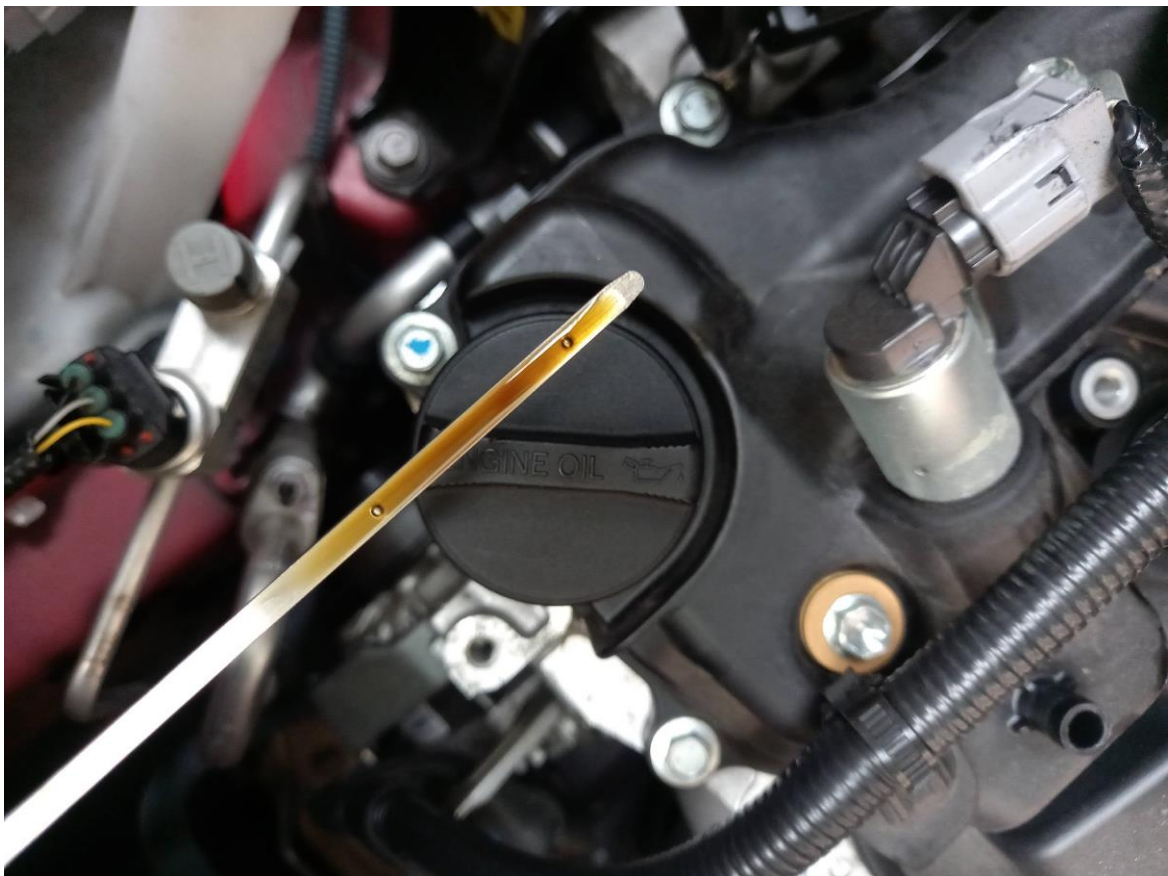
Schließlich wurde im Rahmen unserer Maßnahmen das Fahrzeug Citroën C8 2.0 HDI, Fahrgestellnummer: VF7EBRHH8BZ005775, im Einvernehmen mit dem Geschädigten von uns übernommen, einschließlich der Rechte an seiner gesamten Fahrzeughistorie.



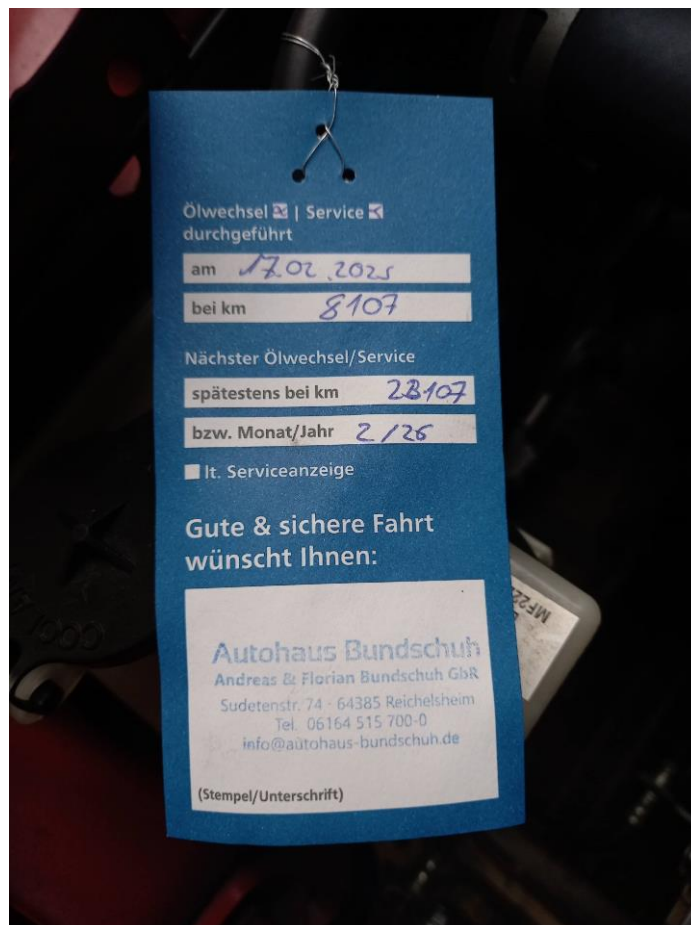
Es wurden Abgase festgestellt, die aus dem Bereich des Steuerhebels für die variable Geometrie des Turboladers austraten, sowie eine Undichtigkeit im System, bei der Öl aus dem Auflade System austrat; die Abgase waren teilweise im Fahrgastraum wahrnehmbar, wobei ein erhöhter Kohlenmonoxid Gehalt festgestellt wurde; der Fahrer und die Mitfahrer wurden durch die Abgase vergiftet.

Ein weiterer Fall – diesmal betraf er eine Geschädigte aus Deutschland, die über das Portal www.mobile.de von einem professionellen Verkäufer einen Gebrauchtwagen mit sehr geringer Laufleistung (ca. 8100 km) erworben hatte Toyota Yaris 1.3 Benziner, VIN: VNKKJ3D3XoA363337, mit Garantie; das Fahrzeug war in Deutschland zugelassen. Bei der durchgeführten Diagnose und technischen Begutachtung wurden, obwohl das Fahrzeug über eine gültige technische Überprüfung verfügte, keine versteckten Mängel festgestellt; das Fahrzeug erwies sich jedoch als hochwasserbeschädigt, ein überhöhter Motorölstand aufgrund eines deutlich wahrnehmbaren Benzingeruchs im Öl sowie erhebliche Kratzer an den Zylinderlaufbuchsen trotz der geringen Laufleistung. Obwohl die Untersuchung auch die Öle umfassen sollte, musste ich aufgrund des Hochwasserschadens auf die Durchführung weiterer Maßnahmen verzichten. Die Geschädigte gab das Fahrzeug zurück und versicherte dabei, dass das Fahrzeug in diesem Zustand – ob nun nicht erfolgreich repariert oder mit einer weiteren Verschleierung seiner Vorgeschichte – nicht weiterverkauft werde, es sei denn als minderwertig, mit versteckten Mängeln oder zur Verschrottung. Erst dank meiner Überprüfung hat die Geschädigte einige Monate nach dem Kauf dieses Fahrzeugs aufgrund der oben genannten Umstände im Rahmen einer gütlichen Einigung die oben genannte Rückgabe des Fahrzeugs vorgenommen.





Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)







Natürlich kann auch sie von Glück sprechen, denn durch die Nutzung des Fahrzeugs riskierte sie nicht nur gesundheitliche Beeinträchtigungen (im Fahrzeug befanden sich noch zahlreiche Schadstoffe – versteckt unter Schalldämmungen, Teppichböden usw.), sondern auch das Risiko von Ausfällen der Elektrik und Elektronik, verkürzte Intervalle zwischen Reparaturen oder sogar eine erhöhte Brandgefahr, was bei einer Geschwindigkeit von z. B. 140 km/h auf der Autobahn zu einer Tragödie hätte führen können.

 **CARFAX**  LOGIN

Pośpiesz się i skorzystaj z
CARFAX z rabatem 20%*

Nie znaleźliśmy żadnych informacji o tym TOYOTA.



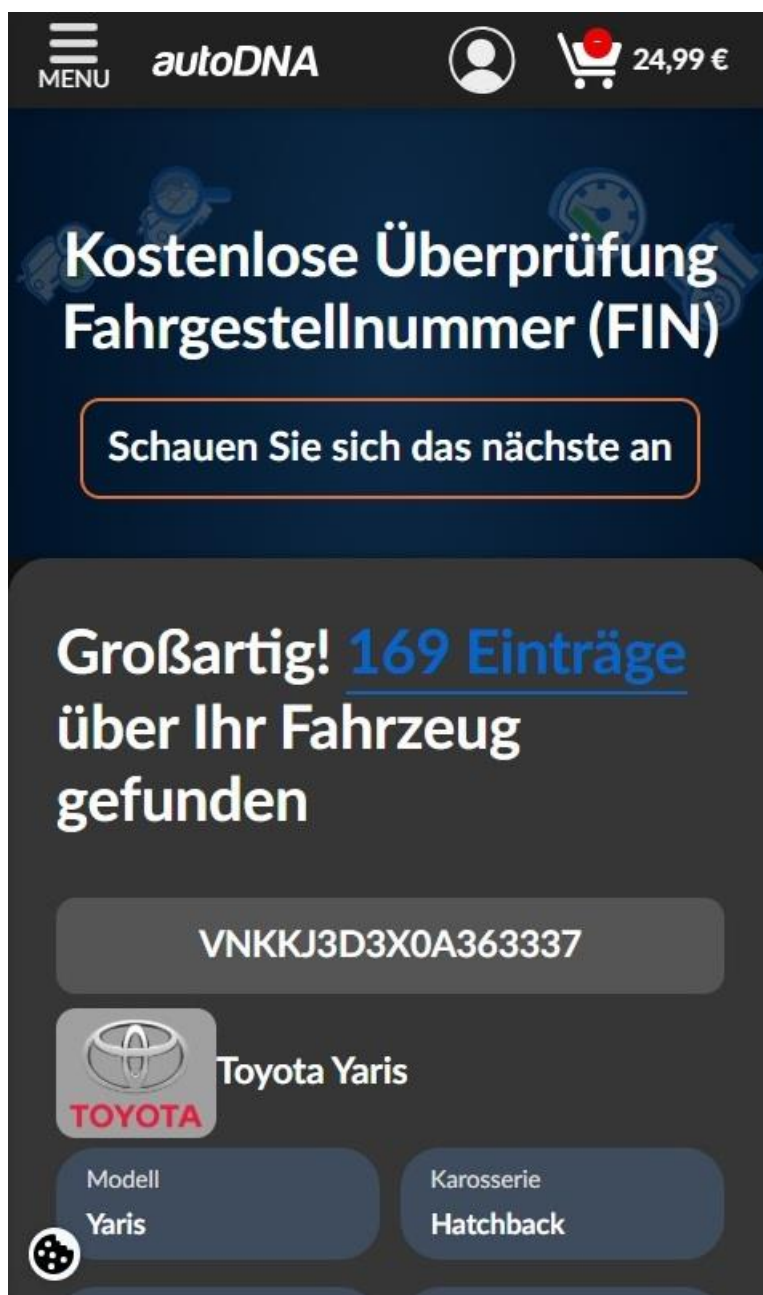
Wprowadź VIN

VNKKJ3D3X0A363337



Sprawdź dostępność

Gleichzeitig gab es mehr als ein Jahr nach dem Vorfall bei der Überprüfung der Fahrzeughistorie – zunächst über ein vom polnischen Ministerium für Digitalisierung empfohlenes Portal im CEPIK-Carfax-System – keinerlei Informationen zu diesem Fahrzeug. Bei der Überprüfung des Fahrzeugs über ein anderes Portal, autoDNA, deuten die Informationen darauf hin, dass der oben genannte Toyota Yaris weiterhin zugelassen und in Betrieb ist, es jedoch keine vollständige Wartungshistorie gibt und – was entscheidend ist – keine Angaben darüber vorliegen, dass das Fahrzeug von einer Überschwemmung betroffen war.



An Autohaus-Bundschuh.de, das den Angaben zufolge am Verkauf oder an der Vermittlung des Verkaufs dieses Fahrzeugs beteiligt war und auch Wartungsarbeiten daran durchgeführt hat, wurde eine Anfrage bezüglich des aktuellen Status dieses Fahrzeugs sowie der Bedingungen, unter denen es weiterverkauft wurde, **gesendet**. Trotz des Hinweises auf die Notwendigkeit, die Geschichte dieses Fahrzeugs weiter zu klären, blieben diese

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Anfragen bis zum 21.06.2026 ohne Antwort und ohne telefonischen Kontakt seitens dieses Autohauses.

From: MyNano.pl [<mailto:biuro@mynano.pl>]

Sent: Thursday, June 18, 2026 3:21 PM

To: 'info@autohaus-bundschuh.de'

Subject: erfolgte Überprüfung eines Fahrzeugs der Marke Toyota Yaris 1.33 VVTI, Baujahr 2016 (Farbe: rot) mit der Fahrgestellnummer VIN VNKKJ3D3X0A363337

Guten Tag,

im Rahmen der von uns durchgeführten Marktkontrolle haben wir die im letzten Jahr erfolgte Überprüfung eines Fahrzeugs der Marke Toyota Yaris 1.33 VVTI, Baujahr 2016 (Farbe: rot) mit der Fahrgestellnummer VIN VNKKJ3D3X0A363337.

Nach unseren Informationen haben Sie das oben genannte Fahrzeug verkauft, und nach unserer Überprüfung haben wir dessen Rücknahme akzeptiert. Unter Berücksichtigung der aktuell bei autoDNA durchgeführten Überprüfung es liegen keine Informationen über Schäden vor – es war hochwasserbetroffen, wies übermäßige Kratzer an den Zylinderlaufbahnen auf, es gelangte übermäßig viel Benzin in das Motoröl usw., und die Daten deuten darauf hin, dass es nicht aus dem Verkehr gezogen wurde und weiterhin genutzt wird.

Angesichts dessen bitten wir Sie daher um unverzügliche Klärung:

Haben Sie das oben genannte Fahrzeug als minderwertig, zu einem reduzierten Preis und mit versteckten technischen und rechtlichen Mängeln verkauft?

Oder haben Sie dieses Fahrzeug nach Durchführung aller notwendigen Reparaturen als fahrtüchtig verkauft?

Wurde das Fahrzeug als voll funktionsfähiges Fahrzeug für den normalen Gebrauch verkauft, oder wurden alle versteckten Mängel beseitigt, einschließlich derer, die zu Störungen im Motor und im Getriebe führen?

Wir bitten um eine unverzügliche Antwort.

Mit freundlichen Grüßen
MyNano High Automotive

Guten Tag,

unter Berücksichtigung der Ihnen gestern zugesandten Nachricht über eines Fahrzeugs der Marke Toyota Yaris 1.33 VVTI, Baujahr 2016 (Farbe: rot) mit der Fahrgestellnummer VIN VNKKJ3D3X0A363337 und der bei der KBA eingereichten Meldung (sowie anderer Behörden ebenfalls) einschließlich der Veröffentlichung eines offenen Briefes am 21. Juni, der auf beispiellose Marktmanipulationen hinweist, eine Reihe von Verstößen, das Ausbleiben von Informationen Ihrerseits sowie das Fehlen einer Stellungnahme werden Sie mit Sicherheit in eine Lage bringen, die auf eine Reihe von Verstößen hindeutet, nicht nur bei diesem Fahrzeug, sondern auch bei anderen verkauften und gewarteten Fahrzeugen. Wir erwarten Ihre Antwort noch heute bis 18:00 Uhr.

Wir bitten um eine unverzügliche Antwort.

Mit freundlichen Grüßen
MyNano High Automotive
Technology Spółka z o.o.

Zudem blieben Versuche, die Wartungs- und Reparaturhistorie über autorisierte Toyota-Händler bei einem in Polen (in Opole: Toyota Szic) und einem in Deutschland (Toyota Beckum Bernhard Grabenmeier GmbH) **zu überprüfen**, erfolglos, da der Händler in Polen mitteilte, dass er keinen Zugriff auf die Daten von in Deutschland gewarteten Fahrzeugen habe, und der andere Händler erklärte, dass er aus Gründen des Datenschutzes keinen Zugriff auf die Informationen gewähren werde, obwohl es nicht um die Offenlegung von Daten des Nutzers oder Eigentümers ging, sondern um die Überprüfung des Fahrzeugs anhand seiner Fahrgestellnummer (VIN).

Um somit die Historie der bei diesem Fahrzeug durchgeführten technischen Inspektionen (HU und AU) zu überprüfen, sind – obwohl bei Ihnen ein zentrales System mit Online-Zugriff eingerichtet wurde – spezifische Daten erforderlich, die von der das Fahrzeug prüfenden Stelle bereitgestellt werden müssen, was gleichzeitig die Überprüfung der Historie, und der Glaubwürdigkeit der Informationen verhindert, die beispielsweise vom Fahrzeugverkäufer unabhängig vorgelegten Informationen, was gleichzeitig zur Förderung der in dieser Branche weit verbreiteten Berufskriminalität beiträgt.

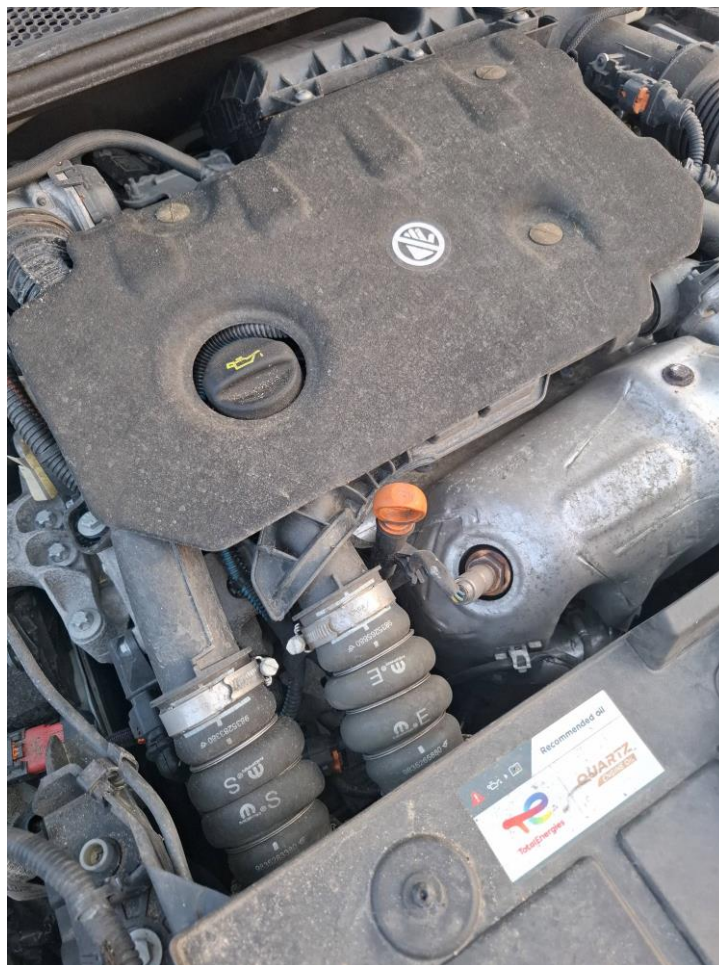
In Polen beispielsweise ermöglicht das CEPIK-System jedem, die Historie der Inspektionen, deren Ergebnisse, die Kilometerstände zum Zeitpunkt der Ablesung usw. zu überprüfen. was umfassendere Überprüfungsmöglichkeiten bietet; und obwohl eine Vielzahl von Fahrzeugen ebenfalls ein positives Ergebnis bei den durchgeführten Inspektionen erhält – was eigentlich nicht der Fall sein sollte –, hat der Zugang zu solchen wesentlichen Informationen einen erheblichen Einfluss, z. B. auf die Entscheidung zum Kauf eines Fahrzeugs.

Zudem haben solche Fälle gezeigt, dass Unternehmen, die Dienstleistungen im Bereich des Verkaufs von Fahrzeugwartungshistorien oder Informationen und Daten zu Fahrzeugen anbieten, auf die beispielsweise Interessenten beim den Kauf eines Fahrzeugs interessieren, ebenfalls im Widerspruch zu den Anforderungen des Stands der Technik und des Rechts handeln, denn obwohl sie keinen Zugang zu allen wesentlichen Informationen haben und nicht über das zur Bewertung und Überprüfung der Fahrzeugdaten erforderliche Wissen, die Kompetenz und die Technologie verfügen, bieten sie solche Dienstleistungen in großem Umfang an und geben dabei häufig Angaben zum Wert des Fahrzeugs sowie Informationen, die z. B. auf einen sichereren Kauf hindeuten, obwohl die Fakten dem widersprechen. Dies fällt ebenfalls unter die Definition eines Berufsvergehens.

Somit profitieren die Finanzen des jeweiligen Staates auf widersprüchliche und unzulässige Weise von diesem Phänomen, denn obwohl sie unlauterem Wettbewerb, unlauteren Marktpraktiken und der Zulassung zum Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Wartungsmaterialien, die die tatsächlichen Anforderungen nicht erfüllen, entgegenwirken sollten, obwohl sie den Gebrauchtwagenmarkt oder die damit verbundenen Dienstleistungen überprüfen sollten, ziehen sie doch finanzielle Vorteile in Form von Steuern, Gebühren usw. daraus und unterstützen dabei nicht selten Unternehmen

oder Marken, die die Merkmale organisierter krimineller Vereinigungen aufweisen, indem sie sich am Phänomen der Geldwäsche oder der Geldverschleierung beteiligen – zum Nachteil ordnungsgemäß handelnder Unternehmer, Hersteller, Verkäufer sowie der Verkehrssicherheit, der Gesundheit, des Lebens und der Umwelt.

Dies ist ein weiteres betroffenes (ebenfalls aus Deutschland stammendes) in Deutschland zugelassenes und genutztes Fahrzeug – ein Citroën mit einem 1,5-Liter-Dieselmotor der Abgasnorm Euro 6d und einer Laufleistung von ca. 100.000 km (die Fahrerin wollte die Fahrgestellnummer nicht öffentlich bekannt geben) mit gültiger technischer Überprüfung (HU) und positivem Abgasbefund (AU), wobei die Abgase direkt am Turbolader austreten; der Zustand im hinteren Teil der Abgasanlage ist dramatisch (viel Ruß); die Betroffene meldete wahrnehmbare Abgase im Fahrgastraum, doch trotz unternommener Versuche hat sie bisher keine angemessenen Reparaturen erhalten; das Fahrzeug wurde nicht aus dem Verkehr gezogen, obwohl der Stellantis Konzern Probleme mit diesen Motoren eingeräumt hat. Angeblich sind sie von einer Rückrufaktion betroffen, die jedoch, wie man sieht, äußerst ineffektiv ist, da es an angemessener Kontrolle, Druck und Sanktionen seitens der Aufsichtsbehörden mangelt. Bei einer der Inspektionen im Servicenetz wurde, anstatt den Turbolader auszutauschen und die Ursachen, Folgen usw. zu beseitigen, lediglich das Gehäuse gereinigt, wobei der Fahrzeughalterin eingeredet wurde, dies sei normal und alles sei in Ordnung.





Oben sind Fotos zu sehen, die den Turbolader und die austretenden Abgase sowie den Innenraum des Endstücks der Abgasanlage zeigen – ein unzulässiger Zustand, da die Abgase nicht unter die Motorhaube entweichen dürfen; unter Berücksichtigung der Anforderungen dieser Abgasnorm sollte das Endstück der Abgasanlage sauber sein.

Dieser Motor weist eine Reihe von Mängeln auf, darunter eine ungeeignete Konstruktion und damit eine unzureichende Wirksamkeit des Abgassystems.

Nachstehend ist ein technisches Dokument zu sehen, das die autorisierten Werkstätten des Stellantis-Konzerns erhalten haben (das Dokument wurde uns von einem der betroffenen Kunden zur Verfügung gestellt). Darin wird darauf hingewiesen, dass es sich um ein normales, der Definition entsprechendes Phänomen handelt, wenn Abgase im Bereich des Turboladers sichtbar sind, und dass keine Teile ausgetauscht werden sollen – eine inakzeptable Vorgehensweise; Empfehlungen, die nicht nur den Tatbestand einer

Marktabsprache erfüllen, sondern auch die Kenntnis eines schwerwiegenden Mangels und dessen Verharmlosung beinhalten, indem behauptet wird, es handle sich um ein normales Phänomen, obwohl dies der Logik, der Technik und dem Recht widerspricht und grundlegende Sicherheitsanforderungen für Gesundheit, Leben, Umwelt sowie Eigentum vernachlässigt.

25.03.2025, 10:22

1PK9-B1HW01ULQ0-Informacja:W pobliżu turbosprężarki wyczuwa się lekki zapach spalin i/lub widoczna jest sadza

STELLANTIS

PARTS & SERVICES

Technical Service Bulletin (TSB)

REFERENCJA	B1HW01ULQ0	DATA	03/02/2025	WERSJA	2
POJAZDY	RIFTER (K9) I SILNIK TYPU DV				
EFEKTY OPISYWANE PRZEZ KLIENTA	INFORMACJA:W POBLIŻU TURBOSPŘEŻARKI WYCZUWA SIĘ LEKKI ZAPACH SPALIN I/LUB WIDOCZNA JEST SADZA				
POCHODZENIE	W NIEWIELKIM STOPNIU WYDOSTAWANIE SIĘ SPALIN PRZEZ DŹWIGNIĘ STERUJĄCĄ ZMIENNĄ GEOMETRIĄ TURBOSPŘEŻARKI				

WARUNKI WYSTĄPIENIA

Obserwując obszar w pobliżu turbosprężarki

RESUME INTERVENTION APRES-VENTE

OBOWIAZKOWE : Wszyscy pracownicy wykonujący naprawy pojazdów wyposażonych w akumulatory trakcji muszą ukończyć szkolenie poświęcone samochodom elektrycznym i być upoważnieni do wykonywania prac na tych samochodach(przestrzegać aktualnych przepisów obowiązujących w danym kraju)

Informacja o przeprowadzanych czynnościach.

PRISE EN CHARGE

Do niniejszej noty nie należy stosować żadnego fakturowania.

ROZWIĄZANIE SERYJNE

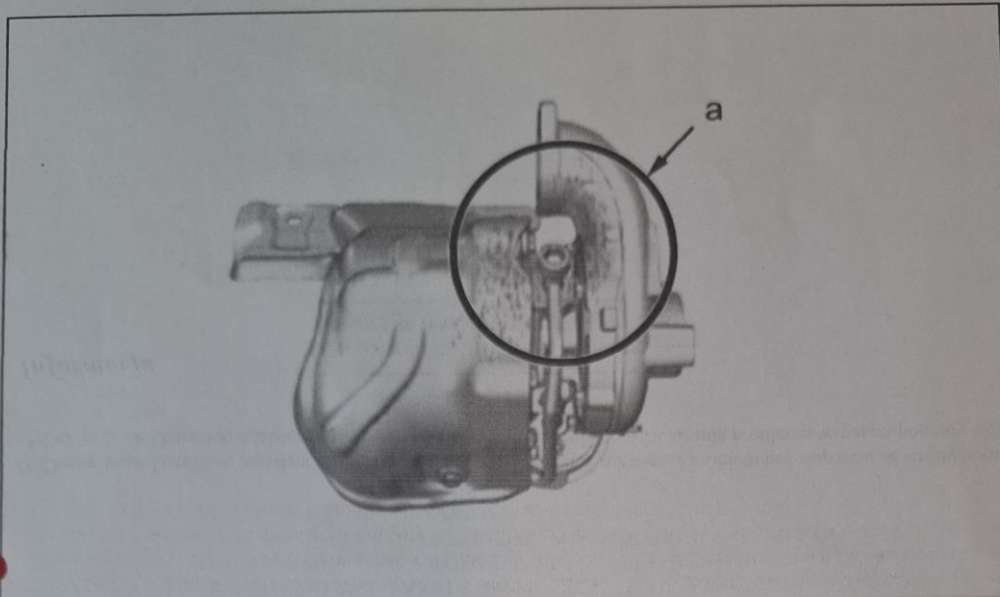
UWAGA : W przypadku USTERKI ZWIĄZANEJ Z BEZPIECZEŃSTWEM, i tylko w tym przypadku, przesłać Dealer Issue Detection Bezpieczeństwo (DID S), aby otrzymać zalecenia, których należy przestrzegać, nawet jeśli ten dokument ma zastosowanie. Jeśli to nie jest usterka związana z bezpieczeństwem, w PRZYPADKU PONOWNEGO WYSTĄPIENIA (RECYDYWA) po zastosowaniu tego dokumentu, sporządzenie Dealer Issue Detection DID (*) jest obowiązkowe(Patrz poniżej)

(*)Dealer Issue Detection Incydent (DID I), jeżeli ASO była w stanie rozwiązać problem bez wsparcia ze strony pomocy technicznej.

(*)Dealer Issue Detection Assistance (DID A), jeżeli ASO potrzebuje do rozwiązania problemu wsparcia pomocy technicznej.

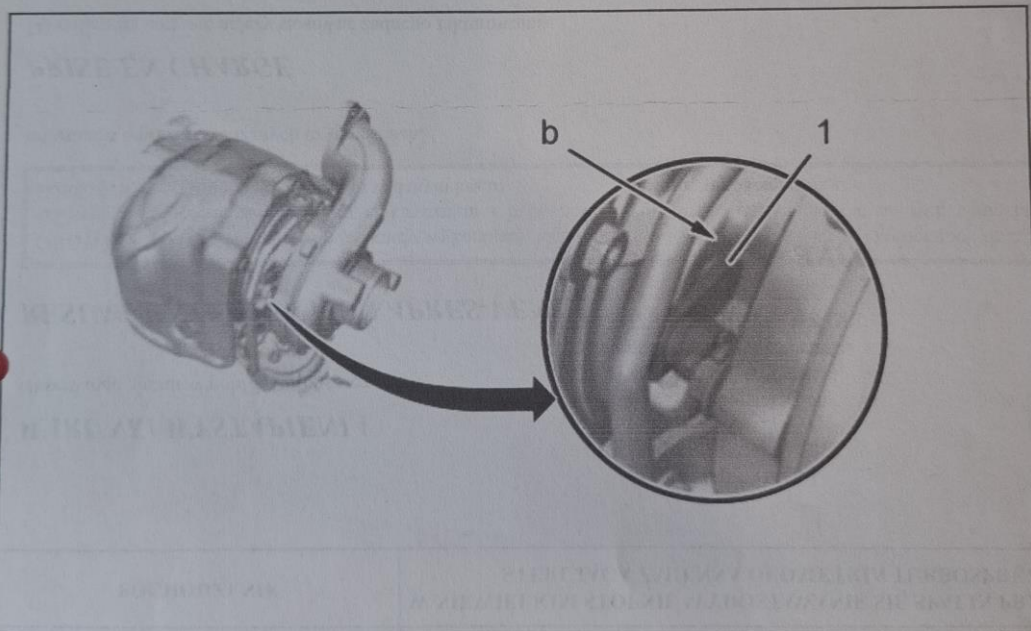
Informacja

<https://servicebox.oeugeot.com/docapvori/affiche.do?ref=B1HW01ULQ0&reff=B1HW01ULQ0&typeDoc=3&idFct=FCT0512>



Rysunek : B1HWZZ5D

Możliwe jest przedostawanie się sadzy w pobliżu turbosprężarki(W "a").



Rysunek : B1HWZY2D

Możliwe jest przedostawanie się sadzy w pobliżu wału dźwigni sterującej (1) zmiennej geometrii turbosprężarki(W "b").

Otwór w wale dźwigni sterującej zmiennej geometrii turbosprężarki (1) nie jest całkowicie uszczelniony. Zauważenie niewielkich śladów sadzy w tym miejscu to normalne zjawisko.

UWAGA : Podczas regeneracji filtra cząstek stałych może być wyczuwalny zapach spalin we wnętrzu nadwozia. Brak związku obecnością sadzy na korpusie turbosprężarki

Działanie jest zgodne z definicją. Nie wymieniać części.

Das sind Fotos von einem anderen Fahrzeug mit einem 1,5-BlueHDI-Motor (130 KM) und einer Laufleistung von ca. 65.000 km





Die obigen Fotos zeigen die gravierende Unwirksamkeit des Systems zur Abscheidung von Dämpfen aus dem Kurbelgehäuse, unter anderem aufgrund einer verschlechterten dynamischen Dichtheit, übermäßiger Widerstände, interner Verluste sowie einer vollständigen Verschmutzung des Endabschnitts des Abgassystems mit schwarzem Schmierfett und Ruß bei einem Fahrzeug der Euro-6d-Norm.



Die obigen Fotos zeigen das Ergebnis des Spülvorgangs nach der statisch-dynamischen Methode in der MyNano-Technologie eines automatischen Aisin-Getriebes (8-Gang-Version), das in vielen Fahrzeugen verbaut ist. Dieses Getriebe weist nicht nur einen schwerwiegenden Konstruktionsfehler auf – einen im Inneren verborgenen Hydraulikfilter, der ohne Demontage des Getriebes nicht ausgetauscht werden kann –, sondern verstößt auch völlig gegen die erforderlichen Öl normen. Darüber hinaus sehen der Hersteller, der Importeur,

Fahrzeughändler sowie autorisierte Werkstätten sehen während der gesamten Nutzungsdauer des Fahrzeugs keinen Ölwechsel vor – dies ist inakzeptabel und führt zu einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit, einer erhöhten Belastung des Motors sowie negativen Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen.

Das Problem der falschen Auswahl, der falschen Spezifikationen und der falschen Zusammensetzung von Hydraulik-, Hydraulikgetriebe- und Getriebeölen betrifft alle Arten von Getrieben und Antriebskomponenten und führt zu unvorstellbaren Schäden an

den damit zusammenwirkenden Antriebskomponenten und Motoren, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit, die Gesundheit, das Leben und die Umwelt auswirkt.





Die obigen Fotos stammen von einem neuen Iveco Daily 2.3 MJ, der seit dem Neukauf bereits einige tausend Kilometer zurückgelegt hat; sie zeigen die Ölablassschrauben des Getriebes und der Hinterachse – der Ölzustand ist kritisch, dazu kommt eine kritische Menge an Metallabrieb auf den Verschlusskappen, darunter auch Partikel von beträchtlicher Größe – Hersteller und Importeur sehen über einen langen Zeitraum und eine hohe Laufleistung hinweg keine Überprüfung, Reinigung oder einen Austausch vor

Zum Abschluss der Darstellung einiger der oben genannten Fälle aus der Praxis: Ein von der FahrerIn bei einer deutschen Autovermietung gemietetes Fahrzeug (in Deutschland zugelassen) zum Transport von Möbeln – Opel Movano, Fahrgestellnummer: VN1U9CDK640842456, das über eine gültige Hauptuntersuchung im deutschen Fahrzeugprüfsystem verfügte. Die FahrerIn hatte während der Fahrt Probleme mit dem Fahrzeug, darunter einen enormen Kraftstoffverbrauch, verminderte Leistungsfähigkeit sowie Probleme mit der Motorleistung auf der Strecke usw.





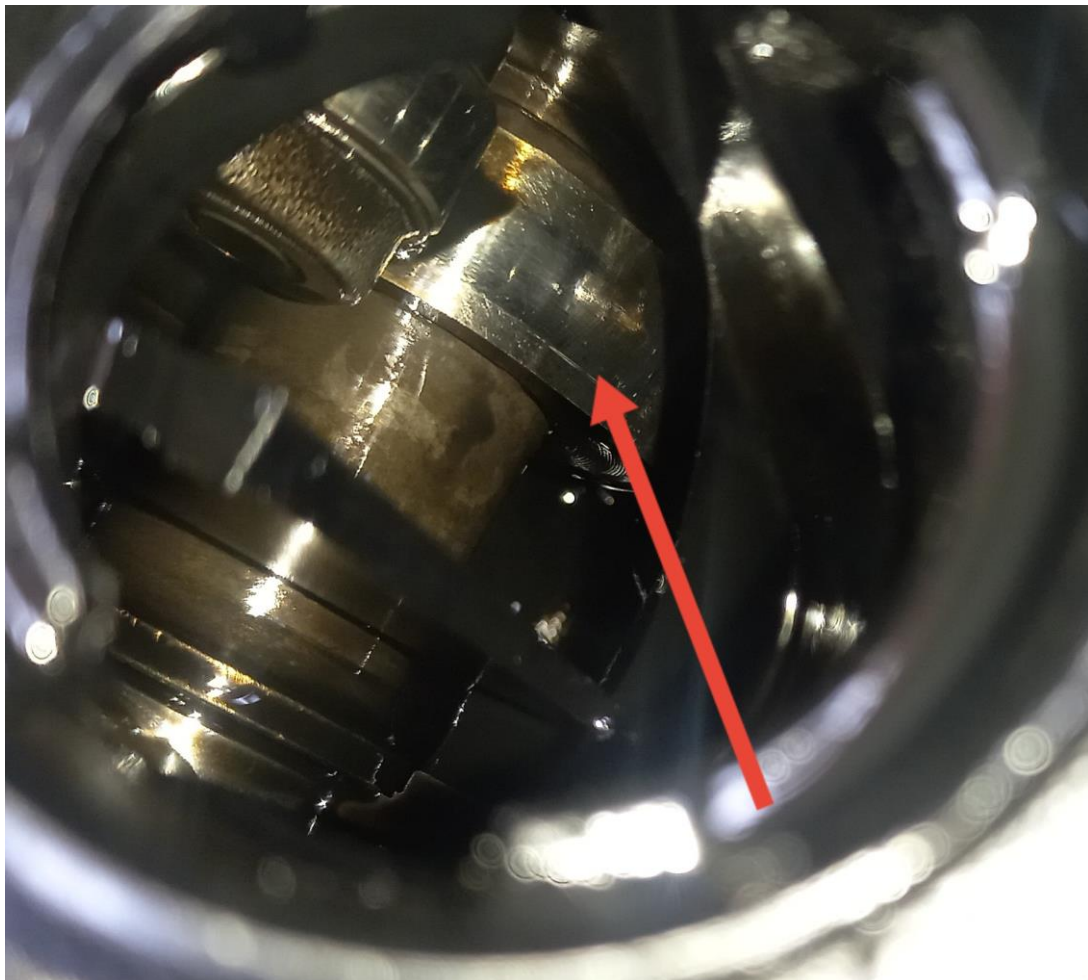
Sie nutzte die Gelegenheit, um bei unserem Unternehmen vorzufahren und um eine Überprüfung zu bitten. Die Überprüfung ergab, dass:

- der Partikelfilter im Fahrzeug deaktiviert wurde und es schwerwiegende Probleme mit der Abgasrückführung (EGR) gibt
- der Zustand des Luftfilters kritisch ist; er wurde seit sehr langer Zeit nicht mehr gewechselt (wodurch Verunreinigungen in Richtung des Turboladers gelangten)
- der Ölstand zu niedrig ist und eine vorläufige Überprüfung einen kritischen Zustand ergab (eigene Methode)

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

- sehr lauter Motorlauf und sichtbarer übermäßiger Verschleiß, z. B. im Bereich der Nockenwelle
- viel Ruß im Endbereich der Abgasanlage
- Reifen im kritischen oder sogar lebensgefährlichen Zustand
- Das Fahrzeug war nicht ordnungsgemäß für den Einsatz unter bestimmten Bedingungen, z. B. auf Autobahnen, angepasst, da es keine Windschutzvorrichtung für die erhöhte, im Laderaum mit einer Plane abgedeckte Ladefläche gab, was durch den enormen Luftwiderstand zu einer extrem übermäßigen Belastung des Motors führte und eine Gefahr für diesen darstellte, übermäßigen Kraftstoffverbrauch und eine verstärkte Umweltbelastung





Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

INJECTION	7 ^	Enter
DF025 PREHEATING UNIT DIAGNOSTIC CONNECTION,Faulty preheater plug(s) or preheating unit return line to computer in open circuit. aktywny 		
DF228 Brake information,coherence with redundant brakes pamięć 		
DF055 turbocharging pressure regulation circuit,turbocharging pressure is too low pamięć 		
DF953 NO PARTICLE FILTER,Values outside limits. pamięć 		
DF102 ENGINE OIL DILUTION aktywny 		
DF055 turbocharging pressure regulation circuit,turbocharging pressure is too high pamięć 		
DF647 EXHAUST GAS RECIRCULATION VALVE POSITION CONTROL,EGR 1 offset inconsistency. pamięć 		
A.B.S	Normalny	Enter
UCH	Normalny	Enter
AIRBAG/PRETENSIONERS	Normalny	Enter



Bei all dem bedarf es zusätzlicher, gründlicher Aufmerksamkeit, zumal seit Jahren die Grundsätze eines verantwortungsvollen Umgangs mit der Umwelt, der Sicherheit für Gesundheit und Leben – auch im Straßenverkehr – völlig missachtet werden; gerade der Motorsport, Rallyes und Rennen erfordern Sicherheit in diesem Bereich.

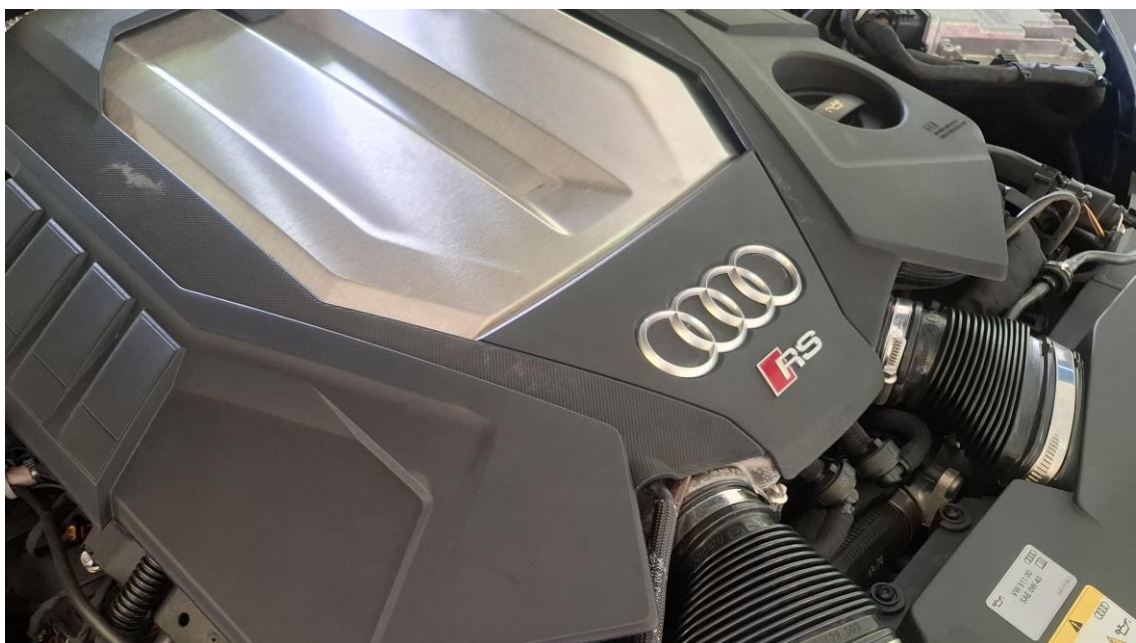
Der neueste Audi RS7 4.0 TFSI Performance mit einer Laufleistung von etwas über 4000 km: Abgesehen vom Motoröl, dessen Zustand kritisch ist (Nachfolgend sind die Ergebnisse der Untersuchung nach ca. 3000 km aufgeführt) – obwohl es bereits gemäß der Norm 511.00 auf 0W40 gewechselt wurde,



Właściwości oleju	Jednostka	Normy	Próbka referencyjna: P-401-2	P-401-1	Uwagi
Lepkość w 40°C	cSt	ASTM D 7042	72,99	38,30	
Lepkość w 100°C	cSt	ASTM D 7042	14,01	8,992	
Wskaźnik lepkości	-	ASTM D 2270	200	227	
Całkowita liczba zasadowa	mgKOH/g	ASTM D 4739	6,62	4,82	
Utlenienie	Abs/cm	ASTM E 2412	-	2,29	
Nitracja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	5,08	
Sulfatacja	Abs/cm	ASTM E 2412	-	2,45	
Zanieczyszczenia					
Zawartość wody	ppm	ASTM D 6304C	1278	404	
Sadza	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,77	
Paliwo	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,28	
Glikol	Abs/cm	ASTM E 2412	-	0,12	
Krzem	ppm	ASTM D5185	5	32	
Sód	ppm	ASTM D5185	45	66	
Potas	ppm	ASTM D5185	21	39	
Metale ścierne					
Cyna	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Antymon	ppm	ASTM D5185	<1	<1	
Ołów	ppm	ASTM D5185	1	1	
Nikiel	ppm	ASTM D5185	<1	1	
Mangan	ppm	ASTM D5185	<1	8	
Żelazo	ppm	ASTM D5185	4	431	
Chrom	ppm	ASTM D5185	<1	1	

Miedź	ppm	ASTM D5185	5	33	
Tytan	ppm	ASTM D5185	2	1	
Aluminium	ppm	ASTM D5185	5	13	
Dodatki					
Siarka	ppm	ASTM D5185	3458	3043	
Molibden	ppm	ASTM D5185	121	161	
Cynk	ppm	ASTM D5185	1883	1706	
Fosfor	ppm	ASTM D5185	1364	1365	
Bor	ppm	ASTM D5185	468	310	
Magnez	ppm	ASTM D5185	28	85	
Wapń	ppm	ASTM D5185	3058	2642	
Bar	ppm	ASTM D5185	<1	<1	

befinden sich die Öle im Antriebsstrang im Warn- oder kritischen Zustand – der Hersteller sieht keinen Austausch vor, ganz zu schweigen vom Luftfilter – kritischer Zustand, was darauf hindeutet, dass er, um seine Funktion zu erfüllen, etwa alle 2.000 km ausgetauscht werden müsste – der Hersteller sieht ein deutlich längeres Intervall vor





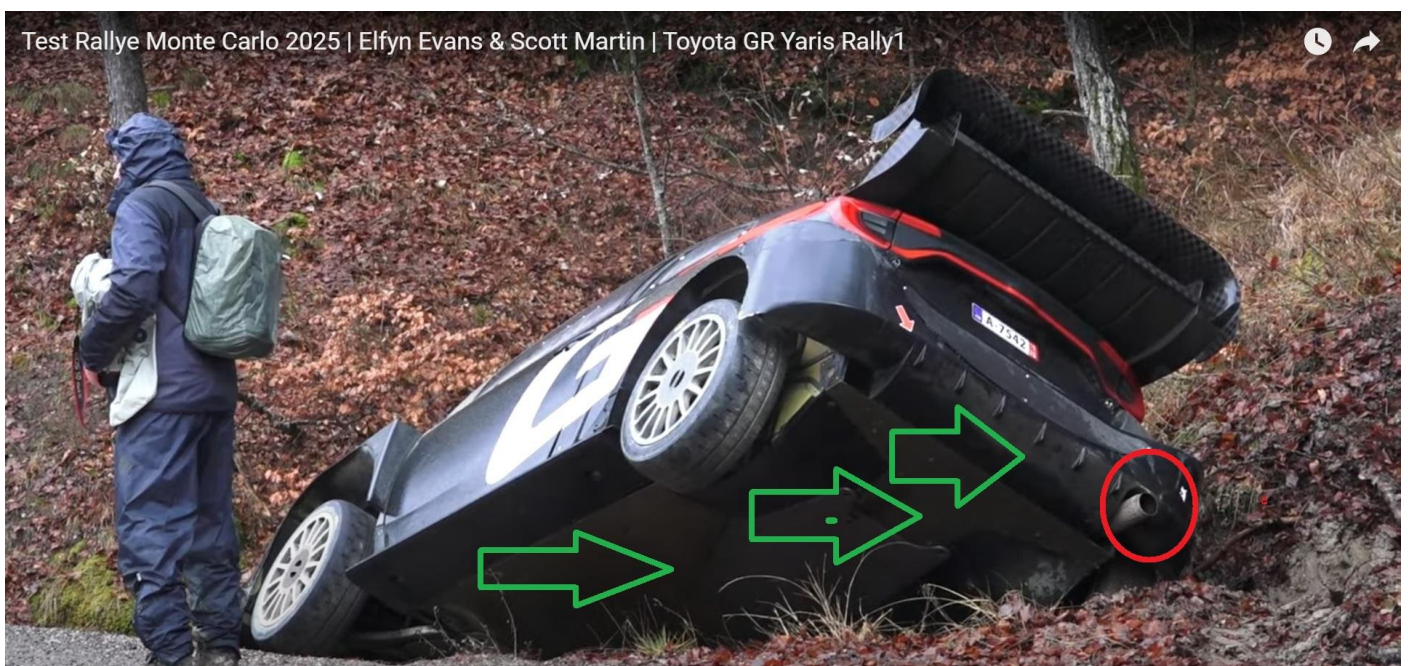
Zur Reinigung des Motors war eine fachgerechte, statisch-dynamische Spülung des Motors nach dem MyNano-Verfahren sowie die Verwendung einer speziellen, individuell abgestimmten Ölmischung erforderlich, da kein handelsübliches Universal Öl den tatsächlichen Anforderungen dieses Motors gerecht werden kann – erst recht nicht, wenn man dessen volle Leistung ausschöpft.

Diese Welt sowie Organisationen wie der internationale Automobilverband FIA, der deutsche ADAC, in Polen der PZM und andere in weiteren Ländern, maßen sich offenbar das Recht an, sich über das Gesetz und andere Sportarten zu stellen, da sie durch ihre Reglements, Pseudo-Zulassungen und Richtlinien offen so etwas wie verbotenes Doping zulassen – also den Einsatz verbotener oder unwirksamer technischer Lösungen, das Fehlen wirksamer Katalysatoren und Abgasreinigungssysteme, das Fehlen angemessener Sicherheitsstrategien für Antriebsaggregate, das Fehlen von Kontrollen des Kraftstoffverbrauchs, das Fehlen von Kontrollen hinsichtlich Haltbarkeit und Verschleiß sowie des Austauschs von Baugruppen und Bauteilen – mit Ausnahme beispielsweise der Formel 1 oder anderer Bereiche, in denen solche Kontrollen eingeführt wurden.

Dies widerspricht nicht nur dem Auftrag dieser Organisationen, sondern hat in der Vergangenheit unvorstellbare Schäden an Eigentum, Gesundheit, Leben und Umwelt verursacht – nicht nur durch unnötige und im sportlichen Wettkampf vermeidbare Unfälle, die auf die oben genannten Ursachen zurückzuführen sind, sondern auch durch den astronomisch hohen und unnötigen Kraftstoffverbrauch, einschließlich der Verwendung von Kraftstoff zur Kühlung der Brennkammern, durch die Notwendigkeit der Entsorgung häufig ausgetauschter, abgenutzter Teile – was problemlos hätte vermieden oder erheblich reduziert werden können –, die Notwendigkeit der Herstellung kostspieliger und die Finanzen der Nutzer sowie die Umwelt belastender neuer Teile oder ganzer Baugruppen, was ebenfalls



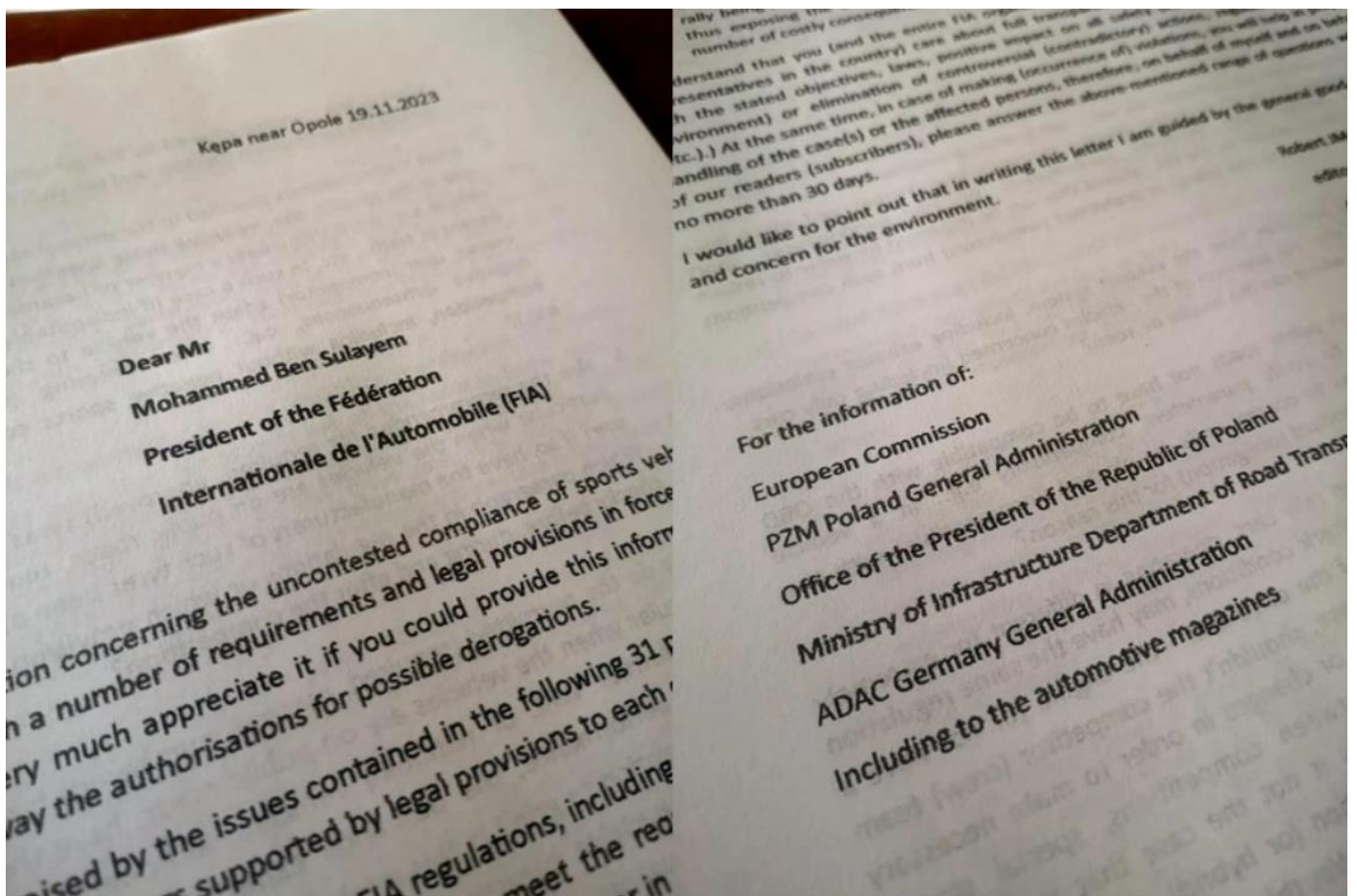
erheblich hätte reduziert werden können, ganz zu schweigen von den oft nicht eingehaltenen Lärmschutznormen oder dem Austritt von z. B.: giftigen Kohlenmonoxids aus dem Auspuff in Anwesenheit von Teams, Mechanikern, Ingenieuren, Zuschauern oder anderen passiven oder aktiven Nutzern solcher Veranstaltungen und in der Folge über die Vergiftung von Böden und Gewässern – ganz zu schweigen davon –, dass trotz der Versendung von Schreiben an die FIA, den ADAC, den PZM und die Europäische Kommission nichts dagegen unternommen wurde.



Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Das obige Bild ist ein Screenshot aus einem Video des YouTube-Kanals; der Titel des Videos ist auf dem Bild zu sehen

Ganz zu schweigen von den Fragen der Produktion und des Verkaufs neuer Rallye-Fahrzeugen und Rennwagen durch weltweite Marken, die für enorme Summen verkauft werden, wobei diese in vielen Fällen – z. B. bei Rallye-Fahrzeugen – de facto nicht die grundlegenden Anforderungen an Neufahrzeuge erfüllen und eine Reihe versteckter technischer und rechtlicher Mängel aufweisen, die unter dem Deckmantel z. B. der FIA-Zulassung verborgen sind – für mich persönlich, als langjähriger Rennfahrer mit zahlreichen Erfolgen, handelt es sich um eine Organisation, die alle Merkmale einer organisierten kriminellen Vereinigung aufweist und eine Reihe von Vorteilen, darunter auch materieller Art, aus Aktivitäten zieht, die de facto gegen die Sicherheit von Eigentum, die Persönlichkeitsrechte einer Vielzahl von Menschen, die Sicherheit von Gesundheit und Leben sowie die Umwelt gerichtet sind.



Trotz der übermittelten einschlägigen Schreiben – wurde nicht geantwortet, und die Praktiken finden weiterhin statt.

Link zur polnischen Version

https://44tuning.pl/images/artykuly-prasa/pismo_fia_4_pl_19_11_2023.pdf

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Darüber hinaus sind Versicherungsgesellschaften in großem Umfang in dieses marktweite Vergehen verwickelt, indem sie unter anderem Fahrzeuge versichern, die die Anforderungen nicht erfüllen, ihnen Assistance-Leistungen gewähren, Garantien für Fahrzeuge ohne vollständige technische Überprüfung des Zustands gewähren, übermäßigen Verschleiß, versteckte Mängel sowie technische und rechtliche Mängel, bis hin zur Anwendung extrem gefährlicher Praktiken, d. h. der Empfehlung oder Forderung, Zusätze für Öle und Flüssigkeiten zu verwenden, z. B.: wie sie von der Firma GGG Garantie verwendet werden, die nicht nur die Anforderungen an chemische Substanzen nicht erfüllen, sondern auch ohne tatsächliche Untersuchung der Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge der Öle vor deren Verwendung (nicht zu verwechseln mit der reinen Laboruntersuchung von Ölen nach weltweiten Normen, die unwirksam ist), sondern deren Zusammensetzung in den getesteten Verpackungen sich negativ auf die damit untersuchten Öle auswirkt.



Gleichzeitig ermöglicht dies eine Reihe von Missbräuchen, darunter die Abwälzung von Kosten, z. B. für Reparaturen, Abschleppdienste, Pannenhilfe usw. auf Versicherungsgesellschaften, die daraufhin aus wirtschaftlichen Gründen ihre Tarife erhöhen, was zu einer Diskriminierung von Personen und Unternehmen führt, die ordnungsgemäß für den technischen Zustand sorgen, die Anforderungen erfüllen, aber dennoch durch die Notwendigkeit, höhere Tarife zu zahlen, benachteiligt werden.

Damit verstößt dies gegen die Vorschriften zur Bekämpfung von unlauterem Wettbewerb und unlauteren Marktpraktiken, beispielsweise gegenüber ordnungsgemäß arbeitenden Unternehmen, Werkstätten oder meiner Firma, während es gleichzeitig die Geldbörsen der Nutzer belastet, Sachschäden verursacht, zusätzliche Gefahren im Straßenverkehr schafft und die Umwelt schädigt.

Es gibt noch viel mehr, denn unter anderem gibt es zahlreiche Verstöße und Handlungen, die Berufsdelikte darstellen, wie zum Beispiel:

- **die Einfuhr von Fahrzeugen, z. B. aus den USA, Kanada, Korea, Japan usw., die keine europäische Typgenehmigung besitzen, einschließlich der erforderlichen Ausstattung, Katalysatoren oder der entsprechenden Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten**
- **Herstellung, Verkauf und Einbau von LPG-Anlagen sowie der Verkauf neuer Fahrzeuge mit sogenannten werkseitigen LPG-Anlagen, wobei diese Fahrzeuge jedoch nicht nur nicht effektiv für den BiFuel-Betrieb vorbereitet sind, sondern weisen auch keine wirksame Reduzierung negativer Erscheinungen auf, die sich beim Einsatz von LPG noch verstärken; es wurden keine Öle verwendet, die ihren tatsächlichen Anforderungen entsprechen, sodass die Steuergeräte die wesentliche Kontrolle verlieren können, z. B. über den Kraftstoffverbrauch,**
- **Ersatzteile von mangelhafter Qualität und Konstruktion, die Gefahren verursachen, die Lebensdauer und Leistungsfähigkeit beeinträchtigen, Sachschäden hervorrufen sowie Gefahren für Eigentum, Gesundheit, Leben und Umwelt darstellen, wie z. B.: sich verformende Luft- und Ölfilter, unwirksame Katalysatoren, sich schnell abnutzende Ersatzteile usw.**
- **Import, Verkauf von Fahrzeugen aus China, die de facto nicht für europäische Kraftstoffbedingungen ausgelegt sind, stark ausgeprägte negative Eigenschaften aufweisen, nicht über die in den Typgenehmigungsvorschriften festgelegte erforderliche Ausstattung verfügen und zudem gefährliche Konstruktionsmerkmale aufweisen können, wie z. B.: beim Modell U-tour der Marke Forthing ein unter dem Fahrzeug ohne Schutzabdeckung angebrachter Kraftstoffdampf-Filter,**
- **der angeblich den Anforderungen entsprechende Markt für Tuning-Teile oder -Lösungen, die über ein TÜV-Zertifikat oder eine TÜV-Zulassung verfügen, in Wirklichkeit jedoch die Sicherheitsanforderungen und die Anforderungen an Fahrzeuge und Maschinen nicht erfüllen, was zu einer Verringerung der Leistungsfähigkeit und Lebensdauer, zu Sachschäden, eine Verschlechterung der**

Ölqualität, eine Verschlechterung der Abgaswerte und damit eine Reihe von Gefahren im Straßenverkehr sowie für Gesundheit, Leben und Umwelt.

Ich könnte diese Fälle endlos fortsetzen, doch an dieser Stelle möchte ich einen Schlusstrich ziehen und nachdrücklich betonen, dass der Kausalzusammenhang in jedem der oben genannten Fälle eine wesentliche Haftung Ihrerseits begründet, einschließlich jeder anderen ähnlichen Angelegenheit, Fahrzeug, Maschine (einschließlich des hier in Rede stehenden, bei Ihnen gemeldeten Porsche Cayenne S, der im Porsche Zentrum Dortmund gekauft wurde), denn wenn die Marktkontrollen von Fahrzeugen, Maschinen usw., die von den jeweiligen Herstellern (bzw. deren Vertretern, darunter z. B. auf dem Portal www.mobile.de) hergestellt und verkauft werden, ordnungsgemäß durchgeführt worden wären in Deutschland ordnungsgemäß durchgeführt worden wären, ordnungsgemäße Kontrollen bei den Hauptuntersuchungen (HU) und Abgasuntersuchungen (AU) sowie insbesondere die ordnungsgemäße Überprüfung der von den Prüfstellen erhaltenen Daten und Kontrollen bei den Vertretern der Hersteller selbst (in autorisierten Servicezentren oder in Servicenetzwerken), dann hätte z. B.: hätte der Geschädigte mit dem Porsche Cayenne S ein solches Fahrzeug gar nicht erst gekauft, da es zuvor aus dem Verkehr (einschließlich des Verkaufs) gezogen worden wäre oder aufgrund der Ergebnisse ordnungsgemäßer Marktkontrollen, Anordnungen zur Durchführung wirksamer Verbesserungsmaßnahmen, Rückrufaktionen usw. hätte dieses Fahrzeug (und Millionen andere) über wirksame technische Lösungen verfügen, frei von technischen und rechtlichen Mängeln sowie in ordnungsgemäßigem technischen Zustand sein, und es gäbe derzeit keinen problematischen Fall, keinen Geschädigten und keine Notwendigkeit, unter anderem diese Aufforderung sowie Millionen anderer Nutzer – ob sie sich dessen bewusst sind oder nicht, einschließlich der Geschädigten – zu verweisen.

Gleichzeitig begünstigt ein solches Vorgehen seit Jahren das Phänomen der professionellen Kriminalität in dieser Branche, das beim Autoverkauf unter anderem durch das Portal [www. mobile.de](http://www.mobile.de), das nicht einmal auf Meldungen über Verstöße durch Autoverkäufer reagiert. Die jüngste Überprüfung bei der Suche eines Kunden – mit meiner Hilfe beim Kauf eines Mitsubishi Outlander 2.0 Benziners – bestätigte, dass statistisch gesehen bis zu 90 % der Verkäufer, obwohl sie die Fahrzeuge als angeblich fahrtüchtig, angeblich ohne versteckte Mängel und angeblich ohne übermäßigen Verschleiß anbieten, nicht über alle Daten zur Wartungshistorie verfügen, eine vollständige technische und unabhängige Überprüfung des Fahrzeugs vor dem Kauf nicht zulassen und trotz Aufforderungen, die Verstöße einzustellen und ihre kriminellen Aktivitäten einzustellen, diese weiterhin auf diese Weise betreiben. Trotz der jüngsten Meldung eines solchen Falls an Ihre Behörde und an die Polizei haben wir keine Bestätigung über die Einleitung eines Ermittlungsverfahrens erhalten, und von Ihnen haben wir eine Antwort erhalten, die die geradezu unglaubliche Passivität der Behörden und damit die Unterstützung der in großem Umfang ausgebreiteten Berufskriminalität in dieser Branche deutlich bestätigt.

An Ihre Behörde fließen die Daten von den Kfz-Prüfstellen und Abgasmessstellen; Ihre Behörde ist für die Marktkontrolle zuständig, und Fahrzeuge wie Millionen anderer, die bereits ab Neuzustand negative Merkmale und versteckte Konstruktionsmängel aufweisen, die die Sicherheit der Nutzer, den Straßenverkehr und die Umwelt gefährden, bestehen nicht nur problemlos die Inspektionen und sondern auch die Abgasmessungen bestehen sie problemlos, und Sie ergreifen keine angemessenen Maßnahmen aufgrund der Meldungen, was mit einer strengen zur Rechenschaftziehung aller Beteiligten und Verantwortlichen für diese weit verbreitete Praxis einhergehen sollte.

17:25

 VoLTE  5G   52%

Hol dir die App
Nutze mobile.de schnell
und einfach

Zur App





 1/25

Mitsubishi Outlander
Spirit 2WD



16.400 €  

Sehr guter Preis

13.782 € (Netto), 19% MwSt.

ab **173 €** mtl. 

[Finanzierung berechnen](#)

 **Anbieter kontaktieren**

  m.mobile.de/fahrzeug   45 



 Kilometerstand
66.531 km

 Leistung
110 kW (150 PS)

 Kraftstoffart
Benzin

 Getriebe
Automatik

 Erstzulassung
03/2020

 Fahrzeughalter
2

AUTO - KLEINERT Inh. Silvio Kleinert



★★★★★ (51)

[Über diesen Händler](#)

Technische Daten

Fahrzeugzustand

Gebrauchtfahrzeug

Kategorie

SUV/Geländewagen/Pickup

Baureihe

CW0

Ausstattungsline

Spirit

Fahrzeugnummer

05416

Kilometerstand

66.531 km



16.400 €

13.782 € Netto, 19% MwSt.



**Rata już od 1948 zł netto/
m-c**

 Audi Polska

Open



FW: Meldung eines Hinweisgebers – betrifft Verstöße in Form von Handlungen, die den Tatbestand des Geschäftsbetrugs durch eine...

Wiadomość

Screenshot_20260610_182240_WhatsAppBusiness_podpis.jpg (535 KB)

Screenshot_20260610_172532_Chrome.jpg (765 KB)

Screenshot_20260610_172553_Chrome.jpg (493 KB)

Screenshot_20260610_172600_Chrome.jpg (465 KB)

Screenshot_20260610_172607_Chrome.jpg (468 KB)

Screenshot_20260610_172613_Chrome.jpg (381 KB)

Screenshot_20260610_172731_Chrome.jpg (521 KB)

From: 'Halicki, Robert' <robert.halicki@44tuning.pl>

To: 'poststelle.pd-dresden@polizei.sachsen.de' <poststelle.pd-dresden@polizei.sachsen.de>

Subject: Meldung eines Hinweisgebers – betrifft Verstöße in Form von Handlungen, die den Tatbestand des Geschäftsbetrugs durch einen Fahrzeugverkäufer über das Portal www.mobile.de erfüllen

Hallo,

Sie machen von den Rechten Gebrauch, die mir als Unternehmer das Gesetz zum Schutz von Hinweisgebern gewährt. Ich melde diesen Vorfall.

Anzeige: https://m.mobile.de/fahrzeuge/details.html?id=457440703&utm_campaign=socialbuttons&utm_source=whatsapp&utm_content=web_mweb_vip&utm_medium=social

[id=457440703&utm_campaign=socialbuttons&utm_source=whatsapp&utm_content=web_mweb_vip&utm_medium=social](https://m.mobile.de/fahrzeuge/details.html?id=457440703&utm_campaign=socialbuttons&utm_source=whatsapp&utm_content=web_mweb_vip&utm_medium=social)

Verhält sich dieser Autohändler auf mobile.de nicht wie ein professioneller Krimineller? Warum rate ich vom Kauf dieses Mitsubishi Outlander 2.0 Benziners mit CVT-Getriebe ab? Was ist passiert? Was will der Verkäufer verbergen?

Herr Aleksander aus Polen hat sich bei uns gemeldet. Nachdem er sich mit einer Reihe unserer Materialien und Gesprächen vertraut gemacht hatte, bat er uns um Hilfe bei der Überprüfung eines Autos vor dem Kauf.

Von der Polizei habe ich immer noch keine Rückmeldung erhalten, und von Ihrer Behörde habe ich folgende Antwort erhalten

Kraftfahrt-Bundesamt

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg



E-Mail

robert.halicki@44tuning.pl



Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:

/

Bei Antwort bitte angeben:

512N-120.01/001#161

Ansprechpartner(in):

[Redacted]

Telefon: +49 461 316-2497

Telefax: +49 461 316-2331

E-Mail:

[Redacted]

Datum: 22.06.2026

Halicki - Geschäftsbetrugs durch Fahrzeugverkäufer auf mobile.de

Sehr geehrter Herr Halicki,

Ihr Anschreiben wurde an den Grundsatzbereich der Marktüberwachung des Kraftfahrt-Bundesamtes weitergeleitet.

Zu Ihrer Meldung an das Kraftfahrt-Bundesamt möchte ich Ihnen folgendes mitteilen: Das Kraftfahrt-Bundesamt ist unter anderem die zuständige Marktüberwachungsbehörde für in Serie hergestellte Fahrzeuge, welche unter die Verordnungen (EU) 2018/858, 168/2013 und 167/2013 fallen und dem KBA die rechtlichen Grundlagen geben, bei Auftreten von ernststen Gefahren gegenüber den Marktteilnehmern tätig werden zu dürfen.

Der von Ihnen geschilderte Sachverhalt – vermuteter Geschäftsbetrugs durch einen Fahrzeugverkäufer – fällt nicht in die Zuständigkeit der Marktüberwachung des KBA. Da es sich bei Ihrer Meldung um einen Sachverhalt mit einem KFZ-Betrieb handelt, würde ich Ihnen vorschlagen, dass Sie sich an den „Bundesverband Freier KFZ-Händler“ (<https://www.bvfk.de/>) wenden. Unter <https://www.bvfk.de/verbraucher/unseriiose-angebote-melden/> können zum Beispiel Mängel an Fahrzeugen und Angeboten oder vermutlich unseriöse Praktiken gemeldet werden.

Für Betrug im Kfz-Gewerbe (z. B. Tachomanipulation) sind je nach Sachverhalt verschiedene Behörden zuständig. Bei Straftaten führt immer die Polizei in Verbindung mit der Staatsanwaltschaft die Ermittlungen. Ihrer Meldung ist zu entnehmen, dass Sie am 11. Juni die Polizeidirektion Dresden über den Sachverhalt informiert haben.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag



Dieses Schreiben wurde maschinell erstellt und ist auch ohne Unterschrift gültig.

Dienstort:
Friedstraße 16
24944 Flensburg

Telefon: +49 461 316-0
Telefax: +49 461 316-1050

E-Mail: kba@kba.de
Internet: www.kba.de

Kontoinhaber: Bundeskasse
Konto: Deutsche Bundesbank, Filiale Hamburg
IBAN: DE 16 2000 0000 0020 0010 66
BIC: MARKDEF1200

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

Bitte beachten Sie, dass es sich um ein weiteres Autohaus handelt, das zwar zunächst keine Einwände gegen eine umfassende Überprüfung des Fahrzeugs hatte; nachstehend finden Sie eine Kopie der Korrespondenz, die über das Portal [www. mobile.de](http://www.mobile.de) gesendet wurde, wonach für diesen Umfang mindestens 3 Stunden erforderlich sind – eine schnellere Durchführung ist nicht möglich –, wurde uns letztendlich die Möglichkeit einer Überprüfung verweigert, da die dafür zur Verfügung stehende Zeit lediglich 1 Stunde bis 1 Stunde und 15 Minuten betrug, was einen extremen Mangel an Wissen und Kompetenz dieses Verkäufers offenbart.

← Zurück zu den Suchergebnissen

1/21

AUTOMOBILZENTRUM HALL



Alle Bilder Vergrößern

Mitsubishi Outlander
1.HAND Auto.M 360°CAM T.LEDER SH...

15.499 € Sehr guter Preis

ab 164 € mtl.

[Finanzierung berechnen](#)

Automobilzentrum Hall ★★★★★
DE-73430 Aalen

Tel.: +49 (0) ... [Einblenden](#)

[E-Mail schreiben](#)

[Geparkt](#) [Teilen](#)

Anzeige

Alle Bilder Vergrößern



Kilometerstand
70.000 km

Leistung
110 kW (150 PS)

Kraftstoffart
Benzin

Getriebe
Automatik

Erstzulassung
05/2020

Fahrzeughalter
1

Technische Daten

Fahrzeugzustand	Gebrauchtfahrzeug
Kategorie	SUV/Geländewagen/Pickup
Baureihe	CW0
Ausstattungslineie	.
Fahrzeugnummer	0768
Kilometerstand	70.000 km
Hubraum	1.998 cm³

Ausstattung

Abgedunkelte Scheiben	✓	ABS	✓
Abstandswarner	✓	Ambiente-Beleuchtung	✓
Armlehne	✓	Beheizbares Lenkrad	✓
Berganfahrassistent	✓	Bluetooth	✓
Bordcomputer	✓	CD-Spieler	✓
Dachreling	✓	Elektr. Fensterheber	✓
Elektr. Seitenspiegel	✓	Elektr. Seitenspiegel anklappbar	✓
Elektr. Sitzeinstellung	✓	Elektr. Wegfahrsperre	✓
ESP	✓	Freisprecheinrichtung	✓
Frontantrieb	✓	Gepäckraumabtrennung	✓
Innenspiegel autom. abblendend	✓	Isofix	✓
Lederlenkrad	✓	LED-Scheinwerfer	✓
LED-Tagfahrlicht	✓	Leichtmetallfelgen	✓
Lichtsensoren	✓	Lordosenstütze	✓
Multifunktionslenkrad	✓	Navigationssystem	✓
Nebelscheinwerfer	✓	Nichtraucher-Fahrzeug	✓
Notbremsassistent	✓	Regensensor	✓
Schaltwippen	✓	Scheckheftgepflegt	✓



Numer VIN pojazdu

Wiecej informacji

Fahrzeugbeschreibung laut Anbieter

Weitere Ausstattung:

3.Sitzreihe vollständig versenkbar (HIDE & SEAT), 6 Lautsprecher, Airbag Beifahrerseite, Airbag Beifahrerseite abschaltbar, Airbag Fahrerseite, Audiobedienung am Lenkrad, Außenspiegel anklappbar, Außenspiegel elektr. verstell- und heizbar, Außenspiegel Wagenfarbe, Bi-LED-Scheinwerfer, Blinkleuchte in Außenspiegel integriert, Bluetooth-/Audio-Schnittstelle, Coming-Home-Lichtfunktion, Dachreling, Dachspoiler mit 3. Bremsleuchte, Drehzahlmesser, Einschaltautomatik für Fahrlicht, Elektron. Stabilitäts- und Traktionskontrolle (MASC + MATC), Fahrerassistenz-System: Berganfahrhilfe, Fahrerassistenz-System: Notbrems-Assistent, Fahrerassistenz-System: Warnsystem Totwinkel (Blind Spot Warning, BSW), Fensterheber elektrisch vorn + hinten, Freisprecheinrichtung Bluetooth, Getriebe Automatik stufenlos - CVT, Gurtstraffer vorn, Heckklappenöffnung elektrisch, Infotainment-System: Mitsubishi Remote Services, Innen-/ Außentemperaturanzeige, Isofix-Aufnahmen für Kindersitz, Karosserie: 5-türig, Kindersicherung, Klimaautomatik 2-Zonen, Knieairbag, Kopf-Airbag-System hinten, Kopf-Airbag-System vorn, Kopfstützen verstellbar, Laderaumabdeckung, Lenksäule (Lenkrad) höhen-/längsverstellbar, Liegesitz-Funktion, Sitze vorn, LM-Felgen, Mittelkonsole mit Ablagefach, Modellpflege, Motor 2,0 Ltr. - 110 kW MIVEC KAT, Multifunktionsanzeige, Navigationssystem, Nebelscheinwerfer LED, Nebelschlussleuchte, Parkbremse elektrisch mit Auto-Hold-Funktion, Radioempfang digital (DAB), Radstand 2670 mm, Reifendruck-Kontrollsystem, Rückfahrkamera, Rücksitz geteilt / klappbar, Schadstoffarm nach Abgasnorm Euro 6d-TEMP, Seitenairbag vorn, Seitenaufprallschutz, Sicherheitsgurte höhenverstellbar, Sitz vorn links höhenverstellbar, Sitzausstattung: 5-Sitzer, Sitzbezug / Polsterung: Alcantara/Leder, Sitzheizung vorn, Start-Stop-Knopf, Start/Stop-Anlage (ASG), Tagfahrlicht LED, USB-/Audio-Schnittstelle, Verglasung hinten abgedunkelt, Wärmeschutzverglasung getönt, Zeituhr (digital), Sitzheizung vorn: Der Verkäufer übernimmt keine Haftung für Tipp- und Datenübermittlungsfehler. Aufgeführte Ausstattungen sind ggfs. gesondert zu prüfen. Alle Angaben in den Inseraten sind unverbindlich und ohne Gewähr.

Vielen Dank für Ihr Interesse an einem Fahrzeug aus unserem Bestand.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Nebelschlussleuchte, Parkbremse elektrisch mit Auto-Hold-Funktion, Radioempfang digital (DAB), Radstand 2670 mm, Reifendruck-Kontrollsystem, Rückfahrkamera, Rücksitz geteilt / klappbar, Schadstoffarm nach Abgasnorm Euro 6d-TEMP, Seitenairbag vorn, Seitenaufprallschutz, Sicherheitsgurte höhenverstellbar, Sitz vorn links höhenverstellbar, Sitzausstattung: 5-Sitzer, Sitzbezug / Polsterung: Alcantara/Leder, Sitzheizung vorn, Start-Stop-Knopf, Start/Stop-Anlage (ASG), Tagfahrlicht LED, USB-/Audio-Schnittstelle, Verglasung hinten abgedunkelt, Wärmeschutzverglasung getönt, Zeituhr (digital), Sitzheizung vorn: Der Verkäufer übernimmt keine Haftung für Tipp- und Datenübermittlungsfehler. Aufgeführte Ausstattungen sind ggfs. gesondert zu prüfen. Alle Angaben in den Inseraten sind unverbindlich und ohne Gewähr.

Vielen Dank für Ihr Interesse an einem Fahrzeug aus unserem Bestand.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

- Bitte vereinbaren Sie telefonisch zur Besichtigung einen Termin

Automobilzentrum Hall
Gerberstr. 16
73430 Aalen

Tel.: 015157454640
E-Mail: info@automobilzentrum-hall.de

Weniger anzeigen

mobile.de

Inseratsnummer: 457739411

Deine Anfrage zum Fahrzeug:

**Mitsubishi Outlander 1.HAND Auto.M 360°CAM
T.LEDER SHZ NAVI**

15.499 EUR

Inseratsnummer: [457739411](#)

Deine Anfrage zum Fahrzeug Mitsubishi Outlander 1.HAND Auto.M 360°CAM T.LEDER SHZ NAVI wurde per E-Mail an den Verkäufer weitergeleitet.

- Lackdicke
- Überprüfung der vorliegenden Unterlagen
- Zustand der Reifen, Räder usw.

Für die Entnahme von Öl proben und die Überprüfung des Fahrwerks ist die Bereitstellung einer Hebebühne oder einer Überfahrgrube erforderlich.

Mvg
Robert JM Halicki

Diese Leistungen hast du unverbindlich angefragt:

 **Vor-Ort-Termin**
2026-06-24, 12:30 Uhr (Vorschlag)

Deine Nachricht an den Verkäufer:

Bezugnehmend auf unser Gespräch bezüglich der Überprüfung des Mitsubishi Outlander 2.0 Benziner 2WD mit CVT-Automatikgetriebe werden bei Ankunft vor Ort folgende Punkte überprüft:

- der allgemeine Zustand des Fahrzeugs
- die Überprüfung des Zustands in den Zylindern mittels Endoskop (nach dem Ausbauen der Zündkerzen)
- Überprüfung des Zustands im Luftansaugbereich usw.
- Entnahme von Öl proben zur Untersuchung, einschließlich eines ersten Tests vor Ort
- Überprüfung der Motorparameter im Betrieb und bei einer Probefahrt
- Zustand des Brems-, Fahrwerks- und Abgassystems
- Lackdicke

wir wieder im Dienst sind. 21:29

I was talking to mr Halicki this morning, 3hrs maybe a little shorter. Please note that such detail check may seem excessive but on other hand allow clean transaction and no doubts later. Also significantly reduces any risk of back claims. I hope you can understand. If need i will cover the cost of fuel. 21:29

⇒ Przekazana

I'm sorry, my friend. But I think I have to cancel the appointment.

I can't stand by the mechanic for 2-3 hours and check everything he does. The thing is, I need to watch him to be absolutely sure, and unfortunately, we can't manage that. So, if you want, I can watch for a maximum of 1 hour to 1 hour and 15 minutes. I can't offer any more than that, unfortunately. 21:30

⇒ Przekazana

We're always busy with appointments and traveling a lot, so unfortunately I can't schedule your option. It needs to be looked at on my end. 21:30

In der Anzeige fehlten die gesetzlich vorgeschriebenen Angaben zu übermäßigem Verschleiß und versteckten Mängeln; der Verkäufer kannte nach dem Telefongespräch die vollständige Wartungshistorie nicht und hat den technischen Zustand, die Beschaffenheit sowie das Ausmaß und die Folgen negativer Erscheinungen – wie z. B. Benzin im Öl oder schneller entstehende vertikale Risse auf den Zylinderlaufbahnen – nicht vollständig überprüft, den Verschleiß von Ventiltriebkomponenten – er hatte nicht einmal Kenntnis davon, obwohl diese Fahrzeuge von Neuzustand an konstruktionsbedingte Mängel aufweisen – Antriebsaggregat, Nebenaggregate und

Antriebsstrang, darunter u. a. einen vom Hersteller verschwiegenen Mangel am CVT-Getriebe

Dies zeigt zugleich deutlich, dass Personen und Unternehmen, die sich mit dem Verkauf von Fahrzeugen befassen, aber nicht über das erforderliche Grundwissen verfügen – was ein Fahrzeug eigentlich ist, nämlich nichts anderes als eine „Waffe auf der Straße“ –, und denen grundlegende Kenntnisse über die dort auftretenden Phänomene, deren Aufbau, Betrieb, technische und rechtliche Anforderungen sowie über wirksame Technologien zur Überprüfung, Diagnose, Wartung und Reparatur von Fahrzeugen, um deren ordnungsgemäßen, den Anforderungen des Stands der Technik und des Rechts entsprechenden sicheren und einwandfreien Betrieb zu gewährleisten – sollten diese Art von Tätigkeit nicht ausüben, sondern deren Ausübung aussetzen, bis sie über das entsprechende Wissen und die entsprechenden Kompetenzen verfügen, und dies sollte nicht unter der passiven Duldung beispielsweise wichtiger staatlicher Behörden geschehen.

Gleichzeitig können kleine Kinder, die zur Schule gehen und oft noch nicht richtig lesen, schreiben und häufig noch nicht einmal Sätze richtig bilden können, nach acht Jahren Schulbildung lesen, schreiben, rechnen und vieles mehr, denn sie sind sogar schon arbeitsfähig – während der Automobilmarkt acht Jahre nach Inkrafttreten der EU-Verordnung 2018/ 858 in vielen Fällen „nicht einmal lesen und rechnen kann“, da viele nicht einmal diese Verordnung kennen, die wesentlichen Anforderungen aus anderen Vorschriften, was ein Auto oder ein Fahrzeug eigentlich ist und wie es aus technisch-rechtlicher Sicht zu bedienen, zu kontrollieren, zu diagnostizieren, zu prüfen, zu reparieren, zu warten, zu überprüfen, zu verkaufen oder zu nutzen ist.

Um die Situation auf dem Automobilmarkt deutlich zu veranschaulichen: Würde eine solche Herangehensweise – sowohl seitens der Auftragnehmer, der Beschäftigten, der verwendeten Produkte, Materialien, Behörden, Normen usw. – in der Baubranche vorherrschen, einschließlich des Mangels an wirksamer Aufsicht und Kontrolle, würde alles, was höher als 2 Meter ist, auf den Boden oder auf unsere Köpfe stürzen. In der Baubranche ist es jedoch seit Jahren anders: Wir haben komplexe Straßen, Überführungen, Brücken und Gebäude, und dort sieht die Situation völlig anders aus. Ich weiß nicht, ob Ihnen bewusst ist, dass sich die Kfz-Sachverständigenbranche bei ihrer Entstehung an der Bausachverständigenbranche orientiert hat – doch wie wir an den „Ergebnissen“ sehen können, die auf Parkplätzen, in Autohäusern oder auf den Straßen stehen, sieht es dort völlig anders aus: nicht nur so, wie es nicht sein sollte, sondern sogar deutlich schlechter als in der Baubranche.

Um diesen Bereich zusammenzufassen: Würde auf einem Lastkahn oder einem Schiff beispielsweise keine Untersuchung des aus dem Betrieb entnommenen und des neuen Öls durchgeführt, so würden nicht nur die Personen und das Unternehmen, die für den ordnungsgemäßen und sicheren Betrieb, z. B. des Antriebsaggregats, verantwortlich sind, zivilrechtlich, finanziell und sogar strafrechtlich zur Verantwortung gezogen, sondern hätte

der Versicherer im Schadensfall das uneingeschränkte Recht gehabt, die Haftung für das Lastkahn, das Schiff oder anderes Eigentum aufgrund der Nichteinhaltung grundlegender Anforderungen abzulehnen – und wie wir aus dem Alltag wissen, wurde der Kraftfahrzeugbereich selbst von den Versicherern in diesem grundlegenden Bereich nicht so ernst genommen.

Durch dieses Vorgehen werden die Nutzer der Produkte dieser Branche oder diejenigen, die davon profitieren, geschädigt, darunter:

- wichtige Einsatzdienste, die Fahrzeuge nutzen, deren Neuzustand oder mangelhafter Zustand nicht selten die Sicherheit gefährden, wie z. B.: Rettungswagen, Feuerwehr, Polizei – was statt der Rettung von Gesundheit, Leben und Umwelt zusätzliche Gefahren schafft
- Unternehmer, die im Vertrauen auf die Behörden solche Fahrzeuge nutzen und damit selbst gegen das Gesetz verstoßen; sie riskieren im Falle einer Aufdeckung Konsequenzen, die ihnen ihre Ehre oder ihr gesamtes Lebenswerk kosten könnten
- und sogar Politiker oder Juristen, die – unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften und des Ethikkodexes – eigentlich als Erste prüfen sollten, ob die Nutzung dieser Fahrzeuge sie nicht in die Gefahr bringt, gegen das Gesetz zu verstoßen, ob diese Fahrzeuge verkauft werden durften und ob sie keine wesentlichen versteckten Mängel aufweisen – nicht nur technischer, sondern auch rechtlicher Art –, doch wie das Leben zeigt, prüfen auch sie dies nicht, sondern sich selbst an diesem weit verbreiteten, marktbezogenen Phänomen der Berufskriminalität beteiligen und daraus in großem Umfang persönliche, materielle Vorteile ziehen.

Wie sieht also die Lösung aus, bevor eine Welle von Gerichtsverfahren oder Anzeigen wegen Straftaten losbrechen könnte?

Die Lösung des Problems liegt in greifbarer Nähe und kann in Form eines entsprechend erprobten Prozesses umgesetzt werden, angefangen bei der Einführung eines geeigneten, bewährten und wirksamen Informationsumfangs für die Nutzer selbst über ein Schulungssystem bis hin zur Anpassung von Verfahren, Kontrolltechnologien sowie einer effektiven Wartung und Reparatur von Fahrzeugen, damit jeder, der mit einem Fahrzeug in Kontakt kommt, Maschine, und erst recht diejenigen, die dienstliche Aufgaben oder professionelle Dienstleistungen erbringen, seine Pflichten ordnungsgemäß und technisch einwandfrei erfüllen kann.

So wie ein effektiver Polizist, um den tatsächlichen Täter einer Straftat zu finden, über Wissen, Kompetenzen, Verständnis und sogar einen „sechsten Sinn“ verfügen muss, der besser ist als der des Täters, so sollten auch Personen aus der Automobilbranche, insbesondere diejenigen, die Fahrzeugkontrollen und -wartungen durchführen, über Wissen und Verständnis verfügen, das mindestens dem Niveau des Herstellers entspricht – und wie die oben genannten Fakten zeigen, sogar weit darüber hinausgeht.

Zusammenfassend hoffe ich weiterhin, dass Ihnen das Wohl der gesamten Gesellschaft, die Sicherheit von Eigentum, die Sicherheit im Straßenverkehr (und darüber hinaus)

Beschwerde in Form eines offenen Briefes (KBA)

sowie die Gesundheit und das Leben der aktiven und passiven Verkehrsteilnehmer, der gesamten „Automobilbranche“ und unserer gemeinsamen Umwelt tatsächlich am Herzen liegen. Ich bitte Sie daher um unverzügliche Maßnahmen innerhalb einer Frist von höchstens 30 Tagen:

- **die Angelegenheit des Geschädigten mit dem Fahrzeug der Marke Porsche Cayenne S, Fahrgestellnummer: WP1ZZZ9YZKDA63082, zu klären sowie Konsequenzen zu ziehen**, unter anderem gegenüber dem Porsche Zentrum Dortmund, das über Kenntnisse und Beweise für rechtswidrige Geschäftstätigkeiten verfügt, die Kanzlei, die das Porsche Zentrum vertritt, ebenfalls davon Kenntnis hat, doch weiterhin der Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen sowie deren Wartung und die Durchführung von Reparaturen ohne die dafür erforderlichen Kenntnisse, Kompetenzen und Technologien fortgesetzt werden – Handlungen, die unter anderem gegen die EU-Verordnung 2018/858 und andere Vorschriften verstoßen; darüber hinaus wurde im Fall des Fahrzeugs Porsche Cayenne S, Fahrgestellnummer: WP1ZZZ9YZKDA63082 die Fälschung der Wartungshistorie des Fahrzeugs begangen, um wesentliche Reparaturen, die vor dem Kauf des Fahrzeugs stattfanden, sowie gemeldete Mängel am Motor zu verschleiern; das Fahrzeug steht bereits seit über 8 Monaten auf dem Gelände des Porsche Zentrums Dortmund, und es wurde nicht nur die Rücknahme des Fahrzeugs unter Übernahme der Kosten abgelehnt, sondern es wurde bisher seitens der Verantwortlichen für diesen Vorfall nichts unternommen, was den Anforderungen der Ethik, der Technik und des Rechts entsprochen hätte, um die Angelegenheit des Geschädigten ordnungsgemäß und unverzüglich zu regeln. Derzeit hat der Geschädigte die Unterstützung einer Anwaltskanzlei aus Deutschland erhalten, was sicherlich darauf abzielen wird, den Verkäufer dieses Fahrzeugs zur Verantwortung zu ziehen; angesichts des enormen Ausmaßes solcher Praktiken auf dem Markt ist jedoch Ihr unverzügliches Handeln erforderlich,
- **sich mit mir in Verbindung zu setzen, um Maßnahmen einzuleiten, mit dem Ziel, unter meiner Mitwirkung – zur Erleichterung beispielsweise in Anwesenheit eines vereidigten Dolmetschers – ein Treffen oder eine Konferenz zu organisieren**, um den Prozess angemessener Maßnahmen auf allen Ebenen in Gang zu setzen, angefangen bei den Kontrollbehörden über die Kfz-Prüfstellen und die sie betreuenden Unternehmen, über den Markt für den Verkauf von Kraftstoffen, Ölen (usw.) bis hin zu Unternehmen, die sich mit dem Verkauf, der Wartung und der Reparatur von Fahrzeugen und Maschinen sowie dem Verkauf von Ersatzteilen, Ölen und Zusatzstoffen dafür befassen, einschließlich des Rechtsmarktes,
- **unverzügliche Unterrichtung anderer Behörden, Nichtregierungsorganisationen sowie** – im Interesse der öffentlichen Sicherheit – aller relevanten Medien, damit die Bürger unverzüglich über das gesamte Vorgehen informiert werden und so schnell wie

möglich mit der ordnungsgemäßen Überprüfung des Zustands ihrer Fahrzeuge und Maschinen beginnen können, einschließlich der Feststellung wesentlicher versteckter, technischer und rechtlicher Mängel, übermäßigen Verschleiß, die unzureichende Durchführung von Wartungs- und technischen Inspektionen, die verwendeten und vorgeschriebenen Schmierstoffe und Kraftstoffe sowie die Verringerung von Gefahren im Straßenverkehr, für Eigentum, Gesundheit, Leben und Umwelt.

Mit freundlichen Grüßen

Robert JM Halicki

Zur Information:

- **Deutsche Umwelthilfe – DUH**
- **die Europäische Kommission (Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU)**
- **Bundesministerium für Gesundheit, BMG**
- **Bundesverband freier Kfz-Händler e.V. (BVfK)**
- **Medien**
- **öffentliche Meinung**
- **gegebenenfalls andere staatliche Stellen, darunter auch in anderen Ländern usw.**