

DUH stellt Gutachten vor, das acht neue Abschaltvorrichtungen im Daimler-Motor der Mercedes E-Klasse belegt

Durch Testfahrten, Abgasmessungen sowie eine Analyse der Daten aus der Motorsteuerungs-Software konnten Experten der Deutsche Umwelthilfe (DUH) nachweisen, dass in **Euro 6-Dieselmotoren OM 642 der Mercedes E-Klasse** sogleich acht softwaregesteuerte Abschaltvorrichtungen eine höchst ausgeklügelte Strategie zur Manipulation der Abgasnachbehandlung bilden.

Nach Auffassung der DUH handelt es sich bei den sogenannten "defeat devices" um eindeutig illegale Einrichtungen, die die wirksame Abgasreinigung durch den verbauten SCR-Katalysator im realen Fahrbetrieb reduziert.

Daher fordert die Umweltorganisation von der neuen Bundesregierung einen amtlichen Rückruf für alle Diesel-Pkw, die noch immer mit aktiven Abschaltvorrichtungen fahren.

Daimler AG entlarvt

Bisher hatte die Daimler AG stets bestritten, illegale Abschaltvorrichtungen zu verwenden. Mit dem neuen Bericht scheint der Premium-Autobauer einmal mehr entlarvt und überführt zu sein.

Der Kfz-Software-Experte Felix Domke von der DUH zeigt erstmals und ausführlich, wie es dem Daimler-Konzern gelingt, eine Manipulationsstrategie einzusetzen, die dazu führt, dass die Fahrzeuge die gesetzlichen Stickoxid-Grenzwerte auf dem Prüfstand einhalten, die Stickoxid-Emissionen auf der Straße jedoch um bis zu 500 Prozent und mehr explodieren lassen.

Nach Worten des Bundesgeschäftsführers der DUH, Jürgen Resch, ginge es dem Konzern bei der Manipulation der Abgasreinigung einzig und allein um Profitmaximierung zu Lasten der Umwelt und der Gesundheit der Stadtbewohner.

Die Ergebnisse zu den acht Abschaltvorrichtungen im Detail

Alle acht Abschaltvorrichtungen sind ausführlich dokumentiert.

- Sechs von ihnen stehen im Zusammenhang mit dem SCR-System: Drei hängen dabei von einem sogenannten „Alterungsfaktor“ ab. Im Klartext heißt dies, dass die Schwellenwerte, bei denen die Abschaltvorrichtungen anspringen, mit zunehmender Laufleistung des Fahrzeugs deutlich sinken. In zwei Fällen geschieht dies bereits nach wenigen tausend Kilometern. Eine weitere Minderung erfolgt nach circa 20 Prozent "Alterung" des Fahrzeugs.

- Zwei weitere Abschalteneinrichtungen stehen im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungssystem des Fahrzeugs.

Für alle acht Einrichtungen gebe es *keinen* plausiblen physikalischen Grund – auch zum Motorschutz seien sie nicht notwendig.

Die Abschalteneinrichtungen seien derart aufeinander abgestimmt, dass bei normaler Fahrt immer mindestens eine von ihnen aktiv die Verbesserung der Emissionen verhindert, meist arbeiten diese - so die Erkenntnis aus der Software - obendrein zusammen und potenzieren die Verschlechterung der Abgasreinigung.

Die Abgasrückführung und AdBlue Einspritzung werden derart reduziert, dass die eigentlich sehr taugliche Hardware für die Abgasaufbereitung nur einen Bruchteil der möglichen Leistung vollbringt. Im Ergebnis emittiert das Fahrzeug unnötig große Mengen Stickoxide aus, so die Experten.

Unnötig & illegal

Gestützt wird das Gutachten durch aktuelle Abgasmessungen des Emissions-Kontroll-Institutes (EKI) der DUH im Straßenverkehr.

Diese belegen, dass die illegalen Abschalteneinrichtungen in dem untersuchten Fahrzeug Mercedes-Benz E-Klasse 350 T der Euro 6-Norm für eine Überschreitung der Stickoxid-Emissionen um bis zu 500 Prozent über dem gesetzlichen Grenzwert verantwortlich sind.

Bemerkenswert für die Experten war die Feststellung, dass nach Entfernen der Abschalteneinrichtungen durch ein Software-Update die Stickoxid-Emissionen plötzlich ohne Mühe **unterhalb** der gesetzlichen Grenzwerte lagen. Dies unterstreiche, dass allein die Hardware dieses Fahrzeugs eigentlich schon immer ausreichte, um die Emissionen gesetzeskonform zu reduzieren – was aber durch die Softwareprogrammierung offenbar bewusst verhindert wurde. Bei älteren Modellen ist dies nach Einschätzung der Experten nicht der Fall, da hier zum Teil bewusst unzureichende Hardware verbaut wurde und die Emissionen nur mit Tricks bei Prüfungen unter den Grenzwerten gehalten wurden.

Die juristischen Folgen

Die Daimler AG wird trotz zunehmend erdrückender Beweise außergerichtlich weiterhin bestreiten, sich illegaler Software-Funktionen zu bedienen. Das legen auch die aktuellen Stellungnahmen des Konzerns gegenüber der Presse nahe. Dessen ungeachtet, **werden sich die Erfolgsaussichten** für eine Klage auf Schadensersatz gegen Mercedes-Benz mit den neuen Enthüllungen **konsequenterweise weiter erhöhen**.

Es ist davon auszugehen, dass Mercedes-Fahrzeuge mit vergleichbaren Motoren und Technologien mit ebenso vergleichbaren illegalen Abschalteneinrichtungen aufwarten, auch davon gehen die Experten klar aus. Das EKI hat bereits mehrere Abgasmessungen an

weiteren Mercedes-Diesel-Fahrzeugen durchgeführt, die für identische Funktionen sprechen.

Die neuen Erkenntnisse untermauern, dass der Daimler-Konzern eine Vielzahl von Abschaltvorrichtungen installiert hat, die gegen geltendes Recht verstoßen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) gab kurz darauf bekannt, dass ihm die Abschaltvorrichtungen im Dieselmotor OM 642 bekannt seien und diese bereits geprüft und als "nicht zulässig" befunden hätte.

KAP Rechtsanwälte empfehlen daher Mercedes-Diesel Fahrern, sich anwaltlich beraten zu lassen. Mit langjähriger Expertise helfen wir Ihnen, Ihre Ansprüche gegenüber Mercedes-Benz geltend zu machen. Als führende Kanzlei in den Verfahren gegen Daimler konnten wir als erste Kanzlei bundesweit positive Beweisbeschlüsse und Urteile gegen Daimler erreichen. Zwischenzeitlich konnten wir bereits für [zahlreiche Diesel-Fahrern positive Urteile auf Schadensersatz](#) gewinnen.

Lassen Sie Ihre Ansprüche einfach, unverbindlich und kostenfrei im Rahmen unseres **Diesel-Check** prüfen. Wir zeigen Ihnen, wie Sie sich wehren können!