

„Premium-Abschalteinrichtung“ bei Daimler aufgedeckt

Ein Gutachten bestätigt jetzt illegale Abschalteinrichtungen bei Mercedes-Benz Dieselmotoren

Es ist das wahrscheinlich spektakulärste Gutachten seit der Aufdeckung des Diesel-Skandals bei Volkswagen. Trotz aller Beteuerungen von Daimler hat ein Gutachten nun Abschalteinrichtungen in der Motorsteuerung von Mercedes-Benz Fahrzeugen nachgewiesen, die nur einen Grund haben können: die Schadstoffwerte der Fahrzeuge bei Zulassungstests zu schönen. Das Gutachten dürfte der entscheidende Durchbruch für Mercedes-Benz Fahrer sein, um Schadenersatzansprüche gegen Daimler einfach und erfolgreich durchzusetzen.

Gutachten entdeckt gleich zwei Abschalteinrichtungen in der Motorsteuerung von Daimler-Fahrzeugen

Das vom Landgericht Stuttgart angeordnete Gutachten ist bislang einzigartig: Statt wie bislang üblich die Abgaswerte des Fahrzeugs auf dem Prüfstand und im Realbetrieb zu messen und dann zu rätseln, wie gegebenenfalls Abweichungen zustande kommen, hat der Gutachter direkt die Motorsteuerung analysiert und konnte dabei gleich zwei Abschalteinrichtungen aufdecken, deren einziger Zweck sein kann, das Fahrzeug bei Prüfzyklen „sauberer“ erscheinen zu lassen als im Realbetrieb. Genau wie bei den aufgedeckten Abschalteinrichtungen bei Volkswagen sind die „sauberen“ Einstellungen im normalen Gebrauch praktisch nie aktiviert, sondern nur auf dem Prüfstand.

Betroffen sind alle Euro 5 und Euro 6 Fahrzeuge des Premium-Herstellers

Das Gutachten hat in der Software-Dokumentation aller Euro 5 und Euro 6 Fahrzeuge der Daimler AG entsprechende Programmierungen gefunden – ganz unabhängig davon, ob die Fahrzeuge von einem amtlichen Rückruf betroffen sind oder nicht.

Die Programmierungen stellen nach Ansicht des Gutachters gleich zwei Abschalteinrichtungen dar: **Zum einen wird durch eine spezielle Ansteuerung die sogenannte Kühlmittelsolltemperatur künstlich herabgeregelt, wenn ein Prüfzyklus erkannt wird.** Befindet sich das Fahrzeug in einem niedrigen Last- und Drehzahlbereich wird diese Kühlmittelsolltemperatur auf 70° anstelle der üblichen 100°C herabgeregelt. Das Ergebnis: solange die Kühlmitteltemperatur so niedrig gehalten wird, stößt das Fahrzeug weniger Schadstoffe aus, vor allem das Umweltgift NOx wird hierdurch künstlich verringert.

Diese Regelung auf 70°C kommt aber nur unter ganz besonderen Umständen zum Einsatz – nämlich dann, wenn das Fahrzeug konstant mit einer niedrigen Drehzahl und einer sehr geringen Beschleunigung* gefahren wird – wie es im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) der Fall ist.

Die maximale Beschleunigung, in der das Fahrzeug hier noch im „sauberen“ Modus bewegt wird, liegt nach Beschreibung des Sachverständigen etwa bei der Beschleunigung eines Freizeit-Radfahrers, was nicht gerade der üblichen Beschleunigung eines Mercedes-Benz entspricht. Wird die niedrige Beschleunigung oder die niedrige Drehzahl auch nur für 5 Sekunden überschritten, ändert die Software die Kühlmittelsolltemperatur von 70°C auf 100°C. Dies hat zur Folge, dass der Motor weiter aufheizt und die Schadstoffe rapide zunehmen.

Der Sachverständige konnte noch eine weitere Funktion feststellen: Wenn die Kühlmittelsolltemperatur auf 70°C geregelt ist, also im NEFZ, öffnen sich die sogenannten Kühlerjalousien deutlich früher und bleiben – anders als bei einer normalen Fahrt – auch dauerhaft geöffnet. Der Motor wird hierdurch noch weiter gekühlt und die Schadstoffemissionen werden so noch weiter reduziert.

Schaltet die Abschalteneinrichtung erst einmal in den “schmutzigen” Modus, gibt es keinen Weg zurück

Besonders auffällig in der Programmierung der Motorsteuerung: wenn die Software erst einmal festgestellt hat, dass die Drehzahl und Beschleunigung für 5 Sekunden über den Werten des NEFZ lagen, setzt die Software die höhere Temperatur für die maximal programmierbare Zeit von gut 54 Minuten fest. Selbst wenn das Fahrzeug nach 5 Sekunden höherer Beschleunigung wieder mit sehr geringer Beschleunigung gefahren wird, kehrt es nicht in den „sauberen“ Modus mit einer Solltemperatur von 70°C zurück.

Die Erkenntnis aus dieser Programmierung widerlegt das wesentliche Argument von Daimler in den bisherigen Prozessen: Alle Abschalteneinrichtungen in den Fahrzeugen seien nicht illegal, so Daimler, weil sich die Fahrzeuge im Realbetrieb stets genau so verhalten würden wie auf dem Prüfstand. Eine Programmierung, die nach 5 Sekunden höherer Beschleunigung nicht mehr in den Modus zurückkehrt, der auf dem Prüfstand dauerhaft (für rund 20 Minuten) aktiviert ist, dürfte diesen Anforderungen nicht genügen.

Daimler-Kunden haben Anspruch auf Schadenersatz

Sollten die Stuttgarter Richter davon ausgehen, dass es sich bei der nun gefundenen Programmierung um eine unzulässige Abschalteneinrichtung handelt, droht der Daimler AG neben massivem Ärger mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eine erhebliche Klagewelle geschädigter Kunden. Wie schon in zigtausenden Volkswagen-Verfahren können Kunden dann vom Hersteller verlangen, das manipulierte Fahrzeug zurückzunehmen und dafür Schadensersatz verlangen.

KAP Rechtsanwaltsgesellschaft mbH – über uns

Erstellt wurde das Gutachten in einem Fall, in dem die KAP Rechtsanwaltsgesellschaft mbH den Kläger gegen die Daimler AG vertritt. KAP Rechtsanwälte haben sich schon früh auf die Vertretung geschädigter Mercedes-Benz Fahrer spezialisiert und eine der ersten Klagen

gegen die Daimler AG bundesweit eingereicht und konnten als erste Kanzlei Beweisbeschlüsse und Urteile gegen Daimler erzielen – und nun eben auch das erste Software-Gutachten, das die Funktionsweise der Fahrzeuge ganz offenlegt.

KAP Rechtsanwälte konnten den bundesweit ersten Beweisbeschluss und das erste Urteil des Landgerichts Stuttgart gegen Daimler erstreiten. Inzwischen vertreten wir als Anwälte über 10.000 Diesel-Fahrer in Schadensersatzklagen gegen die Hersteller – allein gegen Daimler haben unsere Anwälte weit über 1.000 Klagen eingereicht.

Wir empfehlen Ihnen eine konsequente Verfolgung Ihrer Rechte als Verbraucher – und wir helfen auch Ihnen dabei. Ob Sie nun von der Rückrufaktion betroffen sind oder nicht – wir prüfen Ihre Ansprüche kostenfrei im Rahmen unseres [Diesel-Check](#) und zeigen Ihnen, wie Sie sich wehren können.

Besuchen Sie dafür die Seite kap-recht.de. Dort finden Sie alles mit einem Mausklick.

* Präziserweise wird nicht die Beschleunigung, sondern der sogenannte Luftmassenstrom als Wert zur Ermittlung des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) in der Programmierung verwendet. Aus dem Luftmassenstrom lässt sich jedoch ohne Probleme auf die Beschleunigung schließen.