

Vermutliche Sabotageakte an meinen Autos:

Peugeot (bei 148000 km-**Stand** kommt eh bald mal ein Kupplungsproblem.)

Durch den Infraschall-Terror seit 26.12.17 in der Wohnung habe ich oft im Auto übernachtet. Hierbei wurde ich mit mobilem Infraschall auch unterwegs beschallt; sobald mich die Burschen fanden. Mein Interesse war also, möglichst ohne Licht unbemerkt abzubiegen. Dabei stieß ich an einen spitzen Stein und knickte beide Frontkühler. **Es waren also nur die Kühler zu tauschen.**

Im Bereich 2.- 4. Feb.2018 Stand das Auto vorne offen über Nacht in der Werkstatt.

Die Schlösser dieser Werkstatt sind ganz normale BKS-Schlösser.

Der Monteur, welcher die Kühler-Reparatur durchführte, informierte mich darüber, daß er über der Werkstatt wohne und er es hätte merken müssen, wenn sich jemand Zutritt verschafft hätte, **denn ich konfrontierte ihn sofort nach der Probefahrt damit, daß sich da jemand an der Schwungscheibe zu schaffen gemacht haben muss, so wie das Lenkrad, Chassis und Gaspedal fibriert.**

Der Mietwagen(über 400° km alt und gerade gekauft+Werkstatt-zugelassen) hatte das gleiche Problem – und sogar noch Schlimmer!

Wenn vorne alles offen ist, können leicht die Getriebeschrauben gelöst, Motor/Getriebe leicht auseinandergezogen und in die Kante der Schwungscheibe Löcher gebohrt werden (so wird sie übrigens auch ab Werk ausgewuchtet); wieder zusammenschieben und Schrauben festziehen und kein Monteur merkt am nächsten Morgen etwas von dieser Schandtät.

Allerdings ergaben Probefahrten durch den Chef = kein Fibrieren,
durch den aktiv gewesenen Monteur = kein Fibrieren,
durch einen anderen Monteur = kein Fibrieren,
durch Stradinger Peugeot-Wiesenbach = ja Lenkrad fibriert.

Die Fibration nerfte mich derart, daß ich den Motor schon zerstörerisch hochdrehte und dieser nur durch den Drehzahlbegrenzer gerettet war!

Es wurde von mir eine Probefahrt ohne Keilriemen gemacht **OHNE EINFLUSS.**

Also ist kein Aggregat beteiligt.

Es wurde alle Räder nachgewuchtet (bis 20 gr. war nötig) **OHNE EINFLUSS.**

Boschdienst Ilshofen wurde befragt, ob eine Verstellung der **Einspritzpumpe** geeignet sein kann, solche Fibrationen des Motors zu verursachen: Ja das **sei möglich** und er schickte mich zum Boschdienst SHA. Dort machte ein Monteur eine ausgiebige Probefahrt in meinem Beisein und bewertete die Fibration als Altersbedingt. Speziell die Beteiligung der Einspritzpumpe an den Fibrationen des Motors seien in keinem Verhältnis der Überprüfungs-Kosten, wobei er eigentlich immer etwas finden würde. Daraufhin ließ ich den Knochen/Halterung unter dem Getriebe und die Getriebeaufhängung beim Autolöwen SHA wechseln **OHNE EINFLUSS.**

Allerdings verweigerte mir der Meister den Zutritt während dem Austausch.

(Der aktive Monteur war ein Netter/Junger, optisch wie ein Muselmann).

Wenn Motorhalterungen unter Spannung festgezogen werden, ist Schwingungsübertragung zur Chassismöglich, darum war ich Neugierig.

Eigentlich hatte ich die Motor/Getriebe-Halter in Wiesenbach bestellt, aber der meinte, er bekomme sie nicht her und hat mir geraten, sie Fachfremd einzukaufen. Der Autolöwe SHA bekam von gleicher Stelle aber positive Nachricht, weswegen ich meinte, „dann macht sie doch gleich rein“.

Nachdem ich **dem Mann meines Vertrauens in Altenmünster** die Berechnung der Kupplungskosten mit einem Hilferuf überreichte, gab es am nächsten Tag unerfragte Empfehlung in meinem Umfeld, die Kupplung per Schwarzarbeit ohne Rechnung bei einer Werkstatt „mit sehr gutem Ruf“ machen zu lassen.

Wo wir im Verwandtschaftsbereich doch ohne Schwarzarbeit auskommen.

Ist da jemand auf die Schwungscheibe scharf?

Noch: In Mehr-Jahresabstand **trotz besonderem Hinweis auf das Ablaufen der Reifen vorne Außen** Spureinstellungen ohne Behebung des Problems mit laufenden Reifenkosten. (Gleicher Monteur wie bei Kühler) stellte die Spur ein. Sprach einmal von zuviel Vorspur - wo doch Frontantrieb „NACHSPUR braucht

Zum Peugeot 207 SW – Fehlermeldungs – Schrott internetsuche>>>>>>>>>>

Auszug zu Steuergerätemeldung gefunden in: <https://www.autoplenum.de>

[/forum/d/35586/totaler-leistungsabfall-mit-meldung-abgasanlage-defekt](#)

da schreibt ein Hill: "Beherzige meinen Rat und lass die Werkstatt, die sich so bemüht, in

Manchester anrufen. Das ist die weltweite Hotline für Peugeot. Jeder Fehler wird dort

archiviert. Ich habe da gearbeitet, als back office analyst. **Die können sich von dort aus**

in dein Steuergerät einloggen und schauen ob Fehler da sind.

Sprich doch deine Werkstatt darauf an. - Gruß Hill

ein Anderer(Auszug):

Der Fehler, ein zu umfangreiches Bus-System bei Peugeot. Den Ärger haben sie seit Jahren, wird zwar von Jahr zu Jahr weniger, aber so richtig in den Griff bekommen sie es wohl nicht. Nennt sich in der Technik **"ein überreguliertes System"**.

Die Qualität des Abgas ist nur das Ergebnis von dem, was vorne rein geht. Was vorne rein geht, wird mit vielen Sensoren überwacht und geregelt. Jeder Sensor, genauer Messwert, hat einen zulässigen Toleranzbereich, ebenso wie hinten am Abgas.

Problem und dann als "Überregulierung" bezeichnet:

Alle Sensoren vorne sind noch innerhalb der zulässigen Toleranz, es gibt keine Fehlermeldung, aber in der Gesamtheit aller (zulässigen) Abweichungen vorne, ergibt sich eine zu große Abweichung hinten. Das "Gesamtergebnis", die Abgasqualität, befindet sich nicht mehr innerhalb der zulässigen Toleranz und wird als Fehler mit "Abgassystem defekt" oder oft auch "Anomalie Abgas" angezeigt. Die Aussage **"kein Fehler vorhanden" ist insoweit auch richtig**. Natürlich ist dieses "Abgasanlage defekt" abgespeichert, wird ja auch angezeigt. Das interessiert aber nicht, wichtig ist die auslösende Ursache für dieses Ergebnis und da ist nichts abgespeichert, weil da für die Software nichts ist. Alle Sensoren sind innerhalb der zulässigen Toleranz **und damit ist tatsächlich sowohl vom Speicherinhalt wie auch technisch "kein Fehler vorhanden"**.

Ich:

Logisch und Richtig ist für solch ein Problem, die Fehlermeldung zu löschen und damit dem Kunden viel Geld und der Werkstatt unnötige Arbeit erspart zu haben. **Denn die Fehlermeldung ist der Fehler.**

ABER

da war doch noch mein Problem mit den **Motor-Fibrationen** seit

05.02.18, welche nach der endgültigen Tüf-Prüfung vom

27.04.18 weg waren- aber seit

10.05.18 wieder da waren (parkte noch ohne Fibration vorne am Rasthof, bis Wegfahrt volle Öffentlichkeit) und seit

11.05.18 wieder weg sind - **solange das so ist, mach ich nichts.**

ES

kann ein verstopfter Dieselfilter keine Unwucht des Motors erzeugen, aber ev. eine zeitweise verstopfte Einspritzdüse. Das wäre das letzte Argument für logische Normasterbliche

und reizt zur **Prüfung der Steuergerät-Auslesung auf „welche Düse“, falls es wieder passiert.**

ABER -

Siehe OBEN der „Hill“schrieb:

„Die können sich von dort aus in dein Steuergerät einloggen und schauen ob Fehler da sind.“

Also von England aus in ein Steuergerät eines Peugeot, der in Deutschland bewegt wird einloggen heißt:

Kommt solche Technik in die falschen Hände, kann auch über die Motorsteuerung per Funk mit einer Fehleinstellung bei der Einspritzung eine Unwucht erzeugt werden. Speziell, falls Einspritzmengen auf einzelne Zylinder separat steuerbar sind.

Denn „Einloggen“ ist voller Zugriff.

Nun (glaube ich nicht alles) aber kann es auf jeden Fall Logisch sein, daß auf kurze Distanz für den Versuchsbereich Einstellungsänderungen möglich gemacht wurden- was per Funk unbemerkt auch durch eine Werkstatt-Tür hindurch oder von einem daneben parkenden Auto aus – z.B.am Rasthof - Denkbar wäre.

PS-dazu:

Derzeit werde ich kontinuierlich mit Infraschall im Auto unterwegs beschallt, was voraussetzt, daß meine Fahrposition technisch ortbar ist...

Wer nun argumentiert, „Undenkbar“ - schaue sich das vorherige Autoan:

Früher Renault

2011: Motorhalter unten (**Knochen**) zu lang oder **Beschädigt** nach 2-Stündiger Probefahrt durch Muselmann-Aushilfs-Mechaniker.

(Es war nur die Wasserpumpe getauscht worden.)

Wenn der Wagen einfederte, streifte das linke Vorderrad hinten. Eine andere Renault-Werkstatt in Westheim holte sogar ihren alten Meister(Rente) her, da die Vermessung des Wagens keinen Fehler ergab;

ich ab zum Tüf CR, aber die fanden auch nicht die Ursache.

Erst als ich alle Motorhalter wechseln ließ, war die Ursache gefunden.

Getriebe war links zu weit vorne durch zu lange Halterung(Knochen- unten), wodurch das Rad 3 cm zu weit hinten stand. (Kippeffekt)

Davor:

2005: Keilriemenbruch+Nockenwellenriemenbruch Stuttg.

2004: Keilriemenbruch+Nockenwellenriemenbruch Stuttg.

Der Grund war ein verbogener Agregathalter, **welcher nur mit einem großen Fäustel zu verbiegen ist**. Die Lichtmaschine war deshalb „aus der Flucht“ u. zerstörte den Nockenwellenriemen beim Bruch auch, weshalb **2 x** Ventile verbogen wurden. Beim 2.mal sah ich einen französischen Gastmonteur mit dem Hausmonteur an meinem Auto reden und der zeigte auf eine Stelle, die ich mir genauer ansah- und siehe da, erkannte ich als Laie sofort, daß der Aggregathalter verbogen ist, und verlangte trotz Widerspruch die Bestellung des Halters. Es kam dann der falsche Halter in einer eingeschweißten Originalverpackung, was noch einmal Verzögerung und Mietwagenkosten verursachte. Ab da war keinerlei Keilriemenproblem mehr.

Davor:

2003: Diesel-Rücklauf-Leitung am Auto durchgeschnitten, Ablauf:

in einer Stuttgarter Sackgasse war vor meinem Fenster der Gehweg dann die Straße dann Querparkplätze- da stand mein Renault.

Nachts gegen 3⁰⁰ bemerkte ich einen LKW, welcher sich direkt zwischen Fenster und Parkplatz stellte. Am nächsten Morgen ergab sich eine Dieselspur vom Parkplatz bis zur nächsten Tankstelle, wo ich die Sauerei bemerkte. Ich musste die Motorabdeckung abschrauben und dann die abgeschnittene Rücklaufleitung nach Entfernung des abgeschnittenen Restes wieder draufstecken. (sichtbarer Schnitt)

Grinsend sah mir dabei ein Muselmann zu.

Es wurde mir übrigens fast wöchentlich unbemerkt der Renault aufgeschlossen, wohl um mich zu ärgern. Da gibt es doch lernende Fernbedienungen, um Fernseh/Radio usw. in einer Bedienung zusammenzufassen.

Mit denen kann das Öffnungssignal abgekupfert werden. Natürlich nicht bei einem Daimler, da dort der Code wechselt.

Bei meinem Peugeot habe ich deshalb die Funkschließung deaktiviert.

Seit dem Jahre 2000 läuft auch der Stalking-Terror der Muselmänner, siehe

www.kvpf.de