

Ankenævn For Biler
Forening

Lautrupvang 2
2750 Ballerup.

Maribo den 16. juli 2019.

Vedr. sag nummer 17 528.

Mail iflg. cvr.dk : ai@asfaltindustrien.dk

Efter at have gennemgået "Afgørelse fra Ankenævn For Biler" for ovennævnte sagsnummer, kan jeg konstatere at sagen er afgjort på basis af yderst mangelfulde oplysninger. Disse mangelfulde oplysninger havde jeg allerede den 29. april 2019 gjort nævnet opmærksom på i forbindelse med sagens forberedelse. Efter vi den 10. juli har fået reservedelen udleveret fra sagkyndige, med forretningsadresse i [REDACTED] har vi endnu en gang fået bekræftet at sagen har kørt, og er blev afgjort på en forkert og helt utilstrækkeligt grundlag.

Vi kan derfor ikke følge nævnets afgørelse, ligesom der er krav fra vores side om genoptagelse pga. ovennævnte forhold.

Grunden til vores afvisning af sagens udfald begrundes i følgende :

Der er ikke, hverken fra nævnsmedlemmernes side eller fra sagkyndiges side, foretaget et objektiv sagsbehandling.

Sagsbehandlingen er udført ensidigt, og har ikke på nogen måde taget hensyn til de fagligt underbyggede indsigelser jeg har gjort. Sagsbehandlingen er alene udført på grundlag af den yderst mangelfulde sagkyndigerklæring. Sagsbehandlingen har ej heller taget hensyn til at der på internettet findes en lignende sag som blot blev dækket af leverandøren.

Vi kan ikke anerkende den sagkyndige.

Den sagkyndige udviser ikke en grundlæggende viden om undervognskomponenter, idet luftfjederen tilfældigt omtales som støddæmper for derefter igen som luftbælg. Da sagkyndige af Dem er gjort bekendt med min kritik, roder samme endnu mere rundt i begreberne, og bruger nu sætningen : "Jeg har omtalt den komplette del som støddæmper mens jeg omtaler den beskadigede del af støddæmperen som luftbælg". Til orientering kan det nævnes at luftbælgen / luftfjederen ikke er en del af støddæmperen på en Mercedes E som [REDACTED] støddæmperen er en separat enhed. Monteringen af luftfjederen er udført i henhold til Mercedes's arbejdsinstruktion AR 32.22-P-1500 TA - Remove / install airsprings som vi inden arbejdets påbegyndelse havde rekvireret gennem vor hotline. Ved at omtale fejlen som "fejlmontage" underkendes samtidig fabrikantens anvisninger. Ej heller i Mercedes's egen anvisning er reservedelen sporadisk betegnet som "støddæmper", ligesom udskiftning kun kræver de mindre specielle værktøjer der er vist i denne instruktion - værktøjer som vi er i besiddelse af.

Vi kan ikke anerkende "sagkyndigerklæringen".

"Sagkyndigerklæringen" er lavet på basis af den mangelfulde viden som sagkyndige er i besiddelse af, og der rodes rundt i begreberne "støddæmper" og "luftbælg". Værst af alt er dog at "sagkyndige" har udeladt ikke alene oplysninger om luftfjederen - men har udeladt grunden til at bilen, en Mercedes E Van ([REDACTED]) sank sammen i højre bageste side. Grunden til at luftfjederen "tabte pusten" er, som vi allerede ved indlevering af bilen den 11. juni 2018 gjorde kunde opmærksom på : "Luftfjederen var defekt på grund af en skade den havde allerede ved kundens indkøb". Da vi fik luftfjederen udleveret, kunne vi se skaden, en skade som vi var blevet bekendt med gennem tredjepart og kun manglede at få bekræftet (luftfjederens øverste spændebånd har ikke været spændt tilstrækkeligt i samlingsprocessen / produktionen og bælgen er derfor stille og roligt gledet nedad under kørsel. De på foto nummer 3 synlige trykmærker viser at fjederbælgen for en tid har siddet på plads).

Det der i sagkyndigerklæringen er beskrevet som slitage mellem den udvendige beskyttelse og den indvendige del af luftbælgen skyldes at den ovenfor nævnte "nedglidning" er sket modsat rettet slitagen. Den indvendige del har derfor "ligget dobbelt" og derved forårsaget "slid på sig selv". Foto nummer 7 viser ingen tegn på slid sammenlignet med den indvendige del.

I maj måned modtager vi anonymt fotos af luftfjederen, hvor det ene viser fejlen som ovenfor beskrevet. At der er tale om den samme luftfjeder som sagkyndige har besigtiget, kan ses at de modtagne fotos indeholder samme bore- / stik / bidhuller som vist på de at sagens medfølgende fotos. Samtidig viser foto af label på papkassen samme håndskrevne rettelse af reservedelsnummer som på den vi har fået udleveret af personale hos sagkyndige. Det kan tilføjes at disse

fotos er optaget af en Iphone 5S og på timestamp ses at det er foregået 16. april 2019 kl. 12.33. Skaden, som er vist på foto **nummer 1**, var altså til stede da "sagkyndige" besigtigede luftfjederen og er af denne bevidst udeladt fra sagen. I sagkyndigerklæringen står bl.a. : "Støddæpperen er af mærket Bilstein og ved søgning på Google, på det reservedelsnummer der fremgår af de af fabrikanten påklæbede labels, kan det konstateres at støddæpperen passer til højre side bag på en Mercedes E klasse." Nej, "sagkyndige" har ikke fundet oplysninger i "Google" på de numre der er påklæbet reservedelen. Hverken i "Google" eller i on line kataloget fra FTZ er der hits på disse reservedelsnumre. Det reservedelsnummer som "sagkyndige" har søgt på er reservedelsnummer A 211 320 09 25 80 (rettet med kugleskriver til A 211 320 09 25 70 som står på den medfølgende papkasse. Ja, rigtigt, den kan passe på højre side på den nævnte bil - men også på venstre side af samme).

Vi kan ikke anerkende nævnets afgørelse.

Nævnets afgørelse bygger alene på den af sagkyndige udarbejdede erklæring om reservedelen (støddæmperen, luftbælgen eller hvad den kaldes i netop dette øjeblik) og der er ikke udført en vurdering af rigtigheden af samme. I sagkyndigerklæringen er grunden til defekten alene beskrevet som "slidt igennem" ved de af den sagkyndige markerede huller. Det kræver ikke speciel viden, hverken i autoteknik eller andet, at vurdere denne påstand som urigtig. Det er ikke muligt at slide et område og samtidig efterlade skarpe kanter (se **foto nummer 6 & 8**). Det af sagkyndige optagede foto er af udmærket kvalitet, såfremt det ses i en billedfremviser, og viser ej heller slid i det område hvor bore- / stik- bidhullerne forefindes. Den omtalte slitage er på et område væk fra disse huller. Der er i den sagkyndiges omtale af slitage ikke taget hensyn til at kunde har kørt i bilen i 42 dage uden tryk på luftfjeren inden denne henvendte sig til os den 11. juni 2018 - et faktum der har betydning for påvirkning af materialet.

Vi er ikke af "Ankenævnet For Biler" eller sagkyndige blevet inviteret til at overvære besigtigelse af skaden på reservedelen.

Hverken "Ankenævnet For Biler", nævnets medlemmer eller den sagkyndige har oplyst os om muligheden for at overvære besigtigelsen af den af kunde indleverede reservedel hvilket er stærkt kritisabelt. Denne mulighed er jeg først blevet viden om den 08.07.2019 ved opringning fra nummer [REDACTED] af en medarbejder fra Deres forening. Havde jeg været med til denne besigtigelse kunne jeg have gjort den sagkyndige opmærksom på grunden til defekten på reservedelen.

Jeg forventer at sagen bliver genoptaget på et højere fagligt niveau end det vi har været vidne til gennem den sagsbehandling der indtil nu er udført - alternativt af sagen overfor klager bliver afvist og gebyret for den manglende sagsbehandling bliver krediteret til os.

Med venlig hilsen

Jørn Jørgensen

AICO

T direkte 54 76 13 07

 Remove_install air spring - A.pdf	28-03-2018 08:14	Nuance Power PD...	1.530 KB
 Remove_install air spring.pdf	28-03-2018 08:14	Nuance Power PD...	781 KB

Timestamp fra monteringsanvisning fra Mercedes.



1. Foto ovenfor viser den skade som luftfjederen havde ved besigtigelse af sagkyndige (skaden var til stede på det foto der er optaget den 16. april og som vi anonymt har modtaget) - men som er udeladt i sagen.



2. Fotoet til venstre viser skaden på luftfjeder. Fotoet er modtaget anonymt (kontrast og lys er justeret)

3. Fotoet til højre viser skaden med afmonteret plastring (den der anvendes til fastgørelse af den udvendige beskyttelse).

Trykmærker efter spændebånd viser at luftfjederens indvendige for en tid har siddet på plads.



4. Fotoet til højre, som vi anonymt har modtaget, viser reservedelslabel på papkasse.

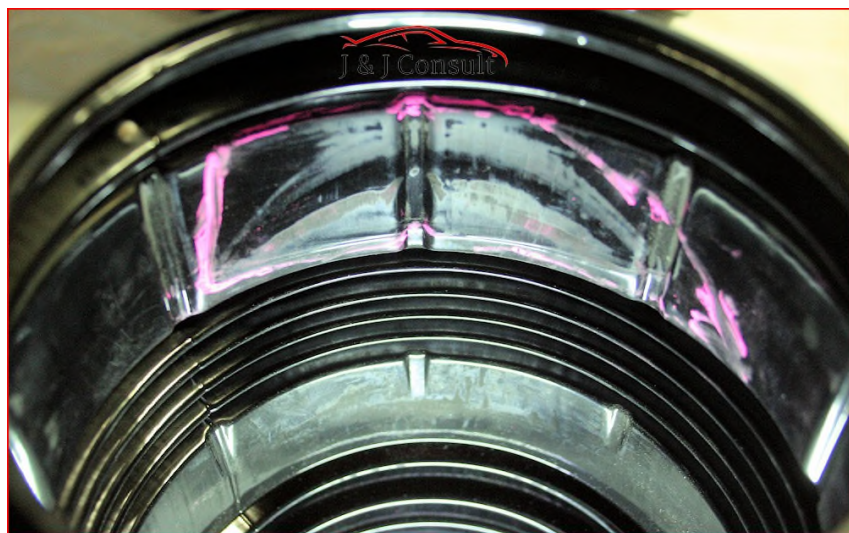




5. Til venstre vises skaden fra en anden vinkel.

6. Fotoet til højre viser bore- / stik- / bidhuller hvor materialet er "trukket op".

Dette er vort eget foto - men det af sagkyndige optagede foto er af lige så høj kvalitet hvor de samme skader kan observeres.



7. Fotoet til venstre viser den udvendige beskyttelse (inderside). Som det kan ses er der ikke tegn på materiale herfra der kan stikke hul i luftfjederens indvendige del.



8. Foto af luftfjederens indvendige del hvor materialet er stukket indad.