

# AUTORECHTSTAG AKTUELL

10. Februar 2015

## Das BVfK-Gewährleistungsexperiment – ein Praxistest am Beispiel eines Renault-Automatikgetriebes.

Mit Beispielen alltäglicher Rechtsfragen im Autokaufrecht  
aus der BVfK-Rechtsabteilung



Der wunderschöne und fast überkomplett ausgestattete Renault Modus hatte zwar schon ein paar Jährchen auf dem Buckel, aber nur wenige Kilometer auf dem Tacho.

Im siebten Jahr ihrer bis dahin glücklichen Beziehung trennte sich die bis dahin einzige Besitzerin von ihrem schwarzmetallic-farbenen und mit beige Leder ausgestatteten Schmuckstück. Es musste einfach mal was Neues her - auch Frauen trennen sich manchmal öfter von ihren Autos, als von ihren Männern.

Doch das Glück des neuen stolzen Besitzers, der ein scheinbar unversehrtes, kaum verbrauchtes Fahrzeug zum Viertel seines damaligen Neupreis erworben hatte, währte nicht lang:

Morgens, nur wenige 100 m nach dem Kaltstart, genau zwischen der Eiche, an dem sein Hund meist das Bein und der Kneipe, wo das Herrchen gerne das Glas hob, meldete das digitale Display ein Problem mit dem Automatikgetriebe. Es schaltete ins Notprogramm und das Getriebe des „Modus“ ließ sich nur durch einen Neustart des Motors wieder in den normalen Modus versetzen.

Omen ist Nomen und man könnte meinen: *Damit muss man bei einem Auto mit diesem Namen rechnen?*

Das sah der neue Besitzer jedoch anders, als er erfuhr, dass der Fehler nicht durch ein paar Einstellarbeiten, sondern nur durch den Tausch des kompletten Getriebes sicher behoben werden könne und verlangte selbiges nun vom seinem Autohändler.

Dieser suchte zunächst unabhängig von der Klärung rechtlicher Fragen nach einer günstigen Alternativlösung. Um es vorwegzunehmen: Die Mechanik des Getriebes funktionierte bis auf ein 50 € teures Ventil tadellos. Das Problem jedoch: Kein Getriebespezialist konnte ohne Zerlegung eine sichere Diagnose und somit auch Kostenprognose stellen. Daher war nachvollziehbar, dass nicht nur der Hersteller den kompletten Getriebetausch empfahl.

Dies erfolgte dann allerdings nicht, denn man wollte es genau wissen und gab eine Instandsetzung der Automatik in Auftrag.

Zwei Wochen später und knapp 1000 € ärmer war das Werk vollbracht: Das neue Ventil tat seinen Dienst und die Automatik schaltete tadellos - wir wissen jedoch heute noch nicht, wie lange sie das tun wird.

**Betrachten wir das Ganze aus juristischer Sicht**, denn das war Hintergrund dieses Experiments:

Das Fahrzeug eignete sich bei Übergabe für seine übliche Verwendung, erlitt jedoch innerhalb der ersten sechs Monate an wichtiger Stelle einen Defekt.

Ein Gutachter hätte im Streitfall wahrscheinlich die Art des Einsatzes im Kurzstreckenverkehr als Ursache für das in Folge dauerhaft zähflüssigen Getriebeöls versagenden Ventils ausgemacht.

Damit wäre klar: Die Ursache für das spätere Getriebeproblem lag bei Übergabe vor.

- 2 -

# AUTORECHTSTAG AKTUELL

10. Februar 2015

## Das BVfK-Gewährleistungsexperiment – ein Praxistest am Beispiel eines Renault-Automatikgetriebes.

- 2 -

Das wirft eine Vielzahl von Fragen auf:

- Muss eine Automatik bei gut 60.000 km immer noch perfekt schalten?
- Ist es normal, dass Kleinwagen mit Automatikgetriebe eher selten auf Betriebstemperatur kommen?
- Ist es normal, dass Automatikgetriebe bei dieser Art der Nutzung Probleme bereiten?
- Könnten es die Hersteller besser, oder ist das Stand der Technik?
- Muss das Automatikgetriebe in einem Renault Modus dem Stand der Technik entsprechen, auch wenn damit das Auto als Neuwagen unbezahlbar wird?
- Haftet der Kfz-Händler für produktions- und konstruktionsbedingte Defekte?

Die Autohersteller scheinen übrigens um dieses Problem zu wissen, denn entsprechend reduziert zum Beispiel Hyundai die Neuwagenangarantie für die Automatikversion des i10 von fünf auf drei Jahre.

Resümee: Der BVfK meint, das ist kein Sachmangel.

Ob Richter und Gutachter zu dem gleichen Ergebnis kommen werden, ist allerdings fraglich, denn vielfach reduziert sich die Betrachtung auf die im § 434 fest gelegte Norm:

*Eine Sache ist frei von Sachmängeln, wenn sie bei Gefahrübergang die vereinbarte Beschaffenheit hat. Soweit die Beschaffenheit nicht vereinbart ist, ist die Sache frei von Sachmängeln, wenn sie sich für die nach dem Vertrag vorausgesetzte Verwendung eignet, bzw. wenn sie sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine Beschaffenheit aufweist, die bei Sachen der gleichen Art üblich ist und die der Käufer nach der Art der Sache erwarten kann.*

Kurz gesagt: Kaputt darf nicht sein.

Die Beweislastumkehr ist § 476 tut dann ihr Übriges.

Wohin führt das? Der Renault Modus, insbesondere mit Automatikgetriebe kommt auf die schwarze Liste der Gebrauchtwagenhändler und so mancher Modus-Automatik-Besitzer wird beim Versuch der Inzahlunggabe feststellen, dass er seine Preisvorstellung, wenn überhaupt, nur noch im Privatmarkt erzielen wird.

Das ist die Botschaft dieser Geschichte: Wenn Gewährleistung immer mehr als Haltbarkeitsgarantie verstanden wird, verlagert sich ein noch größerer Teil des Gebrauchtwagenhandels (derzeit 40%) in den Privatmarkt. Dem Führerscheinneuling, Studenten und Auszubildenden werden beim Gebrauchtwagenkauf infolgedessen die Gewährleistungsrechte ebenso vollständig vorenthalten, wie dem Geringverdiener. Es gilt, mit der gesetzlichen Mangeldefinition nicht großzügiger umzugehen, als es der Gesetzgeber nach Ansicht des BVfK gewollt hat.

**+++ AUTORECHTSTAG AKTUELL** jeden Dienstag mit zusammenfassenden Informationen zu den Referaten des 8. Deutschen Autorechtstages und aktuellen Autorechtsthemen.+++

Info und Anmeldung:

[www.autorechtstag.de](http://www.autorechtstag.de)

