

Der Kfz- Sachverständige

Die Fachzeitschrift für Technik, Gutachten und Recht



GUTACHTEN

> Kleine Ursache – große Wirkung

TECHNIK

> Fahren Sie schon Sicherheit?

RECHT

> Die Rechtsprechung aus 2009/2010 zur Ablehnung des Gerichtssachverständigen wegen Besorgnis der Befangenheit

5
2011



**Bundesanzeiger
Verlag**



Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen
Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V.

Kleine Ursache – große Wirkung

In dem selbstständigen Beweisverfahren vor dem Amtsgericht XY sollte geklärt werden, ob der PKW Mazda 6 nach einer durchgeführten Reparatur des Turboladers und einer später erfolgten Erneuerung der Motorkupplung einen Motorschaden aufweist

Auftrag

Gemäß Beweisbeschluss des Amtsgerichts XY vom 30.06.2010 soll das Gutachten eines Sachverständigen bezüglich folgender Fragen eingeholt werden:

1. Weist das Fahrzeug Mazda, Modell M6 5T 2.0 mit der Fahrzeug-Ident-Nr. JMZGG14TXXXXXXXXXX, einen Motorschaden auf?
2. Liegt die Ursache für den Motorschaden darin begründet, dass die von der Antragsgegnerin am 26.03.2008 bzw. 15.07.2008 durchgeführten Reparaturen am Turbolader bzw. an der Kupplung unsachgemäß ausgeführt wurden?
3. Liegt ein Defekt an der Schwungscheibe vor, der durch eine unsachgemäße Reparatur der Kupplung entstanden ist?
4. Liegt die Ursache für den Defekt an der Schwungscheibe bzw. dem Umstand, dass der Motor sich nicht mehr dreht, gegebenenfalls darin begründet, dass die Antragsgegnerin trotz defekter Kupplung mehrfach versucht hat, das Fahrzeug, nachdem sie den Motor angeschaltet hatte, auf einen Hänger zu fahren, um das Fahrzeug abzuschleppen?
5. Worin liegt die Ursache des Schadens am Motor, wenn der jetzt vorhandene Mangel nicht auf ein fehlerhaftes Verhalten der Antragsgegnerin zurückzuführen ist?
6. Welche Reparaturkosten entstehen, um den Motor wieder instandzusetzen und das Fahrzeug wieder in einem fahrbereiten Zustand zu versetzen, sofern noch eine Reparatur möglich ist?
7. Liegt ein wirtschaftlicher Totalschaden am Motor bzw. PKW vor?

Vorbetrachtung

Zur Ausarbeitung des Gutachtens stand die Zivilakte des Amtsgerichts XY bis einschließlich Blatt 32 zur Verfügung.

Hieraus geht hervor, dass der Antragsteller der Ansicht ist, dass die Antragsgegnerin bei der Reparatur der Motorkupplung einen Fehler gemacht hat, weshalb sich der Motor nicht mehr drehen lässt.

Die Antragsgegnerin wiederum behauptet, dass das Fahrzeug einen Motorschaden habe, da der Motor mit zu wenig Motoröl betrieben worden sei. Deshalb lasse sich der Motor nicht mehr drehen. Zudem sei das Zweimassenschwungrad defekt, dies sei dem Antragsteller bei der Erneuerung der Motorkupplung mitgeteilt worden, der Antragsteller habe das Zweimassenschwungrad aber aus Kostengründen nicht austauschen lassen wollen.

Anzumerken ist ferner, dass knapp vier Monate vor Erneuerung der Motorkupplung an dem Fahrzeug der Turbolader erneuert worden ist.

Da mehrere außergerichtliche Einigungsversuche, u.a. durch Einschalten der örtlichen Schiedsstelle, gescheitert waren, war das Fahrzeug mittlerweile über zwei Jahre abgestellt gewesen und nicht benutzt worden.

Aufgrund des Beweisbeschlusses war es erforderlich, das streitgegenständliche Fahrzeug zu besichtigen. Die Besichtigung fand am 22.11.2010 bei der Firma Autohaus M., Mazda-Vertragswerkstatt, statt.

Fahrzeugdaten

Die Fahrzeugdaten wurden aus der Zulassungsbescheinigung Teil I entnommen. Die Fahrzeugidentität wurde am Fahr-



Das Fahrzeug des Antragstellers von der Vorderseite.

zeug überprüft, eine Übereinstimmung lag vor.

Art, Fabrikat, Typ: PKW – Mazda – GG/GY – Mazda 6

Aufbauart: Limousine, 5-türig

Fahrzeug-Ident-Nr.: JMZGG-14TXXXXXXXXXX

Motor: Dieselmotor

Leistung/Hubraum: 89 kW/1.998 cm³

HSN/TSN: 7118/264

Erstzulassung: XX.02.2005

Amtl. Kennzeichen: OHNE

Km-Stand abgelesen: 101.540

Nächste HU: 02/2010

...

Die letzte Zulassung des Fahrzeuges erfolgte am 27.11.2006 auf den Antragsteller. Das Fahrzeug ist zwischenzeitlich vom Antragsteller abgemeldet worden.

Am Fahrzeug konnten folgende nicht behobene Altschäden festgestellt werden:

Die gesamte Karosserieaußenhaut ist durch einen unbehobenen Hagelschaden mehr oder minder stark eingedellt. Ferner ist der Schweller links stark eingedrückt. Des Weiteren konnten leichte Beschädigungen und Gebrauchsspuren an der Stoßfängerabdeckung vorn sowie an der Stoßfängerabdeckung hinten festgestellt werden.

Besichtigung des Fahrzeuges

Nach Aufnahme der allgemeinen Fahrzeugdaten wurde zunächst der Ölstand des Motors gemessen. Der Ölstand am Ölpeilstab befindet sich leicht unterhalb der Minimum-Markierung. Der Motorölstand ist somit nicht in Ordnung.

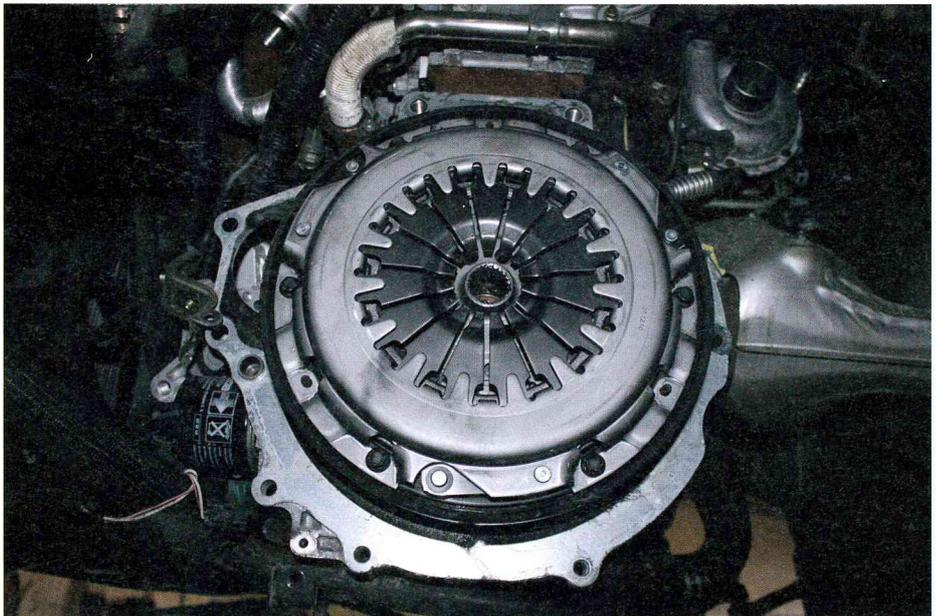
Der Kühlmittelstand wurde ebenfalls kontrolliert, das Kühlmittel liegt zwischen Minimum- und Maximummarkierung. Der Kühlmittelstand ist in Ordnung.

Nachdem das Radhaus vorne rechts freigelegt worden war, wurde versucht, den Motor über die Kurbelwellenriemenscheibe zu drehen. Hierbei befand sich das Schaltgetriebe in Neutralstellung, d.h. es war kein Gang eingelegt. Es konnte festgestellt werden, dass sich der Motor nicht drehen lässt.

Anschließend wurde erneut versucht, den Motor über die Kurbelwellenriemenscheibe zu drehen, und zwar bei getretenem Kupplungspedal. Auch hierbei ließ sich der Motor über die Kurbelwellenriemenscheibe nicht drehen.



Zu Beginn der Untersuchung ließ sich der Motor über die Kurbelwellenriemenscheibe nicht drehen.

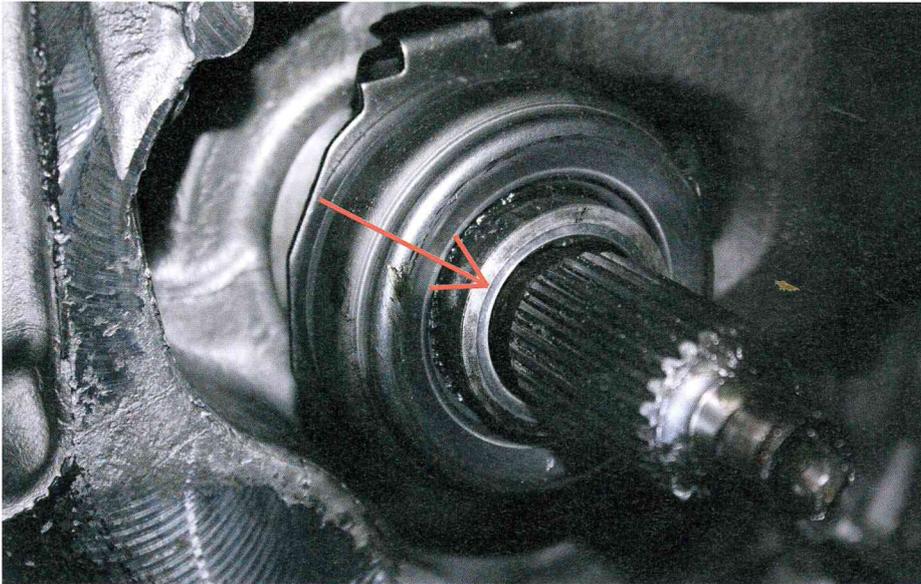


Motorkupplung in dem Zustand, wie sie von der Antragsgegnerin eingebaut worden war.

Um zu überprüfen, ob die Motorkupplung durch die Antragsgegnerin korrekt eingebaut worden ist und um festzustellen, warum sich der Motor nicht drehen lässt, wurde sachverständigerseits der Firma M. der Auftrag erteilt, das Getriebe auszubauen. Da für den Ausbau des Getriebes unter anderem die Batterie, Teile der Vorderachse, der Motorträger, der Luftfilter sowie der Anlasser ausgebaut werden müssen und hierfür ein Zeitaufwand von ca. drei Stunden erforderlich ist, wurde unter Zustimmung aller anwesenden Verfahrensbeteiligten vereinbart, dass die Besichtigung unterbrochen und am gleichen Tag gegen 15 Uhr beim Autohaus M. fortgesetzt werden soll. Der Firma M.

wurde aufgegeben, das Getriebegehäuse nur soweit freizulegen, dass im Beisein sämtlicher anwesender Verfahrensbeteiligter gegen 15 Uhr das Getriebegehäuse abgebaut werden kann. Die Besichtigung wurde dann unterbrochen.

Bei der Fortsetzung des Besichtigungstermins am gleichen Tage um 15 Uhr war das Getriebe zwischenzeitlich durch die Mitarbeiter der Firma M. soweit freigelegt, dass es nur noch mit zwei Schrauben an dem Motorblock befestigt war. Die beiden Schrauben wurden gelöst und das Getriebegehäuse wurde ausgebaut. Anschließend wurde versucht, den Motor über die Kurbelwellenriemenscheibe zu drehen. Es konnte festgestellt werden,



An der Führungshülse des Ausrücklagers ließ sich eine Kontaktspur in Form eines Abdrucks von der Kupplungsscheibe feststellen.

dass sich der Motor nach Ausbau des Getriebes über die Kurbelriemenscheibe drehen lässt.

Im eingebauten Zustand konnten zunächst an der Druckplatte der Kupplung

keine Beschädigungen oder Auffälligkeiten festgestellt werden.

Die Getriebeglocke wurde von der Innenseite begutachtet. Hier ließ sich an der Führungshülse des Ausrücklagers eine

Kontaktspur in Form eines Abdrucks von der Kupplungsscheibe feststellen.

Nachdem die Druckplatte der Motor-Kupplung demontiert worden war, konnte festgestellt werden, dass die Kupplungsscheibe falsch herum eingebaut worden war. Hierdurch ist es zum Kontakt zwischen der Kupplungsscheibe und der Führungshülse des Ausrücklagers gekommen, was zum Blockieren des Motors geführt hat.

Die Kupplungsscheibe muss gemäß Herstellervorgabe so eingebaut werden, dass die ausgeprägte Seite der Nabe zur Motorseite hin zeigt.

Im vorliegenden Fall war die Kupplungsscheibe falsch herum eingebaut, sodass die ausgeprägte Seite der Nabe in Richtung Getriebeseite zeigte. Eine Kopie der Herstelleranweisung hinsichtlich des Einbaus der Kupplungsscheibe ist diesem Gutachten in der Anlage beigelegt.

Nachdem die Kupplung ausgebaut worden war, konnte die Sekundärschwungradscheibe (getriebeseitig) des Zweimassenschwungrades im eingebau-



So war die Kupplungsscheibe durch die Antragsgegnerin montiert worden (die rot markierte Nabe der Kupplungsscheibe ist nicht ausgeprägt).



So hätte die Kupplungsscheibe von der Antragsgegnerin montiert werden müssen (die rot markierte Nabe der Kupplungsscheibe ist ausgeprägt).



Die ausgeprägte Seite der Nabe der Kupplungsscheibe zeigt im vorliegenden Fall nach links zur Getriebeseite (falscher Einbau).



Die ausgeprägte Seite der Nabe der Kupplungsscheibe zeigt im vorliegenden Fall nach rechts zur Motorseite (korrekter Einbau).

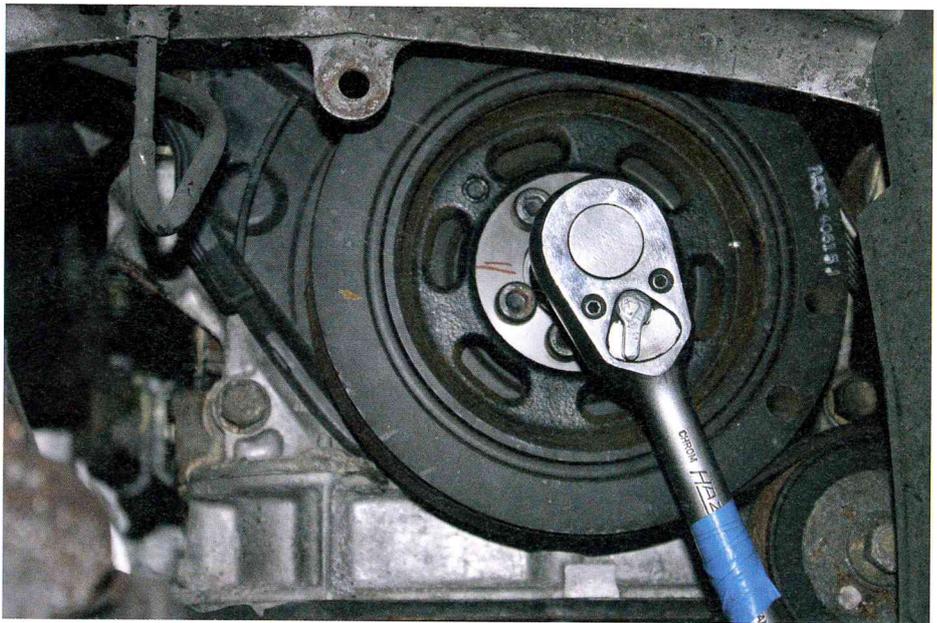
ten Zustand begutachtet werden. Hierbei konnte festgestellt werden, dass die Schwungscheibe zum einen leichte örtliche Verfärbungen und zum anderen ein erhebliches Kippspiel von mehr als drei Millimetern aufweist. Aufgrund des festgestellten Kippspiels ist das Zweimassenschwungrad aus sachverständiger Sicht defekt.

Anschließend wurde die Kupplung korrekt und mit der ausgeprägten Seite der Nabe der Kupplungsscheibe zur Motorseite hin eingebaut. Danach wurde das Getriebe an den Motorblock angeflanscht. Bei angebautem Getriebe wurde erneut versucht, den Motor über die Kurbelwellenriemenscheibe zu drehen. Der Motor ließ sich problemlos über die Kurbelwellenriemenscheibe drehen, sodass die Ursache für das Blockieren des Motors in der falsch eingebauten Kupplungsscheibe begründet ist.

Nachdem das Fahrzeug durch die Firma Autohaus M. wieder komplettiert worden war und die Batterie des Fahrzeuges aufgeladen worden war, wurde eine Kompressionsmessung des Motors bei betriebswarmem Motor durchgeführt, um sachverständigerseits eine Aussage bezüglich eines eventuellen Motorschadens am Fahrzeug des Antragstellers treffen zu können. Die Kompressionsmessung führte zu dem Ergebnis, dass die Kompression an allen vier Zylindern des Motors nahezu gleichmäßig 22 bar Verdichtungsdruck beträgt und somit in Ordnung ist.

Abschließend wurde an dem Fahrzeug eine Technische Untersuchung durchgeführt, um sachverständigerseits eine Aussage treffen zu können, welche Maßnahmen erforderlich sind, um das Fahrzeug wieder in einen fahrbereiten Zustand zu versetzen.

Hierbei stellte sich heraus, dass sich die einzelnen Gangstufen bei laufendem Motor und stehendem Fahrzeug kaum einlegen lassen. Ist der Motor ausgestellt, so lassen sich die einzelnen Gangstufen einwandfrei schalten. Die Ursache für diesen Mangel lässt sich durch eine verbogene Kupplungsscheibe erklären, die dazu führt, dass die Kupplung bei laufendem Motor trotz durchgetretenem Kupplungspedal nicht vollständig trennt. Durch den fehlerhaften Einbau der Kupplungsscheibe durch den Antragsgegner hat die Führungshülse des Ausrücklagers auf die Nabe der Kupplungsscheibe gedrückt, was zum einen zum Blockieren des Motors und zum anderen zum Verzug der Kupplungsscheibe geführt hat.



Bei wieder angebautem Getriebe konnte der Motor problemlos über die Kurbelwellenriemenscheibe gedreht werden.

Des Weiteren konnten technische Mängel am Fahrzeug festgestellt werden, die jedoch nicht in einem Zusammenhang mit der Reparatur vom 15.07.2008 stehen. Neben Ausfällen im Bereich der Lichtanlage konnten verschlissene Gummilager an den Spurstangen der Hinterachse festgestellt werden. Auch die Bremsklötze an der Vorderachse sind verschlissen. Eine Manschette an der Antriebswellenlager vorne rechts ist beschädigt.

Beantwortung des Beweisbeschlusses

Der Beweisbeschluss kann aufgrund der zuvor gemachten Ausführungen wie folgt beantwortet werden:

Zu 1.

Das Fahrzeug Mazda, Modell M6 5T 2.0 mit der Fahrzeug-Ident-Nr. JMZGG-14TXXXXXXXXX, weist keinen Motorschaden auf.

Zu 2.

Die Ursache, dass sich der Motor zu Beginn der Untersuchung nicht drehen ließ, ist darin begründet, dass die am 15.07.2008 von der Antragsgegnerin durchgeführte Reparatur an der Kupplung unsachgemäß ausgeführt worden ist. Die Kupplungsscheibe ist durch die Antragsgegnerin falsch herum eingebaut worden, wodurch es zu einem Kontakt zwischen der Nabe der Kupplungsscheibe und der Führungshülse des Ausrücklagers gekommen ist, was zum Blockieren des Motors geführt hat.

Zu 3.

Es liegt ein Defekt an der Sekundärschwungscheibe des Zweimassenschwungrades vor. Die Sekundärschwungscheibe weist ein zu hohes Kippspiel auf. Ferner ließen sich leichte örtliche Verfärbungen an der Sekundärschwungscheibe feststellen. Das zu hohe Kippspiel lässt sich nicht durch eine unsachgemäße Reparatur der Kupplung erklären.

Zu 4.

Die Ursache für den Defekt am Zweimassenschwungrad lässt sich nicht damit begründen, dass die Antragsgegnerin trotz defekter Kupplung mehrfach versucht hat, das Fahrzeug, nachdem sie den Motor angeschaltet hatte, auf einen Anhänger zu fahren, um das Fahrzeug abzuschleppen. Das erhöhte Kippspiel an der Sekundärschwungscheibe ist auf die Laufleistung des Fahrzeuges zurückzuführen. Die leichten örtlichen Verfärbungen an der Schwungscheibe sind ebenfalls durch die Laufleistung des Fahrzeuges zu erklären, gegebenenfalls sind die Verfärbungen durch den Versuch der Antragsgegnerin, trotz defekter Kupplung mit dem Fahrzeug auf einen Anhänger zu fahren, verstärkt worden. Das Zweimassenschwungrad ist jedoch im Wesentlichen aufgrund des zu hohen Kippspiels an der Sekundärschwungscheibe erneuerungsbedürftig. Der Umstand, dass sich der Motor nicht mehr drehen lässt, kann nicht damit begründet werden, dass die Antragsgegnerin trotz defekter Kupplung

mehrfach versucht hat, das Fahrzeug auf einen Anhänger zu fahren.

Zu 5.

Aufgrund der durch den Unterzeichner am Motor durchgeführten Untersuchungen gibt es aus sachverständiger Sicht keine Anhaltspunkte, dass an dem Motor ein Motorschaden vorliegt.

Zu 6.

Außer einem erforderlichen Motoröl- und Ölfilterwechsel, der aufgrund der langen Standzeit des Fahrzeuges erforderlich ist, entstehen keine Reparaturkosten, um den Motor wieder in Betrieb zu nehmen.

Um das Fahrzeug wieder in einen fahrbereiten Zustand zu versetzen, muss die Kupplungsscheibe erneuert werden. Die Erneuerung der Kupplungsscheibe steht in einem ursächlichen Zusammenhang mit der Reparatur der Antragsgegnerin vom 15.07.2008.

Über die Arbeiten für den erforderlichen Motoröl- und Ölfilterwechsel sowie für die Erneuerung der Kupplungsscheibe wurde eine Reparaturkosten-Kalkulation erstellt, die diesem Gutachten in der Anlage beigelegt ist. Die erforderlichen Reparaturkosten betragen hiernach 727,04 € einschl. MwSt. Die MwSt. geht in diesem Betrag mit 116,08 € ein, sodass die Reparaturkosten netto 610,96 € betragen. Bei den in der Reparaturkostenkalkulation eingesetzten Lohnfaktoren handelt es sich um die Stundenverrechnungssätze der Firma Autohaus M. GmbH.

Des Weiteren müssen die Bremsklötze an der Vorderachse erneuert werden, um das Fahrzeug wieder in einen fahrbereiten Zustand zu versetzen. Ferner sollten die Mängel im Bereich der Lichtanlage, an den Spurstangen der Hinterachse und an der Antriebswellenlagerung zeitnah behoben werden. Diese Arbeiten stehen jedoch nicht in einem Zusammenhang mit der Reparatur vom 15.07.2008.

Nach Durchführung aller aufgeführten Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass sich das Fahrzeug in einem fahrbereiten und verkehrssicheren Zustand befindet.

Zu 7.

Weder am Motor noch am PKW liegt ein wirtschaftlicher Totalschaden vor.

Schlussatz

Das Gutachten umfasst Blatt 1–10, eine Herstelleranweisung bezüglich des korrekten Einbaus der Motorkupplung, eine Reparaturkostenkalkulation sowie 16 Fotoaufnahmen.

Sicherheit · Technik · Gefahrgut

„Reinking“ in Neuauflage!



500 Seiten,
Format DIN A5, 58,- €

inkl. MwSt. und Versandkosten
(deutschlandweit)

Reinking · Sprenger

AutoLeasing und AutoFinanzierung

Das Praktikerbuch zu Autoleasing- und Finanzierung in 5. Auflage. Obwohl es Finanzierungsleasing in Deutschland seit nahezu 50 Jahren gibt, sind die Hintergründe und Zusammenhänge dieser Geschäftsart weitgehend unbekannt. Die mit dem Leasing verbundenen Risiken und Gefahren werden häufig unterschätzt. Hinzu kommt noch die Kfz-Finanzierung im Wege von Personalkrediten. Zu diesen und vielen anderen Themen liefert das Praxisbuch in übersichtlicher und verständlicher Art und Weise alle Informationen, die die am Kfz-Leasing- und Kfz-Finanzierungsgeschäft beteiligten Personen und ihre Anwälte benötigen, um auftretende Probleme sicher und schnell zu bewältigen.

AUTORENINFOS

Dr. Kurt Reinking, Rechtsanwalt, Bergisch-Gladbach
Wolfgang Sprenger, Rechtsanwalt, Köln

Erscheinungstermin: III. Quartal 2012



Bundesanzeiger
Verlag

Recht
vielseitig!