



Keine große Sache

Als preiswerte Alternative zum Komplettaustausch bieten Werkstätten **bei kleinen Schäden Smart Repair** an. Doch was sagen Leasinggesellschaften bei der Rückgabe zu solchen Reparaturen?

von Dagmar Ziegner

Ein kleiner Kratzer in der Stoßstange, das Loch im Sitzpolster oder die Dellen nach einem Hagelschlag: Die Beseitigung solcher Schäden durch den Komplettaustausch des beschädigten Fahrzeugteils ist meist unverhältnismäßig teuer. Als preiswerte Alternative bieten viele Werkstätten Smart Repair an, ein Reparaturverfahren, das speziell für die Beseitigung kleiner Schäden geeignet ist. Dabei wird lediglich die betroffene Stelle behandelt, ein Ausbau oder

Austausch des defekten Teils wird so vermieden. Die eingesetzten Smart-Repair-Verfahren hängen dabei vom jeweiligen Schaden ab. Dellen und Beulen werden mittels bestimmter Hebelwerkzeuge entfernt, kleine Lackschäden lassen sich per Spot-on-Lackierung ausbessern, beim Steinschlag in der Windschutzscheibe wird flüssiges Kunstharz eingesetzt, und auch Stoffsitze und kleine Schäden im Armaturenbrett lassen sich mit Smart Repair fast unsichtbar flicken.

Foto: Carglass



Smart Repair bei Versicherungsschäden?

Smart Repair ist inzwischen eine anerkannte Reparaturmethode für kleinere Schäden. Daher sind grundsätzlich immer mehr Versicherungen bereit, sich an der Reparatur eines Kleinschadens mittels Smart Repair zu beteiligen. Fast jede Versicherung übernimmt beispielsweise inzwischen die Kosten einer solchen Reparatur der Windschutzscheibe. Doch vor allem bei Haftpflichtschäden kommt es immer wieder zu Streitigkeiten. Denn ein Geschädigter ist zwar einerseits verpflichtet, von mehreren gleich guten Reparaturmethoden die günstigere zu wählen, hat aber andererseits Anspruch auf eine sach- und fachgerechte Reparatur. Und ob Smart-Repair-Verfahren dafür

ausreichen, ist im Einzelfall durchaus umstritten. Beispielsweise kann ein Kratzer im Lack auch das Blech des Kotflügels beschädigt haben und zum Durchrosten des Materials führen, selbst wenn die Stelle nach einer Smart-Reparatur oberflächlich intakt aussieht. Und war der Kotflügel vor dem Unfall unbeschädigt, hat der Geschädigte Anspruch auf einen neuen Kotflügel ohne Kratzer und nicht auf einen solchen mit einem ausgebesserten Kratzer. Kfz-Gutachter und Verkehrsanwälte empfehlen daher meist die fachgerechte, werterhaltende Instandsetzung, und auch die Gerichte entscheiden häufig zugunsten der klassischen Reparaturmethode.

»Smart« bezieht sich übrigens nicht auf die Art und Weise der Ausführung, sondern setzt sich aus den Anfangsbuchstaben des englischen Begriffs »Small Middle Area Repair Technologies« zusammen. Dies lässt sich mit »Reparaturtechnologien für kleine bis mittelgroße Bereiche« übersetzen.

Smart-Repair-Verfahren gibt es seit fast 30 Jahren, doch erst in den letzten 10 Jahren haben sie sich als Alternative zu herkömmlichen Verfahren etabliert. »Ich habe Smart Repair bereits in den 90er-Jahren angeboten, doch damals hatten die Kunden wenig Interesse. Durchgesetzt hat sich das Verfahren erst, als freie Werkstätten es flächendeckend anboten und damit die markengebundenen Werkstätten unter Druck setzten«, berichtet Markus Herrmann, Vorsitzender des Bundesverbands Fahrzeugaufbereitung, der in München eine Autowerkstatt betreibt. Gegenüber dem Austausch eines kompletten Teils hat Smart Repair zwei wesentliche Vorteile. Zum einen ist die

Methode wesentlich preisgünstiger. »Grundsätzlich kann man sagen, dass die Kosten für Smart Repair bei etwa einem Drittel liegen«, sagt Herrmann. Zum anderen lässt sich eine Smart-Repair-Reparatur meist schneller durchführen, und statt nach zwei bis drei Tagen kann der Kunde das Fahrzeug nach wenigen Stunden wieder abholen.

Auch Leasinggesellschaften haben grundsätzlich keine Vorbehalte gegen die preisgünstige Reparaturmethode – solange das Ergebnis stimmt. Und dies wird in der Regel anhand standardisierter Bewertungsverfahren und unter Hinzuziehung neutraler Gutachter geprüft. »Grundsätzlich können Kunden bei uns Smart Repair nutzen. Wichtig ist nur, dass der Schaden korrekt beseitigt wurde. Im Rahmen unserer Dekra-zertifizierten Leasingrücknahme ist lediglich entscheidend, dass das Fahrzeug den im Schadenkatalog definierten Vorgaben entspricht«, erläutert Malte Krause, Pressesprecher bei Volkswagen Financial Services. Auch bei freien Leasinggesellschaften stößt die Reparaturmethode nicht auf Ablehnung. »Die Reparatur eines Unfallschadens hat bei einer autorisierten Werkstatt unter >

„Eine Smart-Repair-Reparaturmethode kann einen gleichwertigen Weg der Schadenbehebung darstellen.“

Dieter Jacobs,
Geschäftsleitung Fuhrparkmanagement, Lease Plan



Berücksichtigung der Herstellervorgaben mit Originalersatzteilen zu erfolgen. Eine sach- und fachgerechte Smart-Repair-Reparaturmethode kann je nach Beschädigung einen gleichwertigen Weg der Schadenbehebung darstellen«, so Dieter Jacobs, Geschäftsleitung Fuhrparkmanagement von Lease Plan Deutschland. Und Hubertus Mersmann, Geschäftsführer Fleet der Deutschen Leasing AG, erklärt: »Bei der Rückgabe von Fahrzeugen lassen wir grundsätzlich ein Gutachten über den Zustand des Fahrzeugs erstellen. Sind Schäden vorhanden und diese nicht nutzungskonform, entscheidet der Gutachter über die jeweilige Reparaturmethode. Immer dann, wenn möglich, weist der TÜV Süd auch die kostengünstige Lösung Smart Repair aus.« Mersmann weist darauf hin, dass es bei Kunden mit reinem Finanzierungsleasing unter Umständen durch nicht fach- und sachgerecht behobene Schäden zu Minderwerten kommt. »Hier empfehlen wir eine kurze Rücksprache mit uns, damit wir einen unserer Partner für Smart-Repair-Lösungen vorschla-

gen können«, so der Geschäftsführer. Auch ALD Automotive rät den Kunden, nicht eigenmächtig eine Smart-Repair-Reparatur durchführen zu lassen. »Denn grundsätzlich rechnen wir nach der ›fairen Fahrzeugbewertung VMF‹ ab, die von vornherein transparent regelt, welche Schäden am Fahrzeug akzeptiert werden und welche nicht. Eine Abrechnung erfolgt dabei nicht zu den Reparaturkosten, sondern nur mit dem deutlich niedrigeren Minderwert – also mit dem Wert, um den sich der Verkaufswert des Fahrzeugs aufgrund eines Schadens verringert. Wir empfehlen daher nicht, Fahrzeuge per Smart Repair instand zu setzen, nur um Rückgabekosten zu vermeiden«, erläutert Geschäftsführer Karsten Rösel. Denn wenn bei der Rückgabe Schäden entdeckt werden, die vom Kunden in Eigenregie per Smart Repair nicht fachgerecht repariert wurden, kann dies erneute Reparaturkosten zur Folge haben. Entscheidet der Gutachter allerdings, dass die Methode des Smart Repair zur Schadenbehebung geeignet ist, wird sie auch angewendet. »Hier haben nicht nur wir, sondern auch Versicherer und unsere Kunden ein Interesse an einer nachhaltigen, kostenoptimierten Schadeninstandsetzung«, so Rösel. Wer also bei der Rückgabe eines Leasingfahrzeugs keine unangenehmen Überraschungen erleben will, sollte vor der Beauftragung einer Smart-Repair-Reparatur mit seiner Leasinggesellschaft Kontakt aufnehmen. ■

VMF: faire Rückgabe

Der Verband markenunabhängiger Fuhrparkmanagementgesellschaften hat einen Schadenkatalog zur fairen Rückgabe erarbeitet. Er lässt Rückschlüsse zu, was von den Leasinggesellschaften nicht akzeptiert wird:

- Farbunterschiede nach Beilackierung
- Orangenhaut, Lackeinschlüsse und Sprühnebel durch eine Beilackierung
- Mehr als zwei Beulen mit über zwei Zentimeter Durchmesser
- Nicht behobene oder nicht fachgerecht instand gesetzte Schäden
- Bohrlöcher im Innenraum, wenn sie im Sichtfeld sind

Den Schadenkatalog setzen Arval, Athlon, ALD, die Deutsche Leasing, GE Capital, Lease Plan und Mobility Concept ein.