

Leasing-Schadenkatalog für PKW und Transporter bis 3,5 t

TARGO Leasing GmbH



Die nachfolgenden Bewertungskriterien wurden von der Hüsges Gruppe im Auftrag der TARGO Leasing GmbH entwickelt, um einheitliche, nachvollziehbare und faire Bewertungskriterien für Ihren Leasingrückläufer zu gewährleisten.



I. Vorwort

Bei der Rückgabe von Leasingfahrzeugen können Diskussionen über vorhandene Schäden entstehen. Im Mittelpunkt steht dabei oft die Frage, ob es sich um **normale Gebrauchsspuren** oder um **tatsächliche Beschädigungen** handelt. Diese Unterscheidung ist entscheidend dafür, wer für die Kosten der Schadenbeseitigung aufkommt oder inwieweit eine Wertminderung anzusetzen ist.

Jeder festgestellte Schaden wird dokumentiert. Die Bewertung und Einordnung der Schäden erfolgen anhand der nachfolgenden, festgelegten Kriterien, die auch vertragliche Vereinbarungen zwischen den Parteien berücksichtigen. In diesem Schadenkatalog sind die wichtigsten Schadensarten sowie verschiedene Schadensklassen detailliert beschrieben und mit Beispielfotos veranschaulicht. Daraus ergeben sich folgende Vorteile bei der Bewertung von Fahrzeugen:

- einheitliche und transparente Bewertungsgrundlage,
- Klarheit und Sicherheit für Leasingnehmer,
- verständliche und vertraglich definierte Kriterien für die Fahrzeugrücknahme bei Leasingverträgen.

II. Fahrzeugbewertung

Jedes Leasingfahrzeug, das am Ende seiner Laufzeit zurückgeführt wird, durchläuft eine Fahrzeugbewertung. Hier wird über den Zustand des Fahrzeugs entschieden und die anzusetzende Wertminderung festgelegt. Jedes Gebrauchtfahrzeug weist übliche Gebrauchsspuren auf. Je länger und je intensiver das Fahrzeug genutzt wurde, desto höher ist deren Anteil. Für die korrekte Einschätzung der Gebrauchsspuren bzw. Schäden sind bestimmte Besichtigungsbedingungen notwendig. Wesentliche Voraussetzungen hierfür sind:

- Tageslicht (ruhiges Licht) oder ausreichendes Kunstlicht,
- ein innen und außen aufbereitetes Fahrzeug sowie technische Hilfsmittel zur Inaugenscheinnahme.

All diese Voraussetzungen tragen dazu bei, dass eine marktfaire und neutrale Bewertung durchgeführt werden kann.

III. Fahrzeugrückgabe

Hier einige Hinweise für eine unkomplizierte Fahrzeugrückgabe:

- Eine vorzeitige Rückgabe des Fahrzeugs ist nicht möglich.
- Das Fahrzeug wurde von **innen und außen gereinigt**, sodass es begutachtet werden kann.
- Sämtliche nicht zum Fahrzeug gehörenden bzw. nicht mitverleasten Teile und Folierungen wurden entfernt.
- Die im Leasingumfang enthaltene Bereifung wurde zurückgegeben.
- Das Fahrzeug wurde bei Rückgabe ausreichend betankt (Reichweite mind. 80 km).
- Die Nachweise über eingehaltene Wartungsintervalle/HU liegen vor.
- Der Fahrzeugschein liegt vor (Zulassungsbescheinigung Teil I).
- Sonstiges mitverleastes Zubehör liegt vor.

IV. Schadensarten und -klassen

4.1. Allgemein

Die Bewertung entsteht durch eine zerlegungsfreie Sichtprüfung. Es wird eine Schadensaufnahme durchgeführt, bei der der durchschnittliche Zustand eines vergleichbaren Gebrauchtfahrzeugs zugrunde gelegt wird.

- Das Fahrzeug muss sich in einem dem Alter und der Laufleistung entsprechenden Erhaltungszustand befinden.
- Es muss gemessen am Zustand der Auslieferung – Zubehör/Sonderzubehör – unverändert sein.

Es ist keine Durchführung der Standardprüfpunkte möglich, wenn das Fahrzeug nicht verkehrs- und betriebssicher ist und/oder übermäßige Schäden und/oder Mängel aufweist (Hagelschaden, Elementarschaden).

4.2. Schadensumfang

Um Schäden präzise nach Größe und Intensität einordnen zu können, werden bei der Einstufung stets das Fahrzeualter, die Laufleistung, Nutzungshäufigkeit, Klassifizierung sowie die aktuelle Marktlage berücksichtigt. Da ältere Gebrauchtfahrzeuge oft eine höhere Laufleistung erreichen als „junge Gebrauchte“, müssen diese gesondert betrachtet werden.

Fahrzeuge mit einem Alter über 12 Monate und/oder über 30.000 km Laufleistung weisen eine höhere Anzahl an zulässigen Gebrauchsspuren auf als Fahrzeuge unter 12 Monaten und/oder unter 30.000 km Laufleistung. Es ist jederzeit die kostengünstigste Instandsetzungsmethode in Betracht zu ziehen, welche dem Fahrzeug gerecht wird.

4.3. Schadensarten

- Verschmutzungen Innenraum
- Kratzer/Abschürfungen
- Steinschläge/Dellen/Beulen
- Beschädigungen an Kunststoffteilen/Felgen/Reifen

4.3.1. Verschmutzungen/Innenraum

Reparaturen an Polstern und Sitzen sind akzeptabel, wenn sie nicht im Sichtbereich liegen oder professionell gearbeitet sind. Verschmutzungen, die nicht durch eine normale Reinigung entfernt werden und nur in der darauffolgenden Reinigungsstufe (chemische Nassreinigung) entfernt werden, werden als Beschädigung angesehen.

4.3.2. Kratzer

Kratzer sind strichförmige Beschädigungen, die durch mechanische Abtragung des Lackes bzw. der Lackoberfläche oder von Lackschichten entstehen. Im schlimmsten Fall gehen diese Beschädigungen bis auf das Grundmaterial, das Karosserieblech, durch. Der Grad der Beschädigung ist abhängig von der Länge und Tiefe, also wie viele Lackschichten betroffen sind.

4.3.3. Oberflächige Kratzer

können meist durch eine gründliche Maschinenpolitur entfernt werden. Sobald der Kratzer tiefer ist und das Füllermaterial (grau oder weiß) sichtbar ist, liegt eine Beschädigung vor.

4.3.4. Abschürfungen

sind flächige kratzerähnliche Beschädigungen. Eine Abschürfung kann sich aus mehreren parallelen Kratzern zusammensetzen. Die Einstufung erfolgt anhand der betroffenen Fläche und der Tiefe der Abschürfung.

4.3.5. Dellen/Beulen

sind konkave oder konvexe Beschädigungen des Karosserieblechs. Die Deformation ist eine plastische Verformung der ursprünglichen Form des Fahrzeugteils. Das Maß für die Schadensintensität ist abhängig vom Durchmesser der Beschädigung, der Anzahl pro Fahrzeugteil sowie vom Grad der Verformung des Bleches. Bei starker Stauchung oder Streckung des Bleches ist eine aufwändige Instandsetzungsarbeit unumgänglich.

4.3.6. Steinschlag

Steinschlagschäden bzw. steinschlagähnliche Schäden sind punktuelle Lackbeschädigungen. Das Ausmaß ist abhängig von der Beschädigung des Lackaufbaus, der Anzahl der Einschläge pro Fahrzeugteil bzw. pro Quadratdezimeter sowie den durchgeföhrten Maßnahmen zur Eingrenzung des Schadensausmaßes.

Werden bei einer steinschlagähnlichen Beschädigung nicht rechtzeitig geeignete Maßnahmen ergriffen, kann es unter Umständen zu Korrosion/Unterrostung der angrenzenden Lackoberfläche kommen. Bei Windschutzscheiben führt jeder Steinschlag, der sich im Sichtfeld des Fahrers befindet, zum Austausch der kompletten Scheibe, da in diesem Bereich gesetzlich keine Reparatur erlaubt ist. In anderen Bereichen der Scheibe können kleinere Steinschläge durchaus repariert werden.

4.3.7. Beschädigungen an Kunststoffteilen

Kratzer oder Abschürfungen an Plastikteilen sind ähnlich – den Kratzern im Karosserieblech – anhand ihrer Größe und auch ihrer Tiefe klassifizierbar. Kleinere Schäden bis 1 mm Tiefe sind teilweise reparabel durch Auslegen (siehe 5.2.2) oder können leicht gespachtelt werden. Kratzer mit einer Tiefe von mehr als 1 mm müssen komplett abgeschliffen und per Kunststoffreparatur bearbeitet werden.

Dellen oder Beulen sind meist schwer entfernt, da Plastikteile nicht wie Blech bearbeitet werden können und daher eine vollständige Rückverformung oft nicht möglich ist.

Grundsätzlich lassen sich Plastikteile entweder durch eine kleine Lackinstandsetzung mit einer Beilackierung reparieren oder sie können bei größeren Beschädigungen komplett lackiert werden. Bei Rissen, Brüchen oder starken Verformungen ist nur der Ersatz des kompletten Teils möglich.

Strukturierte Bauteile im Bereich der Karosserie außen sind im nicht lackierten Zustand bei einer Erneuerung zu berücksichtigen. Im Fahrzeuginnenraum ist bei der Klassifizierung die Schadenposition ausschlaggebend.

4.3.8. Beschädigungen an Felgen/Reifen

Beschädigungen an Alufelgen können nicht mit Kratzern oder Abschürfungen an anderen Karosserieteilen verglichen werden. Eine Vielzahl von Kratzern (optischen Schäden) ist reparabel. Bei Verformungen oder Rissen an den Felgen müssen diese jedoch ersetzt werden. Weiter haben Schäden an Felgen zur Folge, sofern ein Materialabtrag größer als 1 mm vorliegt, dass diese erneuert werden müssen. Glanzpolierte Felgen sind im Falle eines Schadens zu erneuern.

Dasselbe gilt bei Beschädigungen, die einen Luftverlust im Reifen bewirken. Für spezielle Felgen müssen die Preise beim jeweiligen Felgenhersteller erfragt werden. Reifen müssen erneuert werden, wenn sie bis auf die Karkasse beschädigt sind und/ oder z. B. tiefe Schnitte bzw. Beulen aufweisen, oder die geforderte Mindestprofiltiefe von 1,6 mm unterschreiten. Bei Reifenersatz sind die Preise laut Liste zu verwenden.

4.4. Definitionen

4.4.1. Gebrauchsspuren

entstehen durch den bestimmungsgemäßen Gebrauch des Fahrzeugs und sind nur durch größte Sorgfalt und Einschränkungen in der Nutzung vermeidbar.

4.4.2. Grundsätzlich gilt:

Es ist normal, dass ein genutztes Fahrzeug einen gewissen Verschleiß aufweist. Diese Gebrauchsspuren entstehen durch den normalen Einsatz und können vom Nutzer nur bedingt vermieden werden. Solche Beschädigungen können als Schäden ohne Reparatur auf dem Schadensraster des Rücknahmeprotokolls gekennzeichnet werden, sofern das Schadenausmaß innerhalb der zu erwartenden Ausprägung liegt.

Sie werden in der Kostenermittlung nicht in Ansatz gebracht, sondern nur im Bewertungsprotokoll vermerkt:

- leichte Kratzer, die oberflächlich sind/keine Beschädigung des Basislacks
- Lackabplatzer an Türkanten, Haubenkanten und in Randbereichen
- geringe Lackschäden (wie z. B. Steinschläge) an lackierten Flächen der Frontpartie (Haube, Stoßfänger, Spoiler etc.), Anzahl und Größe sind zu berücksichtigen (5 Steinschläge je 10 cm * 10 cm zulässig)
- eine Delle/Beule mit einem Durchmesser kleiner als 20 mm je Fahrzeugteil, die jedoch keine Nachlackierung des Fahrzeugteils erfordert
- Lackunebenheiten und Oberflächenkratzer, die durch den Gebrauch von Waschstraßen entstehen
- leichte Verfärbungen der Innenausstattung
- Steinschläge/leichte Kratzer in der Fahrzeugverglasung, die sich nicht auf die Verkehrssicherheit auswirken bzw. zu keinem Mangel bei der Fahrzeug-Hauptuntersuchung führen und durch die eigentliche Nutzung entstanden sind.
- eine Radblende mit leichten Beschädigungen (Schrammen und Kratzer)
- eine Alufelge mit leichter Beschädigung (Schramme und Kratzer < 20 mm in Summe auf der gesamten Felge), Materialabtrag kleiner 1 mm, der die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt
- Kratzer am Interieur < 30 mm (Türverkleidungen, Leisten, Himmel, Lehnen, Abdeckungen etc.)

4.4.3. Beschädigungen

entstehen durch nachlässigen Gebrauch und gehen über das Maß einer Gebrauchsspur hinaus und müssen vom Vertragspartner getragen werden.

4.4.4. Sonderteile

Fehlteile wie Bordbuch, Bedienungsanleitung, Serviceheft, Verbandskasten, Warndreieck, Bordwerkzeug, Wagenheber, Tirefit, Reserverad, Navigations-CD, Linguatronic-CD, Lackschutzfolie, Ladekabel sowie alle sonstigen bei Auslieferung vorhandenen Zubehör- und Sonderteile werden gesondert berechnet.

V. Reparaturmethode

5.1. Lackaufbau

Der Lackaufbau kann bei unterschiedlichen Lacken unterschiedliche Aufbauarten aufweisen. Mehrschichtlacke werden aus unterschiedlichen Basislacken und teilweise eingefärbte Klarlacke hergestellt.

1. PE-Spachtel
2. 2K Primer rotbraun
3. 2K HS-Top-Füller
4. Kontroll-Schwarz
5. 2K HS-Top-Füller geschliffen
6. Basislack
7. Klarlack

5.2. Verfahren/Methoden

5.2.1. Instandsetzen ohne Lackieren

wird bei Dellen und Beulen angewendet, wofür diese eine bestimmte Beschaffenheit aufweisen müssen, und erspart eine Instandsetzungsarbeit mit anschließendem Lackieren.

Als Grundlage gilt: Je runder und flacher die Beschädigung ist, desto besser ist das Ergebnis der Reparatur. Die Vorteile dieser Methode liegen in einer meist kürzeren Bearbeitungszeit, geringerem Materialeinsatz und somit geringerem Schadstoffausstoß und dem Erhalt der Originallackierung. Zu beachten ist, dass die Beschädigung nicht scharfkantig sein darf und keine Lackbeschädigung aufweist.

5.2.2. Auslegen

findet Anwendung bei kleineren Lackbeschädigungen, die eine Lackierung nicht rechtfertigen würden. Grundsätzlich gilt, dass bei Beschädigungen wie Kratzern und Lackabplatzern, die die Oberfläche zerstört haben, durch Bearbeitung mit Auslegen kein Zustand der Neuwertigkeit mehr erreicht werden kann.

Es handelt sich hierbei um eine Versiegelung der beschädigten Stelle, wodurch z.B. Korrosion vermieden werden kann. Zu beachten ist, dass meist ein Farbunterschied an der beschädigten Stelle entsteht. Es kann ein Lackeinfall bzw. eine Lackerhöhung an der bearbeiteten Stelle entstehen.

5.2.3. Polieren

wird bei oberflächlichen Veränderungen wie Lacknebel, Waschstraßenkratzern etc. angewendet. In diesen Fällen wird kein zusätzliches Material aufgetragen, sondern die zu bearbeitende Stelle nur angeschliffen und anschließend poliert.

5.2.4. Reparatlackierung

Die Reparatlackierung wird bei Fahrzeugen angewendet, bei denen nach Unfällen oder anderweitigen Beschädigungen Lackierungen auf Teileflächen erneuert werden müssen, z.B. Tür, Kotflügel oder Kofferraumdeckel. Teillackierungen sind außerdem auszuführen, wenn neue Karosserieteile eingesetzt worden sind, die dann einen kompletten Lackaufbau benötigen, der mit der Lackierung übereinstimmen muss.

5.2.5. Beispritzen/Beilackieren

Das Beispritzen (oder auch Beilackieren) hat im Rahmen der kostengünstigen und zeitwertgerechten Reparatur große Bedeutung erlangt. Mit Beispritzen bezeichnet man eine Teillackierung bis an eine Begrenzung, beispielsweise an Stoßleisten, Sicken oder Kanten. Mit Beispritzen können kleinere Reparaturstellen, wie Steinschläge und Beulen von Pfenniggröße, Hand- und Tellergröße usw., beseitigt werden.

5.2.6. Einlackieren

Einlackieren ist die teilweise Lackierung von an die Reparaturstelle angrenzenden Fahrzeugteilen. Dabei werden die benachbarten Teile zu einem Drittel mit Basislack und komplett mit Klarlack lackiert, um die Farbe zwischen den Bauteilen anzugeleichen.

5.3. Alternative Methoden/Smart-Repair-Verfahren

- Body-Repair > Dellen ausbeulen ohne Lackieren
- Glas-Repair > Steinschlagreparatur Windschutzscheibe
- Lack-Repair > Lackschadenreparatur, mobile Lackreparatur
- Soft-Repair > Interieur-Lack
- Trim-Repair > Armaturenbrett- und Interieur-Reparatur
- Velours-Repair > Polsterreparatur
- Wheel-Repair > Alufelgen-Aufbereitung
- Prokur-Repair > Kunststoffreparatur

VI. Kriterienkatalog PKW

| Bauteil | Akzeptiert (laufleistungsanaloge Schäden) | Nicht akzeptiert (nicht laufleistungsanaloge Schäden) | Berechnung A = anteilig (individuell) 100 % = vollständig |
|---------------------------|---|---|---|
| Bereifung | | | |
| Sommerreifen | Profil > 2 mm | Profil < 2 mm | 100 % |
| Winterreifen | Profil > 4 mm | Profil < 4 mm | 100 % |
| Allwetterreifen | Profil > 4 mm | Profil < 4 mm | 100 % |
| Allgemein | | Verkehrsrelevante Schäden einzelner Reifen, z. B. Risse, Beulen, Auswaschungen | 100 % |
| Felgen | | | |
| Stahlfelgen | Leichte Kratzer bis 2 cm in Summe, Schrammen, Rostansatz (Salz), Ablagerungen, leicht beschädigte Lackoberfläche | Deformierung, Verformung am Felgenhorn, Fehlteil | 100 % |
| Alufelgen | Leichte Kratzer bis 2 cm in Summe, Schrammen, Rostansatz (Salz), Ablagerungen, leicht beschädigte Lackoberfläche | Starke Kratzer, Abschürfungen > 1 mm Eindringtiefe, Materialabtrieb > 1 mm, Bruch, Verformung, Fehlteil | 100 % |
| Radkappen | Leichte Kratzer bis 2 cm in Summe, Schrammen, Rostansatz (Salz), Ablagerungen, leicht beschädigte Lackoberfläche | Bruch, starke Kratzer | 100 % |
| Karosserie | | | |
| Steinschläge | < 5 Stk./qdm im Frontbereich, durch Auslegen reparabel, ohne Rostansatz | > 5 Stk./qdm im Frontbereich, Rostansatz | A |
| Kratzer | Oberflächenkratzer, Waschstraßen-spuren, < 3 cm wenn nicht auf Grundierung, Kratzer im Türgriff-Bereich, Lackabschürfungen Tür-kante < 3 cm | > 3 cm, Lackierung erforderlich, Rostansatz | A |
| Dellen | < 2 cm; max. 1 pro Bauteil (ohne Lackschaden) | > 2 cm, mehr als 1 pro Bauteil, Sichtbereich, Lackschaden, Rostansatz | A |
| Lackierung | Waschstraßen Spuren | Auswaschungen, Schäden durch Harz-Säureeinwirkung, Farbtonunterschiede | A |
| Verglasung | | | |
| Windschutz-scheibe | Vereinzelte Steinschläge < 2 mm, ohne Rissbildung, Kratzer < 10 mm | Steinschläge > 2 mm, im Sichtfeld, Rissbildung, Kratzer > 10 mm, Trübung | 100 % |
| Heckscheibe | Kratzer < 10 mm, keine Beschädigung der Heizdrähte | Kratzer > 10 mm, S nicht durch die Nutzung entstanden sind (Scheibenwischer), Beschädigung der Heizdrähte | 100 % |
| Fensterscheiben | Oberflächige Kratzer < 30 mm, leichte Trübung | Kratzer > 30 mm, Trübung, Bruch, Rissbildung | 100 % |
| Scheinwerfer | Oberflächige Kratzer < 30 mm, leichte Trübung, leichte Steinschläge | Kratzer > 30 mm, Trübung, Bruch, starke Steinschläge, ohne Funktion, Rissbildung | 100 % |
| Rückleuchten | Oberflächige Kratzer < 30 mm, leichte Trübung | Kratzer > 30 mm, Trübung, Bruch, ohne Funktion, Rissbildung | 100 % |
| Zusatzleuchten | Oberflächige Kratzer < 30 mm, leichte Trübung, leichte Steinschläge | Kratzer > 30 mm, Trübung, Bruch, starke Steinschläge, ohne Funktion, Rissbildung | 100 % |

| Bauteil | Akzeptiert (laufleistungsanaloge Schäden) | Nicht akzeptiert (nicht laufleistungsanaloge Schäden) | Berechnung A = anteilig (individuell) 100 % = vollständig |
|-------------------------|---|--|---|
| Innenraum | | | |
| Himmel | Leichte Verschmutzungen, leichte Gebrauchsspuren | Starke Verschmutzungen, Brandlöcher, Beschädigungen, fehlende Teile | 100 % |
| Sitze | Leichte Verschmutzungen, leichte Gebrauchsspuren, Farbveränderungen, verschleißbedingter Abrieb | Starke Verschmutzungen, Brandlöcher, Beschädigungen, fehlende Teile, starker Abrieb | 100 % |
| Verkleidung | Leichte Verschmutzungen, leichte Gebrauchsspuren, Farbveränderungen, verschleißbedingter Abrieb, nicht im Sichtfeld liegende Bohrlöcher, herstellertypische/fachgerechte Umbauten | Starke Verschmutzungen, Brandlöcher, Beschädigungen, Risse, Fehlt, starker Abrieb, Bohrlöcher im Sichtfeld, nicht herstellertypische/fachgerechte Umbauten | 100 % |
| Kofferraum/ Laderaum | Leichte Verschmutzungen, leichte Gebrauchsspuren | Starke Verschmutzungen, Brandlöcher, Beschädigungen, Fehlt, nicht herstellertypisch/Fachgerechte Umbauten | 100 % |
| Sonstiges | | | |
| Fehlteile | | Fehlteile aus dem Auslieferungszustand, wie z. B. Navi-CD, Bordbuch, Serviceheft, Radio-Code-Karte, Originalradio | 100 % |
| Service | | Nicht regelmäßige Wartungen laut Herstellervorgaben, Zusatzwartungen wie z. B. Klimaanlage, Bremsanlage | A |
| Technik | < 2 cm; max. 1 pro Bauteil (ohne Lackschaden) | > 2 cm, mehr als 1 pro Bauteil, Sichtbereich, Lackschaden, Rostansatz | 100 % |

Alternative Instandsetzungsmethoden (Spot, Smart) werden immer zu 100 % als Summe berechnet, da es sich bei der Nutzung der alternativen Reparaturmethoden um eine vergünstigte Instandsetzungsmethode handelt. Ein weiterer Abzug/eine weitere Abwertung ist nicht möglich.

VII. Fotodokumentation PKW

7.1. Bereifung

Akzeptierte Schäden (leistungsanalog):



Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):

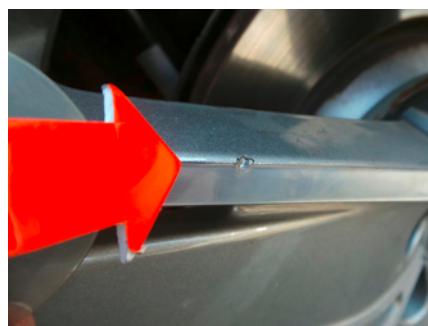


7.2. Felgen

Akzeptierte Schäden (leistungsanalog):



Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):

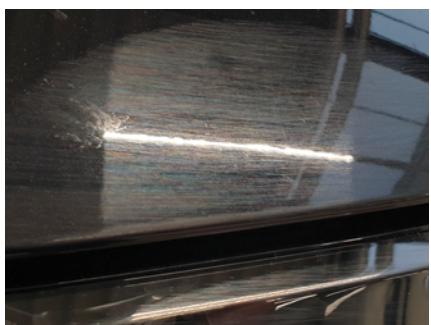


7.3. Außenkarosserie

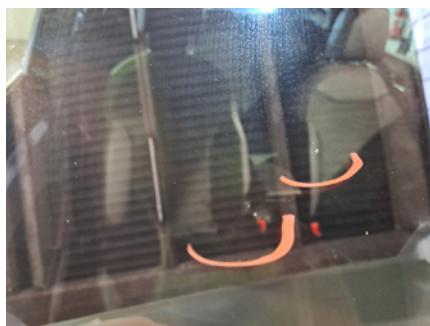
Akzeptierte Schäden (leistungsanalog):



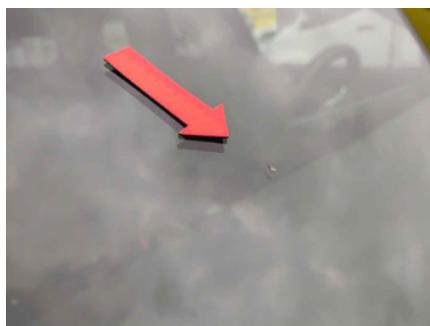
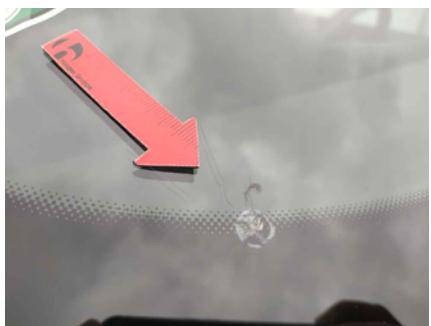
Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):

**7.4. Verglasung**

Akzeptierte Schäden (leistungsanalog):

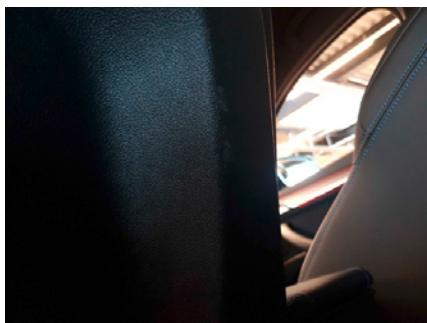


Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):

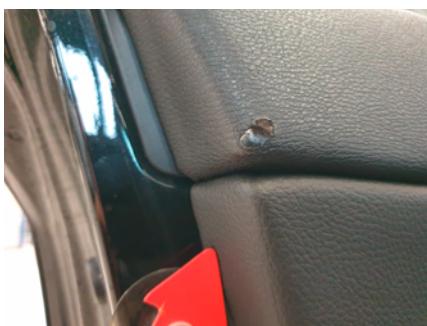


7.5. Innenraum

Akzeptierte Schäden (leistungsanalog):



Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):

**7.6. Sonstige**

Akzeptierte Schäden (leistungsanalog):



Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):



Kriterienkatalog und Fotodokumentation für Transporter

TARGO Leasing GmbH

Die Bewertungskriterien für Transporter unterscheiden sich lediglich im nachfolgenden Kriterienkatalog sowie in der Fotodokumentation.

Kriterienkatalog Transporter

| Bauteil | Akzeptiert (laufleistungsanaloge Schäden) | Nicht akzeptiert (nicht laufleistungsanaloge Schäden) | Berechnung A = anteilig (individuell) 100 % = vollständig |
|---|---|---|---|
| Bereifung | | | |
| Reifen (Sommer/ Winter/ Allwetter) | Profil > 1,6 mm | Profil < 1,6 mm | 100 % |
| Allgemein | | | |
| | | Verkehrsrelevante Schäden einzelner Reifen, z. B. Risse, Beulen, Auswaschungen | 100 % |
| Felgen | | | |
| Stahlfelgen | Leichte Kratzer bis 5 cm in Summe, Schrammen, Rostansatz (Salz), Ablagerungen, leicht beschädigte Lackoberfläche | Deformierung, Verformung am Felgenhorn, Fehlteil | 100 % |
| Alufelgen | Leichte Kratzer bis 5 cm in Summe, Schrammen, Rostansatz (Salz), Ablagerungen, leicht beschädigte Lackoberfläche | Starke Kratzer, Abschürfungen > 1 mm Eindringtiefe, Materialabtrieb > 1 mm, Bruch, Verformung, Fehlteil | 100 % |
| Radkappen | Leichte Kratzer bis 5 cm in Summe, Schrammen, Rostansatz (Salz), Ablagerungen, leicht beschädigte Lackoberfläche | Bruch, starke Kratzer | 100 % |
| Außen-Karosserie | | | |
| Steinschläge | < 5 Stk./qdm im Frontbereich, durch Auslegen reparabel, ohne Rostansatz | > 5 Stk./qdm im Frontbereich, Rostansatz | A |
| Kratzer | Oberflächenkratzer, Waschstraßen-spuren, < 20 cm wenn nicht auf Grundierung, Kratzer im Türgriff-Bereich, Lackabschürfungen Türkante < 3 cm | > 5 cm, Lackschaden bis zum Basislack/bis zur Grundierung, Rostansatz, mehr als 2 pro Bauteil | A |
| Dellen/Beulen | < 2 cm; max. 1 pro Bauteil (ohne Lackschaden) | > 2 cm, mehr als 3 pro Bauteil, Sichtbereich, Lackschaden, Rostansatz | A |
| Lackierung | Waschstraßen-spuren | Auswaschungen, Schäden durch Harz-Säureeinwirkung, Farbtonunterschiede | A |

| Bauteil | Akzeptiert (laufleistungsanaloge Schäden) | Nicht akzeptiert (nicht laufleistungsanaloge Schäden) | Berechnung A = anteilig (individuell) 100 % = vollständig |
|---------------------------------|---|--|---|
| Verglasung | | | |
| Windschutz-scheibe | Vereinzelte Steinschläge < 2 mm, ohne Rissbildung, Kratzer < 10 mm | Steinschläge > 2 mm im Sichtfeld, Rissbildung, Kratzer > 10 mm, Trübung | 100 % |
| Heckscheibe | Kratzer < 10 mm, keine Beschädigung der Heizdrähte | Kratzer > 10 mm, die nicht durch die Nutzung entstanden sind (Scheibenwischer), Beschädigung der Heizdrähte | 100 % |
| Fensterscheiben | Oberflächige Kratzer < 30 mm, leichte Trübung | Kratzer > 30 mm, Trübung, Bruch, Rissbildung | 100 % |
| Scheinwerfer | Oberflächige Kratzer < 30 mm, leichte Trübung, leichte Steinschläge | Kratzer > 30 mm, Trübung, Bruch, starke Steinschläge, Rissbildung | 100 % |
| Rückleuchten | Oberflächige Kratzer < 30 mm, leichte Trübung | Kratzer > 30 mm, Trübung, Bruch, Rissbildung | 100 % |
| Zusatzleuchten | Oberflächige Kratzer < 30 mm, leichte Trübung, leichte Steinschläge | Kratzer > 30 mm, Trübung, Bruch, starke Steinschläge, Rissbildung | 100 % |
| Innenraum | | | |
| Himmel | Leichte Verschmutzungen, leichte Gebrauchsspuren | Starke Verschmutzungen, Brandlöcher, Beschädigungen, fehlende Teile | 100 % |
| Sitze | Leichte Verschmutzungen, leichte Gebrauchsspuren, Farbveränderungen, verschleißbedingter Abrieb | Starke Verschmutzungen, Brandlöcher, Beschädigungen, fehlende Teile, Starker Abrieb | 100 % |
| Verkleidung | Leichte Verschmutzungen, leichte Gebrauchsspuren, Farbveränderungen, verschleißbedingter Abrieb, nicht im Sichtfeld liegende Bohrlöcher, herstellertypische/Fachgerechte Umbauten | Starke Verschmutzungen, Brandlöcher, Beschädigungen, Risse, Fehlt, starker Abrieb, Bohrlöcher im Sichtfeld, nicht herstellertypische/Fachgerechte Umbauten | 100 % |
| Kofferraum/ Laderaum | Oberflächige Abschürfungen des Ladebodens, leichte Abschürfungen der Stirn-/Trennwand, leichte Anprallspuren der Stirn-/Trennwand, leichte Eindellungen und/oder Abschürfung der Lackierung am inneren Radhaus, leichte Deformationen der Befestigungspunkte zur Ladungssicherung, leichte Verschmutzungen, leichte Gebrauchsspuren | Starke Verschmutzungen, Brandlöcher, Beschädigungen, Fehlt, starke Abtragung und/oder Bruch des Ladebodens, starke Abschürfung, Durchstöße und Brüche der Innenverkleidungen, starke Deformationen der Stirn-/Trennwand, starke Eindellungen und/oder Abschürfungen der Lackierung am inneren Radhaus, nicht sach- und fachgerecht durchgeföhrte Lackierung und/oder Reparatur im Bereich des Laderraums, starke Korrosion, verzogene und/oder abgerissene Befestigungspunkte zur Ladungssicherung | 100 % |
| Sonstiges | | | |
| Fehlteile | Fehlteile aus dem Auslieferungszustand, wie z. B. Navi-CD, Bordbuch, Serviceheft, Radio-Code-Karte, Originalradio | | 100 % |
| Service | Nicht regelmäßige Wartungen laut Herstellervorgaben, Zusatzwartungen wie z. B. Klimaanlage, Bremsanlage | | A |
| Technik | Verschleiß ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und Verkehrstüchtigkeit | Defekte Ausstattungen wie Navigation, Radio, Sicherheitsgurte, fehlende HU/AU, untypische Schadensanzeichen an Aggregaten | 100 % |

Alternative Instandsetzungsmethoden (Spot, Smart) werden immer zu 100 % als Summe berechnet, da es sich bei der Nutzung der alternativen Reparaturmethoden um eine vergünstigte Instandsetzungsmethode handelt. Ein weiterer Abzug/eine weitere Abwertung ist nicht möglich.

VIII. Fotodokumentation

8.1. Bereifung

Akzeptierte Schäden (leistungsanalog):



Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):



8.2. Felgen

Akzeptierte Schäden (leistungsanalog):



Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):



8.3. Außenkarosserie

Akzeptierte Schäden (leistungsanalog):



Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):

**8.4. Verglasung**

Akzeptierte Schäden (leistungsanalog):

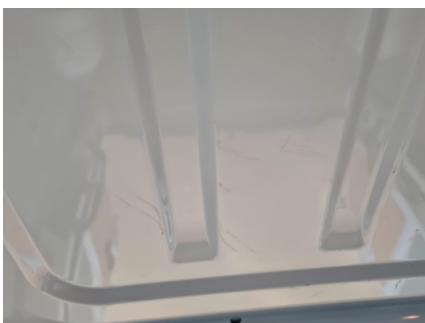


Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):

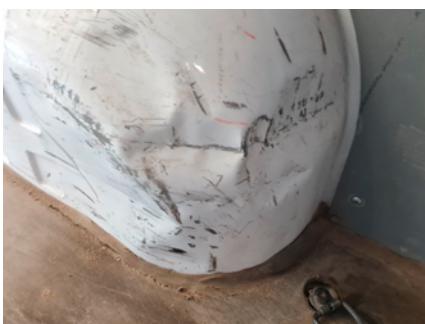
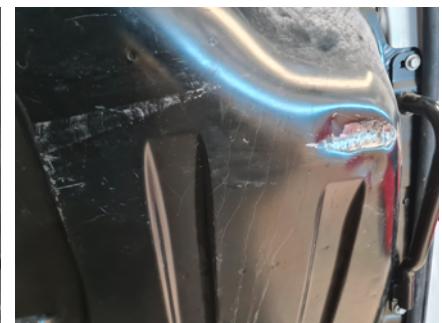


8.5. Innenraum

Akzeptierte Schäden (leistungsanalog):



Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):



8.6. Sonstige

Nicht akzeptierte Schäden (nicht leistungsanalog):

