



Wer hat's zerbrochen? Von Problemen bei der Motorinstandsetzung

„Ich habe einen 1965er Mustang Fastback aus USA eingeführt und hier komplett restaurieren lassen. Den Motor habe ich an einen Fachbetrieb für die Instandsetzung von US-Motoren zur Überholung liefern lassen. Die restlichen Arbeiten wurden von einem auf Restaurierungen spezialisierten Fachbetrieb vor Ort durchgeführt. Für den Wiederaufbau hatte ich einen neuen Holley-Vergaser und eine kontaktlose Zündanlage sowie einen neuen Kühler spendiert. Der Motor wurde überholt vom Motoreninstandsetzer auf einer Palette angeliefert und beim Restaurationsbetrieb eingebaut, angeschlossen und in Betrieb genommen.

Bei Abholung lief der Motor im Leerlauf gleichmäßig und rund. Sobald die Drehzahl anstieg, verlor der Motor jedoch an Power und lief unrund. Öldruck und Temperatur waren okay.

Auf Anfrage bei meinem Restaurationsbetrieb sagte man mir, dass der Vergaser nachgestellt werden müsse und ich den Wagen erst mal so ein wenig fahren solle. Nach ca. 500 km müsse sowieso das Einfahröl getauscht und alle Einstellungen nachgeprüft werden.

Hätte ich mal auf mein schlechtes Gefühl gehört und den Wagen stehen gelassen.

Denn bei der ersten Ausfahrt ließ die Leistung schnell nach. Ich brach die Ausfahrt ab. Daheim gab es plötzlich im Leerlauf ein schrecklich metallisches Klingelgeräusch aus der linken Zylinderbank. Ich habe sofort den Motor abgestellt.

Mein Restaurationsbetrieb lehnte Hilfe ab und meinte, ich solle mich an den Motoreinstandsetzer wenden.

Der Motoreninstandsetzer hat den Ball sofort aufgenommen und wollte den kompletten Wagen vor Ort haben.



Dort hat ein von mir beauftragter Dekra-Gutachter zusammen mit dem Motoreninstandsetzer folgende Schäden identifiziert:

- 1. Ein Kipphebel war gebrochen und das Ventil in den Zylinder reingerutscht (Ventil krumm, Spuren an Zylinder und Kolben).*
- 2. Das Öl war mit ca. 0,5 bis 0,75 Liter Sprit versetzt.*
- 3. Alle Zylinderlaufflächen wiesen Riefen auf.*
- 4. Anstatt 30 Grad wurde die Vorzündung mit über 60 Grad gemessen.*

Der Gutachter erklärte die mangelnde Leistung bei steigender Drehzahl mit der falschen Vorzündung, die metallischen Geräusche mit dem Defekt des Ventils und die Riefen in den Zylindern und Kolben mit entweder einem wegen eines Schwimbernadeldefektes übergelaufenen Vergasers oder einer defekten Membran in der neuen Benzinpumpe.

De facto war der Motor nach weniger als 20 km komplett hinüber. Der Motoreninstandsetzer bot lediglich Kulanzersatz fuer den Ventilschaden an und schob den Rest der Ursachen auf fehlerhaften Einbau und Einstellung des Motors durch den Restaurationsfachbetrieb. Der wiederum macht den Instandsetzer verantwortlich. Und nun?“

Und das meint der Oldtimeranwalt:

Diese Situation ist vor allem deshalb kompliziert, da verschiedene Vertragspartner jeweils jede Schuld von sich weisen und auf die anderen Beteiligten zeigen, wenn es um die Frage der Haftung geht. Besser ist es in einem solchen Fall von vornherein einen Vertrag mit einem Vertragspartner (Restaurierungsbetrieb) abzuschließen. Wenn dieser dann die notwendigen Teile bestellt und Fremdarbeiten an Subunternehmen (Motorenbauer) vergibt, hat man trotzdem einen Ansprechpartner, der die gesamte Verantwortung trägt.

Der gebrochene Kipphebel und die durch das Ventil verursachten Schäden an Zylinder und Kolben gehen wohl auf die Verantwortung des Motorbauers, der ohnehin wohl alle Zylinder schleifen und Kolben in Übergröße wird einsetzen müssen. Danach müsste geprüft werden, ob die falsche Vorzündung eventuell weitere Schäden verursacht hat. Der Motorenbauer war, wenn nichts anderes vereinbart worden ist, für die Grundeinstellung des Motors und in der Regel auch für einen Testlauf zuständig.



Daneben hätte aber auch der Restaurierungsbetrieb bei der Einstellung des Motors die Zündung überprüfen müssen, da anderenfalls eine korrekte Vergasereinstellung o.ä. keinen Sinn macht bzw. nicht möglich ist.

Weiterhin haftet möglicherweise auch Ihr Lieferant für die Benzinpumpe und den Vergaser im Rahmen der bei jedem Kaufvertrag bestehenden Gewährleistung. Diese Haftung beschränkt sich aber auf die Instandsetzung oder den Austausch, z.B. des defekten Vergasers. Für den weitergehenden, eventuell durch den fehlerhaften Vergaser ausgelösten Schaden an Zylindern und Kolben haftet der Hersteller im Rahmen der sogenannten Produkthaftung, wenn diese Schäden nicht ohnehin vom Motorenbauer im Rahmen der Zylinder-/Kolbenreparatur mit erledigt werden müssten. Juristen sprechen hier von einer Haftung für sogenannte „weiterfressende Schäden“.

Auch beim Teilekauf gilt daher: Immer Beleg ausstellen lassen und aufbewahren!

Wenn eine einvernehmliche Lösung scheitert, können Sie in einem gerichtlichen Beweisverfahren noch vor Klagerhebung den genauen Schaden, die Schadensursache und die voraussichtlichen Reparaturkosten feststellen lassen. Dann wissen Sie, wer wofür verantwortlich ist und dieses gerichtlich beauftragte Gutachten ist dann auch Grundlage für ein Urteil bei einer eventuellen späteren Klage.

Oft hilft es aber auch, sich mit allen Beteiligten und dem eigenen Anwalt sowie dem eigenen Sachverständigen an einen Tisch zu setzen, um eine Lösung/Haftungsaufteilung zu erreichen.

Ihr Oldtimeranwalt

Michael Eckert

www.oldtimeranwalt.de

eckert@oldtimeranwalt.de



RECHTSANWÄLTE EDK ECKERT · KLETTE & KOLLEGEN · SOFIENSTRASSE 17 · 69115 HEIDELBERG
TELEFON: (06221) 91405-0 · TELEFAX: (06221) 20111 · E-MAIL: ECKERT@OLDTIMERANWALT.DE · WWW.EDK.DE