

LEASINGRÜCKGABE

Die feinen Unterschiede

Ein zertifizierter Rückgabeprozess, bebilderte Schadenkataloge und Gutachten von Sachverständigen zur Dokumentation des Zustands des Leasingrückläufers erhöhen die Transparenz bei der Endabrechnung und sind mittlerweile Standard bei den Leasinggesellschaften. Trotzdem gibt es noch genügend Ermessens- und Handlungsspielraum für die Leasinggeber, wie sich aus ihren Antworten auf unsere Umfrage ablesen lässt, aber auch die Erfahrungsberichte von Fuhrparkmanagern bestätigen.

Die „faire Fahrzeugbewertung“ ist mittlerweile ein Muss. Keine Leasinggesellschaft, ob Mitglied im Verband markenunabhängiger Fuhrparkmanagementunternehmen (VMF) oder nicht, kann es sich heute erlauben, bei der Rückgabe auf fest definierte Standards zu verzichten, die dem Leasingnehmer das Gefühl vermitteln, jeden Schritt nachvollziehen zu können und gerecht behandelt zu werden. Die VMF-Mitglieder verfügen über einheitliche Richtlinien bei der Fahrzeugbewertung, der Rückgabeprozess al-

ler Mitglieder ist vom TÜV Nord zertifiziert. „Grundsätzlich muss man sagen, dass die ‚faire Fahrzeugbewertung‘ vor allem der Transparenz und Nachvollziehbarkeit – eben der Fairness – dient. Im Falle einer Nachbelastung kann der Leasingnehmer sich darauf verlassen, dass diese gerechtfertigt ist“, sagt Lionel Wolff, Geschäftsführer beim VMF-Mitglied Arval Deutschland.

Auch die Nichtmitglieder schlüpfen gern unter das VMF-Deckmäntelchen und wenden die Verbandsrichtlinien mit

nur marginalen Abweichungen an oder haben in Anlehnung an die VMF-Standards einen eigenen Richtlinienkatalog entwickelt (siehe Tabelle unten).

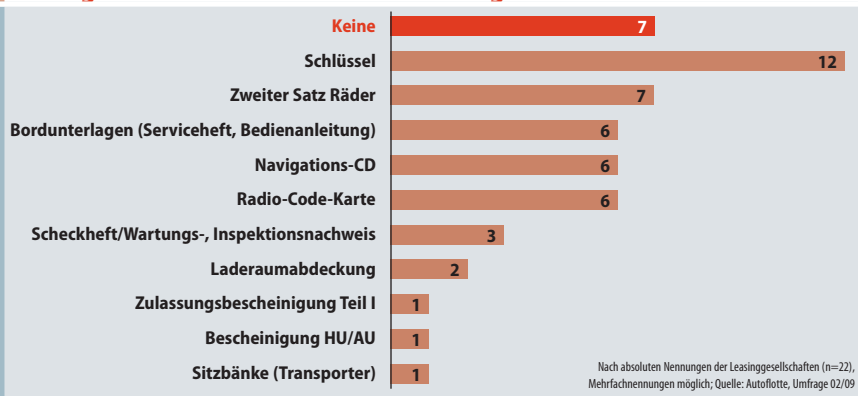
Auch ein Schadenkatalog, der jedem Kunden zu Vertragsbeginn ausgehändigt wird oder den er sich jederzeit im Internet ansehen oder herunterladen kann, gehört mittlerweile zum Portfolio der Leasinggesellschaften. Nur zwei Anbieter, die an unserer Umfrage teilgenommen haben, mussten die Existenz eines solchen verneinen. Alle übrigen 20 geben ihren Kun-

Standards beim Rückgabeprozess

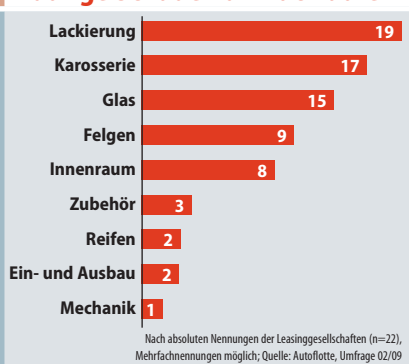
Leasinggesellschaft	Richtlinien der fairen Fahrzeugbewertung (VMF) zugrunde gelegt	Grad der Umsetzung	Eigene Standards	Rücknahmeprozess zertifiziert	VMF-Mitglied
akf servicelease	⊖		Mit dem Kunden vereinbarte Kriterien, ggf. TÜV-Gutachten	⊖	⊖
ALD Automotive	⊕	100 %		RWTÜV	⊕
Alphabet	⊕	k. A.	Außerdem kundenspezifische Sondervereinbarungen	TÜV	⊖
Arval	⊕	100 %		TÜV Nord Cert	⊕
Athlon Car Lease	⊕	100 %		TÜV Nord Cert	⊕
Atlas Auto-Leasing	⊕	marginal		⊖	⊖
Business Partner	⊖		Eigener Richtlinienkatalog, mit VMF vergleichbar	RWTÜV	⊖
Daimler Fleet Management	⊕	marginal	Eigenes Regelwerk, das sich an VMF-Standards orientiert	⊖	⊖
DB FuhrparkService/DB Rent	⊖		Auf Basis des Schadenkatalogs der Dekra	Dekra (DIN ISO 9001:2000)	⊖
DeTeFleetServices	⊖		Neutrales Sachverständigengutachten mit eigenem Schadenkatalog, vergleichbar mit VMF-Richtlinien	⊖	⊖
Deutsche Leasing Fleet	⊕	100 %		TÜV Nord	⊕
DirectLease.de	⊕	100 %		Hüsges-Gruppe	⊖
GE Auto Service-Leasing	⊕	100 %		TÜV Nord	⊕
Hansa Automobil Leasing	⊖		Gutachten neutraler Sachverständiger, individuelle Kundenvereinbarungen	⊖	⊖
LeasePlan	⊕	100 %		TÜV Nord Cert	⊕
Maske Autoleasing	⊖		Maske-Rückgabeschadenkatalog	GKK	⊖
Masterlease	⊖		In Anlehnung an faire Fahrzeugbewertung	⊖	⊖
Mobility Concept	⊕	100 %		TÜV Nord Cert	⊕
Raiffeisen-Impuls Fuhrparkmanagement	⊕	nahezu 100 %		⊖	⊖
Sixt Leasing	⊖		Eigener Schadenkatalog, neutrale Gutachterorganisation, auf Kunden zugeschnittener Rücknahmeprozess (bei Vertragsschluss definiert)	⊖	⊖
VR Leasing	⊕	100 %		TÜV Nord Cert	⊕
VW Leasing	⊖		Rücknahmeprozess durch Handel, bei Unstimmigkeiten Beauftragung eines vereidigten Sachverständigers	k. A.	⊖

Quelle: Autoflotte, Umfrage Februar 2009

Häufig fehlendes Zubehör bei der Rückgabe

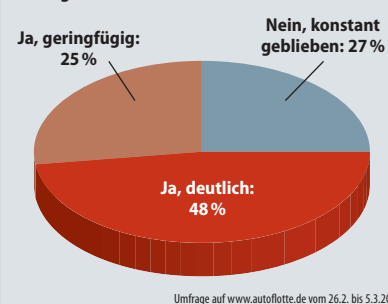


Häufige Schäden an Rückläufern



Höhere Nachbelastungen?

Hat sich die Höhe der Nachbelastungen für Leasingrückläufer in der letzten Zeit verändert?



den das Nachschlagewerk über akzeptierte und nicht akzeptierte Schäden an die Hand, damit diese im Vorfeld wissen, für welche Minderwerte bei Vertragsende Nachbelastungen auf sie zukommen. Die Karten, mit denen am Laufzeitende gespielt wird, liegen also offen für alle Mitspieler auf dem Tisch – so die Theorie.

Dennoch kommt es in der Praxis immer wieder zu Unverständnis der Leasingnehmer, wenn ihnen die Endabrechnung ins Haus flattert. Diskussionen und Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien sind dann vorprogrammiert.

Zwei Sichtweisen prallen bei Vertragsende aufeinander

Natürlich kann man die Bewertung immer aus zwei Perspektiven betrachten: Da ist zum Beispiel die Leasinggesellschaft, die Fahrzeuge zum Teil in einem Zustand zurückbekommt, der den Schluss zulässt, dass der Leasingnehmer oder Fahrer sehr nachlässig damit umgegangen sein muss. Und da gibt es den Fuhrparkleiter, der mit seiner Leasinggesellschaft klare Vereinbarungen zur Bewertung von Rückgabeschäden hat, jeden Fahrer und jedes Fahrzeug kennt und schon im Vorfeld zu wissen glaubt, dass bei der Rückgabe nicht

Rücknahmepauschale – wer bietet sie an?

Leasinggesellschaft	Angebot	Name	Mindestzahl Fahrzeuge	Inhalt	Ausgeschlossene Schäden	Obergrenze der versicherten Schäden	Kosten pro Monat und Fahrzeug	Anteil Kunden
akf servicelease	+	Rücknahmepauschale	5	Schäden, die in einem speziellen Katalog festgehalten sind. Auch nach Kundenwunsch	Gewalt, Unfall	–	150–500 Euro ¹	3 %
ALD Automotive	–							
Alphabet	– ²							
Arval	–							
Athlon Car Lease	– ³							
Atlas Auto-Leasing	+	Fair-Back	10		Glas- und Verbundschäden, abgefahrene Reifen (< 2 mm), fehlende Ausstattungen, Ausbauschäden	400 Euro	9,80 Euro	15 %
Business Partner	–							
Daimler Fleet Management	–							
DB FuhrparkService/DB Rent	+	–	–	Je nach Vertragsform unterschiedliche Versicherung mit unterschiedlichen Selbstbeteiligungen, die auch Rücknahmeschäden abdecken	Fehlteile. Im Extremfall werden über Zusatzversicherungen ansonsten alle Schäden abgedeckt.	Je nach Vertragsformen	Abhängig von Fahrzeugart	5 %
DeTeFleetServices	–							
Deutsche Leasing Fleet	+	Rücknahmepauschale	50	Kundenindividuelle Vereinbarung	Kundenindividuelle Vereinbarung	Individuelle Vereinbarung	Individuelle Vereinbarung	< 5 %
DirectLease.de	–							
GE Auto Service-Leasing	+	ASL-Rücknahmepauschale	50	Beschädigungen, die mit einfachen Mitteln zu beheben und optisch nicht markant sind (Kleinschäden)	Glasschäden, Unfallschäden, Hagelschäden, Fehlteile, fehlende technische Reparaturen, Schäden, die nicht durch Drücken oder Beilackieren behoben werden können oder den Austausch von Bauteilen notwendig machen (Unfall), Kratzer und Dellen (> 10 cm)	–	Abhängig von Flottengröße	50 %
Hansa Automobil Leasing	–							
LeasePlan	–							
Maske Autoleasing	+	Repair Professional		Karosserie, Lack, Reifen, Felgen, Mechanik und Technik, Interieur, Glas, Ein- und Ausbauschäden, Schäden durch Be- und Entklebung	Fehlende Ausstattung, Unterlagen, Schlüssel, Schäden aufgrund nicht durchgeführter Inspektionen, Unterschreitung der Mindestprofiltiefe	800 Euro	Abhängig vom Rahmenvertrag	30 %
Masterlease	+	Schadenfreigrenze	25	Schäden über den normalen Verschleiß hinaus	Unfallschäden	Individuelle Vereinbarung	Individuelle Vereinbarung	10 %
Mobility Concept	+	Pauschale für Rücknahmeschäden	10	Alle Schäden, die bei der Rückgabe als solche qualifiziert werden	k. A.	Individuelle Vereinbarung	Abhängig von Vertragslaufzeit und Freibetrag für Schäden	60 %
Raiffeisen-Impuls Fuhrparkmanagement	– ⁴							
Sixt Leasing	+	Fairbug Plus	–	Karosserie, Lack, Stoßfänger, Flankenschutz, Reifen, Felgen, Radkappen, Interieur, Mechanik/Technik	Einzelschäden oder Verbundschäden > 250 Euro, Glasschäden, Reifenersatz, Unterschreitung der Mindestprofiltiefe, fehlende Ausstattung, Ausbauschäden, Schäden durch Be- und Entklebung, nicht durchgeführte Inspektionen	250 Euro pro Einzelschaden	Abhängig von Fuhrparkgröße	70 %
VR Leasing	–							
VW Leasing	– ³							

¹ Je nach Umfang; ² Auf Wunsch kundenindividuelle Lösung; ³ Produkt in Vorbereitung; ⁴ Bei größeren Fuhrparks zusätzliche Freibeträge; Quelle: Autoflotte, Umfrage Februar 2009

viel auf das Unternehmen zukommt, und dann aber aus allen Wolken fällt, wenn Nachforderungen in hoher drei- oder auch vierstelliger Höhe gefordert werden; für Beschädigungen, die er trotz aller Transparenz nicht nachvollziehen kann.

Leasinggesellschaften in unserer Umfrage berichten von Rückläufern, bei denen Inspektionen, Haupt- und Abgasuntersuchungen vergessen wurden, ganze Reifensätze fehlen oder Ersatzschlüssel, Fahrzeugpapiere und Bordunterlagen wie Serviceheft oder Bedienanleitung abhanden gekommen sind (siehe hierzu auch Grafik auf S. 27). Oder sie können auf Leasingnehmer verweisen, die es versäumt haben, den Zahnriemen bei vorgeschriebener Kilometerleistung zu erneuern.

Klar, dass die Leasinggesellschaften solche Mängel in Rechnung stellen müssen, die erheblich zu Buche schlagen können. Schon ein fehlender Schlüssel kann je nach Hersteller das Budget des Fuhrparkbetreibers mit bis zu 200 Euro belasten.

Dann kommen noch Nachbelastungen aufgrund konkreter Schäden am Fahrzeug hinzu. Am häufigsten nennen die Leasinggeber Beschädigungen an Lack und Karosserie, gefolgt von Glas und Felgen (siehe Grafik auf S. 27). Für diese sind nicht nur Hagelschauer, Steinschläge oder Parkschäden verantwortlich. Auch durch qualitativ schlechte Beklebungen können deutliche Beschädigungen entstehen, wie ALD und Business Partner beobachten.

So kommt es dann, dass laut unserer Umfrage für bis zu drei Viertel aller Verträge Nachforderungen am Laufzeitende fällig werden, die sich pro beschädigtem Rückläufer nach Angaben der Leasinggesellschaften auf bis zu 1.000 Euro summieren können (siehe Tabelle rechts). Allerdings sind diese Werte nur bedingt aussagekräftig, da natürlich nicht jeder Kunde mit dieser hohen Summe zur Kasse gebeten wird. So gibt VR Leasing zum Beispiel einen Durchschnittswert von 400 Euro pro Rückläufer an, betont aber, dass es eine größere Anzahl von Kunden mit einer geringen Nachbelastung gebe, die in der Durchschnittsbetrachtung von einigen Kunden mit vergleichsweise hohen Belastungen wieder relativiert werde. „Nach unserer Beobachtung sind es die Ausreißer, die für diesen hohen Durchschnitt mitverantwortlich – jedoch keineswegs repräsentativ – sind“, sagt Hans-Jürgen Pöschko, Leiter Fahrzeugverkauf bei VR Leasing. Und Atlas Auto-Leasing erläutert, dass in der durchschnittlichen

Nachbelastung von 300 Euro auch kleinere, während der Laufzeit entstandene Schäden enthalten sind, deren umgehende Beseitigung für die Leasingnehmer unwirtschaftlich gewesen wären. „So muss der Fahrzeugnutzer wegen eines Steinschlags in der Windschutzscheibe außerhalb des Sichtfelds oder eines Hagelschadens keinen zusätzlichen Werkstattaufenthalt in Kauf nehmen“, sagt Christian Kiffe. „Wir überwachen die Meldefristen bei den Versicherungen und rechnen die Schäden gegebenenfalls bei der Rückgabe ab“, so der Geschäftsführer weiter.

Für ähnlich unpräzise halten Leasinggesellschaften die Prozentzahl der Leasingverträge, für die Nachforderungen fällig werden. So gibt Atlas beispielsweise mit 55 Prozent noch eine eher moderate

Quote an, betont aber, dass diese von Fuhrpark zu Fuhrpark variere und zwischen null und 100 Prozent liege.

Fuhrparkleitern reicht die Transparenz nicht aus

Befragt man die Fuhrparkverantwortlichen zu ihren Erfahrungen mit der Rückgabe von Leasingfahrzeugen und Nachbelastungen am Laufzeitende, zeigt sich ein anderes Bild. Trotz aller Beteuerungen ihrer Leasinggesellschaften zur Fairness bei der Rückgabe sehen die von uns befragten Flottenchefs einen deutlichen Optimierungsbedarf bei der Bewertung von Rückgabeschäden. Zwar lobten sie, dass – zum Zwecke der Transparenz – bei kritischen Fällen Fotos gemacht würden; deren Qualität wurde aber mehrfach bemängelt.

Unterschiedliche Bewertung Pkw/Transporter

Ja	Nein
akf servicelease	ALD Automotive
Alphabet	Arval
Athlon Car Lease	Business Partner
Atlas Auto-Leasing	DeTeFleetServices
DB FuhrparkService/DB Rent	DirectLease.de
Deutsche Leasing Fleet	Hansa Automobil Leasing ¹
GE Auto Service-Leasing ²	Masterlease
LeasePlan	VR Leasing
Maske Autoleasing	VW Leasing
Mobility Concept	
Raiffeisen-Impuls Fuhrparkmanagement	
Sixt Leasing	

¹ Rückgabeausprägungen werden vorher bei der Restwertgestaltung gelöst; ² Teilweise; Quelle: Autoflotte, Umfrage Februar 2009

Nachforderungen am Laufzeitende

Leasinggesellschaft	In Prozent aller Verträge	Tendenz	Durchschnittliche Höhe in Euro pro beschädigtem Rückläufer
akf servicelease	15	→	k. A.
ALD Automotive	k. A.	k. A.	k. A.
Alphabet	40	→	400–500
Arval	75	↑	280 ¹
Athlon Car Lease	k. A.	k. A.	k. A.
Atlas Auto-Leasing	55	k. A.	310
Business Partner	k. A.	k. A.	k. A.
Daimler Fleet Management	k. A.	k. A.	k. A.
DB FuhrparkService/DB Rent	40	→	250–400
DeTeFleetServices	k. A.	k. A.	k. A.
Deutsche Leasing Fleet	30	→	100–1.000 ²
DirectLease.de	50	↓	300
GE Auto Service-Leasing	k. A.	k. A.	k. A.
Hansa Automobil Leasing	70	→	490
LeasePlan	10–80 ³	k. A.	100–800 ³
Maske Autoleasing	70	↓	300
Masterlease	65	k. A.	500
Mobility Concept	k. A.	k. A.	370
Raiffeisen-Impuls Fuhrparkmanagement	40	→	500
Sixt Leasing	k. A.	k. A.	k. A.
VR Leasing	> 50	→	400
VW Leasing	k. A.	↓	k. A.

¹ Exklusive Unfallschäden; ² Beispielsweise nicht oder mangelhaft Instand gesetzte Unfallschäden; ³ Abhängig von Nutzungsart und Nutzungsdauer; Quelle: Autoflotte, Umfrage Februar 2009



„Die vermeintlichen Schäden sind auf den Fotos nicht oder nur schwer erkennbar“, sagt einer von ihnen, der wie seine Kollegen bei diesem brisanten Thema anonym bleiben will. „Hier beginnen die Diskussionen.“

Die Aussagekraft der Fotos zweifelt auch ein anderer Fuhrparkchef an und findet: „Eine beweiskräftige Fotodokumentation sollte immer machbar sein im Zeitalter der Digitalfotografie.“ Und er ärgert sich über das „Schema F“ der Gutachter, die sich gerne mal über rahmenvertragliche Vereinbarungen hinwegsetzen: „Wir streiten um die vertragskonforme Betrachtung, die zugegebenermaßen aufwendiger ist.“ Er kritisiert zudem, dass bei einem Kombi die Kratzer im Bereich der Ladezone am Stoßfänger hinten regelmäßig als überdurchschnittlich gewertet werden, und wünscht sich, dass betriebsgewöhnliche Nutzungsspuren gewerblich genutzter Fahrzeuge anders bewertet werden als die bei privat genutzten.

Ein weiterer Fuhrparkmanager findet, dass zwar der Rückgabeprozess von der Abholung bis zur Gutachtenerstellung klar mit dem Leasingpartner geregelt sei, empfindet aber den Kriterienkatalog bei der Bewertung als nicht transparent genug. „Somit kommt es bei der Rückgabe immer wieder zu unnötigen Diskussionen über die Höhe der Rückgabekosten zwischen Fuhrparkmanager und Leasinggesellschaft. Unsere internen Reportings haben ergeben, dass wir durchschnittlich 2.000 Euro pro Fahrzeug an Minderwerten zahlen“, sagt er.

Einige der von uns befragten Fuhrparkleiter beobachten auch, dass die Nachbelastungen aktuell gerade steigen, und vermuten einen Zusammenhang mit der schwierigen Restwertsituation bei den Leasinggesellschaften. „Ich werde den Verdacht nicht los, dass die Diskussionen über Rückgabeschäden mit den derzeitig

sinkenden Restwerten diametral zunehmen“, sagt einer. „Ich gehe davon aus, dass es schwieriger wird. Die Anzeichen sind schon erkennbar“, sagt ein anderer.

Diese Befürchtungen decken sich mit den Ergebnissen einer Umfrage, die wir Ende Februar auf unserer Website www.autoflotte.de gestartet haben. Danach konstatieren insgesamt drei Viertel der Teilnehmer, dass die Nachbelastungen aktuell gestiegen seien, von ihnen bemerkten 48 Prozent derzeit sogar deutliche Steigerungen. Nur 27 Prozent finden, dass die Höhe der Nachforderungen konstant geblieben sei (siehe Grafik. S. 27).

Ermessensspielraum vorhanden

Ein Fuhrparkmanager findet, dass die Leasinggesellschaften trotz der „fairen Fahrzeugbewertung“ noch genügend Ermessensspielraum hätten. „Gehen die Schäden über das übliche Maß hinaus, so gibt es bekanntermaßen in vielen Fällen auch verschiedene Reparaturansätze – von Smart Repair bis zum ‚vollen Programm‘. Es ist nicht schwer zu erraten, welche Möglichkeit hiervon eine Leasinggesellschaft am liebsten wählt“, sagt er. Letztlich werde zwar „nur“ der Minderwert in Rechnung gestellt, aber da dieser

Schadenkatalog

Leasinggesellschaft	Schadenkatalog	Pkw/Trapo getrennt	Form
akf servicelease	+	+	gedruckt, CD-ROM
ALD Automotive	+	-	gedruckt, online
Alphabet	+	-	online, CD-ROM
Arval	+	-	gedruckt, online
Athlon Car Lease	+	+	online
Atlas Auto-Leasing	+	-	PDF-Datei, gedruckt
Business Partner	+	-	online
Daimler Fleet Management	+	k.A.	PDF-Datei
DB FuhrparkService/DB Rent	+	k.A.	gedruckt
DeTeFleetServices	+	-	elektronisch
Deutsche Leasing Fleet	+	-	online, gedruckt
DirectLease.de	+	-	online, PDF-Datei
GE Auto Service-Leasing	+	-	online, gedruckt
Hansa Automobil Leasing	-		
LeasePlan	+	+	online
Maske Autoleasing	+	+	CD-ROM, online, gedruckt
Masterlease	+	-	gedruckt, PDF-Datei
Mobility Concept	+	-	elektronisch, gedruckt
Raiffeisen-Impuls Fuhrparkmanagement	-		
Sixt Leasing	+	+	CD-ROM, online, gedruckt
VR Leasing	+	-	elektronisch, gedruckt
VW Leasing	+	-	gedruckt, online ab 2. Quartal 2009

Quelle: Autoflotte, Umfrage Februar 2009

aus der eigentlichen Reparaturhöhe, der Kilometerleistung und aus dem Alter des Fahrzeugs ermittelt wird, könne er durch zunächst zu hohe Reparaturansätze unnötig in die Höhe getrieben werden, so seine Beobachtung. „Ich habe festgestellt, dass die Leasinggesellschaften diesbezüglich höchst unterschiedlich vorgehen. Auch wenn sie im Rahmen der ‚fairen Fahrzeugbewertung‘ regelmäßig zertifiziert werden, sagt das nur bedingt etwas darüber aus, wie sie in der Praxis arbeiten“, so sein Fazit.

Ein anderer bemängelt, dass die Leasinggesellschaften alle Minderwerte pro Fahrzeug zusammenzählen, um den Gesamtminderwert zu ermitteln. „Die Summe aller Einzelminderwerte kann nicht gleich Summe des Gesamtminderwertes sein“, beklagt er. Letzterer müsse geringer sein. Auch, dass oft für jeden Schaden eigene Instandsetzungskosten kalkuliert würden, findet er aufgrund der dann mehrfach vorkommenden Rüst- und Vorbereitungszeiten nicht gerechtfertigt.

Auch die Antworten der Leasinggesellschaften zeigen, dass es durchaus Ermessensspielräume bei der Fahrzeugbe-

wertung gibt. Besonders deutlich zeigt sich das bei der Bewertung von Pkw und Transportern: Während einige Gesellschaften – unter ihnen auch VMF-Mitglieder – Schäden an beiden Fahrzeugtypen gleich bewerten, geben andere Gesellschaften an – unter ihnen zum Teil ebenso VMF-Angehörige – bei Gebrauchsspuren und kleinen Schäden an Transportern toleranter zu sein. „Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsintensität müssen andere Kriterien herangezogen werden, zum Beispiel bei der Ladekante, im Laderaum, Innenraum und bei Einbauten“, teilt die BMW-Tochter Alphabet mit. Die inhabergeführte Atlas Auto-Leasing bewertet Transporter deutlich kulanter: Dellen und Kratzer auf der Ladefläche und im Aufbau sind selbstverständlich, der Verschmutzungsgrad im Fahrgastraum darf höher sein als beim Pkw und Beklebungungen gelten hier als Normalfall. „Es versteht sich von selbst, dass die Beanspruchung eines Transporters und somit die Definition

von ‚laufleistungsanalogen Schäden‘ beziehungsweise ‚normalen Gebrauchsspuren‘ anders als die eines Pkw ist“, heißt es auch beim VMF-Mitglied Athlon. Ein weiteres VMF-Mitglied, ALD, argumentiert genau gegensätzlich und sieht es als Grundprinzip einer fairen Beurteilung an, dass weder zwischen Fahrzeugarten noch zwischen Fahrzeugtypen unterschieden wird. So wie ALD lassen auch acht weitere Leasing-

Mehr Kulanz bei Transportern? Darüber herrscht kein Konsens.

geber keine größere Kulanz bei Beschädigungen von Transportern walten. Aber langsam tut sich etwas. So gab Sixt Leasing dieses Jahr erstmals an, bei der Rückläuferbewertung zwischen Transportern und Pkw zu unterscheiden. Das musste sie im vergangenen Jahr noch verneinen. Auch gibt der Leasinggeber aus Pullach bei München neuerdings, wie derzeit nur vier weitere Gesellschaften, getrennte Schadenkataloge für beide Fahrzeugtypen heraus. Bleibt zu hoffen, dass – für noch mehr Fairness bei der Rückgabe – weitere Anbieter nachziehen werden.

MIREILLE PRUVOST 



WO IMMER SIE GERADE SIND, CARGLASS® KOMMT ZU IHNEN.

CARGLASS® ist der Fahrzeugglas-Spezialist für Steinschlagreparatur und Neueinbau.

Immer gilt: Neueinbau von Fahrzeugglas in Erstausrüsterqualität. Reparatur in nur ca. 30 Minuten - für Kaskoversicherte kostenlos. Wir kommen auch gerne zu Ihnen! Unser Mobiler Autoglas Service behebt Ihre Glasschäden genauso professionell und mit den gleichen Garantieleistungen wie in unseren Service Centern.

Kostenlose Beratung/Terminvereinbarung
rund um die Uhr: **0800 - 222 22 22** oder im Internet: **www.carglass.de**


CARGLASS®