

## AKTUELLES

### Begriffsirritationen zu Bezeichnungen von Fahrzeugmotoren **Austauschmotor, Tauschmotor, Generalüberholter Motor e.t.c.**

#### 1. Einleitung

Nur einige Begriffe wurden oben genannt. Viele, sehr viele andere Begriffe, Bezeichnungen und Synonyme zur Beschreibung von Motoren werden in der Fahrzeugbranche von den Fahrzeugherstellern, Kraftfahrzeughändlern und -werkstätten, Motoren-Instandsetzungsbetrieben, aber auch von den Kunden und Gebrauchtmotorenhändlern benutzt. Nicht zuletzt die Rechtsprechung hat seit Beginn der 50-Jahre durch ihre undifferenzierte Ansicht ein übriges zu diesem scheinbar unlösbaren Dilemma beigetragen.

#### 2. Lösungsansatz

Auch bei der vorliegenden Problematik sollte streng zwischen der kaufmännischen Abwicklung des Geschäftes sowie der vom Kunden gewünschten Qualität und dem Umfang der Lieferung/ Leistung des Auftragnehmers unterschieden werden.

##### **2.1. Die kaufmännische Beziehung**

Die kaufmännische Beziehung kann durch folgenden drei üblichen Begriffe eindeutig charakterisiert werden:

**Kauf (eines Motors) ohne Altteilerückgabe:** Der Kunde nimmt einen Motor in Empfang und zahlt den vereinbarten Preis **Austauschmotor / AT - Motor** Geschützter Begriff ausschließlich für die Hersteller, Nutzung des Begriffs für den freien Markt nicht zulässig (höchstrichterliche Entscheidung) Voraussetzung ist die Rückgabe eines instandsetzungsfähigen Altteiles, Wert des Altteiles wird gegengerechnet. **Tauschmotor / Motor im Tausch** Alternativer Begriff zum Austauschmotor, der vom freien Markt verwendet werden kann. Keinerlei qualitative Unterschiede zum Austauschmotor / AT – Motor! Auch hier ist Voraussetzung die Rückgabe eines instandsetzungsfähigen Altteiles, Wert des Altteiles wird gegengerechnet. **Kundenmotor** Der Kunde zahlt den Gegenwert der Instandsetzungsarbeiten zuzüglich der notwendigen Ersatzteile

##### **2.2. Qualität und Umfang der Lieferung/Leistung**

###### **2.2.1. Qualität der Lieferung/Leistung Instandgesetzter Motor sollte als Oberbegriff für Generalüberholte, Grund- und Teilinstandgesetzte Motoren stehen.**

###### **1. Fabrikneuer Motor**

Dieser Begriff ist der einzige, der in der Rechtsprechung eindeutig, gut und technisch sinnvoll definiert ist.

###### **2. Generalüberholter Motor nach RAL-GZ 797**

Einzige in Deutschland existierende offizielle Norm, die den Leistungsumfang eines Tauschmotors genau definiert. Motor, der nach genau festgelegten Kriterien zerlegt, geprüft und instandgesetzt wurde. Unabhängig vom Verschleißzustand müssen in der Richtlinie gelistete Komponenten gegen Neuteile in Erstausrüsterqualität ausgetauscht werden. Die Teilehersteller / -lieferanten müssen von der Gütegemeinschaft Motoreninstandsetzung freigegeben sein. Der Motor muss einer Leistungsprüfung auf einen Motorleistungsprüfstand unterzogen worden sein. Nur Mitglieder der Gütegemeinschaft der Motoreninstandsetzungsbetriebe können und dürfen diese Motoren anbieten

###### **3. Generalüberholter Motor**

Im allg. Sprachgebrauch üblicher Begriff, der aber leider nirgends definiert wurde. Achtung Grauzone!!! Dieser Motor ist vollständig [general im Sinne von umfassend] zu zerlegen, alle einzelnen Teile sind zu begutachten, entsprechend dem

Begutachtungsergebnis nach dem Stand der Technik instandzusetzen oder wiederzuverwenden. Verschleißteile (Kolben, Dichtungen, Lager) sollten immer gegen Neuteile in Herstellerqualität ersetzt werden.

4. **Grundinstandgesetzter Motor**  
Dieser Motor inklusive vorhandener Nebenaggregate ist nach technischer Beratung durch den Auftragnehmer und konkreter Vereinbarung mit dem Kunden instandzusetzen. Es sind mindestens der Zylinderkopf, die Kurbelwellenlagerung und der Kurbeltrieb (Pleuellagerung, Laufbuchse) nach dem Stand der Technik instandzusetzen oder gegen Neuteile zu ersetzen.
5. **Teilinstandgesetzter Motor synonym dazu "Zeitwertbezogene Instandsetzung", "Reparatur", "Reparierter Motor"**  
Bei diesem Motor sind vom Kunden angegebene Mängel und bei der dazu erforderlichen Demontage erkannte oder offensichtlich erkennbare Mängel mit dem Ziel der Wiederherstellung der Lauffähigkeit des Motors zu beseitigen. Die Lauffähigkeit des Motors umfaßt nicht die Funktionsfähigkeit in allen der vom Hersteller zugesicherten und in den Konstruktionsunterlagen festgelegten Eigenschaften des Motors. Die ausgeführten Arbeiten sind entsprechend dem Stand der Technik auszuführen.
6. **Wartung des Motors**  
Diese Leistung umfaßt alle vom Hersteller entsprechend der Laufleistung in den Betriebs- bzw. Wartungsunterlagen angegeben bzw. mit dem Kunden vereinbarten Arbeiten.
7. **Geprüfter Gebrauchtmotor synonym dazu "Überprüfter Gebrauchtmotor"**  
Dieser Motor muß auf dem Leistungsprüfstand getestet, gewartet mit der höchsten Wartungsstufe sowie mit geeigneten Mitteln im Brennraum und im Kurbelgehäuse überprüft worden sein. Er ist nur mit zugesicherten (garantierten) Gebrauchseigenschaften anzubieten.
8. **Gebrauchtmotor**  
Dieser Motor ist ein lauffähiges Aggregat ohne zusicherbare (garantierbare) Gebrauchseigenschaften.
9. **Altmotor**  
Dieser Motor besitzt keine Gebrauchseigenschaften als Antriebsaggregat eines Fahrzeuges oder einer Maschine. Der Wert begründet sich in der Wiederverwendbarkeit bzw. Instandsetzbarkeit von Einzelteilen, Baugruppen oder des gesamten Motors.
10. **Schrottmotor**  
Dieser Motor und seine wertmäßigen Hauptbestandteile besitzen keine Wiederverwendungs- bzw. Instandsetzungseigenschaften mehr.

### 2.2.2. Umfang der Lieferung

1. **Komplettmotor**  
Dieser Motor ist mit allen zum Motor gehörenden Nebenaggregaten auszustatten.
2. **Teilmotor**  
Beim Teilmotor muß nochmals in Rumpfmotor und Short Block unterschieden werden.
  1. **Rumpfmotor**  
Dieser Motor besitzt keine Nebenaggregate wie z.B. Zündanlage, Vergaser oder Einspritzpumpe, Wasser- und Kraftstoffpumpe, Lüfter u.v.m.
  2. **Short Block synonym dazu "splintfertiger Motor", veraltet**  
Hauptkennzeichen dieses Motors ist die Auslieferung ohne Zylinderkopf und Nebenaggregate. Weitere Bauteile können fehlen.

[\[nach oben\]](#)