
Autoabos: Wenn die Rückgabe zur Kostenfalle wird

Von Walther Wuttke

Ein Auto muss niemand mehr kaufen, um mobil zu sein. Inzwischen haben sich einige neue Mobilitätskonzepte auf dem Markt etabliert, bei denen nur noch für die Nutzung des Fahrzeugs bezahlt wird. Neben dem klassischen Leasing, bei dem sich der Kunde für eine bestimmte Zeit verpflichtet und gleichzeitig im Vertrag auch eine bestimmte Laufleistung vereinbart, haben sich in den vergangenen Jahren auch Carsharing-Konzepte durchgesetzt. Dabei kann sich der Vertragspartner aus einer Flotte von Automobilen bedienen, die über die Stadt verteilt parken. Die Freigabe erfolgt meistens über eine App, und am Ende der Fahrt werden die gefahrenen Kilometer abgerechnet.

Neben diesen beiden Modellen fährt inzwischen das sogenannte Autoabo auf der Erfolgsspur. Rund 40.000 Fahrzeuge kamen so im vergangenen Jahr in den Verkehr. Das entspricht dem Absatz eines mittleren Importeurs. Im Gegensatz zum Leasing ist das Autoabo wesentlich flexibler. Je nach Anbieter können Laufzeiten von wenigen Wochen bis zu einem Jahr und mehr abgeschlossen werden. Auch bei den Fahrleistungen bieten die Unternehmer unterschiedliche Vertragsmodelle an. Außerdem entfällt beim Autoabo am Ende des Vertrags eine Schlussrate wie beim Leasing.

Vor der Unterschrift unter den Vertrag lohnt sich etwas Verhandlungsgeschick, um die individuell passenden Parameter zu vereinbaren. Wie beim Leasing werden am Ende der Vertragsdauer nämlich durchaus Aufschläge fällig, wenn der Tacho eine höhere Fahrleistung anzeigt als ursprünglich vereinbart. So werden beim Autoabo nicht immer fabrikneue Modelle überlassen. Daher muss vor der ersten Fahrt der genaue Tachostand unbedingt im Übergabeprotokoll dokumentiert werden, damit es am Ende des Vertrags keine unangenehmen Überraschungen gibt. Jeder Kilometer zu viel muss schließlich bezahlt werden.

Das gilt auch für Gebrauchsspuren und Beschädigungen am Wunschemobil, die unbedingt bei der Übergabe genau festgehalten werden müssen, damit sie am Ende dem Kunden nicht in Rechnung gestellt werden können. Die Kamera im Smartphone und die Begleitung durch einen Bekannten kann sich hier durchaus lohnen. Misstrauen ist auf jeden Fall angebracht, wenn bei der Übergabe Zeitdruck ausgeübt wird und so ein genaues Protokoll verhindert werden soll. Zeit ist in diesem Fall tatsächlich Geld wert.

Kleine Schäden werden zu kostspieligen Reparaturen

Bei Unfällen muss der Schaden unbedingt dem Autoabo-Partner gemeldet werden, damit von dort aus mit den Versicherungen verhandelt werden kann. Bei einem selbstverschuldeten Unfall wird die bei Vertragsabschluss vereinbarte Selbstbeteiligung fällig. Schließlich ist das Abo-Auto Eigentum des Abo-Gebers und dort versichert. Das ist übrigens auch ein Vorteil der Abo-Idee, bei der die Kunden lediglich den Treibstoff bezahlen müssen. Die mitunter unangenehmen Verhandlungen mit gegnerischen Versicherungen fallen für den Abonnenten daher aus. Über die verschiedenen Konditionen der Anbieter informieren Internetportale wie zum Beispiel autoabos.org (<https://autoabos.org>).

Ein Blick in die Rubrik Erfahrungsberichte auf autoabos.org kann bei der Wahl des Vertragspartners ebenfalls hilfreich sein. Offensichtlich gehört es zum Geschäftsmodell einiger Anbieter, am Ende des Vertrages kleinere Schäden zu kostspieligen Reparaturen aufzuwerten. Während beim Leasing Gebrauchsspuren von vielen Anbietern zumeist toleriert oder mit einer Pauschale abgegolten werden, scheinen einige Abo-Unternehmen geradezu Jagd auf diese Schäden zu machen. Und während bei der Übergabe am Anfang der Laufzeit mitunter schnell und zügig verfahren wird, kann die Rückgabe

durchaus einige Zeit in Anspruch nehmen. Kleinere Kratzer werden deshalb am besten vor der Rückgabe auf eigene Kosten in einer Werkstatt repariert, um so zusätzliche Kosten zu vermeiden.

Weitere Informationen: <https://autoabos.org> und <https://carsubscriptions.org> (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Internetseite www.autoabos.org.

Foto: Auto-Medienportal.Net/autoabos.org
