

DAS LETZTE GELEIT

Wer schwache Nerven hat, blättert besser schnell weiter: Fünf Menschen erzählen, wie es sich anfühlt, seinen Klassiker zu verlieren

Texte: Margret Meincken

HALLENBRAND

„Ich hab an alles gedacht, nur nicht an Feuer



Feuersäulen türmen sich in den schwarzen Himmel, Flammen lodern in der lauen Nacht. Es stinkt nach brennendem Gummi und Diesel. Eine ganze Halle steht in Flammen und mit ihr drei Mährescher, zwei Feldhäcksler und gleich mehrere Klassiker. Die Hitze ist kaum auszuhalten. Das Tor einer gegenüberliegenden Halle beginnt zu schmelzen.

Michael Kastner steht da und sieht zu, wie das Feuer alles frisst – alles, was ihm heilig ist: die Mercedes 250 SL Pagode von 1967, das E 320 Cabriolet von 1997 und den 500 SL von 1989. Vor allem aber brennt das Blue Girl, ein in den gelb-blauen Farben der gleichnamigen Brauerei gestalteter Porsche 996 GT3 Cup von 2002.

Im ersten Moment denkt Kastner nur an das Geld: Ein Großteil seiner Altersvorsorge verbrennt vor seinen Augen. Im zweiten Moment redet er sich ein, dass es schlimmer aussieht, als es ist. Dann nimmt ihn jemand in den Arm. Kastner steht unter Schock. Er kämpft mit den Tränen.

Er wird kein einziges Rennen mehr mit seinem Blue Girl fahren.

Am Dorfrand von Alling bei München mietet Kastner zwei Hallen. In einer befindet sich das Lager seiner Kaminbaufirma, in einer zweiten gegenüber bringt er seine Klassiker unter. Eigentlich steht dort zusätzlich zu den Luxusautos noch ein Renault von 1989, doch am Freitagnachmittag hat Kastner seinen Firmen-Smart gegen den R4 getauscht. Das erste Maiwochenende soll heiß werden, Kastner will mit seinen Jack-Russell-Terriern schwimmen gehen. Die nassen Hunde transportiert er am liebsten im R4.

Sonntagabend ruft plötzlich die Ehefrau des Hallenvermieters an: Es brennt. Komm schnell. Neben

den Klassikern verkohlt auch der Smart samt Inhalt: dem Firmen-Laptop, der 3000 Euro teuren Kaminkamera, Ordnern mit Firmenunterlagen und unzähligen Hausschlüsseln von Hausverwaltungen. Autos und 20 Satz Rennfelgen brennen. 500 000 Euro.

Die hatte sich Kastner hart erarbeitet. „Ich bin um halb

vier aufgestanden. Von sechs Uhr früh bis sechs Uhr abends war ich im Geschäft.“ Sechs Tage die Woche arbeitet er vor Ort, sonntags tippt er im Büro Rechnungen und Angebote. Sieben Jahre macht er keinen Urlaub. Innerhalb von zehn Jahren zahlt er sein Einfamilienhaus in Alling ab. Dann kauft er seinen ersten Porsche. „Ich wollte mal was für mich tun.“

Um die schmalen Hände des hageren 49-Jährigen spannt sich braun gebrannte Haut mit weißen Pigmentflecken. Der linke Mundwinkel verzerrt sich zu einem gequälten Lächeln. „2010, mit 13, saß meine Tochter



An der Nachbarhalle sind die Spuren des Feuers zu erkennen

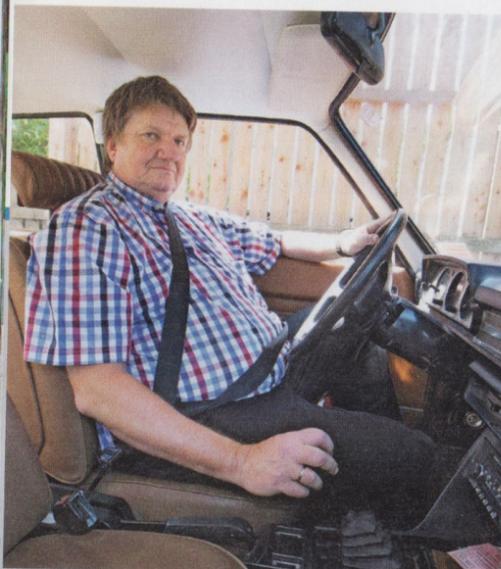
das erste Mal am Steuer des Mercedes SL“, erinnert er sich. „Ich wollte ihr die Pagode einmal schenken.“ Doch die ist inzwischen Schrott, verkauft für 3800 Euro. Das war die Fahrgestellnummer noch wert.

Zehn Tage müssen die Ermittler warten, bis sie die Brandruine betreten können. Die Brandur-

sache ist nicht mehr feststellbar. Drei von Kastners Fahrzeugen waren nicht versichert. Für keines lag ein aktuelles Gutachten vor. „Ich hab gar nicht dran gedacht, ein Gutachten machen zu lassen“, gibt er zu. Er habe mit vielem gerechnet: dass das Blue Girl auf einer Rennveranstaltung geklaut wird. Mit einem Unfall auf der Rennstrecke. Aber nicht mit Feuer. In den kommenden Wochen werden die meisten Wracks verkauft oder verschrottet. Nur sein Mädchen, sein Blue Girl, das will er behalten.



Michael Kastner verliert insgesamt fünf Fahrzeuge. Besonders aber trauert er um seinen Porsche „Blue Girl“, eine Sonderedition der gleichnamigen Brauerei aus Hongkong



Peter Schulze in einem seiner Peugeot. Die Liebe zu französischen Autos hat er aus Westafrika mitgebracht. Rechts: der ausgebrannte Motorraum des Peugeot 505. Das Auto wurde später geschlachtet



MOTORBRAND

Ich hätte vielleicht noch die Leitungen prüfen sollen

In einer Scheune im nördlichen Harz schlummert ein Franzose und wartet auf sein Ende. Da entdecken ihn Peter Schulze und Michael Krey. Die Münchner suchen einen Spender für ihren Talbot Tagora „Paul“.

„Mit Paul haben wir schon an der Le Jog teilgenommen“, erzählt Schulze, an der harten Rallye einmal längs durch Großbritannien. Nun wollen

die beiden Freunde mehr aus ihm rausholen. Sie kaufen einen vom Peugeot-Tuner Danielson bearbeiteten Rumpfmotor, doch es fehlen Anbauteile wie Lichtmaschine, Anlasser und Zündanlage.

Basis des Danielson-Motors ist der Vierzylinder aus dem Peugeot 505. Also suchen Schulze und Krey nach einem Spender-Peugeot für die Anbauteile und stoßen auf

den Franzosen in der Harzer Scheune, weiß, beige Sitze, kein Rost. Bald erkennen sie seinen außerordentlich guten Zustand. Er ist als Schlachtwagen zu schade.

Die Liebe zu französischen Autos hatte Schulze in Westafrika entwickelt. 20 Jahre lang lebte er in Benin, wurde Ehemann und Vater. „Ich hab Möbel, Alarmanlagen und Software gebaut. Was man eben

so macht“, schmunzelt er. 2001 kehrte er mit der Familie zurück nach München.

Vergangenen Sommer muss Schulze ins Krankenhaus. Sein Blutdruck ist zu hoch. Es muss schnell gehen. Der weiße Franzose, längst fein herausgeputzt, revanchiert sich und bringt seinen Lebensretter ins Krankenhaus. Zwei Tage später fährt Schulzes Tochter Christine mit dem 505 nach Hause. Sie hält vor der Einfahrt, um das Tor zu öffnen.

Da quillt beißender Qualm unter der Motorhaube hervor. Benzin tropft aus einer porösen Leitung auf den heißen Krümmer. Die Motorhaube lässt sich nicht mehr öffnen. Nachbarn sprühen Löschpulver notdürftig durch die Radkästen. Erst die Feuerwehr kann die Haube aufhebeln und den Brand stoppen, doch es ist zu spät. Der Franzose hat sein Herz verloren.

Michael Krey und Peter Schulze vor ihrem Talbot Tagora, für den der Motor des Peugeot 505 vorgesehen war



STURMSCHADEN

Mal eben 'nen Neuen kaufen is nicht

Als das Unwetter heranwaltet, streichelt Jan Krak ein letztes Mal über den Kotflügel seines Audi V8. Es ist einer der ersten, von 1988, in Pantheroschwarz. Ein Kindheitstraum. Dann sinkt er auf den straffen Ledersitz, lässt den Motor leise gullern. Er ist unterwegs nach Geesthacht in Schleswig-Holstein, da reißen die ersten Sturmböen an dem alten Audi, Starkregen beschränkt die Sicht auf 15 Meter.

Plötzlich steht der Wagen. Jan tritt aufs Gas, starrt auf den Tacho. Läuft der Motor noch? Und warum steht das

Fahrerfenster offen? Regenwasser prasselt durch die geborstenen Scheiben. Schocksekunden verstreichen, bis Krak klar wird, dass gerade ein Baum auf sein Auto gestürzt ist. Die Oberklasselimousine liegt unter einer hölzernen Pranke, zerquetscht wie ein lästiges Insekt.

Alle Türen sind blockiert. Der 35-Jährige ist bedeckt mit Laub und Scherben. Er wählt den Notruf, doch der Empfang ist schlecht. Die Leitstelle versteht nur Bruchstücke.

Während Krak in seinem V8 gefangen ist, schleichen 15 Autos an ihm vorbei. „Die

haben nur geguckt, dass sie weiterkommen“, erzählt er, ganz ohne Groll. Erst 15 Minuten später hält – zufällig – eine Rettungsassistentin, die einen schweren Ast von der Fahrertür zerrt. Krak steht unter Schock, hat einen zerkratzten Rücken, mehr ist ihm nicht zugestoßen. Der Ast, der sich durch die Windschutzscheibe bohrte, hat ihn verfehlt. Einen Beifahrer hätte er schwer verletzt.

Ein Jahr lang hat Krak an seinem Audi gearbeitet, hat Radlager, Lenkgetriebe und Kopfdichtung überholt. 2000 Euro kosteten allein die Teile.

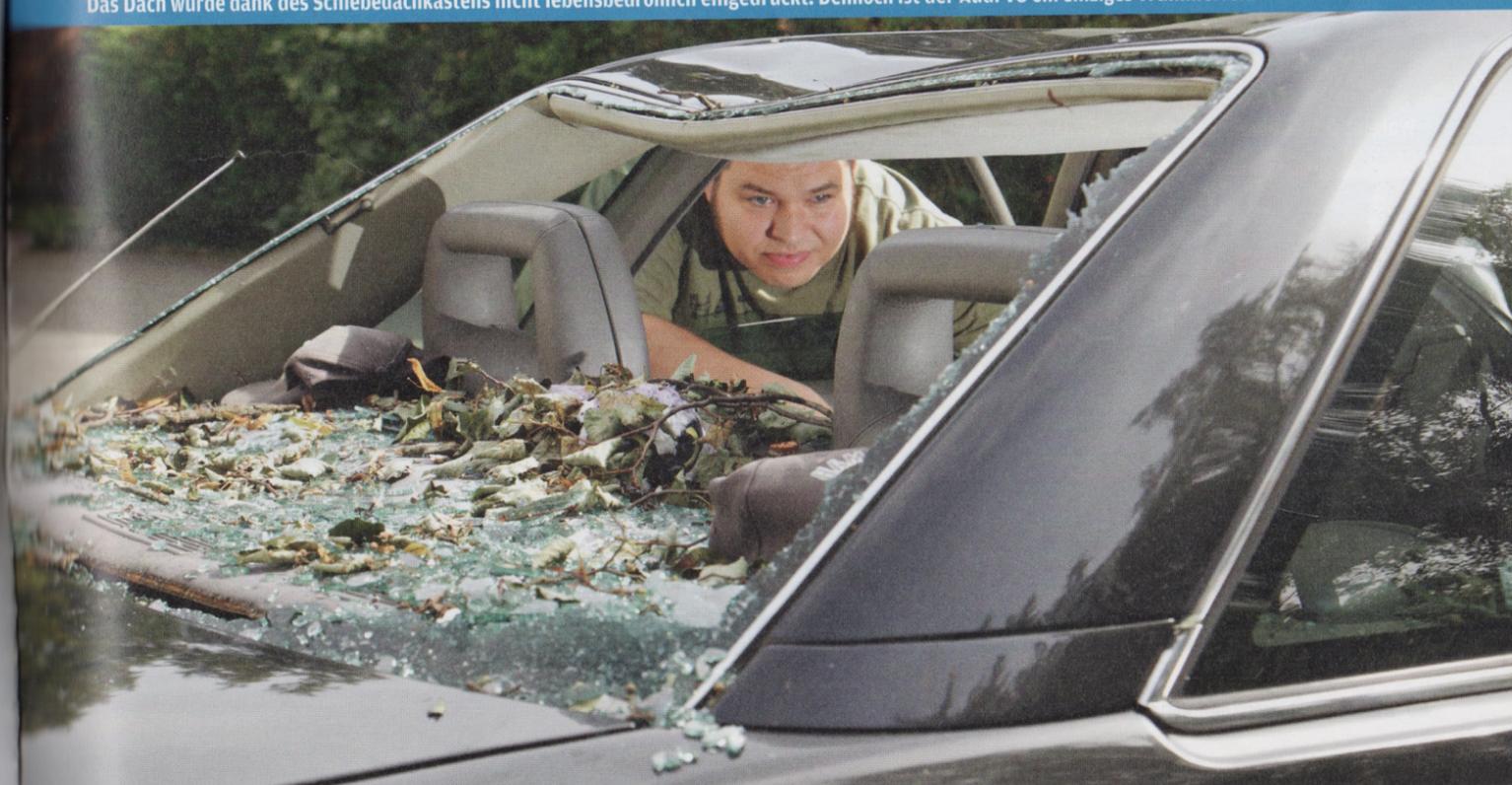
„Bei der Markteinführung hab ich den V8 gesehen und wusste, den muss ich haben“, seufzt er. Geld von der Versicherung gibt es nicht. Der Audi V8 hatte nur Haftpflicht. Krak stellt ihn in einer Scheune unter, damit er ihn nicht jeden Tag sehen muss. Trennen kann er sich nicht von seinem Kindheitstraum.



Jan Krak trauert um seinen Kindheitstraum. Unten: Der umgestürzte Baum drückt das Dach ein und blockiert alle vier Türen

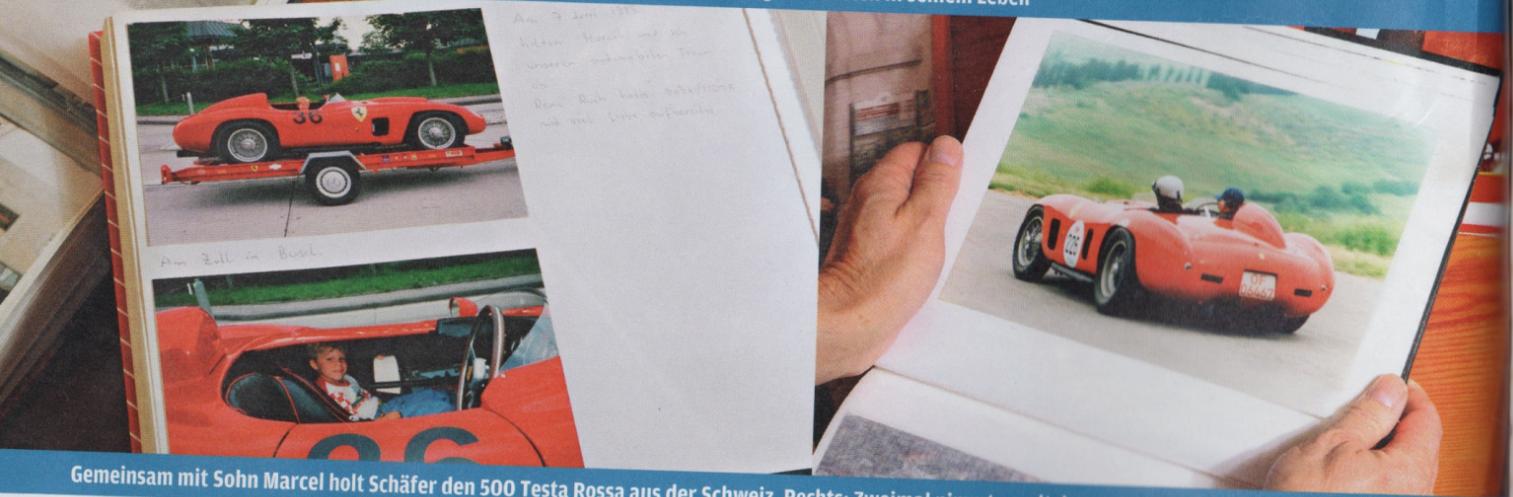


Das Dach wurde dank des Schiebedachkastens nicht lebensbedrohlich eingedrückt. Dennoch ist der Audi V8 ein einziges Trümmerfeld





Walter Schäfer bezeichnet die Jahre in der Ferrari-Rennsport-Szene als die glücklichsten in seinem Leben



Gemeinsam mit Sohn Marcel holt Schäfer den 500 Testa Rossa aus der Schweiz. Rechts: Zweimal nimmt er mit dem Auto an der Mille Miglia teil

Rechts: Schäfer auf der Mille Miglia 1996. Sein Co-Pilot ist Peter Braun, Chefredakteur von Ferrari World und Uhrenspezialist von AUTO BILD KLASSIK



DIEBSTAHL



Cockpit des 500 Testa Rossa. Unter der Haube arbeitet ein 240 PS starker Zwölfzylinder

„ Ich hör noch den Motor und denk, was ist das denn für ein Depp

Mitternacht in Maranello. Die 50-Jahrfeier von Ferrari im Jahr 1997 ist zu Ende. Zwei Männer brechen das massive Eisentor auf. Die Überwachungskamera, die auf die Hoteleinfahrt gerichtet ist, haben sie zuvor verstellt. Gegen 3.15 Uhr hört Walter Schäfer einen Zwölfzylinder brüllen. Er ärgert sich über den Lärm. Dann schläft er wieder ein. Um 6.15 Uhr weckt ihn das Hotelpersonal und teilt mit: Sein Ferrari wurde gestohlen.

Erst kommt das Auto, später der passende Motor

Den Ferrari 500 Testa Rossa hat der gelernte Starkstromelektriker und Unternehmensgründer 1995 von Christian Traber gekauft. Schäfer kann sich den Wagen eigentlich nicht leisten. Dennoch versetzt er ein Dreifamilienhaus – seine Altersvorsorge – und überweist eine sechsstellige Summe.

Der Rennwagen ist günstig, weil statt des originalen Vierzylinder-Motors ein 240 PS starker Zwölfzylinder eingebaut ist. Der Originalmotor

war bei einem Rennen kaputtgegangen. Ein Jahr später spürt Schäfer den mittlerweile reparierten Vierzylinder mit der passenden Motornummer auf und sogar einen zu diesem Auto gehörenden Ersatzmotor. Er baut zwar keine der raren Maschinen ein, aber sein Set ist komplett – Schäfers neue Altersvorsorge.

Mit dem 500 Testa Rossa feiert Schäfer Erfolge in der Ferrari-Rennsport-Szene. In zwölf von zwölf Rennen der Ferrari Shell Historic Challenge fährt er den Klassensieg ein, den letzten davon 1997 in Monza. Viermal nimmt er an der Mille Miglia teil, zweimal davon mit dem 500 Testa Rossa. Während seine Konkurrenz mit teuren Renn-Lkw auffährt, reist der hemdsärmelige Hesse mit einem BMW M3 Cabrio an, den 500TR festgezurrert auf einem einachsigen Hänger. Während in den Boxen der Konkurrenz ein ganzer Mechanikertross arbeitet, schrauben in seiner nur er und sein Freund Walter. Diese Unbekümmertheit macht ihm nicht nur Freunde. „Ich bin in diese Szene hineingefallen und wusste nicht, was da auf mich zukommt“, sagt er heute.

Nachdem ihn das Hotelpersonal geweckt hat, verständigt Schäfer sofort die Polizei. Vier Monate später gibt es den ersten Hinweis: Teile seines Rennwagens sind bei Hehlern in Monza aufgetaucht. Schäfer fliegt nach Italien und identifiziert das Getriebe anhand der Seriennummer, die vier Borrani-Speichenräder, die kleine Einstiegstür und die Heckhaube.

Die Versicherung findet: Es fehlte ein Kennzeichen

Die Diebe wollten das Auto am Stück verkaufen, doch die Hehler lehnten ab. Bei der Vernehmung geben sie an, dass die Diebe den Rahmen zersägen und verschrotten wollten. Die Hehler erhalten hohe Haftstrafen, die Diebe sind bis heute nicht gefasst.

Schäfer engagiert mehrere Privatdetektive. Er wendet sich an die Medien, lobt 100 000 Mark Belohnung aus. Viele melden sich, wollen was gesehen haben. Manche verlangen Geld für einen Hinweis. Schäfer zahlt. Brauchbare Informationen sind nie dabei.

„Für mich ist eine Welt zusammengebrochen, sowohl

finanziell als auch psychisch“, klagt er. Die Altersvorsorge ist vernichtet. Die Kontakte in die Ferrari-Szene brechen ab. Schäfer wird von heute auf morgen aus der Rennsport-Szene katapultiert.

Er meldet den Diebstahl seiner Versicherung. Der Vorstand der Albingia besucht ihn zu Hause, gemeinsam mit einem Versicherungsdetektiv. „Die haben sich hier bewirten lassen. Und ein paar Tage später kommt das Schreiben, dass die Regulierung abgelehnt wird!“ Schäfer ärgert sich heute noch darüber. Die Begründung: Er wäre nur mit einem Kennzeichen, am Heck, unterwegs gewesen. Schäfer klagt. Der Rechtsstreit zieht sich über zehn Jahre hin, geht durch mehrere Instanzen. 2007 dann das Urteil: Die Versicherung muss zahlen. Schäfer erhält 425 000 Euro. „Da war ich dann auch zu alt, um Rennen zu fahren.“ Er war 53.

Schäfer glaubt heute, dass es ein Fehler war, den Raub publik zu machen. Vielleicht wäre sein 500 Testa Rossa ja wieder aufgetaucht, wenn er nicht so ein heißes Eisen gewesen wäre. Die Zweifel nagen. Bis heute.

UNFALL

„Lieber Gott, lass das Kind am Leben

Christian Beringer nippt gerade an einem Prosecco, als seine Frau und seine Tochter in den Dolomiten verunglücken. Kasia und Rosalie fahren in seinem Mercedes 200 Automatik, Baureihe W 123, als die Bremse versagt: Der Wagen wird immer schneller, Kasia verliert die Kontrolle, der Mercedes schlingert, Panik steigt auf. „Mama, warum fährst du so komisch“, jammert Rosalie. „Das Auto bremst nicht!“, kreischt die Mutter. Dann kracht der surfblaue Mercedes mit der Beifahrerseite an die Felswand, prallt ab und wird wie ein Pingpongball an die Leitplanke geschleudert.

Zweimal rammt der Mercedes den Krankenwagen

Wie jedes Jahr nimmt Christian Beringer zu dem Zeitpunkt an einem großen Maserati-Treffen teil, auf dem Rennwagen bis Baujahr 1960 durch die Dolomiten jagen. Er tritt mit seinem De Coucy Monoposto von 1931 an. Weil er eines der ältesten Fahrzeuge steuert, fährt er vorn im Feld und erreicht als einer der Ersten das Ziel. Den Rennfahrzeugen folgen Servicemobile, ein Abschleppwagen, eine Ambulanz und die Begleitpersonen, darunter die 38-jährige Kasia mit ihrer sechsjährigen Tochter Rosalie im klassischen Mercedes.

Für Beringer war es Liebe auf den ersten Blick. Zwei Jahre zuvor entdeckte er den Mercedes in einer französischen Autozeitschrift. Es ist einer der letzten W 123, Baujahr 1984, mit nachgerüsteter Gasanlage und nur 26 000 km. Er kaufte das Auto noch am Telefon, holte es von der Côte d'Azur, erledigte kleine Reparaturen und brachte es zum Lackierer nach Polen. Rosalie, die zweisprachig aufwächst, begleitete ihn. Weil Beringers Polnisch nicht gut genug ist, half die Fünfjährige. „Mit diesem Auto habe ich das erste Mal erlebt, dass Rosalie etwas vom Deutschen ins Polnische dolmetschen kann“, erinnert er sich. Das verbindet er bis heute mit der blauen Limousine.

Im Begleittross der Rallye, Christian Beringer ist längst im Ziel, schlingert der ungebremste Mercedes zwischen Felswand und Leitplanke hin und her. In ihrer Verzweiflung hält Kasia auf das Heck der vorausfahrenden Ambulanz zu. Sie hofft, so an Tempo zu verlieren. Zweimal donnert sie in den Krankenwagen. Beim dritten Mal beginnt sich der mehr als drei Tonnen schwere Ducato zu drehen. Giorgio, der Ambulanzfahrer, muss von der Bremse gehen, um den Transporter wieder auszurichten.

Auf einer Brücke kracht der Mercedes zum letzten Mal in die Leitplanke. Das linke Vorderrad bohrt sich durch die Lücke zwischen Betonsockel und Leitplanke und schwebt über dem 50 Meter tiefen Abgrund. Die Beifahrerseite ist so beschädigt, dass Rosalie die verkeilte Tür nicht öffnen kann. Verstört klettert sie auf der Fahrerseite aus dem Wrack. Giorgio stoppt den Krankenwagen und eilt zur Unfallstelle. Das Mädchen hat eine Prellung am Oberarm, ihre Mutter eine verstauchte Hand.

„Wir leben“, krächzte Kasia ins Telefon

Kasia ruft ihren Mann an, der inzwischen von dem Drama erfahren hat. „Wir leben“, krächzt sie, „wir kommen mit dem Krankenwagen.“ Später prüft Christian Beringer den Mercedes und schließt einen Defekt an der Bremse aus. Zwar sei die Strecke nicht sehr kurvig, doch sie gehe stetig bergab, erklärt der Ingenieur und Kfz-Sachverständige. „Ich vermute, dass Kasia die gesamte Fahrt über auf „D“ blieb und häufig bremste. Die Bremse muss zu heiß geworden sein.“ Die Karosserie schützte die Insassen ordentlich. „Dafür sieht der Mercedes jetzt aus, als wäre er von allen Seiten in eine Käseibe geraten.“



Die Fahrgastzelle ist trotz des verheerenden Unfalls stabil geblieben. Ausschnitte aus einer italienischen Zeitung zeigen den Unfallort



Kasia, Rosalie und Christian Beringer mit dem Nachfolger des kaputten W 123. Kasia findet den Kombi „grauenhaft“ und trauert um ihre elegante Limousine

FOTOS: PRIVAT (A), S. BALDWINSSON



STURMSCHADEN

HALLENBRAND

MOTORBRAND

DIEBSTAHL

UNFALL

Wir umgeben uns mit Dingen, die zu uns passen, sagt Psychologin Damaris Sander. „Das brauchen wir zur Stabilisierung unseres Selbstwerts“

Das rät die Psychologin

Beim Verlust eines Oldtimers laufen beim Besitzer ähnliche Prozesse ab wie beim Tod eines ihm nahestehenden Menschen

■ Menschen lieben Gegenstände. Das ist völlig normal. Und wer liebt, ist immer verletzbar. „In unserem Alltag umgeben wir uns mit Personen und Gegenständen, die unsere Identität spiegeln. Das brauchen wir zur Stabilisierung unseres Selbstwerts“, erklärt Diplom-Psychologin Damaris Sander. So stirbt mit dem Verlust des Oldtimers auch ein Teil von uns, unserer Identität. Wir durchlaufen einen Trauerprozess, als wäre ein geliebter Mensch gestorben.

Zwar kann man sein Fahrzeug ausreichend versichern und somit finanziell ersetzen, den emotionalen Verlust jedoch kann man nicht kompensieren. „Gerade bei seltenen Oldtimern ist der Ersatz praktisch gar nicht möglich. Aber wenn die Trauer abnimmt, öffnet sich der Blick für Neues.“

Sander rät, die Trauer zuzulassen, auch wenn sie schmerzhaft ist. Dieser Trauerprozess besteht aus vier Phasen: In der ersten Phase leugnen wir den Verlust, wollen oder

können ihn nicht wahrhaben. In der zweiten treten intensive Emotionen wie Trauer, Schmerz oder Schuldgefühle auf. Dies ist die längste und schwierigste Phase. Aus Schuldgefühlen kann sich sogar eine Depression entwickeln. In der dritten Phase tauchen wir noch mal ein in die alte Zeit, schwelgen in Erinnerungen, blättern in Fotoalben. Dann lassen wir los. Die vierte Phase bildet den Neuanfang und hilft uns, in dem Verlust vielleicht sogar etwas Positives zu sehen.



Das rät der Gutachter

Thomas Eschenbach erklärt, warum Eigenbewertungen böse enden können und Gutachten so wichtig sind

■ „Viele geben ihr Auto zu teuer an, in der Hoffnung, im Schadensfall zu kassieren“, erzählt Eschenbach. „Doch man kann jedes Auto so fotografieren, dass es tadellos aussieht. Das böse Erwachen kommt dann, wenn ich im Nachhinein feststelle, dass das Fahrzeug schon vor dem Schaden nicht diesen Wert gehabt haben kann.“ Im Falle eines Totalschadens ermittelt der Sachverständige den tatsächlichen Wiederbeschaffungswert und zieht hiervon den Restwert ab. Das Ergebnis: fast immer ernüchternd.

Eschenbach empfiehlt ein Gutachten immer, wenn das Fahrzeug etwas Besonderes ist oder im Vergleich zu typgleichen Modellen wertvoller oder besser erhalten ist. Das kann ein prominenter Vorbesitzer, Erstbesitz, Erstlack oder auch ein außerordentlich guter Zustand für eine hohe Laufleistung sein. Wichtig ist, das Gutachten regelmäßig zu aktualisieren, spätestens dann, wenn sich der Zustand oder der Wert ändert. Und er rät: „Achten Sie auf die Versicherungsleistungen. Bei günstigeren Versicherern kann auch der Leistungsumfang weniger umfangreich sein.“

Das rät die Versicherung

OCC

„Es gibt Menschen, die haben nur eine Haftpflichtversicherung. Das ist bei manchen mit Leichtsinn zu begründen, bei anderen mit ausreichend Kapital“, sagt Carsten Möller. Der Geschäftsführer der OCC empfiehlt immer die Vollkaskoversicherung, spätestens aber ab einem Fahrzeugwert von 10 000 Euro. Warum die Vollkasko sinnvoll ist, erklärt er anhand des Unglücks von Jan Krak und seinem Audi V8: Ein Teilkaskoschutz besteht in diesem Fall nur, wenn der Versicherte eine Sturmmeldung des DWD vorlegen kann und die Windstärke mindestens 8 betragen hat. Ein Vollkaskoschutz hätte in jedem Fall in Anspruch genommen werden können und ist dabei im Schnitt nur 20 Prozent teurer.“

DAS SAGT DER FACHMANN



Carsten Möller, Geschäftsführer OCC

Hiscox

Der Spezialversicherer ist neu im Geschäft der Oldtimerversicherungen. Seit April 2016 bietet Hiscox Teilkasko- und Allgefahrschutz für Oldtimer ab 10 000 Euro und Youngtimer ab 20 000 Euro Fahrzeugwert an. Produktmanagerin Alina Sucker empfiehlt für Klassiker generell den Allgefahrschutz, der bis zu 25 Prozent Wertsteigerung, Ersatzteile und Transportschäden mitversichert. Allerdings drängt der Versicherer auch nicht ins Brot- und Butter-Geschäft, sondern eher ins Geschäft mit teuren Autos. „Wir können keine älteren Alltags-Zweitfahrzeuge versichern, sondern nur Youngtimer, die einen gewissen Sammlerwert haben“, sagt Sucker. Ein Gutachten ist auch nötig: Bis 80 000 Euro Fahrzeugwert wird ein Kurzgutachten, darüber ein ausführliches Gutachten verlangt.

DAS SAGT DIE FACHFRAU



Alina Sucker, Product Head Classic Cars

Haben Sie auch Ihren Klassiker verloren?

Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
Brieffach 55 10,
20350 Hamburg
Fax: 0 18 05-01 52 96
E-Mail: klassik@autobild.de
Stichwort: Totalverlust