

# Das sagt die Zeitschrift Motorrad zur Bewertung von Fahrzeugumbauten:



96

Auszeit geplant, Afrika im Visier, doch dann kam Corona ... Ein Motorradpärchen macht das Beste draus und startet Richtung Nordkap



58

Ausgeschraubt: Das MOTORRAD-Custombike ist fertig. Unser Resümee

## INTRO+NEWS

KTM-Erklönige 890 Adventure R/S 6  
BMW kommt 2025 mit E-Motorrad

## NEUHEITEN

Brabus 1300 R 16  
Autotuner pimpt Super Duke

Indian 20  
Showbike und neue Scout Rogue

Harley-Davidson 24  
Die 117er-CVO-Motoren nun in Low Rider, Street Glide & Co.

Triumph baut Einzylinder 27  
Auf geheimer Testfahrt erwisch

## TEST+TECHNIK

Vergleichstest Midsize-Sportler 28  
Yamaha R7 gegen Aprilia RS 660

Technik-Vergleich BMW/Triumph 36  
Wie dicht ist die neue 1200er-Tiger an der 1250er-GS? Unsere Analyse

Dauertest-Fuhrparknotizen 42  
Sammeln auch im Winter reichlich Meilen: unsere 50000-km-Bikes

Top-Test Aprilia Tuareg 660 44  
Überzeugt die Mittelklasse-Enduro in der 1000-Punkte-Wertung?

Fahrbericht BMW CE 04 54  
Der Bayern-Scooter unter Strom

Gebrauchtkauf Yamaha MT-10/SP 56  
Tipps für die nackte 1000er

## SERVICE+ZUBEHÖR

Schraubertipp Custombike 58  
Finale unserer Eigenbau-Serie

Test Kompakt 62  
Ausrüstung im Alltagstest

Textilkombis im Test 122  
Acht universale Allwetter-Anzüge für den Saisonstart

## MAGAZIN+REISE

Nordkap und Island 96  
Tagebuch einer halben Weltreise

Julische Alpen 108  
Ein Geheimtipp in Slowenien

Bei MOTORRAD arbeiten 114  
Ein Redakteur erinnert sich an einen folgenreichen ersten Tag ...

## SPORT

Rallye Dakar 132  
Unser Rookie meldet sich zurück: Das war „seine“ Dakar 2022

## RUBRIKEN

Kolumne 14

MOTORRAD-Kleinanzeigenmarkt 67

Leserbriefe, Impressum 72

Schaufenster 130

Rückspiegel 138

Vorschau 140

Der Doppel-Comic 142



132

Abenteuer Rallye Dakar: Ein Rookie wagt sich in die Wüste

56

Gebrauchtkauf Yamaha MT-10/SP: Unsere Experten geben Tipps, worauf bei Besichtigung und Probefahrt zu achten ist



## Das große Extra im Heft

Perfektionstraining, Kurvenschule u. v. m. ab Seite 75

**Straßen- und Rennstreckentrainings ab Seite 78**

Schnell, schräg und vor allem eins: sicher! Mit den action team-Instruktoren beim Perfektionstraining auf der Nordschleife oder in der Kurvenschule in Hockenheim

**Offroad-/Endurotrainings ab Seite 92**

Cross und Supermoto in Villars (F), über Stock und Stein in Kleinhau und Reutlingen  
**PLUS:** Umsteigen leicht gemacht – in zwei Tagen zum 125er-Führerschein! Das Angebot für Autofahrer am Nürburgring. Infos auf S. 84

Quelle: 4/2022 MOTORRAD 5

# EINFACH MACHEN

## BAU DEIN CUSTOMBIKE

### Folge 7

In der Abschlussfolge unserer Custombike-Serie stehen die Kooperationspartner im Mittelpunkt. Neben der Änderungsabnahme beim TÜV geht es um die Lackierung der Verkleidung, den Bau einer neuen Sitzbank und eine erweiterte Fahrzeug-Kurzbewertung durch einen Kfz-Gutachter.



**D**as große Finale meines Honda-NTV-Umbaus naht. Der wichtigste externe Termin, um das Schätzchen auch tatsächlich legal auf die Straße bringen zu können, ist zweifellos die sogenannte Änderungsabnahme gemäß § 21 StVZO. Wie bereits in den vorhergehenden Folgen dieser Umbau-Reportage angesprochen, ist die Einbeziehung eines Motorradexperten einer Sachverständigen-Organisation (z. B. TÜV, Dekra oder KÜS) schon in der Frühphase eines Projekts unbedingt empfehlenswert, denn so lassen sich eigentlich fast alle Probleme im Vorfeld lösen. In meinem Fall

war es Dipl.-Ingenieur Gerhard Poggenpohl vom TÜV-Nord, mit dem ich schon erfolgreich beim Bau und der Abnahme einer Eigenbau-4-in-4-Auspuffanlage für meine Honda Seventy zusammengearbeitet hatte. Leider war die NTV unser letztes gemeinsames Projekt, da er Ende 2021 in den Ruhestand gegangen ist. Nachdem dank regem Austausch per E-Mail (Fotos, Gutachten etc.) alle Unklarheiten ausgeräumt wurden, war der Besuch eigentlich eine reine Formsache. Bei bestem Wetter fuhr ich an einem Julitag zwecks Abnahme des Umbaus zur TÜV-Station in Herne. Bei der Gelegenheit ließ ich gleichzeitig

die ohnehin fällige HU machen und die abweichende Reifengröße der neuen Conti-Road-Attack-3-Bereifung eintragen. Die Änderungsabnahme mit Überprüfung von Typenschild, KBA-Nummern und Gutachten war schnell erledigt, und nach einer Prüfung im Stand sowie ausgiebiger Probefahrt erfolgte die offizielle Absegnung sämtlicher Änderungen, das Aufkleben der Plakette und die Übergabe der zahlreichen Bescheinigungen und Gutachten zur Vorlage beim Straßenverkehrsamt. Die Kosten für die Abnahme beliefen sich auf knapp 200 Euro. Nach dem in Corona-Zeiten nicht ganz einfachen Besuch beim Straßenver-



**Stunde der Wahrheit: die ausführliche Fahrzeug-Begutachtung beim TÜV**



**Ganz wichtig: Alle Anbauteile müssen eindeutig gekennzeichnet sein**



**Sehr viel zu lesen: Der neue Fahrzeugschein umfasst zwei Seiten**

kehrsamst erhielt ich dann einen neuen Fahrzeugschein mit zwei (!) Seiten.

Da nach der Änderungsabnahme sichergestellt war, dass an der Verkleidung keine Veränderungen mehr vorgenommen werden mussten, ließ sie sich nun endlich lackieren. Die bisherigen Lackarbeiten beschränkten sich im Wesentlichen auf Ausbesserungsarbeiten am Rahmen, Kühler sowie an der Heckabdeckung und dem Haltegriff. Da es sich dabei um eher kleinflächige Lackarbeiten handelte, ließen sie sich recht erfolgreich in Eigenregie durchführen. Bei der Verkleidung sah die Sache aber anders aus. Als Eyecatcher und optisches Herzstück des Umbaus sollte die Lackierung im wahrsten Sinne des Wortes glänzen. Die Außenlackierung der Verkleidung sollte in Rot, die Innenseite in Mattschwarz erfolgen. Die Halbschale von Ricambi-Weiss besteht aus GFK, also aus mit Glasfasern verstärktem Kunststoff samt einer Gelcoat-Beschichtung. Für ein optimales Ergebnis und eine lange Haltbarkeit müssen die Auswahl von Grundierung und Lack sowie die nötigen Arbeitsschritte auf die zu bearbeitende Oberfläche abgestimmt sein. Als Kooperationspartner arbeitete ich mit der Firma HK-Design in Oberhausen zusammen, die sich sowohl mit Motorradlackierungen als auch mit kompletten Umbauten auskennt und mir schon beim Strahlen der Bremszange behilflich war. Inhaber Karsten Hauptmann stand mir mit Rat und Tat zur Seite und konnte mich kompetent beraten. Dass Lackierung nicht gleich Lackierung ist, versteht sich eigentlich von selbst. Je nach gewünschter Qualität sind unterschiedliche Arbeitsgänge erforderlich, die natürlich ihren Preis haben. Bei der Farbwahl wurde nicht nur der Farbcode der Originallackierung (RG 110), sondern zusätzlich auch ein Seitendeckel als Muster berücksichtigt. Das Ergebnis übertraf meine Erwartungen. Schon beim Abholen

der Verkleidung war ich sehr zufrieden und nach der Montage an der Maschine vollends begeistert. Der Aufwand und die Investition von 300 Euro haben sich in jeder Hinsicht gelohnt.

Als letzte Baustelle stand der Umbau der Sitzbank auf dem Programm. Die Sitzposition der NTV ist für größere Fahrer nicht ideal. Sie wird durch die etwas ungünstige Position der serienmäßigen Fußrasten beeinträchtigt. Um Abhilfe zu schaffen, hatte ich in einem ersten Schritt schon verstellbare Fußrasten von MFW montiert. Bei der neuen Sitzbank schlug ich gleich zwei Fliegen mit einer Klappe. Im Vergleich zur Originalsitzbank sollte sie insgesamt etwas höher werden und so die Sitzposition weiter verbessern. Außerdem sollte sie keine Stufenbank (wie das Original) mehr sein, sondern eine durchgängige Ebene haben. Denn auf langen Strecken verändere ich gerne mal die Sitzposition, indem ich vor- und zurückrutsche. In Bezug auf die Form schwebte mir ein Design im Stil der 1970er-Jahre mit Halteriemen und abgestepptem Bezug vor. So eine Umgestaltung einer Sitzbank ist eher nichts für Hobbybastler, denn es fehlt in der Regel an Material und Kenntnissen. Aufgrund der guten Erfahrungen, die ich schon beim Umbau meiner Seventy gesammelt hatte, wendete ich mich erneut an einen Profi in meiner Nähe. Niklas Lange in Solingen war der richtige Mann für die Maßanfertigung von Sitzkern und Bezug. Zum perfekten „Maßnahmen“ muss das Motorrad unbedingt mitgebracht werden. Die Zielvorgabe war klar: Die „Wunschsitzbank“ sollte die anvisierte Form erhalten und dazu möglichst bequem und tourentauglich sein. Morgens um neun Uhr begann nach kurzer Besprechung die eigentliche Arbeit, die fast sechs Stunden dauerte. Der Sitzkern mit verschiedensten Lagen Polstermaterial wurde genau auf meine Größe und mein

Gewicht abgestimmt. Während ich meinen Kaffee schlürfte und einige Fotos machte, werkelte Niklas geduldig an dem Projekt. Zwischendurch wurde die Bank immer mal wieder an der Maschine montiert und das Ergebnis begutachtet. Wie nach den sorgsam ausgeführten Vorarbeiten nicht anders zu erwarten, passt sie nicht nur perfekt auf das Motorrad (es gibt nicht die geringsten Spalten, Überstände etc.), sondern sie ist auch optisch sehr gelungen und verschafft der NTV den gewünschten individuellen Touch. Bei späteren Touren stellte sich heraus, dass die Sitzposition, das Sitzgefühl und der Komfort ausgezeichnet und auch auf langen

## Einfach machen – alle Folgen auf einen Blick:

**Der Weg zum eigenen Custombike: Idee, Inspiration, Planung**  
in Heft 6/2021

**Demontage, Bestandsaufnahme, Arbeiten an Motor, Rahmen, Kühler**  
in Heft 10/2021

**Heckbereich, Kardan, Überholung der Auspuffanlage**  
in Heft 14/2021

**Telegabel, Lenkkopflager überarbeiten, Elektrik überholen, Lenkermontage**  
in Heft 18/2021

**Montage der Halbschale, Anpassen der Scheinwerfer und Blinker, Cockpit-Bau**  
in Heft 22/2021

**Montage der neuen Bremsanlage, Schutzblech und Vorderrad, Detailarbeit**  
in Heft 26/2021

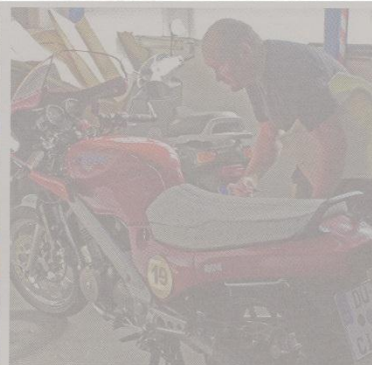
**Sitzbank-Umbau, Lackierarbeiten, TÜV-Abnahme, Wertgutachten**  
in diesem Heft



Rohmaterial: die GFK-Halbschalenverkleidung im originalen Lieferzustand



Glanzleistung: Die Qualität der Profi-Lackierung ist beeindruckend



Maßarbeit: individuelle Sitzbank, nach den Wünschen des Fahrers angepasst

Strecken über jeden Zweifel erhaben sind. Der Preis für diese Profi-Arbeit hielt sich mit 330 Euro ebenfalls in Grenzen – vor allem auch im Vergleich zu einer Standard-Ersatzbank aus dem Zubehör. Die Kosten variieren selbstverständlich je nach Umbau-Wunsch bzw. -Aufwand.

Womit wir bei der interessanten Frage der Kosten wären, die für die Überholung und die zahlreichen Umbauten (ohne die Berücksichtigung des beträchtlichen Arbeitsaufwands) grob gerechnet bei circa 3700 Euro liegen, davon knapp 2500 Euro für die Umbauten. Im Falle eines Unfalls oder Totalverlusts durch Diebstahl oder Brand etc. würde die Versicherung sich an dem Wert einer Standard-NTV orientieren und der dürfte realistisch betrachtet bei circa 600 bis 900 Euro liegen. Grundsätzlich gilt: Je älter das Fahrzeug ist, desto geringer ist auch die Ersatzleistung. Fahrzeuge, die älter als zwölf Jahre sind (also im Prinzip alle Youngtimer), werden von der sogenannten Schwacke-Liste überhaupt nicht erfasst. Ohne Nachweise dürfte es also schwierig werden, die Versicherung von einem deutlich höheren Wert der Maschi-

ne zu überzeugen. Enorm hilfreich ist deshalb bei Young- und Oldtimern eine von einem Classic-Data-Partner erstellte erweiterte Fahrzeugbewertung, die der Maschine nicht nur eine Note (von eins bis fünf) gibt, sondern auch deren Marktwert und Wiederbeschaffungswert festlegt. Der Preis dafür liegt mit etwa 150 Euro (je nach Umfang) in einem überschaubaren Rahmen. Und es ist natürlich sehr interessant zu erfahren, ob sich der Umbau-Aufwand an Zeit und Geld am Ende auch tatsächlich im Wert der Maschine niederschlägt.

Mein Kooperationspartner für die Fahrzeugbewertung war das Ingenieurbüro Becker in Duisburg. Diplom-Ingenieur Werner Becker ist ein ausgewiesener Fachmann für Motorräder, Young- und Oldtimer. Nach einer Vorab-Beratung machte ich mich mit allen relevanten Unterlagen und Kopien der schon erschienenen NTV-Schraubertipps auf den Weg zu seinem Betrieb in Duisburg-Rheinhausen. Dort wurde die NTV ausgiebig begutachtet, und alle Details des Umbaus wurden zwecks Dokumentation fotografiert. Mit Spannung wartete ich dann auf das Ergebnis, das ich

kurze Zeit später als PDF-Datei erhielt. Die Fahrzeugbewertung inklusive lückenloser Dokumentation aller Änderungen und vor allem die Einbeziehung von Classic Data zur Ermittlung eines realistischen Fahrzeugwerts ergab einen Marktwert von 3200 Euro und einen Wiederbeschaffungswert von 3500 Euro, der durch ein nummeriertes Zertifikat bestätigt wird. Interessierte können das komplette Gutachten, das mehr als 30 Seiten umfasst, mit allen Details und ausführlichen Erläuterungen zur Bewertung unter <https://deroldtimer.eu/> einsehen. Dieses Ergebnis ist sehr erfreulich, denn damit sind die Gesamt-Umbaukosten von gut 3700 Euro schon zu einem erheblichen Teil gedeckt.

Fazit: Das Spannende bei einem Custombike-Projekt ist, ob sich alle Anfangsideen auch realisieren lassen, wie sich das Projekt entwickelt und wie das Ergebnis am Ende dann auch tatsächlich aussieht. Erfreulicherweise entspricht die NTV nach dem Umbau fast genau meiner Wunschvorstellung. Sie wirkt wie aus einem Guss, und die schlanke Linie wird wie erhofft durch die Halbschale perfekt betont. Wirk-

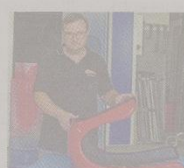


Wenn alles rundläuft: frische TÜV-Plakette

sichätzen sind auch die anfallenden Kosten. Falls Umbauten zusätzlich eine Geräuschmessung erfordern (z.B. bei größeren Veränderungen im Bereich Luftfilter/Auspuff) gibt es auch dafür spezielle Prüfstellen. In NRW steht z.B. die TÜV-Station in Bottrop an der Brabus-Teststrecke bereit.

## Änderungsabnahme

Bei größeren Umbauten ist in der Regel eine Begutachtung gemäß § 21 StVZO durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Von den einschlägigen Sachverständigen-Organisationen gibt es normalerweise in jeder Region kompetente Motorradexperten. Eine frühzeitige Kontaktaufnahme und klare Absprachen im Vorfeld sind bei einem Umbauprojekt unverzichtbar, um Probleme bei der Abnahme zu vermeiden. Nicht zu unterschätzen sind auch die anfallenden Kosten. Falls Umbauten zusätzlich eine Geräuschmessung erfordern (z.B. bei größeren Veränderungen im Bereich Luftfilter/Auspuff) gibt es auch dafür spezielle Prüfstellen. In NRW steht z.B. die TÜV-Station in Bottrop an der Brabus-Teststrecke bereit.



Die Bezugsperson: Niklas Langes tolle Arbeit ist für den A...

## Sitzbank

„Sitzbankbezieher“ Niklas Lange hat seine Werkstatt in Solingen. Im Prinzip sind den Umbauwünschen in Bezug auf Form und Design kaum Grenzen gesetzt bis hin zum Einbau einer Sitzheizung. Wie bei den meisten Profis aus der Youngtimer- und Custombike-Szene sollte man sich bei einem Sitzbank-Umbau möglichst frühzeitig um einen Termin bemühen, denn die Nachfrage ist groß. Kontakt: Lüne-schloßstr. 10, 42657 Solingen, [info@sitzbankbezieher.de](mailto:info@sitzbankbezieher.de)



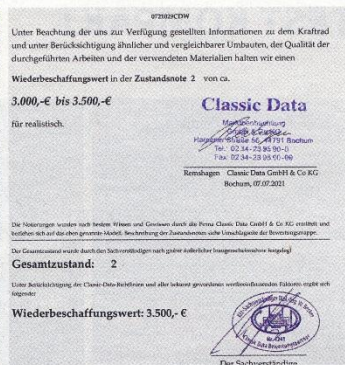
**Stilwechsel:** Die neue (links) Sitzbank hat ein komplett anderes Aussehen

lich überrascht wurde ich aber vom veränderten Fahrverhalten der Maschine. Die neue sportliche Sitzposition, das Abspecken etlicher Kilos, die knackige Bremse und die ausgezeichneten neuen Reifen machen sich sehr positiv bemerkbar. Und auch das geplante Budget von maximal 3500 Euro wurde nur wenig überschritten. Unbezahlbar waren aber vor allem die gesammelte Erfahrung, der Spaß und die Freude während des Projekts. Nur in einem Punkt lag ich voll daneben: Der anvisierte Zeitbedarf war doch erheblich höher als geplant. Ohne die unerwartete Corona-Zwangspause im Frühjahr 2021, die mir extra Schrauberzeit bescherte, wäre der Umbau nie so schnell fertig geworden.

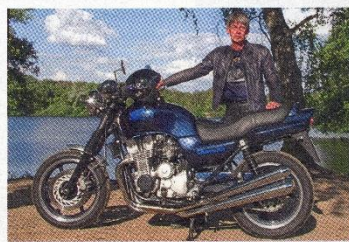
A never ending story: Wirklich fertig ist so ein Youngtimer letztlich nie. Zum einen gibt es schon aufgrund des Alters immer mal wieder kleinere Defekte. Obwohl ich eigentlich alles genauestens geprüft hatte, kam es direkt nach der ersten längeren Tour zu einem leichten Kühlwasseraustritt an der Verbindungsmuffe zwischen den Zylindern. Kein großes Problem, das sich auch schnell durch den Einbau neuer



**Ausführliche Dokumentation:** Gutachter Werner Becker bei der Arbeit



**Sauber eingepreist:** Die detaillierte Kurzbewertung nennt den Wert der Maschine



## Schrauberkurse

**Ralf Petersen.** Der Autor arbeitet als Weiterbildungslehrer bei der VHS Duisburg und veranstaltet seit über 25 Jahren Schrauberkurse. Zwölf bis fünfzehn Praxisseminare zum Thema Wartung, Reparatur und Technik werden jedes Jahr angeboten, zusätzlich gibt es Online-Seminare.

Infos: [www.motorrad-schrauberkurse.de](http://www.motorrad-schrauberkurse.de)  
Facebook: Motorrad-Technik Petersen

O-Ringe lösen ließ, aber eben auch typisch für eine alte Maschine. Zum anderen könnte man das Motorrad auch noch optisch wie technisch weiter verbessern. Den Tank mit dem modernen NTV-Logo würde ich noch gern mit einem neuen Design/einer Lackierung im Retro-Stil verändern und auch den flachen Tankdeckel gegen eine klassische verchromte Version tauschen. Technisch fände ich ferner die Umrüstung der Kupplung auf Hydraulik spannend – das passende Set gibt es von Magura. Und auch die ganz neuen und erst seit Kurzem

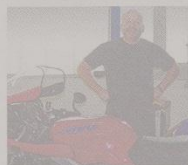
lieferbaren PD-Gabelventile von YSS für die Telegabel würde ich gern mal ausprobieren. Vielleicht gibt es also in nicht allzu ferner Zeit noch ein Umbau-Update.

## MOTORRAD

Video zum Schraubertipp  
<https://youtu.be/Wa0d1vyZipQ>

Autor: Ralf Petersen  
[leserbriefe@motorradonline.de](mailto:leserbriefe@motorradonline.de)

Fotos: Ralf Petersen, [www.ntv-forum.de](http://www.ntv-forum.de),  
[zo3listic](https://www.zo3listic.com) – stock.adobe.com



**Der Lackmann:** Karsten Hauptmann ist Fachmann für Glanz und Gloria

auch zum Leistungsspektrum. Kontakt: HK-Design, Bogenstr. 25, 46045 Oberhausen, [hk-design@gmx.de](mailto:hk-design@gmx.de)

## Lackierung

**Karsten Hauptmann** ist Inhaber von HK-Design. Der Lackier-Fachbetrieb existiert seit 2008 in Oberhausen und hat in der Szene einen guten Ruf. Die Firma bietet Komplett- oder Teillackierungen sowie Design und Airbrush-Lackierungen. Das Teile-Strahlen sowie das Anmischen eines Wunschlacks und die Abfüllung in Spraydosen gehören



**Der Senioren-Betreuer:** Werner Becker ist Spezialist für Young- und Oldtimer

ungemein erleichtert oder auch beim Weiterverkauf hilfreich sein kann. Kontakt: Werner Becker, Hochstr. 204, 47224 Duisburg, [info@1-unfall.de](mailto:info@1-unfall.de)

## Wert-Ermittlung

**Dipl.-Ing. Werner Becker** ist Sachverständiger für Kraftfahrzeuge und ausgewiesener Fachmann für Fahrzeugbewertungen im Bereich Young- und Oldtimer. Sein Ingenieurbüro ist auf individuelle Dienstleistung und unabhängige Beratung ausgerichtet. Bei Youngtimern erstellt er in Zusammenarbeit mit Classic Data die entsprechenden Gutachten, die vor allem zur Einstufung bei der Versicherung wichtig sind. Der Kunde erhält eine komplette Dokumentation und ein nummeriertes Zertifikat – was die Abwicklung im Schadensfall

Korrektur: 47228 Duisburg  
4/2022 **MOTORRAD** 61

**Quellenangabe: Zeitschrift Motorrad, Ausgabe 4 / 2022**

**Autor des Artikels: Ralf Petersen**

## **vergrößerte Ansicht:**

Womit wir bei der interessanten Frage der Kosten wären, die für die Überholung und die zahlreichen Umbauten (ohne die Berücksichtigung des beträchtlichen Arbeitsaufwands) grob gerechnet bei circa 3700 Euro liegen, davon knapp 2500 Euro für die Umbauten. Im Falle eines Unfalls oder Totalverlusts durch Diebstahl oder Brand etc. würde die Versicherung sich an dem Wert einer Standard-NTV orientieren und der dürfte realistisch betrachtet bei circa 600 bis 900 Euro liegen.

Grundsätzlich gilt: Je älter das Fahrzeug ist, desto geringer ist auch die Ersatzleistung. Fahrzeuge, die älter als zwölf Jahre sind (also im Prinzip alle Youngtimer), werden von der sogenannten Schwacke-Liste überhaupt nicht erfasst. Ohne Nachweise dürfte es also schwierig werden, die Versicherung von einem deutlich höheren Wert der Maschine zu überzeugen. Enorm hilfreich ist deshalb bei Young- und Oldtimern eine von einem Classic-Data-Partner erstellte erweiterte Fahrzeugbewertung, die der Maschine nicht nur eine Note (von eins bis fünf) gibt, sondern auch deren Marktwert und Wiederbeschaffungswert festlegt. Der Preis dafür liegt mit etwa 150 Euro (je nach Umfang) in einem überschaubaren Rahmen.

Und es ist natürlich sehr interessant zu erfahren, ob sich der Umbau-Aufwand an Zeit und Geld am Ende auch tatsächlich im Wert der Maschine niederschlägt.

Mein Kooperationspartner für die Fahrzeugbewertung war das Ingenieurbüro Becker in Duisburg. Diplom-Ingenieur Werner Becker ist ein ausgewiesener Fachmann für Motorräder, Young- und Oldtimer.

Nach einer Vorab-Beratung machte ich mich mit allen relevanten Unterlagen und Kopien der schon erschienenen NTV-Schraubertipps auf den Weg zu seinem Betrieb in Duisburg-Rheinhausen. Dort wurde die NTV ausgiebig begutachtet, und alle Details des Umbaus wurden zwecks

Dokumentation fotografiert. Mit Spannung wartete ich dann auf das Ergebnis, das ich kurze Zeit später als PDF-Datei erhielt. Die Fahrzeugbewertung inklusive lückenloser Dokumentation aller Änderungen und vor allem die Einbeziehung von Classic-Data zur Ermittlung eines realistischen Fahrzeugwerts ergab einen Marktwert von 3200 Euro und einen Wiederbeschaffungswert von 3500 Euro, der durch ein nummeriertes Zertifikat bestätigt wird. Interessierte können das komplette Gutachten, das mehr als 30 Seiten umfasst, mit allen Details und ausführlichen Erläuterungen zur Bewertung unter <https://deroldtimer.eu> einsehen. Dieses Ergebnis ist sehr erfreulich, denn damit sind die Gesamt-Umbaukosten von gut 3700 Euro schon zu einem erheblichen Teil gedeckt.



**Ausführliche Dokumentation: Gutachter Werner Becker bei der Arbeit**



**Sauber eingepreist: Die detaillierte Kurzbewertung nennt den Wert der Maschine**



**Der Senioren-Betreuer: Werner Becker ist Spezialist für Young- und Oldtimer**

ungemein erleichtert oder auch beim Weiterverkauf hilfreich sein kann. Kontakt: Werner Becker, Hochstr. 204, 47228 Duisburg, info@1-unfall.de

## Wert-Ermittlung

**Dipl.-Ing. Werner Becker** ist Sachverständiger für Kraftfahrzeuge und ausgewiesener Fachmann für Fahrzeugbewertungen im Bereich Young- und Oldtimer. Sein Ingenieurbüro ist auf individuelle Dienstleistung und unabhängige Beratung ausgerichtet. Bei Youngtimern erstellt er in Zusammenarbeit mit Classic Data die entsprechenden Gutachten, die vor allem zur Einstufung bei der Versicherung wichtig sind. Der Kunde erhält eine komplette Dokumentation und ein nummeriertes Zertifikat – was die Abwicklung im Schadensfall