Bruch der Kurbelwelle bei einem Jaguar S-Type 2.7 D V6 aus ungeklärter Ursache

1. **Ein Gebrauchtwagen, dessen Kurbelwelle bereits bei der Übergabe des Fahrzeugs an den Käufer einen Haarriss aufweist und deshalb nicht mehr uneingeschränkt belastbar ist, ist mangelhaft.**

2. **Ein mit einem Dieselpartikelfilter ausgestattetes Fahrzeug ist nicht deshalb mangelhaft, weil es sich für einen reinen Kurzstreckenbetrieb nur eingeschränkt eignet (im Anschluss an BGH, Urt. v. 04.03.2009 – VIII ZR 160/08). Ebenso stellt der Umstand, dass Kraftstoff ins Motoröl gelangt und dessen Viskosität vermindert, wenn – insbesondere im Kurzstreckenbetrieb – die Regeneration des Partikelfilters abgebrochen werden muss, weil die dafür erforderlichen Voraussetzungen nicht (mehr) vorliegen, keinen Mangel dar.**

KG, Urteil vom 21.03.2016 – 20 U 116/14
(vorhergehend: LG Berlin, Urteil vom 09.05.2014 – 22 O 8/14)

Sachverhalt: Der Kläger nimmt die Beklagte auf Rückabwicklung eines am 16.02.2012 geschlossenen Kaufvertrags über einen Gebrauchtwagen (Jaguar S-Type 2.7 D V6 Executive) in Anspruch. Nachdem das Fahrzeug am 09.05.2012 an den Kläger übergeben worden war, blieb es am 24.08.2013 liegen. Eine anschließende Untersuchung ergab, dass es zu einem Bruch der Kurbelwelle gekommen war. Daraufhin forderte der Kläger die Beklagte (erfolglos) zur Mangelbeseitigung auf und trat schließlich von dem mit der Beklagten geschlossenen Kaufvertrag über das Fahrzeug zurück.

Das Landgericht hat die Klage mit der Begründung abgewiesen, etwaige Gewährleistungsansprüche des Klägers seien verjährt, weil die Verjährungsfrist für Gewährleistungsansprüche in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten wirksam auf ein Jahr verkürzt worden sei.

Dem tritt der Kläger, der die Verkürzung der Verjährungsfrist für unwirksam hält, entgegen. Im Übrigen behauptet der Kläger, dass Ursache des Bruchs der Kurbelwelle nur ein bereits bei der Montage vorhandener Materialfehler, ein der Baureihe grundsätzlich anhaftender Fehler oder eine im Einzelfall fehlerhafte Montage gewesen sein könne. Schließlich sieht der Kläger sein Fahrzeug auch deshalb als mangelhaft an, weil – wie er behauptet – Kraftstoff in das Motoröl gelange, dieses verdünne zu einem Motorschaden führe, wenn die Regeneration des Rußpartikelfilters vorzeitig abgebrochen werde.

Die Berufung hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen: II. … 2. … [D]as Landgericht hat im Ergebnis zu Recht erkannt, dass dem Kläger ein Anspruch aus § 346 I BGB i. V. mit §§ 437 Nr. 2., 440, 323 BGB nicht zur Seite steht.

Dabei vermag der Senat dem Landgericht zwar nicht darin zu folgen, dass der Klage schon deshalb kein Erfolg beschieden ist, weil etwaige Ansprüche des Klägers nicht mehr durchsetzbar seien. Der Senat hat erhebliche Zweifel daran, ob die insoweit maßgebliche Vereinbarung der Parteien in Abschnitt VI Nr. 6 der Verkaufsbedingungen für gebrauchte Fahrzeuge einer Inhaltskontrolle standhält, das heißt wirksam ist. Vielmehr dürfte eine Überprüfung unter Anwendung der Grundsätze der Rechtsprechung des BGH (Urt. v. 29.05.2013 – VIII ZR 174/12, juris Rn. 15) zum gegenteiligen Ergebnis gelangen, weil über Abschnitt VI Nr. 6 i. V. mit Abschnitt VII Nr. 1 und Nr. 5 nicht ausreichend deutlich gemacht wird, dass die Abkürzung der gesetzlichen Verjährungsfrist für die Verschuldenshaftung für Körper- und Gesundheitsschäden überhaupt nicht gilt und für die Verschuldenshaftung für sonstige Schäden nur für den Fall einfacher Fahrlässigkeit begrenzt wird (vgl. auch BGH Urt. v. 15.11.2006 – VIII ZR 3/06, BGHZ 170, 31 Rn. 19; Urt. v. 19.09.2007 – VIII ZR 141/06, BGHZ 174, 1 Rn. 10; Urt. v. 26.02.2009 – Xa ZR 141/07, NJW 2009, 1486 Rn. 17). Eine Begrenzung der Haftung i. S. des § 309 Nr. 7 lit. a und b BGB ist auch die zeitliche Begrenzung der Durchsetzbarkeit entsprechender Schadensersatzansprüche durch Abkürzung der gesetzlichen Verjährungsfristen (BGH Urt. v. 15.11.2006 – VIII ZR 3/06, BGHZ 170, 31 Rn. 19; Urt. v. 26.02.2009 – Xa ZR 141/07, NJW 2009, 1486 Rn. 17).

Soweit die Beklagte auf den Hinweis des Senates ausführen lässt, dass die Klausel ihrem Wortlaut nach nicht auf Schadensersatzansprüche anwendbar sein soll, und insoweit auf Abschnitt VII verweist, erachtet der Senat dies für nicht ausreichend. Letztlich braucht dies aber nicht mehr abschließend vertieft zu werden. Denn selbst wenn man zugunsten des Klägers davon ausgeht, dass die genannte Klausel unwirksam ist und der Geltendmachung der klägerischen Ansprüche daher nicht die Einrede der Verjährung entgegenstünde, bleibt die Berufung ohne Erfolg.

Ein Anspruch nach § 346 I BGB i. V. mit §§ 437 Nr. 2., 440, 323 BGB steht dem Kläger jedenfalls auch deshalb nicht zu, weil es ihm nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht gelungen ist, aufzuzeigen und zu beweisen, dass der streitgegenständliche Pkw im Zeitpunkt des Gefahrübergangs mangelhaft gewesen ist.

a) Soweit der Kläger erstinstanzlich und auch im Rahmen des Berufungsverfahrens zunächst behauptet hatte, der Bruch der Kurbelwelle könne nur auf einen bereits bei der Montage vorhandenen Materialfehler, eine der Baureihe grundsätzlich anhaftende Fehlerquelle oder eine im Einzelfall erfolgte fehlerhafte Montage zurückzuführen zu sein, ist er dafür beweisfällig geblieben.

Der gerichtliche Sachverständige Dr.-Ing. *T* hat in seinem Gutachten vom 02.10.2015 nachvollziehbar und überzeugend ausgeführt, dass – soweit der betroffene Motorblock noch besichtigt und untersucht werden konnte – an den Hauptlagerstellen Fressspuren feststellbar gewesen seien. Diese und insbesondere die Beschädigungen an den Hauptlagerzapfen 2 und 3 seien vor dem Bruch der Kurbelwelle entstanden, was daraus folge, dass der Motor unmittelbar nach dem Bruch abgestellt worden sei. Weiterhin stellte der Sachverständige fest, dass sich kleine Metallspäne im Ölfilter befanden, welche mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit den Gleitlagern entstammen. Schließlich vermochte der Sachverständige festzustellen, dass sich im Motoröl ein erheblicher Anteil Kraftstoff (14,06 %) befand, was zu einer Verminderung der Viskosität des Öls (7,55 mm² statt 12,5 mm²) geführt habe und was auf die Funktionsweise des Rußpartikelfilters bzw. auf den insoweit automatisch ablaufenden Regenerationsprozess zurückzuführen sei. Insgesamt zog der Sachverständige hieraus den Schluss, dass ein plötzlicher Bruch der Kurbelwelle ausgeschlossen werden könne, weil die Hauptlagerzapfen der Kurbelwelle anderenfalls nicht die vorgefundenen starken Fressspuren aufweisen würden. Vielmehr sei der endgültige Bruch Folge der beschädigten Lager, sodass Material-, Herstellungs- oder Einbaufehler als mögliche Schadensursachen auszuschließen seien.

Die Beschädigungen im Bereich der Gleitlager führt der Sachverständige auf eine Mangelschmierung zurück. Dies habe zu einer Weitung der Lager führt, sodass die Lager die Kurbelwelle mit der Zeit nicht mehr richtig führen und tragen konnten. Hierdurch sei die Kurbelwelle im weiteren Betrieb einer Biegewechselbelastung ausgesetzt gewesen, für die sie nicht ausgelegt ist. Nachdem sich sodann ein anfänglicher Anriss eines Schwingungsbruchs ausreichend ausgebreitet hatte, sei es zum endgültigen Bruch gekommen. Diesen Ablauf hat der Sachverständige auch im Rahmen der mündlichen Erläuterung seines Gutachtens noch einmal anschaulich zu verdeutlichen vermocht, sodass der Senat dieser überzeugenden und in sich widerspruchsfreien Beurteilung folgt.

b) Ein zum Rücktritt berechtigender Mangel lässt sich auch nicht mit der Feststellung des Sachverständigen begründen, dass die Kurbelwelle vor ihrem endgültigen Brechen einen Haarriss aufgewiesen haben muss. Dabei dürfte es grundsätzlich einen Mangel darstellen, wenn eine Kurbelwelle in entsprechender Weise beschädigt ist, weil hiermit die Belastbarkeit erheblich heruntergesetzt wird. Indes kann ein Käufer den Verkäufer nach § 437 BGB nur dann für einen Mangel haftbar machen, wenn dieser bereits im Zeitpunkt des Gefahrübergangs vorhanden war. Dies darzulegen und zu beweisen, hat der Kläger aber nicht vermocht.

Denn zum einen hat der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, dass er gerade nicht sagen könne, wann der Haarriss entstanden ist bzw. wie lange dieser schon vorhanden war. Eine Aussage hierzu sei zwar möglichweise denkbar. Dies würde aber den Aufbau einer Testreihe mit mehreren Motoren voraussetzen, was nicht nur extrem aufwendig sei, sondern im Ergebnis auch daran scheitere, weil nicht genau feststehe, in welchem Umfang die Lager des streitgegenständlichen Fahrzeugs bereits beschädigt waren oder nicht. Diese Information werde aber benötigt, um ein aussagefähiges Ergebnis treffen zu können.

Zum anderen ist es auch nicht ausreichend, wenn der Kläger meint, dass zumindest nicht auszuschließen sei, dass der Anriss bereits im Zeitpunkt des Gefahrübergangs vorhanden war. Denn dies – die Möglichkeit einmal unterstellt – vermag eben nicht die an dieser Stelle erforderliche Gewissheit (§ 286 ZPO) hinsichtlich der zeitlichen Voraussetzungen eines Gewährleistungsanspruches zu begründen. Insoweit kann sich der Kläger auch nicht auf die sogenannte Keimtheorie berufen, wonach es ausreichend ist, wenn der Käufer den Nachweis führt, dass der Mangel im Zeitpunkt des Überganges bereits „in der Anlage“ bzw. „im Keim“ vorhanden war (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 29.03.2005 – VIII ZR 173/05 Rn. 36 ff.; OLG Koblenz, Urt. v. 27.05.2011 – 10 U 945/10). Denn genau diesen Nachweis hat der Kläger nicht zu führen vermocht.

c) Soweit der Kläger im Verlauf der Beweisaufnahme seinen Mangel auch damit zu begründen versucht hat, dass er diesen auf die durch den Sachverständigen festgestellte mangelhafte Schmierung stützt, bleibt dies ebenfalls ohne Erfolg. Zwar behauptet er hierzu, dass das Fahrzeug überobligatorisch häufig mit neuem Öl versorgt worden sei, zuletzt sogar circa einen Monat vor dem Bruch der Kurbelwelle. Insoweit müsse die Mangelschmierung auf andere Ursachen zurückzuführen sein, insbesondere auf die Problematik der Funktionsweise der automatischen Regeneration des Rußpartikelfilters. Eine dahin gehende Feststellung lässt sich jedoch nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht treffen.

Zum einen ist der Senat nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme gerade nicht in der Lage, die Ursache der schadensursächlichen Mangelschmierung mit dem für eine Verurteilung erforderlichen Grad an Gewissheit (§ 286 ZPO) festzustellen. Im Gegenteil: Der Sachverständige Dr.-Ing. *T* hat in seinem Gutachten vom 02.10.2015 explizit ausgeführt, dass sich nicht mehr feststellen lasse, wodurch die Mangelschmierung entstanden sei, weil der Motor ihm nur noch unvollständig vorgelegen habe. Dies hat der Sachverständige im Rahmen seiner mündlichen Anhörung weiter erläutert und erklärt, dass der im Motoröl festgestellte Kraftstoffanteil zwar ein Zusammenbrechen des in dem Gleitlager normalerweise befindlichen Ölfilms bewirken könne und daher grundsätzlich eine denkbare Möglichkeit sei. Ebenso seien aber auch andere Ursachen denkbar, wie etwa ein zu geringer Ölstand, ein Versagen der Öldruckversorgung, ein verstopfter Ölfilter oder ein verstopftes Ölsieb. Dies habe aber nicht weiter geklärt werden können, weil der Motor bereits ausgebaut und Teile davon nicht mehr vorhanden gewesen seien. Aus diesem Grund geht auch der Hinweis des Klägers auf die Entscheidung des OLG Frankfurt a. M. vom 04.03.2005 – 24 U 198/04 – fehl.

Zum anderen ließe sich aber auch … im Hinblick auf den automatischen Regenerationsprozess des Rußpartikelfilters kein Mangel i. S. des § 437 BGB, das heißt im Zeitpunkt des Gefahrübergangs, mit der erforderlichen Gewissheit festzustellen. Der Sachverständige hat hierzu zwar ausgeführt, dass im Rahmen des Regenerationsprozesses Kraftstoff unverbrannt in das Abgassystem gelange, um dann direkt am Rußpartikelfilter entzündet zu werden, und – soweit die dafür erforderlichen Voraussetzungen nicht lange genug gegeben sind – sodann im Motoröl verbleibt, wodurch sich dessen Viskosität vermindere. Indes verweist der Kläger einerseits selbst richtig darauf, dass der Umstand der Notwendigkeit einer regelmäßigen Regeneration des Rußpartikelfilters und die damit einhergehende Problematik im Kurzstreckenverkehr für sich genommen noch keinen Mangel begründen können.

Denn nach der klägerseitig zitierten Rechtsprechung des BGH (Urt. v. 04.03.2009 – VIII ZR 160/08) kommt es für die Frage der Soll-Beschaffenheit gemäß § 434 I 2 Nr. 2 BGB auf die Beschaffenheit an, die bei „Sachen der gleichen Art“, das heißt im dortigen wie auch im hiesigen Fall also Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor und einem sich selbst reinigenden Rußpartikelfilter, üblich ist und die der Käufer nach der Art der gekauften Sache erwarten kann. Entspricht die Sache jedoch dem Stand der Technik, so ist sie mangelfrei, ohne dass es dabei auf die tatsächlichen oder durchschnittlichen Erwartungen eines Käufers ankommt. Dementsprechend sah der BGH keinen Mangel darin, dass das von ihm zu beurteilende Fahrzeug mit Dieselpartikelfilter für eine Verwendung im reinen Kurzstreckenbetrieb nur eingeschränkt geeignet war, weil zwecks Filterreinigung von Zeit zu Zeit Regenerationsfahrten über Land erforderlich waren. Insoweit handele es sich lediglich um die praktischen Auswirkungen des gegenwärtigen Standes einer Filtertechnik, die man als unbefriedigend empfinden könne, die aber bei allen Fahrzeugen mit Dieselpartikelfiltern auftreten und die nach dem Stand der Technik nicht zu vermeiden sind. Nichts anderes gilt daher auch vorliegend, und zwar auch im Hinblick auf die Problematik der Motorölverdünnung im Falle eines nicht fehlerbedingten häufigen Abbrechens des Regenerationsprozesses. Denn der Sachverständige hat insoweit explizit ausgeführt, dass sich diese Problematik „derzeit bei sehr vielen Fahrzeugen“ stelle, und zwar insbesondere dann, wenn diese nur im Kurzstreckenbereich genutzt würden.

Wenn der Kläger im Weiteren darauf abstellen möchte, dass ein Mangel jedenfalls dann anzunehmen sei, wenn die Motorölverdünnung zu einem Motorschaden führe, verkennt er das bisherige Ergebnis der Beweisaufnahme. Denn wie bereits ausgeführt, sah es der Sachverständige zwar als eine theoretisch denkbare Möglichkeit an, dass dies die Ursache der hier festgestellten Mangelschmierung gewesen sein könnte. Gleichzeitig schränkte er diese Aussage aber dahin gehend ein, dass er dies nicht sicher sagen könne und dass ihm insoweit lediglich ein inoffizieller Grenzwert (17 %) eines anderen Herstellers (Audi) bekannt sei, der vorliegend aber mit 14,06 % noch nicht erreicht war. Zudem lasse sich hieraus für das klägerische Fahrzeug keine tragfähige Feststellung treffen. Auch eine generelle, vom hiesigen Schadensfall losgelöste Aussage des Sachverständigen, wonach die Motorölverdünnung irgendwann zwangsläufig einen Motorschaden verursache, lässt sich den gutachterlichen Ausführungen nicht entnehmen. Aus diesem Grund erweist sich die in den Raum gestellte Behauptung des Klägers, wonach die Motorölverdünnung zu einem Motorschaden führe bzw. geführt haben müsse, letztlich als reine Vermutung und kann daher auch an dieser Stelle keinen Mangel begründen.

d) Wenn der Kläger in diesem Zusammenhang außerdem meint, die Beklagte habe ihn auf die Gefahr der Motorölverdünnung und die Erforderlichkeit eines frühzeitigen Ölwechsels bei einem Einsatz des Fahrzeugs im Kurzstreckenverkehr jedenfalls hinzuweisen gehabt, führt dies ebenfalls nicht weiter. Dabei ist die Ansicht des Klägers, ein solcher Hinweis hätte im Rahmen seiner Werkstattbesuche erfolgen müssen, für die Frage eines Mangels i. S. des § 434 I BGB unerheblich, da die Verletzung einer solchen gegebenenfalls bestehenden Pflicht allenfalls eine Haftung aus dem jeweils erfolgten Reparatur- oder Wartungsauftrag und nicht aus dem Kaufvertrag begründen könnte, was dann aber nicht zu den hier begehrten Rechtsfolgen führen kann.

Ebenso wenig lässt sich in diesem Kontext ein Mangel mit dem vorhandenen bzw. nicht vorhandenen Inhalt der Bedienungsanleitung begründen. Zwar geht die Rechtsprechung davon aus, dass eine fehlerhafte Bedienungsanleitung im Einzelfall einen Mangel der gelieferten Sache selbst begründen kann. Das gilt aber nur dann, wenn eine zur sinnvollen Verwendung der Sache erforderliche Bedienungsanleitung ganz fehlt oder eine solche zwar vorhanden, aber in wesentlichen Punkten lücken- oder fehlerhaft ist (vgl. OLG Hamm, Urt. v. 14.11.2013 – 28 U 33/13, juris Rn. 44; OLG München, Urt. v. 09.03.2006 – 6 U 4082/05, juris Rn. 24 f.). Diese Voraussetzungen liegen hier aber nicht vor. Denn aus der … auszugsweise zur Akte gereichten Bedienungsanleitung lässt sich ohne Weiteres entnehmen, dass der vorhandene Rußpartikelfilter einer Regeneration bedarf, die im Fall von häufigen Kurzstreckenfahrten gegebenenfalls vom Fahrer selbst zu aktivieren ist. Ebenso wird auf die Notwendigkeit einer bestimmten Dauer des Regenerationsprozesses hingewiesen. Soweit der Kläger rügt, es werde nicht klar, was sich hinter dem Begriff „DPF-Regenerierung“ verberge, vermag der Senat dies nicht nachzuvollziehen. Denn gleich zu Beginn des betreffenden Abschnittes wird klargestellt, dass die Abkürzung „DPF“ für „Dieselpartikelfilter“ steht. Ein weitergehender Hinweis auf die Problematik einer eventuellen Motorölverdünnung war nicht erforderlich, weil die Bedienungsanleitung auch ohne diesen Hinweis brauchbar ist und eine Nutzung des Fahrzeugs ermöglicht. Dies gilt insbesondere auch deshalb, weil nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme gerade nicht feststeht, dass die Motorölverdünnung zwingend zu einem Motorschaden führt.

3. Schließlich steht dem Kläger auch kein Anspruch wegen der Verletzung einer Hinweis- oder Aufklärungspflicht gemäß §§ 280 I, 311 II, 241 II BGB zur Seite. Dies scheitert schon daran, dass eine solche Pflicht nur für solche Umstände besteht, die für den Vertragsschluss für den Vertragspartner erkennbar von wesentlicher Bedeutung sind und deren Mitteilung nach Treu und Glauben erwartet werden kann. Diese Voraussetzungen vermag der Senat im Hinblick auf die Problematik der Motorölverdünnung, auf die der Kläger abstellt, nicht zu ersehen, und zwar insbesondere deshalb nicht, weil in keiner Weise dargetan und bewiesen ist, dass die Verdünnung zwangsläufig zu einem Motorschaden führt bzw. innerhalb welcher Zeiträume überhaupt ein kritisches Maß erreicht werden kann.

4. Schließlich hatte der Senat auch nicht in eine weitere Beweisaufnahme einzutreten.

Soweit der Kläger zunächst beantragt hat, der Beklagten gemäß § 142 ZPO aufzugeben, die Reparaturhistorie, vorhandene Rechnungen sowie die Fehlerspeicherdaten von Tage der Diagnosestellung (Bruch der Kurbelwelle) vorzulegen, war dem nicht zu entsprechen. Denn zum einen hat die Beklagte im Nachgang zu diesem Antrag erklärt, dass der Fehlerspeicher damals nicht ausgelesen worden sei. Dies hat der Senat zu unterstellen, nachdem der Kläger dem nicht weiter entgegengetreten ist. Wenn derartige Daten jedoch schon nicht vorhanden sind, können sie auch nicht von der Beklagten herausgegeben werden. Aber auch hinsichtlich der weiter begehrten Unterlagen (Reparaturhistorie, Rechnungen) war dem Antrag nicht zu entsprechen. Denn soweit der Kläger diese Unterlagen begehrt und damit weitere Anhaltspunkte für einen Mangel und die diesbezügliche Beweisaufnahme zu erhalten erhofft, steht dem entgegen, dass der Sachverständige im Rahmen der mündlichen Erläuterung seines Gutachtens bereits ausgeführt hat, dass er anhand der Reparaturhistorie bzw. den daraus ersichtlichen Arbeitspositionen möglichweise Rückschlüsse im Hinblick auf die Mangelschmierung ziehen könnte. Zugleich stellte der Sachverständige auf ausdrückliche Nachfrage aber auch noch einmal klar, dass er selbst dann, wenn die Unterlagen Anhaltspunkte für eine denkbare Ursache geben würden, nicht feststellen könnte, ob dies tatsächlich die Ursache der hier fraglichen Mangelschmierung war. Mithin könnte auch dann nicht ausgeschlossen werden, dass diese auf etwaige Abnutzungen oder Defekte nach Übergabe des Pkw zurückzuführen ist. Lediglich für den Fall, dass die Daten des Fehlerspeichers unmittelbar nach Eintritt des Schadens bekannt wären, sah der Sachverständige eine reelle Chance einer anderweitigen Beurteilung. Aber auch dies führt hier im Ergebnis nicht weiter, weil der Sachverständige zugleich ausgeführt hat, dass ein Auslesen des Fehlerspeichers nicht mehr hilfreich ist, da das Fahrzeug zwischenzeitlich repariert und in Betrieb genommen worden ist. Der Sachverständige hat hierzu erläutert, dass es in einem solchen Fall im Rahmen der Reparatur zu einer Vielzahl von Fehlermeldungen kommt, sodass keine sinnvollen Rückschlüsse mehr auf davor liegende technische Probleme möglich seien. Warum dies im vorliegenden Fall anders sein könnte, hat der Kläger nicht aufgezeigt …

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.