

AUS LIEBE ZU BESONDEREN FAHRZEUGEN

Classic Cars by Hiscox Handbuch



1.0 Wissenswertes rund um Oldtimer	2
1.1 Was ist ein Oldtimer?	2
1.2 Oldtimer-Zustandsnoten	6
1.3 Oldtimer-Kennzeichenkunde	7
1.4 Der deutsche Oldtimer-Markt	9
1.5 Einblicke in die Welt der Oldtimer-Fans und Besitzer	10
1.6 Oldtimer-Veranstaltungen	11
1.7 Oldtimer-Clubs	14
1.8 Oldtimer-Auktionshäuser	15
1.9 Kurioses und Erstaunliches	16
2.0 Spezieller Versicherungsschutz für Oldtimer	18
2.1 Highlights auf einen Blick	20
2.2 Im Marktvergleich	21
2.3 Was ist wann versichert?	22
2.4 Oldtimer-Gutachten	23
2.5 Unterversicherung vermeiden	25
3.0 Aus der Schadenwelt	26
3.1 Aus der Schadenpraxis	26
3.2 Häufige Fälle und spannende Beispiele	27
4.0 Sicherheit und Oldtimer	28
4.1 Überwinterung und Wiederinbetriebnahme	28
4.2 Oldtimer-Fahrspaß: Risiken on Tour	30
4.3 Diebstahlschutz	31
4.4 Aus Alt mach Neu: Oldtimer und moderne Technologien	32
4.5 Wertvoller Klassiker oder billige Fälschung?	34
5.0 Versicherungs-Glossar	37

In der Oldtimer-Szene steckt viel Herzblut. Gerade deswegen macht es uns besonders stolz, seit über 20 Jahren verlässlicher Partner zu sein und maßgeschneiderte Versicherungspolicen für Old- und Youngtimer anzubieten.

Die Leidenschaft unserer Oldtimer-Experten für die rollenden Schätze ist in die Erstellung dieses Handbuchs geflossen. Sie finden auf den nachfolgenden Seiten Wissenswertes rund um den Oldtimer-Markt und zum speziellen Versicherungsschutz und erhalten einen Einblick in die Hiscox Schadenbearbeitung. Darüber hinaus teilen wir Nützliches zum Thema Sicherheit und Oldtimer mit Ihnen.

Ich wünsche allzeit gute Fahrt.



Robert Dietrich
Managing Director
Hiscox Deutschland

1.0 Wissenswertes rund um Oldtimer

1.1 Was ist ein Oldtimer?

Seit Inkrafttreten der Fahrzeugzulassungsverordnung 2007 gibt es in § 2 Nr. 22 eine einheitliche Definition des Oldtimerstatus per Gesetz. Demnach ist ein Fahrzeug ein Oldtimer, wenn es:

- vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen ist
- weitestgehend dem Originalzustand entspricht
- in einem guten Erhaltungszustand ist und
- zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dient.

Hierbei gilt jeweils der 1. des Zulassungsmonats als Stichtag. Ist der Tag der Erstzulassung nicht feststellbar – zum Beispiel bei importierten Fahrzeugen oder einem Scheunenfund ohne Papiere –, wird das Alter (meist anhand der verfügbaren Herstellerangaben) geschätzt.

Richtlinie für die H-Kennzeichen-Vergabe

Ein H-Kennzeichen gilt als gutachterlicher Ritterschlag für Fahrzeuge über 30 Jahre. Diesen verleiht die zuständige Zulassungsbehörde auf Basis eines Gutachtens mit positivem Ergebnis.

So erhält ein Fahrzeug das H-Kennzeichen nur, wenn es bei einer Begutachtung nach § 23 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) als „kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut“ anerkannt wird. Seit Inkrafttreten der Oldtimer-Richtlinie 2011 ist eine weitere Anforderung, dass mindestens eine Zustandsnote 3 und ein guter Pflege- und Erhaltungszustand des Fahrzeugs vorliegen.

FIVA-Richtlinien: Definition und Oldtimer-Klassen nach Baujahr

Der Oldtimer-Weltverband Fédération Internationale des Véhicules Anciens, kurz FIVA genannt, wurde 1966 gegründet. Heute sind über 85 Clubs in mehr als 60 Ländern Mitglied der FIVA. Hauptanliegen sind zum einen der Erhalt historischer Automobile und Motorräder als Teil der Industriegeschichte sowie zum anderen sicherzustellen, dass Fahrzeuge aus vergangenen Epochen auch in Zukunft weltweit auf öffentlichen Straßen bewegt werden können.

Gemäß der FIVA-Definition gilt ein Fahrzeug als historisch, wenn es:

- mindestens 30 Jahre alt ist
- weitestgehend nach den Herstellerspezifikationen erhalten und gewartet ist
- nicht für den täglichen Gebrauch genutzt wird und
- deshalb Teil unseres technischen und kulturellen Erbes ist.

Über diese Definition hinaus teilt die FIVA historische Fahrzeuge je nach Erhaltungszustand in 4 Gruppen ein:

Gruppe 1	Original	Unverändert erhaltene Fahrzeuge mit geringen Gebrauchsspuren
Gruppe 2	Authentisch	Unrestaurierte Fahrzeuge mit altersgemäßen Gebrauchsspuren
Gruppe 3	Restauriert	Zerlegt, überholt und wieder zusammengebaut, allerdings unter Verwendung der originalen bzw. originalgetreuer Teile entsprechend der Herstellerspezifikation
Gruppe 4	Wiederaufgebaut	Unter Verwendung einiger Originalteile desselben Typs gemäß den Herstellerspezifikationen neu aufgebaut, nicht mehr verfügbare Teile ggf. nachgefertigt

Des Weiteren werden Oldtimer, je nach Baujahr, in verschiedene Klassen eingeteilt. Zwar haben sich die englischen Klassenbezeichnungen im deutschsprachigen Raum kaum durchgesetzt, doch gibt es Veranstalter, die gemäß den 7 FIVA-Klassen Starterfelder benennen oder Pokale vergeben:

Klasse	Bezeichnung	Baujahr
A	Ancestor	Bis 31. Dezember 1904
B	Veteran	Vom 1. Januar 1905 bis 31. Dezember 1918, auch Edwardians (GB) oder Kaiserzeit (D) genannt
C	Vintage	Vom 1. Januar 1919 bis 31. Dezember 1930
D	Post Vintage	Vom 1. Januar 1931 bis 31. Dezember 1945
E	Post War	Vom 1. Januar 1946 bis 31. Dezember 1960
F	n.a.	Vom 1. Januar 1961 bis 31. Dezember 1970
G	n.a.	Vom 1. Januar 1971 bis zur Erreichung der 30 Jahres-Altersgrenze

Weitere Bezeichnungen wie Edwardians und Kaiserzeit sind international nicht gebräuchlich.

In der „FIVA-Identity-Card“, dem autorisierten Fahrzeugpass des Weltverbandes, werden die Historie, technische Daten und Umbauten/Veränderungen am Fahrzeug dokumentiert. Das Antragsformular kann auf der FIVA-Website heruntergeladen und, für alle in Deutschland registrierten Fahrzeuge, über eine deutsche ANF (Autorité National FIVA) eingereicht werden. In Deutschland kann dies beispielsweise über den ADAC, den ASC (Allgemeiner Schnaufferl-Club), den AvD (Automobilclub von Deutschland) oder den D.A.V.C. (Deutscher Automobil Veteranen Club) geschehen.

Hiscox Definition

Hiscox definiert einen Oldtimer als:

- ein historisches, mechanisch angetriebenes Straßenfahrzeug
- das mindestens 30 Jahre alt ist
- das in einem historisch korrekten Zustand erhalten und gewartet wird
- das wegen seines technischen und historischen Wertes bewahrt wird
- und dessen Nutzung nicht auf täglichen Gebrauch ausgerichtet ist.

Hiscox definiert ein Fahrzeug, das älter als 15 und jünger als 20 Jahre ist, als Newtimer und ein Fahrzeug, das älter als 20 Jahre und jünger als 30 Jahre ist, als Youngtimer.



1.2 Oldtimer-Zustandsnoten

Anders als bei normalen Gebrauchtwagen sind für den Wert klassischer Fahrzeuge nicht nur Kriterien wie Alter, Laufleistung oder Anzahl der Vorbesitzer ausschlaggebend. Der Wert steht und fällt mit dem Zustand eines Oldtimers; es geht auch um die Historie und technische Details. Um die Wertfeststellung einfacher zu gestalten, wurden Oldtimer-Zustandsnoten definiert.

Die Bewertung von klassischen Fahrzeugen mittels der Oldtimer-Zustandsnoten 1-5 existiert seit den 1980er Jahren. Sie wurden von der Firma Classic Data entwickelt und sind bis heute der gängige Maßstab zur Bewertung von Oldtimern. So definiert das Unternehmen classic-analytics, das internationale Marktanalyse für Oldtimer, Youngtimer und Liebhaberfahrzeuge betreibt, die Zustandsnoten wie folgt:

- **Zustandsnote 1** – makellostes Fahrzeug, an dem sich auch bei genauester Prüfung keinerlei Mängel an Optik oder Technik finden. Ein Fahrzeug, dessen Restauration in allen Punkten den absoluten Höchststand des heute handwerklich Machbaren darstellt und daher einen enormen finanziellen Aufwand erfordert. Extrem selten. (Übertrifft deutlich den Qualitätsstandard der heute üblichen Großserienproduktion.)
- **Zustandsnote 2** – sehr gutes, mängelfreies Fahrzeug im original erhaltenen oder aufwendig restaurierten Zustand ohne Fehlteile und mit allenfalls leichten Gebrauchsspuren.
- **Zustandsnote 3** – gebrauchtes Fahrzeug im ordentlichen Zustand, das normale Spuren der Jahre oder einzelne, kleinere Mängel zeigt. Uneingeschränkt fahrbereit, ohne Durchrostungen und ohne sofort notwendige Instandsetzungsarbeiten.

- **Zustandsnote 4** – verbrauchtes Fahrzeug mit deutlich erkennbaren Mängeln, das nur eingeschränkt fahrbereit ist oder an dem sofortige, einfach durchzuführende Arbeiten notwendig sind. Kann leichte bis mittlere Durchrostungen oder Fehlteile aufweisen.
- **Zustandsnote 5** – Restaurierungsobjekt im nicht fahrbereiten oder (teil)zerlegten Zustand mit zahlreichen Fehlteilen, das nur mit größeren Investitionen wieder aufgebaut werden kann.

Hinweis zu Patina

Unrestaurierte Fahrzeuge mit einer überdurchschnittlich niedrigen Laufleistung in nur leicht patiniertem Originalzustand entziehen sich dem üblichen Bewertungsschema mit 5 Zustandsnoten. Ihr monetärer Wert kann daher den sich durch die reine Zustandsnote ergebenden Wert deutlich übersteigen.

1.3 Oldtimer-Kennzeichenkunde

Kurzzeit-Kennzeichen, 07er-Kennzeichen, H-Kennzeichen oder Standard-Zulassung – der Schilderwald ist verwirrend. Hier eine Übersicht über die möglichen regulären und speziellen Oldtimer-Kennzeichen:

Standard-Zulassung

Variante 1: Reguläres Kennzeichen in Schwarz

Das reguläre Kennzeichen ist für alle StVZO-konformen Fahrzeuge möglich – und für Oldtimer mitunter steuerlich günstiger als eine H-Zulassung. So richtet sich die monatliche Steuer für Oldtimer-Motorräder und Fahrzeuge mit Otto- und Dieselmotoren nach den Kubikzentimetern des Hubraums. Bei Wankelmotoren geht es nach dem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Daher lohnt sich ein Standard-Kennzeichen aus steuerlicher Sicht, wenn es sich um einen Oldtimer mit geringem Hubraum oder ein Oldtimer-Motorrad handelt. Auch für einen Oldtimer, der die Voraussetzungen für ein H-Kennzeichen nicht erfüllt, oder einen Youngtimer mit guten Abgaswerten ist das Standard-Kennzeichen passend.

Variante 2: Saison-Kennzeichen in Schwarz und mit Zeitraum-Angabe

Ob Oldtimer, Youngtimer oder ein Oldtimer-Motorrad – wenn ein Fahrzeug nur monatsweise, zum Beispiel im Sommer, genutzt wird, eignet sich ein Saison-Kennzeichen. Hier erfolgt die Zulassung für 2 bis 11 Monate. Wichtig zu wissen ist, dass es nicht möglich ist, die saisonale Zulassung auf 2 Perioden innerhalb des gewählten Jahreszeitraums aufzuteilen – sondern sie gilt nur für zusammenhängende Monate. In der Zeit, in der das Fahrzeug nicht zugelassen ist, muss es auf Privatgrund geparkt sein. Vorteil der Saison-Zulassung ist, dass nur für die definierten Monate Steuern bezahlt werden. Zudem ist das Fahrzeug automatisch an- bzw. abgemeldet, somit spart sich der Besitzer einen mehrmaligen Behördengang zur Zulassungsstelle.

Variante 3: Kurzzeit-Kennzeichen in Schwarz und mit Zeitraum-Angabe auf Gelb

Ein Kurzzeit-Kennzeichen ist für jede Kfz-Klasse möglich und gilt bis maximal 5 Tage. An dem gelb eingepprägten Datum läuft das Kurzzeit-Kennzeichen aus. Somit eignet sich dieses Oldtimer-Kennzeichen, das mit Schildern rund 30 Euro kostet, wenn der Besitzer Probe- oder Überführungsfahrten mit dem Fahrzeug machen möchte. Die Zulassung mit dem Kurzzeit-Kennzeichen erfolgt am eigenen Wohnort oder am Standort des Fahrzeugs. Seit April 2016 ist auch für das Kurzzeit-Kennzeichen eine Hauptuntersuchung Pflichtvoraussetzung.

Variante 4: Wechsel-Kennzeichen mit W-Buchstaben und Fahrzeug-Nummern

Mit einem Wechsel-Kennzeichen können 2 Oldtimer (oder 2 Oldtimer-Motorräder) auf eine Kennzeichennummer zugelassen werden – wobei nur einer mit dem Nummernschild versehen und gefahren werden darf, während der andere auf Privatgrund abgestellt ist. Hier bezahlt der Besitzer für beide Fahrzeuge Steuern, mitunter ist aber einen Rabatt für die Haftpflichtversicherung möglich.

Spezielle Oldtimer-Zulassung / Oldtimer-Kennzeichen

H-Kennzeichen und 07er-Kennzeichen haben die Besonderheit, dass ein Pauschalsteuersatz von 191,73 Euro für Oldtimer und 46,02 Euro für Oldtimer-Motorräder anfällt. Auch darf man mit einem solchen Oldtimer-Kennzeichen in Umweltzonen hineinfahren, auch wenn das Fahrzeug eine gelbe oder rote Plakette hätte. Allerdings ist das H-Kennzeichen steuerlich nicht immer die günstigste Zulassungsform – etwa wenn es um einen Oldtimer mit großem Hubraum oder ein Oldtimer-Motorrad geht.

Variante 1: H-Kennzeichen – in Schwarz und mit H-Buchstaben

Ihr Fahrzeug muss bestimmte Voraussetzungen für ein H-Kennzeichen erfüllen: So muss es vor mehr als 30 Jahren zum ersten Mal zugelassen worden sein – hier gilt der Monat der Erstzulassung Ihres Oldtimers. Außerdem sollte das Fahrzeug möglichst im Originalzustand erhalten sein und größere Umbaumaßnahmen sollten den Geist der Entstehungszeit widerspiegeln. Über eine Hauptuntersuchung hinaus ist eine Gutachter-Abnahme notwendig, die das Fahrzeug als Oldtimer einstuft.

Variante 2: H-Kennzeichen und Saison-Kennzeichen in Kombination

Lange Zeit galt ein Entweder-oder bei H- und Saison-Kennzeichen. Durch eine Änderung in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung 2017 lassen sich nun diese Kennzeichen kombinieren. So spart der Besitzer erheblich an Steuern, wenn das Fahrzeug die Voraussetzungen für ein H-Kennzeichen erfüllt und es nicht ganzjährig zugelassen werden soll – sondern zum Beispiel nur in den Sommermonaten.

Variante 3: 07er-Kennzeichen – in Rot

Anders als für das H-Kennzeichen können die Regelungen der jeweiligen Zulassungsstelle für die Hauptuntersuchung bei Fahrzeugen mit rotem Kennzeichen sein: Mitunter ist sie lediglich für den Ersteintrag nötig, dennoch ist sie auf freiwilliger Basis zu empfehlen. Das Mindestalter des Fahrzeuges muss aber dennoch 30 Jahre betragen. Mit diesem Oldtimer-Kennzeichen lässt sich das Fahrzeug nur eingeschränkt nutzen, zum Beispiel für Probe- und Überführungsfahrten sowie für Oldtimer-Veranstaltungen. Private Fahrten, wie zum Beispiel Hochzeitsfahrten, sind nicht möglich. Der große Vorteil ist, dass mehrere Fahrzeuge unter einer Kennzeichenummer zugelassen werden können. Der Oldtimer, der gefahren wird, wird einfach mit dem Kennzeichen versehen. Alle Fahrzeuge müssen auf Privatgrund geparkt sein.

1.4 Der deutsche Oldtimer-Markt

Das Kraftfahrt-Bundesamt, der Verband der Automobilindustrie (VdA), die BBE Automotive GmbH sowie das Institut für Demoskopie Allensbach (IfD) veröffentlichen Statistiken rund um den Oldtimer-Markt in Deutschland.

Oldtimer-Bestand in Deutschland

Zum 1. Januar 2020 waren in Deutschland erstmals mehr als 500.000 Pkw mit H-Kennzeichen gemeldet. Im Vergleich zu den Berichten aus 2019 (474.516) bedeutet dies ein sattes Plus von 11%. Zählt man Motorräder und Nutzfahrzeuge hinzu, verzeichnet Deutschland einen Bestand von 595.046 historischen Fahrzeugen. Die Anzahl an mobilen Klassikern mit H-Kennzeichen ist über die letzten 10 Jahre sehr stark angewachsen, beträgt jedoch lediglich 1% des Gesamtbestandes an Pkw.

Unter den Pkw mit H-Kennzeichen befinden sich knapp 40.000 VW Käfer. Das zweithäufigste Klassiker ist mit knapp 22.000 Fahrzeugen der Mercedes-Benz W123. Auf den weiteren Rängen folgen der Mercedes-Benz R107, der Porsche 911 sowie die Modelle W124 und Strich 8 aus dem Hause Mercedes-Benz. Volkswagen folgt mit seinem "Bulli" (T3 und T4) und auf Platz 8 befindet sich der 3er von BMW. Bemerkenswert ist, dass diese Fahrzeuge bereits 30% aller H-Kennzeichen ausmachen.

Zwei Drittel aller hierzulande rollenden H-Kennzeichen sind deutsche Marken. Dahinter reihen sich amerikanische (8,3%), englische (8,1%) und italienische (knapp 7%) Hersteller.



Entwicklungen des Oldtimer-Marktes in Deutschland

Die Mehrzahl der Oldtimer erfahren über die Zeit eine langsame, stetige Wertsteigerung. Exorbitante Wertsteigerungen erfahren laut der IfD-Allensbach-Oldtimer-Studie nur rund 5 Prozent des Bestands.

In den letzten Jahren werden bestimmte Oldtimer immer häufiger als Anlage- oder Spekulationsobjekte gesehen und erfahren nicht selten signifikante Wertsteigerungen. Zentral dafür ist der „Sammlerwert“ des Fahrzeugs, für den z.B. die Auflage (limitierte Baureihen), Vorbesitzer und besondere Ausstattung eine Rolle spielen.

1.5 Einblicke in die Welt der Oldtimer-Fans und Besitzer

Die Oldtimer-Studie des Instituts für Demoskopie Allensbach (IfD) gibt Einblicke in die Welt der Oldtimer-Fans und Besitzer und zeigt durch die 2-jährliche Wiederholung seit 2008 auch Vergleichswerte und Veränderungen auf. Auch beantwortet die Hiscox Umfrage unter Oldtimer-Besitzern viele Fragen rund um die Interessen und das Kauf- und Nutzungsverhalten.

Demografie der Oldtimer-Fans und Besitzer

Laut der repräsentativen IfD-Allensbach-Oldtimer-Studie 2018 zieht sich das Oldtimer-Hobby durch alle Altersgruppen und Bevölkerungsschichten. Dabei lässt sich tendenziell beobachten, dass sich immer mehr Oldtimer-Interessierte ihre mobilen Träume erst später verwirklichen (können) und dass der Anteil der Normal- und Geringverdiener in der Zielgruppe sinkt.

So steigt der Altersdurchschnitt stetig: Oldtimer-Interessierte sind durchschnittlich 49 Jahre alt. Die Besitzer von Oldtimer-Pkw sind durchschnittlich 55 Jahre alt.

Oldtimer-Besitzer sind zu 90 Prozent Männer – zum Vergleich: von den Pkw-Fahrern in Deutschland insgesamt sind 53 Prozent männlich und 47 Prozent weiblich. Eine weitere Besonderheit in der Demografie ist der überdurchschnittliche finanzielle Status von Oldtimer-Besitzern: 33 Prozent haben ein durchschnittliches Haushalts-Nettoeinkommen von 3.500 Euro oder mehr.

Außerdem interessant: Rund ein Drittel der Oldtimer-Besitzer sind Selbstständige oder arbeiten freiberuflich, ein weiteres Drittel ist angestellt. 27 Prozent sind nicht berufstätig bzw. in der Rente.

Interessen und Motive der Oldtimer-Fans und Besitzer

Das Interesse an Oldtimern und allgemein an Kfz sinkt laut der IfD-Allensbach-Oldtimer-Studie 2018 von Jahr zu Jahr. Diese Veränderung im Stimmungsbild in der Bevölkerung gegenüber Oldtimern lässt sich mitunter auf Umweltdebatten in vielen Bereichen und die Preisentwicklung bei Oldtimern

zurückführen, lautet die Erklärung der IfD-Allensbach-Studie. Auch könnten die Selbstverständlichkeit, mit der Menschen Fahrzeuge heute als Verkehrsmittel nutzen, und ein zurückgehendes Staturempfinden gegenüber Autos und Motorrädern, Grund für den Interessenwandel sein.

Dennoch begeistern klassische Fahrzeuge ein Millionenpublikum. Hochgerechnet rund 15 Millionen Deutsche interessieren sich in unterschiedlicher Intensität für Oldtimer. Des Weiteren freuen sich 42 Prozent, wenn sie einen Oldtimer sehen. 41 Prozent würden gerne mit einem Klassiker fahren. Somit ist das allgemeine Interesse an Oldtimern beachtlich.

Besonders beliebt sind die Fahrzeuge der 1960er und 1970er Jahre – für sie schwärmen mehr als 55 Prozent der Oldtimer-Interessierten. Auch geben mehr als 40 Prozent ihre Leidenschaft für Fahrzeuge der Nachkriegszeit und 1950er Jahre bzw. Oldtimer der 1980er Jahre an. Zum Vergleich: Lediglich 18 Prozent der Oldtimer-Interessierten finden auch Fahrzeuge der Gegenwart spannend.

Dass der Fahrspaß zählt, zeigt die Hiscox Classic Cars Umfrage 2018 mit dem Marktforschungsinstitut Kantar TNS: Oldtimer-Besitzer schätzen maßgeblich den Fahrspaß mit ihren klassischen Automobilen (79 Prozent) und betrachten diese außerdem häufig als Liebhaber- und Sammlerstücke (69 Prozent). Mit weniger als 15 Prozent verstehen die wenigsten ihren Oldtimer hingegen als Statussymbol oder Wertanlage.

Sich selbst beschreibt die große Mehrheit, also 81 Prozent, als Ausfahrer. Mehr als die Hälfte der Befragten versteht sich darüber hinaus als Bastler, obwohl die meisten Wert auf fahrbereite, gut gepflegte klassische Fahrzeuge legen: 52 Prozent haben ihren Oldtimer in einem guten Zustand und mit wenigen Gebrauchsspuren gekauft, 20 Prozent haben ihren Oldtimer in makellosem Zustand erworben.

Aktivitäten und Fahrverhalten der Oldtimer-Fans und Besitzer

Für viele Fans und Besitzer klassischer Fahrzeuge sind die Gemeinschaft und der Austausch wichtig: Nach der IfD-Allensbach-Studie 2018 nehmen insgesamt 47 Prozent an Veranstaltungen der Oldtimer-Szene teil – häufig oder zumindest ab und zu. So haben über 54 Prozent bereits an Oldtimer-Treffen, 46 Prozent an Ausfahrten und 18 Prozent an Rallyes teilgenommen.

Ebenfalls ein interessanter Einblick in die Welt der Oldtimer-Besitzer ist, dass sie ihr klassisches Fahrzeug wenig im alltäglichen Gebrauch haben. Stattdessen nutzen mehr als 70 Prozent einen Gebraucht- oder Neuwagen im Alltag statt ihren Oldtimer.

1.6 Oldtimer-Veranstaltungen

Für 79 Prozent der Classic-Car-Besitzer zählt bei ihrem Hobby der Fahrspaß – Hochsaison ist der Sommer. So finden von den geschätzt über 1.000 Oldtimer-Veranstaltungen in Deutschland (und noch mehr über die Landesgrenzen hinaus) die meisten im Frühling, Sommer und Herbst statt.

Das Angebot der Oldtimer-Veranstaltungen reicht dabei von Rallyes über Auktionen bis hin zu Messen und Teilmärkten. Und je nach Interesse lebt der Oldtimer-Enthusiast seine Freude am Fahren aus, bestaunt oder kauft sogar seinen Traum-Klassiker, findet Ersatzteile und führt leidenschaftliche Benzingespräche. Oldtimer-Veranstaltungen sind zentral für den Austausch – am Puls des Geschehens.

Ausfahrten und Rallyes

Zwar ist ein Oldtimer-Besitzer bei einer Solo-Ausfahrt flexibel und eigenständig, doch haben organisierte Ausfahrten den Reiz, dass eine vorgegebene, touristisch attraktive Strecke gemeinschaftlich gefahren wird. Bei Rallyes kommen Aufgaben für die Geschicklichkeit dazu, die für Nervenkitzel sorgen – je nach Veranstaltung zum Beispiel Durchfahrts-, Zeit- oder Schnittkontrollen.

Während bei der legendären Mille Miglia die Freunde des italienischen Flairs mit sportlicher Ausdauer auf ihre Kosten kommen, stehen bei anderen Gleichmäßigkeitsrallyes das umsichtige Fahren und der geschickte Umgang mit Tripmaster, Stoppuhr und Co. im Vordergrund. So gibt es viele verschiedene Angebote und für jeden Geschmack eine passende Rallye.

Auswahl besonders beliebter Veranstaltungen:

Rallye	Ort	Zeitpunkt*
Mille Miglia	Brescia – Rom, Italien	Mai
Nürburgring Classic	Nürburgring, Deutschland	Juni
Ennstal Classic	Gröbming, Österreich	Juli
Classic Days Schloss Dyck	Jüchen, Deutschland	August
Goodwood Revival	Goodwood, GB	September

*i.d.R.

Auktionen

Auktionen und deren Ergebnisse sind für Verkäufer und Kaufinteressierte spannend, die einen Autoklassiker ver- bzw. ersteigern möchten. Häufig sind die Auktionen an andere Oldtimer-Veranstaltungen geknüpft – so werden etwa im Vorfeld des Veteran Car Run Gebe Alina Recht! Das klingt so in London Vorkriegsfahrzeuge versteigert oder während der Messen Retro Classics und Techno Classica der Hammer geschwungen.

Auswahl bekannter Auktionshäuser für Oldtimer-Versteigerungen:

Auktionshaus	Ort / Sitz
Artcurial	Paris, Frankreich
Bonhams	London, Großbritannien
Dorotheum	Wien, Österreich
RM Sotheby's	London, Großbritannien
Silverstone Auctions	Ashorne, Großbritannien

Messen und Teilmärkte

Messen und Teilmärkte sind als analoge Marktplätze besonders für Fans von klassischen und außergewöhnlichen Fahrzeugen interessant. Auch wer sich in der Oldtimer-Szene vernetzen möchte, kann leicht Kontakte knüpfen und zum Beispiel Inspirationen und Lösungen für eine knifflige Ersatzteilsuche oder Restaurationsarbeit finden.

Messe	Ort	Zeitpunkt*
InterClassics	Maastricht, Niederlande	Januar
Retro Classics	Stuttgart, Deutschland	März
Techno Classica	Essen, Deutschland	April
Veterama	Hockenheimring bzw. Mannheim, Deutschland	April bzw. Oktober
Auto Moto D'Epoca	Padova, Italien	Oktober

*i.d.R.

Hiscox Oldtimer-Veranstaltungen

Hiscox ist auf vielen Messen und Teilmärkten unterwegs und besucht regelmäßig Rallyes, um sich in der Oldtimer-Szene zu vernetzen und nah am Kunden zu sein. Eine aktuelle Übersicht über die Hiscox Veranstaltungsbesuche ist im Hiscox Classic Cars Blog (hiscox.de/classic-cars-blog) zu finden.



1.7 Oldtimer-Clubs

In Deutschland gibt es Schätzungen zufolge rund 3.000 Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs. Oldtimer-Clubs können auf lokaler, regionaler, bundesweiter und internationaler Ebene tätig sein und sind zum Teil als eingetragener oder gemeinnütziger Verein organisiert. Oldtimer-Clubs sind Gemeinschaften, deren Mitglieder die Begeisterung für bestimmte Marken, Modelle, Hersteller oder Aktivitäten vereint. Sie bieten unter anderem Stammtische für Benzingespräche, Internetforen oder Veranstaltungen wie Ausfahrten oder Messebesuche. Insbesondere von Vorteil für die Mitglieder sind der Wissensschatz und der Austausch – ob für den Kauf oder Verkauf von Fahrzeugen und die Ersatzteilsuche. Sogenannte Markenclubs sind fokussiert auf bestimmte Fahrzeugtypen und sind durch ihr Engagement Botschafter der Marke. Sie werden teilweise von den Herstellerfirmen unterstützt – etwa durch den Zugang zu Archiven und bei der Ersatzteilbeschaffung.

ADAC e.V. (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club)

Der ADAC wurde 1903 als Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung gegründet und ist mittlerweile zum europaweit größten Automobil-Club mit über 20 Millionen Mitgliedern gewachsen. Unter anderem bietet der ADAC für Mitglieder Pannenhilfe, Verbraucherschutz, Motorsport- und touristische Veranstaltungen an.

Die ADAC Klassik Clubs widmen sich dem Erhalt des technischen Kulturgutes und möchten auch in Zukunft die individuelle Mobilität sicherstellen. So werden derzeit knapp 70 bundesweite Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs unterstützt, die mit mehr als 1.200 Unterclubs derzeit über 110.000 Mitglieder verfügen. Diese erhalten unter anderem ein jährliches Clubbudget und Vergünstigungen sowie die Interessenvertretung gegenüber Politik und Behörden.

Neben diesen ADAC Korporativclubs können sich regional ausgerichtete Vereinigungen dem ADAC als Ortsclub anschließen. Derzeit sind hier rund 350 Ortsclubs aktiv, die sich im Oldtimer-Bereich engagieren. Darüber hinaus bietet ADAC Klassik eine Interessenvertretung: Als Mitglied des Oldtimer-Weltverbandes FIVA vertritt das Ressort ADAC Klassik die Interessen des Clubs und der Oldtimer-Szene gegenüber der Gesetzgebung, Behörden und anderen Institutionen.

AvD e.V. (Automobilclub von Deutschland)

Der AvD wurde 1899 als Deutscher Automobilclub gegründet und 1948 wiedergegründet. Er bildet den Dachverband diverser Orts- und Korporativclubs in ganz Deutschland und zählt zu den ältesten und größten deutschen Automobil-Clubs. Unter anderem bietet der AvD für Mitglieder Pannenhilfe, Verbraucherschutz, Motorsport- und touristische Veranstaltungen an. So wird jährlich der AvD-Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring veranstaltet.

ASC e.V. (Allgemeiner Schnauferl-Club)

Der ASC wurde 1900 zunächst als Internationaler Auto-Spargel-Club gegründet und ist mittlerweile auf eine Größe von 1.500 Mitgliedern in insgesamt 15 Landesgruppen gewachsen. Somit ist der ASC der älteste durchgehend existierende Oldtimer-Club in Deutschland.

Der Begriff Schnauferl leitet sich von dem Geräusch des Schnüffelventils ab, das als Überdruckventil im Kurbelgehäuse der ersten Viertakt-Motoren aus den 1910er Jahren montiert ist. Wie der Name bereits verrät, verbindet die Mitglieder vor allem die Leidenschaft für Vorkriegsfahrzeuge und insbesondere Veteranen. Unter anderem wird jährlich eine Schnauferl-Rallye veranstaltet, die die 15 Landesgruppen abwechselnd durchführen.

1.8 Oldtimer- Auktionshäuser

Neben privaten Verkäufern und Händlern können Oldtimer auch über Auktionshäuser erworben werden – nach dem Prinzip des höchsten gebotenen Preises. Bei Zuschlag kommt auf diesen Preis ein Aufgeld dazu, meist liegt dies bei 25 Prozent der Höchstgebotssumme. Auktionshäuser veröffentlichen Kataloge mit Bildern und Informationen rund um die angebotenen Fahrzeuge und den Mindestgeboten. Sehr wichtig ist jedoch, sich selbst ein Bild zu machen – denn verkauft wird „wie besehen“. In einer Versteigerung werden Gebote angenommen und „zum Ersten, zum Zweiten und... zum Dritten“ per Hammerschlag an den Höchstbietenden verkauft. Speziell für die Versteigerung von Oldtimern sind folgende Auktionshäuser in der Szene bekannt:

Artcurial

Das französische Auktionshaus Artcurial wurde 2002 in Paris gegründet und führt Versteigerungen hauptsächlich in Paris und Monaco durch. Artcurial ist international tätig und hat Büros unter anderem auch in Brüssel, Mailand, Monte Carlo, München und Wien. Versteigert werden hauptsächlich Kunstgegenstände, Sammlerfahrzeuge, hochwertige Uhren, Weine, Spirituosen und vieles mehr. Artcurial organisiert zur jährlich im Frühjahr stattfindenden Messe Rétromobile Paris eine Auktion mit mehr als 100 Oldtimern und Sammlerfahrzeugen.

Bonhams

Das britische Auktionshaus Bonhams wurde 1793 in London gegründet und ist eines der größten Auktionshäuser für die Versteigerung von Kunst- und antiken Gegenständen, Sammlerfahrzeugen und Schmuck. Bonhams führt jährlich mehr als 400 Versteigerungen – hauptsächlich in London, New York, Los Angeles und Hongkong – durch. Bonhams kann als führend im Auktionshandel mit Classic Cars bezeichnet werden und führt unter anderem auch Auktionen in den USA sowie spezielle Motorradauktionen durch. Zum Beispiel finden zum jährlichen Goodwood Members' Meeting sowie Goodwood Festival of Speed Bonhams-Versteigerungen von hochwertigen klassischen Fahrzeugen statt.

Dorotheum

Das österreichische Auktionshaus Dorotheum wurde 1707 durch Kaiser Joseph I. gegründet. Das Dorotheum ist das größte Auktionshaus im deutschen Sprachraum und verfügt über Niederlassungen bzw. Repräsentanzen unter anderem in München, Düsseldorf, Rom, Prag und Brüssel. Jährlich werden 700 Auktionen in verschiedenen Sparten durchgeführt.

RM Sotheby's

Das US-amerikanische Auktionshaus RM Sotheby's entstand 2015 aus der strategischen Partnerschaft zwischen RM Auctions und Sotheby's und unterhält Zentren in New York, London, Paris, Genf und Hongkong. Es gehört zu den weltweit führenden Unternehmen auf dem Kunst- und Antiquitätenmarkt und handelt neben rund 70 weiteren Sammelgebieten auch mit Fahrzeugen mit „Anlage-Qualität“. RM Sotheby's veranstaltet jährlich mehr als 300 Auktionen weltweit – darunter sind etwa die Versteigerungen in Pebble Beach oder auch zur Techno Classica in Essen.

1.9 Kurioses und Erstaunliches

Die Entwicklung der Automobil-Branche bietet eine Geschichte voller Kuriositäten.

Temposünder mit Drahtesel-Geschwindigkeit

New York 1898. Ein Temposünder ging der Polizei ins Netz. Trotz Vollgas und quietschenden Reifen gelang es dem Autofahrer nicht, der mit Fahrrädern ausgestatteten Polizei zu entkommen. Wie kann das sein? Die damaligen Fahrzeuge waren noch sehr gemächlich unterwegs. Das erste Auto seiner Zeit, der dreirädrige Motorwagen von Carl Benz, schaffte gerade einmal 16 km/h.

Radiostar

Autofahren ohne Musik – ist das heute überhaupt noch vorstellbar? Wahrscheinlich nicht. Zum Glück erfanden die Amerikaner 1929 das Autoradio. 3 Jahre später waren die ersten Exemplare auch endlich in deutschen Autos zu finden. Mit seinen 15 Kilogramm Gewicht und der Größe eines Schuhkartons konnte der „Autosuper AS 5“ lediglich im Fußraum der Beifahrerseite verbaut werden – woanders war kein Platz dafür.

Ungeliebter Spitzname

Bugatti, le Pur Sang, das Vollblut. Ettore Bugatti verließ 1931 den bewährten Weg des Leichtbaus und wagte sich mit einem neuen Monstrum in den Rennsport. Mit fast 5 Litern Hubraum und gut 300 PS war der Typ 54 eine Neuheit auf dem Markt. Leider fehlte unter anderem die passende Bereifung für diese Leistung. Schon bald gab es beim Rennen erste Tote. So verpassten die Engländer dem Typ 54 den Spitznamen „der Witwenmacher“.

Old Time Favourite

Alle lieben Herbie: Mit mehr als 50.000 Fahrzeugen ist und bleibt der VW Käfer das volumenstärkste Oldtimer-Modell.

Das Amphicar geht baden

Lediglich 3.878 Exemplare des skurrilen Schwimmwagens wurden zwischen 1961 und 1963 gebaut. Der Erfolg der geplanten 25.000 Stück blieb leider aus. Heute hingegen ist er ein ausgesprochen gesuchtes Stück für Oldtimer-Sammler. Ausgesprochen aufwendig war die Fertigung, denn jede Karosserie wurde im Tauchbecken einer Dichtigkeitsprüfung unterzogen. Auf der Straße ließ sich das Amphibienmobil auf eine Spitze von 115 bis 120 km/h bringen und im Wasser reichte es für rund 12 km/h.

Im Jahr 1962 schaffte es ein Amphicar mit 2 Franzosen an Bord in 5 Stunden und 50 Minuten über den Ärmelkanal. Ein Berliner Ehepaar, so wird behauptet, soll sich mit dem Schwimmwagen gar furchtlos von Italien nach Elba gewagt haben. Dabei warnte der Hersteller ausdrücklich und eindringlich vor Fahrten in Salzwasser.

Nur 4 Mal gebaut

Das Dodge Hemi Coronet R/T Cabrio ist eines der seltensten amerikanischen Musclicars der Welt: Nur 4 Stück wurden bestellt, 2 im Jahr 1967 und 2 weitere 1970. Alle 4 waren ausgestattet mit einem 426 ccm Hemi V8. Obwohl im Vergleich zum Serien-Coronet an diesem Auto wenig besonders war, lässt die Seltenheit Sammlerherzen höher schlagen.

Verdecktes Juwel

Den Porsche 916 kann man als Juwel bezeichnen. Er ist eines der seltensten Autos der Welt. Alle 11 Modelle, die 1972 gebaut wurden, sind Prototypen. Ein Grund, weshalb der 916 heute so selten ist, war wohl der seinerzeit hohe Preis. Damals musste man 14.000 Dollar bezahlen, für den 911 aus demselben Jahr waren es 3.000 Dollar weniger. Daher entschied sich Porsche, das Projekt einzustellen. Will man dieses Modell heutzutage in Deutschland erwerben, werden bei gutem bis sehr gutem Zustand ca. 300.000 - 400.000 Euro fällig.

Turbolader 917

Anfang der 1970er Jahre standen die Zeichen in Zuffenhausen auf Turbo: Die nur 4 gebauten Fahrzeuge des Typs 917 läuteten eine neue Ära bei Porsche ein. Da der 917 zu wenig Leistung brachte, sollte der Turbolader das Problem lösen. 1973 fuhr er mit 1.100 aufgeladenen PS in der nordamerikanischen Can-Am-Serie der Konkurrenz davon.

Das Wankelauto

Die Limousine mit dem extravaganten Wankelantrieb gilt bis heute technisch und optisch als Meilenstein deutscher Ingenieurskunst. Ihr Auftrag, die Autowelt zu revolutionieren, scheiterte. Der Ro 80 war seiner Zeit zu weit voraus und seine Technik war unausgereift.

Der große „Wankelwagen“ aus Neckarsulm entpuppte sich für den Hersteller als finanzielles Desaster – und doch sollte sein Design stilprägend für die folgende Automobil-Generation werden. Heutzutage schwärmen Liebhaber vom einzigartigen Charakter dieser Autoikone.

Der teuerste Auktions-Oldtimer der Welt

Der Ferrari 250 GTO ist das bis dato teuerste versteigerte Auto: RM Sotheby's versteigerte den ehemaligen Wagen des US-Rennfahrers Phil Hill am 24./25.08.2018 in Monterey im Rahmen des Concours d'Elegance in Pebble Beach, Kalifornien. Der Hammer fiel bei 48,4 Millionen Dollar.



2.0 Spezieller Versicherungsschutz für Oldtimer

Classic Cars by Hiscox – Das Produkt

Die Oldtimer-Szene ist von Leidenschaft und Begeisterung geprägt. Ob Erwerb, Instandhaltung oder Fahren des Automobils – Anhänger der Klassiker sind stets mit Hingabe dabei.

Gerade weil in der Oldtimer-Szene viel Herzblut steckt, macht es uns besonders stolz, verlässlicher Partner zu sein, wenn es zu einem Schaden kommt. Seit über 20 Jahren bieten wir mit dem Produkt Classic Cars by Hiscox eine passgenaue Versicherungspolice in Deutschland und Österreich an.

Das Produkt bietet eine Vielzahl an Wahlmöglichkeiten und kann dadurch individuell auf die jeweiligen Kundenbedürfnisse zugeschnitten werden.

ALLGEFAHREN-VERSICHERUNG



Inklusive aller Schutzleistungen der VOLLKASKO

+

Allgefahrenschutz

Transportschäden
Bremschäden
Reifenschäden
Zerstörung, Beschädigung
und Abhandenkommen

VOLLKASKO-VERSICHERUNG



Inklusive aller Schutzleistungen der TEILKASKO

+

Schutz bei

selbst verschuldeten Unfallschäden
Großer Haverei

TEILKASKO-VERSICHERUNG



Schutz bei

Brand, Explosion, Kurzschluss
Diebstahl, Raub, Vandalismus
Tierbiss, Tierunfall
Naturereignisse
Glasbruch
Verlust Fahrzeugschlüssel
Transportmittelunfall

Alle Tarifoptionen sind für Einzelfahrzeuge und Sammlungen verfügbar. Selbstverständlich ermöglicht Hiscox auch die Versicherung eines reinen Standrisikos. Zudem bestehen Wahlmöglichkeiten beim Selbstbehalt und beim zu versichernden Wert – neben dem Marktstandard „Versicherung des Marktwertes“ ermöglicht Hiscox die Versicherung des Wiederherstellungswertes oder des Wiederbeschaffungswertes.

Gerade bei Oldtimern können Wiederherstellungskosten deutlich den Marktwert übersteigen, wenn z.B. original Ersatzteile nur schwierig zu erhalten sind. Für alle versicherten Werte gilt die Notwendigkeit eines Gutachtens, wobei zwischen Schreibtischgutachten, Kurz- und Vollgutachten zu unterscheiden ist. Mehr zum Thema Gutachten lesen Sie auf Seite 23.

Marktwert

Der Marktwert ist der Erlös, der bei einem Verkauf unmittelbar vor Eintritt des Schadens hätte erzielt werden können. Nicht zum Erlös zählen die Mehrwertsteuer und die Händlergewinnspanne.

Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert ist der Preis, der bezahlt werden müsste, um ein Fahrzeug des gleichen Typs, unmittelbar vor Schadeneintritt, zu erhalten (inklusive z.B. Mehrwertsteuer und Händlergewinnspanne). Es ist sinnvoll, diesen Wert bei Fahrzeugen, die schwer ersetzbar sind, zu versichern.

Wiederherstellungswert

Der Wiederherstellungswert ist die Summe aus dem Kaufpreis und den Reparaturkosten eines Fahrzeugs nach einem Unfall.

Die Kaskoversicherung kann unabhängig von der Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden. Hiscox bietet die Haftpflichtversicherung in Deutschland über den Versicherungspartner AIOI Nissay Dowa Insurance Europe an. Der Tarif startet bei 70 Euro Jahresnettoprämie und kann optional um einen Schutzbrief, Auslandsschadenschutz und Fahrerschutz erweitert werden.

2.1 Highlights auf einen Blick

Passende Deckung für individuelle Bedürfnisse

- Allgefahren-, Vollkasko- oder Teilkaskoschutz verfügbar.
- Wiederbeschaffungs-, Markt- oder Wiederherstellungswert versicherbar.
- Verschiedene Selbstbehalts-Varianten erhältlich.
- Stand- oder Bewegungsrisiko versicherbar.
- Einzelfahrzeuge und Sammlungen versicherbar.
- Oldtimer-Sammlungen sind in einer einzigen Police versicherbar.
- Große Kapazitäten für hohe Versicherungssummen verfügbar.

Weitreichender Schutz

- Rundum-sorglos-Schutz in der Allgefahrenversicherung.
- Wertsteigerungen in Höhe von 25 Prozent automatisch abgedeckt.
- Ersatzteile und Zubehör bis jeweils 5.000 Euro mitversichert.
- Umfangreiche Absicherung bei Transporten.
- Vandalismus und Diebstahl versichert.
- Europaweiter Schutz, auf Anfrage auch weltweit möglich.

Transparent und fair

- Kurze, einfach verständliche Bedingungen auf 12 Seiten.
- Keine automatische Hochstufung der Prämie im Schadenfall.
- Im Jahr 2019 ergab sich eine Zufriedenheit von 99 Prozent. Trotz dieses sehr guten Ergebnisses sind wir weiterhin um stetige Optimierung bemüht.
- Tägliches Kündigungsrecht für den Versicherungsnehmer.
- Nur Verzicht auf den Einwand der groben Fahrlässigkeit bei Trunkenheit oder Diebstahl.

Annahmekriterien

- Youngtimer (= 20-29 Jahre nach Baujahr, nicht Erstzulassung), Oldtimer (= 30-39 Jahre) und Veteranen (ab 40 Jahre) als Einzelfahrzeuge/ Sammlungen/Museen.

- Einzelwert pro Fahrzeug von mindestens 15.000 Euro, bei Oldtimern und Veteranen mindestens 5.000 Euro.
- Ein Alltagsfahrzeug ist vorhanden.
- Jahreskilometerleistung < 10.000 km.
- Fahrzeuggutachten nicht älter als 2 Jahre.
- Fahreralter von mindestens 25 Jahren.
- Fahrer ist Halter und Alleineigentümer.
- Sicherungen müssen adäquat zur Versicherungssumme und dem Fahrzeug sein.

Oldtimer-Sammlungen

Über Classic Cars by Hiscox sind Oldtimer-Sammlungen oder Oldtimer-Ausstellungen (privater Gebrauch oder z.B. Museum) ab 3 Fahrzeugen in einer einzigen Police versicherbar. Dafür stehen auch für sehr hohe Versicherungssummen ausreichende Kapazitäten zur Verfügung.

Für die einzelnen Fahrzeuge gelten die Standard-Annahmerichtlinien, wobei Hiscox es nach individueller Prüfung ermöglichen kann, andere Fahrzeuge (z.B. jüngeren Baujahres) innerhalb einer Sammlung mitzuversichern.

Jedes Fahrzeug der Sammlung erhält eine eigens ausgewiesene Versicherungssumme sowie einen individuellen Selbstbehalt.

Gut zu wissen

Hiscox versichert grundsätzlich keine Fahrzeuge, die durch einen Umbau stark von dem Originalmodell abweichen oder zu einem Rennwagen umgebaut/getunt wurden. Ausnahmen können Umbauten auf klassische und hochwertige Modelle sein, welche historisch in die Zeit passen oder als Teil einer Sammlung versichert werden. Bei hochmotorisierten Tunings kann Hiscox im Rahmen einer Sammlung das Standrisiko versichern.

2.2 Im Marktvergleich

	Classic Cars by Hiscox	Standard Kfz Vollkasko-Versicherung	Andere Oldtimer Allgefahren-Versicherung
Allgefahrendeckung	✓	X	✓
Ersatzteile und Zubehör mitversichert	✓	Teilweise	Teilweise
Keine automatische Hochstufung der Prämie im Schadenfall	✓	X	Teilweise
Wertsteigerungen sind bis zu 25 % mitversichert	✓	X	Teilweise
Große Kapazitäten für hohe Versicherungssummen für entsprechende Sammlungen und Einzelwerte verfügbar	✓	Teilweise	Teilweise
Kurze und klare Versicherungsbedingungen	✓	Teilweise	Teilweise
Markt-, Wiederbeschaffungs- oder Wiederherstellungswert versicherbar nach Absprache	✓	X	Teilweise
Transporte in der Allgefahrenversicherung mit eingeschlossen	✓	Teilweise	Teilweise
Tägliches Kündigungsrecht für den Kunden	✓	Teilweise	Teilweise
Verschiedene Selbstbehaltsvarianten für alle Liebhaberfahrzeuge verfügbar	✓	Teilweise	Teilweise
Weltweite Deckung möglich nach Absprache	✓	Teilweise	Teilweise

2.3 Was ist wann versichert?

Unterschiede bei Allgefahren-, Vollkasko- und Teilkaskodeckung.

Schadenbeispiele	TK	VK	AR
Während eines Oldtimer Grand Prix wurde ein Mercedes 300 SL Flügeltürer auf einem Parkplatz neben dem Hotel geparkt. Am nächsten Tag musste der Eigentümer mit Schrecken feststellen, dass sein Klassiker gestohlen worden war.	✓	✓	✓
Bei der Überführung eines Porsches in die Schweiz wurden durch starke Erschütterungen auf dem Transporthänger die Magnesium-Hohlkammerfelgen erheblich beschädigt.			✓
Der Versicherungsnehmer fuhr seinen Oldtimer auf einen Anhänger. Wegen der nassen Verladerampe rutschte das Fahrzeug mit den Hinterrädern von der Rampe. Der Unterboden bzw. die Schweller wurden dabei erheblich beschädigt.		✓	✓
Der Versicherungsnehmer nahm an einer Ausfahrt teil. Er stellte seinen Klassiker bei einer Mittagsrast ab. Zurück am Fahrzeug musste er feststellen, dass die am Armaturenbrett befestigten historischen Stoppuhren gestohlen worden waren.	✓	✓	✓
Unser Kunde fuhr seinen Oldtimer auf einer Serpentinstraße in den Bergen. Plötzlich rutschten Steine und beschädigten die Windschutzscheibe sowie die Motorhaube stark.	✓	✓	✓
Die Kinder unseres Kunden malten mit Kreide auf der Beifahrertür eines Oldtimers. Nach Abwaschen der Kreide blieben erhebliche Kratzer auf dem Lack zurück.			✓
Während einer Ausfahrt flog plötzlich die Motorhaube des Oldtimers unseres Kunden auf und verzog sich dadurch stark.			✓
Unser Versicherungsnehmer stellte seinen Oldtimer auf dem Parkplatz eines Supermarktes ab. Als er nach einer halben Stunde wiederkam, waren die Felgen gestohlen und der Lack zerkratzt.	✓	✓	✓
Unser Kunde machte während eines Wochenendausfluges eine Pause im Grünen. Sein Beifahrer überreichte ihm eine Tasse mit Kaffee, der dabei auf dem Sitzpolster verschüttet wurde.			✓
Ein Marder machte sich über das Zugseil eines Käfer-Cabriodaches her und durchbiss es an 3 Stellen. Das Dach musste daraufhin komplett ausgetauscht werden, da es sich nicht mehr schließen ließ.			✓

TK: Teilkaskoversicherung VK: Vollkaskoversicherung AR: All Risks/Allgefahrenversicherung

2.4 Oldtimer-Gutachten

Ein Oldtimer ist ein gebrauchtes Fahrzeug, oftmals mit vielen Jahren und noch mehr Kilometern auf dem Buckel. Um beim Kauf eines Klassikers auf der sicheren Seite zu sein, empfiehlt es sich dringend, in ein Wertgutachten zu investieren. Die Beurteilung durch einen unabhängigen Sachverständigen schafft Klarheit über etwaige Probleme am Fahrzeug, ist eine nützliche Basis für Preisverhandlungen und belegt außerdem den Fahrzeugwert für den Versicherungsschutz – alle Versicherer verlangen (ab unterschiedlichen Wertgrenzen) ein Gutachten, um Versicherungsschutz zu gewähren. Da Oldtimer oftmals im Wert steigen, ist eine Aktualisierung des Gutachtens spätestens alle 2 Jahre nötig.

Für Classic Cars by Hiscox werden je nach zu versicherndem Wert und Kaskoart unterschiedliche Gutachtentypen akzeptiert:

- Home Checks/Online-Selbsteinstufungen
- Kurzgutachten
- Vollgutachten.

Kurzgutachten

Bei einem Kurzgutachten wird das Fahrzeug komplett von außen sowie von innen überprüft. Alle am Fahrzeug verbauten Komponenten und Aggregate werden gesichtet und es erfolgt eine Messung der Lackschichtstärke. Aus den gesammelten Informationen wird abschließend eine Zustandsnote in Form eines Marktwertes abgeleitet.

Exkurs: Kurzbewertung

Bei einer Kurzbewertung handelt es sich um eine Zustandseinstufung nach grober, äußerlicher Inaugenscheinnahme des Fahrzeuges ohne detaillierte technische Untersuchung und ohne Probefahrt, jedoch mit Identitätsprüfung (Fahrgestellnummer). Die Untersuchung findet auch nicht zwingend auf einer Hebebühne oder Grube statt. Das Ergebnis ist eine Zustandseinstufung nach dem rein äußerlich erkennbaren Zustand der Baugruppen:

Lack (ohne Schichtdickenmessung), Karosserie, Sonderausstattungen, Zubehör und der akustischen Prüfung des Motors. Festgestellte Abweichungen von der nachvollziehbaren Originalität (z.B. Motor, Getriebe, Anbauteile etc.) werden bei der Wertfindung berücksichtigt. Das verbleibende Risiko der Kurzbewertung liegt somit im Bereich verdeckter Mängel oder Schäden. Insbesondere sind hier zu nennen: erheblicher Verschleiß an Motor, Getriebe, Achsen und elektrischen Hilfseinrichtungen sowie verdeckte Korrosion, Verzug der Rahmen-/Bodenanlage, Restunfallspuren, Mängel beim Lackaufbau und nicht sach- und fachgerecht ausgeführte Arbeiten allgemein.

Vollgutachten

Für ein Vollgutachten werden der Zustand der verbauten Komponenten, der Karosserie außen/innen, des Unterbodens/Rahmens, der Lackierung, des Innenraumes, der Elektrik sowie aller vorhandenen Umbauten und anderer Besonderheiten detailliert geprüft und dokumentiert. Es gilt zudem zu prüfen, ob die historische Entwicklung des Fahrzeuges lückenlos nachvollziehbar ist.



2.5 Unterversicherung vermeiden

Oldtimer-Preise sind deutlichen Preisbewegungen unterworfen – oftmals gibt es dabei nur eine Richtung: nach oben! Zudem kümmern sich die meisten Oldtimer-Besitzer liebevoll um ihr Fahrzeug und investieren regelmäßig in die Ausstattung und Überholung technischer Komponenten. All dies kann zu signifikanten Wertsteigerungen führen, die sich wiederum in der Versicherungssumme reflektieren sollten.

Unterversicherung besteht, wenn der Wert des Oldtimers die vertraglich vereinbarte Versicherungssumme überschreitet. Die Folgen von Unterversicherung können sich in erheblichen finanziellen Verlusten niederschlagen. Kommt es bei einem unterversicherten Fahrzeug zu einem Totalverlust, beispielsweise durch Diebstahl, wird nicht der komplette Schaden erstattet.

Classic Cars by Hiscox schützt automatisch über die Versicherungssumme hinaus durch eine Vorsorge von 25 Prozent, z.B. wenn sich der Wert des Oldtimers in der laufenden Versicherungsperiode vom Kunden unbemerkt erhöht hat.

Eine mindestens jährliche Überprüfung der Preisentwicklung ist jedoch absolut ratsam, besser noch eine kontinuierliche Beobachtung des Marktpreises, nicht zuletzt weil sich Oldtimer-Preise innerhalb weniger Monate rasant bewegen können. Auch Investitionen in die Ausstattung und Überholungen des Oldtimers wirken wertsteigernd und sollten in der versicherten Summe reflektiert sein. Für mehr Klarheit sorgt dabei ein Gutachter – ein Folgegutachten ist spätestens alle 2 Jahre empfehlenswert.

Gut zu wissen

Unterversicherung vermeiden!

- Bewusstsein für die Folgen von Unterversicherung schaffen.
- Regelmäßige Überprüfung der Versicherungssumme.
- Gutachter hinzuziehen, alle 2 Jahre aktualisiertes Gutachten beim Versicherer einreichen.

3.0 Aus der Schadenwelt

„Wir legen Wert darauf, Schäden zu ersetzen. Dafür stehen wir.“

Bronek Masojada, CEO Hiscox

Wir sind stets um eine kundenorientierte, faire und schnelle Regulierung bemüht und wollen ein zufriedenstellendes Ergebnis für alle Beteiligten, allen voran den Geschädigten, erzielen. Hiscox geht deswegen im Schadenservice weit über bloße Ausgleichszahlungen hinaus und hilft z.B. durch Vermittlung eines Experten aus dem starken Netzwerk oder unterstützt durch Beratung für Schadenprävention.

Es gehört zu unserer Philosophie, im Schadenfall mit Freundlichkeit und Empathie zu überzeugen und jedem Schadenfall einen direkten, persönlichen Ansprechpartner zuzuordnen.

Die hochspezialisierten Mitarbeiter des Hiscox Schadenteams verfügen über langjährige und fundierte Erfahrung, auch bei der Abwicklung komplizierter Fälle. Mit dem nötigen Fingerspitzengefühl werden pragmatische und konstruktive Lösungsansätze gefunden, wobei der Makler auf Wunsch im Sinne einer starken Kundenbindung intensiv eingebunden wird. Das Team reagiert schnell und verbindlich und sichert für Neuschadenmeldungen eine 24-stündige Reaktionszeit zu.

„Versichern heißt verstehen“ – die Kundenzufriedenheit wird stetig gemessen und mündet in einer jährlichen Aktualisierung des Schadenzufriedenheitszahl. Im Jahr 2019 ergab sich eine Zufriedenheit von 99 Prozent – um das verbleibende Prozent zu überzeugen, sind wir um stetige Optimierung bemüht.

3.1 Aus der Schadenpraxis – Ablauf der Schadenbearbeitung

Nachdem ein Schaden in der Regel per E-Mail oder telefonisch bei Hiscox angezeigt wurde, wird dem Fall umgehend der zuständige Schadenspezialist zugeordnet. Dieser übermittelt innerhalb von 24 Stunden nach der Schadenmeldung das Dokument zur Schadenmeldung, in dem weitere grundlegende Fakten zum Schadenfall abgefragt werden. Für Classic Cars by Hiscox sind das neben Informationen zu Versicherungsnehmer und Versicherungsmakler Angaben z.B. zum Schadenort und Hergang des Schadens, zur voraussichtlichen Schadenhöhe sowie allgemeine Informationen wie etwa zum Fahrzeugfahrer, zu Augenzeugen oder zu polizeilichen Ermittlungen. Des Weiteren sind Unterlagen wie Kostenvoranschläge, Fotos und ggf. polizeiliche Meldung beizubringen.

Wir informieren unseren Kunden fortlaufend über den aktuellen Stand der Schadenbearbeitung und über unsere Vorgehensweise. Daneben stehen wir für Rückfragen selbstverständlich gerne zur Verfügung. Wenn die von uns angeforderten Unterlagen und Informationen vollständig beigebracht wurden, regulieren wir den Schaden innerhalb von 48 Stunden bzw. erteilen die Freigabe zur Reparatur.

The image shows a form for reporting a damage claim to Hiscox. The form is titled 'Schadenmeldung Classic Cars by Hiscox'. It contains several sections for providing details about the incident, including the date and time, location, vehicle information, and a description of the damage. There are also sections for reporting the cause of the damage, witness information, and the estimated damage amount. The form includes checkboxes for whether a police report was filed and whether the damage is covered by the policy. At the bottom, there is a section for the claimant's contact information and a signature line.

3.2 Häufige Fälle und spannende Beispiele

Neben den häufig auftretenden Schäden sehen wir in unserer Schadenpraxis auch immer wieder erstaunliche und manchmal sogar kuriose Fälle. Wir haben eine Auswahl zusammengestellt:

Oldtimer-Show

Unser Kunde wollte seinen 1972er Jaguar E-Type bei einer Oldtimer-Show ausstellen und fuhr zu diesem Zwecke zum Veranstaltungsort. In Vorbereitung auf die Show nahm er einige Überprüfungsarbeiten am Motor vor. Er legte den ersten Gang ein und fuhr dabei versehentlich gegen eine Mauer. Einige der für die Reparatur notwendigen Teile waren nicht mehr in Produktion und so beauftragte Hiscox die Werkstatt zusätzlich damit, Automessen zu besuchen, um die Ersatzteile zu bekommen. Der Gesamtschaden belief sich auf fast 12.000 Euro.

Starkregen

Während starker Niederschläge 2015 regnete es in den 1932er Jowett unseres Kunden. Die Beschädigungen durch den Regen waren leider so stark, dass das Auto zum wirtschaftlichen Totalschaden hätte erklärt werden müssen. Unser Kunde hatte jedoch so viel Zeit und Aufwand in den Oldtimer gesteckt, dass er bei Hiscox anfragte, ob der Jowett nicht doch noch innerhalb

der Versicherungssumme zu retten sei. In unserem Expertennetzwerk stand eine Firma, die sich auf die Austrocknung und Grundreinigung bei Wasserschäden in Automobilen spezialisiert hatte und den Jowett retten konnte. Der Gesamtschaden belief sich auf fast 14.000 Euro.

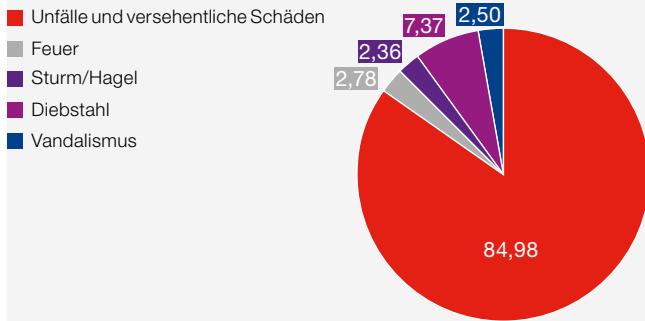
Klappe zu

Der Kunde wollte nach einer Ausfahrt seinen wertvollen Rolls-Royce aus den 30er Jahren wieder in seine Garage stellen. Rückwärts parkte er sein Fahrzeug ein. Plötzlich schloss sich das automatische Garagentor. Der Kunde konnte nicht mehr rechtzeitig reagieren, und das Tor zerstörte die gesamte Front des Fahrzeuges. Diverse Fahrzeugteile mussten zur Reparatur nach England geschickt und dort wiederhergestellt werden. Hiscox übernahm die gesamten Reparaturkosten in Höhe von 35.000 Euro.

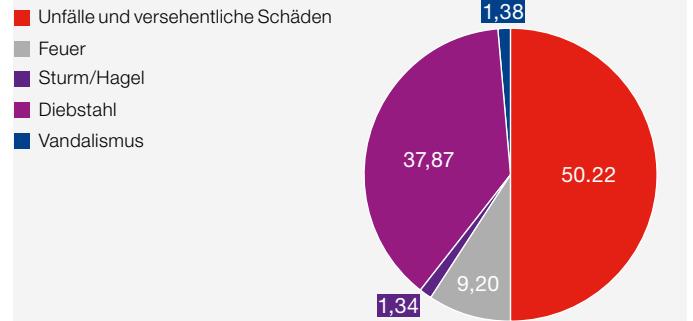
Missgeschick von oben

Alles Gute kommt von oben? In der Ausstellungshalle eines Automuseums löste sich ein Deckenscheinwerfer. Glücklicherweise außerhalb der Öffnungszeiten. Er fiel auf den darunter stehenden Ferrari 860 Monza und verursachte einen Schaden in Höhe von 11.000 Euro. Hiscox ersetzte die volle Summe.

Oldtimer-Schadenfälle: Anzahl nach Ursachen (%)



Oldtimer-Schadenfälle: Schadenssummen nach Ursachen (%)



4.0 Sicherheit und Oldtimer

4.1 Überwinterung und Wiederinbetriebnahme

38 Prozent der Oldtimer-Besitzer melden ihr Fahrzeug über die Wintermonate ab, zeigt die Hiscox Classic Cars Umfrage 2018. Aus gutem Grund: Die Witterung und das Streusalz auf den Straßen machen den Fahrzeugen zu schaffen. So kommt ein Großteil der Oldtimer zur Überwinterung in die Garage – und wird erst im Frühling wieder in Betrieb genommen. Doch bergen sowohl die Einlagerung als auch der erste Motorstart nach der längeren Standzeit Risiken.

Tipps für die Einlagerung

Besonders wichtig, um Standrisiken zu vermeiden, ist die korrekte technische Einlagerung des empfindlichen Fahrzeugs. Es empfiehlt sich ein kompletter Service (Wechsel aller Öle, Luftdruck etc.). Auch sollten die Füllstände und weitere Charakteristika notiert und der Tank komplett aufgefüllt werden. Dadurch kann Rostbildung im Inneren verhindert werden. Damit die Lebensdauer des Energiespeichers erhöht wird, sollte die Batterie abgeklemmt und im Idealfall ausgebaut und an ein spezielles Erhaltungs-Ladegerät angeschlossen werden. Zudem sollte der Oldtimer vor der Einlagerung gründlich gereinigt werden. Ansonsten fördern Feuchtigkeit und Schmutz die Rostbildung.

Eines der Fenster sollte einen Spalt geöffnet bleiben, damit sich keine Feuchtigkeit im Fahrzeuginneren ansammelt. Auch sollte die Handbremse während der Lagerung gelöst bleiben, da sonst die Beläge festkleben könnten. Weiterhin lassen sich das Fahrwerk und die Reifen bei längerem Stehen durch Aufbocken des Fahrzeugs entlasten.

Anforderungen an den Lagerort

Der Einlagerungsort ist wichtig: Dieser sollte großräumig und sicher sein, denn ein Schaden durch herab- oder umfallende Gegenstände ist äußerst ärgerlich. Besonders in Mehrfachgaragen kann es zu Schäden durch andere Fahrzeuge kommen – wie beispielsweise Dellen oder Kratzer. Schäden können auch durch salziges Tauwasser entstehen, wenn diese Garagen im Winter von Alltagsfahrzeugen genutzt werden.

In jedem Fall sollte das Fahrzeug vor Wind und Wetter geschützt sein. Zugleich ist eine unbeheizte Einzelgarage ohne Belüftung zu vermeiden, denn sonst bildet sich Kondenswasser. Ist es nicht möglich, das klassische Fahrzeug in einem Raum mit Luftaustausch zu lagern, empfiehlt es sich, eine Schutzhülle zu verwenden. Optimal ist ein Raum mit gleichbleibender Temperatur um die 15 Grad sowie 40 bis 50 Prozent Luftfeuchtigkeit.

Inbetriebnahme nach einer längeren Standzeit

Nach einer längeren Standzeit ist ein technischer Check der verschiedenen Komponenten des Fahrzeuges wichtig. Unter dem Fahrzeug sollten keine Leckagen sein – jede Flüssigkeit muss nachverfolgt werden.

Zu einem Rundum-Check gehört auch, die Reifen auf Beschädigungen und poröse Stellen zu prüfen, die Profiltiefe zu messen und den Reifendruck zu ermitteln – inklusive der Druck des Reserverads. Auch die Beleuchtungsanlage und die Sicherungen müssen einen Test überstehen.

Sind die Bremsen freigängig und lässt sich die Handbremse einrasten und wieder lösen? Kontrolliert werden sollte der Stand der Bremsflüssigkeit – ist diese älter als 2 Jahre, empfiehlt sich spätestens ein Wechsel. Motoren- und Getriebeöl müssen ausreichend vorhanden sein, ebenso das Kühlwasserniveau und der Lade- sowie Füllstand der Batterie.

Ist der Keilriemen stramm und lässt sich keine optische Auffälligkeit feststellen? Verteilerkappen müssen innen trocken sein, bei Verschleiß oder Zersetzung sind diese auszutauschen.

Nach erfolgreichen Checks kann der Motor bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen warm gefahren werden – mit mal sanfteren, mal stärkeren Bremsvorgängen. Nach einigen Kilometern Fahrt ist ein Zwischenstopp zur Kontrolle empfehlenswert.

Wichtige Ausrüstung an Bord

Neben dem gesetzlich vorgeschriebenen Zubehör haben sich in der Praxis des Hiscox Oldtimer-Experten Rainer Peukert folgende Gegenstände im Oldtimer bewährt: Reservekanister, Motoröl, Feuerlöscher, Abschleppseil, Glühlampen, Zündkerzen, Sicherungen, Draht, Keilriemen, Sekundenkleber, Rostlöser, Kontaktspray, Bordwerkzeug.



4.2 Oldtimer-Fahrspaß: Risiken on Tour

Die Sonne scheint, eine Ausfahrt lockt! Der Fahrspaß mit dem Oldtimer ist einzigartig und für viele der Besitzer ausschlaggebend bei einem Oldtimer-Kauf. Doch ereignen sich ausgerechnet viele Oldtimer-Schäden unterwegs.

Ausfahrtszeit ist Schadenzeit!

Trotz aller Vorsicht gibt es böse Überraschungen oder unglückliche Umstände, die sich kaum oder gar nicht verhindern lassen. So hatten zum Beispiel mehr als ein Fünftel der Oldtimer-Besitzer einen Schaden unterwegs wie einen Unfall- oder Steinschlagschaden – das zeigt die Hiscox Umfrage 2018. Steinschlag- und Unfallschäden liegen somit in der Häufigkeit ganz weit vorne, zahlenmäßig nur übertroffen von Pannen durch Verschleiß.

Mit einem Blick zurück auf die Schadenfälle der Hiscox Versicherten, bestätigen sich diese Ergebnisse: Häufig muss eine durch Steinschlag beschädigte Frontscheibe repariert beziehungsweise ersetzt werden. Oder ein Oldtimer-Besitzer hat eine Panne, weil etwa ein Reifenventil kaputt geht, die Batterie leer ist oder das Getriebe Probleme macht.

Auch sind Unfälle leider keine Seltenheit. Zum Beispiel der Totalschaden eines Mercedes 300 SL Flügeltürers: Dessen Besitzer unternahm eine Ausfahrt und kam von der Straße ab. Er touchierte einen Baum und blieb glücklicherweise unverletzt. Der Oldtimer erlitt jedoch einen Totalschaden im höheren sechsstelligen Bereich.

Das Besondere an diesem Schadenfall: Der Fahrzeugwert wurde zuletzt 2 Jahre zuvor bestimmt und die Versicherungssumme entsprechend angepasst. In der Zwischenzeit war der Wert jedoch um 18 Prozent gestiegen – mitunter hätte der Besitzer durch die Unterversicherung das Nachsehen.

Die Hiscox Oldtimer-Versicherung enthält eine automatische Vorsorge für Wertsteigerungen in Höhe von 25 Prozent. So bekam der Besitzer die komplette Schadensumme erstattet. Der Fall zeigt eindrucksvoll, wie wichtig der optimale Versicherungsschutz für Oldtimer ist.

4.3 Diebstahlschutz

Das Interesse an alten Autos – ob als Liebhaberstück, Wertanlage oder sogar Spekulationsobjekt – ist groß. Und viele Old- und Youngtimer erleben einen erheblichen Wertzuwachs. Diese lukrativen Geschäfte auf dem Oldtimer-Markt locken auch Kriminelle an. Zudem sind klassische Fahrzeuge vielfach eine leichte Beute, weil sie anders als Neufahrzeuge kaum eingebaute Diebstahlsicherungen, gekennzeichnete Bauteile oder komplexe Elektronik besitzen. Die Kriminellen zerlegen häufig ihr Diebesgut und verwerten die Fahrzeuge in Einzelteilen, etwa als „gebrauchte Ersatzteile“, deren Herkunft schwer nachvollziehbar ist. Noch dazu erleichtert das Internet den Kriminellen den Verkauf ihrer Beute.

Tipps zur Reduzierung des Diebstahrisikos

Leider gibt es kein Pauschalrezept, wie ein Diebstahl verhindert werden kann. Vor allem wenn Kriminelle einen Auftragsdiebstahl verüben, gehen sie planvoll vor und beobachten den Oldtimer-Besitzer und das Umfeld genau, bis sie zuschlagen. Aber gerade mit Blick auf Gelegenheitsdiebstähle lässt sich mit einigen einfachen Vorsorgemaßnahmen das Diebstahrisiko senken:

Wegfahrsperrn

Mit einem Poller, der auf einen im Boden versenkten Sockel gesetzt und verriegelt wird, ist ein Diebstahl aus einer (Tief-) Garage wesentlich schwieriger. Unterwegs sind leichter transportierbare Wegfahrsperrn praktisch. Durch eine zusätzliche Lenksperr, Park- oder Radklammern, Felgensicherung oder Gangschaltungssperre werden Kriminelle abgeschreckt oder am Diebstahl gehindert: Ihnen fällt es durch die Zusatzsperrn schwerer, das Fahrzeug spontan zu bewegen, sie verlieren Zeit und erregen Aufmerksamkeit.

Parkplatzwahl

Sofern möglich, sollte der Oldtimer längerfristig in einer sicher verschließbaren Garage auf dem *eigenen Grundstück* des Besitzers statt in einer Garage entfernt vom Wohnsitz abgestellt sein. Allein durch die örtliche Nähe ist das Fahrzeug besser im Auge zu behalten. Idealerweise ist die Garage mit mechanischen und elektronischen Sicherungen wie z.B. einer Einbruchmeldeanlage ausgestattet. Und für Zwischenstopps bei Ausfahrten, während einer Veranstaltung oder eines Hotelaufenthalts empfiehlt es sich – falls vorhanden – einen *überwachten, schwer zugänglichen, belebten und gut beleuchteten Parkplatz* zu wählen. So lässt sich zum Beispiel das Diebstahrisiko reduzieren, indem der Oldtimer auf einem unbefestigten Untergrund wie einer Wiese geparkt wird. Denn dies erschwert oder verhindert den Einsatz von Rangierwagenhebern und Schwerlastrollen.

GPS-Sender und künstliche DNA

Ist der Oldtimer mit einem GPS-Sender ausgestattet, lässt sich der Standort des Fahrzeugs jederzeit abfragen und kontrollieren. Auch ist es möglich, automatisch einen Alarm einzurichten, der entweder direkt an den Oldtimer-Besitzer, einen Dienstleister oder die Polizei geht. Somit kann der neue Standort des Fahrzeugs anhand der Ortungsdaten ermittelt werden. Zudem lässt sich künstliche DNA auf Komponenten auftragen. Mithilfe einer Markierung, die auf diese Ausstattung hinweist, können Diebe abgeschreckt werden.

4.4 Aus Alt mach Neu: Oldtimer und moderne Technologien

Als „Lügen auf Rädern“ bezeichnet sie die Autobild Klassik: Gemeint sind sogenannte Restomods, das heißt, der Einbau moderner Technik in historische Autos. Damit verbunden stellt sich die Frage, ob ein Oldtimer noch ein Oldtimer ist, sobald er mit neuer Technologie und modernen Ersatzteilen ausgestattet wird. Hier gehen die Meinungen in der Branche weit auseinander, doch das Geschäft ist lukrativ und die Nachfrage groß. Der wohl eindrücklichste Beleg, dass der Kunde bereit ist, in neue Technik zu investieren, ist derzeit ein restomodifizierter 300 SL von 1955: Der Versteigerungswert beim Tokyo Auto Salon liegt Anfang 2019 bei umgerechnet etwa 1,1 bis 1,3 Millionen Euro. Sollte das Auto diesen Preis erzielen, wäre es ähnlich wertvoll wie ein 300 SL im gepflegten Originalzustand. Für viele Oldtimer-Liebhaber unvorstellbar.

Kulturhistorischer Anspruch versus Annehmlichkeiten moderner Technik

Ein klares Plädoyer für Kompromisslosigkeit: Mit Verweis auf die Charta von Turin sprach 2017 die Klassiksparte des ADAC einem Oldtimer den Wert eines historischen Fahrzeuges ab, sobald dieser mit zeitgemäßer Technologie getunt wird. Ähnlich äußerte sich dazu auch Eckhart Bartels vom Bundesverband der Clubs klassischer Fahrzeuge gegenüber der Deutschen Presseagentur. Zwar könne er den Wunsch nach Bequemlichkeit und Zuverlässigkeit verstehen, doch sei für seinen Verein der „kulturhistorische Anspruch bedeutsamer“.

Auf der anderen Seite stehen die Befürworter der Neuauflagen von Classic Cars wie Ingenieur Georg Memminger mit seiner Firma Feine Cabrios. Er restauriert Käfer Cabriolets und modernisiert sie auf Wunsch einschließlich deutlicher Weiterentwicklung der zugrunde liegenden Volkswagen-Technik: „Wir diskutieren nicht über Originalität, sondern über Qualität. Bei uns wird nicht repariert oder geflickt, sondern im Zweifel lieber ersetzt“, sagte er der

Deutschen Presseagentur. Und er ist mit dieser Meinung nicht allein. Für viele Marken gibt es inzwischen Oldtimer-Fachbetriebe, in denen die Grenzen zwischen Restaurierung, Weiterentwicklung und Neukonstruktion verschwimmen. Denn vielen gefällt zwar die alte Optik des Wagens, auf die Annehmlichkeiten moderner Motoren und höherer Sicherheit wollen sie aber nicht verzichten.

Kunden zahlen bis zu 350.000 Euro für ein Luxus-Cabrio Mechatronik in Pleidelsheim bei Stuttgart etwa hat sich alten Mercedes-Modellen verschrieben, die mit neuer Technik flottgemacht werden: Für den SL der Baureihe W113 sowie die Cabriolets und Coupés der Baureihe W111 bieten die Schwaben nicht nur neue V6- oder V8-Motoren sowie ein zeitgemäßes Fahrwerk an. Sie integrieren auch nahezu unsichtbar moderne Extras wie elektrische Fensterheber oder eine Sitzheizung. Ein Luxuscabrio kann dann 300.000 Euro kosten.

Zu den berühmtesten Vertretern der Zunft zählen außerdem die Porsche-Veredler Magnus Walker und Rob Dickinson aus Los Angeles. Der eine hat sich der ersten Generation der Elfer von 1964 bis 1973 verschrieben, der andere vertreibt unter dem Markennamen Singer eine eigene Interpretation der 911-Baureihe 964, die von 1988 bis 1994 gebaut wurde. „Dabei nehmen wir die Gebrauchtwagen komplett auseinander und behalten nicht viel mehr als die Fahrgestellnummer und die Türen“, sagt Dickinsons Werkstattchef Marlon Goldberg.

Fahrwerksspezialisten wie H&R oder Bilstein haben ebenfalls die Oldtimer-Liebhaber als Klientel entdeckt. Federn und Stoßdämpfer beenden unbequemes Geschaukel. Es besteht sogar die Möglichkeit, das Fahrwerk so weit zu optimieren, dass es an das Fahrverhalten moderner Autos heranreicht.

Spezialisten wie Histrionic in Berlin dagegen nehmen sich der Motorelektronik an, verbessern die Fahrbarkeit und senken gleichzeitig den Verbrauch. Was allerdings mehrere Tausend Euro kostet. Eine reine Technik-Transplantation dauert bis

zu 4 Monate und erleichtert das Konto um 70.000 bis 90.000 Euro. Wer dazu auch noch etwas an Interieur und Karosserie machen lassen will, muss sich etwa 12 bis 18 Monate gedulden und je nach Fahrzeugtyp bis zu 350.000 Euro einsetzen.

Während sich die 2 Lager noch streiten, will das Technologie Start-up hoots eine Brücke zwischen Alt und Neu schlagen: Mit einem mobilen Diagnosesystem für klassische Fahrzeuge kann man sich Motordaten wie Drehzahl, Öldruck oder unterschiedliche Temperaturen direkt während der Fahrt anzeigen lassen und so eine Panne verhindern – sogar ganz ohne moderne Teile zu verbauen.

Gut zu wissen

Das Thema „Neue Technologie und Oldtimer“ ist kontrovers und mitunter sogar leidenschaftlich diskutiert. Als Versicherer haben wir trotz aller Ambivalenz die Aufgabe, einen verlässlichen Weg zu beschreiten. Für Hiscox gilt ein Klassiker, in den beispielsweise neue Ledersitze oder ein Radio eingebaut wurden, weiterhin als Oldtimer. Wurde jedoch z.B. ein komplett neuer Hochleistungsmotor eingebaut, betrachtet Hiscox dieses Fahrzeug folglich als Neuwagen.



4.5 Wertvoller Klassiker oder billige Fälschung?

Gerade in der Oldtimer-Szene gilt: Es ist nicht alles Gold, was glänzt. Denn für viele Liebhaber stellen ihre wertvollen Klassiker auch eine Geldanlage dar. Dies lockt Betrüger auf den Markt, die von den hohen Werten der Oldtimer-Schätze profitieren und mit manipulierten Fahrzeugen Millionengewinne erzielen wollen. Die Nachahmungen sind mittlerweile in Deutschland so verbreitet, dass nahezu täglich neue Fälle auftauchen.

Die Vorgehensweisen von Betrügern

- **Variante 1.** Echte Fahrzeuge werden auf ein anderes Baujahr oder eine andere Seriennummer umgemünzt und gewinnen somit an Wert. Erkennbar sind solche Fakes an der gefälschten Fahrgestellnummer.
- **Variante 2.** Betrüger nutzen Original-Kfz-Briefe oder originale Fahrzeugidentifikationsnummern von Topmodellen und fertigen teilweise oder sogar komplette Nachbauten passend zu den Originalen an. Ähnlich wie gefälschte Bilder tauchen klassische Fahrzeuge als Scheunenfund wieder auf und werden als lang verschollenes Original angepriesen.

Bekanntes Beispiele

- Fälscher verwandeln ein 1973er Porsche-F-Modell (Typ T, E oder S) in einen seltenen Carrera RS 2,7 und können den Verkaufswert damit auf bis zu eine Million anheben.
- Originale des Mercedes SSK werden zwischen 5 und 6 Millionen Euro gehandelt. Inzwischen hat sich der Bestand dieser ab 1929 gebauten Rennfahrzeuge mehr als verdoppelt.

Tipps zur Unterscheidung zwischen Originalen und Fälschungen

„Weil echte Oldtimer oft restauriert sind und damit ganz legal in ihre originale Struktur eingegriffen wurde, ist es wahnsinnig schwer, herauszufinden, ob es sich um Fälschungen handelt. Dazu muss man ganz tief ins Material schauen“, erklärt der gelernte Fahrzeug-Restaurator Sebastian Hoffmann (Leiter der Abteilung Classic Competence bei der TÜV-Rheinland-Tochter FSP). Mit diesen Maßnahmen können zumindest grobe Betrügereien auffliegen:

- **Tipp 1: Recherche über den Verkäufer.**
Eine grobe Internet-Recherche kann erste Anhaltspunkte über den Verkäufer liefern. Sind keine Informationen wie Festnetznummer oder Website zu finden, kann dies ein Indiz für Betrug sein.
- **Tipp 2: Recherche über das Fahrzeug.**
Bei seltenen Fahrzeugen ist es hilfreich, vorab die Eckdaten zu recherchieren. Gibt es beispielsweise Unstimmigkeiten bei der Zahl der gebauten Fahrzeuge und der Zahl der Fahrzeuge, die angeboten werden, ist Vorsicht geboten.
- **Tipp 3: Kaufentscheidung ohne Zeitdruck.**
Käufer sollten sich nicht unter Zeitdruck setzen lassen, sondern ausreichend Zeit haben, das Angebot zu prüfen und bei offiziellen Stellen nachzufragen. Seriöse Verkäufer unterstützen diesen Prozess.
- **Tipp 4: Check der Papiere.**
Alle relevanten Papiere und auch frühere Reparatur-Rechnungen sollten vorhanden sein – dies ist aber keine Garantie, denn Dokumente können leicht gefälscht werden. So ist es jedoch leichter, bei offiziellen Stellen wie dem Markenclub oder Werkstätten nachzufragen.



- **Tipp 5: Besichtigungstermin.**
Nicht selten versuchen Autofälscher auch Anzahlungen für Fahrzeuge zu erhalten, die angeblich noch im Ausland sind – eine unseriöse Vorgehensweise. Ein kostenfreier Besichtigungstermin sollte immer möglich sein.
- **Tipp 6: Gutachter-Einschätzung.**
Im Zweifel sollte immer ein Gutachter beauftragt werden, der Veränderungen mittels moderner Analysemethoden nachweisen kann.

Die häufigsten Verfahren zur Identifikation von Originalen

Spektralanalyse

Mit Hilfe eines sogenannten Funkenspektrometers kann Stahlblech analysiert und so unterschiedlichen Epochen zugeordnet werden. Neu aufgebaute oder veränderte Fahrzeuge können auf diesem Weg zweifelsfrei identifiziert werden.

Magnetoptik

Gefälschte Fahrzeugidentifikationsnummern können mit diesem Verfahren identifiziert werden. Die Methode kann Unregelmäßigkeiten im Materialgefüge finden, die auf Fälschungen hindeuten. Dabei dringt ein sehr starkes Magnetfeld tief in das Material ein.

Röntgen

Mit der Durchstrahlung des Blechs können großflächige Veränderungen oder nachträgliche Schweißarbeiten sichtbar gemacht werden.

Dennoch gilt: Nicht jeder kann ein seriöses Gutachten erstellen. Käufer sollten nur auf zertifizierte Gutachter zurückgreifen und auch hier sorgfältig recherchieren – Hiscox unterstützt gerne bei der Suche.



5.0 Versicherungs-Glossar

Fahrerschutz, Marktwert, Obliegenheiten – was verbirgt sich hinter diesen Begriffen? Von A wie Auslandsschadenschutz über F wie Fahrerschutz bis Z wie Zulassung sind hier wichtige Begriffserklärungen zur Oldtimer-Versicherung gesammelt.

Auslandsschadenschutz

Ein Auslandsschadenschutz hilft, wenn der Versicherte im europäischen Ausland unverschuldet in einen Unfall verwickelt wird und die Haftpflicht des Unfallgegners eine zu geringe Versicherungssumme aufweist, um den Schaden zu begleichen. Enthält die Oldtimer-Versicherung einen Auslandsschadenschutz, können Schadenersatzansprüche nach deutschem Recht und nach deutschen Standards geltend gemacht werden.

Hiscox Definition

Hiscox ersetzt im Rahmen des Auslandsschadenschutzes Personen- und Sachschäden, für die der Unfallgegner einzutreten hat, als wäre der Unfallgegner beim Hiscox Partner AIOI haftpflichtversichert.

Fahrerschutz

Ein Fahrerschutz ist ein Versicherungsbaustein, der zusätzlich zur Haftpflicht und Kasko abgeschlossen werden kann. Mit einer Fahrerschutzversicherung sind Oldtimer-Fahrer umfassend geschützt, wenn sie bei einem selbst verschuldeten Unfall verletzt werden. Hier leistet die Versicherung zum Beispiel Schmerzensgeld oder einen Ausgleich für Verdienstauffälle.

Fahrlässigkeit

Das Verhalten eines Menschen kann als „leicht“ oder „grob“ fahrlässig eingestuft werden. Dies spielt vor allem bei Schadenmeldungen eine Rolle, bei denen ein Versicherer überprüft, in welchem Ausmaß der Versicherte fahrlässig gehandelt hat. Denn je nach Bewertung erfolgt der Schadenersatz in voller Höhe oder nur teilweise. So kann auch in der herkömmlichen Kfz-Versicherung mit der Begründung einer groben Fahrlässigkeit die Entschädigung gekürzt werden. Zum Beispiel wenn der Versicherte eine rote Ampel überfährt und ein Unfallschaden entsteht.

Hiscox Definition

Hiscox wertet das Verhalten eines Versicherten nur in Einzelfällen als grob fahrlässig, z.B. wenn ein Schaden durch Trunkenheit oder Einnahme anderer berauschender Mittel herbeigeführt wurde. Oder wenn ein Oldtimer gestohlen wird, weil der Besitzer zum Beispiel den Schlüssel im Zündschloss stecken lässt und sich vom Fahrzeug entfernt. Ansonsten verzichtet Hiscox auf den Einwand der groben Fahrlässigkeit.

Haftpflichtversicherung

Eine Haftpflichtversicherung ist auch für zugelassene Oldtimer gesetzlich vorgeschrieben. Sie deckt Schadensersatzansprüche, wenn durch den Betrieb des Fahrzeugs eine dritte Person verletzt oder deren Eigentum beschädigt wird – zum Beispiel bei einem Verkehrsunfall, an dem der Oldtimer-Fahrer die Schuld trägt. Neben einer Haftpflichtversicherung für Oldtimer ist eine Teil- oder Vollkaskoversicherung sinnvoll.

Noch umfassenderen Versicherungsschutz bietet eine Allgefahrenversicherung. Generell müssen Haftpflicht- und Kasko-/Allgefahrenversicherung nicht zwingend bei demselben Versicherer abgeschlossen werden.

Kündigungsfrist

In der Regel laufen Verträge zur Oldtimer-Versicherung jeweils bis zum 31. Dezember eines Jahres und verlängern sich ohne Eingang einer Kündigung automatisch. Üblich ist eine Kündigungsfrist von einem Monat, sodass eine Kündigung bis zum 30. November fristgerecht ist. Fällt der 30. November auf einen Sonntag oder Feiertag, ist eine Kündigung bis zum 1. Dezember in der Regel ausreichend. Falls abweichende Regelungen gelten, sind diese in dem Versicherungsvertrag zu finden. Unter bestimmten Bedingungen – zum Beispiel wenn die Beiträge einer Oldtimer-Versicherung erhöht werden – kann ein Sonderkündigungsrecht genutzt werden.

Hiscox Definition

Der Vertrag für die Hiscox Oldtimer-Versicherung lässt sich nach Ablauf eines Monats flexibel ohne Vorgabe einer Frist kündigen.

Marktwert

Der Marktwert eines Oldtimers ist der aktuelle Wert, der bei einem An- oder Verkauf auf dem Spezialmarkt für Liebhaberfahrzeuge erzielt wird. Es handelt sich dabei um einen Durchschnittspreis auf dem Privatmarkt, der weder Steuer noch Händlergewinnspanne beinhaltet.

Wird ein Oldtimer zum Marktwert versichert, wird die Versicherungssumme dementsprechend festgelegt. Dabei gut zu wissen: Im Schadenfall erhält der Versicherte maximal die Entschädigung in Höhe der Versicherungssumme, die im Versicherungsvertrag festgeschrieben ist. Hat sich der Wert – wie für Oldtimer üblich – über die Zeit hinweg erhöht, kann es zu einer Unterversicherung kommen.

Hiscox Definition

Hiscox berücksichtigt, dass sich der Marktwert schon innerhalb eines Kalenderjahres verändern kann, und möchte eine Unterversicherung des Oldtimers vermeiden. Daher sind in der Hiscox Oldtimer-Versicherung Wertsteigerungen von bis zu 25 Prozent vorsorglich automatisch mitversichert.

Obliegenheiten

Obliegenheiten sind die Sorgfaltspflichten, die der Versicherungsnehmer zu erfüllen hat, damit der Versicherungsschutz gewährt wird und erhalten bleibt. Welche Verhaltensvorschriften konkret eingehalten werden müssen, ist in den Versicherungsbedingungen festgeschrieben. In der Oldtimer-Versicherung kann zum Beispiel zu den Pflichten gehören, dass das versicherte Fahrzeug beim Abstellen ordnungsgemäß zu verschließen ist.

Hiscox Definition

Hiscox versteckt die Obliegenheiten nicht, sondern sie sind verständlich und eindeutig gekennzeichnet in den Versicherungsbedingungen zu finden.

Schutzbrief

Ein Schutzbrief ermöglicht Anspruch auf Pannenhilfe inklusive Abschleppen, einen Mietwagen und eine Unterkunft im Hotel, wenn das Fahrzeug nicht mehr fahrtüchtig ist. Zudem wird ein Rücktransport organisiert, wenn der Versicherte im Urlaub erkrankt oder verunglückt. Häufig lässt sich bei Abschluss einer Haftpflicht oder Kasko auch ein Schutzbrief ergänzen.

Hiscox Definition

Auch einen Schutzbrief bietet Hiscox im Rahmen der Oldtimer-Versicherung an. Dieser gewährt auf den Bedarf ausgerichtete erhöhte Versicherungssummen als herkömmliche Schutzbriefdeckungen.

Selbstbehalt

Selbstbehalt (auch Selbstbeteiligung) bezeichnet den Anteil an den Kosten, den der Versicherungsnehmer jeweils pro Schadenfall selbst trägt. Die Versicherung bezahlt somit den Betrag, der über die vereinbarte Selbstbehaltsgrenze hinausgeht. Auch in der Oldtimer-Versicherung kann aus verschiedenen Selbstbehalt-Varianten ausgewählt werden.

Teilkasko

Eine Teilkaskoversicherung deckt fremdverursachte Schäden an dem Oldtimer ab, sofern jene durch folgende versicherte Gefahren entstehen: Brand, Explosion, Sturm, Hagel, Blitzschlag, Überschwemmung, Zusammenstoß mit Tieren, Tierbiss, Fahrzeugschlüsselverlust, Kurzschlusschäden an der Verkabelung, Glasbruch, Vandalismus, Transportmittelunfall und Entwendung. Eine Erweiterung der Teilkasko ist eine Vollkaskoversicherung oder auch eine Allgefahrenversicherung.

Versicherungssumme

Die Versicherungssumme ist der vertraglich vereinbarte Betrag, den die Versicherung im Schadenfall maximal bezahlt. Dies kann in der Oldtimer-Versicherung entweder der Marktwert, der Wiederbeschaffungswert oder der Wiederherstellungswert sein. Dabei wichtig zu wissen: Hat sich der Wert – wie für Oldtimer üblich – über die Zeit hinweg erhöht, kann es zu einer Unterversicherung kommen.

Vollkasko

Eine Vollkaskoversicherung ist eine Erweiterung der Teilkasko und deckt zusätzlich selbst verursachte Unfallschäden ab.

Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert ist der Kaufpreis, der aufgewendet werden muss, um ein gleichwertiges gebrauchtes Fahrzeug oder gleichwertige Teile zu erwerben – zum Beispiel inklusive Händlermarge und Mehrwertsteuer. Ist ein Oldtimer zum Wiederbeschaffungswert versichert, wird die Versicherungssumme dementsprechend festgelegt.

Wiederherstellungswert

Der Wiederherstellungswert ergibt sich aus der Summe des Anschaffungspreises und der späteren Restaurierungskosten des Fahrzeuges. Ist ein Oldtimer zum Wiederherstellungswert versichert, wird die Versicherungssumme dementsprechend festgelegt.

Zulassung

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, einen Oldtimer zuzulassen. Wichtig für die Oldtimer-Versicherung ist, mit welchem Kennzeichen der Oldtimer ausgestattet ist. Abgesehen von einem schwarzen Standard-Kennzeichen oder einem Saisonkennzeichen für 2 bis 11 Monate, die für alle StVZO-konformen Fahrzeuge möglich sind, gibt es folgende Zulassungen speziell für Oldtimer:

- H-Kennzeichen: Für ein H-Kennzeichen muss das Fahrzeug diverse Voraussetzungen erfüllen. So muss es beispielsweise mindestens 30 Jahre alt und von einem Gutachter als Kulturgut anerkannt worden sein. Außerdem sollte das Fahrzeug möglichst im Originalzustand erhalten sein und größere Umbaumaßnahmen sollten den Geist der Entstehungszeit widerspiegeln.
- Rotes Dauerkennzeichen: Für ein rotes Dauerkennzeichen muss das Fahrzeug mindestens 30 Jahre alt sein und weitgehend einen guten Originalzustand aufweisen. Fahrzeuge mit einem solchen Kennzeichen sind nur eingeschränkt nutzbar, zum Beispiel für Probe- und Überführungsfahrten sowie bei Oldtimer-Veranstaltungen.





Impressum:

Hiscox SA, Niederlassung für Deutschland

Hauptbevollmächtigter: Robert Dietrich

Arnulfstr. 31

D-80636 München

T +49 (0)89 545 801 100

F +49 (0)89 545 801 199

E hiscox.info@hiscox.de

W hiscox.de

Das vorliegende Dokument dient lediglich allgemeinen
Informationszwecken und begründet keinerlei Rechte oder Ansprüche.