

kfz-betrieb

Sonderveröffentlichung

April 2020

Versicherungsfall(e)

Belmot rät: „Reagieren Sie, bevor sie zuschnappt!“



Bild: picture-alliance/ dpa/dpawe

Langenargen ist überall

Heiliger Sankt Florian, verschon' mein Haus, zünd' and're an! Jeder kennt sie, die bekannte Bitte an den Schutzpatron der Feuerwehren. Und auch wenn die Dringlichkeit dieses Spruchs in Zeiten digitaler Rauchmelder und Sprinkleranlagen nachgelassen haben dürfte: An diesem generellen Wunsch der Menschen hat sich bis heute wohl nichts geändert.

„Mich wird es schon nicht treffen!“ Nach diesem Prinzip Hoffnung verfahren viele – nicht nur in Bezug auf Brände. Zahlreich sind die Fälle, in denen in einem Kfz-Betrieb leider etwas passiert. Das zeigt das Beispiel der im Januar abgebrannten Halle in Langenargen: Oldtimer im Millionenwert wurde hier Opfer der Flammen – siehe Bild rechts.

Was für die Arbeit mit „normalen“ Autos im Allgemeinen gilt, gilt für die mit Young- und Oldtimern im Besonderen. Gerade die Betriebe, die mit automobilen Klassikern handeln beziehungsweise an und mit ihnen arbeiten, sollten deren besonderen Anforderungen im Fall der Fälle kennen und berücksichtigen. Mit anderen Worten: Gerade sie sollten entsprechend abge- und versichert sein.



Steffen Dominsky,
Ressort
Service & Technik

Schließlich repräsentieren Oldies häufig materielle Werte, die weit über denen von Alltagsautos liegen. Schäden an diesen besonderen Fahrzeugen gehen „gleich richtig ins Geld“. Auch verbinden viele Besitzer historischer Fahrzeuge mit diesen Geschichte und Geschichten. Wenn also doch etwas passiert, sollten die Eigner von Young- und Oldtimern wenigstens finanziell „würdig“ entschädigt werden. Das gilt selbstverständlich auch dann, wenn eine Werkstatt (mit-)geschädigt ist, zum Beispiel weil sie von einem Subunternehmer geprellt wurde.

Wie bunt der Strauß der Situationen sein kann, in denen Kfz-Unternehmer im Classic Business in die Bredouille kommen können, verdeutlicht die vorliegende Broschüre von Belmot, der Oldtimerversicherung der „Mannheimer“. Vor allem aber zeigt sie auf, was Sie selbst als Unternehmer dagegen tun können, welche Art und welchen Umfang von Versicherungsdeckung Sie haben sollten. Sie werden staunen!

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'SD' followed by a stylized name.



Bild: picture-alliance/dpa

Versicherungsfall(e)

Egal ob Handel, Reparatur
oder Restaurierung:
Risiken lauern überall
für Kfz-Betriebe.

Eine Werkstatt, selbst wenn sie nur sporadisch einen Oldtimer auf dem Hof hat, kann im Fall der Fälle finanziell schnell alt aussehen. Nämlich dann, wenn etwas mit dem Schmuckstück des Kunden passiert. Sei es, dass es gestohlen oder beim Transport, der Reparatur oder der Restaurierung beschädigt wird. Selbst wenn nur einzelne Komponenten nicht mehr aufzufinden sind oder im Zuge einer Instandsetzung beschädigt oder gar zerstört werden, kann das einen Kfz-Betrieb gewaltig in die Bredouille bringen, wenn er auf die falsche Versicherungspolice vertraut.

Vor diesem Hintergrund sollte jeder Kfz-Betrieb prüfen und hinterfragen, ob er in Sachen Classic Business, dem Geschäft mit und rund um Oldtimer, richtig versichert ist. Das gilt übrigens auch für Handwerksbetriebe wie Sattler, die als Dienstleister für Werkstätten arbeiten.

„Wir leben Oldtimer!“

Ralf Stumpfernagel (li.) und Sven Podesta (re.) sind „Kopf und Motor“ von Belmot. Im Interview verraten die beiden, die nicht nur im Beruflichen für klassische Automobile brennen, worauf es aus ihrer Sicht im Classic Business ankommt.

Oldtimerleidenschaft. Wie zeigt sie sich bei Ihnen?

Ralf Stumpfernagel: Die zeigt sich in einem akuten Sammeltrieb. Meinen Mercedes 200/8 besitze ich bereits seit 1994 und in über 25 Jahren ist eine richtig kleine Sammlung erwachsen. Zu der gehört unter anderem ein VW Käfer Cabriolet von 1967, das ich selbst restauriert habe. Auch ein scheckheftgepflegter Ersthand-280-SL steht in meiner Garage.

Sven Podesta: Kurz und knapp: Ich liebe „alte“ Autos. Als Fördermitglied im Auto- und Technikmuseum Sinsheim/Speyer kann ich nach Herzenslust dieser Leidenschaft nachgehen. Selbst an einem Fahrzeug zu schrauben, dafür fehlen mir leider Zeit und handwerkliches Geschick.

Welche Themen liegen Ihnen als Mitarbeiter einer Oldtimerversicherung am Herzen?

Ralf Stumpfernagel: Unser Kunde kommt für mich an erster Stelle. Und auch wenn wir im Zeitalter der Digitalisierung leben, steht die persönliche Beziehung zu ihm im Fokus, egal ob er Oldtimerbesitzer, Sammler, Händler oder Restaurator ist. Mit manchen Kunden verbindet mich eine jahrzehntelange Beziehung, schließlich gibt es auch Belmot bereits seit über 25 Jahren. Wenn jeder unserer Kunden versteht, dass wir nicht



Bild: Belmot

irgendein Anbieter mit einer x-beliebigen Police sind, sondern unser Geschäft mit viel Herzblut und Leidenschaft leben, so wie er selbst das tut, erst dann habe ich meinen Job gut gemacht.

Sven Podesta: Mir liegen zum einen die Themen Diebstahl und Wertgutachten am Herzen. Ziel ist es, die Relevanz dieser Themen jedem Kunden bewusst zu machen. Zusammen mit unseren Kooperationspartnern versuchen wir, Oldtimerbesitzer hierfür zu sensibilisieren und Verständnis zu wecken. Darüber hinaus beschäftigt mich die Frage, ob und wie die zunehmende Elektrifizierung des Verkehrs Einfluss auf das Fahren mit Oldtimern nehmen wird.

Was zeichnet Belmot als Versicherer für Oldtimer beziehungsweise Unternehmen aus? Worin unterscheidet sich Ihr Unternehmen von Mitbewerbern?

Ralf Stumpfernagel: Wir haben stets für alles eine Lösung parat. Egal, ob der Kunde Oldtimer sammelt oder aber Automobilia, Prospekte, Pokale etc. im Wert von vielen Tausend Euro zusammengetragen hat: Wir bieten ihm ein passendes Versicherungspaket. Wir versichern Fahrzeugtransporte weltweit. Und egal ob der Kunde lediglich eine Vespa oder die größte Sammlung auf dem euro-

päischen Festland versichert haben möchte: Unsere Spannweite, die wir abdecken, geht weit über das Spektrum konventioneller Anbieter hinaus.

Sven Podesta: Wir leben Leidenschaft. Unsere speziell ausgebildeten Markendiplominhaber, also Vermittler in eigenen Agenturen, die eine umfassende Prüfung abgelegt haben und somit auf Belmot spezialisiert sind, haben alle „Benzin im Blut“. Sie müssen sich oldtimertechnisch zudem laufend weiterbilden. Dabei unterstützen wir sie mithilfe unserer Kooperationspartner. Das gilt übrigens auch für Clubs zum Beispiel bei Ausfahrten oder auch einzelne Kunden. Gerne helfen wir persönlich und wir sprechen auch offen darüber, wenn es irgendwo ein Problem gibt.

Mit welchen, vielleicht auch manchmal nicht ganz alltäglichen Klassikthemen kommen potenzielle Kunden auf Belmot zu?

Sven Podesta: Vor allem Fahrzeuge mit ihren typenspezifischen Besonderheiten stellen manchmal eine Herausforderung dar. Aber nicht nur die. Erst neulich hat mich ein Kunde beim Bäcker angesprochen. Er hat für seinen Volvo Amazon nur einen Schlüssel und bei Volvo könne man ihm nicht helfen. „Aber da ich ja von Belmot wäre, könne ich ihm sicherlich weiterhelfen“, sagte er. Sie sehen: Wir werden als Versicherer wahrgenommen, der seine Kunden rund um ihre Liebhaberei betreut und nicht nur dafür da ist, „alte“ Fahrzeuge zu versichern.

Kann Belmot also für jedes Thema im Bereich „Klassiker-Versicherungen“ eine Lösung bieten?

Ralf Stumpfarnagel: Theoretisch ja, aber natürlich gibt es auch in der Praxis Grenzen. So hören wir uns die Idee eines Vermietmodells für private Oldtimer gerne an. Aber wenn einer eine Ferrari-Vermietung eröffnen, oder wenn ein 18-jähriger mit Papas 77er Porsche fahren möchte, da weiß man schon vorher, dass an einer solchen Geschäftsbeziehung niemand Freude haben wird. Also ja, es gibt Themen, die wir nicht bedienen.

Worauf sollten speziell Kfz-Betriebe versicherungstechnisch achten, wenn sie mit Klassikern arbeiten?

Ralf Stumpfarnagel: Da empfehle ich einen Blick auf die Seiten 14 und 15 zu werfen. Hier finden Sie plakativ dargestellt: „Die am häufigsten unterschätzten Gefahren im Oldtimergewerbe“.

Sven Podesta: Schauen Sie sich genau an, was in Ihren Versicherungsverträgen steht. Sind die Oldtimer auch ihrem Wert entsprechend richtig versichert? Sind alle Betriebe, mit denen Sie arbeiten, richtig abgesichert? Deckt Ihre Versicherung auch die eigenen Fahrzeuge, wenn sie in der Werkstatt oder im Ausstellungsraum stehen? Es gilt, viele Fragen zu beantworten, damit Sie schlussendlich ruhig schlafen können. Sprechen Sie uns einfach an!

Wie hat sich das Versicherungsgeschäft im Klassikbereich in den letzten Jahren entwickelt beziehungsweise wohin geht die Reise?

Sven Podesta: Es kommen immer mehr Oldtimer auf den Markt. Immer mehr Menschen nutzen diese Fahrzeuge allerdings auch als Geldanlage. Die Werte stagnieren derzeit, und nur noch sehr gefragte und vor allem Fahrzeuge in gutem Zustand bieten steigende Werte. Weiterhin werden wir uns stark mit Themen wie Fälschungen und Diebstähle beschäftigen müssen. Ich denke, dass es wichtig ist, darüber aufzuklären, um den schwarzen Schafen das Handwerk zu legen. Meiner Meinung nach werden Spekulanten, die auf kurzfristige Gewinne aus sind, den Markt nach und nach verlassen und die Wertentwicklung wird sich weiter normalisieren.

Ralf Stumpfarnagel: Die Fahrzeugwerte konsolidieren sich, wobei bei sehr alten „Brot-und-Butter“-Fahrzeugen sogar ein leichter Preisverfall zu verzeichnen ist – ein Resultat sinkender Nachfrage. Im Gegenzug stellt sich so mancher bereits die kommende Generation Oldtimer in die Garage oder in den Showroom. Fahrzeuge wie Mercedes SLK 32, Audi 80 Cabriolet, BMW M3, Porsche Boxster und Jaguar XKR haben in gutem Zustand Potenzial, auch wenn es gefühlt noch keine „alten“ Autos sind. Es ist die zunehmende Lust auf analoges Fahren, das diese modern ausgelegten Fahrzeuge noch bieten und sich so von den heutigen „modernen“ komplett unterscheiden.



Bild: © 2016 Sergey Kohl - stock.adobe.com

Betrug durch Subunternehmer

Wie man weiß, ist Hubraum bekanntlich durch nichts zu ersetzen, außer durch noch mehr Hubraum. Und so gilt ein Bentley 6 ½ Liter als ein äußerst famoses Fahrzeug in Kreisen, in denen man ordentlich „Bumms“ sehr schätzt. Solch ein Bentley repräsentiert in sehr gutem Zustand einen Wert von einer Million Euro und mehr. Die wahren Experten für diese Fahrzeuge im Allgemeinen und ihre Motoren im Speziellen finden sich – wen wundert's? – selbstverständlich in Großbritannien. Genau dorthin schickte eine deutsche Werkstatt den Motor eines 6 ½ Liter zur Überholung zu einem Instandsetzer.

Das Dumme: Der Motor wurde zwar auf die Insel geliefert, kam von dort aber nie mehr zurück. Den Instandsetzungsbetrieb gibt es nicht mehr, und den Motor verhökerte dieser offenbar an einen Dritten. Ein klassischer Fall von Unterschlagung. Das Problem: Die deutsche Werkstatt haftet in aller Regel auch für ausländische Subunternehmer.

„Das Beispiel zeigt anschaulich, dass Diebstahl, Raub, Erpressung und Unterschlagung, eben nicht nur für das gesamte Fahrzeug gelten, sondern auch für Teile von diesem“, kommentiert Ralf Stumpfer Nagel, Markenmanager von Belmot, der Oldtimerversicherung der Mannheimer Versicherung AG, den Fall. „Unser Tipp: Prüfen Sie Ihren Versicherungsschutz auch dahingehend, ob und wann ein komplett zerlegtes Auto als Auto versichert oder eben als Teil und dann über eine sogenannte Inhaltsdeckung abgesichert ist. Das Problem kann schon auftreten, wenn Ihnen ein Kunde zum Beispiel einen zweiten Motor als Teilespende vorbeibringt. Ist dieser als Ersatzteil versichert, wäre zu prüfen, ob die entsprechende Inhaltsdeckung hier ausreicht oder ob gegebenenfalls eine Unterversicherung besteht“, rät Stumpfer Nagel.



Bild: Camera s/n: 1681024462 - stock.adobe.com

Achtung, Schlüsselübergabe!

Herr Müller* vereinbart mit einem großen Autohaus einen Inspektionstermin für seinen Oldtimer. Er macht aus, das Fahrzeug am vereinbarten Tag morgens um 8:00 Uhr vorbeizubringen. Aufgrund eines kurzfristigen Geschäftstermins, den Herr Müller auswärts wahrnehmen muss, bringt er seinen Mercedes 280 SL („Pagode“) bereits am Vorabend zu dem Autohaus und stellt ihn dort auf dem Werkstattparkplatz ab. Den Schlüssel wirft der Oldieeigner anschließend in den sogenannten Schlüsseltresor.

Am nächsten Morgen erhält Herr Müller einen Anruf, ob er denn seinen Inspektionstermin vergessen habe, der Mechaniker würde nun gerne mit den Arbeiten an seiner Pagode beginnen. Herr Müller ist fassungslos – und nicht nur er. Was war geschehen? Noch in derselben Nacht haben Diebe die Pagode im Wert von 145.000 Euro vom Parkplatz des Autohauses gestohlen.

„Das ist schlecht für das Autohaus“, kommentiert Sven Podesta, Leiter „Krafftahrt“ und Sonderkonzepte bei Belmot, den Fall. Es wurde keine ver-

bindliche Uhrzeit zur Verbringung des Fahrzeugs vereinbart – jedoch ein Inspektionstermin. Die Obhut des Autohauses beginnt juristisch gesehen bei der Schlüsselübergabe. Und die ist der Zeitpunkt des Einwurfs in den Schlüsseltresor.

„So kann es passieren, dass die Haftung für den Diebstahl der Pagode vollständig vom Autohaus zu tragen ist, selbst wenn in dessen Versicherungsvertrag die Haftung für hochwertige Fahrzeuge (über 100.000 Euro), die nicht in verschlossenen Hallen untergebracht sind, gänzlich ausgeschlossen ist“, so Podesta. Sein Tipp für Kfz-Betriebe: „Prüfen Sie die Deckungssumme und Bedingungen, die Ihre Assekuranz im Fall von hochwertigen Fahrzeugen vorgibt. Auch eine persönliche Schlüsselübergabe ist, wie das Beispiel zeigt, einem Schlüsseleinwurf vorzuziehen. „Und prüfen Sie zudem, ob der Schlüsseltresor mitversichert ist.“

*Name fiktiv



Bild: © 2016 Sergey Kohl - stock.adobe.com

Keine Haftung bei „Betriebsschäden“

Ein renommierter Händler aus dem süddeutschen Raum hat einen wertvollen Maserati Ghibli verkauft. Der Käufer war sogar bereit, ohne zu handeln, den vollen geforderten Kaufpreis zu bezahlen. Erfreut über das gute Geschäft beschließt der Händler, das Fahrzeug, bevor der Kunde es abholt, nicht nur noch einmal „auf die Schnelle“ durchzusehen, sondern es ein letztes Mal gründlichst zu checken – inklusive ausführlicher Probefahrt versteht sich. Zugelassen ist der Maserati bereits auf seinen neuen Besitzer; vollkaskoversichert. „Also selbst im Falle eines Falles kann nichts passieren“, denkt sich der Händler.

Der Werkstattmeister prüft den Wagen auf Herz und Nieren, manövriert ihn sicher über kurvige Strecken und schlechten Asphalt. Er lauscht nach möglichen Störgeräuschen, doch alles scheint in bester Ordnung. Doch dann auf dem Rückweg auf



Bild: Rolltec Engineering

der Autobahn eine Schrecksekunde: Die vordere Haube fliegt auf und knallt mit voller Wucht aufs Dach. Die Windschutzscheibe zerbröselt in tausende Splitter, eine Weiterfahrt ist unmöglich. Das Ende vom Lied: Der Händler musste das bereits verkaufte Fahrzeug wieder zurücknehmen. Der erhoffte Verkaufsgewinn war innerhalb eines Wimpernschlags futsch. Doch das eigentliche Dilemma sollte erst noch folgen: Der Händler reichte den Schaden bei seiner Kfz-Handel- und Handwerkerversicherung ein. Und diese lehnte prompt ab!

Ihre Begründung: Bei dem Auffliegen der Motorhaube handelt es sich um einen Betriebsschaden, da kein Unfall vorausging. Eine herkömmliche Vollkasko deckt jedoch nur Unfallschäden ab. Dieser Schadensfall fällt nicht darunter! Lediglich die Windschutzscheibe als solche könne in diesem Fall ersetzt werden, so der Versicherer. Den Blechschaden in Höhe von 28.000 Euro musste der Händler komplett selbst übernehmen.

„Prüfen Sie deshalb Ihren Versicherungsschutz auf die Absicherung von Brems-, Betriebs- und Bruchschäden. Denn für das beschriebene Fahrzeug gilt die gleiche Sorgfaltspflicht wie für eigene Fahrzeuge, da für ein solches bereits aus der Obhut eine Haftung gegen den Betrieb hergeleitet werden kann“, erklärt Ralf Stumpfernagel. „Bei einem hochwertigen Fahrzeug benötigen Sie auf jeden Fall eine separate Police, und Sie sollten auch explizit darauf bestehen, für keine anderweitige Versicherung zu zahlen“, so der Rat des Experten.



Bild: picture-alliance / HFP

Schaden durch den Subunternehmer

Bereits seit Jahrzehnten restauriert Herr Franzen* hochwertige Bugattis. Er beziehungsweise seine Arbeit ist quasi weltberühmt. Herr Franzen arbeitet ausschließlich auf Basis eines Werkvertrags und dokumentiert seine Dienstleistung gewissenhaft. Seit vielen Jahren vergibt er im Zuge einer Restaurierung die Erneuerung von Sitzbezügen, Verdecken etc. an den Sattler May*. Das aktuelle Meisterwerk, das mithilfe seiner Arbeit fertiggestellt werden soll, ist ein Bugatti 57 im Wert von circa 2,5 Millionen Euro.

Der teure Bugatti steht gerade in Mays Betrieb, da führt eine nicht ausgeschaltete Heißklebepistole zu einem veritablen Brand, bei dem die gesamte Halle des Sattlers bis auf die Grundmauern



Bild: Rolltec Engineering

abbrennt. Herr May besitzt lediglich eine Betriebshaftpflichtversicherung. Mit anderen Worten: Diese deckt nicht den Schaden an Fahrzeugen ab, schon gar nicht in dieser Höhe. Der Bugatti-Eigentümer, der den Werkvertrag mit Herrn Franzen abgeschlossen hat, besteht nun darauf, die 2,5 Millionen Euro als Schadenersatz von Herrn Franzen zu erhalten, da er selbst als Eigentümer keinen geschäftlichen Bezug zu dem Sattler hat. Die Sache landet vor Gericht, der Ausgang ist ungewiss.

„Klären Sie daher mit Ihren Subunternehmern oder Partnern stets vorab, mit welchen Versicherungssummen dort Fahrzeuge abgesichert sind oder welche Versicherungen für den Betrieb abgeschlossen sind. Weisen Sie Ihre Partner darauf hin, dass zu niedrige Versicherungssummen dazu führen können, dass die Betriebe schadenersatzpflichtig sind. Wenn kein Versicherungsschutz

oder kein ausreichender Versicherungsschutz besteht, kann dies die Existenz der Betriebe gefährden. Nach konventioneller Rechtsprechung zeichnet immer derjenige verantwortlich, der zum Schadenzeitpunkt das Fahrzeug physisch in Obhut hatte“, kommentiert Ralf Stumpffernagel den Fall.

*Name fiktiv



Bild: Camera s/n: 1681024462 - stock.adobe.com

Unterdeckung beim Oldtimer- transport

Für die Messe „Retro Classics“ wollte ein Händler ein Mercedes-Benz 280 SE Cabriolet (W 111), einen Mercedes 280 SL (W113) und einen 190 SL (W 121) von Hamburg nach Stuttgart bringen. Er beauftragte damit eine große, alteingesessene Spedition, die wiederum einen Subunternehmer beauftragte, der als Frachtführer die Transporte übernahm. Auf Nachfrage bestätigte die Spedition ihrem Auftraggeber, dass seitens der Spedition und für alle Frachtführer, die für sie tätig sind, eine Versicherung bestehe, die die transportierten Güter abdeckt. Er müsse deshalb keine separate „Transportpolice“ für die Fahrzeuge abschließen, teilte die Spedition dem Oldtimerhändler mit – auch ein Diebstahl sei abgedeckt.



Bild: Rolltec Engineering

Doch genau das kann sich als gravierender Fehler oder Falschinformation herausstellen. Denn gilt keine separate Transportversicherung, haftet der Frachtführer nach einer festgelegten Spielregel. Diese Spielregel heißt „Sonderziehungsrecht“ und gilt weltweit. Was bedeutet das für unseren geschädigten Auftraggeber? Die Höchstentschädigung beispielsweise für das Cabrio ermittelt sich wie folgt: *1.510 Kilogramm Leergewicht der Fracht x 10 Euro, macht unterm Strich 15.100 Euro Höchstentschädigung – die 10 Euro basieren auf dem sogenannten Sonderziehungsrechte-Wert von 8,33.*

Demgegenüber steht jedoch ein Fahrzeug-Wiederbeschaffungswert von circa 440.000 Euro. Bei einem tatsächlichen Diebstahl während des Transports würde der Eigentümer des Fahrzeugs auf einem Schaden von 425.000 Euro sitzenbleiben. Besonders schwerwiegend ist das, wenn es sich beispielsweise um ein Fahrzeug handelt, das in Kommission verkauft werden sollte. „Denn für

ein solches Fahrzeug gilt die gleiche Sorgfaltspflicht wie für eigene Fahrzeuge, da für dieses Fahrzeug bereits aus der Obhut eine Haftung gegen den Betrieb hergeleitet werden kann“, erklären Sven Podesta und Ralf Stumpffernagel. „Bei einem hochwertigen Fahrzeug benötigen Sie auf jeden Fall eine separate Transportpolice. Sie sollten auch explizit darauf bestehen, dass Ihnen keine anderweitige ‚Transportversicherung‘ oder ‚Frachtführerhaftung‘ durch die Spedition in Rechnung gestellt wird. Deren Höchstentschädigungssummen kennen Sie im Zweifelsfall nämlich als Auftraggeber auch gar nicht“, so der Rat des Experten.



Die am häufigsten unterschätzten Gefahren im Oldtimergewerbe

⚠ Steigender Wert während der Restaurierung nicht berücksichtigt

⚠ Oldtimer und Ausstellungen/ Messeauftritte

⚠ Haftung aus Werkstattobhut gilt auch bei Subunternehmen

⚠ Zu niedrige Höchstentschädigungssummen versichert

⚠ Haftpflichtansprüche nach fehlerhafter Reparatur (zum Beispiel Ersatzteil falsch geliefert)



Bilder: Rolltec Engineering

⚠ Benzinklausel

⚠ Verkehrsunfall bei Probefahrten

⚠ Diebstahl aus Werkstatt

⚠ Kundenfahrzeuge in Kommission

⚠ Unterschlagung

⚠ Transportschäden

⚠ Ausschluss von Exotenfahrzeugen in der Kfz-Handel- und Handwerkversicherung

⚠ Regressforderung im Falle eines Gebäudebrandes

⚠ Versteckte Deckungslücken bei Rangierschäden an Oldtimern

⚠ Deckung für Brems-, Betriebs- und Bruchschäden



BELMOT®

belmot.de

Automobile Geschichte versichern.

- Für Oldtimer-Händler
Mehr Kompetenz für Sie
- Für Restauratoren
In jeder Phase abgesichert
- Für Gutachter
Maßgeschneidert und flexibel

Mehr als nur Beratung – wir teilen
Ihre Leidenschaft für Oldtimer.



Ihre Ansprechpartner
finden Sie auf
belmot.de



Mannheimer Versicherung AG
Augustaanlage 66 · 68165 Mannheim
Telefon 0621.4578000
belmot@mannheimer.de



Ein Unternehmen des Continentale Versicherungsverbundes auf Gegenseitigkeit.