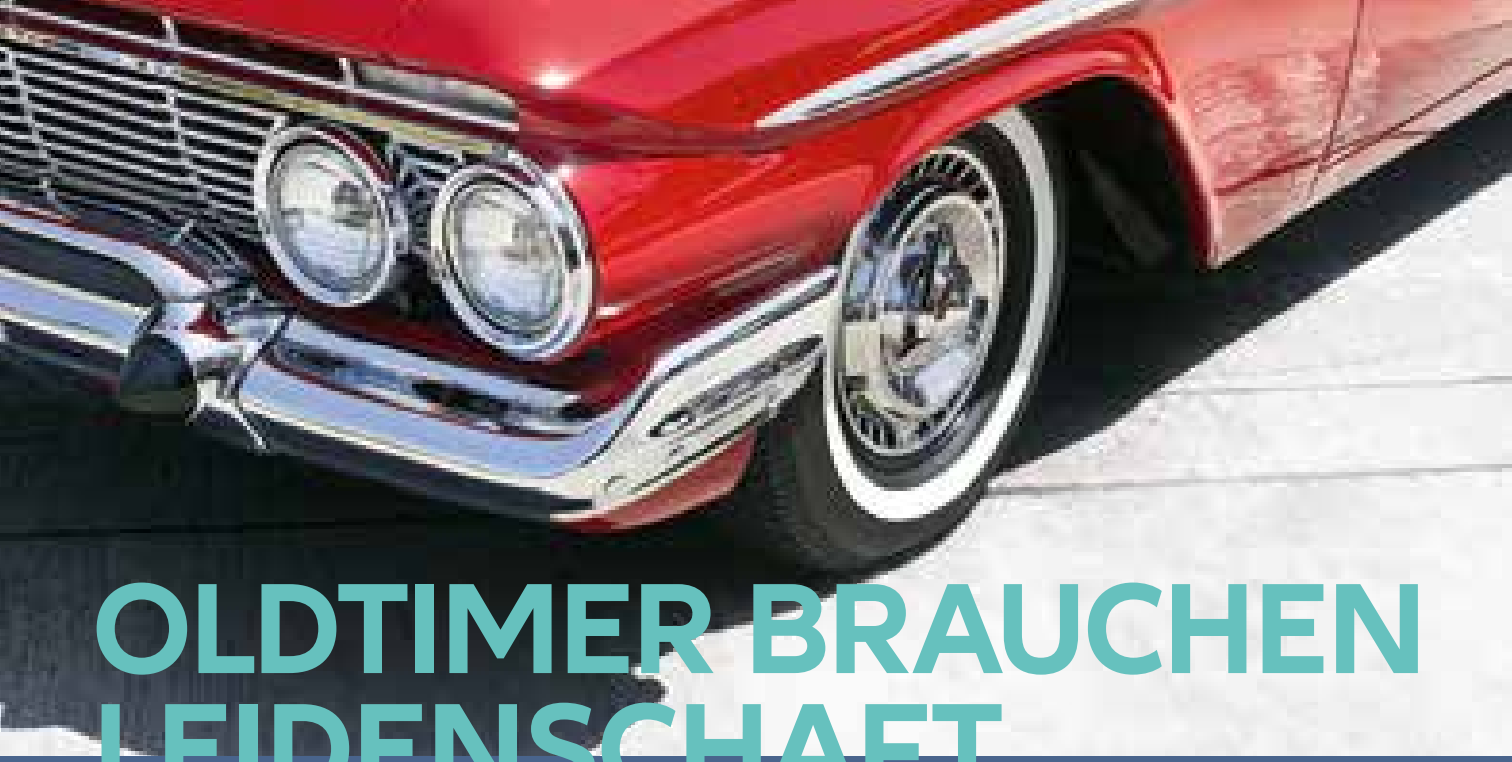


OLDTIMER –
Ihre Leidenschaft in guten Händen

Die Allianz Oldtimerversicherung.
Versichern Sie Ihren Oldtimer dort, wo man Ihre Leidenschaft versteht.

Allianz



OLDTIMER BRAUCHEN LEIDENSCHAFT, *Pflege und Sicherheit*

Die Leidenschaft für historische Fahrzeuge liegt deutschlandweit im Trend. So wie Sie begeistern sich mittlerweile immer mehr Menschen für Oldtimer: 2018 fuhren bereits 536.500 Autos mit dem H-Kennzeichen – ein Plus von 14 % im Vergleich zum Vorjahr.

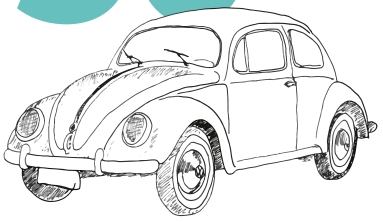
Als Oldtimer-Fan wissen Sie um den Stellenwert, den Ihr klassisches Fahrzeug in Ihrem Leben hat. Doch zur Leidenschaft kommen wirtschaftliche Aspekte. Sie besitzen mit Ihrem Oldtimer auch einen echten Wert. Den sollten Sie so gut wie möglich absichern. Wir empfehlen Ihnen hierfür die neue Allianz Oldtimer-versicherung. Weil sie genau zu Ihrem Fahrzeug passt – und dazu, wie Sie es nutzen.

Lernen Sie in dieser Broschüre interessante Menschen kennen, die Ihre Leidenschaft für Oldtimer teilen. Und erfahren Sie mehr darüber, wie Sie Ihr klassisches Fahrzeug rundum absichern können.

EINST DER NEUESTE TREND – HEUTE AUTOMOBILE KLASSIKER

Es ist schon faszinierend: Klassische Automobile sind nicht nur schön anzusehen. Sie sind Teil unseres Lebens und unserer Erinnerungen. Sie spiegeln den Zeitgeist ihrer Epoche und ihrer Generation. Deshalb leisten Sie mit Ihrer Leidenschaft für Oldtimer mehr, als nur ein „gutes Stück" zu erhalten. Sie tragen dazu bei, dass unsere Geschichte lebendig bleibt.

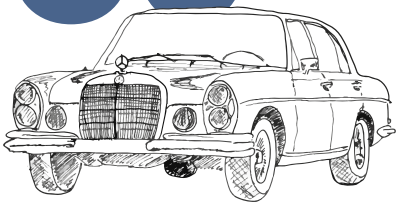
50er



VW KÄFER

Legendär: Zum Mythos wurde der Käfer 1968 durch den Disney-Film „Ein toller Käfer".

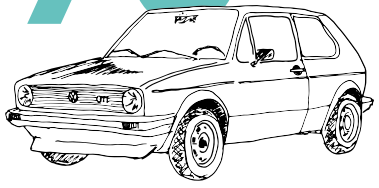
60er



MERCEDES 300 SEL 6.3

Mondän: Auf „maximal 50 Käufer" schätzte der Daimler-Vorstand das Potenzial. Schlussendlich liefen 6.526 Modelle vom Band.

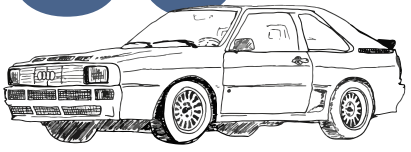
70er



GOLF I GTI (110 PS)

Kultig: Tuning und GTI passten schon immer zusammen. Deshalb sind heute gerade unverbastelte Ur-GTI so selten und von Liebhabern gesucht.

80er



AUDI SPORT QUATTRO

Spaßig: Der Kurze hieß der Audi Sport quattro, weil er gegenüber dem Ur-Quattro auf eine Länge von 4,16 Meter gestutzt wurde.

90er



BMW Z1

Exklusiv: Genau 8.000 Exemplare baute BMW zwischen 1989 und 1991 von seinem begehrten Roadster.

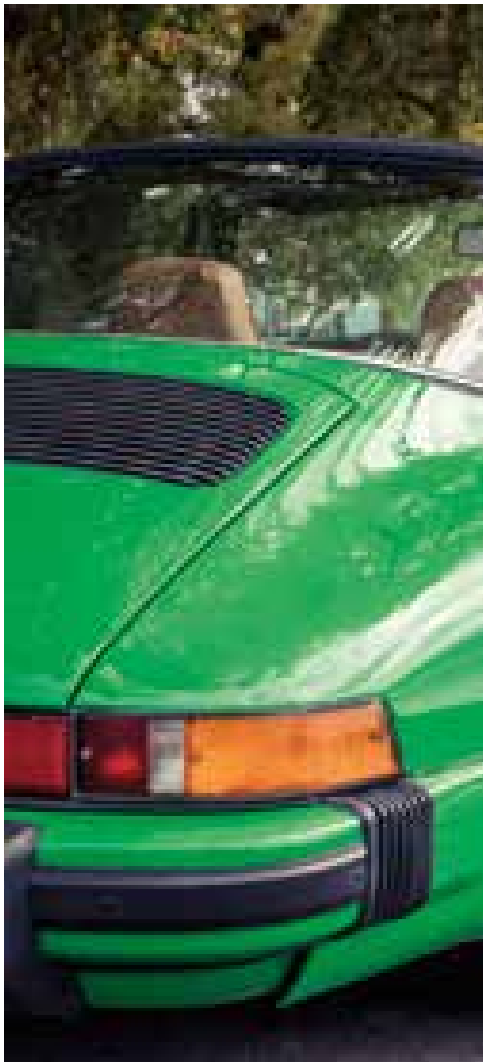
„MIT DEM TARGA habe ich mir einen Trau

Der Unternehmer Martin Valovy hat sich schon als kleiner Bub verliebt: Für ihn gab es kein anderes Traumauto als einen Porsche, seit er seinen ersten als Matchboxauto geschenkt bekam. Mit 25 war es so weit: Er stieg in seinen ersten eigenen Porsche – einen alten 911er.

Herr Valovy, erinnern Sie sich noch, wann Sie sich in Ihren ersten Porsche verliebt haben?
Martin Valovy: Es hat ganz klassisch angefangen – ich bekam als Junge einen Porsche als Matchboxauto geschenkt. Mein Bruder hat Motorräder und Militärfahrzeuge gut gefunden, bei mir war es Porsche. In meiner Vitrine habe ich die Modelle bis heute stehen. Das sind Erinnerungsstücke. Die sind nicht wertvoll, aber ich verbinde meine Jugend damit.

Wieso Porsche, was gefiel Ihnen daran?
Es muss die Silhouette gewesen sein. Bei uns im Ort gab es einen Arzt, der ist damals mit seinem neuen Porsche rumgefahren, einem 993er. Ich stand wie ein Kind im Süßigkeitenladen und habe ihm hinterhergeschaut. Ich habe ihn immer beneidet. „Mensch, so einen Porsche mag ich auch mal fahren", habe ich mir damals schon gedacht.

Ihr erster Wagen wird aber nicht gleich ein Porsche gewesen sein?
Mein erstes überhaupt motorbetriebenes Ding war eine Vespa PK50, die hab ich mit 16 in unserem „Blättle" gekauft, im Anzeigenblatt. Die ist Spitze 45 gelaufen. Eines Abends bin ich vom Jugendhaus heimgefahren, mit einem Mädel auf dem Rücksitz, der wollte ich zeigen, was die Vespa hergibt. Und zackbumm, gab es einen lauten Knall – Kolbenfresser, und das war's.



...m erfüllt“



Und dann kam schon bald das erste Auto?
Mit 18, ja, ein Ford Escort 1300, in Weiß. Aus erster Hand, mit ganz wenigen Kilometern. Den habe ich für 300 D-Mark gekauft. Der hatte zwei Jahre unter einem Walnussbaum gestanden, war davon ganz grün. Deswegen war er auch so günstig. Ich habe erst mal mit Scheuermilch und Schwamm die Farbe weggeschrubbt. Innen war der tadellos. Bloß außen ein paar Rostblasen, Ölwechsel, ein Riemen neu. Später habe ich ihn für 2.800 D-Mark weiterverkauft.

Was haben Sie sich als Nächstes angeschafft?
Als Nächstes hatte ich ein BMW Cabrio, ein E30-Modell. Das war ein Sechszylinder, wie ihn der Vater meiner früheren Freundin gehabt hatte. Wenn ich bei ihr übernachtet habe, sind wir am Samstag in der Früh zum Semmelnholen gefahren, ihr Vater und ich. Dieser Motorsound, das hat mich fasziniert. Mit dem Cabrio bin ich aber bloß bei schönem Wetter gefahren.

DAS MODELL

Den „Targa“ mit herausnehmbarem Dachteil und Sicherheitsbügel brachte Porsche in den Baureihen 911 und 912 im Jahre 1965 auf den Markt.

Seit 1975 ist der Bügel des Carrera Targa nicht mehr silbern, sondern schwarz.

Womit haben Sie sich im Winter fortbewegt?
Ich dachte mir damals, ich lege mir jetzt mal ein „Winterauto" zu. Einen Wagen, der nicht viel kostet, in den ich nicht viel reinstecken muss und den ich im Frühjahr wieder verkaufen kann. Auf die Art und Weise habe ich ein paar Jahre lang jeden Winter ein anderes Auto gehabt. Einen 318er-BMW, zweimal, einen 316er … Da musste man vielleicht die Sitze mit Shampoo bürsten und von außen mal richtig polieren, das Öl wechseln oder neue Bremsklötze und -scheiben draufmachen. Aber ich habe immer geguckt, dass es Sachen sind, die ich selbst machen kann.

Mit den BMWs sind Sie Ihrem Traumauto untreu geworden.
Den Porsche hatte ich immer im Kopf. Ich habe immer gewusst, dass ich mir irgendwann einen kaufen würde. Als ich 23 war, durfte ich in den elterlichen Betrieb einsteigen und bekam erstmals richtigen Lohn. Da dachte ich, jetzt könnte ich eigentlich die Mama fragen, ob ich einen Kredit bei ihr aufnehmen und einen Porsche kaufen darf. Natürlich hat meine Mutter mir einen Vogel gezeigt.

Wann war es dann so weit?
Ein Jahr später wusste ich ganz genau, welchen Porsche ich haben mag. Ich hatte zwischenzeitlich Kontakt mit dem Porsche-Club in Konstanz aufgenommen, und der Vorsitzende hat mir geholfen, einen Wagen zu finden. So habe ich mit 25 meinen ersten Porsche gekauft, einen alten maritimblauen 911er, aus der Schweiz. Das war praktisch der Porsche, mit dem ich als kleiner Junge gespielt hatte.



Wieso musste es ein alter Porsche sein?
Erstens sind die alten Porsche luftgekühlt. Und dann haben sie diese Glubschaugen, diese Lichter … diese Silhouette. Es muss eine Krankheit sein. Alle anderen Autos interessieren mich nicht.

Was war das für ein Gefühl, als Sie sich Ihren Traum erfüllt haben?
Bevor wir ihn in der Schweiz abgeholt haben, konnte ich eine Woche lang nicht schlafen. Das waren schlaflose Nächte, wirklich. Und dann haben wir ihn geholt. Es war wunderschön. So etwas Schönes hatte ich bis dahin noch nicht erlebt.

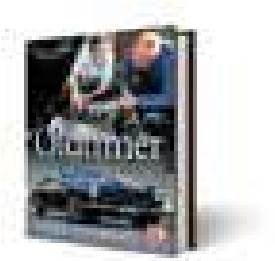
Wissen Sie noch, was es für ein Tag gewesen ist?
Ich war damals so aufgeregt, dass ich gar nichts mitbekommen habe. Ich war ja auf Wolke sieben. Aber als ich das später zu Hause noch mal Revue passieren lassen und die Zollpapiere angeschaut habe, habe ich gesehen, dass sie genau am Valentinstag abgestempelt waren. Ein schönes Valentinstagsgeschenk.





Was sagt Ihre Frau zu dieser Leidenschaft?
Hana hat das anfangs gar nicht verstanden, meine Besessenheit. Am Anfang unserer Beziehung, vor acht Jahren, ist sie die ersten zwei Jahre mit verschiedenen „Hausfrauen-Porsche“ zur Uni gefahren. Mit einem 924, einem 944 S2 oder einem 968 Clubsport, den ich noch heute im Winter fahre. Sie hat sich zu dieser Zeit öfter beschwert, dass ich kein modernes Auto hatte. Als sie dann mal mit meinem Targa gefahren ist, wurde sie aus einem entgegenkommenden Porsche gegrüßt. „Dabei kenne ich den gar nicht“, sagte sie. „Das machen die alten Porschefahrer untereinander“, sagte ich. Eine Woche später kam sie heim und meinte, „Schatz, heute haben mich zwei Porschefahrer gegrüßt“ – und da habe ich gespürt, jetzt hat es sie auch erwischt.

„DER WERT EINES OLDTIMERS steigt teilweise schneller als so manche Aktie"



Dr. Johann Gwehenberger leitet die Unfallforschung im Allianz Zentrum für Technik (AZT). Der promovierte Ingenieur entdeckte seine Leidenschaft für Oldtimer schon während seiner Lehre zum Automechaniker.



Herr Dr. Gwehenberger, ist jedes alte Auto ein Oldtimer?
Dr. Johann Gwehenberger: Nein, für Oldtimer gibt es eine klare Definition. Laut der FIVA, dem Weltverband der Oldtimer-Clubs, muss ein Oldtimer mindestens 30 Jahre alt und in historisch korrektem Zustand sein, und er muss zur Wahrung des „mobilen Kulturgutes" erhalten werden. Also: Ein Oldtimer ist kein Fahrzeug für den täglichen Gebrauch.

Sehen Sie Oldtimer eher als Geldanlage, oder sollte man sie auch für Ausfahrten nutzen?
Beides ist möglich. In erster Linie soll er dem Besitzer Freude machen. Entscheidend für den Zweck als Wertobjekt sind Marke und Modell. Ein Mercedes oder ein Porsche steigen derzeit teils massiv im Wert, oft besser als so manche Aktien. Ein Beispiel: Ein Mercedes 190 SL war im Jahr 2005 in einem Zustand der Kategorie 2 etwa 50.000 EUR wert, jetzt sind es etwa 120.000 EUR.

Welche Rolle spielt dabei die Restaurierung?
Oldtimer werden über Zustandsnoten von 1 bis 5 bewertet.* Im Einserzustand ist ein Oldtimer fabrikneu, Zustand fünf heißt: Das ist ein Wrack. Wenn man ein Fahrzeug in gutem Zustand kauft, geht es um eine reine Konservierung. Am anderen Ende des Spektrums gibt es die „Fabrikneue Restaurierung" oder sogar „Besser-als-neu-Restaurierung", bei der man das Fahrzeug vollständig in seine Einzelteile zerlegt und Stück für Stück restauriert.

Worauf sollte man achten?
Ein guter Leitfaden für Restaurierungen ist die Charta von Turin. Sie stammt vom Weltverband FIVA. Das Ziel ist demnach, möglichst viel von der Fahrzeuggeschichte mit Design, Technik und Funktionen zu erhalten. Das heißt: Ein altes Fahrzeug darf heute durchaus Patina haben und ein paar Roststellen. Wenn etwa die Originallackierung insgesamt gut ist und nur ein paar Blessuren hat, sollte man unbedingt diese Lackierung erhalten – es ist sogar so, dass das Auto dadurch historisch wertvoller ist.

* Weitere Angaben zu den „Zustandsnoten" auf Seite 15



MARCEL IM Rotnasen-Fieber

PORSCHE-DIESEL STANDARD

Rotnase: Der Kosename kommt von der typischen vorwitzig vorgereckten Motorhaube.

Hersteller: Zwischen 1956 und 1963 baute die Porsche-Diesel Motorenbau GmbH in Friedrichshafen etwa 120.000 dieser Traktoren.

Marcel Pollmann fährt einen Standard 218 mit luftgekühltem Zweizylinder-Dieselmotor und 20 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Seit seiner Kindheit wusste Marcel Pollmann: Er wollte einen Trecker haben. Er bekam eine „Rotnase", Baujahr 1960, durchgerostet. Bis heute päppelt der Abiturient historische Traktoren auf.

Andere versinken nach der Schule hinter ihrer Spielkonsole. Marcel Pollmann geht in die Garage. Entweder mit Zündschlüssel, dann steigt er auf seine „Rotnase", um bei Wesel gemütlich mit 20 km/h durch die Felder zu tuckern. Oder in Arbeitskluft, dann schraubt er an seinem zweiten Traktor herum: einem Allgaier Porsche aus dem Jahr 1954. „Ein Jahr noch, dann sollte er fertig sein", sagt Marcel.

Er wird es wissen. Schon mit acht Jahren hat er seine „Rotnase" – einen Porsche-Diesel Standard-Traktor von 1960 – gemeinsam mit seinem Vater restauriert. Hat zugeschaut, wie Papa den Motor auseinandernahm, hat Werkzeuge angereicht und mitgeschraubt. Und dann schließlich erste gemütliche Runden gedreht, natürlich ohne dem Oldtimer den landwirtschaftlichen Alltag zuzumuten. Mit 15 plünderte Marcel sein Sparbuch und kaufte einen Mercedes 230 CE, Jahrgang 1981. „Da haben mich viele für bekloppt gehalten."

Später zerlegte er mit einem Kumpel einen ramponierten Trecker, den dessen Eltern in der Landwirtschaft einsetzen wollten. „Als sie die Einzelteile sahen, haben sie die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen. Als wir fertig waren, hatte die Mutter Tränen in den Augen. Sie hatte nicht gedacht, dass wir den wieder zusammenbekommen würden."

Ja, Marcel hat viel gelernt, seit er sich als Kind in einen feuerroten Traktor verguckte. Nach dem Abi will Marcel jetzt studieren. Maschinenbau natürlich. Und am liebsten im dualen Studium, damit die Praxis nicht zu kurz kommt.



Verknallt in einen OLDTIMER

Ruth Schumacher liebt alte Autos, Petticoats und den Wind der Freiheit in den blonden Haaren.

Ruth Schumacher ist ein besonderes Exemplar unter den Oldtimerliebhabern – allein schon, weil sie eine Frau ist. Ihr Herz hat sie vor langer Zeit an einen Karmann Ghia, Baujahr 1972, verloren. Nach 20 Jahren Treue nennt sie es „Liebe." Von ihrem Karmann wurde sie noch nie enttäuscht.

Vor 30 Jahren sah Schumacher einen Karmann am Straßenrand geparkt. Seitdem hat sie einen Traum: Sie, die leidenschaftlich Charleston und Rock'n Roll tanzt, ein Faible für Lockenwickler, große Sonnenbrillen und Petticoats hat, sitzt in solch einem Auto, das ursprünglich und ehrlich klingt, nach Jugend riecht, sich sinnlich, wild und unvernünftig anfühlt.

DAS MODELL

Der Karmann Ghia, gebaut von 1955 bis 1974, hatte schon immer den Ruf als bezahlbarer Sportwagen. Zum Image trugen neben seiner Karosserieform auch die knalligen Farben wie das „Phoenixrot" von Ruth Schumachers Modell bei. Weil er gerade bei Frauen gut ankam, bürgerte sich der wenig schmeichelhafte Spitzname „Sekretärinnen-Ferrari" ein. Sein Nachfolger war der VW Scirocco.

Es geht nicht ohne

Sie spart acht Jahre lang, die Kollegen fahren in den Urlaub, sie zahlt aufs Sparbuch ein. Für 11.000 D-Mark zieht der Karmann 1995 von Hameln in ihre Garage nach Stuttgart um. Sie hat ihn aber auch in der Wohnung stehen: als Modellauto. Ohne Karmann sein geht bei ihr nicht.

Stuttgart ist die Heimat von Ruth Schumacher, als Mädchen errät sie Automarken am Motorengeräusch. Der Opa fuhr Motorradrennen, ihr erstes Auto ist ein VW Käfer, Kennzeichen S – VW 6. „In Stuttgart wohn' ich, VW fahr ich und sexy bin ich", hieß das. Beim Automobilzulieferer Mahle fängt sie vor 38 Jahren an zu arbeiten, bestückt Kolben. Bald darauf wechselt sie ins Büro, wo sie bis heute als Sekretärin arbeitet.

Ein Auto mit Gesicht

Die 61-Jährige mag es beim Autofahren gemütlich, mit weißen Spitzenhandschuhen lenkt sie den Karmann beim Lied „Lollipop" von den Chordettes in die Kurven. „Zwei Tage lang spür ich den Muskelkater danach in den Armen", sagt sie. Alle paar Wochen fährt sie mit den Freunden des Oldtimer-Clubs über die Landstraßen, durch die Gemeinden, auf die Marktplätze. Immer bleiben die Menschen stehen, strahlen, recken den Daumen in die Höhe. „Mal kein Porsche oder Mercedes", sagt Schumacher, „ein Auto mit Gesicht." Im Alltag fährt sie einen BMW, „der Karmann ist Luxus", erklärt sie.

Von 80 Mitgliedern des Autoclubs ist sie die einzige Frau, die selbst fährt. Beim Stammtisch sitzt Schumacher meist bei den Männern. „Nur über ‚Schöner Wohnen' und ‚Besser Gärtnern' zu quatschen, langweilt mich." Lieber redet sie übers Schrauben, Restaurieren und Reparieren.



Die Oldtimerkennerin

Schumacher kennt sich aus mit der Technik und dem Fahrzeugmarkt. In ihrem Bücherregal stehen die Harry-Potter-Bände recht einsam zwischen vielen Oldtimerwälzern: „Als Frau muss man doppelt so viel über Autos wissen wie ein Mann, um ernst genommen zu werden."

Nur eine Rostbeule

So richtig Hand anlegen musste sie außer beim Reifenwechseln bislang nicht. Ihr Karmann hält sich tapfer. Eine einzige Rostbeule musste sie in zwei Jahrzehnten entfernen lassen, 300 EUR kostete die Reparatur. Der Unterhalt pro Jahr für den Oldtimer ist übersichtlich: 60 EUR für TÜV und Kundendienst, 200 EUR Versicherung, 480 EUR für die Garage.

Manchmal beglückwünschen Sammler sie dazu, dass sie so charakterstark ist und nur einen Oldtimer besitzt. „Na ja, deren Autos würde ich geschenkt schon nehmen", sagt Schumacher. Aber andererseits: Wer seine große Liebe gefunden hat, braucht ja nicht unbedingt eine zweite.

GUT VERSICHERT – GUT GEFAHREN

Bei Oldtimern kann ein Schaden besonders teuer werden. Schützen Sie sich mit der Oldtimerversicherung der Allianz. Sie können übrigens nicht nur klassische Automobile perfekt bei uns absichern, sondern ebenso Motorräder, Lkws oder Traktoren.

BASISSCHUTZ

Kfz-Haftpflichtversicherung
- Im Straßenverkehr gesetzlich vorgeschrieben.
- Versicherungssumme 100 Mio. EUR, davon 15 Mio. EUR je geschädigte Person.
- Absicherung nach dem Umweltschadensgesetz (auslaufendes Öl).
- Eigenschaden (also Schäden durch Ihren Oldtimer an Ihrem Eigentum) ersetzen wir bis zu 50.000 EUR.

ERWEITERTER SCHUTZ

Teilkaskoversicherung
- Absicherung von Schäden an Ihrem Oldtimer z. B. bei Diebstahl, Einbruch, Vandalismus, Glasbruch, Brand, Explosion, Kurzschluss oder Transport.
- Wir ersetzen Elementarschäden (Sturm, Hagel, Lawinen etc.), Schäden durch Tierbisse oder -zusammenstöße.
- Die Vorsorgeversicherung schützt bei Wertsteigerung bis zu 30 %.
- Verschlossen aufbewahrte Ersatzteile für Ihren Oldtimer sind bis zu 3.000 EUR versichert.

Vollkaskoversicherung
- Zusätzlich zur Teilkasko sind Sie auch bei selbst verschuldeten Schäden finanziell abgesichert.



JETZT AUCH FÜR DIE JÜNGEREN UNTER DEN ALTEN!

Ab sofort können Sie auch Ihren Youngtimer (ab 20 Jahre, Marktwert ab 5.000 EUR) zu günstigen Bedingungen bei der Allianz schützen! Sprechen Sie einfach Ihren Vermittler an!



OLDTIMERPRIVAT – FÜR BESONDERS WERTVOLLE FAHRZEUGE

Besonders begehrte Oldtimer oder Sammlungen klassischer Fahrzeuge können schnell mehrere hunderttausend Euro wert sein. Diese Liebhaberfahrzeuge sichern Sie am besten mit der Allgefahrendeckung von Allianz OldtimerPrivat ab.

GENAU WAS SIE BRAUCHEN UND WIE SIE ES WÜNSCHEN

Mit den optionalen Zusatzbausteinen gestalten Sie den Schutz für Ihren Oldtimer ganz nach Ihren Bedürfnissen:

- **Premium Schutzbrief:** Nach einer Panne oder einem Unfall sorgen wir dafür, dass Sie innerhalb von max. 60 Minuten wieder mobil sind. Entweder wir reparieren Ihren Oldtimer noch am Pannenort oder wir kümmern uns z. B. um einen Mietwagen.

- **FahrerSchutz:** Wir leisten bis zu 15 Mio. EUR, wenn Sie oder ein anderer Fahrer Ihres Fahrzeugs sich bei einem selbstverschuldeten Unfall verletzen.

- **AuslandsSchadenSchutz:** Nach einem unverschuldeten Unfall im Ausland regulieren wir Ihren Schaden nach deutschem Recht.

- **Garagenversicherung:** Teilkaskoversicherung für Ihren nicht zugelassenen Oldtimer.

- **Allgefahrendeckung:** Mit dieser Ergänzung zur Vollkasko ist Ihr Oldtimer (Marktwert ab 25.000 EUR und Zustandsnote 2) gegen alle Gefahren versichert, z. B. gegen Brems-, Betriebs- und Bruchschäden.

Wir sind gerne für Sie da!

Gerne gestalten wir gemeinsam mit Ihnen den optimalen Schutz Ihres Oldtimers. Wir freuen uns auf das persönliche Gespräch!

GUT ZU WISSEN – Fragen und Antworten

1. Wann kann ich ein Fahrzeug als Oldtimer versichern?
Neben dem Alter ist ein gut erhaltener Originalzustand des Fahrzeugs Voraussetzung. Ein Pkw muss bei der Allianz mindestens 20, ein Motorrad mindestens 30 und ein Lkw oder Traktor mindestens 30 Jahre (mit Oldtimerzulassung) bzw. 40 Jahre (ohne Oldtimerzulassung) alt sein. Zudem müssen Sie einen Alltags-Pkw besitzen, da für täglich gefahrene Oldtimer keine Oldtimerversicherung angeboten werden kann.

2. Wie versichere ich einen Oldtimer, der nur in der Garage steht?
Für Oldtimer, die nicht bewegt werden (z. B. weil das Fahrzeug nicht zugelassen ist), gibt es eine spezielle Garagenversicherung. Sie beinhaltet einen Teilkaskoschutz. Jetzt neu: Auch Ersatzteile zu Ihrem Oldtimer, die verschlossen aufbewahrt werden, sind bis zum Wert von 3.000 EUR versichert. Bei sehr hohen Fahrzeugwerten kann auch eine umfangreichere Deckung vereinbart werden – abhängig davon, wie hoch Ihr Anspruch an den Schutz Ihres Fahrzeuges ist.

3. Oldtimerversicherung und normale Kfz-Versicherung – worin liegt der Unterschied?
Eine Oldtimerversicherung berücksichtigt deutlich stärker den tatsächlichen Wert des Fahrzeugs. Die Allianz Oldtimerversicherung beinhaltet eine Vorsorgeversicherung für Wertsteigerungen bis 30 %. Schäden durch Vandalismus sind bei Oldtimern bereits bei einer Teilkaskoversicherung eingeschlossen. Zudem sind die Versicherungsbeiträge günstiger. Da es keine Schadenfreiheitsklassen gibt, müssen Sie im Schadensfall nicht befürchten, „hochgestuft“ zu werden.

4. Wie kann ich meinen Oldtimer bestmöglich schützen?
Die Allianz bietet für Pkws ab einem Wert von 25.000 EUR und mindestens Zustandsnote 2 eine sogenannte Allgefahrendeckung. Sie schützt Ihren Oldtimer noch umfassender – etwa auch bei Brems-, Betriebs- oder Bruchschäden.

DIE ZUSTANDSNOTEN FÜR OLDTIMER

gemäß Classic Data

1

Makelloser Zustand
- Keine Mängel, Beschädigungen oder Gebrauchsspuren an der Technik und an der Optik.
- Komplett und perfekt restauriertes Spitzenfahrzeug.
- Wie neu (oder besser). Sehr selten.

2

Guter Zustand
- Mängelfrei, aber mit leichten (!) Gebrauchsspuren.
- Entweder seltener, guter unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert.
- Technisch und optisch einwandfrei mit leichten Gebrauchsspuren.

3

Gebrauchter Zustand
- Fahrzeuge ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher.
- Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

4

Verbrauchter Zustand
- Nur eingeschränkt fahrbereit.
- Sofortige Arbeiten zur erfolgreichen Abnahme gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind notwendig.
- Leichtere bis mittlere Durchrostungen.
- Fahrzeug komplett in den einzelnen Baugruppen, aber nicht zwingend unbeschädigt.

5

Restaurierungsbedürftiger Zustand
- Fahrzeuge in mangelhaftem, nicht fahrbereitem Gesamtzustand.
- Umfangreiche Arbeiten in allen Baugruppen erforderlich.
- Fahrzeug nicht zwingend komplett.

WEIL IHR OLDTIMER (IHNEN) VIEL WERT IST

5 Gründe für die Allianz Oldtimerversicherung

1. So individuell wie Ihr Oldtimer: Versichern Sie Ihren Klassiker passgenau nach Ihren Wünschen und Bedürfnissen.

2. Nach oben flexibel: Wächst der Wert Ihres Oldtimers nach Vertragsschluss, bekommen Sie auch bei Schäden mehr – jetzt sogar bis zu 30 %!

3. Auf der Höhe der Zeit: Unsere Experten im Allianz Zentrum für Technik (AZT) teilen Ihre Leidenschaft für Oldtimer und forschen permanent zum Thema.

4. Effizient und günstig: Mit der Allianz haben Sie den Marktführer der Versicherer zum Partner. Dabei zahlen Sie keinen Cent mehr als nötig.

5. Ihr Vermittler ist im Schadensfall und für alle Ihre Anliegen erreichbar – persönlich, telefonisch oder digital.

Allianz Versicherungs-AG
www.allianz.de

Immer für Sie da, wenn es darauf ankommt:

MMS--2256Z0 (03V) 7.2.20