

# Motorschaden – ein Versicherungsfall?

In Ausgabe Nr. 3 / 2019 hatte ich über unsere wunderbare einwöchige „RREC Rally Bonny Scotland“ vom Mai 2019 berichtet. Auf der Anfahrt, kurz vor dem Ziel, erlitt mein Phantom II, LHD, # 250AJS von 1931 dort oben einen Motorschaden. Kurzdiagnose war: das 3. Ventil hatte sich festgesetzt.

In unserem Club ist man ja nie allein, immer ist jemand da um gern weiterzuhelfen. Unser RREC German Section ist ein wunderbarer Club mit vielen tollen einzigartigen und unterschiedlichen Mitgliedern und doch mit einer großen gemeinsamen Harmonie! Spontan luden uns beide (Jörn Gerdaud und mich) die Familien Braun und Eichhorn ein, die 6 Tage der Rally bei Ihnen mitzufahren – einfach grandios – 6 unvergessliche Tage. Vielen Dank noch einmal an dieser Stelle von uns beiden!

RREC Insiderwissen: Dort oben, wirklich mitten im Nirgendwo der Highlands gibt es eine enorm erfahrene, kompetente Oldtimerwerkstatt für unsere beiden Marken Rolls-Royce und Bentley – **Milford Engineering in Kirkmichael**, ca. 12 miles östlich von Pitlochry.

Also, am Straßenrand über den ADAC den AA kontaktiert, 5 Stunden gewartet, um dann festzustellen, dass der Abschleppdienst gerade 3 miles entfernt stationiert war. Den Phantom II mit seinen 2,5t aufgeladen und ab ging er die 130 miles in Richtung Pitlochry nach Kirkmichael in die RR & B - Werkstatt zu Mr. Ian Milford.

Schon von unterwegs hatte ich sofort „meinen Versicherungsagenten“, Herrn **Rainer Klamser** von der **Mannheimer – Belmot All-Risk-Versicherung** angerufen, das Malheur geschildert und erste Bilder gepostet.

## Seine Antwort war kurz:

1. **Ein Motorschaden ist bei ihrer All-Risk-Versicherung mitversichert!**
2. Unbedingt alles mit Fotos dokumentieren und unbedingt alle Teile, jede Schraube, Proben von alle Flüssigkeiten mitbringen! Ob wir einen Gutachter dort hochschicken, muss ich noch klären. In den AGB`s in § 1.2 steht klar: „In der All-Risk-Deckung, soweit diese vereinbart ist, trägt der Versicherer alle Gefahren, denen das versicherte Fahrzeug ausgesetzt ist.“ Die ganz wenigen Ausschlüsse gleich dahinter in § 2.1 und § 2.2 – fertig!
3. Den Rest besprechen wir später und bitte alles geht bitte erst mal zu mir.

## Ok, mein erster Versicherungsschaden, mal sehen wie das wohl ablaufen wird.

In meinem damaligen Bericht in Heft 3/19 über diese wunderbare RREC Rally hatte ich angekündigt, auch über die Fortsetzung und den Ausgang der

Unser Picknick vor Schloss Balmoral.





*Eine typische englische Oldtimerwerkstatt im alten Stil. Ein aufmunterndes Lächeln von Sarah Miford während sich Ian bereits an die Erkundung des Schadensausmaßes macht.*

Schadensregulierung dieses Motorschadens mit der **Mannheimer – Belmot All-Risk-Versicherung** von Herrn Klamser zu berichten.

Gleich am Montag, den 13. Mai 2019 machte sich der Chef, Mr. Ian Milford, sofort daran die Ursache des Schadens zu ergründen. Vielleicht war es ja nicht so schlimm? Doch je mehr er den Motor öffnete und zerlegte, desto größere Schäden und deren Folgen traten zu Tage. Erstaunlich, denn seitens des Vorbesitzers lag eine gut dokumentierte komplette Motorüberholung gerade ca. 12 tds. km zurück!

Entsprechend hatte ich Mr. Milford gebeten, unbedingt alle Teile aufzuheben und alles fotografisch zu dokumentieren, aber wirklich alles, da dieses ein Versicherungsfall werden könnte.

Long story short: Sämtliche sechs der bei einer gerade vor 12 tds km erfolgten kompletten Motorrevision erneuerten Kolben waren um 180 Grad verkehrt herum eingesetzt und – sie zeigten bereits Längsrisse! Wahnsinn! Man stelle sich vor, sie wären bei nur 70 km/h unterwegs gerissen und uns wäre dieser riesige 7,8 l Motor um die Ohren geflogen, vielleicht noch auf der Autobahn!

Die Dichtigkeitsprüfung der Ventilbuchsen dauerte leider über 3 Monate wg. Überlastung der Spezialfirma in Dundee. Mehrere stellten sich beim Drucktest als höchst undicht und ausgeschlagen heraus, alles mit Gutachten und videodokumentiert. Auch sie waren damals komplett erneuert worden. Letztlich fand sich mittig noch ein durch eine Gewindestange ersetzter abgerissener Zylinderkopfbolzen.



*Klar dazwischen erkennbar – eine Gewindestange als Ersatz für den Zylinderkopfbolzen.*

### **Fazit: Es musste ein neuer Zylinderkopf für den Phantom II her.**

„We keep your car on the road!“ lautet die Devise der vier größten brit. Ersatzteilversorger für Vintage Rolls-Royce und Bentley und so existiert eine lebenslange Versorgung, selbst mit kompletten Zylinderblöcken für einen Rolls-Royce Phantom II, Baujahr 1931, als einer von nur 125 gebauten Linkslenkern.

Die 11.000.- GPB überwiesen und keine 2 Wochen später wurde auf einer Palette ein völlig neuer, blitzblanker, frisch schwarz lackierter und fertig eingeschleifener und getesteter Phantom II-Zylinderkopf bei Ian Milford angeliefert! Danke auch an Lucy Fiennes von der „Fiennes Group“ an dieser Stelle! Ein ganz toller Service trotz der Corona-Krise!

Im Laufe des Zusammenbaus wurden leider noch drei weitere „Baustellen“ bemerkt wie vorn links eine verölzte Bremse infolge eines kleinen undichten Ventils der Zentralschmierung innerhalb der Bremsstrommel. Das hat die Fahrsicherheit ernsthaft gefährdet! Blöde, denn diese gesamte Zentralschmierung nebst allen diesen kleinen Ventilen war just im Sommer 2018 in mühevoller Fummelarbeit komplett revidiert



*Klarer Fall – das 3. Ventil sitzt fest.*



Klarer Riss im Kolben.

und die Ventile erneuert worden. Ich hatte damals hier darüber berichtet.

Dazu fanden sich erhebliche Risse im an sonst noch sehr guten Auspuff weil das elastische Verbindungsteil vormals fest durch ein Rohr verschweißt worden ist. Letztlich zeigte der Hydraulikstoßdämfer links vorn einen massiven Ölverlust.

#### Somit hatten sich nun insgesamt 4 „Schäden“ an dem Wagen ergeben.

Das ist wichtig zu wissen, denn versicherungstechnisch weist der Wagen damit nun vier verschiedene Schäden auf! Dazu später mehr.

Als das auch behoben und korrekt zurückgebaut war, und alles auf ca. 350 Fotos dokumentiert war, begannen endlich die Testfahrten. Alles wurde noch einmal genauestens überprüft und perfekt eingestellt. Der Wagen lief prima, alles mit Video bestens aufgezeichnet!

Milford Engineering arbeitet außerordentlich sorgfältig und präzise, der alte Sir Henry Royce hätte an ihm seine wahre Freude gehabt!

#### Eigentlich wollte ich den Wagen nun endlich abholen, aber ...

Anfang Herbst kam der „Scottish Lockdown“, kein Skilift lief, kein Pub durfte öffnen, keiner durfte raus, dazu volle Quarantäne für Einreisende! Selbst die Testfahrten der Werkstätten waren untersagt! Aber es durfte wenigstens innen weiter gearbeitet werden. Plötzlich setzte der schottische Winter 2019 ein – viel zu früh – und es folgte dort oben eine heftige Schneeperiode.

Endlich, Frühjahr 2020 durften Testfahrten wieder stattfinden und ich hoffte auf ein Abholen Anfang Mai. Für alle Werkstätten in GB war der Lockdown ein großes Problem. Bei Ian Milford hatten sich alle Mitarbeiter strikt an die Kontaktbeschränkungen und die Hygienemaßnahmen gehalten und so blieben

alle von einer Infektion verschont, inzwischen sind sie und ihre Familien geimpft!

Da alle Teile wie der schwere Zylinderkopf etc. für die Versicherung mitgebracht werden mussten, entschloss ich mich zu zweit mit Michael Thomas mit dem ML 350 nach Schottland hochzufahren um den Phantom II selbst zurück nach Hause zu fahren. Doch mit der Abholung im Mai wurde es nichts wg. der Coronabeschränkungen, also abwarten. Endlich, Anfang September 2020 bot sich plötzlich ein Zeitfenster ohne 2 Wochen Quarantäne.

Schnell die Fähre bei DFDS von Ijumiden nach Newcastle gebucht. Von dort „nur noch“ 320 km bis Pitlochry. Das Wetter war wieder gut – traumhaft diese Gegend dort oben in Schottland – und besonders in der frühherbstlichen Sonne! Auch der September ist eine ganz tolle Zeit für Schottland!

Nach den vielen Mails und Telefonaten der vergangenen eineinhalb Jahre gab es ein herzliches Wiedersehen mit Sarah und Ian Milford – mit Maske und auf Abstand. War schon irgendwie doof!

Zügig waren alle Kartons mit den Teilen nebst dem schweren Zylinderkopf hinten im ML 350 verstaut und es ging zurück über Edinburgh, Newcastle – Ijumiden nach Hause. Der Phantom II schnurrte mit seinem neuen 7,8 l Motor in der gewohnten Monotonie die insgesamt 750 km zurück bis nach Melle – ein wahrer Genuss!

Zurück zu Hause galt es nun für die Belmot All-Risk-Versicherung die gesamte Schadensdokumentation zu sortieren, die relevanten Fotos zu beschriften. Sämtlich Teilrechnungen chronologisch sortieren, auflisten und die Fotos zuordnen. Dazu den von Ian Milford verfassten Schadensbericht zu übersetzen. Herr Klamser hatte darum gebeten, alles direkt zu ihm zu schicken, dazu sämtliche defekten ausgetauschten Teile, jede Schraube inkl. den alten Zylinderkopf, alles!



Blick von unten in den Motor – interessant die Leitung für die Öl-Schmierung.



Neuer Zylinderkopf in vollem Glanz.

Um für mich selbst (!) vorab ein wertfreies Bild von der Beurteilung dieses kapitalen Motorschadens zu bekommen, suchte ich für mich und auf meine Kosten einen unabhängigen Gutachter für Motorschäden und Schadensabwicklung für Oldtimer.

Auf Empfehlung beauftragte ich als unabhängigen **Gutachter Herrn Franz-Josef Schmiemann vom TÜV Rheinland – Prüfzentrum Rheine**. Er hat sich u. a. speziell mit Oldtimern unserer Marken beschäftigt und ist bestellter Gutachter für Oldtimergutachten der **FSP Classic Competence**.

Also alle Teile eingeladen und nebst den gesamten kopierten Unterlagen und den Fotos ins Prüfzentrum nach Rheine verbracht.

Nach 3 Wochen bekam ich Nachricht, Teile und Gutachten können abgeholt werden. Das Ergebnis entsprach der Einschätzung des Chefmechanikers Ian Milford in Kirkmichael: Massiver mechanischer Motorschaden, u. a. infolge defekt verbauter Kolben. Auch die 3 weiteren dokumentierten Schäden konnten bestätigt werden.

Nach Rücksprache mit Herrn Klamser über dieses Ergebnis schickte ich vorerst nur die gesamten Dokumentationen nebst dem Gutachten zu ihm. Er würde mit der Mannheimer, der Muttergesellschaft

für die Belmot All-Risk-Oldtimerversicherung, die gesamten Unterlagen sichten und dann werde man sich schnellstens zur Schadensregulierung melden.

Wie im §6 der AGB´s geschrieben, erfolgte bereits innerhalb von nur 14 Tagen (!) ein sehr freundlicher und sehr aufschlussreicher Anruf von Herrn Dipl. Ing. univ. Reinhold Maierhofer vom **Mannheimer Kompetenzzentrum Schaden**.

In diesem persönlichen Telefonat besprach er mit mir detailliert das Ergebnis seiner Schadensbeurteilung nach Studium sämtlicher Unterlagen und abschließend die Höhe der Schadensregulierung bis hin zum Umrechnungskurs von GBP. Am Ende lautete der Bescheid: Übernahme von ca. 80% der eingereichten Gesamtkosten für meine vier Schäden, Betrag wird morgen angewiesen! Ein solches Telefonat ist hervorragender Service, der jegliche weitere Fragen, Diskussionen oder gar Einsprüche völlig überflüssig macht! Einfach extrem professionell – top!

#### Fazit:

1. Nur bei der Mannheimer Belmot All-Risk-Versicherung ist nach meinen Recherchen ein Motorschaden wirklich mitversichert! Es erfolgte vertragsgemäß eine extrem schnelle und komplikationslose Schadensregulierung dieses finanziell aufwendigen Motorschadens.
2. Vertragsgemäß und damit nicht versichert ist ein thermischer Schaden, wie infolge Fahren ohne Kühlwasser oder ohne Motoröl. Ebenso nicht Schäden durch normalen Alterungsprozeß oder gewöhnlichen Verschleiß, z. B. Korrosion oder Rost, was für jeden auch absolut verständlich ist!
3. Die mit der Belmot All-Risk vereinbarte Selbstbeteiligung bezieht sich – vertragsgemäß – auf jeden einzelnen Schaden. Wenn z. B. eine Scheibe zerbrochen ist und der Auspuff abgerissen ist, so kommt sie



Deckel der Wasserkanäle: vorher – nachher.



2x zum Ansatz. Bei meinen 4 verschiedenen Schäden führte das so insgesamt vier Mal zum Abzug, also völlig korrekt und vertragskonform!

4. Des Weiteren werden vertragsgemäß (§4.6) Abzüge berechnet infolge der Betrachtung „alt für neu“. Fällt z. B. ein 35 Jahre alter Klimakompressor infolge eines Wellenbruchs aus, so übernimmt die ALL-Risk die Reparatur bzw. den Ersatz, bringt aber einen geringen Prozentsatz wg. „neu-für-alt“ in Abzug. Desgleichen z. B. für die schadensbedingte Neulackierung eines 50 Jahre alten Wagens. Absolut nachvollziehbar.

Nur die **Punkte 2–4** fand ich auch in den AGB`s aller anderen Oldtimer-Versicherungen.



Neuer Edelstahlauspuff ist montiert – jetzt korrekt mit elastischem Ausgleich.

### Post scriptum:

#### Spezielle Oldtimerversicherungen:

Jedes Jahr in der Märzausgabe des „**Oldtimer Markt**“, und so auch dieses Jahr wieder im Heft 3/2021, gibt es eine vergleichende Zusammenstellung über die 18 größten Oldtimerversicherungen in Deutschland.

Verglichen wird nur grob mittels einer Beispielprämie ein MB 230E, EZ 1984, Zst. 2. Aber – welche Schäden von der jeweiligen Versicherung mit ihren unterschiedlichen Prämien letztlich wirklich abgedeckt sind, das wird dort nur sehr minimal angerissen.

### Aber – genau das ist ja für uns als Versicherungsnehmer am Wichtigsten! Welche exakte Gegenleistung bekomme ich für meine Prämie???

Es lohnt sich das ganz genaue Lesen und ganz genaue Vergleichen der AGB`s. Der wirkliche Gegenwert einer Oldtimerversicherung steht nur im Kleingedruckten der jeweiligen AGB!

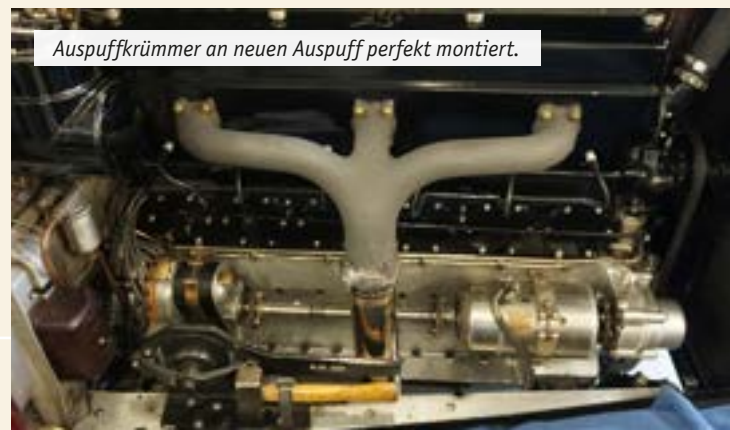
Ich hatte mir zum Vergleich diverse AGB`s zuschicken lassen. Es würde zu weit führen, alle Hinweise aufzuführen, beispielhaft nur diese:

Achtung! Während z. B. vorn noch ein Motorschaden als mitversichert deklariert wird, wird hinten in etlichen AGB`s genau dieses durch **viele Ausschlüsse** deutlich wieder eingeschränkt, wie z. B. Ausschluss von Motor- und Getriebeschäden durch Fehlbedienung oder ähnliches! Was auch immer darunter zu verstehen sein mag.

Auch sollte eine finanzielle Begrenzung bei „**Folgeschäden**“ sehr kritisch abgewogen werden. Wenn z. B. bei einem Kabelbrand der Motorraum abfackelt – bis vorn an die nun heiße Spritzwand und der Folgeschaden bei Schmorbrand/Kabelbrand vertraglich auf nur 4.000,- € begrenzt ist, so ist das schlicht extrem ungünstig!

Des Weiteren ist für Schadensregulierungen auf den enormen Bedeutungsunterschied der Begriffe wie **Marktwert, Wiederbeschaffungswert, Versicherungswert und Wiederherstellungswert** zu achten. Das ist immer vorab mit seinem Versicherer zu klären! Der entsprechende Vertragswert muss auch im Oldtimer-Gutachten des Sachverständigen klar ausgewiesen sein!

Das sollte auf jeden Fall vorab (!) mit dem Versicherer geklärt werden, denn ausschließlich danach richtet sich der Gegenwert, den man für seine jährliche Prämie im Schadensfall erwarten darf. Auch sollte man das Wertgutachten alle paar Jahre aktualisieren lassen. Alle Werte unterliegen einem steten Wandel!



Auspuffkrümmer an neuen Auspuff perfekt montiert.



Neue Abdichtung für den Hydraulikdämpfer.



Leicht verölte Bremsbeläge durch eine minimal undichte Zentralschmierung.



Ian Milfords Präzision – perfektes manuelles einschleifen der Bremsbeläge!

### Anmerkung zu Herrn Rainer Klamsers:

Herr Klamsers und seine spezielle Belmont All-Risk-Versicherung wurden mir vor 17 Jahren von unserem Clubfreund Klaus-Josef Roßfeldt empfohlen.

Herr Klamsers hat bei Mercedes Benz in Sindelfingen Kfz-Schlosser gelernt, vom Motorenbau und Getriebbau bis zum Testfahrer hat er dort alles und alle Prüfungen durchlaufen. Entsprechend herausragend sind sein technisches Wissen und seine Sachkenntnis über den gesamten Kfz-Bereich. Versteht sich, dass er seine perfekte Pagode selbst wartet.

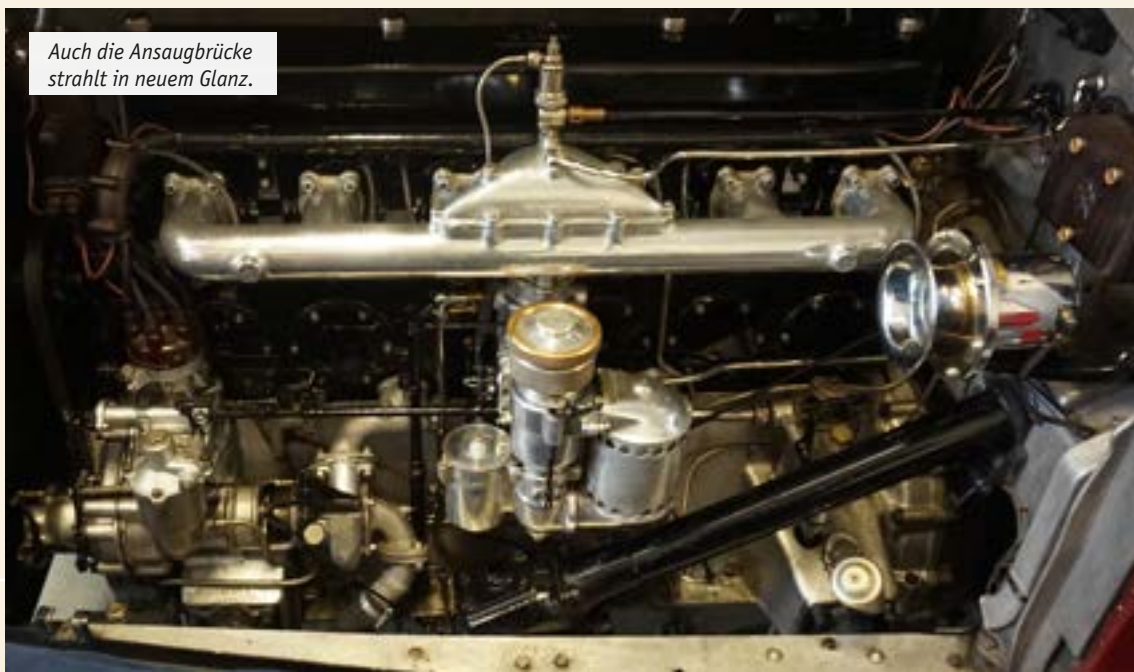
Im Jahre 1992: ‚mal etwas anderes wagen‘, wechselte er zur Mannheimer Versicherung. Dort entwickelte er im Jahre 1993 in Köln zusammen mit einem Kollegen die Belmont Oldtimerversicherung und führte sie später allein zum heutigen Erfolg. Seine Leidenschaft für Oldtimer führte ihn zu der „Erfindung“ und Einführung des „Wiederaufbauwertes“ für Oldtimer. Dennoch empfiehlt er gern den Wiederbeschaffungswert aus dem Wertgutachten: „Für alle Beteiligten die sicherste Lösung!“. Seit nunmehr 28 Jahren versichert er vor allem Oldtimer worauf seine immense Erfahrung mit Schadensfällen und seine hohe Beratungskompetenz basiert.

Übrigens, von Anfang an hat er bis heute ohne Unterbrechung (!) unser RREC Magazin mit seiner ganzseitigen Anzeige unterstützt. Trotz seiner beruflich bedingten „Mercedes Benz-Genetik“ hatte er schon immer eine heimliche Bewunderung für die „the best cars in the world“.

### Das Beste kommt bekanntlich immer zum Schluss: 10% auf die All-Risk-Prämie für unsere Mitglieder!

Herr Klamsers bietet nun und exklusiv allen Mitgliedern des RREC German Section e. V. einen **10% Rabatt auf seine Belmont All-Risk-Prämie**. Für Neukunden gilt dieses ab Vertragsabschluss und wer bereits einen Belmont All-Risk-Vertrag hat, bekommt diese 10% Rabatt bei seiner nächsten Jahresbeitragsrechnung. **Die Mitgliedschaft im RREC German Section e. V.** bestätigt auf Nachfrage gern die Secretary.

Text und Fotos: Dr. Dr. Axel Zogbaum



Auch die Ansaugbrücke strahlt in neuem Glanz.