



CLASSICBID

automobile

KLASSIKER-AUKTION

Samstag, 17. November 2018 um 15 Uhr
auf der RETRO CLASSICS COLOGNE

Messe Köln
Halle 6, Stand 6B30



Auktionskatalog

EINLIEFERUNGEN JEDERZEIT WILLKOMMEN!

RETRO CLASSICS®
COLOGNE

Automobile Reserver in der AutoStadt Köln
Classic Cars in the Car City of Cologne

15. - 18. November 2018
Kölnmesse
www.retro-classics.de





INHALT

	Seite		Lot
	04	Herzlich Willkommen	
Automobilia	06	TAG Heuer Monaco Gulf White Edition, Wanduhr	01
	06	KTS Walz Rampage, Modellmotorrad	02
	07	Becker Indianapolis, Autoradio	03
	07	Fortis B-42 Flieger – Sonderedition, Chronograph	04
	08	Volkswagen Golf I Cabrio, 1991	05
	10	BMW 633 CSi "Rallye", 1982	06
	12	Mercedes-Benz 230 E (W123), 1984	07
	14	Volkswagen Karmann Ghia Cabrio, 1971	08
	16	Mercedes-Benz 300 SL-24, 1991	09
	18	MG TD, 1952	10
20	Mercedes-Benz 500 SL (R107), 1982	11	
22	BMW 3.0 CS, 1972	12	
Automobilia	24	Mercedes-Benz SL Pagode, Kunstdruck	13
	24	GRANDPRIX ORIGINALS Stripe Travelbag, Accessoires	14
	25	CHOPARD Gran Turismo XL 1000 Miglia, Wanduhr	15
	25	Opel Werkstatt-Diorama, Modellbau	16
	26	Peugeot 203 C, 1955	17
	28	Mercedes-Benz 280 S, 1972	18
	30	Mercedes-Benz 500 SL, 1981	19
	32	Ferrari Mondial 8, 1982	20
	34	Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio, 1987	21
	36	Citroën 2 CV 6, 1980	22
38	Mercedes-Benz 220 CE, 1994	23	
40	BMW Z3 M Roadster, 1998	24	
Automobilia	42	HACHER Airmaster, Chronograph	25
	42	Mercedes-Benz 190, Kunstdruck	26

INHALT

Seite		Lot
43	Rotweinsortiment mit Weinverschluss, Sammlerstück	27
43	Original Rolls-Royce-Radkappe, Zubehör	28
44	Opel Commodore A Coupé, 1969	29
46	Chevrolet Corvette (C3) Collectors Edition, 1982	30
48	Mercedes-Benz 450 SLC 5.0, 1979	31
50	BMW M 635 CSi, 1985	32
52	BMW 320 i (E30), 1987	33
54	BMW 628 CSi, 1985	34
56	Mercedes-Benz 560 SL, 1987	35
58	Mercedes-Benz 220 Sb, 1964	36
60	Audi Coupé GT 5 S, 1982	37
62	Mercedes-Benz 280 SLC, 1975	38
64	Mercedes-Benz 190 C, 1964	39
66	Mercedes-Benz 280 SL, 1976	40
68	Porsche 944 S, 1987	41
70	Mercedes-Benz 500 SL (R129), 1995	42
72	Lancia Fulvia 1.3 S, 1972	43
74	Porsche 928, 1982	44
76	Mercedes-Benz 380 SL, 1985	45
78	Volkswagen Käfer Ovali, Kunstdruck	46
78	Rolls Royce Kühlergrill-Karaffe, Sammlerstück	47
79	GRANDPRIX ORIGINALS Herrenshirt, Kleidung	48
79	Lancia Fulvia Werkstatt-Diorama, Modellbau	49
81	Bieterregistrierung	
83	Schriftliches Gebot	
84	Fahrzeuge bei Classicbid versteigern – so wird's gemacht!	
85	AGB	

HERZLICH WILLKOMMEN

zur Classicbid-Auktion auf der RETRO CLASSICS COLOGNE

Liebe Freundinnen und Freunde
klassischer Automobile!

Am **17. November 2018** erwartet Sie die nächste Classicbid-Auktion auf der RETRO CLASSICS in Köln.

Ab 15 Uhr werden mehr als 30 ausgewählte Klassiker plus Automobilia auf dem großen Classicbid-Stand in Halle 6 versteigert.

Den Katalog zur Auktion halten Sie gerade in Ihren Händen. Er soll Ihnen die Vorbereitung erleichtern, Ihre Vorfreude steigern und Ihnen im Vorfeld die eine oder andere Frage beantworten. Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der

Lektüre des Kataloges und drücken Ihnen jetzt schon die Daumen, dass

„Ab 15 Uhr werden mehr als 30 ausgewählte Klassiker plus Automobilia auf dem großen Classicbid-Stand in Halle 6 versteigert.“

Sie den Zuschlag für Ihr persönliches Wunschfahrzeug erhalten.

Ihr Classicbid-Team

Live-Auktion mit Online-Beteiligung

Die Classicbid-Auktion am 17. November erfolgt live vor Ort – zusätzlich sind gewerbliche Händler als Online-Bieter über unsere Partnerseite Autobid.de zugeschaltet.



Sie können nicht vor Ort sein?

Falls Sie nicht vor Ort sein können, geben Sie einfach ein schriftliches Gebot ab. Dazu nennen Sie uns Ihren maximalen Preis und der Auktionator vertritt Sie in der Funktion eines Biet-Agenten, in dem er Ihr Gebot so niedrig wie möglich und so hoch wie nötig in die Auktion einbringt – bis zum Erreichen des Ihrerseits gesetzten Limits. Ein entsprechendes Formular haben wir für Sie vorbereitet, Sie finden es auf Seite 83. Wir empfehlen jedoch, wenn möglich, persönlich an der Auktion teilzunehmen. Dieses Erlebnis sollten Sie sich nicht entgehen lassen.

Registrierung und Besichtigung

Um Ihre Bieterkarte für die aktive Teilnahme an der Auktion zu erhalten, ist es erforderlich, sich rechtzeitig vor Auktionsbeginn an der Anmeldung zu registrieren. Selbstverständlich können Sie auch gerne schon vorab Ihre Registrierung bei uns einreichen. Bitte verwenden Sie dazu das Formular auf Seite 81 und nutzen Sie unbedingt unser Angebot, die Auktionsfahrzeuge schon im Vorfeld ausgiebig zu besichtigen. Einfach telefonisch unter +49 6727 89718-100 einen Termin vereinbaren – wir freuen uns auf Sie.

Ausrufpreis, Hammerpreis, ...

Der **Ausrufpreis** ist der Preis, zu dem Sie bereit sind, Ihr Fahrzeug abzugeben. Zu diesem Preis wird das Fahrzeug bei uns in der Auktion angeboten und bei Erreichen oder Überschreiten verkauft.

Der **Hammerpreis** ist das in einer Auktion erreichte Höchstgebot. Ist die Auktion beendet und der Hammerpreis liegt unter dem Ausrufpreis, befindet sich das Fahrzeug „**im Vorbehalt**“. In diesem Fall entscheiden Sie, ob das Fahrzeug zum erreichten Höchstgebot verkauft werden soll.



AUTOMOBILIA

Lot
01

TAG HEUER MONACO GULF WHITE EDITION

Wanduhr *wall clock*

- Händler-/Wanduhr
- lackiertes Metallgehäuse mit Echtglas
- Quarz-Uhrwerk
- Maße 30 x 30 cm
- Zusatzanzeigen ohne Funktion
- *dealership/wall clock*
- *painted metal frame with glass*
- *quartz movement*
- *measure 30 x 30 cm*
- *additional indications without function*



AA0163

Ausrufpreis
Reserve

50 €

Lot
02

KTS WALZ RAMPAGE

Modellmotorrad *model motorcycle*

- Präzisionsmodell des Walz High-End Choppers Rampage (WALZ Hardcore CYCLES)
- in Reventon Grey
- limitierte Auflage von 999 Stück
- Maßstab 1:6
- Gewicht ca. 3 kg, Länge ca. 411 mm
- Material: Stahl, Aluminium u.a., Reifen aus Echtgummi
- diverse bewegliche Elemente
- *precision replica of the high-end chopper Rampage (WALZ Hardcore CYCLES)*
- *in reventon grey*
- *limited edition of 999 pieces*
- *scale 1:6*
- *weight approx. 3 kg, length approx. 411 mm*
- *material: steel, aluminium, genuine rubber tyres*
- *various moving parts*



AA0106

Ausrufpreis
Reserve

600 €

BECKER INDIANAPOLIS

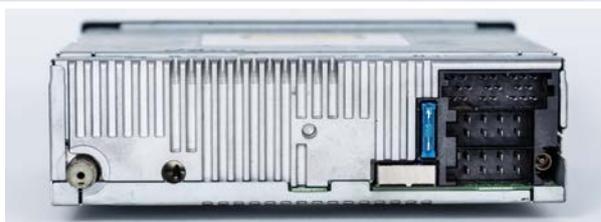
Autoradio *car radio*

Lot
03



- rotes Display
- Navigation - MP3
- Dual Tuner
- GPS Antenne
- Code vorhanden

- red display
- navigation + MP3
- dual tuner
- GPS antenna
- code available



Ausrufpreis
Reserve

100 €

AA0135

FORTIS B-42 FLIEGER – SONDEREDITION

Chronograph *chronograph*

Lot
04



- Sonderedition Porsche Cup, weltweit auf 50 Exemplare limitiert (Limitierungsnummer 15/50)

- Edelstahlgehäuse, ca. 42 mm
- Kaliber ETA7750 mit Automatikwerk
- schwarzes Lederarmband
- Wasserdichte bis 200 m (20 bar)
- lumineszierende Zeiger

- special edition Porsche Cup, limited to 50 units worldwide (individual number 15/50)
- stainless steel cabinet, approx. 42 mm
- calibre ETA7750, automatic movement
- black strap
- waterproof to 200 m (20 bar)
- luminescent hands

Ausrufpreis
Reserve

900 €

AA0098

VOLKSWAGEN

Golf I Cabrio



Modellbeschreibung *Model description*

Nach über 30 Jahren Bauzeit des Käfer Cabrio wurde bei Karmann in Osnabrück ab 1980 der offene Golf produziert. Bei seinem Erscheinen wurde er noch misstrauisch beäugt, speziell der markante Überrollbügel war nicht jedermanns Sache: "Erdbeerkörbchen" war dann auch schnell der Spitzname des kleinen offenen VW. Und dennoch: Das Fahrzeug wurde ein Riesenerfolg, sicher auch dank der steifen Karosserie, des dichten Verdecks und der soliden Verarbeitung. Als die letzten Modelle im Jahr 1993 vom

Band rollten, war der Golf III schon fast zwei Jahre auf dem Markt: Das "Einser-Cabrio" hatte den gesamten Golf II überdauert, der zwar 6,3 Millionen mal gebaut wurde, von dem es jedoch kein Cabrio gab! Was die Kunden seinerzeit schätzten, macht den offenen Golf heute zu einem begehrten, wertstabilen Sammlerobjekt. Die Exemplare der späteren Baujahre sind Youngtimer auf dem klar vorgezeichneten Weg zum echten Klassiker.

Having built the Beetle Convertible for over 30 years, the Karmann plant at Osnabruck began producing the open Golf in 1980. At its debut, it was viewed with suspicion, especially the prominent roll-over bar was not up to everybody's taste: "Strawberry Basket" quickly became the nickname for the compact VW convertible. And yet, the car was a huge success, not least due to the rigid body, the tight hood and sound workmanship. When the last models rolled off the production line in 1993, the Golf III had already been on the market for almost two years: The Golf I convertible had outlived the entire Golf II series, which was built no less than 6.3 million times, but of which VW never made an open variant. What customers appreciated at the time, makes the open Golf a sought-after, stable value collector's item today. Later models are youngtimers on the clear path to becoming real classics.

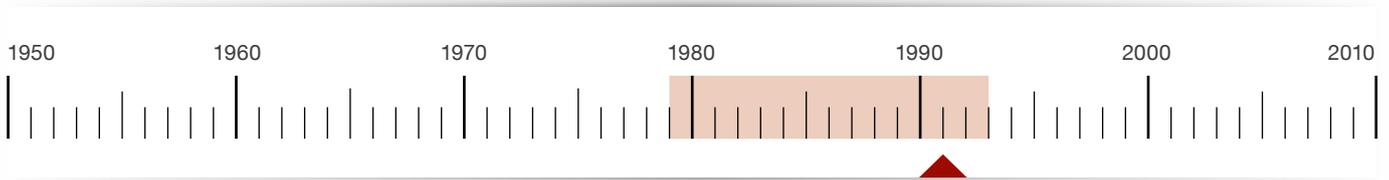
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· 1991er-VW Golf I Cabrio · Fahrzeug aus 3. Hand, stets in Deutschland zugelassen · unlängst komplett neu lackiert · schwarzes Vinylverdeck, vermutlich original, in gutem Zustand · Servolenkung, Bordcomputer und Colorglas · sauberer, trockener Motorraum · Motorflüssigkeiten und Filter unlängst

erneuert · neue Bremsen Vorderachse komplett · ohne erkennbare Rost- und Unfallschäden · deutsche Zulassungspapiere und gültige HU bis 07/2019

· 1991 VW Golf I convertible · 3 owners from new, always registered in Germany · recently fully re-painted · black vinyl softtop believed to be original and in good condition · power steering, trip computer and tinted glass · clean and dry engine compartment · engine fluids and filters recently replaced · new brakes front axle · no visible traces of rust and accident damage · German registration documents and valid technical approval until 07/2019

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1991	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	133.300 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.781	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	72 / 98	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau <i>blue</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	166 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis
Reserve

6.500 €

Lot 05



OT0254

BMW

633 CSi "Rallye"



Modellbeschreibung *Model description*

Ein drehfreudiger Reihen-Sechszylinder, Standardantrieb, und das Ganze in eine gleichermaßen ausdrucksstarke wie zeitlose Coupé-Form verpackt: Kein Wunder, dass die 6er-BMW der Reihe E24 über 13 Jahre lang, und damit länger als jeder andere BMW, auf begeisterte Käufer traf. Das Design nahm bei seinem Erscheinen die Formensprache der künftigen 7er-Baureihe (E23) vorweg. Im Innenraum findet sich das in den 70er-Jahren noch neue fahrerbezogene Cockpit mit der leicht zum Fahrer hin gedrehten Mittelkonsole. Ansonsten besticht das Oberklasse-Coupé durch

üppigen Luxus, denn der 6er war ausgelegt auf komfortables Reisen – was insbesondere bei den stärkeren Motoren des 635 CSi überhaupt nicht im Widerspruch zu sportlichen Fahrleistungen steht.

Der 6er gilt als wartungsfreundlich, und seine Motoren genießen den Ruf, unverwundlich zu sein. Damit ist dieser BMW geradezu prädestiniert für einen zweiten Frühling als alltagstauglicher Klassiker.

A high-revving straight six engine, standard drive, and all packaged in an equally expressive as well as timeless coupé shape: Hardly surprising the BMW 6 Series (E24) met with enthusiastic buyers for over 13 years, longer than any other BMW.

Upon its presentation, the design anticipated the styling of the future 7 Series (E23). Inside, there is the driver-related cockpit – a 70s novelty at BMW – with the center console turned slightly towards the driver. Otherwise, the upper-class coupé boasts lush luxury, since the 6 Series was designed for a comfortable ride. And that is not at all contrary to a sporting performance, least of all with the more powerful engines of the 635 CSi.

The 6 Series has the reputation of easy maintenance and its engines are said to be virtually indestructible. For this reason, this BMW is well placed for a second spring as a classic that is fit for everyday use.

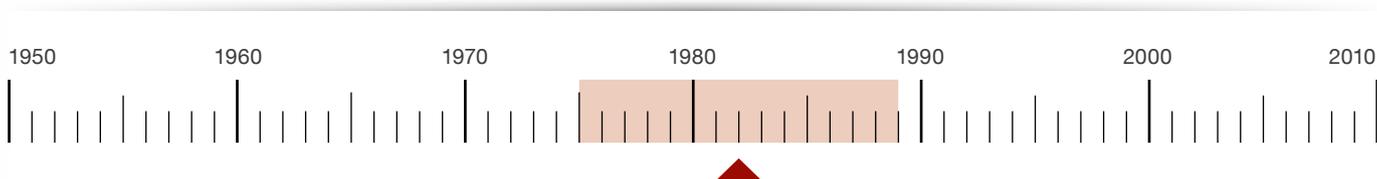
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW 633 CSi in Rallye-Optik · ursprünglich in die USA ausgeliefert, 2016 reimportiert · 3,2 Liter-Reihen-Sechszylinder mit 135 kW (184 PS) · manuelles 5-Gang-Schaltgetriebe · Auspuff-Endtopf ohne ABE
· Recaro-Sportsitze und Schroth-Gurte montiert · Zusatzscheinwerfer Hella

Comet 500 · Rallye-Streifen (foliert) in den traditionellen BMW-Farben · deutsche Zulassungsdokumente, H-Kennzeichen
· ein beeindruckendes und sehr auffälliges E24-Coupé

*· 1982 BMW 633 CSi in Rallye livery · originally delivered to the US and re-imported in 2016
· 3.2 litre inline six-cylinder engine producing 135 kW (184 hp) · 5 speed manual gearbox · silencer without type approval · Recaro sports seats with Schroth seatbelts fitted · additional high beams, Hella Comet 500
· traditional BMW coloured rallye stripes (foil)
· German registration documents, historic plates
· an impressive and highly eye-catching E24 coupé*

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1982	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	98.100 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.188	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	135 / 184	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder Alcantara <i>leather alcantara</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	211 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis **9.500 €**
Reserve

Lot 06



OT0127

MERCEDES-BENZ

230 E (W123)



Modellbeschreibung *Model description*

So erfolgreich wie die 123er-Baureihe war kaum ein anderer Mercedes jemals. Lieferzeiten von bis zu drei Jahren hatten zur Folge, dass Jahreswagen mit Aufschlägen weiterveräußert wurden. Und auch das gab es nur einmal: Der W123 verdrängte im Jahr 1980 sogar den VW Golf vom angestammten Platz 1 der Zulassungsstatistik! Insgesamt wurden fast 2,7 Millionen Einheiten gebaut, mit Motoren zwischen 2,0 und 3,0 Litern Hubraum und 55 bis 185 PS. Fast 50 % aller W123 hatten einen Dieselmotor – die Motorisierung der Wahl für Taxiunternehmen überall auf der Welt. Autos dieser

Serie gelten als extrem zuverlässig und allemal gut für Kilometerleistungen von 800.000 und mehr ohne Panne. Der W123 war auch der erste Mercedes, den es ab Werk als Kombi gab (die wenigen Kombis der W114/115 waren Lizenzbauten). Heutzutage sind diese eleganten Mercedes beliebte Klassiker. Auch die zuletzt gebauten können inzwischen H-Kennzeichen bekommen.

The 123 models were arguably the most successful cars Mercedes ever built. In 1980, the W123 even beat rival Volkswagen, having more registrations than the all-time winner VW Golf. The long delivery time of up to three years had an interesting effect: Young used cars cost more than new ones. A total of almost 2.7 million units were built, with engines ranging from 2.0 to 3.0 litres of capacity and 55 to 185 hp. Almost 50 % of the W123 had a diesel engine fitted - which was the engine of choice for taxi companies all over the world. Cars from this series have the reputation of being extremely reliable and perfectly able to cover distances of 800.000 km and more without breaking down. The W123 series was also the first Mercedes which was available as a factory-built station wagon (the very few wagons of the W114/115 had been licence builds). Nowadays, these elegant Mercedes have become popular classics. Even the last of their kind can now obtain the historic number plates.

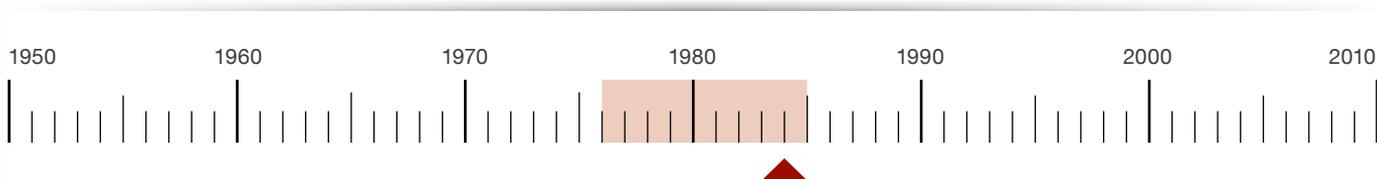
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 230 E aus der Baureihe W123 · 1984 gebaut, im vorletzten Jahr der Produktion des W123 · in Deutschland ausgeliefert und zugelassen, lediglich 3 Halter · gelber Lack und beige Kunstleder-Interieur · überzeugend guter Erhaltungszustand innen wie außen · Automatikgetriebe, Schiebedach · Kopfstützen und Mittelarm-

lehne vorn und hinten · kein Wartungsstau, direkt startklar · Classic Data-Gutachten aus 2016 bescheinigt einen Wiederbeschaffungswert von 13.500 € · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 05/2020 und H-Kennzeichen

· Mercedes-Benz 230 E from the W123 series · built in 1984, the penultimate year of W123 production · delivered and always registered in Germany, only 3 keepers from new · yellow paintwork with beige part-leather interior · in convincing state of preservation inside and out · automatic gearbox, sunroof · headrests and centre armrest front and rear · no pending repairs, ready to take to the road · Classic Data appraisal in 2016 testifies a replacement value of € 13,500 · German registration documents, valid technical approval until 05/2020 and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1984	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	197.400 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.276	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	hellgelb <i>hellgelb</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	100 / 136	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	175 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand <i>Condition</i>	2+	Wert <i>Value</i>	13.500 €
--	------------------------------------	----	-----------------------------	----------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	9.500 €	Lot 07
--------------------------------------	----------------	-------------------------



XT0286

VOLKSWAGEN

Karmann Ghia Cabrio



Modellbeschreibung *Model description*

Bei Karmann in Osnabrück beginnen im Frühjahr 1953 die Vorarbeiten zum Typ 14. Das italienische Designstudio Ghia wird beauftragt, ein Coupé auf Käferbasis zu entwerfen. Der Ende 1953 präsentierte, noch etwas rustikal anmutende Prototyp begeistert die Auftraggeber und wird auch in Wolfsburg wohlwollend aufgenommen: Die Serienentwicklung eines 2+2-sitziges Coupés ist beschlossene Sache. Die Produktion des Karmann Ghia startet im August 1955.

1957, zwei Jahre nach dem Coupé, kommt das Cabriolet des Typ 14 auf den Markt,

technisch mit dem Coupé weitgehend identisch. Entscheidende Änderungen sind die zahlreichen Versteifungen der Karosserie vor allem im Bodenbereich. Erstaunlicherweise erhöhen sie das Leergewicht nur um zehn Kilogramm. Das Verdeck ist qualitativ sehr hochwertig gearbeitet und setzt Maßstäbe in Verarbeitung, Materialien und Geräuscharmheit. Anders als beim Käfer Cabriolet schließt es fast vollständig mit der Karosserielinie ab und verleiht dem Typ 14 ein äußerst elegantes Aussehen.

At Karmann in Osnabrück, the preparatory work for Type 14 begins in the spring of 1953. The Italian design studio Ghia is commissioned to design a beetle-based coupe. The end of 1953 presented, still somewhat rustic-looking prototype inspires the client and is also received in Wolfsburg benevolent: The series development of a 2 + 2-seater coupe is decided thing. The production of the Karmann Ghia starts in August 1955.

1957, two years after the coupe, comes the convertible type 14 on the market, technically largely identical to the coupe. Decisive changes are the numerous stiffenings of the body, especially in the floor area. Surprisingly, they increase the empty weight by only ten kilograms. The soft top is of high quality and sets standards in workmanship, materials and low noise. Unlike the Beetle Cabriolet, it completes almost entirely with the body line and gives the Type 14 a very elegant look.

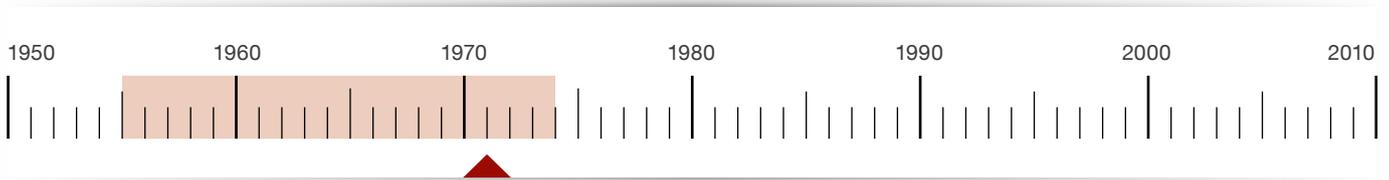
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· bezauberndes Karmann Ghia Cabrio, Baujahr 1971 · ursprünglich in die USA ausgeliefert, 2018 reimportiert · war 23 Jahre lang beim letzten Besitzer in den Staaten · attraktive Farbkombination aus dunkelblauem Lack und schwarzem Kunstleder-Interieur · neues Verdeck inklusive Innenhimmel · Motor läuft gut und wurde angabegemäß revidiert · hat die begehrten "Export-Stoßstangen" · Chromteile überwie-

gend in ordentlichem Zustand
· Scheinwerfer auf H4 umgerüstet · originales VW-Radio an Bord · wird aufgrund von Korrosionsschäden u.a. im Heckbereich als Restaurationsobjekt angeboten

· charming 1971 Karmann Ghia convertible · originally delivered to the US and re-imported in 2018 · with its last US owner for 23 years · attractive colour combination of dark blue paint and black leatherette interior · new soft top including skyliner · engine runs well and has reportedly been rebuilt · features the coveted "export bumpers" · chrome parts mostly in decent condition · headlights converted to H4 · original VW radio on board · offered as a restoration project due to corrosion damage, mainly in the rear

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1971	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	54.100 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.584	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau <i>blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	35 / 48	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	134 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Halbautomatik <i>semi-automatic transmission</i>		

Ausrufpreis **16.500 €**
Reserve

Lot 08



MERCEDES-BENZ

300 SL-24



Modellbeschreibung *Model description*

Auf dem Genfer Autosalon 1989 präsentierte Mercedes-Benz seinen neuen SL der Baureihe R129. Der Vorgänger war stolze 18 Jahre auf dem Markt, so dass die Zielgruppe reif für den neuen Wagen war und ihn enthusiastisch aufnahm: Frühe Käufer mussten sich mit einer Wartezeit von mehreren Jahren abfinden. Die aerodynamische, keilförmige Linienführung von Bruno Sacco wurde mit dem internationalen "Car Design Award" ausgezeichnet. In technologischer Hinsicht war der neue SL sehr fortschrittlich, speziell mit Blick auf seine Sicherheitsmerkmale. Dazu gehörte ein sensorgesteuerter automatischer Überrollbügel,

der bei Bedarf in 0,3 Sekunden ausgefahren wird, sowie Integralsitze. Das Cabriovertop wurde nicht mehr manuell betätigt wie noch beim R107, sondern elektrohydraulisch; es öffnet und schließt innerhalb von 30 Sekunden. Das Hardtop aus Aluminium war etwa 10 kg leichter als das des Vorgängermodells. Der R129 war mit einer Vielzahl von Motoren lieferbar, von 2,8 Litern bis zu 7,3 Litern Hubraum bei den seltenen AMG V12-Modellen. Nach 12 Jahren und zwei Modellpflege (1995 und 1998) hatten insgesamt 204.940 Einheiten die Produktionshallen verlassen, die meisten davon mit V8-Motoren.

At the 1989 Geneva Motor Show, Mercedes-Benz presented the new SL from the R129 series. Its predecessor had been on the market for no less than 18 years, so the target group was more than ready for the new car and received it enthusiastically – so much so that early customers had to put up with a delivery period of several years. The aerodynamical wedge-shape design by Bruno Sacco won the international "Car Design Award". Technologically, the new SL was very advanced, especially with regards to its safety features. They comprised a sensor-controlled automatic roll-over bar which would be raised within 0.3 seconds if needed, as well as integral seats. The fabric top mechanism was no longer manually operated as it had been in the R107, but electrohydraulically, it opened and closed within 30 seconds. The aluminium hardtop weighed about 10 kg less than the one of its predecessor. The R129 was available with a variety of engines, from 2.8 litres of capacity all the way up to 7.3 litres in the rare AMG V12 variants. A total of 204,940 examples were built over the course of 12 years, with two facelifts in 1995 and 1998, most of them equipped with V8 engines.

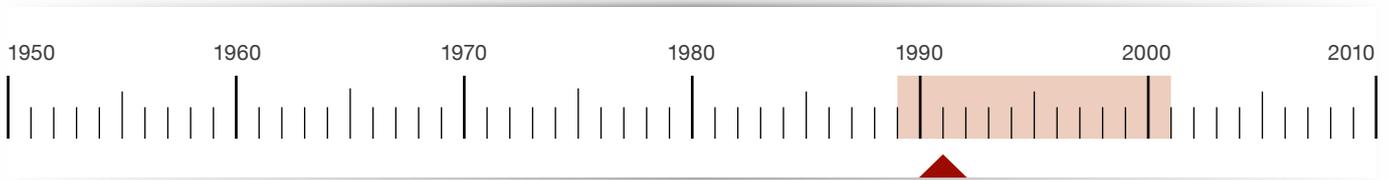
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· bildschöner Mercedes-Benz 300 SL-24 der Baureihe R129 mit niedriger Laufleistung · 1991 als Neuwagen nach Kalifornien geliefert, 2018 reimportiert · schwarzer Lack und schwarzes Leder-Interieur · schwarzes Verdeck und Hardtop in Wagenfarbe · sauberer Carfax-Bericht belegt die niedrige Laufleistung von nur 41.300 Meilen · außen wie

innen sehr sauberes, gepflegtes Fahrzeug · Tempomat, Klimaautomatik, originales Mercedes-Benz-Radio · elektrisch verstellbare Sitze mit Memoryfunktion · originale Bedienungsanleitung und Serviceheft liegen vor · Chassis und Unterboden rostfrei, da der Wagen nie Schnee oder Salz gesehen hat

· stunning low-mileage Mercedes-Benz 300 SL-24 from the R129 series · delivered new to California in 1991, re-imported to Germany in 2018 · black paint and black leather interior · black soft top and body-coloured hard top · clean Carfax report gives evidence to the low mileage of 41,300 mls · inside and out, a very clean and well-kept car · cruise control, climate control, original Mercedes-Benz radio · electrically adjustable seats with memory function · original owner's manual and service booklet available · chassis and underbody free from rust, as the car has never yet seen salt or snow

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1991	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	41.300 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.960	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz <i>black</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	170 / 231	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	230 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis
Reserve

16.000 €

Lot 09



XT0264



Modellbeschreibung *Model description*

Die 4. Generation des MG T-Type wurde 1949 vorgestellt. Der TD war der mit Abstand erfolgreichste von allen, mit 29.664 gebauten Fahrzeugen in vier Jahren, von denen die allermeisten in die USA exportiert wurden. Gegenüber seinem Vorgänger markierte er einen großen technischen Fortschritt, so kam das Fahrwerk der Y-Type Limousine zum Einsatz, welches über Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern verfügte. Darauf wurden der bewährte

Antriebsstrang des TC sowie die für den T-Type charakteristische Karosserie gebaut. Das Ergebnis war ein Auto, das einerseits traditionell, andererseits zeitgemäß war. Etwas größer geworden war er auch, und der 1250 cm³-OHC 4-Zylinder-Reihenmotor leistete jetzt 40 kW (54 PS). Aufgrund der Beliebtheit dieses Wagens wurden zahlreiche Repliken gebaut, nachdem die Produktion der originalen T-Serie im Jahr 1955 endete.

The 4th generation of MG's T Midget series was presented in 1949. The TD became by far the most successful of them all, with 29,664 vehicles built over 4 years, the large majority of which were exported to the US. It marked a great technical advance over the predecessor, using the chassis from the Y type sedan, which had independent suspension with coil springs. On this, the tried-and-tested TC's drivetrain and the recognisable T-type style body were fitted. The result was a car that was both traditional yet up-to-date. It was also slightly larger and the 1250 cc OHV inline-4 cylinder engine now delivered 40 kW (54 hp). Due to the popularity of this car, plenty of replicas were built after production of the original T series ended in 1955.

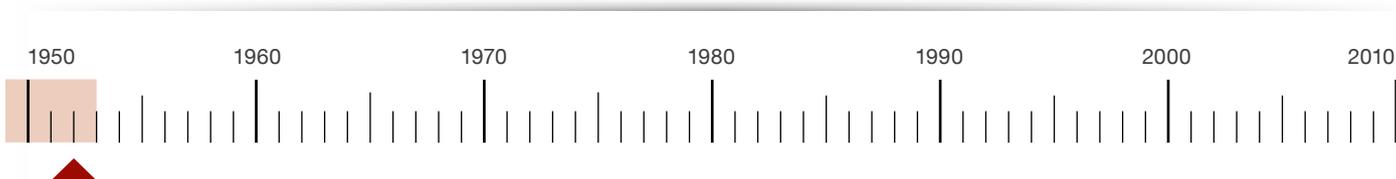
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· MG TD aus 1952 in klassischem Farbschema · roter Lack und schwarzes Kunstleder-Interieur · aus den USA importiert · 1250 cm³-Vierzylindermotor mit 40 kW (54 PS) · Verdeck mit Gebrauchsspuren, jedoch gangbar · Reserverad modelltypisch

am Kofferraum, 4 Steckscheiben vorhanden · schönes Holzlenkrad sowie Mittelarmlehne · Classic Data-Gutachten über 37.800 € (Zustand 2+; 2016) · deutsche Zulassungspapiere, gültige HU bis 02/2020 und H-Kennzeichen

· 1952 MG TD in classic colour combination · red paintwork and black leatherette interior · imported from the US · 1250 cc 4-cylinder engine with 40 kW (54 hp) · canvas top with traces of wear, but in working condition · typical boot-mounted spare wheel and four side screens included · beautiful wooden steering wheel and centre armrest · Classic Data appraisal values this car at € 37,800 (condition 2+; 2016) · German registration documents, valid technical approval until 02/2020 and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1952	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	61.400 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.242	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	40 / 54	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	120 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 2+ <i>Condition</i>	Wert 37.800 € <i>Value</i>
--	---------------------------------------	--------------------------------------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	26.500 €	Lot 10
--------------------------------------	-----------------	---------------



MERCEDES-BENZ

500 SL (R107)



Modellbeschreibung *Model description*

Das Mercedes-Benz Cabrio der Reihe R107 ersetzte die "Pagode" W113 im Jahr 1971. Während das abgelöste Modell ausschließlich mit 6-Zylinder-Motoren angeboten wurde, hatte Mercedes den Neuen mit genug Platz unter der Haube für größere Aggregate geplant, gewiss mit Blick auf den nordamerikanischen Markt - und genau dort war der SL dann auch höchst erfolgreich. Über einen Zeitraum von 18 Jahren wurden insgesamt 237.287 Cabrios im Stammwerk Sindelfingen gebaut, die meisten davon mit V8-Motoren unterschiedlichen Hubraums als 350, 380, 420, 450, 500 und 560 SL. 6-Zylinder-Modelle

ergänzten das Angebot, zunächst als 280 SL von 1974 - 1985 und später als 300 SL von 1985 - 1989.

Der 560 SL wurde exklusiv für die Märkte in Amerika, Australien und Japan gebaut. Noch schneller war jedoch der 500 SL in seiner europäischen Spezifikation, der aufgrund von Abgasrichtlinien in den USA nicht verkauft wurde.

Dank fortwährender Innovation über die vielen Modelljahre setzte der R107 zahlreiche Standards. Als er 1989 schließlich vom R129 abgelöst wurde, schickte er sich bereits an, einer der ewigen Automobilklassiker zu werden.

The Mercedes-Benz roadsters of the R107 series replaced the W113 "pagoda" in 1971. While the outgoing model only featured 6-cylinder engines, Mercedes had planned the new car with enough room for larger power plants under the bonnet, obviously with the North-American market as their main target - and indeed, that is where the SL proved most successful. Over a production run of a full 18 years, a total of 237,287 convertibles were built at the factory's Sindelfingen plant, most of them equipped with V8 engines of varying capacity as 350, 380, 420, 450, 500 and 560 SL. 6-cylinder models were also offered, originally as 280 SL from 1974-1985 and later as 300 SL from 1985-1989. The 560 SL was produced exclusively for the Japanese, American and Australian markets. Even faster, however, was the 500 SL with its European specifications, which was not sold in the US due to emission restraints. Through continuous innovation over the many model years, the R107 set plenty of standards. When it was finally replaced by the R129 in 1989, it was already becoming one of the perennial automobile classics.

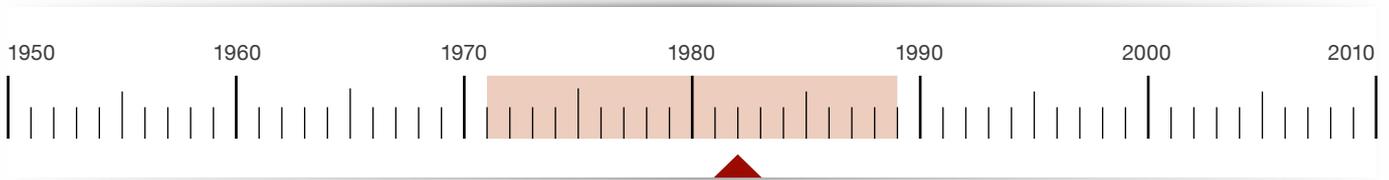
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 500 SL der Baureihe R107
· Fahrzeug mit deutscher Spezifikation, aus den USA reimportiert · schöne Kombination: schwarzer Lack mit beige Lederinterieur und neuem beige Verdeck · inklusive Hardtop in Wagenfarbe · vor ca. 12 Jahren neu lackiert, Lack und Chrom in gutem Zustand · kräftiger V8-Motor mit 177 kW (241 PS) aus 5,0 Litern Hubraum, Automatikgetriebe · Tempomat, elektrische Fenster-

heber, Sitzheizung, Mittelarmlehne, MB Becker Classic-Radio · Edelstahl-Einstiegsleisten, originale Barockfelgen · große Inspektion: Motorflüssigkeiten erneuert, Bremsen und Lenkung überholt, neue Batterie · Classic Data-Gutachten schätzt Wiederbeschaffungswert auf 45.000 € (Zustand 2-; 2018) · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 03/2020 und H-Kennzeichen

· Mercedes-Benz 500 SL from the R107 series · German specifications car, re-imported from the US · beautiful combination of black paint and beige leather interior with new beige soft top · body coloured hard top included · repainted approximately 12 years ago, paintwork and chrome in good condition · powerful V8 engine with 170 kW (231 hp) from 5.0 litres of capacity, automatic gearbox · cruise control, power windows, heated seats, centre armrest, MB Becker Classic radio · stainless steel door sill protectors, original "baroque rims" · fully serviced: all engine fluids renewed, brakes and steering overhauled, new battery · Classic Data appraisal assesses replacement value at € 45,000 (condition 2-; 2018) · German registration documents, valid technical approval until 03/2020 and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*

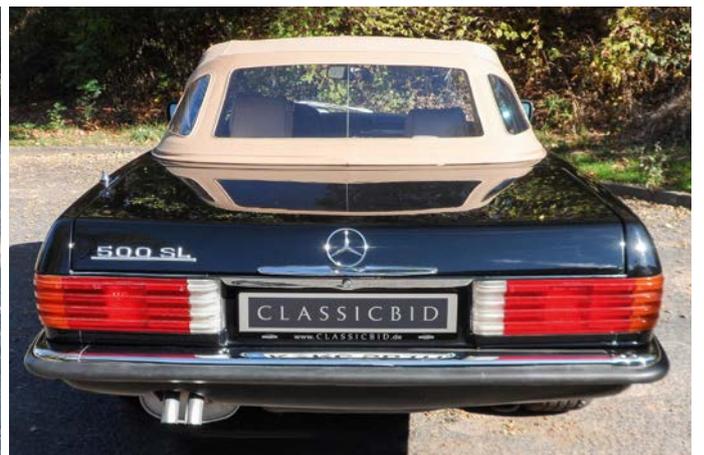
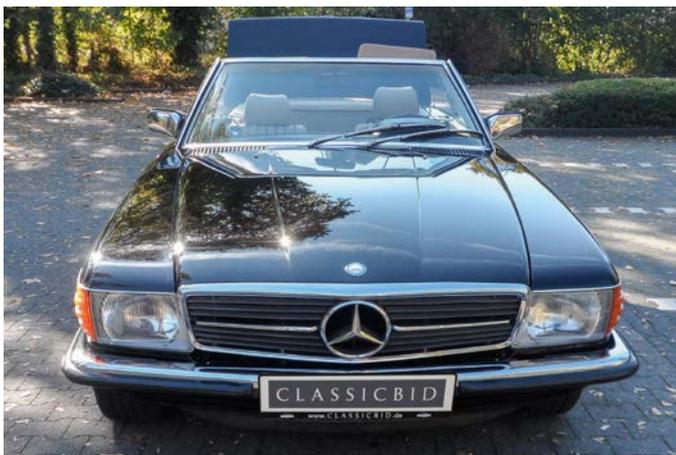


Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1982	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	174.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.939	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz <i>black</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	177 / 241	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	225 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 2- <i>Condition</i>	Wert 45.000 € <i>Value</i>
--	---------------------------------------	--------------------------------------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	28.000 €	Lot 11
--------------------------------------	-----------------	---------------



XT0293

BMW

3.0 CS



Modellbeschreibung *Model description*

Für manche ist es das begehrtesten BMW Coupé aller Zeiten: der intern als E9 bezeichnete CS mit Sechszylinder, vorgestellt im Jahr 1968. Er basierte auf dem Coupé der "Neuen Klasse" (2000 C/2000 CS), verfügte jedoch über einen längeren Radstand und Motorraum, sowie eine Front, welche den damals neuen Oberklasse-Limousinen der Reihe E3 glich. All das verhalf dem Coupé zu einem eleganteren Erscheinungsbild; doch auch die Motoren trugen dazu bei, die Attraktivität des E9 als Spitzenmodell zu steigern: Der Reihen-Sechszylinder vom Typ M30 wurde – genau wie im E3 – mit zunächst 2,8, später 3,0 Litern Hubraum

und einer Leistung von bis zu 151 kW (206 PS) angeboten. Die elegante Karosserie wurde bei Karmann in Osnabrück gefertigt. Unvergessen sind die Erfolge des E9 auf der Rennstrecke, wo die Leichtbau-Variante 3.0 CSL zahlreiche Siege einfuhr. Die Rennautos ab 1973 trugen ein bizarres Aerodynamik-Paket, was ihnen den Spitznamen "Batmobil" einbrachte. Der E9 wurde 1975 eingestellt und durch den "6er-BMW" vom Typ E24 ersetzt. Im Rennsport dominierte er das Feld sogar noch bis 1979. Mit 30.546 gebauten Einheiten war er wesentlich erfolgreicher als seine Vorgänger.

For some people it is one of the most desirable BMW coupés of all times: the "New Six" CS, internally called E9, which was presented in 1968. It was based on the New Class coupé (2000 C / 2000 CS), but featured a longer wheelbase and longer engine bay, as well as a front resembling the then-new E3 luxury sedans. While all of this contributed to giving the coupé a more elegant appearance, its choice of engines also helped to increase the appeal of the E9 as BMW's top-of-the-range coupé: The M30 straight-6 cylinder engine was offered with originally 2.8, later 3.0 litres of capacity and a power output of up to 151 kW (206 hp), just like in the E3 sedans. The elegant body was built by Karmann at Osnabrück. Unforgotten are the successes of the E9 on the racing track, where the lightweight version 3.0 CSL secured many victories. The cars had as of 1973 been given a bizarre-looking aerodynamic package which earned it the nickname "Batmobile".

The E9 was discontinued in 1975 when it was replaced by the E24 "6-series", but went on to dominate racing until 1979. With 30,546 units built, it had outsold its predecessors by far.

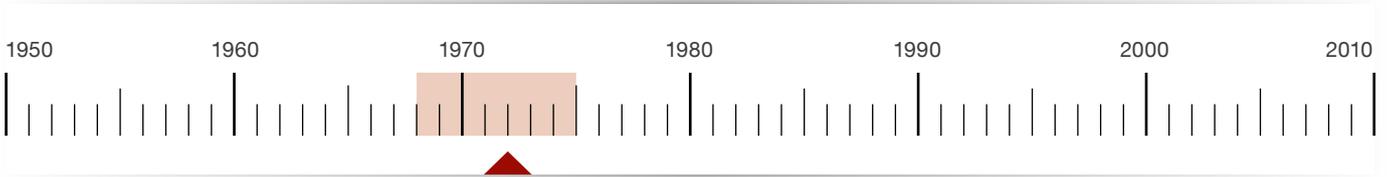
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW 3.0 CS (E9) aus dem Jahr 1972 · 3,0 Liter-6-Zylindermotor mit 132 kW (179 PS) und Handschaltung · taigagrün-metallic-farbener Lack und beiges Velours-Interieur · Fahrzeug aus 3. Hand, 2 Halter innerhalb der selben Familie · 1989 stillgelegt und seither trocken abgestellt · erkennbare Nachlackierung, vermutlich aus den

1980ern · Fahrzeug angabegemäß unfallfrei und ausschließlich im Sommer genutzt · vor kurzem große Inspektion · elektrische Fensterheber, Lederlenkrad, Blaupunkt-Radio · originales Werkzeugset, Bedienungsanleitung und Serviceheft vorhanden · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 09/2020 und H-Kennzeichen

· 1972 BMW 3.0 CS (E9) · 3.0 litre 6-cylinder engine with 132 kW (179 hp) and manual gearbox · taiga green metallic exterior paint with beige velours interior · 3 owners from new, 2 of them within the same family · decommissioned in 1989, kept in dry storage ever since · some visible re-painting reportedly dating back to 1980s · car is said to have never been in an accident and only driven during the summer · recently fully serviced · power windows, leather steering wheel, Blaupunkt radio · original toolkit, owner's manual and service booklet available · German registration documents, valid technical approval until 09/2020 and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1972	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	193.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.966	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	grün-metallic <i>grün-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	132 / 179	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Velours <i>velours</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	213 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **50.000 €** **Lot 12**



XT0287

Lot
13-16

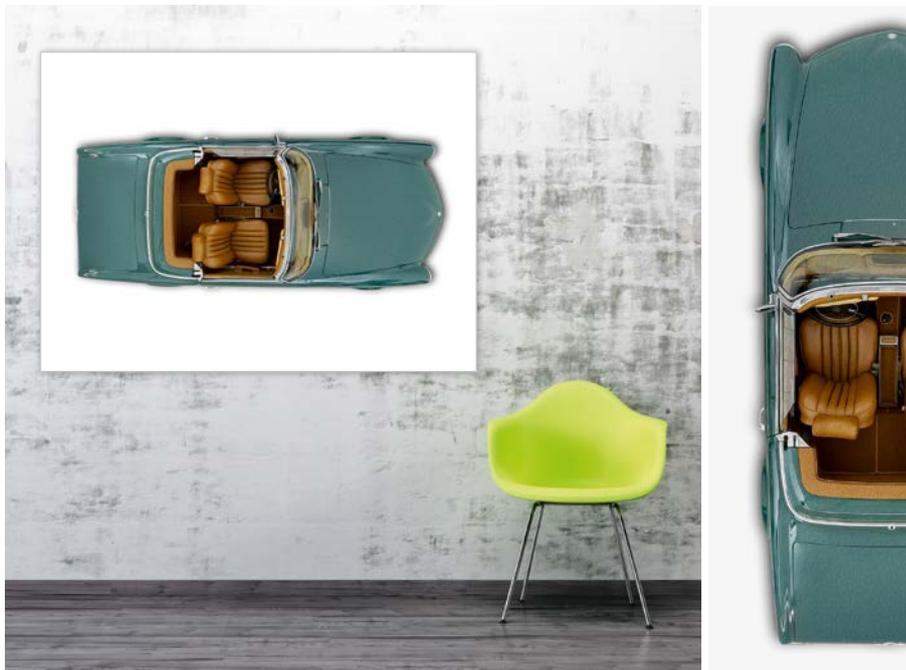
AUTOMOBILIA

Lot
13

MERCEDES-BENZ SL PAGODE

Kunstdruck *artwork*

- 2017
- Material: Leinwand Gallery
- Format: 100 x 75 cm
- year of origin
- material: gallery canvas
- dimensions: 100 x 75 cm



AA0140

Ausrufpreis
Reserve

200 €

Lot
14

GRANDPRIX ORIGINALS STRIPE TRAVELBAG

Accessoires *accessories*

- Reisetasche
- Farbe: sand uni in Gulf-Design
- Material: Canvasgewebe mit Antikleder
- Größe: Breite 52 cm, Höhe 35 cm, Tiefe 24 cm
- große Taschenöffnung mit "Pedal-Lock"-Reißverschluss
- zwei Innentasche, mit und ohne Reißverschluss
- zwei Zip-Taschen außen
- travelbag
- colour: sand uni with Gulf design
- material: tire canvas with antique leather
- size: width 52 cm, height 35 cm, depth 24 cm
- huge pocket opening with "pedal lock" zip
- two inner pockets, with and without zip
- two zip pockets on the outside



AA0153

Ausrufpreis
Reserve

150 €

CHOPARD GRAN TURISMO XL 1000 MIGLIA

Lot
15

Wanduhr *wall clock*



- Händler-/Wanduhr
- verchromtes Edelstahlgehäuse mit Echtglas
- weißes Ziffernblatt
- Quarz-Uhrwerk
- Durchmesser beträgt 31 cm
- Zusatzanzeige ohne Funktion
- POWER CONTROL, dealership/wall clock
- chrome stainless steel cabinet with glass
- white dial
- quartz movement
- diameter of 31 cm
- additional indication without function

Ausrufpreis
Reserve

50 €

AA0162

OPEL WERKSTATT-DIORAMA

Lot
16

Modellbau *Modelling*



- in Handarbeit gefertigtes Einzelstück, ca. 60 Arbeitsstunden
- mit zwei Fahrzeugen: Opel Kapitän P 2,6; Opel Commodore A Coupé als Restaurierungsobjekt mit Rost versehen und ausgebautem Motor
- sowie viel Zubehör und Werkzeug
- Maßstab 1:18, 50 x 30 cm
- Opel workshop diorama
- one of a kind hand-crafted piece, approx. 60 working hours
- with two vehicles: Opel Kapitän P 2,6 and Opel Commodore A Coupé as a restoration project, in rusty condition with engine removed
- with plenty of accessories and tools
- scale 1:18, 50 x 30 cm

Ausrufpreis
Reserve

800 €

AA0169

PEUGEOT

203 C



Modellbeschreibung *Model description*

Kennern amerikanischer Autos der 1940er dürfte sofort auffallen, wie ähnlich der Peugeot 203 dem 1941er Chevrolet Fleetline sieht: Tatsächlich hatte die Entwicklung des Fahrzeugs, das zum ersten erfolgreichen Nachkriegs-Familienauto der Marke werden sollte, bereits 1942 begonnen, doch seine Präsentation verzögerte sich bis 1947 aufgrund des 2. Weltkriegs. Als seinerzeit rundum modernes Auto verfügte er als erster Peugeot über eine selbsttragende Karosserie, weiterhin konnte er Einzelradaufhängung vorn und ein Viergang-Getriebe aufweisen, letzteres war ab 1954 sogar vollsynchronisiert. Der 4-Zylindermotor hatte einen Zylinderkopf aus Leichtmetall und leiste-

te anfänglich 31 kW (42 PS), später 33 kW (45 PS). Die 4-türige Limousine war mit Abstand die häufigste Bauform, doch gab es zahlreiche weitere Varianten, darunter Cabrio, Coupé und Kombi. Nach 1953 gebaute Modelle erkennt man leicht an ihrem unter einer Klappe verborgenen Tankstutzen, im Gegensatz zu dem hervorstehenden bei den älteren. Nicht zuletzt aufgrund seiner beispielhaften Zuverlässigkeit war der 203 sowohl in Frankreich, als auch auf den Exportmärkten sehr erfolgreich und wurde bis 1960 insgesamt 685.828 mal gefertigt, zumeist in Sochaux, aber auch in Australien. Motor und Fahrwerk durften im Peugeot 403 noch einige Jahre weiterleben.

1940s US car pundits won't fail to notice the striking resemblance the Peugeot 203 bears to the 1941 Chevrolet Fleetline: Indeed, development for what was to become Peugeot's first successful post-war family car had begun as early as 1942, but its presentation was delayed due to WWII until 1947. A truly modern car at its launch, it was the first Peugeot to feature a monocoque body, and also came with independent front suspension and a four-speed gearbox, fully synchronized after 1954. Its four-cylinder 1.3 litre engine had a light metal cylinder head and produced 31 kW (42 hp) at first, later upgraded to 33 kW (45 hp). While the 4-door saloon was by far the most common variant, there were plenty of other body types available, including convertible, coupé and station wagon. Models after 1953 are easily recognized by their fuel filler cap hidden under a flap, as opposed to the protruding type on earlier models. Not least due to its exemplary reliability, the 203 proved highly successful both in France, as well as in the export markets, and remained in production until 1960, with a total of 685,828 units built, most of them at Sochaux, some in Australia. Engine and running gear were even allowed to live on for another couple of years in the Peugeot 403.

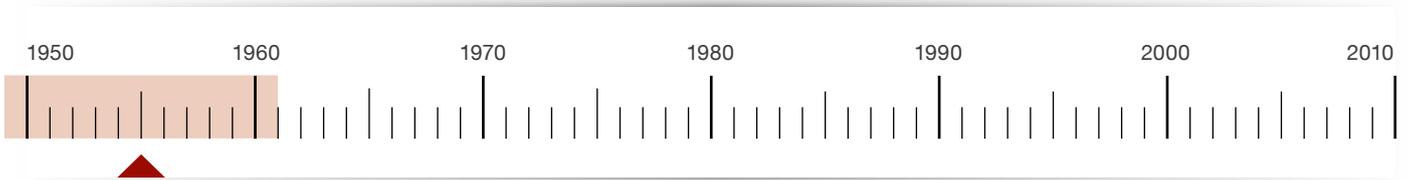
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· bezaubernder Peugeot 203 aus dem Jahr 1954 · heutzutage ein sehr seltener Anblick auf deutschen Straßen · ursprünglich nach Marokko ausgeliefert, in der selben Familie von 1955 bis 2008 · zweifarbiges Farbleid (grau/rot), Originalfarbe war Blau · Fahrzeug vor ca. 10 Jahren restauriert, Fotodokumentation vorhanden · 1,3 Liter-4-Zylinder-Motor mit 33 kW (45 PS) und synchro-

nisierem 4-Gang-Getriebe · Fahrzeug nach Modellpflege, mit verdecktem Tankstutzen · Schiebedach, Dachgepäckträger montiert · diverse zeitgenössische Dokumente, Ersatzteilliste und andere Kleinigkeiten dabei · französische Zulassungsdokumente · Ihre Chance, ein authentisches Familienauto aus dem Frankreich der 1950er zu besitzen

· charming 1954 Peugeot 203 · nowadays a very rare sight on German roads · originally delivered to Morocco, within the same family from 1955 to 2008 · bi-colour paintwork (grey / red), original colour was blue · car has been restored about 10 years ago, photo documentation available · 1.3 litre 4-cylinder engine with 33 kW (45 hp) and synchronized 4-speed gearbox · post-facelift car with hidden fuel filler cap · sliding roof, roof-rack fitted · various contemporary documents, a parts list and other trivia come with the car · French registration documents · your chance to own an authentic 1950s French family sedan

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



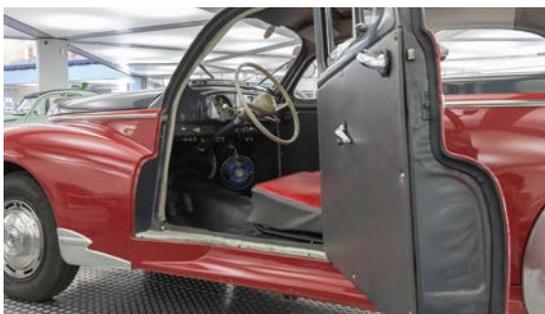
Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1955	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	57.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.290	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	grau-rot <i>grau-rot</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	33 / 45	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	rot <i>red</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	110 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis
Reserve

8.000 €

Lot 17



XT0291

MERCEDES-BENZ

280 S



Modellbeschreibung *Model description*

Auch wenn die Modellreihe W108 offiziell nie "S-Klasse" hieß, war sie genau das: Das Spitzenmodell des deutschen Premi- umherstellers, prädestiniert für die Reichen und Schönen in allen Ländern. Präsidenten, Wirtschaftsbosse, erfolgreiche Geschäfts- leute und Adlige sollten sie kaufen. Da diese Herrschaften sich bevorzugt chauffieren lassen, wurde während der gesamten Bau- zeit auch eine Langversion angeboten. Motorenseitig standen 6- und 8-Zylinder- Maschinen zur Auswahl, wobei der größte

davon, ein mächtiger Achtzylinder mit 4,5 Litern Hubraum, lediglich für den amerika- nischen Markt produziert wurde. Ansonsten war der große Benz – wie immer – auch ein Technologie- und Innovationsträger: So verfügte er über Scheibenbremsen an allen Rädern und ein Zweikreis-Bremssystem. Beim Design wählte man bewusst eine Form, die frei war von kurzlebigen Modeer- scheinungen wie die Heckflossen des Vorgängermodells.

Even if the W108 model series was never officially called "S-class", it was just that: The top model of the German premium manufacturer, predestined for the rich and famous in all countries. Presidents, business leaders, successful businessmen and nobles should buy it. Since these gentlemen preferred being chauffeur-ed, a long-wheelbase version was offered during the entire construction period.

One could choose between the 6- and 8-cylinder engines, whereupon the biggest, a powerful 8-cylinder engine with 4.5 liter capacity, was produced only for the American market. Apart from that, the big Benz was – as always – also a technology and innovation leader, it had disc brakes on all wheels and a dual brake circuit. The design was chosen deliberately free of short-lived fads (like the tail fins of the previous model).

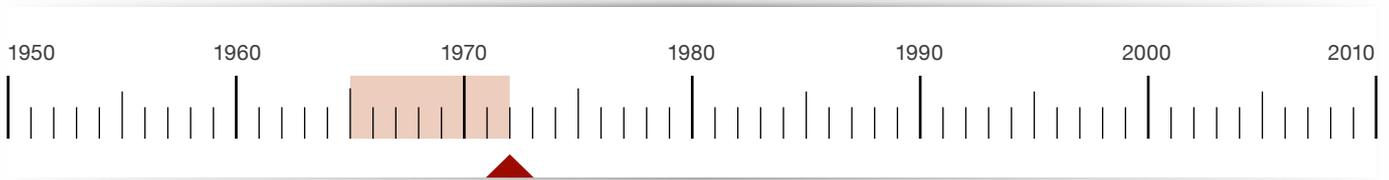
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 280 S aus dem letzten Jahr der Produktion des W108, 1972 · in Deutschland ausgeliefert und ausschließlich hier zugelassen · Fahrzeug de facto aus 1. Hand, beide eingetragenen Halter in der selben Familie · Wagen war seit 1997 still- gelegt · 2,8 Liter-6-Zylinder-Motor mit 103 kW (140 PS) und Automatikgetriebe · große

Inspektion 2018 mit neuen Bremsen und neuem Tank · alle Flüssigkeiten erneuert, Vergaser revidiert · braunes Kunstleder- Interieur in gutem Zustand · Schiebedach und epochengetreues Blaupunkt-Radio · deutscher Pappdeckelbrief, originales Wartungsheft und Datenkarte vorhanden · ein höchst eleganter, zeitloser Klassiker

· Mercedes-Benz 280 S from the final year of W108 production, 1972 · delivered and always registered in Germany · always within the same family, two registered keepers · car had been decommissioned in 1997 · 2.8 litre 6-cylinder engine with 103 kW (140 hp) and automatic gearbox · major service in 2018 including new brakes, new fuel tank · all engine fluids replaced, carburettor overhauled · brown leatherette interior in good condition · sunroof and period-correct Blaupunkt radio · German (cardboard) registration documents, original service booklet and data card · a very elegant, timeless classic

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1972	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	30.300 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.748	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	beige <i>beige</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	103 / 140	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	180 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis
Reserve

16.500 €

Lot
18



OT0238

MERCEDES-BENZ

500 SL



Modellbeschreibung *Model description*

Das Mercedes-Benz Cabrio der Reihe R107 ersetzte die "Pagode" W113 im Jahr 1971. Während das abgelöste Modell ausschließlich mit 6-Zylinder-Motoren angeboten wurde, hatte Mercedes den Neuen mit genug Platz unter der Haube für größere Aggregate geplant, gewiss mit Blick auf den nordamerikanischen Markt – und genau dort war der SL dann auch höchst erfolgreich. Über einen Zeitraum von 18 Jahren wurden insgesamt 237.287 Cabrios im Stammwerk Sindelfingen gebaut, die meisten davon mit V8-Motoren unterschiedlichen Hubraums als 350, 380, 420, 450, 500 und 560 SL. 6-Zylinder-Modelle ergänzten das Angebot,

zunächst als 280 SL von 1974 - 1985 und später als 300 SL von 1985 - 1989. Der 560 SL wurde exklusiv für die Märkte in Amerika, Australien und Japan gebaut. Noch schneller war jedoch der 500 SL in seiner europäischen Spezifikation, der aufgrund von Abgasrichtlinien in den USA nicht verkauft wurde. Dank fortwährender Innovation über die vielen Modelljahre setzte der R107 zahlreiche Standards. Als er 1989 schließlich vom R129 abgelöst wurde, schickte er sich bereits an, einer der ewigen Automobilklassiker zu werden.

The Mercedes-Benz roadsters of the R107 series replaced the W113 "pagoda" in 1971. While the outgoing model only featured 6-cylinder engines, Mercedes had planned the new car with enough room for larger power plants under the bonnet, obviously with the North-American market as their main target - and indeed, that is where the SL proved most successful. Over a production run of a full 18 years, a total of 237,287 convertibles were built at the factory's Sindelfingen plant, most of them equipped with V8 engines of varying capacity as 350, 380, 420, 450, 500 and 560 SL. 6-cylinder models were also offered, originally as 280 SL from 1974-1985 and later as 300 SL from 1985-1989. The 560 SL was produced exclusively for the Japanese, American and Australian markets. Even faster, however, was the 500 SL with its European specifications, which was not sold in the US due to emission restraints. Through continuous innovation over the many model years, the R107 set plenty of standards. When it was finally replaced by the R129 in 1989, it was already becoming one of the perennial automobile classics.

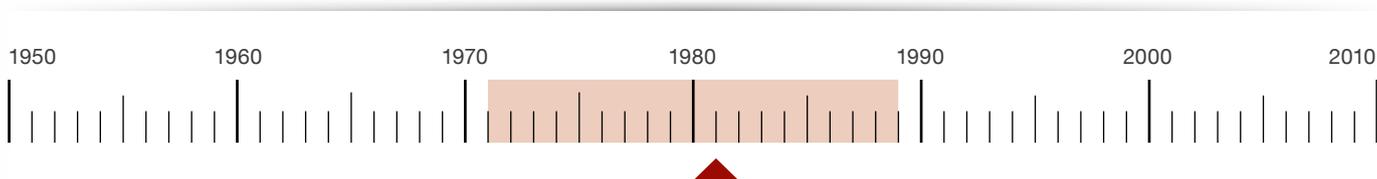
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 500 SL (R107), Baujahr 1981 · deutsche Erstausslieferung, Fahrzeug lief in Kalifornien · Rückbau auf Auslieferungszustand · seltene und schöne Farbkombination: Manganbraun mit Lederinterieur in Champignon/Quarz · dunkelbraunes Verdeck und Hardtop in Wagenfarbe · Fahrzeug in gutem Pflegezustand · Motorraum,

Unterboden und Radhäuser trocken eingestrahlt, Bereiche transparent versiegelt · Klimaanlage und Becker Mexico-Kassettenradio · gültige HU bis 12/2019, kann sofort als historisches Fahrzeug zugelassen werden · ein Mercedes-Cabrio, das sich von der Masse abhebt

· 1981 Mercedes-Benz 500 SL (R107) · originally delivered in Germany, used to run in California · converted back to ex-works specifications · rare and beautiful colour combination: manganese brown with mushroom / quartz leather interior · dark brown soft top and body-coloured hard top · car in good state of preservation · engine compartment, underbody and wheel houses dry-ice blasted and transparent seal applied · air conditioning and Becker Europa 2000 cassette radio · valid technical approval until 12/2019, ready for instant registration as a historic vehicle · a Mercedes convertible that stands out from the crowd

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1981	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	152.900 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.939	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	braun-metallic <i>brown-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	177 / 241	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	225 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis **25.000 €**
Reserve

Lot 19



XT0285

FERRARI

Mondial 8



Modellbeschreibung *Model description*

Länger und breiter war er ausgefallen als sein Vorgänger und bot auch den Passagieren im Heck hinreichend Platz. Und dies, obwohl es sich beim Mondial um einen waschechten Mittelmotor-Sportwagen handelt. Diese Kombination, erst recht bei einem auch als Cabrio erhältlichen Serienfahrzeug, ist höchst ungewöhnlich, wenn nicht einzigartig.

Pininfarina zeichnete die gestreckten Linien des Mondial 8, der 1980 auf dem Genfer Salon erstmalig vorgestellt wurde. Der schadstoffreduzierte V8 mit 214 PS war nicht allen Freunden des Hauses stark

genug, woraufhin Ferrari schon zwei Jahre bzw. 703 Fahrzeuge später den Quattrovalvole nachschob, bei dem 240 PS für ausreichende Spritzigkeit sorgten. Von ihm wurden insgesamt 1.773 Exemplare gebaut, davon 629 als Cabrio.

1985 gab es ein größeres Facelift, seitdem wurde der Mondial als 3.2 mit nunmehr 270 PS angeboten. In dieser Form wurden bis 1988 insgesamt 987 Coupés und 810 Cabrios produziert.

It turned out longer and wider than its predecessor and offered sufficient space even for rear-seat passengers - while being a true mid-engine sports car. This combination is highly unusual, if not unique for a production car, even more so for one available as a convertible.

Pininfarina drew the elongate lines of the Mondial 8, which was first presented at the Geneva show in 1980. The low-pollutant V8 with 214 hp was not considered powerful enough by all friends of the house, which led Ferrari to come up with the Quattrovalvole, some two years or 703 vehicles later, boasting 240 hp for the desired extra bit of oomph. Of this, a total of 1,773 units were built, among them 629 convertibles.

The year 1985 brought a major facelift, since then the Mondial was offered as a 3.2 delivering 270 hp. In this form, a total of 987 coupes and 810 convertibles were produced until 1988.

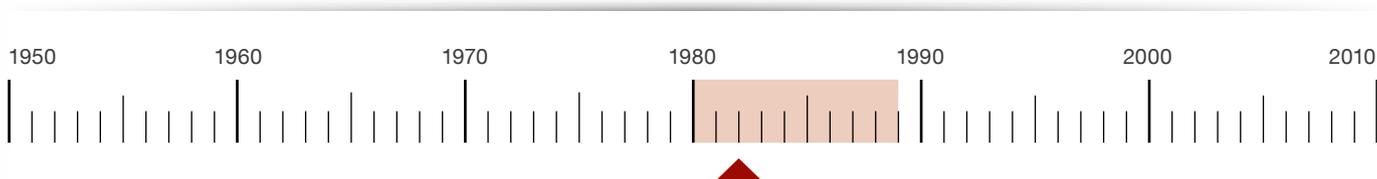
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Ferrari Mondial 8, Baujahr 1981 · in den typischen Ferrari-Farben: roter Lack und schwarzes Lederinterieur · ursprünglich nach Frankreich ausgeliefert, die letzten zwei Jahre in Belgien zugelassen · V8-Motor mit 157 kW (214 PS) aus 3,0 Litern Hubraum · Fahrzeug in ordentlichem Gesamtzustand mit angemessener Patina · Motor und Schaltgetriebe mit Kulissenschaltung funktionieren angabegemäß problemlos ·

ein Ordner mit Rechnungsbelegen sowie das originale Serviceheft liegen vor · der Mondial läuft auf seinen Originalfelgen und einem Satz nahezu neuer Reifen · Ausstattungsliste enthält elektrische Fensterheber, Klimaanlage und Bordcomputer · letzte Inspektion 2017, dabei wurde Zahnriemen erneuert · belgische Zulassungsdokumente

· 1981 Ferrari Mondial 8 · typical Ferrari colours: red paintwork and black leather interior · car was originally delivered in France and spent the last two years in Belgium · V8 engine with 157 kW (214 hp) from 3.0 litres of capacity · car displays favourably with an appropriate degree of patina · engine and slotted-gate gearbox are reported to work as they should · a folder with repair receipts and the original service booklet are available · the Mondial runs on its original rims and a set of near-new tyres · features list includes power windows, air conditioning and trip computer · last serviced in 2017, including new timing belt · Belgian registration documents

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1982	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	79.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.926	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	157 / 214	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	230 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis **29.500 €**
Reserve

Lot 20



XT0278

PORSCHE

911 Carrera 3.2 Cabrio



Modellbeschreibung *Model description*

Die zweite Generation des Porsche 911 (G-Modell) kam 1973 als Nachfolger des Porsche 911 (Urmmodell) auf den Markt. Er war ein 2+2-Sitzer-Sportwagen und in den Ausführungen Coupé, Cabriolet (ab 1983), Targa und Speedster erhältlich. Der 911 wurde mit folgenden Motoren angeboten: 2,7 - 3,0 Liter-Benziner (150 - 188 PS) und 2,7 - 3,2 Liter-Benziner (200 - 231 PS) im 911 Carrera. Der letzte Porsche 911

G-Modell lief 1989 vom Band. Ab Modelljahr 1986 hatte Porsche die Garantie gegen Durchrostung von 7 auf 10 Jahre erweitert. Von diesem verbesserten Korrosionsschutz profitieren diese 911er bis heute. Eine weitere Neuerung für 1986 waren die verbesserten Stabilisatoren. Dieser Wagen ist fast schon ein Muss in jeder guten Garage!

The second generation of the Porsche 911 (G model) came on the market in 1973 as a successor to the Porsche 911 (original model). It was a 2+2-seater sports car and available as coupé, convertible (as of 1983), Targa and Speedster. The 911 was equipped with the following engines: 2.7 to 3.0 litre petrol engine (150-188 hp) and, for the Carrera version, 2.7 to 3.2 litre petrol engine (200-231 hp). The last Porsche 911 G-model rolled off the production line in 1989. For the 1986 model year, Porsche had extended the warranty against rust from 7 to 10 years. These 911 models benefit from the improved corrosion protection until today. Another 1986 upgrade are the reinforced stabilizers. This car is almost a must in any good garage!

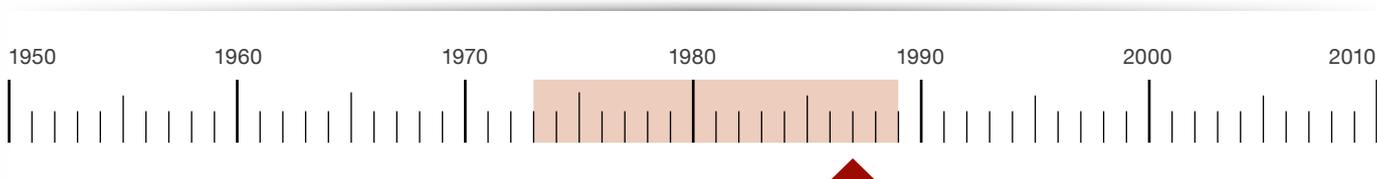
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· umwerfend schönes Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio, Baujahr 1987 · grand Prix-weißes Exterieur (Porsche-Farbcode 908) mit schwarzem Verdeck · weiße Fuchsfelgen, weiße Stoßfänger mit schwarzen Streifen · kontrastierende burgunderrote Vollleder-Ausstattung · neu in die USA geliefert, 2015 reimportiert · gepflegter Zustand innen wie außen, Gebrauchsspuren angemessen für ein 30 Jahre altes Auto ·

sauberer Carfax-Bericht, keine Unfallspuren erkennbar · einzelne Nachlackierungen, kleinere Steinschlagschäden · manuelles Schaltgetriebe vom Typ G50 · Classic Data schätzt den Wert dieses Porsche in Zustand 2+ auf 80.000 € (2016) · deutsche Zulassungsdokumente · einer der beliebtesten Sportwagen aller Zeiten in unwiderstehlicher Farbkombination

· drop-dead beautiful 1987 Porsche 911 Carrera 3.2 convertible · grand prix white exterior (Porsche colour code 908) with black convertible top · white Fuchs wheels, white bumpers with black stripes · burgundy full-leather interior for a contrast · delivered to the US when new, re-imported in 2015 · well-maintained state inside and out, traces of use appropriate for a 30 year-old car · clean Carfax report, no visible traces of accident damage · some repainting, minor stone-chip damage · G50 manual gearbox · Classic Data appraisal values the Porsche in condition 2+ at € 80,000 (2016) · German registration documents · one of the most popular sports cars of all times in irresistible colour combination

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1987	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	152.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.125	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	weiß <i>white</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	160 / 217	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	burgund <i>burgundy</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	240 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis **49.500 €**
Reserve

Lot 21



OT0114

CITROËN

2 CV 6



Modellbeschreibung *Model description*

Was war die "Ente" nicht alles: Bauernauto, Familienauto, Studentenauto... heute ist sie ein Kult-Auto ersten Ranges. Einfach, geradezu primitiv und dennoch voller Innovation, fand das ungewöhnliche Vehikel von Beginn an Freunde. Noch vor dem 2. Weltkrieg konzipiert, begann die Serienfertigung erst 1949 und lief dann mit vergleichsweise geringen Modifikationen über vier Jahrzehnte hindurch.

Die sprichwörtliche Zuverlässigkeit des kleinen Citroen beruhte auf dem Grundsatz,

das nicht kaputt gehen kann, was nicht da ist: Luftgekühlte Zweizylinder-Motörchen mit gerade mal 0,4 bis 0,6 Litern Hubraum mussten für den Vortrieb genügen, mit weniger als 600 kg war die Ente ein Leichtgewicht. Minimalismus und Nonkonformismus als Lebensprinzip? Das kam auch bei den Studenten der 1970er-Jahre gut an! Allerdings wurde die überwiegende Mehrheit der 2 CV in Grund und Boden gefahren, weshalb gepflegte Exemplare heute seltene, gefragte Klassiker sind

Just think of what the "duck" needed to be: Farmer's car, family car, student car ... today it is a cult car par excellence. Simple, almost primitive and yet full of innovation, the unusual vehicle made friends right from the start. Designed before world war II, mass production began only in 1949 and then continued with relatively minor modifications for over 4 decades. The proverbial reliability of the small Citroen based on the principle that what's not there can't break: Tiny air-cooled two-cylinder engines with just 0.4 to 0.6 litres of displacement needed to suffice, and with less than 600 kg, the duck was a lightweight. Minimalism and nonconformity as a principle of life? This went down well with the students of the 1970s! However, the vast majority of the 2 CV was driven into the ground, so that well-maintained vehicles have today become rare, sought-after classics.

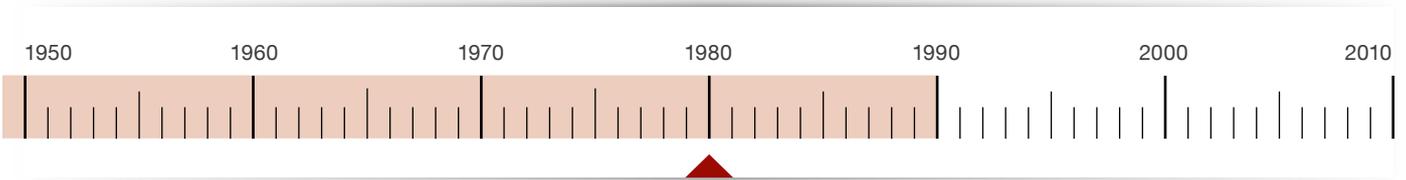
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· mintgrüner Citroën 2 CV 6 · 1980 gebaut und in Spanien ausgeliefert, dort von deutschem Besitzer gefahren · angabegemäß aus erster Hand · unfallfrei nach Aussage des letzten Besitzers · originaler 602 cc-Motor mit 21 kW (28 PS) und dem unverwechselbaren Klang des 2 CV · teil-

weise noch originaler Lack · Rostansätze an manchen Kanten · kleinere Schönheitsfehler, Stoßfänger verkratzt · spanische Zulassungsdokumente · klassische Citroën "Ente" in ungewöhnlicher Farbe

· mint green Citroën 2 CV 6 · built in 1980 and delivered to Spain and driven there by German owner · reportedly only one owner from new · accident-free car according to previous owner · original 602 cc engine with 21 kW (28 hp) and the unmistakable 2 CV sound · paintwork partly original · onset of rust at some edges · small blemishes, bumpers scratched · Spanish registration documents · classic Citroën "duck" in unusual colour

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1980	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	94.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	602	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	mintgrün <i>mintgrün</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	21 / 28	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	2	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	110 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis **7.500 €**
Reserve

Lot 22



MERCEDES-BENZ

220 CE



Modellbeschreibung *Model description*

Selbst ein höchst erfolgreiches Automodell muss irgendwann ersetzt werden, so folgte auf den Mercedes W123 – ein Volumenmodell mit über 2,7 Millionen Einheiten – im Jahr 1984 der W124. Für das kommende Jahrzehnt und darüber hinaus setzte dieser Mercedes den Standard in der oberen Mittelklasse. Das Design stammte von Bruno Sacco, Technik und Verarbeitungsqualität waren hervorragend – die Fans sprechen heute vom W124 als "dem letzten echten Mercedes". Trotz seiner etwas kantigen Linienführung und dem markanten Kühlergrill, typisch für Mercedes in dieser Epoche, hatte der W124 einen sehr niedrigen

cW-Wert von 0,28 (mit schmalen Reifen). Eine breite Motorenpalette stand zur Auswahl, Benziner mit 4, 6 oder 8 Zylindern und Diesel mit 4, 5 oder 6 Zylindern. Zusätzlich zur Limousine, die mit Abstand am häufigsten gebaut wurde, gab es auch Kombis (ab 1985), Coupés (1987) und Cabriolets (1991), sowie seltene Varianten mit langem Radstand. Der W124 erhielt zwei Modellpflegen, im Jahr 1989 und dann wieder 1993, als der Name "E-Klasse" eingeführt wurde. Die Produktionszahl des W124 erreichte fast das Niveau des Vorgängers, mit insgesamt 2.562.143 gebauten Einheiten.

Even a hugely successful car series needs to be replaced eventually, so the Mercedes W123, a volume seller with over 2.7 million units, was superseded by the W124 in 1984. For the next decade and more, this Mercedes defined the standard for mid-size luxury cars. The styling came from Bruno Sacco, and engineering as well as build quality were nothing short of excellent – so much so, that its fans have taken to nicknaming the W124 "the last true Mercedes". Despite its somewhat box-shaped lines with the prominent radiator grille, typical for Mercedes cars of its era, the W124 actually had a very low drag coefficient of 0.28 (with slim tyres). A wide selection of engines was available: petrol engines with 4, 6 or 8 cylinders and diesel engines with 4, 5 or 6 cylinders. Apart from the sedan, which was by far the most common body style, there were also station wagons (as of 1985), coupés (1987) and convertibles (1991), as well as rare long-wheelbase variants. The W124 was facelifted in 1989 and then again in 1993, when the name "E-Class" was introduced. Production numbers of the W124 reached almost the level of its predecessor, totalling 2,562,143 vehicles.

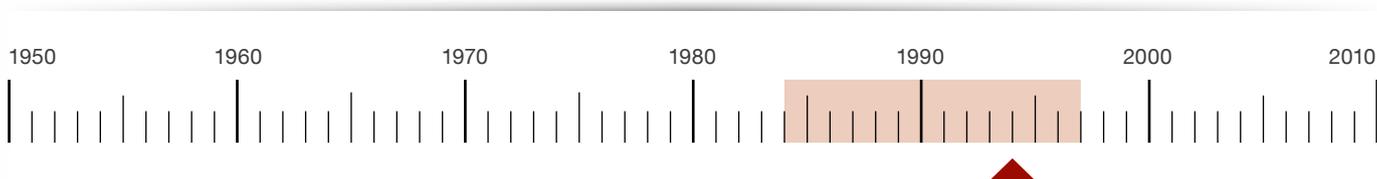
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 220 CE der Baureihe W124, aus dem Jahr 1994 · in Deutschland ausgeliefert und stets hier zugelassen · schöne Farbkombination aus bordeaux-rottem Lack und schwarzem Stoffinterieur · 2,2 Liter-Benzinmotor mit einer Leistung von 110 kW (150 PS) und Automatikgetriebe · Schiebedach und Zweizonen-Klimaautomatik · elektrisch verstellbare Sitze, Mittelarmlehne vorn und hinten · läuft auf AMG-Leichtmetallfelgen · Querlen-

kerbuchsen + Querlenker VA, Spurstangen VA, Hinterachslenker, Trägerlager erneuert · alle Bremsen samt Bremssattel und Stoßdämpfer vorn 2014/2015 erneuert · alle Flüssigkeiten getauscht · diverse Rechnungsbelege vorhanden · deutsche Zulassungsdokumente und gültige HU bis 03/2019 · ein zukünftiger Klassiker, der sich auch zum täglichen Fahren eignet

· 1994 Mercedes-Benz 220 CE from the W124 series · delivered and always registered in Germany · beautiful colour combination: bordeaux metallic paintwork and black fabric interior · 2.2 litre petrol engine with a power output of 110 kW (150 hp), mated to automatic gearbox · sunroof and dual zone climate control · electrically adjustable seats, front and rear centre armrests · runs on AMG alloys · new front wishbones with bushes, tie rods, rear axle tie bars and axle carrier bearings · brakes including callipers renewed throughout, new front shock absorbers in 2014/2015 · all engine fluids renewed · various repair receipts available · German registration documents and valid technical approval until 03/2019 · a future classic fit for daily driving

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1994	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	249.100 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.199	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot-metallic <i>red-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	110 / 150	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	205 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis **8.500 €**
Reserve

Lot 23



OT0260

BMW

Z3 M Roadster



Modellbeschreibung *Model description*

1995 präsentierte BMW einen neuen, sportlichen Zweisitzer-Roadster. Von Joji Nagashima gezeichnet, technisch auf dem E36 basierend und intern als E36/7 bezeichnet, war dies der erste neue BMW, der ausschließlich in den USA gebaut wurde. Innerhalb von zwei Jahren wurde in Greer, South Carolina, eine neue Fabrik errichtet, die ab 1994 den E36 fertigte. Für den Z3 kamen alle Komponenten, mit Ausnahme von Motor und Getriebe, von nordamerikanischen Zulieferern. Der Roadster war vom ersten Tag an sehr populär, sicher auch dank der schlaun Platzierung im James Bond-Film "GoldenEye" im Jahr 1995. 1999 kam eine Coupé-Version (E36/8) hinzu. Diese war etwas umstritten - es war mehr

ein Shooting Brake als ein echtes Coupé – und bekam schnell den Spitznamen "Turnschuh" verliehen. Die Motorenpalette reichte vom 1,8 Liter-Vierzylinder mit 85 kW (116 PS) bis zum mächtigen 3,2 Liter-Sechszylinder im Z3 M, der 239 kW (325 PS) zu bieten hatte.

Für das Modelljahr 2000 gab es eine Modellpflege; am besten an den L-förmigen Heckleuchten erkennbar. Das Facelift brachte außerdem eine verbesserte Isolierung des Verdecks, jetzt aus drei Schichten statt einer, und eine höherwertige Plastik-Heckscheibe.

In sieben Jahren wurden insgesamt 279.273 Roadster und 17.815 Coupés gefertigt.

In 1995, BMW presented a new sporting two seater roadster. Designed by Joji Nagashima, technically based on E36 and internally named E36/7, this was the first new BMW to be built exclusively in the US. Within just two years, a new factory had been erected at Greer, South Carolina, which had commenced production of the E36 in 1994. Apart from the powertrain, which still came from Germany, all other components for the Z3 were sourced from North American suppliers. The roadster was very popular right from day one - aided by clever product placement in the 1995 James Bond film GoldenEye.

In 1999, a coupé version (E36/8) was added. This proved somewhat controversial, as it was more of a shooting brake than an actual coupé, and it ended up nicknamed "bread-box" by some critics. The engine palette ranged from a 1.8 litre four-cylinder with 85 kW (116 hp) to the mighty 3.2 litre six-cylinder in the Z3 M, which boasted 239 kW (325 hp). For the 2000 model year, the Z3 was facelifted, the new look best noticeable at the rear with the L-shaped taillights. The facelift also brought better insulation for the convertible top, which now had three layers, not just one, and higher quality materials were used for the plastic rear window. Over 7 years, a total of 279,273 roadsters and 17,815 coupés were built.

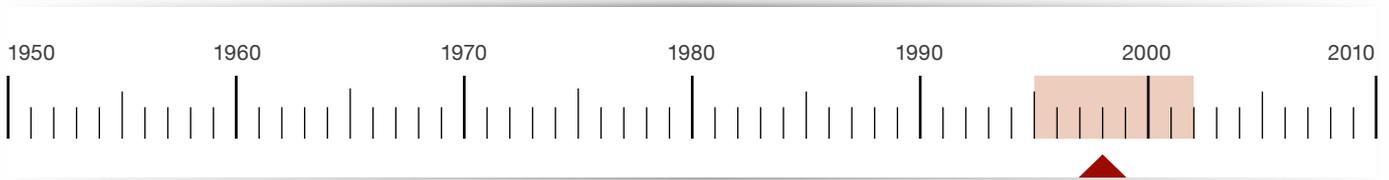
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW Z3 M Roadster aus 1998 · Fahrzeug mit US-Spezifikation, lief in Nevada und Kalifornien · 2016 aus den USA importiert · blau-metalllicfarbener Lack, Nachlackierungen erkennbar, Stoßfänger beschädigt · Fahrzeug hat reparierte Unfallschäden · Verdeck in passendem Blau · zweifarbiges

(blau/schwarz) Interieur in gutem Zustand, jedoch nicht ohne Gebrauchsspuren · ausgestattet u.a. mit Klimaanlage, Sitzheizung und Kassettenradio · Motorraum sauber und trocken · Leichtmetallfelgen mit leichten Bordsteinschäden · Kupplung und Schwungrad 2013 erneuert

· 1998 BMW Z3 M Roadster · US specifications car, used to run in Nevada and California · imported from US in 2016 · blue metallic paint, partly repainted, bumpers damaged · vehicle has repaired accident damage · soft top in matching blue / two-tone (blue / black) interior in good condition but not without traces of use · amenities include air conditioning, heated seats, cassette radio · engine compartment dry and clean · alloys with minor kerb damage · clutch and flywheel renewed in 2013

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1998	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	80.000 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.152	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau-metallic <i>blue-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	179 / 243	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau/schwarz <i>blue/black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	250 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis
Reserve

12.000 €

Lot
24



OT0163

Lot
25-28

AUTOMOBILIA

Lot
25

HACHER AIRMASTER

Chronograph *chronograph*

- Edelstahlgehäuse, ca. 40 mm
- Ziffernblatt Bronze/Kupfer
- Kaliber ETA Valjoux 7750 – 25S mit Automatikwerk
- Ausführung ZBK - Stahlband 22
- zusätzlich schwarzes Lederarmband
- leichte Gebrauchsspuren

- stainless steel cabinet, approx. 40 mm
- dial bronze/copper
- calibre ETA Valjoux 7750 – 25S, automatic movement
- ZBK steel strap 22
- additional black leather strap
- slight traces of use



AA0099

Ausrufpreis
Reserve

850 €

Lot
26

MERCEDES-BENZ 190

Kunstdruck *artwork*

- 2017
- Material: Direktdruck auf Alu-Dibond 3 mm
- mit Aluminium-Schiene
- Format: 80 x 80 cm

- 2017
- material: direct print on Alu-Dibond 3 mm
- with aluminium rail
- format: 80 x 80 cm



AA0144

Ausrufpreis
Reserve

150 €

ROTWEINSORTIMENT MIT WEINVERSCHLUSS

Lot
27

Sammlerstück *collector's item*



- 3 Sorten Rotwein in attraktiver Holzkiste à 2 Flaschen vom Weingut Philipp Schnell, Zotzenheim/Rheinhessen
- Cabernet Sauvignon, Merlot, Spätburgunder
- passend dazu der Weinverschluss silber antik mit Naturkork
- historischer Mercedestern aus Edelstahl

- 3 different red wines, 2 bottles each, from winery Philipp Schnell, Zotzenheim/Rheinhessen
- Cabernet Sauvignon, Merlot, Pinot Noir
- fitting wine bottle stopper silver antique with natural cork
- historic Mercedes bonnet ornament made of stainless steel



Ausrufpreis
Reserve

50 €

AA0159

ORIGINAL ROLLS-ROYCE-RADKAPPE

Lot
28

Zubehör *accessory*



- aus den 1950er-Jahren
- verchromtes Metall und teillackiert in Dunkelrot
- Durchmesser 42,5 cm

- from the 1950s
- chrome-plated metal, partly painted in dark red
- diameter 42,5 cm

Ausrufpreis
Reserve

50 €

AA0161

OPEL

Commodore A Coupé



Modellbeschreibung *Model description*

1967 stellte Opel seinen ersten Commodore vor, als höherwertige Version des Rekord C, auf dem er aufbaute. Die Gestaltung wurde leicht abgewandelt und die Ausstattung aufgewertet, doch der wahre Unterschied lag unter der Haube: Der Commodore war ausschließlich mit Reihen-Sechszylindern lieferbar, ursprünglich mit 2,2 oder 2,5 Litern Hubraum. Die erste Generation, Commodore A genannt, wurde 1972 durch den Commodore B ersetzt, als Opel einen neuen Rekord herausbrachte. In gleicher Weise folgte 1977 der Commodore C auf den Rekord E. Während es die beiden ersten Generationen als zwei- und viertürige Limousine sowie

als Coupé gab, entfiel letzteres für den Commodore C, stattdessen kam 1979 eine Kombi-Version hinzu. Der Commodore C wurde in Großbritannien als Vauxhall Viceroy angeboten, außerdem wurde er in Südafrika als Chevrolet Commodore gefertigt, und er lieferte die Basis für den Holden Commodore in Australien, wo der Name Commodore bis heute weiterlebt. Auf dem deutschen Markt war dem Commodore dagegen kein überwältigender Verkaufserfolg beschieden, weswegen er 1982 auslief, während der Rekord E noch bis 1986 weitergebaut wurde.

In 1967, Opel presented its first Commodore as an up-market variant of the Rekord C on which it was based. The styling was altered slightly, the trim level upgraded a little, but it was under the bonnet where the real difference lay: The Commodore was available only with inline 6-cylinder engines, originally with 2.2 and 2.5 litres of capacity. The first generation, known as Commodore A, was replaced in 1972 by the Commodore B when Opel rolled out a new Rekord model. Likewise, in 1977 the Commodore C closely followed the Rekord E. While body styles of the first two generations comprised two- and four-door sedans as well as a coupé, the latter was dropped for the Commodore C, which instead received a station wagon variant in 1979. The Commodore C was sold in the UK as Vauxhall Viceroy, it was also manufactured in South Africa as Chevrolet Commodore, and it became the basis for the Holden Commodore in Australia, where the Commodore name lives on until today. On the German market, the Commodore never enjoyed a huge sales success, which is why it was phased out in 1982, while the Rekord E continued on until 1986.

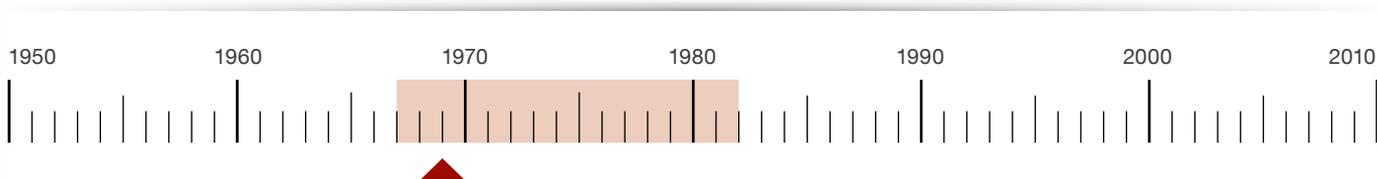
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Opel Commodore A Coupé aus 1969 · auf gesunder Basis in Eigenarbeit restauriert unter Verwendung von Original-Ersatzteilen · neu lackiert im originalen Farbton Gold-metallic · neues Vinyl Dach, neues Leder-Interieur, neue Teppiche und Himmel · Motor vollständig revidiert, selbstverständlich neue Dichtungen und sämtliche Flüssigkeiten · neuer Weber-Doppelvergaser · Len-

kung, Fahrwerk und Bremsen überprüft und teilweise erneuert · Abarth-Auspuffanlage installiert · alle elektrischen Komponenten überprüft und wo nötig, erneuert · Alarmanlage und Zentralverriegelung nachgerüstet · schwedische Zulassungsdokumente · ein wirklich bemerkenswertes und heute sehr seltenes Commodore Coupé

· 1969 Opel Commodore A Coupé · lovingly restored from very healthy basis using original spare parts · repainted in original gold metallic colour · new vinyl roof, new leather interior, carpets and headliner · engine completely overhauled, new gaskets and engine fluids as a matter of course · new Weber dual-barrel carburettor · steering, suspension and brakes checked and partly renewed · Abarth exhaust system installed · all electric components checked and overhauled where necessary · alarm system and central locking installed · Swedish registration documents · a truly remarkably and today quite rare Commodore Coupé

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1969	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	72.600 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.490	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	gold-metallic <i>gold-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	85 / 115	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	175 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis **16.500 €**
Reserve

Lot
29



XT0269

CHEVROLET

Corvette (C3) Collectors Edition



Modellbeschreibung *Model description*

Die erste Generation der Corvette, wie sie 1953 vorgestellt wurde, war Chevrolets Antwort auf Porsche und Jaguar: Ein kompakter Roadster, leicht dank Kunststoffkarosserie und, ab 1956 mit dem V8, auch sportlich. 1963 wurde die 2. Generation präsentiert, die unter dem Namen "Corvette Sting Ray" vermarktet wurde. Sie hatte ein deutlich verbessertes Fahrwerk mit Einzelradaufhängung hinten und Scheibenbremsen. Aber vor allem gab es ein auffallend neues, aufregendes Design. Klappscheinwerfer wurden eingeführt - und wurden ein Markenzeichen der Corvette bis zum Erscheinen der 6. Generation im Jahr 2005. Mit geschlossenen "Augen" hatte

die Corvette eine scharfkantige Front im Kontrast zur eleganten, fließenden Linienführung – wie ein Stechrochen. 1968 erschien die 3. Generation, die ein deutlich muskuläreres Erscheinungsbild hatte, zugleich aber die meisten Motor- und Fahrwerkskomponenten der C2 beibehielt. Das hinderte sie nicht daran, zur am längsten gebauten Generation der Corvette zu werden; nicht weniger als 14 Jahre lief die Produktion. Hinsichtlich der Motorisierung gab es im wesentlichen zwei Gruppen, die entweder auf dem "kleinen Block" (um die 5 Liter) oder "großen Block" (bis 7,4 Liter, 1975 eingestellt) basierten, mit diversen Getriebe- und Übersetzungsvarianten.

The first generation Corvette, as presented in 1953, was Chevrolet's reply to Porsche and Jaguar: A compact roadster which was lightweight - owing to its fibreglass body on a steel frame - and, with the introduction of a V8 in 1956, also sporty. In 1963, the second generation, marketed as Corvette Sting Ray, was released. It had a significantly improved chassis with independent rear wheel suspension and disc brakes. But above all, it featured a strikingly new and exciting design. Retractable headlamps were introduced - and became a Corvette hallmark until the 6th generation made its debut in 2005. With closed "eyes", the Corvette had a sharp-edged front to contrast its elegant, flowing lines: stingray-like, indeed. In 1968, the third generation was introduced, which had a much more muscular appearance while retaining most of the engine and chassis components from the C2. This didn't stop it from becoming the Corvette model with the longest production run, no less than 14 years! In terms of motorisation, there were essentially two groups of engines based on either the "small block" (around 5 litres) or "big block" (up to 7.4 litres, discontinued 1975), with various transmissions and axle ratios.

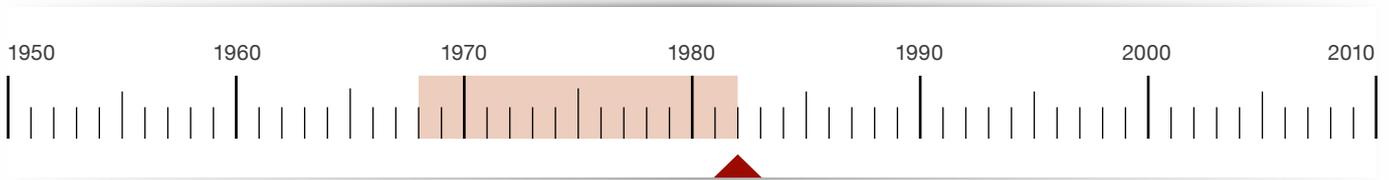
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Chevrolet Corvette C3 "Collectors Edition", eines von nur 6.759 Exemplaren, gebaut 1982 · verfügt über die beliebte "Stingray"-Karosserie der 3. Generation · importiertes Fahrzeug, lief in Kalifornien · sauberer Carfax-Bericht belegt die niedrige Laufleistung · die gläserne Heckklappe war ein Alleinstellungsmerkmal der Sonderedition · mit dem berühmten L-83 "Crossfire"-V8, 149 kW (203 PS) aus 350 ci bzw. 5,7 Litern

Hubraum · "Turbo Hydramatic" 4-Gang-Automatikgetriebe · Motor läuft rund und mit dem süchtig machenden, sonoren Blubbern · farblich abgestimmtes Interieur mit der speziellen "Collectors Edition"-Ausstattung · elektrische Fensterheber, elektrisch verstellbare Sitze, Klima, Tempomat und originales Radio · macht richtig Freude und dürfte über die Jahre an Wert zulegen

· 1982 Chevrolet Corvette C3 "Collectors Edition", one of only 6,759 - features the popular stingray body style of the third generation · imported vehicle, used to run in California - clean Carfax report testifies the low mileage - the lifting rear window hatch was an exclusive feature of this limited edition - famous L-83 "Crossfire" V8 installed, 149 kW (203 hp) from 350 ci or 5.7 litres of capacity · 4-speed "Turbo Hydramatic" automatic transmission · smooth-running engine with addictive low-pitched rumble · colour-keyed interior in its special Collectors Edition trim · power windows, electrically adjustable seats, air-con, cruise control and the original Delco radio · a highly enjoyable car which is likely to appreciate over time

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1982	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	43.700 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.733	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	silver beige <i>silver beige</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	149 / 203	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	200 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis *Reserve* **22.500 €** **Lot 30**



MERCEDES-BENZ

450 SLC 5.0



Modellbeschreibung *Model description*

Auf der Basis des R107 schuf Mercedes ein Sportcoupé mit der Baureihenbezeichnung C107, welches 1971 erstmals präsentiert und als SLC vermarktet wurde. Der SLC hatte einen gegenüber dem SL volle 36 cm längeren Radstand, 5 Sitzplätze, war geringfügig schwerer als das Cabrio, doch der bessere Luftwiderstandswert machte diesen Nachteil wett, die Spitzengeschwindigkeit war identisch. Stilmerkmale sind die sehr große, gewölbte Heckscheibe sowie die seitlichen Lamellen an den hinteren Fenstern - aus der Not geboren, um die

Scheiben vollständig versenken zu können. Als Motoren standen der Sechszylinder M 110 sowie die Achtzylinder M 116 und M 117 zur Verfügung. Die leistungsstärkste Variante, der 450 SLC 5.0 bzw. ab 1980 der 500 SLC, bot 176 kW (240 PS). Das Coupé wurde 10 Jahre lang produziert – immer noch eine lange Zeit, wenn auch deutlich kürzer als die 18 Jahre des R107. In dieser Zeit entstanden 62.888 Exemplare – wesentlich weniger, als von der offenen Variante gebaut wurden.

Based on the R107, Mercedes created a sports coupé with the series designation C107, which was first presented in 1971 and marketed as SLC. The SLC's wheelbase was a full 36 cm longer than that of the SL. The coupé was a 5-seater, slightly heavier than the convertible, but the better drag coefficient made up for that, their top speed was identical. Its distinguishing styling cues were the very large, curved rear window and the slats in the back - born out of necessity in order to fully lower the rear side windows. There were the M 110 six-cylinder engine, as well as the M 116 and M 117 eight-cylinder engines to choose from. The most powerful version, the 450 SLC 5.0 or, as of 1980, 500 SLC offered 176 kW (240 hp). The coupé was produced for 10 years – a long time, though considerably shorter than the 18 years of the R107. During this period 62,888 units were built – much fewer than the convertible variant.

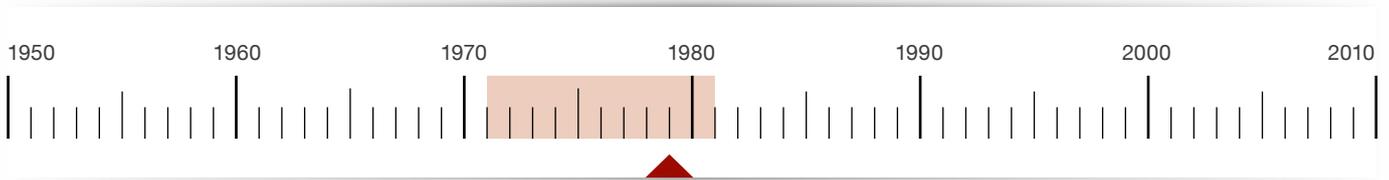
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· sehr seltener Mercedes-Benz 450 SLC 5.0 aus 1979 · eines von nur 2.769 produzierten Exemplaren des damaligen C107-Spitzenmodells · 5,0 Liter-Aluminium-Motor mit einer Leistung von 177 kW (240 PS) · ab Werk mit Motorhaube und Kofferraumdeckel aus Aluminium zur weiteren Gewichtsreduzierung · in Deutschland ausgeliefert und stets hier zuge-

lassen · Tempomat, Klimaanlage und Mittelarmlehne · originales Becker Mexico-Radio samt sehr seltenem Becker Verkehrsfunk-Kurier 5 · Barockfelgen, 4-Speichen-Raid-Wurzelholz-Lenkrad · Mercedes-Benz-Datenkarte und Bedienungsanleitung liegen vor · kein Wartungsstau, direkt fahrbereit · deutsche Zulassungsdokumente

· very rare 1979 Mercedes-Benz 450 SLC 5.0 · one of only 2,769 units produced of the range-topping C107 model · 5.0 litre aluminium engine with a power output of 177 kW (240 hp) · ex-works aluminium bonnet and boot lid helped reduce weight even further · delivered and always registered in Germany · cruise control, air conditioning, centre armrest · original Becker Mexico radio with very rare Becker "Verkehrsfunk-Kurier 5" · baroque rims, Raid 4-spoke burlwood steering wheel · Mercedes-Benz data card and owner's manual available · no pending repairs, ready to take to the road · German registration documents

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1979	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	215.900 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.939	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	silber-metallic <i>silver-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	177 / 240	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	blau <i>blue</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	225 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis **29.500 €**
Reserve

Lot 31



XT0268

BMW

M 635 CSi



Modellbeschreibung *Model description*

Ein drehfreudiger Reihen-Sechszylinder, Standardantrieb, und das Ganze in eine gleichermaßen ausdrucksstarke wie zeitlose Coupé-Form verpackt: Kein Wunder, dass die 6er-BMW der Reihe E24 über 13 Jahre lang, und damit länger als jeder andere BMW, auf begeisterte Käufer traf. Das Design nahm bei seinem Erscheinen die Formensprache der künftigen 7er-Baureihe (E23) vorweg. Im Innenraum findet sich das in den 70er-Jahren noch neue fahrerbezogene Cockpit mit der leicht zum Fahrer hin gedrehten Mittelkonsole. Ansonsten

besticht das Oberklasse-Coupé durch üppigen Luxus, denn der 6er war ausgelegt auf komfortables Reisen – was insbesondere bei den stärkeren Motoren des 635 CSi überhaupt nicht im Widerspruch zu sportlichen Fahrleistungen steht. Der 6er gilt als wartungsfreundlich, und seine Motoren genießen den Ruf, unverwundlich zu sein. Damit ist dieser BMW geradezu prädestiniert für einen zweiten Frühling als alltagstauglicher Klassiker.

A high-revving straight six engine, standard drive, and all packaged in an equally expressive as well as timeless coupé shape: Hardly surprising the BMW 6 Series (E24) met with enthusiastic buyers for over 13 years, longer than any other BMW.

Upon its presentation, the design anticipated the styling of the future 7 Series (E23). Inside, there is the driver-related cockpit – a 70s novelty at BMW – with the center console turned slightly towards the driver. Otherwise, the upper-class coupé boasts lush luxury, since the 6 Series was designed for a comfortable ride. And that is not at all contrary to a sporting performance, least of all with the more powerful engines of the 635 CSi.

The 6 Series has the reputation of easy maintenance and its engines are said to be virtually indestructible. For this reason, this BMW is well placed for a second spring as a classic that is fit for everyday use.

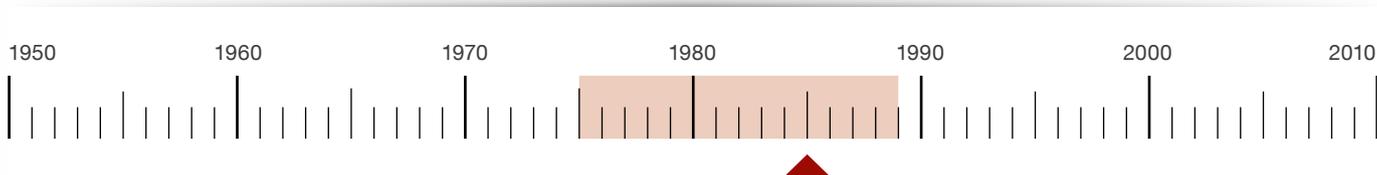
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW M 635 CSi, das Spitzenmodell der Baureihe E24 · Reihen-Sechszylinder mit 3,5 Litern Hubraum und einer Leistung von 210 kW (286 PS) · Motorrevision 2005 - 2006 bei 184.000 km, über 7.000 € investiert, Rechnungsbelege liegen vor · 5-Gang-Schaltgetriebe, 2006 überholt · klassische Farbkombination aus schwarzem Lack und beige Lederinterieur · seit 1997 beim selben Besitzer, umfangreiche Unterlagen vorhanden · elektrische Fensterheber vorn und hin-

ten, Klimaanlage, elektrisches Schiebedach · Bordcomputer, Becker Indianapolis-Radio mit Navigation · Sportsitze, Sonderräder · aktuelles Wertgutachten bescheinigt Wiederbeschaffungswert von 67.600 € (Zustand 2) · deutsche Fahrzeugdokumente, gültige HU bis 01/2019 und H-Kennzeichen · gut gepflegtes Exemplar eines der beliebtesten BMW-Coupés

· BMW M 635 CSi, the top model of the E24 series · inline 6 cylinder engine with 3.5 litres of capacity and a power output of 210 kW (286 hp) · engine revised 2005-2006 at 184,000 km, over € 7,000 spent, invoices available · manual 5-speed gearbox, overhauled in 2006 · classic colour combination of black exterior with beige leather interior · in the same ownership since 1997, extensive document file exists · power windows front and rear, air conditioning, power sunroof · trip computer, Becker Indianapolis radio with satnav · sports seats, special alloys · recent expert appraisal states market value of € 67,600 (condition 2) · German registration documents, valid technical approval until 01/2019 and historic plates · well-maintained specimen of one of BMW's most sought-after coupés

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1985	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	223.400 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.400	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz-metallic <i>black-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	210 / 286	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	255 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand <i>Condition</i>	2	Wert <i>Value</i>	67.600 €
--	------------------------------------	---	-----------------------------	----------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	49.500 €	Lot 32
--------------------------------------	-----------------	-------------------------



BMW

320i (E30)



Modellbeschreibung *Model description*

BMW's zweite Generation der 3er-Reihe, der E30, ersetzte seinen beliebten Vorgänger im Jahr 1982. Mit seinen geraden Linien schuf Claus Luthe - der auch den zeitlosen NSU Ro 80 gezeichnet hatte – ein Auto, das den Geschmack seiner Zeit voll traf. Zunächst waren die attraktiven Wagen mit ihrer soliden Verarbeitung und den wunderbar ruhig laufenden Motoren nur als 2- und 4-türige Limousine lieferbar. 1985 brachte BMW das Cabrio heraus, und ab 1987 vervollständigte der "Touring" genannte Kombi die Modellpalette. Der 325iX, ab 1985 verfügbar, brachte Allradantrieb in die 3er-Reihe. Diesel- und Turbodiesel-Motoren gab es ab

1985 (324d) bzw. 1987 (324td). Der Traum der Motorsport-Enthusiasten war freilich der M3 mit einer Leistung von bis zu 175 kW (238 PS).

35 Jahre nach seiner Einführung ist der E30 dabei, zum gefragten Klassiker zu werden. Gut erhaltene, originale Exemplare werden zunehmend schwer zu finden. Zu viele litten in den Händen einer finanziell unflexiblen Klientel von Dritt- und Viertbesitzern, die von den Rennqualitäten der E30 3er-BMW angezogen wurden.

BMW's 2nd generation of the 3 series, the E30, replaced its popular predecessor in 1982. With its straight lines, Claus Luthe - who had penned the timeless NSU Ro 80 - created a car that perfectly catered to the taste of its era. The handsome and well-built cars with their wonderfully smooth engines were originally available as 2- and 4-door sedans. In 1985, BMW added a convertible, and in 1987, a station wagon named "Touring" completed the lineup.

The 325iX, available as of 1985, introduced four-wheel-drive to the 3 series. Diesel- and Turbo-Diesel models were offered as of 1985 (324d) and 1987 (324td). Motorsport enthusiasts' dream was of course the M3 with up to 175 kW (238 hp) of power. In total, 2,339,520 units of the E30 series were built, nearly doubling the figures of the preceding E21.

35 years after its presentation, the E30 is already fast becoming a sought-after classic. It is getting exceedingly difficult to find a well-preserved, original specimen - simply because many have suffered dearly at the hands of a financially inflexible clientele of 3rd and 4th hand owners attracted by the racing qualities of the E30 3 series.

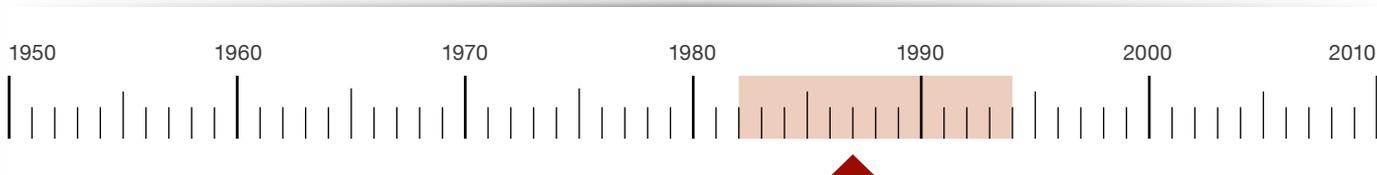
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW 320i der Baureihe E30 · die 2. Generation des "Dreier-BMW" in unverbasteltem Originalzustand · in Deutschland ausgeliefert und stets hier zugelassen · seit 1990 im Besitz desselben Halters, zuvor auf BMW Niederlassung zugelassen · alpinweißer Lack und graues Stoff-Interieur, gut in Schuss · Stahlschiebedach,

Nebelscheinwerfer, Grundig-Kassettenradio · Reihen-Sechszylinder mit 95 kW (129 PS) aus 2,0 Litern Hubraum · Automatikgetriebe · Anhängerkupplung montiert · deutsche Zulassungspapiere, gültige HU bis 10/2019 und H-Kennzeichen

· BMW 320i from the E30 series · 2nd generation of BMW's "3 series" in untinkered, original condition · delivered and always registered in Germany · in the same possession since 1990, previously registered to BMW dealership · alpine white paintwork and grey fabric interior in good shape · steel sunroof, fog lights, Grundig cassette radio · inline 6-cylinder engine with 95 kW (129 hp) from 2.0 litres of capacity · automatic gearbox · towbar fitted · German registration documents, valid technical approval until 10/2019 and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1987	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	245.700 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.976	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	weiß <i>white</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	95 / 129	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	188 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis **8.000 €**
Reserve

Lot 33



XT0262

BMW

628 CSi



Modellbeschreibung *Model description*

Ein drehfreudiger Reihen-Sechszylinder, Standardantrieb, und das Ganze in eine gleichermaßen ausdrucksstarke wie zeitlose Coupé-Form verpackt: Kein Wunder, dass die 6er-BMW der Reihe E24 über 13 Jahre lang, und damit länger als jeder andere BMW, auf begeisterte Käufer traf. Das Design nahm bei seinem Erscheinen die Formensprache der künftigen 7er-Baureihe (E23) vorweg. Im Innenraum findet sich das in den 70er-Jahren noch neue fahrerbezogene Cockpit mit der leicht zum Fahrer hin gedrehten Mittelkonsole. Ansonsten

besticht das Oberklasse-Coupé durch üppigen Luxus, denn der 6er war ausgelegt auf komfortables Reisen – was insbesondere bei den stärkeren Motoren des 635 CSi überhaupt nicht im Widerspruch zu sportlichen Fahrleistungen steht. Der 6er gilt als wartungsfreundlich, und seine Motoren genießen den Ruf, unverwundlich zu sein. Damit ist dieser BMW geradezu prädestiniert für einen zweiten Frühling als alltagstauglicher Klassiker.

A high-revving straight six engine, standard drive, and all packaged in an equally expressive as well as timeless coupé shape: Hardly surprising the BMW 6 Series (E24) met with enthusiastic buyers for over 13 years, longer than any other BMW.

Upon its presentation, the design anticipated the styling of the future 7 Series (E23). Inside, there is the driver-related cockpit – a 70s novelty at BMW – with the center console turned slightly towards the driver. Otherwise, the upper-class coupé boasts lush luxury, since the 6 Series was designed for a comfortable ride. And that is not at all contrary to a sporting performance, least of all with the more powerful engines of the 635 CSi.

The 6 Series has the reputation of easy maintenance and its engines are said to be virtually indestructible. For this reason, this BMW is well placed for a second spring as a classic that is fit for everyday use.

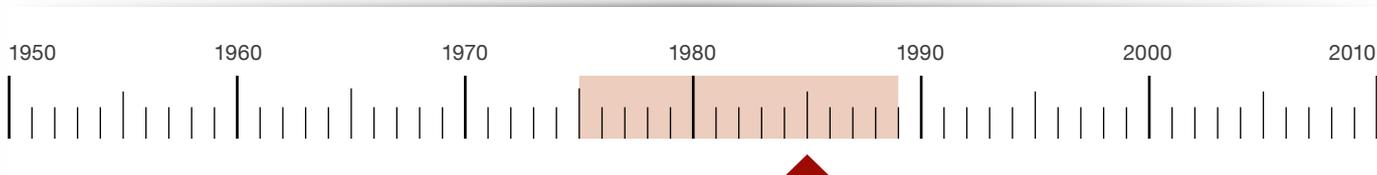
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW 628 CSi, Baujahr 1985 · Fahrzeug aus zweiter Hand · klassische Farbkombination aus weißem Lack und schwarzem Lederinterieur · Fahrzeug wurde vor einigen Jahren restauriert und kommt attraktiv daher · Reihen-Sechszylinder mit 135 kW (184 PS) und 5-Gang-Handschaltung · elektrische Fensterheber vorn und hinten,

Klimaanlage · originales BMW Bavaria-Kassettenradio an Bord · BMW-Leichtmetallfelgen, Nebelscheinwerfer · originales Werkzeugset vorhanden · Serviceheft und diverse Rechnungsbelege liegen vor · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 09/2019 und H-Kennzeichen

· 1985 BMW 628 CSi · only two owners from new · classical colour combination of white paintwork and black leather interior · car was restored a few years ago and displays very favourably · inline 6-cylinder engine with 135 kW (184 hp) and 5-speed manual gearbox · power windows front and rear, air conditioning · original BMW Bavaria cassette radio on board · BMW alloy wheels and fog lights · original toolkit available · service booklet and various repair receipts come with the car · German registration documents, valid technical approval until 09/2019 and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1985	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	200.500 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.769	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	weiß <i>white</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	135 / 184	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	212 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis
Reserve **16.500 €**

Lot 34



XT02066

MERCEDES-BENZ

560 SL



Modellbeschreibung *Model description*

Der 1971 vorgestellte Mercedes-Benz Roadster der Baureihe R107 avancierte mit über 237.000 Einheiten zum meistproduzierten SL aller Zeiten und mit 18 Jahren Laufzeit zur am längsten produzierten Mercedes-Benz-Pkw-Baureihe. Der 560 SL (1985 - 1989) wurde als Exportmodell für den amerikanischen, australischen und japanischen Markt konzipiert und in Europa nie offiziell angeboten. Der 5,6

Liter-Achtzylinder (M 117) entstand aus dem 5,0 Liter-V8 durch Verlängerung des Hubs und leistet 170 kW (231 PS). Nur das Beste „Made in Germany“ für die Staaten – die 560er-US-Versionen wurden ab Werk in weitgehender Vollausrüstung ausgeliefert. Die einzige zusätzlich lieferbare Sonderausstattung war eine Sitzheizung.

The Mercedes Benz R107 roadster series, unveiled in 1971, became the convertible with the highest production numbers of any SL, with over 237,000 units built over 18 years, which also means the longest production-run of any Mercedes-Benz passenger car series ever.
The 560 SL (1985 - 1989) was conceived as an export model for the American, Australian and Japanese market and never officially offered in Europe. The 5.6 litre eight-cylinder engine (M 117) was created by lengthening the stroke of the 5.0 litre V8, it produces 170 kW (231 PS).
Only the Best "Made in Germany" for the States – the SL 560 US versions were shipped from the factory "fully loaded". The only additional equipment on the options list was a seat heating.

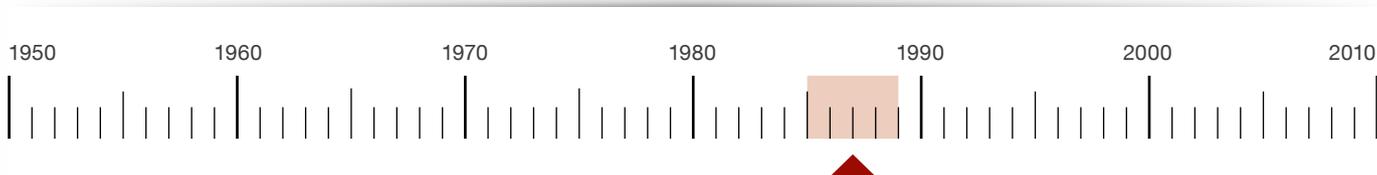
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

- Mercedes-Benz 560 SL, das Spitzenmodell der Baureihe R107 · US-Auslieferung, 2016 nach Deutschland reimportiert
- H-Zulassungsfähig · schöne Farbkombination aus dunkelblauem Lack und beige Lederinterieur · Fahrzeug ist nachlackiert

- Hardtop in Wagenfarbe gehört zum Auto
- passendes dunkelblaues Verdeck
- Klimaautomatik, Tempomat, elektrische Fensterheber und elektrische Antenne
- sauberes Carfax

· range-topping Mercedes-Benz 560 SL from the R107 series · US delivery, re-imported in 2016 · eligible for historic plates · beautiful colour combination of dark blue paint and beige leather interior · car has been repainted · body-coloured hardtop comes with the car · matching dark blue convertible top · climate control, cruise control, power windows and antenna · clean Carfax

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1987	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	125.200 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	5.547	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	dunkelblau <i>dark blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	169 / 230	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	223 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis
Reserve

19.500 €

Lot 35



OT0155

MERCEDES-BENZ

220 Sb



Modellbeschreibung *Model description*

Die umgangssprachlich als "große Heckflosse" bezeichneten Fahrzeuge der Baureihe W111 wurden von 1959 bis 1965 hergestellt. Sie gehörten der Oberklasse von Mercedes an und ersetzten die Ponton-Reihe W180/W128. Die Karosserie und die Innenraum- und Kofferraumgrößen sind im Wesentlichen mit der Baureihe W110 ("kleine Heckflosse") identisch, die ab 1961 auf den Markt kam.

Alle Modelle haben eine ungewöhnliche Instrumentenkonzole mit senkrechtem Walzentachometer („Fieberthermometertacho“),

dessen Anzeige je nach Geschwindigkeit von gelb über rot/gelb bis rot variiert. Bei allen Modellen liegt der Tanknefüllstutzen hinter dem nach unten zu klappenden hinteren Kennzeichen.

Die Karosserie zeichnete sich durch eine bis dahin nicht gekannte passive Sicherheit aus: Sie besaß als erste eine stabile Fahrgastzelle und wirksame Knautschzonen. Mercedes führte umfangreiche Crashtests durch, z. B. brachte man ein Fahrzeug mit 80 km/h über eine Rampe zum Überschlag.

The vehicles colloquially referred to as "large tail fin" of the W111 series were produced from 1959 to 1965. They were full-sized Mercedes sedans and replaced the ponton series W180/W128. Body, interior and luggage room sizes are substantially identical to the W110 series ("small tail fin"), which entered the market in 1961.

All models have an unusual instrument panel with vertical roller speedometer ("clinical thermometer speedo"), where the display varies depending on the speed from yellow through red / yellow to red. All models also have the filler neck located behind the rear license plate, which folds down to allow access. The body was characterized by a hitherto unknown passive safety: It had for the first time a stable passenger cell and effective deformable zones. Mercedes conducted extensive crash tests, in which a vehicle was pushed over a ramp at 80 km/h in order to make it roll over.

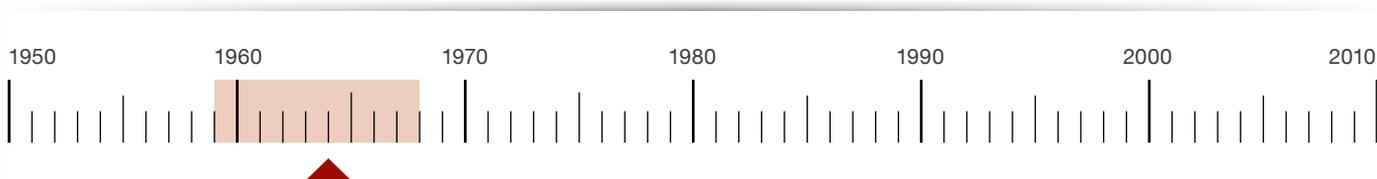
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

- Mercedes-Benz 220 Sb "Heckflosse", wunderschönes Exemplar seines Typs
- ursprüngliche deutsche Erstauslieferung, Erstzulassung 04/1964, nachvollziehbare Historie · abgelesener Tachostand 8.100 km, vermutlich nur einmal "genullt"
- komplett und professionell nachlackiert im originalen Farbton Mittelrot (MB Code 516) · schönes Nadelstreifen-Interieur in Braun/Beige · manuelles Stahlschiebedach

- weißes Bakelit-Lenkrad mit leichter Patina
- Chrom vollständig und ohne größere Beschädigungen · 4-Gang-Schaltgetriebe mit Lenkstock-Schalthebel · Vredestein-Weißwandreifen unterstreichen die elegante Erscheinung des Fahrzeugs · Classic Data-Gutachten über 32.000 € (Zustand 2+, 2017) · deutsche Zulassungspapiere und H-Kennzeichen

- Mercedes-Benz 220 Sb "tailfin", beautiful specimen of its kind · original German delivery, first registered 04/1964, documented history · mileage according to odometer 8,100 km, likely to have rolled over just once
- completely and professionally repainted in the original colour middle red (MB code 516) · nice pinstripe interior brown/beige · manual sunroof · white bakelite steering wheel with slight patina · chrome complete without any major damage · 4-speed manual transmission with steering-column mounted gear lever · Vredestein whitewall tyres emphasize the elegant appearance of the vehicle · Classic Data appraisal over € 32,500 (condition 2+, 2017) · German registration documents and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1964	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	8.100 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.180	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	mittelrot <i>medium red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	81 / 110	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	beige <i>beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	165 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		
Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 2+ <i>Condition</i>	Wert 32.000 € <i>Value</i>	Ausrufpreis 27.500 € <i>Reserve</i>
			Lot 36



OT0036

AUDI

Coupé GT 5 S



Modellbeschreibung *Model description*

Ist das der Ur-Quattro? - Nein, ist er nicht, der sieht nur so aus...

Die Verwechslung war nicht unerwünscht, immerhin musste für den wesentlich selteneren Audi quattro sehr viel mehr Geld in die Hand genommen werden.

Auf Basis des Audi 80 B2 (Typ 81) brachte Audi im Jahr 1980 ein Sportcoupé auf den Markt, auf dem wiederum der legendäre Audi quattro aufbaute. Bis zur A-Säule waren Coupé und der "80" identisch, von den markanten Doppelscheinwerfern des Coupé mal abgesehen. Auffälligste Merkmale am Heck waren die schmalen, hohen Rückleuchten und das Leuchtband. Als Motoren gab es 5-Zylindermotoren für den GT oder die

bewährten 4-Zylindermotoren aus dem Audi 80 für den GL. Coupés der ersten Baujahre mit GT-Ausstattung erkennt man an der dunkleren Folierung der Karosserie unterhalb der Stoßstangen bzw. Seitenleisten. Modelle nach dem Facelift im Sommer 1984

erhielten wuchtigere Front- und Heckpartien, abgeschrägte Scheinwerfergläser und den Heckspoiler des quattro - so dass die beiden sich noch ähnlicher sahen. Als 1988 die Produktion eingestellt wurde, waren knapp 175.000 Coupés gebaut worden.

Is that the original quattro? - No, it is not, it only looks alike...

The confusion was not undesirable, after all, a lot more money changed hands for the much rarer Audi quattro!

In 1981, Audi brought a sports coupé on the market, which was based on the Audi 80 B2 (type 81) and in turn became the basis for the legendary Audi quattro. The coupé and the "80" were identical to the A-pillar apart from the striking twin headlamps of the coupé. The most noticeable features at the rear were the high, narrow taillights and the light band. 5-cylinder engines were available for the GT, as well as the tried and tested 4-cylinder motors from the Audi 80 for the GL. Coupés of the first model years with GT equipment can be recognized by the darker foiling of the body below the bumpers and side skirts.

After the facelift in the summer of 1984, the cars featured bulkier front and rear sections, bevelled headlamp lenses and the rear spoiler of the quattro - which made them look alike even more.

By the time production came to an end in 1988, just short of 175,000 coupés had been built.

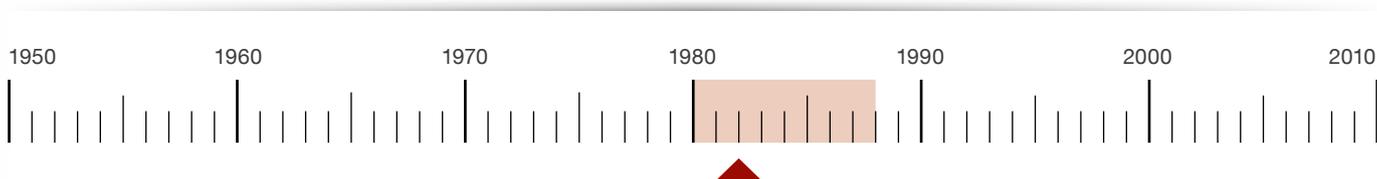
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Audi Coupé, 5-Zylinder mit geringer Laufleistung · ursprünglich in die Schweiz ausgeliefert · der berühmte Reihen-Fünfzylinder, hier in Verbindung mit Automatikgetriebe · keine erkennbaren Spuren von Unfallschäden · gut gepflegtes Interieur mit

minimalen Gebrauchsspuren · Scheinwerfer-Reinigungsanlage · neue Domlager vorn, neue Zündkerzen · Öl und Filter erneuert · Unterboden gewachst · gültige HU bis 07/2020 und H-Kennzeichen

· low mileage 5-cylinder Audi Coupé · originally delivered to Switzerland · famous straight 5 cylinder engine, mated to automatic gearbox · no visible traces of accident damage · well-kept interior with minimal traces of wear and tear · headlight cleaning device · new front strut mounts, new spark plugs · oil and filter replaced · underbody wax sealed · valid technical approval until 07/2020 and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1982	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	83.800 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.920	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	blau-metallic <i>blue-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	85 / 115	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	dunkelblau <i>dark blue</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	5	Interieur <i>Interior</i>	Stoff <i>fabric</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	185 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis **8.500 €**
Reserve

Lot 37



OT0228

MERCEDES-BENZ

280 SLC



Modellbeschreibung *Model description*

Auf der Basis des R107 schuf Mercedes ein Sportcoupé mit der Baureihenbezeichnung C107, welches 1971 erstmals präsentiert und als SLC vermarktet wurde. Der SLC hatte einen gegenüber dem SL volle 36 cm längeren Radstand, 5 Sitzplätze, war geringfügig schwerer als das Cabrio, doch der bessere Luftwiderstandswert machte diesen Nachteil wett, die Spitzengeschwindigkeit war identisch. Stilmerkmale sind die sehr große, gewölbte Heckscheibe sowie die seitlichen Lamellen an den hinteren Fenstern – aus der Not geboren, um die Scheiben vollständig versenken zu können.

Als Motoren standen der Sechszylinder M 110 sowie die Achtzylinder M 116 und M 117 zur Verfügung. Die leistungsstärkste Variante, der 450 SLC 5.0 bzw. ab 1980 der 500 SLC, bot 176 kW (240 PS).

Das Coupé wurde 10 Jahre lang produziert – immer noch eine lange Zeit, wenn auch deutlich kürzer als die 18 Jahre des R107. In dieser Zeit entstanden 62.888 Exemplare – wesentlich weniger, als von der offenen Variante gebaut wurden.

Based on the R107, Mercedes created a sports coupé with the series designation C107, which was first presented in 1971 and marketed as SLC. The SLC's wheelbase was a full 36 cm longer than that of the SL. The coupé was a 5-seater, slightly heavier than the convertible, but the better drag coefficient made up for that, their top speed was identical. Its distinguishing styling cues were the very large, curved rear window and the slats in the back – born out of necessity in order to fully lower the rear side windows. There were the M 110 six-cylinder engine, as well as the M 116 and M 117 eight-cylinder engines to choose from. The most powerful version, the 450 SLC 5.0 or, as of 1980, 500 SLC offered 176 kW (240 hp). The coupé was produced for 10 years – a long time, though considerably shorter than the 18 years of the R107. During this period 62,888 units were built – much fewer than the convertible variant.

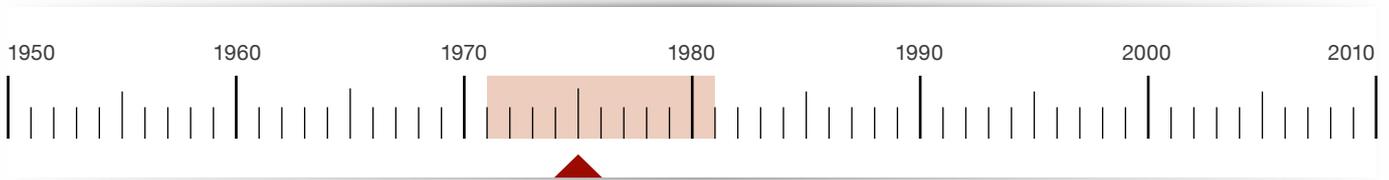
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

- Mercedes-Benz 280 SLC (C107), Baujahr 1975 · Lack in Tunisbeige-metallic (MB Farbcode 462), ein schöner Goldton mit warmem Glanz · olivgrünes Velours-Interieur in gutem Zustand · 2,8 Liter-6-Zylindermotor mit 136 kW (185 PS) und Automatikgetriebe
- in Deutschland ausgeliefert und bis 2017 zugelassen, danach in Frankreich

- Fahrzeug hat altersbedingte Gebrauchsspuren und eine angemessene Patina
- elektrisches Schiebedach und Becker Grand Prix-Radio · französische und deutsche Dokumente, gültige HU bis 02/2019
- ein sofort zulassungsbereites, auffälliges 107er-Coupé

- 1975 Mercedes-Benz 280 SLC (C107) · tunis beige metallic paint (MB colour code 462), a beautiful golden tone with a soft shine · olive green velours interior in good condition · 2.8 litre 6-cylinder engine with 136 kW (185 hp) and automatic gearbox · delivered and registered in Germany until 2017, then in France
- car has age-related traces of use and an appropriate degree of patina · power sunroof and Becker Grand Prix radio · French and German documents, valid technical approval until 02/2019 · an eye-catching 107 coupé ready for instant registration

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1975	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	112.300 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.717	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	beige-metallic <i>beige-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	136 / 185	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grün <i>green</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Velours <i>velours</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	205 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis **9.500 €**
Reserve

Lot 38



XT0282

MERCEDES-BENZ

190 C



Modellbeschreibung *Model description*

Die umgangssprachlich als "kleine Heckflosse" bezeichneten Fahrzeuge der Baureihe W 110 wurden von 1961 bis 1968 hergestellt. Sie gehörten der oberen Mittelklasse von Mercedes an und ersetzten die Ponton-Reihe W120/121. Die Karosserie und die Innenraum- und Kofferraumgrößen sind im Wesentlichen mit der Baureihe W111 ("große Heckflosse") identisch, die bereits 1959 auf den Markt gekommen war. Alle Modelle haben eine ungewöhnliche Instrumentenkonsole mit senkrechtem Walzentachometer („Fieberthermometertacho“),

dessen Anzeige je nach Geschwindigkeit von gelb über rot/gelb bis rot variiert. Bei allen Modellen liegt der Tanknefüllstutzen hinter dem nach unten zu klappenden hinteren Kennzeichen.

Die Karosserie zeichnete sich durch eine bis dahin nicht gekannte passive Sicherheit aus: Sie besaß als erste eine stabile Fahrgastzelle und wirksame Knautschzonen. Mercedes führte umfangreiche Crashtests durch, z. B. brachte man ein Fahrzeug mit 80 km/h über eine Rampe zum Überschlag.

The vehicles colloquially referred to as "little tail fin" of the W 110 series were produced from 1961 to 1968.

They belonged to the upper middle class of Mercedes and replaced the ponton series W120 / 121. Body, interior and luggage room sizes are substantially identical to the W111 series ("large tail fin"), which had entered the market in 1959.

All models have an unusual instrument panel with vertical roller speedometer ("clinical thermometer speed"), where the display varies depending on the speed from yellow through red / yellow to red. All models also have the filler neck located behind the rear license plate, which folds down to allow access.

The body was characterized by a hitherto unknown passive safety: It had for the first time a stable passenger cell and effective deformable zones. Mercedes conducted extensive crash tests, in which a vehicle was pushed over a ramp at 80 km/h in order to make it roll over.

Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

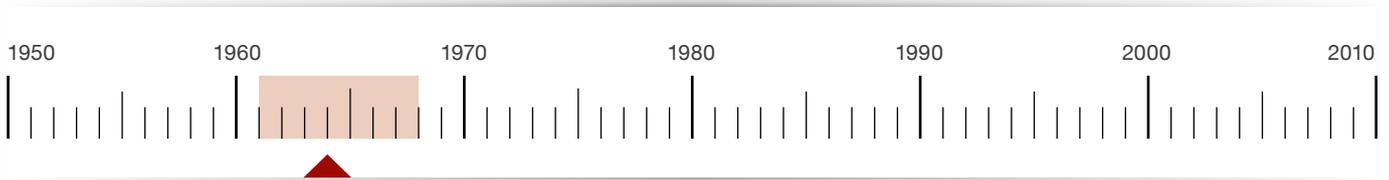
- Mercedes-Benz 190 C, Baujahr 1964, erfolgreicher Teilnehmer der Donau Classics
- ursprünglich in die USA ausgeliefert, lief in Kalifornien · wunderschön lackiert im Original-Farbtönen Weißgrau (MB-Farbcode 158)
- dunkelblaues, nahezu neuwertiges Interieur · heller Dachhimmel ohne die üblichen Kleberflecken · weißes Bakelit-Lenkrad, originales Becker Europa-Radio · unlängst

Inspektion durchgeführt, sämtliche Flüssigkeiten getauscht, zahlreiche Neuteile

- neue Batterie, Lichtmaschine samt Regler
- Radbremszylinder, Bremsbeläge und Spurstangenköpfe · H4-Frontscheinwerfer und ein Satz neuer Vredestein-Weißwandreifen montiert · deutsche Zulassungspapiere und H-Kennzeichen

- Mercedes-Benz 190 C from 1964, successful participant of the Danube Classics · originally delivered to the US, spent most of its life in sunny California
- beautifully painted in the original white grey (MB colour code 158) · dark blue interior in near-mint condition · bright headliner without the usual glue stains
- white Bakelite steering wheel and original Becker Europa radio · recently serviced, all engine fluids exchanged and a number of new parts installed · new battery, generator together with controller · new wheel brake cylinders, brake pads and steering link heads
- H4 headlights have been installed and a set of new Vredestein white wall tyres fitted · German registration documents and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1964	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	65.000 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.971	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	weißgrau <i>white grey</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	59 / 80	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	dunkelblau <i>dark blue</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	145 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis **17.500 €**
Reserve

Lot 39



OT0014

MERCEDES-BENZ

280 SL



Modellbeschreibung *Model description*

Das Mercedes-Benz Cabrio der Reihe R107 ersetzte die "Pagode" W113 im Jahr 1971. Während das abgelöste Modell ausschließlich mit 6-Zylinder-Motoren angeboten wurde, hatte Mercedes den Neuen mit genug Platz unter der Haube für größere Aggregate geplant, gewiss mit Blick auf den nordamerikanischen Markt - und genau dort war der SL dann auch höchst erfolgreich. Über einen Zeitraum von 18 Jahren wurden insgesamt 237.287 Cabrios im Stammwerk Sindelfingen gebaut, die meisten davon mit V8-Motoren unterschiedlichen Hubraums als 350, 380, 420, 450, 500 und 560 SL. 6-Zylinder-Modelle ergänzten das Angebot,

zunächst als 280 SL von 1974 - 1985 und später als 300 SL von 1985 - 1989. Der 560 SL wurde exklusiv für die Märkte in Amerika, Australien und Japan gebaut. Noch schneller war jedoch der 500 SL in seiner europäischen Spezifikation, der aufgrund von Abgasrichtlinien in den USA nicht verkauft wurde. Dank fortwährender Innovation über die vielen Modelljahre setzte der R107 zahlreiche Standards. Als er 1989 schließlich vom R129 abgelöst wurde, schickte er sich bereits an, einer der ewigen Automobilklassiker zu werden.

The Mercedes-Benz roadsters of the R107 series replaced the W113 "pagoda" in 1971. While the outgoing model only featured 6-cylinder engines, Mercedes had planned the new car with enough room for larger power plants under the bonnet, obviously with the North-American market as their main target - and indeed, that is where the SL proved most successful. Over a production run of a full 18 years, a total of 237,287 convertibles were built at the factory's Sindelfingen plant, most of them equipped with V8 engines of varying capacity as 350, 380, 420, 450, 500 and 560 SL. 6-cylinder models were also offered, originally as 280 SL from 1974-1985 and later as 300 SL from 1985-1989. The 560 SL was produced exclusively for the Japanese, American and Australian markets. Even faster, however, was the 500 SL with its European specifications, which was not sold in the US due to emission restraints. Through continuous innovation over the many model years, the R107 set plenty of standards. When it was finally replaced by the R129 in 1989, it was already becoming one of the perennial automobile classics.

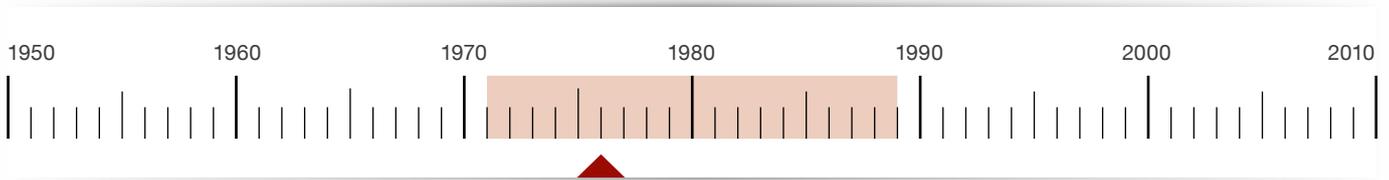
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 280 SL aus der allzeit beliebten Baureihe R107 · Fahrzeug nach europäischer Spezifikation, ausgeliefert und zugelassen in Deutschland · angabegemäß Erstzulassung Mercedes-Benz, nur vom Zweitbesitzer gefahren · roter Lack und rotes Kunstleder-Interieur · Hardtop in Wagenfarbe, schwarzes Verdeck · Classic

Data-Gutachten aus 2017 schätzt Marktwert auf 27.900 € (Zustand 2-) · epochengerechtes Grundig-Kassettenradio verbaut · Wartungsheft und Mercedes-Benz-Datenkarte liegen vor · deutsche Zulassungs-dokumente, gültige HU bis 06/2019 und H-Kennzeichen

· Mercedes-Benz 280 SL from the forever popular R107 series · European specifications car, delivered and registered in Germany · reportedly first registered to MB dealership, exclusively driven by 2nd keeper · red exterior paint and red leatherette interior · matching-colour hardtop and black soft top · Classic Data appraisal from 2017 assesses market value at € 27,900 (condition 2-) · period-correct Grundig cassette radio installed · service booklet and Mercedes-Benz data card available · German registration documents, valid technical approval until 06/2019 and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1976	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	220.900 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.717	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	136 / 185	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	rot <i>red</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	6	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	205 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Wertgutachten <i>Expert report</i>	Zustand 2- <i>Condition</i>	Wert 27.900 € <i>Value</i>
--	---------------------------------------	--------------------------------------

Ausrufpreis <i>Reserve</i>	19.000 €	Lot 40
--------------------------------------	-----------------	---------------



XT0284

PORSCHE

944 S



Modellbeschreibung *Model description*

Der Porsche 944 wurde auf der IAA 1981 vorgestellt. Er basierte technisch wie optisch auf dem 924, der fünf Jahre früher erschienen war. Allerdings wurde der Audi-Motor des 924, der von Porsche-Puristen kritisiert worden war, durch einen echten Porsche-Motor ersetzt: Einen 2,5 Liter-Reihen-Vierzylinder, im Wesentlichen ein halbiertes 5,0 Liter-V8 aus dem 928. Eine Turbo-Version wurde 1985 eingeführt. Weitere Leistungssteigerungen gab es mit dem 944 S im Jahr 1987 und dem 944 S2 im Jahr 1989. Der stärkste Motor in einem

944 war ein 3,0 Liter mit 184 kW (250 PS) und einer Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h - eine beeindruckende Leistung für ein 4-Zylinder-Auto!

Ein Cabrio war nur 1990 und 1991 verfügbar. Dank des Transaxle-Layouts war die Straßenlage des 944 hervorragend, weswegen er 1984 die Auszeichnung "Best Handling Production Car in America" gewann. 1991 wurde der 944 durch den 968 ersetzt, welcher die charakteristischen Stilelemente des 924/944 beibehielt.

The Porsche 944 was presented at the Frankfurt Motor Show in 1981. It was based technically and optically on the 924 which had come out 5 years earlier. The Audi sourced engine of the 924, which had come under criticism by Porsche purists, was replaced by a genuinely Porsche 2.5 litre straight-4, which was effectively half of the 928's 5.0 litre V8.

A turbo version was introduced in 1985, further power increases came with the 944 S in 1987 and the 944 S2 in 1989. The strongest engine available in a 944 was a 3.0 litre with 184 kW (250 hp) and a top speed of 260 km/h – impressive performance for a 4-cylinder car! A convertible was only available in 1990 and 1991. Owing to its transaxle layout, handling of the 944 was superb, which is why it won the "Best Handling Production Car in America" award in 1984. In 1991, the 944 was replaced by the 968 which retained the characteristic styling cues of the 924/ 944.

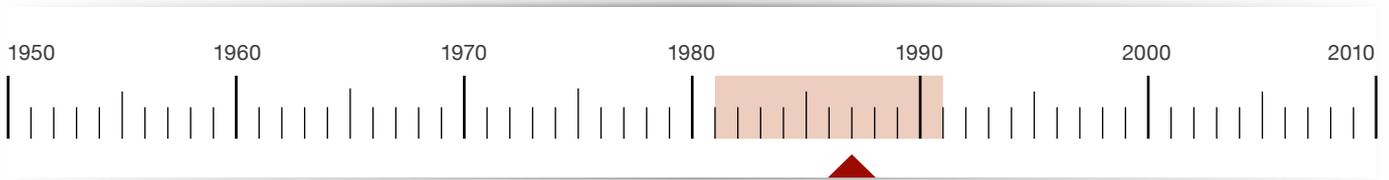
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Porsche 944 S, Baujahr 1987, in schöner Farbkombination · Lackfarbe Maraschino-rot-metallic (Porsche-Farbcode LY3V) · farblich passendes Teilleder-Interieur in gutem Zustand · Fahrzeug mit europäischer Spezifikation, kein US-Import · 2,5 Liter-4-Zylindermotor mit 140 kW (190 PS), gekoppelt an 5-Gang-Schaltgetriebe · Inspektion vor kurzem durchgeführt, Motorflüssigkei-

ten getauscht · neue Kraftstoffpumpe und -leitungen, neue Batterie, Elektrik erneuert · Becker Indianapolis-Radio an Bord · elektrisch verstellbare Sportsitze · luxemburgische Zulassungsdokumente · gültige HU bis 02/2020 und H-Kennzeichen

· 1987 Porsche 944 S in beautiful colour combination · painted in Maraschino red metallic (Porsche colour code LY3V) · matching colour part-leather interior in good condition · European specifications car, no US import · 2.5 litre 4-cylinder engine with 140 kW (190 hp), mated with 5-speed manual gearbox · vehicle recently serviced, engine fluids renewed · new fuel pump and lines, new battery, electrical system overhauled · Becker Indianapolis radio on board · electrically adjustable sports seats · Luxembourgish registration documents · valid technical approval until 02/2020 and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1987	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	87.000 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	2.449	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	140 / 190	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	burgund <i>burgundy</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Teilleder <i>part leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	228 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis
Reserve

18.500 €

Lot
41



OT0237

MERCEDES-BENZ

500 SL (R129)



Modellbeschreibung *Model description*

Auf dem Genfer Autosalon 1989 präsentierte Mercedes-Benz seinen neuen SL der Baureihe R129. Der Vorgänger war stolze 18 Jahre auf dem Markt, so dass die Zielgruppe reif für den neuen Wagen war und ihn enthusiastisch aufnahm: Frühe Käufer mussten sich mit einer Wartezeit von mehreren Jahren abfinden. Die aerodynamische, keilförmige Linienführung von Bruno Sacco wurde mit dem internationalen "Car Design Award" ausgezeichnet. In technologischer Hinsicht war der neue SL sehr fortschrittlich, speziell mit Blick auf seine Sicherheitsmerkmale. Dazu gehörte ein sensorgesteuerter automatischer Überrollbügel, der bei

Bedarf in 0,3 Sekunden ausgefahren wird, sowie Integralsitze.

Das Cabriovertop wurde nicht mehr manuell betätigt wie noch beim R107, sondern elektrohydraulisch; es öffnet und schließt innerhalb von 30 Sekunden. Das Hardtop aus Aluminium war etwa 10 kg leichter als das des Vorgängermodells.

Der R129 war mit einer Vielzahl von Motoren lieferbar, von 2,8 Litern bis zu 7,3 Litern Hubraum bei den seltenen AMG V12-Modellen. Nach 12 Jahren und zwei Modellpflegen (1995 und 1998) hatten insgesamt 204.940 Einheiten die Produktionshallen verlassen, die meisten davon mit V8-Motoren.

At the 1989 Geneva Motor Show, Mercedes-Benz presented the new SL from the R129 series. Its predecessor had been on the market for no less than 18 years, so the target group was more than ready for the new car and received it enthusiastically – so much so that early customers had to put up with a delivery period of several years. The aerodynamical wedge-shape design by Bruno Sacco won the international "Car Design Award". Technologically, the new SL was very advanced, especially with regards to its safety features. They comprised a sensor-controlled automatic roll-over bar which would be raised within 0.3 seconds if needed, as well as integral seats.

The fabric top mechanism was no longer manually operated as it had been in the R107, but electrohydraulically, it opened and closed within 30 seconds. The aluminium hardtop weighed about 10 kg less than the one of its predecessor. The R129 was available with a variety of engines, from 2.8 litres of capacity all the way up to 7.3 litres in the rare AMG V12 variants. A total of 204,940 examples were built over the course of 12 years, with two facelifts in 1995 and 1998, most of them equipped with V8 engines.

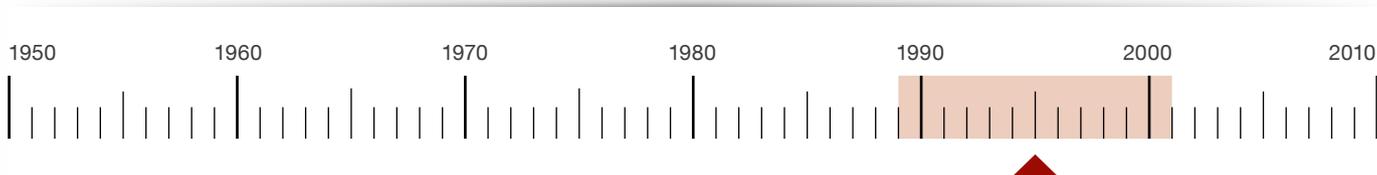
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· attraktiver und gut gepflegter Mercedes-Benz SL 500 (R129) aus dem Jahr 1995 · nur 49.000 Meilen auf dem Wegstreckenzähler · 5,0 Liter-V8-Motor mit 235 kW (320 PS) und Automatikgetriebe · Fahrzeug lief in Florida · brilliantsilber-metallicfarbener Lack mit grauem Lederinterieur und schwarzem Verdeck · außergewöhnlich guter originaler

Erhaltungszustand innen und außen · angabegemäß unfallfreies Fahrzeug · Zusatzausstattung beinhaltet BOSE-Soundsystem, Klimaautomatik und Alarmanlage · elektrisch verstellbare Sitze mit Memoryfunktion, Telefon-Festeinbau · gültige HU bis 07/2020, sofort zulassungsbereit · ein Traumwagen der 1990er in Bestform

· attractive and well-kept 1995 Mercedes-Benz SL 500 (R129) · only 49,000 mls on the odometer · 5.0 litre V8 engine with 235 kW (320 hp) and automatic gearbox · vehicle used to run in Florida · brilliant silver metallic paintwork, grey leather interior and black convertible top · exceptionally good original state of preservation inside and out · reportedly accident-free car · options include BOSE audio system, climate control and car alarm · electrically adjustable seats with memory function, car phone installation · valid technical approval until 07/2020, ready for instant registration · a 1990s dream car in great shape

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1995	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	49.000 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.973	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	silber-metallic <i>silver-metallic</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	235 / 320	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	grau <i>grey</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	250 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis **19.000 €**
Reserve

Lot 42



XT0294

LANCIA

Fulvia 1.3 S



Modellbeschreibung *Model description*

Nach einer zehnjährigen Produktionsphase und über 100.000 gebauten Einheiten war der Lancia Appia 1963 reif für eine Ablösung – und was für einen Nachfolger er bekam! Lancia, damals noch eine eigenständige Firma, präsentierte den Fulvia, ein durch und durch modernes Auto mit gerader Linienführung und der richtigen Prise Konservatismus, um eine breite Käuferschicht anzusprechen. Der Firmentradition folgend war der Wagen mit einem V4-Motor ausgerüstet, der ursprünglich 44 kW (60 PS) aus gerade mal 1,1 Litern Hubraum holte. Mit Scheibenbremsen an allen vier Rädern und optimaler Gewichtsverteilung überzeugte er mit besten Fahreigenschaften und wurde auch im Motor-

sport erfolgreich. Selbstverständlich folgten schnell stärkere Motoren, bis hin zum 1,6 HF mit 86 kW (117 PS). Als Karosserieform gab es neben der 4-türigen Limousine (Berlina) zwei verschiedene Coupés, eines "nach Art des Hauses", das andere von Zagato. Die Limousine erhielt im Jahr der Fiat-Übernahme, 1969, eine Modellpflege, das Werkscoupé wurde 1971 modernisiert. Dieses überlebte die Limousine, welche 1972 eingestellt wurde, um weitere vier Jahre. Insgesamt wurden knapp 340.000 Fulvias gefertigt, ca. 190.000 Limousinen und 140.000 Coupés. Bei Sammlern besonders begehrt sind die 1,6 HF Coupés der Serie I, dank ihrer großen inneren Scheinwerfer "Fanalone" genannt.

After a production run of 10 years and over 100,000 units built, the Lancia Appia in 1963 was ripe for a replacement. And what a successor it got! Lancia, at the time still an independent company, presented the Fulvia, a thoroughly modern car with straight lines, and just a titch conservative to appeal to a multitude of buyers. Following the company's tradition, the car came with a V4 engine, which originally produced 44 kW (60 hp) from no more than 1.1 litres of capacity. Equipped with disc brakes on all four wheels and an excellent weight distribution, the car soon earned itself a reputation for its superb handling and became successful in motor sports. Of course, larger engines quickly followed, culminating in the 1.6 HF with a power output of 86 kW (117 hp). Body styles comprised the Berlina, or 4-door saloon, as well as two different coupé variants, one designed in-house, one by Zagato. The sedan received a facelift in 1969, the year of the Fiat takeover, while the factory coupé was modernized in 1971. It became the last Fulvia model in production, outliving the sedan – phased out in 1972 – by another four years. In total, nearly 340,000 Fulvias were built, approximately 190,000 sedans and 140,000 coupés. Particularly popular with collectors are the 1.6 HF series I coupés, nicknamed "Fanalone" because of their large inner headlights.

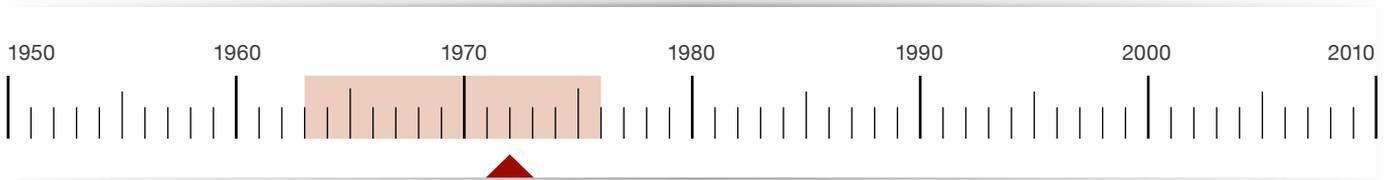
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

- Lancia Fulvia 1.3 S (Serie II), Baujahr 1972 · in Italien ausgeliefert und 2018 nach Deutschland importiert · dunkelroter Lack und schwarzes Kunstleder-Interieur · hübsches Holzlenkrad und Armaturenbrett
- sauberer Motorraum für den 1,3 Liter-V4 mit einer Leistung von 66 kW (90 PS) ·

- 5-Gang-Handschaltung · Motor und Getriebe funktionieren angabegemäß einwandfrei
- neue Reifen, neuer Auspuff und Stoßdämpfer · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 05/2020 und H-Kennzeichen

- 1972 Lancia Fulvia 1.3 S (Series II) · originally registered in Italy, imported into Germany in 2018 · dark red exterior and black leatherette interior · beautiful wooden steering wheel and dashboard · clean engine bay houses the 1.3 litre V4 engine with 66 kW (90 hp) of power · 5-speed manual gearbox · engine and gearshift are said to operate very smoothly · new tyres, new exhaust and shock absorbers · German registration documents, valid technical approval until 05/2020 and historic plates

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1972	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	87.800 km
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	1.298	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	rot <i>red</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	66 / 90	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	schwarz <i>black</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	4	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	170 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 <p>... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.</p>
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis **14.000 €**
Reserve

Lot 43



XT0281

PORSCHE

928



Modellbeschreibung *Model description*

Das hätte der Thronfolger werden sollen, der Nachfolger des ewig jungen 911, von dem man Ende der 1960er glaubte, er hätte seine beste Zeit hinter sich und keine große Zukunft mehr. Daher wurde ein radikal anderes Layout gewählt: Das neue Spitzenmodell sollte ein luxuriöser Gran Turismo (Tourenwagen) sein, mit einem kräftigen wassergekühlten V8 vorne, der 176 kW (240 PS) aus 4,5 Litern Hubraum leistete, und der Transaxle-Anordnung, die eine Gewichtsverteilung von fast 50/50 (vorn/hinten) ermöglichte. Der 928 wurde 1977 auf dem Genfer Auto-Salon vorgestellt. 1978 gewann er die begehrte Auszeichnung

"Europäisches Auto des Jahres", als erster Sportwagen überhaupt – ein klares Indiz dafür, wie weit der 928 sowohl technisch als auch vom Design her seiner Zeit voraus war. Viele Porsche-Freunde schwankten dennoch zwischen Mißtrauen und grundsätzlicher Ablehnung, und der 911 verkaufte sich weiter. Nichtsdestotrotz wurde der 928 ein Erfolgsmodell und über stolze 18 Jahre hinweg produziert. Spätere Modelle waren mit einem 5,4 Liter-Motor ausgestattet, mit bis zu 257 kW (350 PS). Nur jeder fünfte aller 928 war handgeschaltet!

This was supposed to be the heir to the throne, successor to the forever-young 911, which in the late 1960s was thought to be way past its prime, with not much of a future ahead. Hence a radically different layout was favoured: The new top-of-the-range model was designed to be a luxury touring car, with a powerful watercooled V8 engine in the front, providing 176 kW (240 hp) from 4,5 litres of displacement, and a transaxle layout, which enabled a weight distribution of nearly 50/50 (front/rear). The 928 debuted in 1977 at the Geneva Motor show. In 1978, it won the coveted "European Car of the Year" award, as the first sports car ever – a clear indication of just how advanced the 928 was both technically, as well as with regards to styling. Many Porsche enthusiasts, however, greeted the 928 with something ranging from suspicion to downright rejection, as the 911 continued to sell. Nevertheless, the 928 became a success in its own right, with a construction period of no less than 18 years. Later models featured a 5.4 litre engine with up to 257 kW (350 hp). Only about 1/5 of all 928 came with a manual gearbox!

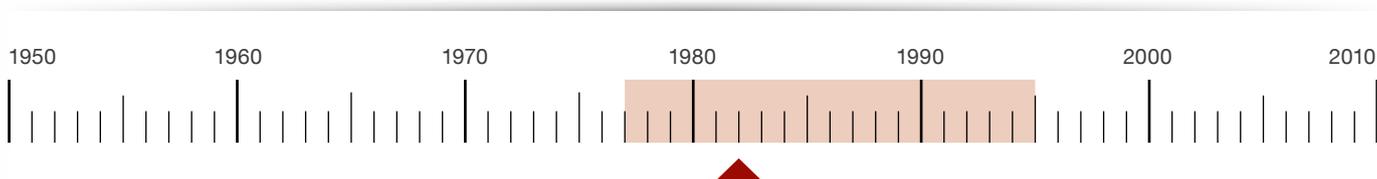
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

- seltener, handgeschalteter Porsche 928 · Originalmotor und Originalgetriebe · 1982 gebaut und in die USA ausgeliefert, 2017 reimportiert · Lack Schwarz-metallic (Porsche-Farbcode U7U7), braunes Lederinterieur · innen wie außen gepflegt, lediglich geringe Gebrauchsspuren
- Motorraum sauber und trocken

- gerade mal 56.000 Meilen auf dem Wegstreckenzähler, Ziffernblatt auf km-Anzeige getauscht · sauberer Cafax-Bericht · Extras ab Werk beinhalten elektrisches Schiebedach, Alarmanlage und Sperrdifferential · Borla Edelstahl-Auspuff montiert · Porsche-Herkunftszertifikat liegt vor

- rare manual trans Porsche 928 · matching numbers vehicle · built in 1982 and delivered to the US, re-imported in 2017 · black metallic paintwork (Porsche colour code U7U7) with brown leather interior · well-kept car inside and out, only minor traces of use · engine compartment dry and clean · only 56,000 miles on the odometer, speedometer scale converted to km · clean Carfax report · optional equipment includes electric sunroof, alarm system and locking differential · Borla stainless steel exhaust fitted · Porsche Certificate of Authenticity available

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1982	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	56.500 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	4.474	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	schwarz <i>black</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	170 / 231	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	braun <i>brown</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Leder <i>leather</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	230 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Schaltgetriebe <i>manual transmission</i>		

Ausrufpreis **27.000 €**
Reserve

Lot 44



OT0219

MERCEDES-BENZ

380 SL



Modellbeschreibung *Model description*

Die SL-Baureihe R 107, die 1971 als Nachfolger der sogenannten „Pagode“ (Baureihe W113) auf den Markt kam, begründete mit den Breitband-H4-Scheinwerfern und den großen geriffelten Rückleuchten eine neue Gestaltungslinie bei Mercedes-Benz. Dass diese Linienführung auch heute noch ankommt, zeigt die Tatsache, dass SLs der R107-Baureihe in der Beliebtheitsskala der Deutschen an dritter Stelle stehen, nur

übertrifft vom Käfer und der Mercedes-Baureihe W123 (bei vielfach höheren gebauten Stückzahlen!).

Wie bereits beim Vorgängermodell stellten die USA den größten Absatzmarkt. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge war mit den großvolumigen V8-Motoren ausgestattet.

The SL series R 107, which came on the market in 1971 as the successor to the so-called "Pagoda" (W 113 series), established a new line of design at Mercedes-Benz with its broad H4 headlights and large ribbed tail lights.

The fact that this styling is well received even today, is proven by the number of registered historic vehicles in Germany: The R107 SLs take third place of popularity, only surpassed by the VW beetle and the Mercedes W 123 series (both of which were built in much higher numbers!).

As with the previous model, the US formed the largest market. The vast majority of the vehicles was equipped with high capacity V8 engines.

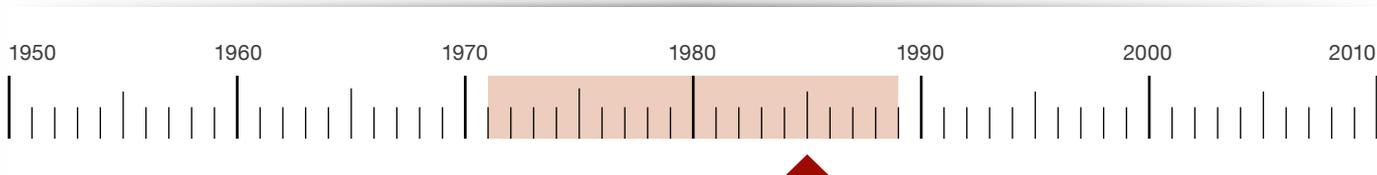
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· sehr eleganter, gepflegter 380 SL der Baureihe R107 · im Jahr 2014 aus den USA reimportiert · hellbeiges MB Tex-Interieur · Mittelarmlehne und Wurzelholz-Mittelkonsole · abgelesener Tachostand von 191.400 Meilen · attraktives Dunkelblau, Lack und

Chrom in gutem Zustand · Hardtop in Wagenfarbe ebenfalls gut erhalten · Bedienungsanleitung, Service-Historie und einzelne Reparaturbelege vorhanden · gültige HU bis 06/2019 und H-Kennzeichen · ein Cabrio zum Einsteigen und Wohlfühlen

· very elegant, well-kept 380 SL from the R107 series · re-imported from the US in 2014 · light beige MB tex interior · centre arm rest and burlwood centre console · unwaranted mileage of 191,400 mls · attractive dark blue, paint and chrome in good condition · body-coloured hardtop also in good shape · owner's manual, service history and various repair receipts available · valid technical approval until 06/2019 and historic plates · a convertible to get on board and feel at home

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung <i>First registration</i>	1985	Tacho (abgelesen) <i>Odometer (unwarranted)</i>	191.300 mls
Hubraum (ccm) <i>Engine capacity (cm³)</i>	3.793	Farbe (außen) <i>Colour (outside)</i>	dunkelblau <i>dark blue</i>
Leistung (kW/PS) <i>Power output (kW/hp)</i>	114 / 155	Farbe (innen) <i>Colour (inside)</i>	hellbeige <i>light beige</i>
Zylinder <i>Cylinders</i>	8	Interieur <i>Interior</i>	Kunstleder <i>leatherette</i>
Höchstgeschwindigkeit <i>Top speed</i>	185 km/h	Weitere Informationen ... <i>Additional information ...</i>	 ... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abschnappen dieses QR-Codes.
Getriebeart <i>Transmission</i>	Automatik <i>automatic transmission</i>		

Ausrufpreis **14.500 €**
Reserve

Lot 45



OT0054

Lot
46-49

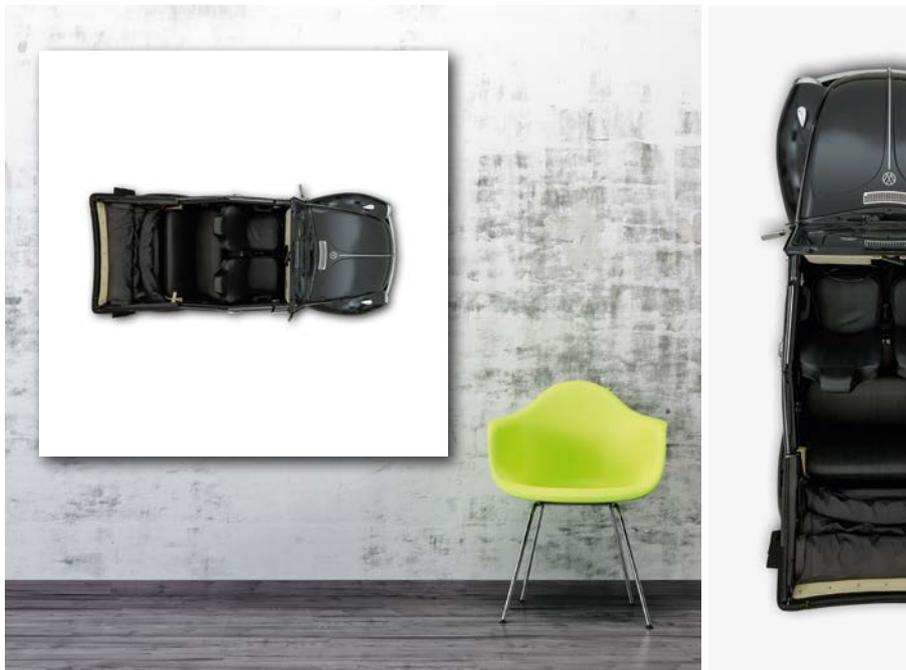
AUTOMOBILIA

Lot
46

VOLKSWAGEN KÄFER OVALI

Kunstdruck *artwork*

- 2017
- Material: Direktdruck auf Alu-Dibond Fineart 3 mm
- mit Aluminium-Schiene
- Format: 100 x 100 cm
- 2017
- material: direct print on Alu-Dibond Fineart 3 mm
- with aluminium rail
- dimensions: 100 x 100 cm



AA0165

Ausrufpreis
Reserve

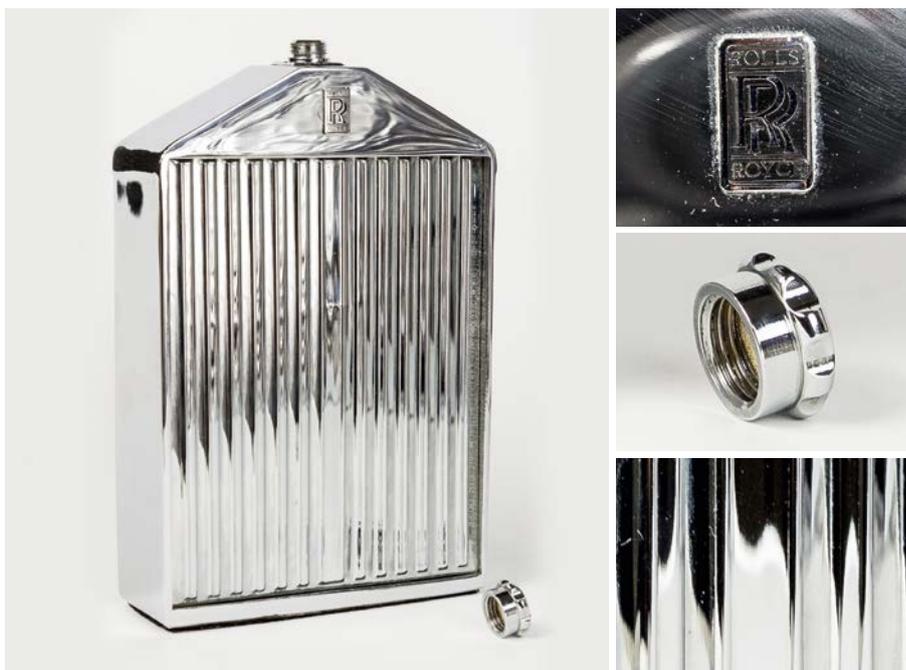
150 €

Lot
47

ROLLS ROYCE KÜHLERGRILL-KARAFFE

Sammlerstück *collector's item*

- Verchromtes Metallgehäuse mit emailliertem Rolls Royce-Emblem
- Auf der Rückseite Sichtfenster zur Kontrolle des Inhalts, die Signatur Ruddspeed Ltd. sowie die Modellnummer 910435
- Hergestellt in den 60er-Jahren
- Höhe 20 cm, Breite 12 cm, Tiefe 4,4 cm, Gewicht 1.085 Gramm
- Sehr guter Zustand, ein Highlight für die Sammlung jedes Rolls Royce-Enthusiasten
- 1960s iconic Rolls-Royce radiator shaped decanter by „Ruddspeed Ltd.“
- Heavy chrome plated metal surrounding a glass container
- Very good condition
- Collector's item not only for Rolls-Royce enthusiasts



AA0019

Ausrufpreis
Reserve

500 €

GRANDPRIX ORIGINALS HERRENSHIRT

Kleidung *dress*

Lot
48



- Herren-T-Shirt
- Farbe: olive
- Größe: XL
- Material: hochwertige Baumwolle
- mit Gulf-Logo-Transferdruck
- offiziell lizenziert, nur bei GPO erhältlich

- *men's t-shirt*
- *colour: olive*
- *size: XL*
- *material: high quality cotton*
- *with Gulf logo of transferprinting-method*
- *officially licensed, only available at GPO*

Ausrufpreis 50 €
Reserve

AA0154

LANCIA FULVIA WERKSTATT-DIORAMA

Modellbau *Modelling*

Lot
49



- in Handarbeit gefertigtes Einzelstück, ca. 60 Arbeitsstunden
- Lancia Fulvia Rallye Werkstatt-Diorama mit Mechaniker, echtem Steinboden, viel Holz
- sowie Zubehör und Werkzeug
- Maßstab 1:18, 40 x 25 cm

- *one of a kind hand-crafted piece, approx. 60 working hours*
- *Lancia Fulvia Rallye workshop diorama with mechanic, genuine stone floor and lots of wood*
- *with plenty of accessories and tools*
- *scale 1:18, 40 x 25 cm*

Ausrufpreis 900 €
Reserve

AA0168

REGISTRIERUNG

als Bieter



Bitte senden Sie das ausgefüllte Formular und eine Kopie Ihres Personalausweises bis spätestens 16.11.2018 an info@classicbid.de oder faxen Sie es an +49 6727 89718-255.

Please send the completed form together with a copy of your identity card / passport before 16. November 2018 to info@classicbid.de or fax it to +49 6727 89718-255.

Auktion am 17.11.2018 auf der RETRO CLASSICS COLOGNE

Auction on 17. November 2018 at RETRO CLASSICS COLOGNE

Firma: _____
Company

Name, Vorname: _____
Surname, first name

Adresse: _____
Address

PLZ: _____ Ort: _____ Land: _____
Postcode City Country

Telefon: _____ Fax: _____
Phone No. Fax No

E-Mail: _____
E-Mail

Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Auktion & Markt AG (siehe S. 85 – 87)

The general terms and conditions of Auktion & Markt AG apply (Page 85 – 87)

Datum
Date

Unterschrift
Signature

SCHRIFTLICHES GEBOT

Anmeldung



Bitte senden Sie das ausgefüllte Formular und eine Kopie Ihres Personalausweises bis spätestens 16.11.2018 an info@classicbid.de oder faxen Sie es an +49 6727 89718-255

Please send the completed form together with a copy of your identity card / passport before 16 November 2018 to info@classicbid.de or fax it to +49 6727 89718-255.

Firma: _____
Company

Name, Vorname: _____
Surname, first name

Adresse: _____
Address

PLZ: _____ Ort: _____ Land: _____
Postcode City Country

Telefon: _____ Fax: _____
Phone No. Fax No.

E-Mail: _____
E-Mail

Für folgende Fahrzeuge gebe ich mein unwiderrufliches Gebot ab (zzgl. 10 % Aufgeld):

I hereby authorise you to bid on my behalf (plus 10 % surcharge):

Position/Lot	Bezeichnung	Ausruf	Gebot in € bis max.
<i>Lot No.</i>	<i>Description</i>	<i>Call</i>	<i>Maximum bid in €</i>

_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Auktion & Markt AG (siehe S. 85 – 87)

The general terms and conditions of Auktion & Markt AG apply (Page 85 – 87)

Datum _____ Unterschrift _____
Date Signature

FAHRZEUGE BEI CLASSICBID VERSTEIGERN

| So wird's gemacht!

Einen Oldtimer oder Youngtimer in einer Classicbid-Auktion versteigern – wie geht das?

1

Nach einer ersten Kontaktaufnahme lassen wir Ihnen einen **Erfassungsbogen** zukommen. Bitte füllen Sie diesen möglichst vollständig – **inklusive Ihrer Preisvorstellung** – aus und senden Sie ihn dann zusammen mit einigen aussagekräftigen Fotos Ihres Fahrzeuges an uns zurück. Wir sichten Ihre Daten und setzen uns schnellstmöglich mit Ihnen in Verbindung. Das Ausfüllen des Bogens ist **völlig unverbindlich**.

2

Gemeinsam mit Ihnen legen wir den so genannten **Ausrufpreis** für das Fahrzeug fest. Die im Erfassungsbogen abgefragten Informationen dienen als Grundlage für die Preisfindung. Je mehr Informationen Sie uns zukommen lassen, um so besser ist eine realistische Preiseinschätzung unsererseits möglich.

3

Wenn Sie sich dazu entschlossen haben, Ihr Fahrzeug über Classicbid zu versteigern, vereinbaren wir einen Termin für die **Anlieferung** Ihres Fahrzeuges in unserem Classicbid Zentrum Rheinhessen in Grolsheim (bei Bingen). Die Anlieferung sollte **spätestens sechs Wochen vor der Auktion** erfolgen.

Und was kostet das?

- Die Einlieferungsgebühr beträgt grundsätzlich 714,- € (inkl. MwSt.).
- Im Verkaufsfall fällt eine Versteigerungsgebühr in Höhe von 5,95 % (einschl. MwSt.) vom **Hammerpreis** an, auf welche die Einlieferungsgebühr angerechnet wird.

In diesen Gebühren sind die Fahrzeugfassung und -beschreibung, die Erstellung professioneller Fotoaufnahmen sowie die Formulierung der Modellhistorie enthalten. Zudem sind die Veröffentlichungen des Fahrzeugangebotes auf unserer Webseite www.classicbid.de, in unserem gedruckten Katalog, auf Partnerportalen und auf unserem geschlossenen Händlerportal autobid.de mit ca. 25.000 registrierten KFZ-Händlern inklusive.

Falls Sie noch Fragen haben sollten, sprechen Sie uns bitte an!

Ausrufpreis, Startgebot, Hammerpreis ...?

Der **Ausrufpreis** ist der Preis, zu dem Sie bereit sind, Ihr Fahrzeug abzugeben. Zu diesem Preis wird das Fahrzeug bei uns in der Auktion angeboten und bei Erreichen oder Überschreiten verkauft. In der Auktion sind Gebote 20 % unter dem Ausrufpreis möglich, dies ist das sogenannte **Startgebot**.

Der **Hammerpreis** ist das in einer Auktion erreichte Höchstgebot. Ist die Auktion beendet und der Hammerpreis liegt unter dem Ausrufpreis, befindet sich das Fahrzeug „**im Vorbehalt**“. In diesem Fall entscheiden Sie, ob das Fahrzeug zum erreichten Höchstgebot verkauft werden soll.

Stand: 02/2018

So erreichen Sie uns:

Rufen Sie uns an: **06727 89718-100** oder schreiben Sie uns eine E-Mail an info@classicbid.de.

Allgemeine Geschäftsbedingungen für Classicbid

Diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen beinhalten Regelungen für Verbraucher wie auch Unternehmer. Sofern nicht ausdrücklich anders geregelt, finden die jeweiligen Regelungen gleichermaßen Anwendung auf Verbraucher und Unternehmer. Sollten einzelne Bestimmungen ausschließlich auf Verbraucher oder ausschließlich auf Unternehmer Anwendung finden, ist dies besonders gekennzeichnet.

I. Verwender und Gegenstand dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen, anderweitige Geschäftsbedingungen, Direktverkauf, anwendbares Recht

1. Verwender dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen

Verwender dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist die Auktion & Markt Aktiengesellschaft, gegründet nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland, mit Sitz in Wiesbaden, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Wiesbaden unter der Registernummer HRB 20968.

2. Gegenstand dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen

Gegenstand dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist die Regelung der Versteigerung und des Freiverkaufs von beweglichen Sachen (nachfolgend „Sache“ genannt) von dem Verwender als Unternehmer (nachfolgend „Versteigerer“ genannt) an Personen, die Unternehmer oder Verbraucher (nachfolgend „Käufer“ oder „Verbraucher“ und „Unternehmer“ genannt) sein können. Die Versteigerung oder der Verkauf findet entweder auf fremde Rechnung und in eigenem Namen (Verkaufskommission) oder in fremdem Namen und fremde Rechnung (Vermittlungsleistung) oder in eigenem Namen und auf eigene Rechnung (Eigenhandel) des Versteigerers statt.

Die Versteigerung oder der Verkauf erfolgen entweder live und/oder über die Online-Plattform unter der URL www.Autobid.de.

3. Anwendungsbereich und Anderweitige Allgemeine Geschäftsbedingungen

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen finden Anwendung auf alle Arten von Classicbid-Veranstaltungen, es sei denn der Versteigerer erklärt gesonderte Allgemeine Geschäftsbedingungen für anwendbar. Die nachstehenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen gelten auch für zukünftige Classicbid-Veranstaltungen, sofern sie nicht vom Versteigerer vor den künftigen Geschäften durch andere ersetzt und dem Käufer mitgeteilt wurden. Entgegenstehende Allgemeine Geschäftsbedingungen des Käufers gelten nicht, auch wenn Ihnen der Versteigerer nicht ausdrücklich widerspricht.

4. Anwendbares Recht

Es gilt ausschließlich das Recht der Bundesrepublik Deutschland. Handelt es sich bei dem Kunden um einen Verbraucher, gilt dies nicht für zwingende Bestimmungen des Aufenthaltsstaates des Verbrauchers.

II. Anmeldung als Käufer, Zulassung als Käufer, Sonstiges

1. Anmeldung als Käufer

a) Jeder Käufer muss sich vor der ersten Teilnahme an einer Versteigerung schriftlich anmelden und registrieren lassen.

b) Ist der Käufer Verbraucher, hat er vor der Zulassung seine persönlichen Daten mitzuteilen und durch Vorlage eines gültigen Personalausweispapieres nachzuweisen.

c) Ist der Käufer Unternehmer, hat er vor der Zulassung zur Abgabe von Angeboten seine Unternehmereigenschaft nachzuweisen.

Bei Käufern mit Sitz innerhalb des Staatsgebiets der Bundesrepublik Deutschland sind zum Nachweis stets erforderlich: Kopie der Gewerbeanmeldung, bei im Handelsregister eingetragenen Kaufleuten und Gesell-

schaften ein Handelsregisterauszug, eine Kopie des Personalausweises des Geschäftsinhabers bzw. der im Handelsregister eingetragenen vertretungsberechtigten natürlichen Person.

Bei Käufern mit Sitz außerhalb des Staatsgebiets der Bundesrepublik Deutschland sind zusätzlich jeweils beglaubigte Übersetzungen der vorstehenden fremdsprachigen Dokumente in die deutsche Landessprache erforderlich, bei Käufern mit Sitz in einem Staat der Europäischen Union und bei Käufern mit Sitz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland ist zusätzlich die Mitteilung der ihnen erteilten gültigen Umsatzsteueridentifikationsnummer erforderlich.

Käufer aus anderen EU-Staaten als der Bundesrepublik Deutschland müssen vor ihrer Angebotsabgabe auf umsatzsteuerrechtlich regelbesteuerte Sachen außerdem die ihnen erteilte gültige internationale Umsatzsteueridentifikationsnummer dem Versteigerer schriftlich mitteilen und dabei schriftlich gegenüber dem Versteigerer garantieren, dass die gekaufte Sache unverzüglich in einen anderen EU-Staat außerhalb der Bundesrepublik Deutschland verbracht wird.

d) Alle Käufer haben neben den vorgenannten Dokumenten ein Registrierungsformular zu unterzeichnen und müssen die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Versteigerers bestätigen. Im Übrigen behält sich der Versteigerer die Art der Anmeldung und vorzulegenden Dokumente vor.

2. Zulassung als Käufer

Erfüllt der Käufer alle Voraussetzungen, erhält er vom Versteigerer eine Registrierungsbestätigung. Diese enthält die von dem Versteigerer bestimmte Bieternummer. Mit der Bieternummer und bei Erfüllung aller weiteren Voraussetzungen nach diesen Allgemeinen Geschäftsbedingungen, kann der Käufer an den Versteigerungen des Versteigerers teilnehmen.

3. Sonstiges

Jeder Käufer hat Veränderungen seiner Daten (z. B. Name, Sitz, Adresse) dem Versteigerer unverzüglich schriftlich mitzuteilen.

Im Übrigen behält sich der Versteigerer die Zulassung als Käufer zu einer Versteigerung vor. Der Versteigerer wird die Zulassung nicht unbillig verweigern.

III. Versteigerungskatalog, Detailangaben

Der Versteigerer schreibt Sachen in Versteigerungskatalogen aus. Jede Sache ist darin mit einem Ausrufpreis versehen. Mit der Veröffentlichung des Versteigerungskatalogs fordert der Versteigerer den Käufer zur Abgabe von Angeboten auf.

Die Detailangaben in den Versteigerungskatalogen sowie sonstige Angaben zu den Sachen, stammen von dem Einlieferer und sind von dem Versteigerer nicht auf Richtigkeit geprüft worden. Der Käufer hat die Angaben auf Richtigkeit zu prüfen, der Versteigerer übernimmt ausdrücklich keine Gewähr oder Garantie für die Richtigkeit dieser Angaben.

IV. Zu-Stande-Kommen eines Vertrages

1. Zuschlag, Annahme des Angebots

Der Zuschlag wird erteilt, wenn nach mehrfachem Aufruf eines Angebots kein Übergebot abgegeben wird. Der Versteigerer behält sich die Erteilung des Zuschlags vor und kann die Erteilung verweigern. Geben mehrere Käufer zeitgleich ein gleichlautendes Angebot ab und wird nach mehrfachem Aufruf kein Übergebot abgegeben, entscheidet das Los über den Zuschlag. Kann eine Einigung über den Zuschlag nicht sofort erzielt werden, gelangt die Sache nochmals zur Versteigerung. Der Versteigerer ist befugt, einen erteilten Zuschlag zurückzunehmen und die Sache erneut anzubieten, wenn irrtümlich ein rechtzeitig abgegebenes Übergebot übersehen worden ist oder sonstige

KLASSIKER-AUKTION

AGB

Zweifel über den Zuschlag bestehen. Der Zuschlag verpflichtet zur Abnahme der Sache.

Angebote des Käufers unterhalb des Ausrufpreises (nachfolgend „im Vorbehalt“ genannt) kann der Versteigerer ablehnen. Der Versteigerer wird – sofern er nicht von seinem Recht Gebrauch macht, Angebote nicht anzunehmen – das höchste Angebot annehmen. Die Annahme des Angebots erfolgt durch mehrfachen Aufruf. Im Übrigen verzichtet der Käufer auf eine gesonderte Annahmeerklärung.

Bei Angeboten im Vorbehalt entscheidet der Versteigerer innerhalb von einer Woche nach Ablauf der Versteigerung, ob er das Angebot des Käufers annimmt. Die Mitteilung der Annahme eines Angebots unter Vorbehalt erfolgt mündlich, telefonisch oder per E-Mail. Im Übrigen verzichtet der Käufer auf eine gesonderte Annahmeerklärung.

2. Angebotsfrist, Angebote, Bindung an Angebote

Erfolgt der Zuschlag unter Vorbehalt, ist der Käufer nach Ablauf der Versteigerung eine Woche lang an sein Angebot gebunden. Erhält er nicht innerhalb der genannten Frist den vorbehaltlosen Zuschlag, erlischt dieser. Der Versteigerer kann bei Zuschlag unter Vorbehalt jederzeit und ohne Rücksprache mit dem Vorbehaltskäufer an einen Limitkäufer zuschlagen bzw. freihändig versteigern/verkaufen. Nach Zuschlag können keine Angebote mehr berücksichtigt werden. Angebote können auch vorab durch ein schriftliches Angebot bis spätestens zwei Tage vor der Versteigerung abgegeben werden.

3. Kaufvertrag

Mit Zuschlag oder voran dargestellter Annahmeerklärung bei Angeboten unter Vorbehalt, kommt ein Kaufvertrag zwischen dem Einlieferer und dem Käufer (Vermittlungsleistung) oder zwischen dem Versteigerer und dem Käufer (Verkaufskommission oder Eigenhandel) zustande.

V. Kaufpreis, Zahlungsverkehr

1. Verbraucher

Der Kaufpreis entspricht dem höchsten Angebot des Käufers einschließlich der in der Bundesrepublik jeweils geltenden gesetzlichen Umsatzsteuer, derzeit 19 %.

2. Käufer aus der Bundesrepublik Deutschland

Der Kaufpreis entspricht dem höchsten Angebot des Käufers einschließlich der in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Umsatzsteuer (Brutto-Kaufpreis) in jeweils gesetzlicher Höhe. Der Versteigerer wird bei deutschen Käufern eine ordnungsgemäße Rechnung mit dem Netto-Kaufpreis und der offen ausgewiesenen Umsatzsteuer in der jeweils gesetzlichen Höhe erteilen. Der vorstehende Satz gilt nicht, wenn es sich um eine Versteigerung handelt, welcher der Differenzbesteuerung nach § 25a Umsatzsteuergesetz unterliegt.

3. Unternehmer aus EU-Staaten außerhalb der Bundesrepublik Deutschland

Der Käufer erhält zunächst eine Brutto-Rechnung über den Kaufpreis und die Kosten der Vertragsabwicklung. Liegen die Voraussetzungen des deutschen Umsatzsteuergesetzes vor, erhält der Käufer eine Netto-Rechnung über den Kaufpreis und die Kosten der Vertragsabwicklung.

Der Zahlungsverkehr muss per Überweisung von einem auf den Namen des Käufers lautenden Bankkonto erfolgen.

4. Käufer aus Nicht-EU-Staaten (Drittländern)

Käufer aus Nicht-EU-Staaten („Drittländern“) müssen auf den Kaufpreis der Sache einen Sicherheitseinbehalt in Höhe des jeweils in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Umsatzsteuersatzes an den Versteigerer bezahlen. Der Sicherheitseinbehalt wird dem Käufer erstattet, sobald die umsatzsteuer-

errechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Hierzu ist dem Versteigerer die Unterschrift der ausgefüllten und mit einem Stempel vom Grenzzollamt der EU versehenen Ausfuhrerklärung vorzulegen. Der Anspruch auf Auszahlung des Sicherheitseinbehalts ist nur mit Zustimmung an den Versteigerer abtretbar.

5. Zahlungsverkehr, Kosten des Zahlungsverkehrs, Erfüllung, Vorausleistung, Kosten der Vertragsabwicklung

Der Zahlungsverkehr erfolgt grundsätzlich bargeldlos. Der Käufer hat die durch eine Auslandsüberweisung anfallenden Bankgebühren zu tragen.

Der Käufer trägt neben dem Kaufpreis die Kosten der Vertragsabwicklung. Die Kosten der Vertragsabwicklung sind zusammen mit dem Kaufpreis fällig.

Der Käufer ist nach Vertragsabschluss verpflichtet, den Kaufpreis und die Kosten der Vertragsabwicklung im Voraus zu leisten. Der Käufer erhält die Kosten somit erst nach vollständiger Erfüllung seiner Zahlungsverpflichtungen.

Ist der Käufer Verbraucher, betragen die Kosten der Vertragsabwicklung 10 % des Kaufpreises inklusive 19 % Mehrwertsteuer.

Ist der Käufer Unternehmer, betragen die Kosten der Vertragsabwicklung 8,4 % des Kaufpreises zuzüglich der jeweils geltenden gesetzlichen Mehrwertsteuer.

VI. Elektronische Rechnungen

Der Käufer erklärt sein Einverständnis zur Übermittlung von elektronischen Rechnungen. Der Versteigerer ist nicht zur Übermittlung elektronischer Rechnungen verpflichtet.

VII. Abholung

1. Die Sache ist von dem Käufer auf dessen Kosten am Standort der Sache, der in dem Versteigerungskatalog mitgeteilt wurde, abzuholen.

2. Unternehmer aus EU-Staaten außerhalb der Bundesrepublik Deutschland als Käufer können die Sache nur durch eine im Namen und auf Rechnung des Käufers beauftragte Spedition abholen und aus dem Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland ausführen lassen.

Eine Selbstabholung oder Abholung durch sonstige Dritte ist nicht zulässig.

Durch die Spedition ist eine Speditionsbescheinigung nach Maßgabe des Versteigerers („erweiterte Speditionsbescheinigung“) vorzulegen.

VIII. Zahlungsbedingungen

1. Fälligkeit

Der Kaufpreis und die Kosten der Vertragsabwicklung sind in vollem Umfang nach Erhalt der Rechnung sofort fällig.

2. Zahlungsverzug

a) Kosten der Mahnung
Die den Verzug begründende erste Mahnung ist kostenlos. Die bei Nichtzahlung erfolgende 2. Mahnung wird dem Käufer mit 5 EUR berechnet, es sei denn der Käufer weist nach, dass ein Aufwand des Versteigerers nicht oder nicht in dieser Höhe entstanden ist. Dem Versteigerer bleibt der Nachweis höherer Mahnkosten vorbehalten.

b) Verzugszinsen
Ist der Käufer Unternehmer, ist der Versteigerer im Falle des Verzuges des Käufers berechtigt, Verzugszinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem

jeweiligen Basiszinssatz zu verlangen, wenn es sich bei dem Käufer um einen Unternehmer im Sinne des § 14 BGB handelt. Die Geltendmachung eines höheren Schadens bleibt ihm vorbehalten. Dem Käufer bleibt der Nachweis vorbehalten, dass dem Versteigerer kein oder ein geringerer Verzugsschaden entstanden ist.

c) Pauschale

Ist der Käufer Unternehmer, hat der Versteigerer bei Verzug des Käufers zusätzlich einen Anspruch auf eine Pauschale in Höhe von 40 EUR, wenn es sich bei dem Käufer um einen Unternehmer im Sinne des § 14 BGB handelt. Dies gilt auch, wenn es sich bei der Forderung des Versteigerers um eine Abschlagszahlung oder sonstige Ratenzahlung handelt. Die Pauschale ist auf einen geschuldeten Schadenersatz anzurechnen, soweit der Schaden in Kosten der Rechtsverfolgung begründet ist.

3. Aufrechnungs- und Zurückbehaltungsrechte des Käufers

Aufrechnungs- und Zurückbehaltungsrechte stehen dem Käufer nur zu, wenn seine Gegenansprüche rechtskräftig festgestellt oder unbestritten oder vom Versteigerer anerkannt sind oder in einem engen synallagmatischen Verhältnis zur Forderung des Bestellers stehen.

IX. Standgeld

Führt der Annahmeverzug des Käufers zu einer Verzögerung der Abnahme, kann der Versteigerer pro Tag des Annahmeverzugs 10 EUR zuzüglich der jeweils geltenden gesetzlichen Umsatzsteuer berechnen.

Dem Käufer ist der Nachweis gestattet, dass dem Versteigerer kein Schaden oder ein wesentlich niedrigerer Schaden entstanden ist. Dem Versteigerer ist der Nachweis gestattet, dass ein höherer Schaden entstanden ist.

X. Haftung des Versteigerers

1. Mängelansprüche, Haftung

a) Haftung wegen Sach- und Rechtsmängeln

Die Haftung wegen Sach- und Rechtsmängeln ist ausgeschlossen.

b) Haftung aus Verschulden bei Vertragsverhandlungen und deliktische Haftung

Die Haftung wegen Verschuldens bei Vertragsverhandlungen und aus unerlaubter Handlung ist ausgeschlossen.

c) Haftung bei Verzögerung der Leistung, Haftung bei Unmöglichkeit der Leistung

Die Haftung wegen Verzögerung der Leistung und die Haftung bei Unmöglichkeit der Leistung sind ausgeschlossen.

d) Begrenzung der Haftungsausschlüsse

Von den vorstehenden Haftungsausschlüssen ausgenommen ist die Haftung des Versteigerers gegenüber dem Käufer für

- Vorsatz oder Arglist oder eine ausdrücklich erklärte Garantie,
- vorsätzlich oder grob fahrlässig verursachte Schäden,
- Schäden wegen schuldhafter Verletzung wesentlicher Vertragspflichten durch den Versteigerer, seine gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen,
- Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung des Versteigerers, seiner gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen beruhen.

2. Haftungsumfang bei Schäden wegen schuldhafter Verletzung wesentlicher Vertragspflichten

Bei fahrlässig verursachten Sach- und Vermögensschäden aus der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten, haftet der Versteigerer der Höhe nach beschränkt auf die bei Vertragsschluss vorhersehbaren und vertragstypischen Schäden [wesentliche Vertragspflichten sind solche, deren Erfüllung den Vertrag prägt und auf die der Kunde vertrauen darf].

XI. Verjährung

1. Verjährungsfrist

Die Verjährungsfrist beträgt für den Käufer ein Jahr mit Ausnahme der unter Ziffer X. Nr. 2 d) genannten Ansprüche, für welche die gesetzlichen Verjährungsfristen maßgeblich sind.

2. Beginn der Verjährungsfrist

Die Verjährungsfrist beginnt bei allen Ansprüchen mit der Abnahme der Sache mit Ausnahme der unter Ziffer X. Nr. 2 d) genannten Ansprüche, für welche der gesetzliche Verjährungsbeginn maßgeblich ist.

XII. Erfüllungsort und ausschließlicher Gerichtsstand, Allgemeines, Abtretungsverbot

1. Erfüllungsort

Ist der Käufer Unternehmer, ist Erfüllungsort der Sitz des Versteigerers.

2. Ausschließlicher Gerichtsstand

Ist der Käufer Verbraucher und hat bei Vertragsschluss keinen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland oder hat er nach Vertragsschluss seinen Wohnsitz ins Ausland verlegt oder der Wohnsitz ist im Zeitpunkt der Klageerhebung nicht bekannt, ist ausschließlicher Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus und im Zusammenhang mit dem Vertragsverhältnis der Sitz des Käufers. Ausschließliche Gerichtsstände, z. B. für das gerichtliche Mahnverfahren, bleiben unberührt.

Ist der Käufer Unternehmer, ist bei allen aus dem Vertragsverhältnis sich ergebenden Streitigkeiten der Sitz des Käufers ausschließlicher Gerichtsstand. Dies gilt auch für den Fall, dass der Käufer bei Vertragsschluss keinen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland oder nach Vertragsschluss seinen Wohnsitz ins Ausland verlegt hat oder der Wohnsitz im Zeitpunkt der Klageerhebung nicht bekannt ist.

3. Allgemeines

Sollten einzelne Teile dieser Allgemeinen Geschäftsbedingungen gegen gesetzliche Bestimmungen verstoßen oder aus sonstigen Gründen unwirksam sein, so entbindet dies den Käufer nicht von der Abnahmeverpflichtung der Sache und der Einhaltung der sonstigen Vereinbarungen. Sollte eine der Bestimmungen unwirksam sein oder werden, wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. In diesem Fall gilt an Stelle der unwirksamen Bestimmung die gesetzliche Vorschrift, die der unwirksamen Bestimmung wirtschaftlich am Nächsten kommt. Voran Gesagtes gilt auch im Falle von Regelungslücken.

4. Abtretungsverbot

Ist der Käufer Unternehmer, sind die Rechte des Käufers aus dem geschlossenen Kaufvertrag und aus diesen Allgemeinen Geschäftsbedingungen nur mit Zustimmung des Versteigerers abtretbar. § 354a HGB bleibt hiervon unberührt.

Classicbid ist eine Marke der

AUKTION & MARKT
AKTIENGESELLSCHAFT