CLASSICBID
automobile

KLASSIKER-AUKTION

Samstag, 29. Februar 2020 um 15 Uhr
auf der RETRO CLASSICS®

Messe Stuttgart
Halle 4, Stand 4B70

Auktionskatalog

EINLIEFERUNGEN JEDERZEIT WILLKOMMEN!

CLASSICBID

automobile

TERMINE 2020

im Classicbid Zentrum Rheinhessen in Grolsheim bei Bingen

› 25.04.2020

SAISON-ERÖFFNUNG

Classicbid Zentrum Rheinhessen

› 13.06.2020

»ROYAL CONNECTION« ENGLAND-TREFFEN

Classicbid Zentrum Rheinhessen

› 12.09.2020

MEET & GREET

Classicbid Zentrum Rheinhessen

› 03.10.2020

ABSCHLUSS-VERANSTALTUNG

Classicbid Zentrum Rheinhessen

› 21.–22.11.2020

»HÜTTENZAUBER«

Classicbid Zentrum Rheinhessen

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Classicbid Zentrum Rheinhessen · Zur Galeria 1 · 55459 Grolsheim

www.classicbid.de · +49 6727 89718-100 · info@classicbid.de

Classicbid ist eine Marke der Auktion & Markt AG

INHALT

Lot		Seite
	Herzlich Willkommen	**08**
	Teilen Sie mit Classicbid die Hingabe zu den Traumautos dieser Welt	**10**
	Klassiker-Hot-Spot am Rande des Rhein-Main-Gebiets	**12**
01	TAG Heuer Monaco 55, Wanduhr	**16**
02	Hacher Uhr Edition Walter Röhrl „Pikes Peak“, Armbanduhr	**16**
03	Becker TrafficStar, Autoradio	**17**
04	Ménage-à-quatre, Kunstdruck	**17**
05	Suzuki SJ 413, 1988	**18**
06	Volkswagen 411 E Variant, 1971	**20**
07	Triumph Spitfire MK4, 1971	**22**
08	Leyland Innocenti Mini Cooper 1300, 1975	**24**
09	Lancia Beta Montecarlo, 1976	**26**
10	Chevrolet Corvette (C3) Collectors Edition, 1982	**28**
11	DAX Tojeiro Cobra, 1979	**30**
12	Mercedes-Benz 230 SL Pagode, 1965	**32**
13	Mercedes-Benz 220 B (W187), 1952	**34**
14	Ehrennadeln von Mercedes-Benz, Anstecknadeln	**36**
15	Ledertasche von Joop mit Walter Röhrl Signatur, Tasche	**36**
16	Rolex Oyster Perpetual, Armbanduhr	**36**
17	Opel-Garage Diorama, Modellbau	**37**
18	Tudor, Wanduhr	**37**
19	Becker „Indianapolis“, Autoradio	**37**
20	Jaguar XJ 12 H.E. Sovereign, 1984	**38**
21	Mercedes-Benz 190 Db Ponton, 1961	**40**
22	Porsche 924 Turbo, 1980	**42**
23	Maserati Quattroporte V8 3.2 Evoluzione, 1998	**44**

Automobilia

INHALT

Lot		Seite
24	BMW Touring 2000 tii, 1973	46
25	BMW M 635 CSi, 1987	48
26	Intermeccanica Indra, 1972	50
27	Mercedes-Benz 280 SE Coupé, 1969	52
28	Mercedes-Benz 280 SL Pagode California, 1970	54
29	Ford Mustang Shelby GT 500 "Eleanor", 1967	56
30	Mercedes-Benz 300 S Cabriolet A, 1952	58
31	Patek Philippe 175 Jahre, Wanduhr	60
32	Hamilton „Continental Motors“ 14 Karat Gold, Taschenuhr	60
33	Frederique Constant Vintage Rally Healey, Armbanduhr	60
34	Martini, Tasche	61
35	Piaggio Vespa 150, Roller	61
36	Hacher Uhr Prototyp Walter Röhrl „Pikes Peak“ + Ledertasche, Armbanduhr	61
37	Volkswagen Golf III Cabrio, 1995	62
38	Mercedes-Benz CL 500, 2000	64
39	BMW 320 Ci, 2005	66
40	Volkswagen 1600 L, 1972	68
41	Mercedes-Benz 300 CE-24, 1993	70
42	BMW Z3 Coupé 3.0, 2002	72
43	Mercedes-Benz 300 SEL Automatik (W 109), 1969	74
44	Porsche 944 Turbo, 1991	76
45	Bentley Continental GT Speed, 2008	78
46	Maserati Indy 4200, 1969	80
47	Porsche 911 GT2 (996), 2002	82
48	Ferrari 456 GT, 1994	84
49	TAG Heuer Gulf Steve McQueen, Wanduhr	86

Automobilia

INHALT

Lot		Seite
50	smart ebike, E-Bike	86
51	Käfer Cabrio, Kunstdruck	86
52	Rolex Oysterdate Precision in Stahl, Armbanduhr	87
53	Becker MB 10, Autoradio	87
54	Hacher Uhr Monte Carlo Walter Röhrl + Ledertasche, Armbanduhr	87
55	Glas Goggomobil T 250, 1967	88
56	Volkswagen Golf I, 1976	90
57	Mercedes-Benz 450 SEL, 1977	92
58	Porsche 968 CS, 1994	94
59	BMW Z3 M, 1998	96
60	Volkswagen Karmann Ghia, 1960	98
61	Porsche 911 Carrera Targa 3,2, 1984	100
62	Chevrolet Corvette (C1) Cabrio, 1961	102
63	Mercedes-Benz 280 SL Pagode, 1970	104
64	Jensen Interceptor Mk III Convertible, 1976	106
65	Ferrari Sbarro Tornado SB2, 2005	108
66	Ledertasche von Joop mit Walter Röhrl Signatur, Tasche	110
67	Heuer Kentucky Chronograph, Armbanduhr	110
68	Lancia Diorama, Modellbau	110
69	Omega Seamaster Professional, Wanduhr	111
70	Mercedes-Benz 190, Kunstdruck	111
71	TAG Heuer Monaco Gulf Porsche 917, Wanduhr	111
72	BMW 2002, 1975	112
73	Toyota Land Cruiser FJ40, 1983	114
74	Ford Mustang Coupé, 1965	116
75	Volkswagen Käfer Cabrio, 1968	118

Automobilia

INHALT

Lot		Seite
76	Fiat Ghia 1500 GT, 1967	120
77	Lamborghini Urraco, 1973	122
78	Dodge Charger RT, 1968	124
79	Mercedes-Benz 450 SLC, 1980	126
80	Volkswagen Käfer 1300, 1966	128
81	Mercedes-Benz 200 E, 1990	130
82	Jaguar XK8 Cabrio, 1998	132
83	Audi 80 GLS, 1978	134
84	Chopard Grand Tourismo XL Mille Miglia, Wanduhr	136
85	Rolex Oysterdate Precision Stahl, Armbanduhr	136
86	Ledertasche Porsche Design, Tasche	137
87	IWC Schaffhausen Mark XV Automatic, Wanduhr	137

Bieterregistrierung	**139**
Schriftliches Gebot	**141**
Aktuelle Fahrzeuge im Angebot	**143**
Fahrzeuge bei Classicbid versteigern – so wird‘s gemacht!	**152**
AGB	**153**

ClassicX
Café & Restaurant

Kulinarischer Genuss & atemberaubende Autos!

Erleben Sie regionale Spezialitäten, kombiniert mit dem Geschmack des „American Way of Life". Im neu eröffneten ClassicX können Sie sich genüsslich von unserer deutschen und mediterranen Küche verführen lassen oder Sie kreieren das Gericht gleich selbst – zum Beispiel Ihre eigene Pizza mit feinsten Zutaten.

Ihre Eventlocation für Feiern und Veranstaltungen.

Sprechen Sie uns an!

skreuzer@auktion-markt.de | +49 6727 89718-222

ClassicX Café & Restaurant
Zur Galeria 1 · 55459 Grolsheim · Tel. +49 6727 897839-3
info@classicx-gastro.de · www.classicx-gastro.de

Öffnungszeiten: Täglich von 8.30 bis 22 Uhr

Like us on Facebook!

HERZLICH WILLKOMMEN

zur Classicbid-Auktion auf der RETRO CLASSICS in Stuttgart

Liebe Freundinnen und Freunde klassischer Automobile!

Am **29. Februar 2020** erwartet Sie die nächste Classicbid-Auktion auf der RETRO CLASSICS in Stuttgart. **Ab 15 Uhr** werden 55 ausgewählte Klassiker plus Automobilia auf dem großen Classicbid-Stand in Halle 4 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 Sie den Zuschlag für Ihr persönliches Wunschfahrzeug erhalten.

„Ab 15 Uhr werden 55 ausgewählte Klassiker plus Automobilia auf dem großen Classicbid-Stand in Halle 4 versteigert. “

Ihr Classicbid-Team

Live-Auktion mit Online-Beteiligung

Die Classicbid-Auktion am 29. Februar erfolgt live vor Ort – zusätzlich sind gewerbliche Händler als Online-Bieter über unsere Partnerseite Autobid.de zugeschaltet.

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

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 141. Wir empfehlen aber, 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 139 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.

TEILEN SIE MIT CLASSICBID DIE HINGABE ZU DEN TRAUMAUTOS DIESER WELT

Faszination Oldtimer – ob 20 Jahre, 30 Jahre oder älter, das Lebensgefühl und der besondere Charme automobiler Klassiker bringt alle Gleichgesinnten zusammen: Sammler, Händler, Bastler und „Automobilverrückte“.

Mit mehreren Jahrzehnten Automobil- und Auktionserfahrung ist Classicbid Ihr kompetenter Ansprechpartner für den Kauf und Verkauf von Oldtimern, Youngtimern und anderen außergewöhnlichen Fahrzeugen.

Sie möchten einen Klassiker kaufen?

Eine große Auswahl klassischer Automobile verschiedener Hersteller erwartet Sie in unserem Ausstellungszentrum in Grolsheim bei Bingen und auf www.classicbid.de.

Seien Sie Teil unserer regelmäßig stattfindenden Auktionen oder erwerben Sie Ihr Traumfahrzeug im Zeitraum bis zur nächsten Auktion im Freiverkauf.

In jedem Fall lautet unsere Empfehlung: Nehmen Sie sich ausreichend Zeit für die Besichtigung der Fahrzeuge, gerne vereinbaren wir dafür auch einen persönlichen Termin.

Sie möchten einen Klassiker verkaufen?

Profitieren Sie von der einmaligen Atmosphäre einer Live-Auktion und lassen Sie Ihr Fahrzeug von Classicbid zum bestmöglichen Preis versteigern. Ihre

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Auf **www.classicbid.de** erhalten Sie alle wichtigen Informationen rund um den Kauf und Verkauf automobiler Klassiker. Der virtuelle Showroom und unser Newsletter informieren Sie zudem regelmäßig über neue Fahrzeuge und anstehende Auktionstermine.

Vorteile: maximale Aufmerksamkeit für Ihr Fahrzeug, zuverlässige Betreuung durch unser Team und ein marktgerechter Preis. Wird Ihr Klassiker nicht versteigert, haben Sie die Möglichkeit, ihn bis zur nächsten Auktion bei uns im Freiverkauf anzubieten. Wir bewerben Ihr Fahrzeug auf verschiedenen Plattformen und stellen es in unserem Zentrum aus.

„maximale Aufmerksamkeit für Ihr Fahrzeug“

Classicbid unterwegs!

Regelmäßig finden Sie das Classicbid-Team mit einer Live-Auktion auf den RETRO CLASSICS Messen. Lassen Sie sich an unserem Messestand zum Kauf oder Verkauf eines Klassikers beraten. Vielleicht ersteigern Sie sogar direkt Ihr Wunschfahrzeug. Aber auch, wenn Sie nicht aktiv teilnehmen, sind die Bietgefechte und die einzigartige Atmosphäre einer Live-Auktion immer eine Reise wert.

Sie möchten Kontakt mit uns aufnehmen?

Telefon: +49 6727 89718-100
E-mail: info@classicbid.de

Oder Sie besuchen uns direkt in unserem Zentrum in Grolsheim:
Zur Galeria 1
55459 Grolsheim
Öffungszeiten:
Montag – Freitag 9 –18 Uhr

Weitere Informationen finden Sie auf www.classicbid.de

KLASSIKER-HOT-SPOT AM RANDE DES RHEIN-MAIN-GEBIETS

Das Classicbid Zentrum Rheinhessen in Grolsheim und seine Umgebung

Nur 25 Minuten von Mainz entfernt liegt der neue Oldtimer-Hot-Spot des Rhein-Main-Gebiets. Viele kleine Dörfer und rebenbepflanzte Hügel sowie die weite Sicht zum Horizont erinnern hier an mediterrane Gegenden und haben der sogenannten rheinhessischen Toscana zu ihrem Namen verholfen. Neben Kennern guten Weines und Sonnenhungrigen kommen nun auch Liebhaber klassischer Automobile in der Gegend voll auf ihre Kosten. Mit dem Classicbid Zentrum Rheinhessen in Grolsheim steht allen Oldtimer- und Youngtimer-Freunden nun ein einzigartiger Erlebnisraum zur Verfügung.
Mit der Anbindung an die Bundesautobahn 61 ist Grolsheim dabei aus dem Rhein-Main-Gebiet zügig und einfach zu erreichen. Alle Motorsport-Begeisterten können

ECKDATEN ZUM CLASSICBID ZENTRUM RHEINHESSEN:

- 100 kW Photovoltaik-Anlage auf dem Dach
- Grundstücksfläche: 20.000 m² mit rund 334 Fahrzeug-Stellplätzen auf dem Parkplatz (Ladesäulen für E-Fahrzeuge vorhanden)
- Gebäudefläche: 12.000 m² auf 4 Etagen mit Platz für rund 150 klassische Automobile
- Werkstatt: 600 m² mit 6 Hebebühnen
- Gastronomie „ClassicX“: 480 m² mit rund 160 Sitzplätzen im Innenraum und ca. 500 Plätzen auf den beiden Außenterrassen

sich den Standort zudem sicher besser einprägen, wenn sie wissen, dass Grolsheim ziemlich genau auf der Hälfte des Weges vom Nürburgring zum Hockenheimring liegt. Auch sind Städte wie Koblenz, Mainz, Mannheim und Frankfurt in gut einer Stunde zu erreichen.

Im Classicbid Zentrum Rheinhessen findet sich das Classicbid Ausstellungszentrum, in dem regelmäßig mehr als 100 automobile Klassiker ausgestellt sind. Im selben Gebäude bewirtet zudem das ClassicX Café und Restaurant seit seiner Eröffnung im Sommer 2018 viele Gäste aus der gesamten Umgebung. Vom saftigen Steak über Pizza bis hin zu hausgemachten Desserts bietet das ClassicX ein kulinarisches Erlebnis – geprägt vom „American Way of Life“ aber mit Zutaten und Wein aus der Region.

Seit Fertigstellung des Zentrums konnte sich das Classicbid Zentrum Rheinhessen bereits mehrmals als Oldtimer-Hot-Spot beweisen. Im Zuge der 35. Internationalen HMSC Oldtimer Rallye Wiesbaden waren die Crews von knapp 100 historischen Fahrzeugen zu einer Frühstückspause zu Gast, mussten auf dem großen Parkplatz vorher allerdings noch ihr Können in einer Wertungsprüfung beweisen. Einige Klassikerclubs, wie z.B. der Alfaclub Deutschland, nutzten bereits die Chance, bei einem Stopp das kulinarische Erleben mit der Führung durch das gesamte Zentrum zu verbinden. Diverse Organisationen, Verbände und Firmen schätzen das großzügige Angebot an Fläche, unter anderem für Tagungen, Empfänge und Konferenzen. Die Kombination aus einer auch für große Gruppen geeigneten Gastronomie und dem tollen Ambiente der großzügig geschnittenen Ausstellungsfläche macht das Classicbid Zentrum Rheinhessen zum idealen Ort für besondere Ereignisse. Gerne beraten wir Sie bei allen Anfragen zur Durchführung von Veranstaltungen in unserem Zentrum.

Grolsheim, früher mal Grandfesheim genannt (772), hat etwas mehr als 1.200 Einwohner und gehört zur Verbandsgemeinde Sprendlingen-Gensingen. Hier, im Nordwesten des Rheinhessischen Hügellandes, sind viele Ortschaften überwiegend landwirtschaftlich bzw. weinbaulich orientiert. Durch die gute Autobahn-Anbindung haben sich in unmittelbarer Nähe jedoch auch einige Speditions- und Logistikunternehmen niedergelassen. Jahrhundertelange Erfahrung im Weinbau und die vom Puls der Zeit bestimmte Logistik- und Speditions-Welt treffen hier zusammen. Mobilität ist dabei für jeden Wirtschaftszweig von elementarer Bedeutung und für viele über den praktischen Zweck hinaus auch eine Passion. So sind klassische Automobile für viele nicht nur reines Fortbewegungsmittel sondern Inbegriff einer bestimmten Zeit. Und so lässt sich auch in unserem Ausstellungszentrum der Wandel der Zeit, bzw. des Automobilbaus, hautnah erfahren.

CLASSICBID ZENTRUM RHEINHESSEN

FEIERN · TAGEN · STAUNEN

Ihre Veranstaltung – einzigartig in Szene gesetzt: Tel. +49 6727 89718-222

Für **kleine** und **große** Gruppen

20.000 m² Grundstück

334 Parkplätze am Gebäude

Old- & Youngtimerausstellung

Service & Catering vor Ort

Moderne **Tagungstechnik**

Classicbid Zentrum Rheinhessen | Zur Galeria 1, 55459 Grolsheim
Ihre Ansprechpartnerin: Selina Kreuzer | skreuzer@auktion-markt.de | +49 6727 89718-222

AUTOMOBILIA

Lot 01 TAG HEUER MONACO 55

Wanduhr

- Händler-/Wanduhr in Anlehnung an den gleichnamigen Chronographen
- Chronograph wurde anlässlich des 55. Geburtstages des Porsche Owners Club of America herausgebracht
- Metallgehäuse mit Echtglas
- Quarz Uhrwerk
- Maße 30 x 30 cm
- Zusatzanzeigen ohne Funktion

AA0248

Ausrufpreis 50 €
Reserve

Lot 02 HACHER UHR EDITION WALTER RÖHRL „PIKES PEAK“

Armbanduhr

- Zeiger und Blatt mit aufgetragenen Superluminova-Leuchtmittel
- 45 mm-Gehäuse aus korrosionsbeständigem 316L-Edelstahl mit 10 ATM Wasserdichtigkeit
- Verschraubte Leichtbau-Optik-Krone
- Tachymeter-Lünette
- Beidseitig entspiegeltes Saphirglas
- Swiss Made ETA Valjoux 7754 - GMT Automatik-Uhrwerk
- 24-Stunden-GMT-Funktion
- Chronographen- und Datumsfunktion
- Garantie

AA0236

Ausrufpreis 1.900 €
Reserve

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

BECKER TRAFFICSTAR

Lot 03

Autoradio

- Display in Amber
- Navisys Navigationssystem
- unterstützt diverse CD-Wechsler
- Dual Tuner
- 16 MB Arbeitsspeicher

Ausrufpreis 100 €
Reserve

AA0229

MÉNAGE-A-QUATRE

Lot 04

Kunstdruck

- Porsche 911 Carrera, 1987
- Material: Alu-Dibond Fineart 3 mm
- mit Aluminium-Schiene
- Format: 100 x 100 cm

Ausrufpreis 100 €
Reserve

AA0209

Lot
05

SUZUKI
SJ 413

Modellbeschreibung *Model description*

Der Suzuki Jimny, ein kleiner, einfacher und robuster Geländewagen, wurde der erste Welterfolg des Japanischen Autobauers. 1970 erschien die Urversion, LJ ("Leichter Jeep") 10. Mit einer Länge von unter 3,2 m gehörte er in Japan zur steuerbegünstigten Klasse der Kleinstwagen "Kei Cars". Sein Nachfolger LJ 20 führte den berühmten Kühlergrill mit senkrechten Streben ein und erhielt einen stärkeren Motor. 1975 ging die SJ-Reihe ("Suzuki Jeep") an den Start, welche den LJ langfristig ablöste, auch wenn beide Modelle zeitweise parallel angeboten wurden. Stärkere Motoren folgten, weitere Märkte wurden erschlossen. In Deutschland wurde der LJ 1979 präsentiert und der SJ 410 ab 1982 verkauft. Da er in Anschaffung und Betrieb preiswert war, eroberte er in kürzester Zeit einen großen Marktanteil: Suzuki war in den 1980ern hierzulande Marktführer bei Geländewagen. Besonders beliebt war der SJ 413 (4-Rad-Antrieb, 1,3 Liter Hubraum), später "Samurai" genannt. In anderen Ländern wurde der Jimny unter einer Vielzahl von Marken- und Modellnamen verkauft und auch gefertigt: Zu Japan kamen Indien, Pakistan, Indonesien, Thailand, Kenya, Kolumbien und Spanien dazu. Der kleine Allradler erwies sich als äußerst vielseitig und geländetauglich, wie der 2007 aufgestellte Weltrekord für die größte mit einem Auto erzielte Höhe (6.688 m) belegt - aufgestellt mit einem Suzuki SJ, Baujahr 1986!

The Suzuki Jimny, a small, simple and robust 4x4 car, became the Japanese car maker's first global success. In 1970, the first version was introduced as the LJ ("Light Jeep") 10. With its length of less than 3.2 m it belonged into the tax privileged "Kei car" (smallest vehicle) category. Its successor LJ 20 introduced the famous vertical grille bars and a stronger engine. In 1975 the SJ series ("Suzuki Jeep") was launched, which eventually replaced the LJ, even though both models were offered simultaneously. Power upgrades followed, additional markets were won over. In Germany, the LJ was presented in 1979 and the SJ 410 available as of 1982. As it was cheap to buy and run, it quickly gained a significant market share, with Suzuki becoming market leader for 4x4 cars throughout the 1980s. Particularly popular became the SJ 413 (4 wheel drive, 1.3 litre engine), later called "Samurai". In other countries, the Jimny was sold under a multitude of brand and model names and was assembled not just in Japan, but in India, Pakistan, Indonesia, Thailand, Kenya, Colombia and Spain as well. The small 4x4 proved exceptionally versatile and capable even in very rough conditions, as was proven in the 2007 world record of the highest altitude reached by car (6,688 m) - in a 1986 Suzuki SJ!

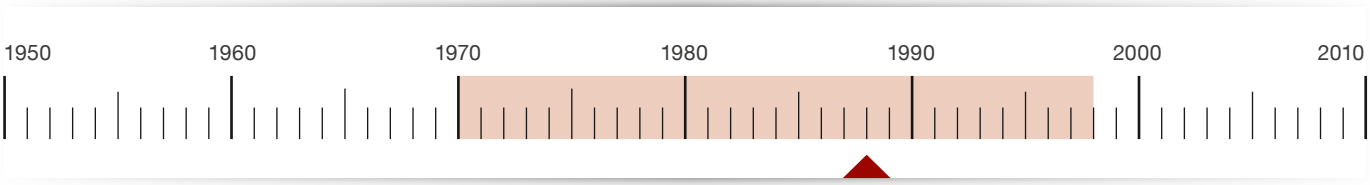
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Suzuki SJ 413, Baujahr 1988 · 1,4 Liter-Motor mit 47 kW (64 PS) und Schaltgetriebe · abgelesene Laufleistung von 73.300 km · Außenlackierung in beige und schwarzes Kunstleder-Interieur · Faltverdeck in schwarz · Zusatzscheinwerfer · polnische Fahrzeugdokumente · kann bereits deutsche H-Kennzeichen erhalten

- 1988 Suzuki SJ 413 · 1.4 litre engine with 47 kW (64 hp) and manual transmission · unwarranted mileage of 73,300 km · exterior paint in beige and black imitation leather interior · folding top in black · auxiliary headlights · Polish registration documents · already eligible for German registration as a historic vehicle

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1988
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.324
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	47 / 64
Zylinder *Cylinders*	4
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	127 km/h
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	73.300 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	beige *beige*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	schwarz *black*
Interieur *Interior*	Kunstleder *leatherette*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **6.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 05

XT0392

Lot
06

VOLKSWAGEN

411 E Variant

Modellbeschreibung *Model description*

Der Volkswagen 411, genannt „Nordhoffs Vermächtnis“ nach dem VW-Vorstand Heinrich Nordhoff, war der erste Viertürer der Marke und zugleich der letzte PKW mit luftgekühltem Heckmotor. Dieser 1968 vorgestellte Mittelklassewagen wurde zunächst als zweitürige Fließheck-Limousine präsentiert. Um genug Gepäckraum bieten zu können, musste ein großer Kofferraum im vorderen Bereich geschaffen werden. So bekam das Fahrzeug seinen Spitznamen "Nasenbär". 1969 erschien eine Kombiversion mit der Bezeichnung "Variant". Der 411 hatte eine selbsttragende Karosserie, ovale Scheinwerfer und war das erste VW-Modell mit MacPherson-Federbeinen. Die Serienausstattung wie Rückfahrscheinwerfer, Stoffsitze oder ab 1969 Doppelscheinwerfer mit H1-Halogenlampen sollte den höheren Status des Fahrzeugs zum Ausdruck bringen. Die Kunden konnten aus vielen Extras auswählen. Motorenseitig gab es einen Vergasermotor mit 50 kW (68 PS) oder einen Einspritzer mit 59 kW (80 PS), beide mit je 1,7 Litern Hubraum. 1972 erschien die zweite Ausführung, der 412 mit zahlreichen Detailverbesserungen. Dieses Modell war mit 1,8 Liter-Motor mit 55 kW (75 PS) und ab 1973 mit 62 kW (85 PS) erhältlich. Die Motoren dieser Modelle waren vollständig neu konstruiert und erreichten für diese Zeit beachtliche Leistungen. 1974 endete die Produktion nach 367.728 Fahrzeugen ohne Nachfolger: Das Heckmotoren-Layout galt als überholt.

The Volkswagen 411, called "Nordhoff's legacy" after VW director Heinrich Nordhoff, was the manufacturer's first four-door model and their last passenger car with an air-cooled rear-mounted engine. This mid-range car, unveiled in 1968, was initially available as a 2-door fastback sedan. In order to be able to offer enough luggage space, a large boot had to be created in the front area. This gave the vehicle its nickname "Nose Bear". In 1969 a station wagon version was released with the name "Variant". The 411 had a self-supporting body, oval headlights and was the first VW model to feature MacPherson struts. Standard equipment such as reversing lights, fabric seats or, as of 1969, double headlights with H1 halogen lamps were intended to signal the higher status of the vehicle. Customers could choose from many optional extras. Engine wise, there was a carburetor version with 50 kW (68 hp) or an fuel-injected one with 59 kW (80 hp), both with 1.7 litre displacement. In 1972 the 412 was released, a facelifted model with numerous detail improvements. It was available with a 1.8 litre engine with 55 kW (75 hp) and, as of 1973, with 62 kW (85 hp). The engines of these models were completely redesigned and achieved remarkable performances for that time. Production ended in 1974 after 367,728 vehicles without a successor: The rear engine layout had by then been considered outdated.

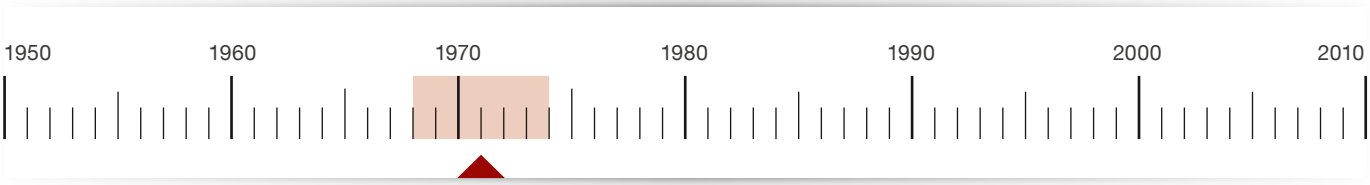
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Volkswagen 411 E Variant · das Spitzenmodell der luftgekühlten VW-Personenwagen · deutsche Auslieferung · aus zweiter Hand · abgelesene Laufleistung von nur 13.100 km · war die letzten 32 Jahre Bestandteil einer Sammlung · luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor mit 59 kW (80 PS) und Automatikgetriebe · silbermetallicfarbener Lack und rotes Velours-Interieur · Standheizung serienmäßig, ohne Funktion · sehr gepflegtes Fahrzeug im Original-Zustand

· 1971 Volkswagen 411 E Variant · the top model of VW's air-cooled passenger cars · German delivery · only two owners from new · unwarranted mileage of only 13,100 km · has been part of a collection for the past 32 years · air-cooled flat-four engine offering 59 kW (80 hp) and automatic transmission · silver-metallic paintwork and red velours interior · parking heater as standard, currently not working · very well-kept car in original condition

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1971
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.668
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	59 / 80
Zylinder *Cylinders*	4
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	152 km/h
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	13.100 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	silber-metallic *silver-metallic*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	rot *red*
Interieur *Interior*	Velours *velours*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **11.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 06

XT0402

Lot
07

TRIUMPH
Spitfire MK4

Modellbeschreibung *Model description*

1962 stellte British Leyland auf der Londoner Earls Court Motor Show den Triumph Spitfire vor. Der Roadster wurde bis 1980 produziert, zunächst mit einem 4-Zylindermotor mit 1,2 Liter und 44 kW (60 PS) sowie zahlreichen Bauteilen aus dem Triumph Herald. Diese erste Serie hatte eine nach vorne aufgeklappte lange Motorhaube und einen Wendekreis von 7,8 Metern. Der Innenraum war einfach ausgestattet und die Instrumente mittig platziert, wodurch das Fahrzeug ohne größere Umbauten sowohl mit Rechts- wie auch Linkslenkung versehen werden konnte. Die zur dieser Zeit nicht vorgeschriebenen Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte gab es serienmäßig. Zwei Jahre später erschien der Spitfire Mk II, der bis auf die höhere Leistung von 49 kW (67 PS) und den zweiteiligen Kühlergrill dem Vorgänger glich. 1967 wurde der Mk III mit einem 1,3-Liter-Motor mit 55 kW (75 PS), höher angesetzten Stoßfängern, einteiligem Kühlergrill und neuem Klappverdeck anstatt des aufsteckbaren vorgestellt. Das vorletzte Modell IV wurde auf 46 kW (63 PS) gedrosselt, der Tacho wanderte hinter das Lenkrad und die Karosserie wurde verlängert. Von 1974 bis 1980 wurde das Modell 1500 mit 1,5 Liter-Motor und einem kleinen Spoiler am Bug gebaut. Ein Spitfire gewann 1965 in seiner Klasse das 24-Stunden-Rennen von Le Mans aufgrund seiner Zuverlässigkeit, während seine Gegner ausfielen.

In 1962 British Leyland presented the Triumph Spitfire at the London Earls Court Motor Show. The roadster was produced until 1980, first equipped with a 4-cylinder engine with 1.2 litres and 44 kW (60 hp) as well as numerous components from the Triumph Herald. This first series had a long bonnet opening to the front and a turning circle of 7.8 metres. The interior was frugally equipped and the instruments were placed in the middle, so that the vehicle could be delivered with both right and left-hand drive without major conversions. The fastening points for safety belts, not mandatory at that time, were standard. Two years later the Spitfire Mk II appeared, which was similar to its predecessor except for the higher output of 49 kW (67 hp) and the two-part radiator grille. In 1967, the Mk III was presented with a 1.3-litre engine offering 55 kW (75 hp), higher bumpers, a one-piece radiator grille and a foldable soft top to replace the detachable one of earlier models. The penultimate series IV was throttled down to 46 kW (63 hp), the speedometer moved behind the steering wheel and the body was extended. From 1974 to 1980 the model 1500 was built with a 1.5 litre engine and a small spoiler at the bow. A Spitfire won the 1965 Le Mans 24 Hours in its class for its reliability, while its opponents broke down.

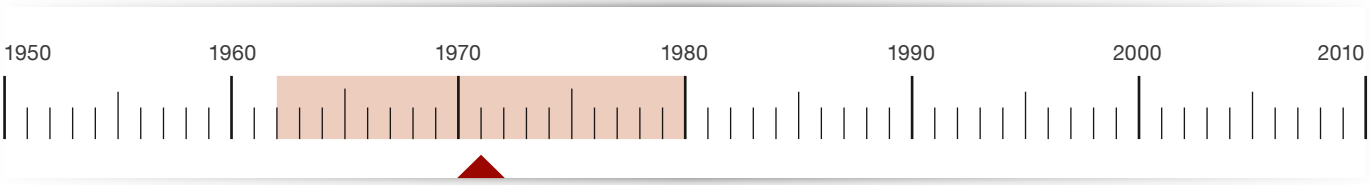
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· stilvoller Triumph Spitfire aus dem Jahr 1971 · gepflegtes Cabrio in eleganter Farbkombination · aus 2. Hand · royalblauer Lack mit Lederinterieur in beige · farblich passende beige Persenning · 1,3 Liter 4-Zylindermotor mit 55 kW (75 PS) · abgelesene Laufleistung von 20.500 km · vollständig restauriert, Fotodokumentation vorhanden · Holzlenkrad · kann bereits deutsche H-Kennzeichen erhalten · slowenische Zulassungsdokumente

stylish 1971 Triumph Spitfire · well-kept convertible in elegant colour combination · only two owners from new · royal blue paintwork with beige leather interior · matching colour beige tarpaulin · 1.3 litre 4-cylinder engine with 55 kW (75 hp) · unwarranted mileage of 20,500 km · fully restored, photo documentation available · wooden steering wheel · already eligible for German registration as a historic vehicle · Slovenian registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1971	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	20.500 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.296	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	royal blau *royal blau*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	55 / 75	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	beige *beige*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	180 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **10.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 07

XT0371

Lot
08

LEYLAND INNOCENTI

Mini Cooper 1300

Modellbeschreibung *Model description*

Indem er den Mini schuf, lieferte Alec Issigonis, der zuvor den erfolgreichen Morris Minor entworfen hatte, nicht nur sein persönliches Meisterstück ab, sondern er gab der Welt eines der kultigsten Fahrzeuge aller Zeiten. Als 1959 der "Austin Seven" erstmalig vorgestellt wurde, war er geradezu revolutionär: Ein viersitziges Fahrzeug, welches kaum über 3 Meter lang war, mit einem quer eingebauten, wassergekühlten 4-Zylindermotor und Einzelradaufhängung; das hatte es bis dato nicht gegeben. So überrascht es nicht, dass der Wagen ein direkter Erfolg war, und dass er - unter verwirrend vielen Marken- und Namensbezeichnungen – auf der ganzen Welt verkauft wurde: aus Fabriken in diversen europäischen Ländern ebenso wie in Australien, Neuseeland und Südafrika.
Schon eher überrascht aber die Tatsache, dass der Kleinwagen bis ins Jahr 2000 mit nur begrenzten optischen Änderungen gebaut wurde und die Modelle, die ihn hätten ablösen sollen, überlebte.
Es ist zu erwähnen, dass der Mini auch eine äußerst erfolgreiche Renn-Karriere machte: So gewann er die Monte Carlo Rallye dreimal. Unvergessen sind weiterhin die zahllosen Fernsehauftritte des Kultfahrzeugs, allen voran durch Rowan Atkinson als Mr Bean.
Zum Ende der 41-jährigen Produktionszeit waren fast 5,4 Millionen Einheiten produziert worden.

By creating the Mini, Alec Issigonis, who had also designed the successful Morris Minor, delivered not only his personal masterpiece, but gave the world one of the most iconic vehicles of all times. In 1959 when the "Austin Seven" was first presented, it was nothing short of revolutionary: A four-seater car measuring scarcely over 3 meters in length, with a transversely mounted, water-cooled four-cylinder engine and independent wheel suspension was unheard of. It doesn't come as a surprise that the car was an instant success, and was sold - with confusingly numerous brand and model designations – around the world, with assembly plants in various European countries as well as in Australia, New Zealand and South Africa. What is more surprising is the fact that the little car remained in production with fairly limited visual changes all the way to the year 2000, outliving the models which were supposed to be its successor. It needs to be mentioned that the Mini also had a hugely successful racing career, winning the Monte Carlo Rallye three times. Unforgotten are the countless appearances of the cult car on TV, most notably by Rowan Atkinson as Mr Bean.
By the end of the 41-year long production run, a total of nearly 5.4 million cars had been built.

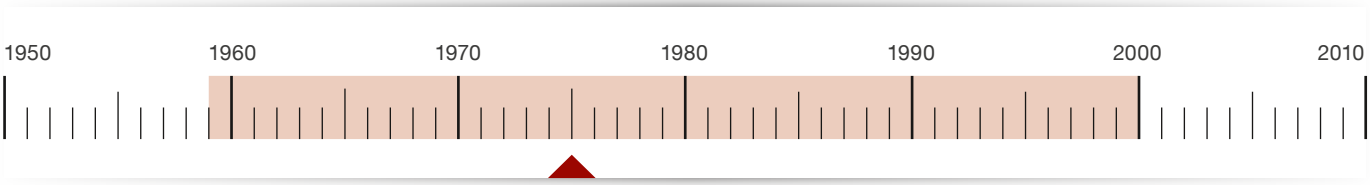
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· schöner Leyland Innocenti Mini Cooper 1300 · aus dem Jahr 1975, dem letzten Jahr der Lizenzfertigung bei Innocenti · leistungsgesteigerter Motor mit 51 kW (70 PS) · abgelesene Laufleistung von nur 6.100 km · rot-weiße Außenlackierung und schwarz-graues Velours-Interieur · originale Innenausstattung · komplett zerlegt, aufwendig restauriert, Unterboden lackiert · optimiertes Fahrwerk · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 10/2021 und H-Kennzeichen · ein kleiner Klassiker mit besonderem Charme

beautiful Leyland Innocenti Mini Cooper 1300 · from the year 1975, final year of Innocenti license production · performance-enhanced engine with 51 kW (70 hp) · unwarranted mileage of only 6,100 km · red-white exterior paint with black-grey velours interior · original interior except for the steering wheel · fully disassembled and elaborately restored, underbody painted · upgraded suspension · German registration documents, valid technical approval until 10/2021 and historic plates · a small classic with a special charm

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1975	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	6.100 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.256	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	rot-weiß *rot-weiß*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	47 / 64	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz/grau *black/grey*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Velours *velours*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	160 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition* 1-	**Ausrufpreis** *Reserve*	**17.500 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 08

XT0359

Lot
09

LANCIA
Beta Montecarlo

Modellbeschreibung *Model description*

In den 70er und 80er schaffte es der italienische Automobilhersteller Lancia, mit nur einer Baureihe sechs unterschiedliche Kundengruppen anzusprechen – der Lancia Beta hat viele Herzen erobert. 1972 erschien das erste Model, "Berlina", das zur Basis für weitere Ausführungen wurde. Die Technik des Beta war modern: Der Motor mit Fünfganggetriebe wurde quer eingebaut, das Fahrzeuge verfügte über Frontantrieb, Einzelradaufhängung und 4 Scheibenbremsen. Eine spezielle Zweikreisbremsanlage sorgte dafür, dass der Wagen auch beim Ausfall eines Bremskreises die Bremsfähigkeit behielt. 1974 wurden das Beta Coupé und ein Jahr später der Beta Spider mit herausnehmbaren Kunststoffdach vorgestellt. 1975 erblickten gleich zwei Modelle das Licht der Welt: das dreitürige Kombicoupé Beta HPE ("High Performance Estate") und der Beta Montecarlo, dessen Karosserie bei Pininfarina entwickelt und auch gebaut wurde. Als letztes folgte 1980 der Beta Trevi, eine Stufenheckvariante für die konservative Kundschaft. Der Lancia Beta ist ein Fahrzeug für Individualisten, die Sportlichkeit, aber auch Komfort schätzen. Insgesamt wurden fast 450.000 Fahrzeuge gebaut, von denen der Montecarlo mit knapp 7.800 Exemplaren am seltensten war.

In the 70s and 80s, the Italian car manufacturer Lancia managed to address six different target groups with just one series - the Lancia Beta conquered many hearts. The first model, "Berlina", appeared in 1972 and became the basis for further models. The technology of the Beta was modern: The engine with five-speed transmission was installed transversely, the vehicle featured front-wheel drive, independent suspension and 4 disc brakes. A special dual-circuit brake system ensured that the car retained its braking capability even if one brake circuit failed. In 1974 the Beta Coupe and one year later the Beta Spider with removable plastic roof were introduced. In 1975, two models were launched: the three-door Beta HPE ("High Performance Estate") and the Beta Montecarlo, whose body was developed and built by Pininfarina. The last to follow in 1980 was the Beta Trevi, a notchback variant for conservative customers. The Lancia Beta is a vehicle for individualists who appreciate sportiness but also comfort. A total of almost 450,000 vehicles were built, of which the Montecarlo with not even 7,800 units was the rarest.

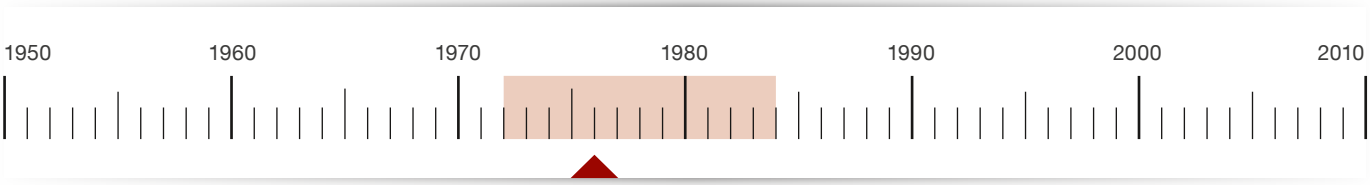
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· seltener, exklusiver Lancia Beta Montecarlo aus dem Jahr 1976 · Mittelmotor-Coupé der ersten Serie, eines von nur 2.080 Exemplaren dieses Typs · von Pininfarina entworfen und gebaut · 2.0 Liter Motor mit doppelter Nockenwelle, 88 kW (120 PS) und 5-Gang Handschaltung · abgelesene Leistung von nur 67.700 km · authentisches 70er Jahre-Farbschema: grüner Lack und braunes Kunstleder-Interieur · neuer Zahnriemen, Bremssystem (eine Montecarlo-Schwachstelle) überarbeitet · Vergaser überholt, neuer Reifensatz · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 06/2021 und H-Kennzeichen · eine wertvolle Bereicherung jeder Lancia-Sammlung

· rare and exclusive 1976 Lancia Beta Montecarlo · first series mid-engine coupe, one of only 2,080 of its type · designed and built by Pininfarina · 2.0 litre twin-cam engine with 88 kW (120 PS) and manual 5-speed gearbox · unwarranted mileage of only 67.700 km · authentic 1970 colour scheme: green paintwork with brown leatherette interior · new timing belt, brake system (a weak point of the Montecarlo) overhauled · carburettor overhauled, new set of tyres · German registration documents, valid technical approval until 06/2021 and historic plates · a valuable addition for any Lancia collection

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1976
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.995
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	88 / 120
Zylinder *Cylinders*	4
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	190 km/h
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	67.700 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	grün *green*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	braun *brown*
Interieur *Interior*	Kunstleder *leatherette*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **19.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 09

XT0363

Lot
10

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.

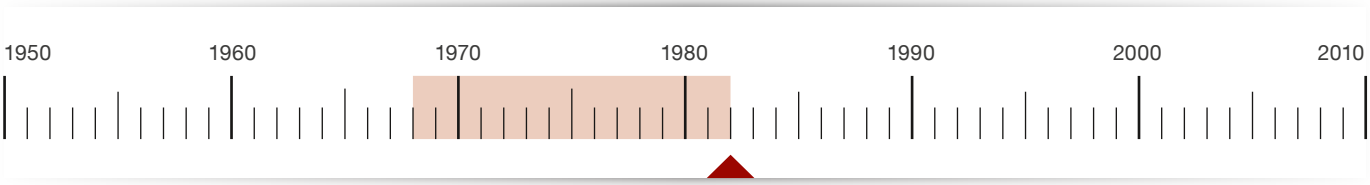
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Chevrolet Corvette (C3) Collectors Edition, Baujahr 1982 · eines von nur 6.759 gebauten Exemplaren · extrem selten mit solch niedriger Laufleistung angeboten · von 1984 bis vor kurzem beim selben Eigner · "matching numbers", originaler window sticker, sauberes Carfax und Originalkaufrechnung vorhanden · mit dem berühmten L-83 "Crossfire"-V8, 149 kW (203 PS) aus 350 ci bzw. 5,7 Litern Hubraum · "Turbo Hydramatic" 4-Gang-Automatikgetriebe · Servolenkung, Klimaanlage, Tempomat · die gläserne Heckklappe war ein Alleinstellungsmerkmal der Sonderedition · läuft auf den originalen "Edition" Leichtmetallfelgen · unlängst Inspektion durchgeführt, Bremsanlage überholt · gültige HU bis 01/2022 und bereit zur Zulassung mit H-Kennzeichen

· 1982 Chevrolet Corvette (C3) Collectors Edition · one of only 6,759 units built · extremely rare to get with such a low mileage · with the same owner from 1984 until recently · matching numbers car with original window sticker, clean Carfax report and original sales bill · famous L-83 "Crossfire" V8 with 149 kW (203 hp) from 350 ci or 5.7 litres of capacity · 4-speed "Turbo Hydramatic" automatic transmission · features the popular stingray body style of the third generation · power steering, air conditioning, cruise control · the lifting rear window hatch was an exclusive feature of this limited edition · runs on its original Edition alloys · recently serviced, brake system overhauled · valid technical approval until 01/2022 and ready for registration as a historic vehicle

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1982	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	28.400 mls
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	5.733	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	silver beige *silver beige*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	149 / 203	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	beige *beige*
Zylinder *Cylinders*	8	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	200 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **28.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 10

XT0379

Lot
11

DAX
Tojeiro Cobra

Modellbeschreibung *Model description*

Aus der Verbindung des englischen Sportwagens AC Ace mit einem stärkeren Ford-Motor entstand ein Rennwagen für die Straße – AC Cobra. Die Idee des früheren Rennfahrers Carroll Shelby wurde vom Autohersteller AC schnell realisiert und schon 1962 entstand die erste Cobra. Zusätzlich zum 4,3-Liter V8-Motor wurde auch der Rahmen verstärkt sowie die Spur und Kotflügel verbreitet. Die Cobra erhielt die Scheibenbremsen aus dem Jaguar E-Type und ein Borg Warner-Viergang-getriebe für bessere Kraftübertragung. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs lag bei 240 km/h, was auch zu den großen Rennerfolgen beigetragen hat. Mit dem Rennvorhaben entstanden auch weitere verstärkte Versionen des Sportwagens. Das Modell 289 mit 4,7-Liter Motor war das meistverkaufte Modell in Europa. 1965 erschien der Typ 427 mit 7-Liter Motor und 312 kW (425 PS), einem steiferen Rahmen und größeren Antriebswellen und Bremsen. Außerdem entstand noch eine Version 428 mit neuem Coupé- oder Spideraufbau, die ohne Einfluss von Shelby produziert wurde. 1966 endete die Ära der Shelby Cobras. AC produzierte die Fahrzeuge nur noch bis 1968. Inzwischen gibt es eine große Menge nachgebauter Modelle. Besonders beliebt sind die preisgünstigen Kit Cars, deren Karosserie aus GFK-Laminat besteht.

The combination of the English sports car AC Ace with a more powerful Ford engine resulted in a racing car for the road - the AC Cobra. The idea of the former racing driver Carroll Shelby was quickly realized by the car manufacturer AC and already in 1962 the first Cobra was manufactured. In addition to the 4.3-litre V8 engine, the frame was also strengthened, the track widened and fenders flared. The Cobra was fitted with Jaguar E-Type disc brakes and a Borg Warner four-speed gearbox for better power transmission. The top speed of the car was 240 km/h, which contributed to great racing successes. The racing project also resulted in further reinforced versions of the sports car. The 289 model with a 4.7-litre engine was the best-selling model in Europe. In 1965 the model 427 with 7-litre engine and 312 kW (425 hp), a stiffer frame and larger drive shafts and brakes appeared. In addition, a version 428 with a new coupe or spider body was produced without the influence of Shelby. In 1966 the era of the Shelby Cobras ended. AC continued production only until 1968, but there are now a large number of replica models. Especially popular are the inexpensive kit cars, whose bodywork is made of GFK laminate.

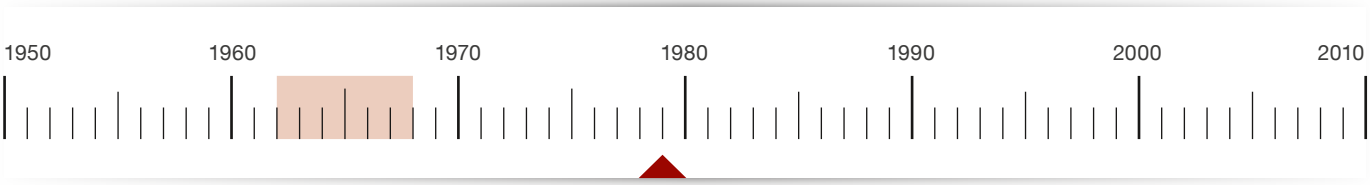
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· AC Cobra 427 Replika, Baujahr 1979 · vom ersten britischen Hersteller von Bausatz-Repliken, Dax Tojeiro · Jaguar V12-Motor mit 6 Doppelvergasern, 5,3 Litern Hubraum und 236 kW (321 PS) · 5-Gang Handschaltung · offene Sidepipes, verchromter Überrollbügel · bordeauxfarbener Lack und beiges Lederinterieur · Britax Hosenträgergurte · Holzlenkrad · Verdeck, Persenning und Steckscheiben vorhanden · läuft auf zweifarbigen 15" Leichtmetallfelgen · kann als historisches Fahrzeug zugelassen werden

· 1979 AC Cobra 427 Replica · by the first British Company to offer kit-based replicas, Dax Tojeiro · 6 twin-carburettor Jaguar V12 engine with 5.3 litres of capacity and 236 kW (321 hp) · 5-speed manual gearbox · open side pipes, chromed roll bar · bordeaux red paintwork and beige leather interior · Britax harness seat belts · wooden steering wheel · soft top, tarpaulin and side screens available · runs on 15" bi-colour alloys · ready for registration as a historic vehicle

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1979
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	5.343
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	236 / 321
Zylinder *Cylinders*	12
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	205 km/h
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	10.500 mls
Farbe (außen) *Colour (outside)*	bordeaux *bordeaux*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	beige/rot *beige/rot*
Interieur *Interior*	Leder *leather*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **39.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 11

OT0330

Lot
12

MERCEDES-BENZ

230 SL Pagode

Modellbeschreibung *Model description*

Der W113 hatte bei seiner Premiere auf dem Genfer Autosalon 1963 die schwere Aufgabe, gleich zwei Modelle abzulösen: den 190 SL und den 300 SL. Eine Aufgabe, die fast der Quadratur des Kreises gleichkommt, jedoch bravourös gelöst wurde. Aufgrund seiner glatten Flächen, dem großen Nutzraum und dem Verzicht auf Zierelemente wirkte er sehr „maskulin“ und ließ die Vorgänger mit ihren rundlichen Formen schnell vergessen. Er wurde in den Versionen 230 SL (1963–1967), 250 SL (1967) und 280 SL (1968–1971), wahlweise mit Schalt- oder Automatikgetriebe insgesamt 48.912 mal gebaut. Wegen seines zusätzlich lieferbaren, nach innen gewölbten Hardtops erhielt er den Spitznamen Pagode.
Der W113 war für jeden Anlass geeignet – sei es für die Oper, den Golfplatz oder das kleine Shopping – und: Man sah gut darin aus – Frau natürlich auch.

When presented at the Geneva Motor Show in 1963, the W113 had the difficult task of replacing two models at a time, the 190 SL as well as the 300 SL. A task that was almost equivalent to the quadrature of the circle, but was solved brilliantly. Because of its smooth surfaces, the spacious interior and the absence of decorative elements, it came across as very "masculine" and made the predecessors with their rounded styling look outdated.
It was available as 230 SL (1963-1967), 250 SL (1967) and 280 SL (1968-1971), built with either manual or automatic transmission, to a total of 48,912 vehicles. Because of its slightly concave hardtop, available as an accessory, it was nicknamed Pagoda.
The W113 was suitable for any occasion - be it for the opera, the golf course or the small shopping - and the main thing: it looked good on you!

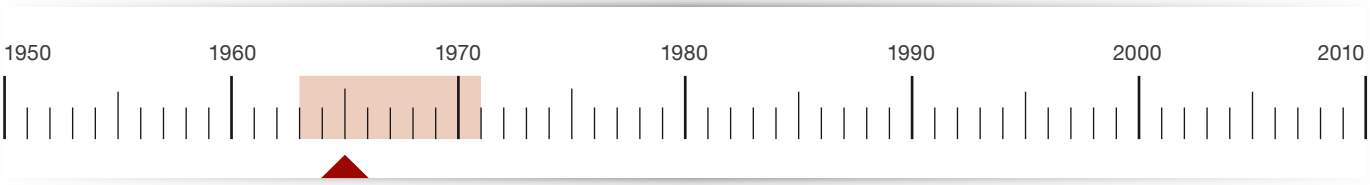
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 230 SL "Pagode" aus dem Jahr 1965 · ursprünglich in die USA ausgeliefert und 2012 reimportiert · abgelesene Laufleistung von 800 km (5-stelliger Tacho) · weißer Lack und schwarzes Lederinterieur · 2,3 Liter-6-Zylindermotor mit 110 kW (150 PS) · vor einigen Jahren restauriert · schwarzes Hardtop auf Anfrage · Radio Becker Grand Prix · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 07/2021 und H-Kennzeichen · eine frühe "Pagode" zu einem sehr attraktiven Preis

· 1965 Mercedes-Benz 230 SL "Pagoda" · originally delivered to the US and re-imported in 2012 · unwarranted mileage of 800 km (5-digit odometer) · white paintwork and black leather interior · 2.3 litre 6-cylinder engine with 110 kW (150 hp) · benefitting from a previous restoration · black hardtop on request · Becker Grand Prix radio · German registration documents, valid technical approval until 07/2021 and historic plates · an early "Pagoda" at a very attractive price

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1965	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	800 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.290	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	weiß *white*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	110 / 150	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz *black*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	200 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition* 2	**Wert** *Value* 85.000 €	**Ausrufpreis** *Reserve*	**63.500 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 12

XT0338

Lot
13

MERCEDES-BENZ

220 B (W187)

Modellbeschreibung *Model description*

Unmittelbar nach dem zweiten Weltkrieg gab es Mercedes-Benz PKW ausschließlich mit 4-Zylinder-Motoren. Dies änderte sich, als auf der IAA des Jahres 1951 zwei 6-Zylinder-Modelle vorgestellt wurden: Der eine war das Spitzenmodell 300 (W 186), der andere der 220 (W 187). Letzterer basierte auf dem Fahrwerk und der Karosserie des Vorkriegsmodells W 153, vorgestellt 1938 – man hatte lediglich die ehemals freistehenden Scheinwerfer in die Kotflügel integriert, um den Wagen moderner aussehen zu lassen. Im direkten Vergleich zu progressiver gezeichneten Autos mit Ponton-Karosserie wie z.B. dem Borgward Hansa, sah der 220 dennoch von Beginn an altmodisch aus.

Viel gelobt wurde dagegen der moderne, kurzhubige Reihen-Sechszylinder mit obenliegender Nockenwelle. Er lieferte 59 kW (80 PS), was für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h (bzw. 145 km/h beim Cabrio) ausreichte. So überrascht es nicht, dass der W 187 dann auch eine auffallend kurze Produktionszeit hatte, während die Grundkonzeption des Motorentyps M 180 mit vielen Modifikationen und Leistungssteigerungen bis 1989 überdauerte. Insgesamt wurden 18.514 Einheiten vom W 187 gefertigt, wobei das Coupé – nur 1954 / 1955 lieferbar – mit Abstand am seltensten ist, mit gerade mal 85 gebauten Exemplaren.

Immediately after WWII, Mercedes-Benz had only offered 4-cylinder engines in their passenger cars. This changed when at the Frankfurt Motor Show of 1951, the company presented two 6-cylinder models: One was the range-topping 300 (W 186), the other the 220 (W 187). The latter essentially used the chassis and body shell of the pre-war W 153, presented in 1938, just that the previously free-standing headlights were now integrated into the fenders in an attempt at making the car look more modern. In direct comparison to more progressively styled, ponton-bodied cars like the Borgward Hansa, the 220 still looked positively old-fashioned from the start. What was modern and received plenty of praise, however, was the inline 6-cylinder engine with overhead camshaft and oversquare dylinder dimensions. It provided a power output of 59 kW (80 hp), sufficient for a top speed of 140 km/h (or 145 km/h for the convertible). So it doesn't come as a surprise that, while the W 187 had an unusually short production run, the basic layout of the M 180 engine lived on, with many modifications and power enhancements, until 1989. A total of 18,514 units of the W 187 were built, with the coupe - only available 1954 / 1955 - being by far the rarest model, of which only 85 pieces were manufactured.

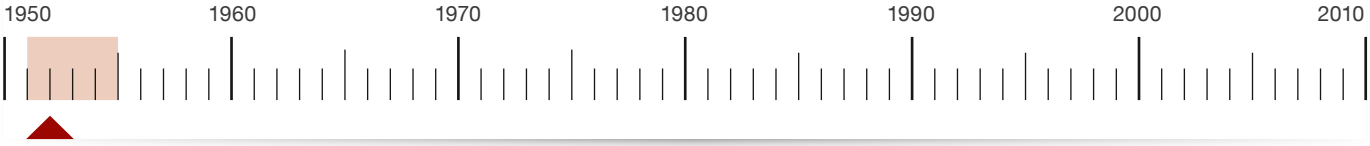
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 220 B Cabrio aus der Baureihe W 187 · eines von nur 997 Fahrzeugen diesen Typs · lief zuletzt in Portugal, genaue Anzahl der Halter unbekannt · ältere Restauration · elegante Farbkombination aus beigem Lack und blauem Lederinterieur · innen wie außen in sehr attraktivem, gepflegtem Zustand · Reihen-Sechszylinder mit 59 kW (80 PS) aus 2,2 Litern Hubraum · 4-Gang-Handschaltung · technisch einwandfrei, kürzlich überprüft, keine ausstehenden Reparaturen gemeldet · portugiesische Zulassungsdokumente · ein seltenes und besonderes Cabrio, welches jede Mercedes-Benz Sammlung bereichert

· 1952 Mercedes-Benz 220 B Convertible from the W 187 series · one of only 997 vehicles of its kind · used to run in Portugal, exact number of owners unknown · restored some time ago · elegant colour combination of beige paint and blue leather interior · very attractive and well-kept condition inside and out · inline 6-cylinder engine with 59 kW (80 hp) from 2.2 litres of capacity · 4-speed manual gearbox · mechanically sound, recently checked, no pending repairs reported · Portugese registration documents · a rare and highly special convertible that complements any Mercedes-Benz collection

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1952	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	54.100 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.195	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	beige *beige*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	59 / 80	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	blau *blue*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	140 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition*	2+	**Wert** *Value*	166.000 €	

Ausrufpreis *Reserve*	**123.000 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 13

XT0290

AUTOMOBILIA

Lot 14 EHRENNADELN VON MERCEDES-BENZ

Anstecknadeln

- Ehrennadeln von Mercedes-Benz für zurückgelegte Kilometer
- 2 Nadeln in 835 Silber vergoldet für 100 TKm + 250 TKm
- 2 Nadeln aus 333 Gold mit Saphir für 1 Mio. Km + 2 Mio. Km
- Mit Präsentations-Box

AA0271

Ausrufpreis 150 €
Reserve

Lot 15 LEDERTASCHE VON JOOP MIT WALTER RÖHRL SIGNATUR

Tasche

- Joop Ledertasche
- Walter Röhrl Signatur
- Ca. 39x32x9cm

AA0253

Ausrufpreis 200 €
Reserve

Lot 16 ROLEX OYSTER PERPETUAL

Armbanduhr

- Gehäuse und Lünette aus 18 kt Gelbgold
- 34 mm Durchmesser ohne Krone
- 11,8 mm Gehäusehöhe
- Champagnerfarbenes Ziffernblatt mit gelbgoldenen Indexen und Zeiger
- Automatik Uhrwerk; Rolex Manufakturkaliber 1560 mit 25 Steinen
- Baujahr 1962; wenig getragen
- Mit original Rolex-Box und Beschreibung

AA0256

Ausrufpreis 3.600 €
Reserve

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

OPEL-GARAGE DIORAMA

Lot 17

Modellbau

- In Handarbeit gefertigtes Einzelstück
- Garage mit zwei Fahrzeugen
- Deckenbeleuchtung

Ausrufpreis 650 €
Reserve

AA0267

TUDOR

Lot 18

Wanduhr

- seltene Händler-/Wanduhr
- Edelstahlgehäuse mit Echtglas
- blaues Ziffernblatt
- Quarz-Uhrwerk
- Durchmesser ca. 31 cm

Ausrufpreis 50 €
Reserve

AA0244

BECKER „INDIANAPOLIS“

Lot 19

Autoradio

- oranges Display
- Navigation in 32 Ländern
- MP3
- Dual Tuner
- 32 MB Arbeitsspeicher
- GPS Antenne/ Code

Ausrufpreis 100 €
Reserve

AA0228

Lot
20

JAGUAR
XJ 12 H.E. Sovereign

Modellbeschreibung *Model description*

Der XJ kann als Sir William Lyons Meisterstück angesehen werden. Er war der letzte Wagen, den der Jaguar-Mitbegründer zeichnete; und was er 1968 geschaffen hatte, erwies sich als beständig: Die Luxuslimousine wurde 24 Jahre lang mit nur geringen Modifikationen an der Karosserieform gebaut.
Der XJ löste nicht nur die S-Modelle ab, sondern den 420 und Mk II gleich noch mit; er wurde zur einzigen Jaguar-Limousine und zu einem der bekanntesten britischen Autos überhaupt. Zunächst nur als XJ6 verfügbar, folgte 1972 die 12-Zylinder-Version XJ12, seinerzeit die einzige viertürige Serienlimousine mit 12 Zylindern.
Die erste größere Modellpflege für das Modelljahr 1974 brachte erhöhte Stoßfänger und daraus resultierend einen flacheren Kühlergrill, was den XJ noch schlanker und eleganter machte.
1979 gab es ein weiteres Facelift, welches ein vorsichtiges Re-Design von Pininfarina beinhaltete, aber Sir Lyons ursprüngliche Form weitestgehend beibehielt. Über die gesamte Produktionsspanne wurden ca. 318.000 XJ6 und XJ12 gebaut.
Eine der Besonderheiten des XJ ist, dass er über zwei separate Benzintanks auf beiden Seiten des Kofferraums verfügt, mit jeweils eigener, verchromter Tanköffnung und einem Umschalter am Armaturenbrett.

The XJ may be regarded as Sir William Lyons' masterpiece. It was the last car the co-founder of the Jaguar company designed, and what he had created in 1968 turned out to be perennial: The luxury sedan was built over 24 years with only minor modifications regarding the bodywork.
The XJ effectively replaced not only the S series, but the 420 and Mk II along with it, becoming the sole Jaguar saloon and one of the best known British motorcars. At first, only the XJ6 was available, but in 1972, a 12-cylinder version was added, the XJ12, at that time the world's only mass-produced 12-cylinder sedan.
The first major facelift for the 1974 model year brought raised front bumpers and, consequently, a flatter radiator grille which made the XJ appear even more slender and elegant.
In 1979 the XJ was facelifted once more, incorporating a mild redesign by Pininfarina while largely retaining Sir Lyons' original lines. Over the whole production span, around 318,000 XJ6 and XJ12 were produced.
One of the pecularities of the XJ is that it is equipped with two separate fuel tanks positioned on each side of the boot, each with its own chrome filler cap and a changeover switch on the dash.

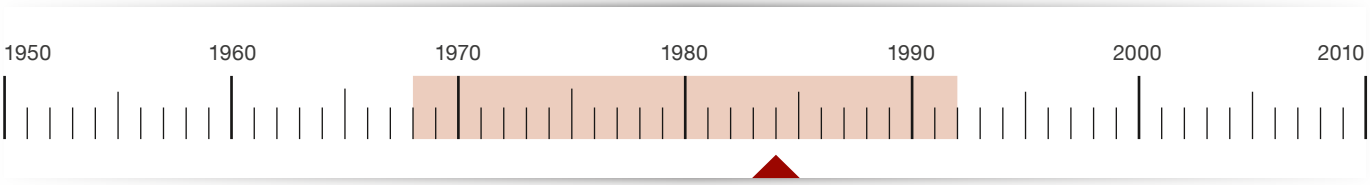
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Jaguar XJ 12 H.E. Sovereign (Serie III), Baujahr 1984 · deutsche Erstauslieferung, von Münchener Jaguar-Händler verkauft und gewartet bis 96.000 km · 5,3 Liter-Zwölfzylindermotor mit 217 kW (295 PS) und Automatikgetriebe · glaubhafte Laufleistung von 145.500 km · absolut klassische Farbkombination: „British racing green“ mit bisquit-beigem Lederinterieur · Wurzelholz-Armaturentafel, Mittelarmlehne · elektrische Fensterheber, Tempomat · originales Bordbuch vorhanden · deutsche Zulassungsdokumente, kann bereits H-Kennzeichen erhalten

· 1984 Jaguar XJ 12 H.E. Sovereign Series III · German delivery, sold and serviced by Jaguar dealership in Munich up to 96,000 km · 5.3-litre V12 engine with 217 kW (295 hp) and automatic transmission · credible mileage of 145,500 km · totally classic colour scheme: „British racing green“ with „bisquit-beige“ leather interior · burlwood dashboard, centre armrest · power windows, cruise control · original owner's manual available · German registration dokuments, already eligible for registration as a historic vehicle

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1984	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	145.500 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	5.343	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	dunkelgrün *dark green*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	217 / 295	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	beige *beige*
Zylinder *Cylinders*	12	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	250 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **8.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 20

XT0390

Lot
21

MERCEDES-BENZ

190 Db Ponton

Modellbeschreibung *Model description*

Während andere Hersteller den Pionieren Citroen und Opel, die bereits um 1935 selbsttragende Karosserien entwickelt hatten, rasch gefolgt waren, übernahm Mercedes das neue Konstruktionsprinzip erst spät; und zwar 1953 für den 180 (Baureihe W120). Ursprünglich nur mit einem 1,8 Liter-Benzinmotor erhältlich, nahm Mercedes 1954 ein Dieseltriebwerk in sein Programm auf, das – wenngleich keine Weltneuheit – wesentlich zur Verbreitung dieses Motortyps im PKW beitrug. Im Jahr 1956 vergrößerte sich die Familie des "kleinen Ponton" durch den 190 (Baureihe W121) nochmals. Während Mercedes nur die viertürige Limousine baute, bot der Karosseriebauer Binz andere Varianten wie Kombis an, die als erste ihrer Art offiziell von Mercedes vermarktet wurden. Der W121 unterschied sich vom W120 durch einen etwas breiteren Kühlergrill, Chromzierleisten, Ausstellfenster in den Vordertüren und größere Rückleuchten. Der ebenfalls neue Vierzylinder-Motor mit obenliegender Nockenwelle und 55 kW (75 PS) ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Ab 1958 gab es auch eine Version mit 1,9 Liter-Dieselmotor, die vor allem bei Taxiunternehmen sehr beliebt war. Ein Jahr später wurde der Benzinmotor überarbeitet, so entstand die Version 190 b mit einer Leistung von 59 kW (80 PS). 1961 wurde der Ponton-Mercedes durch das dem Zeitgeist entsprechende "Heckflossen"-Modell W110 ersetzt.

While other car manufacturers had quickly followed the pioneers Citroen and Opel, who started using unitary construction designs as early as the mid-thirties, Mercedes was a late adopter: Their first unibody car, the model 180 of the W120 series, appeared in 1953. Originally available with a 1.8 litre petrol engine only, Mercedes added a Diesel powerplant to its lineup in 1954, which - while not being a true first - essentially contributed to the widespread use of this engine type in passenger cars.
In 1956 the family of the "small Ponton" grew larger again by the appearance of the 190 from the W121 series. While Mercedes-Benz only built a four-door sedan, the coachbuilder Binz offered other different versions such as station wagons, the first of their kind to be officially marketed by Mercedes. The W121 differed from the W120 by a slightly wider radiator grille, chrome trim strips, quarter-vent windows in the front doors and larger rear lights. The new four-cylinder engine with overhead camshaft and 55 kW (75 hp) made a top speed of 140 km/h possible. As of 1958, a version with a 1.9-litre diesel engine was also available, which was particularly popular with taxi companies. One year later it was decided to rework the petrol engine, resulting in the 190 b version with an increased power output of 59 kW (80 hp). In 1961 the Ponton Mercedes was replaced by the zeitgeisty "fintail" model W110.

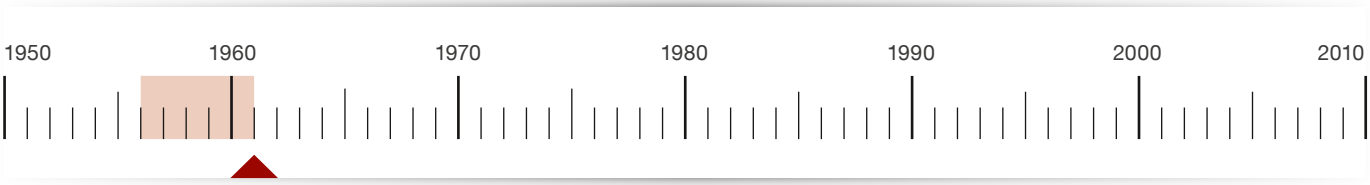
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 190 Db "Ponton" · aus dem letzten Produktionsjahr des W121, 1961 · robuster und sparsamer 1,9 Liter 4-Zylinder Dieselmotor · 4-Gang Schaltgetriebe · bordeauxfarbener Lack und braunes Kunstleder-Interieur · beiges Faltdach · seit 29 Jahren beim selben Besitzer · große Zahl an Neuteilen über die Jahre erworben und verbaut · Hohlraum- und Unterbodenversiegelung mit Tuff-Coty Dinol 1992 · Motor generalüberholt im Jahr 2000, seither rund 5.000 km gefahren · neuer Reifensatz 2017 · Abdeckhaube aus rotem Stoff · originale Reparaturanleitung · deutsche Zulassungspapiere, gültige HU bis 07/2020 und H-Kennzeichen · Ersatzteile können separat erworben werden

· Mercedes-Benz 190 Db "Ponton" · from last year of W121 production, 1961 · robust and thrifty 1.9 litre 4-cylinder Diesel engine · 4-speed manual gearbox · bordeaux exterior and brown leatherette interior · beige folding roof · with the same owner for the past 29 years · large number of new spare parts purchased and fitted over the years · cavity and underbody sealed (Tuff-Coty Dinol) in 1992 · engine revised in 2000, since then about 5,000 km travelled · new set of tyres in 2017 · red fabric cover · original repair instructions · German registration documents, valid technical approval until 07/2020 and historic plates · spare parts can be purchased separately

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1961	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	70.900 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.884	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	bordeaux *bordeaux*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	37 / 50	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	tan *tan*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Kunstleder *leatherette*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	120 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **8.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 21

XT0384

Lot
22

PORSCHE

924 Turbo

Modellbeschreibung *Model description*

Der Porsche 924 war als Nachfolger des VW-Porsche 914 konzipiert worden. Als Volkswagen das Projekt beendete, führte Porsche es selbstständig weiter und brachte 1976 den 4-Zylinder-Sportwagen auf den Markt. Es war das erste Transaxle-Modell der Marke, das man kaufen konnte, der 8-zylindrige 928 erschien erst einige Monate später. Mit seinem 4-Zylinder-Motor aus dem Hause Audi und anderen Komponenten aus dem Volkswagen-Regal war das Auto für einen Porsche recht günstig – eine Tatsache, die das Unternehmen während der Ölkrise in den 70er Jahren gerettet haben mag, wie man rückblickend weiß. Das Auto wurde ein sofortiger Verkaufserfolg, ungeachtet der Kritik, dass es ihm an Leistung mangelte – eine Behauptung, die insbesondere auf die US-Modelle zutraf, welche aufgrund der Abgasvorschriften eine geringere Leistung aufwiesen. Die europäische Version des 924 holte 92 kW (125 PS) aus 2,0 Litern Hubraum, was in Kombination mit dem leichten Leergewicht von 1.080 kg für eine Höchstgeschwindigkeit von 204 km/h ausreichte. Ab 1979 bot eine Turbo-Version deutlich mehr Leistung. In den letzten drei Jahren der Produktion wurde der 924 S mit einem 2,5-Liter-Motor ausgerüstet. Insgesamt wurden rund 150.000 Einheiten gebaut. Zu erwähnen ist, dass der 924 – mit leistungsgesteigerten Motoren – auch im Motorsport eine erfolgreiche Karriere hatte.

The Porsche 924 had been designed as the successor to the VW-Porsche 914. When Volkswagen terminated the project, Porsche went ahead on their own and launched the 4-cylinder sports car in 1976. It was the marque's first transaxle model to go on sale, beating the 8-cylinder 928 by several months. With its Audi-sourced 4-cylinder engine and other components from the Volkswagen shelf, the car was reasonably cheap for a Porsche - a fact which, in retrospect, may have saved the company during the 1970s oil crisis. The car was an instant sales success, notwithstanding the criticism that it was underpowered - a claim which held true in particular for the US models which had a reduced power output to comply with pollution laws. The default european-specs 924 got 92 kW (125 hp) from 2.0 litres of displacement, which in combination of the light curb weight of just 1,080 kg sufficed for a top speed of 204 km/h. As of 1979, a Turbo version offered significantly more power. For the last three years of the production run, the 924 S came with a 2.5 litre engine. All in all, around 150,000 units were built. It needs to be mentioned that the 924 - with power enhanced engines - also had a successful career in motorsports.

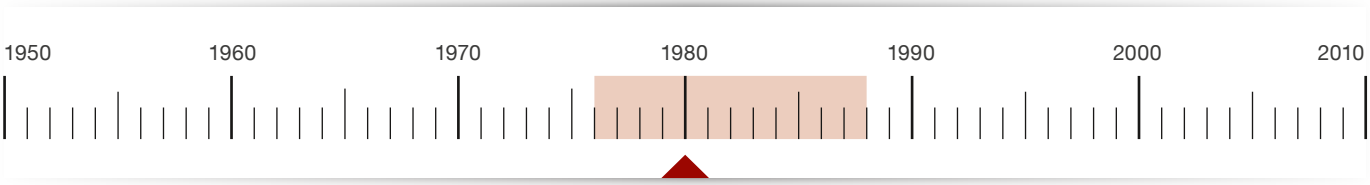
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Porsche 924 Turbo, Baujahr 1980 · 2,0 Liter 4-Zylindermotor mit 125 kW (170 PS) · 5-Gang Schaltgetriebe · angegebene Laufleistung 115.100 km (5-stelliger Kilometerzähler) · schöne Farbkombination aus espressobraunem Lack und passendem Teilleder-Interieur · elektrische Fensterheber, Klimaanlage, Targa-Dach · epochengerechtes Radio vorhanden · läuft auf 15" Leichtmetallfelgen · zahlreiche Teile erneuert, u.a. Zahnriemen (2017) · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 01/2022 und H-Kennzeichen

· 1980 Porsche 924 Turbo · 2.0 litre 4-cylinder engine offering 125 kW (170 hp) · 5-speed manual gearbox · reported mileage 115,100 km (5-digit odometer) · beautiful colour combination of espresso brown exterior and colour-keyed part-leather interior · power windows, air conditioning, Targa roof · period-correct radio installed · runs on 15" alloy wheels · numerous parts renewed, including timing belt (2017) · German registration documents, valid technical approval until 01/2022 and historic plates

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1980
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.960
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	125 / 170
Zylinder *Cylinders*	4
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	225 km/h
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	15.100 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	braun *brown*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	braun *brown*
Interieur *Interior*	Teilleder *part leather*
Weitere Informationen ... *Additional information ...*	

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **14.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 22

XT0382

Lot
23

MASERATI

Quattroporte V8 3.2 Evoluzione

Modellbeschreibung *Model description*

Der Maserati Quattroporte sollte den Kundenwunsch nach einem größeren, aber dennoch stilvollen und luxuriösen Sportwagen erfüllen. Während die erste Generation ein Nischenprodukt blieb und die zweite Generation nie über den Prototypenstatus hinauskam, war die dritte mit 2.155 gebauten Einheiten recht erfolgreich. Die vierte Generation, intern Tipo 337 genannt, wurde 1994 eingeführt und war das letzte Modell, das unter der Leitung von DeTomaso entworfen wurde, und das erste, welches nach der Übernahme durch Fiat (1993) gebaut wurde. Es basierte auf der Technologie des Maserati Biturbo. Die Karosserie mit ihrer ausgeprägten Keilform wurde von Carrozzeria Golden Car hergestellt, das Fahrgestell vom Maserati Ghibli mit verlängertem Radstand übernommen. Das Armaturenbrett war mit Ulmenholz verkleidet. Es gab zwei Versionen dieser Sportlimousine, die beide mit Doppelturboladern ausgestattet waren: Der "Seicilindri" (V6) mit 2,0 Liter Hubraum wurde nur für den italienischen Markt gebaut, während eine 2,8-Liter-Variante dieses Motors für den Exportmarkt angeboten wurde. Ab 1966 wurde der "Ottocilindri" (V8) mit einem von Ferrari gefertigten Motorblock ausgestattet. 1998 wurden beide Motoren überarbeitet, die Fahrzeuge erhielten ein Facelift mit einem neu gestalteten Innenraum. Diese Modelle sind durch ihre "Evoluzione"-Schriftzüge zu erkennen.Insgesamt wurden 2.400 Einheiten gebaut, bevor die Produktion im Jahr 2001 endete.

The Maserati Quattroporte was created to meet the desire of customers for a larger but still stylish and luxurious sports car. While the 1st generation had remained a niche product and the 2nd never made it beyond prototype status, the 3rd had been quite successful with 2,155 units built. The 4th generation, internally named Tipo 337, was introduced in 1994 and was the last model designed under the brand's DeTomaso ownership, and the first to be built after the 1993 Fiat takeover. It was based on the Maserati Biturbo technology. Its distinctly wedge-shaped body was manufactured by Carrozzeria Golden Car, and the chassis was taken from the Maserati Ghibli with an extended wheelbase. The dashboard was covered with elm wood. There were two versions of this sports sedan, both equipped with twin-turbochargers: The "Seicilindri" (V6) with 2.0 litres capacity was only built for the Italian market, while a 2.8 litre variant of this engine was offered for the export market. From 1966 the "Ottocilindri" (V8) featured a Ferrari-made engine block. In 1998 both engines were upgraded, the vehicles received a facelift with a redesigned interior. These models can be distinguished by their "Evoluzione" badges. All in all, 2,400 units were built before production ended in 2001.

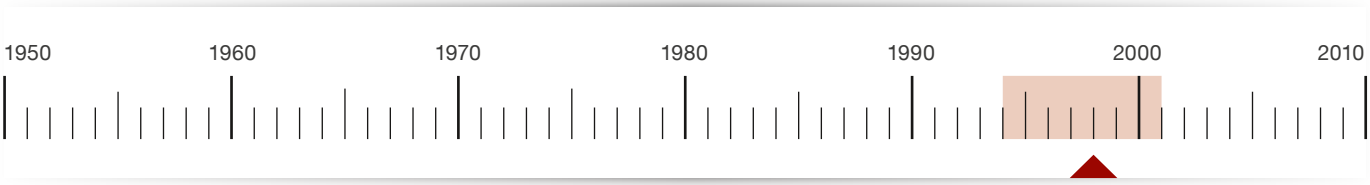
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Maserati Quattroporte V8 3.2 Evoluzione, Baujahr 1998 · das Topmodell der viertürigen Maserati-Sportlimousine in ihrer 4. Generation · eines von nur 340 gebauten Exemplaren · 3,2-Liter-V8-Motor mit 247 kW (335 PS) · elektrische Fensterheber, elektrisch verstellbare Sitze mit Lendenwirbelstütze · Alufelgen, Sportfahrwerk · Klimaanlage, Frontairbags, Holzlenkrad, Mittelarmlehne vorn · große Inspektion inklusive Zahnriemen im Jahr 2018 bei 60.400 km · österreichische Fahrzeugdokumente

· 1998 Maserati Quattroporte V8 3.2 Evoluzione · the range-topping model of Maserati's 4th generation 4-door sports sedan · one of only 340 units built · 3.2 litre V8 engine offering 247 kW (335 hp) · power windows, electrically adjustable seats with lumbar support · alloy wheels, sports suspension · air conditioning, front airbag, wooden steering wheel, front centre armrest · major service including timing belt in 2018 at 60,400 km · Austrian registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1998
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	3.217
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	247 / 335
Zylinder *Cylinders*	8
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	270 km/h
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	61.000 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	dunkelblau *dark blue*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	blau/schwarz *blue/black*
Interieur *Interior*	Leder *leather*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **17.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 23

XT0389

Lot
24

BMW
Touring 2000 tii

Modellbeschreibung *Model description*

Auf der IAA des Jahres 1961 hatte BMW seine "Neue Klasse" vorgestellt, eine sehr moderne 4-türige Limousine. Beflügelt von deren Erfolg, produzierte die Marke ab 1966 eine 2-türige Version mit verkürztem Radstand. Diese wurde zum Ausgangspunkt für viele Generationen kompakter Mittelklasse-Limousinen aus dem Hause BMW. Die sogenannte "02-Serie" ist nach einem zunächst unoffiziellen Zusatz der Modellbezeichnung "1600-2" benannt. Ab 1971 fand dieser seinen Weg in die offizielle Nomenklatur, die Autos wurden nun als 1502, 1602, 1802 und 2002 verkauft, wobei die Zahlen in etwa dem Hubraum entsprachen. Alle Modelle der 02-Serie verfügten über Vierzylinder-Motoren, leistungsgesteigerte Varianten wurden als "ti" oder "tii" bezeichnet. Ab 1973 stellte der 2002 turbo mit 125 kW (170 PS) das Spitzenmodell dar. In Ergänzung zur 2-türigen Limousine gab es den Touring, ein Fließheckmodell (1971–1974) sowie zwei verschiedene Cabrios, die beide bei Baur gefertigt wurden: Das Vollcabrio (1968–1971) wurde aus Gründen der Verwindungsfestigkeit von einem Targa-artigen Modell mit Überrollbügel abgelöst, das von 1971–1975 lieferbar war. Unvergessen sind die Erfolge des 2002tii im Rennsport. Weniger bekannt ist die Tatsache, dass für die Olympiade 1972 zwei batterie-elektrische Konzeptfahrzeuge gebaut wurden.

At the Frankfurt Motor Show of 1961, BMW had presented its "New Class", a very modern 4-door sedan. Buoyed by its success, the company as of 1966 started producing a 2-door version with a shortened wheelbase. This was to become the starting point for many generations of compact executive cars by BMW. The so-called "02 series" is named after an originally unofficial appendix to the model designation "1600-2", which as of 1971 found its way into the official nomenclature, when the cars were sold as 1502, 1602, 1802 and 2002, the numbers roughly corresponding to their engine capacity. All 02 series cars came with four-cylinder engines, performance-increased variants were named "ti" and "tii". In 1973, the 2002 turbo with 125 kW (170 hp) of power marked the top of the range. Apart from the standard 2-door sedan, there also was a hatchback model called Touring (1971-1974), and two types of convertible, both built by Baur: The full convertible (1968-1971) was replaced for torsional rigidity reasons by a Targa-style model with rollover bars, available from 1971-1975. The 2002tii will be remembered for its successes in racing. A lesser known fact is that two battery-electric concept cars were built for the 1972 Olympic Games.

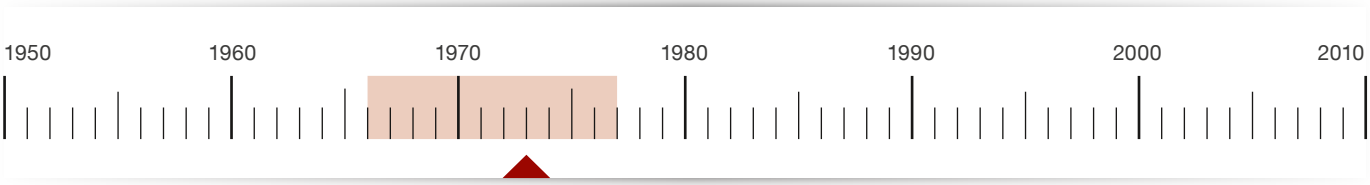
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW Touring 2000 tii, Baujahr 1973 · seltene Karosserieform des "02", die ihrer Zeit weit voraus war · stärkste verfügbare Motorisierung: 2,0 Liter-Einspritzmotor mit 96 kW (130 PS) · abgelesene Laufleistung von 39.400 km · blaue Außenlackierung und grau-schwarzes Teilleder-Interieur · epochengerechtes Radio · deutsche Zulassungsdokumente, HU gültig bis 02/2020 und H-Kennzeichen · eines von nur 1650 Exemplaren dieses Typs

· 1973 BMW Touring 2000 tii · rare body shape of the "02" which was clearly ahead of its time · most powerful variant: 2.0 litre injection engine with 96 kW (130 hp) · unwarranted mileage of 39.400 km · blue exterior paint and grey-black partial leather interior · period-correct radio · German registration documents, valid technical approval until 02/2020 and historic plates · one of only 1650 examples of its type

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1973
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.977
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	96 / 130
Zylinder *Cylinders*	4
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	190 km/h
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	39.400 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	blau *blue*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	grau-schwarz *grau-schwarz*
Interieur *Interior*	Teilleder *part leather*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **23.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 24

XT0360

Lot
25

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, unverwüstlich 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.

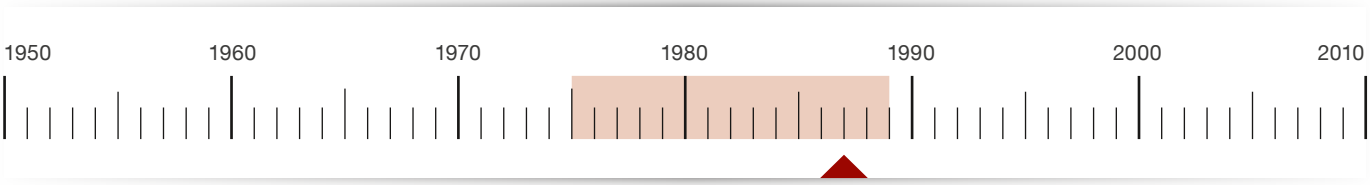
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW M6, Baujahr 1987 · 2019 aus den USA reimportiert · angabegemäß 2 Vorbesitzer · 3,5 Liter-Motor mit 191 kW (260 PS) und Schaltgetriebe · originale schwarze Außenlackierung und restauriertes hellbeiges Leder-Interieur · abgelesene Laufleistung von 145.000 mls · Schiebedach, elektrische Fensterheber und elektrisch verstellbare Sitze · Mittelarmlehne hinten · originale BBS Leichtmetallfelgen, Sportauspuff und Dinan Performance Engine Chip · originales BMW Radio und vollständiges Bordwerkzeug vorhanden · Kühler unlängst erneuert · polnische Zulassungsdokumente, kann bereits deutsche H-Kennzeichen erhalten

· 1987 BMW M6 · re-imported from the US in 2019 · reportedly only 2 previous owners · 3.5 litre engine with 191 kW (260 hp) and manual transmission · original black exterior paint and restored light beige leather interior · unwarranted mileage of 145,000 mls · sunroof, power windows and electrically adjustable seats · rear centre armrest · original BBS alloy wheels, sport exhaust and Dinan Performance engine chip · original BMW radio and complete toolbox · radiator recently renewed · Polish registration documents, already eligible for German registration as a historic vehicle

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1987
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	3.453
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	191 / 260
Zylinder *Cylinders*	6
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	250 km/h
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	145.000 mls
Farbe (außen) *Colour (outside)*	schwarz *black*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	hellbeige *light beige*
Interieur *Interior*	Leder *leather*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **35.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 25

XT0397

Lot
26

INTERMECCANICA
Indra

Modellbeschreibung *Model description*

Was hat eine vedische Gottheit mit einem Sportwagen gemeinsam? Den Namen Indra natürlich! Der Intermeccanica Indra wurde zwischen 1971 und 1975 vom italienischen Automobilhersteller Costruzione Automobili Intermeccanica produziert. Das von Franco Scaglione entworfene und von Erich Bitter konstruierte Fahrzeug verfügte über die Antriebstechnik des Opel Diplomat V8 und, wie sein Vorgänger Intermeccanica Italia, eine europäisch gestaltete Karosserie. Durch die Zusammenarbeit von Intermeccanica mit General Motors profitierten die Käufer des Sportwagens von einfacher Verfügbarkeit der Ersatzteile sowie der gesicherten Wartung. Das Design mit der langen, abfallenden Motorhaube und einem kurzen Heck erinnerte stark an den Vorgänger Italia, allerdings gab es Klappscheinwerfer sowie höher liegende Rückleuchten, die von der Alfa Romeo Giulia übernommen wurden. Zu den Neuerungen gehörten DeDion-Hinterachse, vier Scheibenbremsen und Automatikgetriebe. Insgesamt gab es drei Karosserieversionen: Cabriolet und Stufenheckcoupé als reine Zweisitzer, sowie Fließheck-Coupé mit zwei vollwertigen und zwei Notsitzen. 1973 beendete General Motors die Zusammenarbeit mit Intermeccanica, was dazu führte, dass nur 125 Exemplare des Indra gebaut wurden. Bitter entwickelte daraufhin ein technisch und optisch ähnliches Fahrzeug, den hierzulande weitaus bekannteren Bitter CD.

What does a Vedic deity have in common with a sports car? The name Indra of course! The Intermeccanica Indra was produced between 1971 and 1975 by the Italian automobile manufacturer Costruzione Automobili Intermeccanica. The vehicle, designed by Franco Scaglione and constructed by Erich Bitter, used the drive train of the Opel Diplomat V8 and, like its predecessor Intermeccanica Italia, a European body. Through Intermeccanica's collaboration with General Motors, buyers of the sports car benefited from easy availability of spare parts and assured maintenance. The design, with its long, sloping bonnet and short rear, was reminiscent of its predecessor, Italia, but it now featured folding headlights and higher rear lamps, the latter adopted from the Alfa Romeo Giulia. Among the innovations were DeDion rear axle, four disc brakes and automatic transmission. There were a total of three body styles: convertible and notchback coupe as pure two-seaters, as well as hatchback coupe with two full-fledged and two jump seats. In 1973, General Motors terminated its cooperation with Intermeccanica, resulting in the production of only 125 Indra models. Bitter then went on to develop a mechanically as well as visually similar vehicle which became much better known in Germany, the Bitter CD.

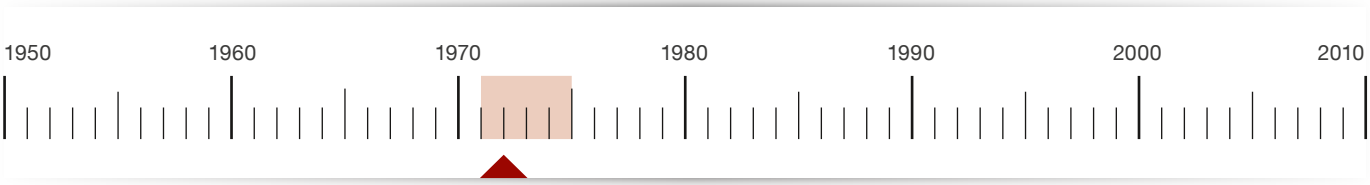
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Intermeccanica Indra aus dem Jahr 1972 · roter Lack mit elegantem schwarzen Lederinterieur · abgelesener Tachostand 48.200 km · 5,3 Liter 8-Zylindermotor mit 169 kW (230 PS) · Holzlenkrad · elektrische Fensterheber · Cromodora Alufelgen · vor einigen Jahren aufwendig restauriert · eines von nur 40 Exemplaren · deutsche Zulassungsdokumente und H-Kennzeichen

· 1972 Intermeccanica Indra · red paintwork with elegant black leather interior · unwarranted mileage of 48,000 km · 5.3 litre 8-cylinder engine offering 169 kW (230 hp) · wood steering wheel · power windows · Cromodora alloys · benefitting from a previous renovation several years ago · one of only 40 units built · German registration documents and historic plates

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1972	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	48.200 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	5.303	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	rot *red*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	169 / 230	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz *black*
Zylinder *Cylinders*	8	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	198 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition*	2+	**Wert** *Value*	95.000 €	
Ausrufpreis *Reserve*	**45.000 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*			**Lot 26**

XT0345

Lot
27

MERCEDES-BENZ

280 SE Coupé

Modellbeschreibung *Model description*

Ab Februar 1961 gab es die Coupé- und Cabrio-Versionen des W111, anfangs mit der gleichen Technik des Limousinen-Modells 220 SE. Sie wurden als 220 SEb/C bezeichnet. Die Motorisierungen – und auch die Preise – der Coupés stiegen stetig. Es folgten der 250 SE, 280 SE und 300 SE, und kurz vor Ende der Produktion auch noch der 350 SE.
Im Gegensatz zum Vorgängermodell basieren das Coupé und Cabrio auf der ungekürzten Rahmen-Boden-Anlage der zugehörigen Limousine und waren dadurch ein vollwertiger Viersitzer. Coupé und Limousine haben auch stilistisch zahlreiche Gemeinsamkeiten, trotzdem konnte von den Rohbauteilen des Viertürers nicht ein einziges für das Coupé oder Cabrio verwendet werden. Für Coupés und Cabrios wurden viermal so viele Teile in Handarbeit gefertigt wie für die Limousine.
Diese C-Modelle waren die letzten weitgehend in Handarbeit gefertigten Mercedes, weshalb die Preise der Coupés und Cabrios fast doppelt so hoch lagen wie die der Limousinen.

As of February 1961, the coupé and convertible variants of the W111 became available, initially using the same drivetrain as the sedan model 220 SE. They were referred to as 220 SEb/C. After that, engine sizes - and prices, too - of the coupés just kept going up. The 250 SE, 280 SE and 300 SE followed, and just before the end of the production run, the 350 SE.
In contrast to its predecessor, coupé and convertible are based on the unshortened carrier of the associated sedan and were thus a full four-seater. Coupé and sedan have also stylistically many similarities, but not one of the components of the four-door car could be used for the coupé or convertible. More than four times as many parts as for the sedan were made by hand for the coupés and convertibles.
These C-models were the last largely handmade Mercedes, which is why coupé and convertible prices were almost twice as high as that of the sedan.

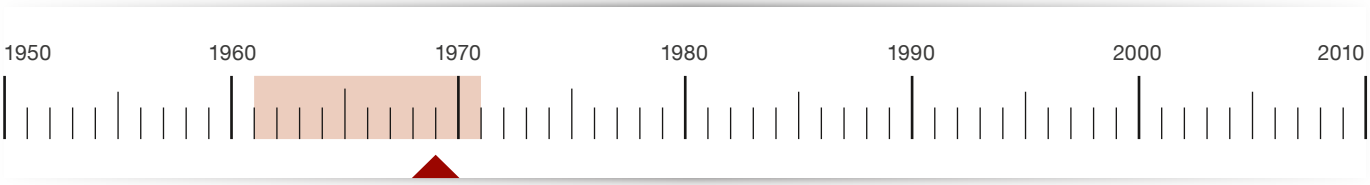
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 280 SE Coupé der Baureihe W 111, Baujahr 1969 · 2,8 Liter-Motor mit 118 kW (160 PS) und Automatikgetriebe · eines von 3,797 Coupés diesen Typs · abgelesene Laufleistung von 58.700 km · Lack in tunisbeige-metallic und grünes Lederinterieur · Fahrzeug angabegemäß restauriert und neu lackiert · Stahlschiebedach · Radio Becker Mexico TR · Stahlfelgen mit Chromzierkappen · deutsche Zulassungsdokumente, HU gültig bis 09/2020 und H-Kennzeichen

· 1969 Mercedes-Benz 280 SE Coupé of the W 111 series · 2.8 litre engine with 118 kW (160 hp) and automatic transmission · one of only 3,797 coupes of its type · unwarranted mileage of 58.700 km · tunisbeige-metallic paint with green leather interior · vehicle reported to be restored and repainted · steel sunroof · Becker Mexico TR radio · steel rims with chromed hub caps · German registration documents, valid technical approval until 09/2020 and historic plates

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1969	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	58.700 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.748	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	tunisbeige-metallic *tunisbeige-metallic*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	118 / 160	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	grün *green*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	188 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition*	2	**Wert** *Value*	61.000 €	
Ausrufpreis *Reserve*	**52.500 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*			**Lot 27**

XT0370

Lot
28

MERCEDES-BENZ

280 SL Pagode California

Modellbeschreibung *Model description*

Der W113 hatte bei seiner Premiere auf dem Genfer Autosalon 1963 die schwere Aufgabe, gleich zwei Modelle abzulösen: den 190 SL und den 300 SL. Eine Aufgabe, die fast der Quadratur des Kreises gleichkommt, jedoch bravourös gelöst wurde. Aufgrund seiner glatten Flächen, dem großen Nutzraum und dem Verzicht auf Zierelemente wirkte er sehr „maskulin“ und ließ die Vorgänger mit ihren rundlichen Formen schnell vergessen. Er wurde in den Versionen 230 SL (1963–1967), 250 SL (1967) und 280 SL (1968–1971), wahlweise mit Schalt- oder Automatikgetriebe insgesamt 48.912 mal gebaut. Wegen seines zusätzlich lieferbaren, nach innen gewölbten Hardtops erhielt er den Spitznamen Pagode.
Der W113 war für jeden Anlass geeignet – sei es für die Oper, den Golfplatz oder das kleine Shopping – und: Man sah gut darin aus – Frau natürlich auch.

When presented at the Geneva Motor Show in 1963, the W113 had the difficult task of replacing two models at a time, the 190 SL as well as the 300 SL. A task that was almost equivalent to the quadrature of the circle, but was solved brilliantly. Because of its smooth surfaces, the spacious interior and the absence of decorative elements, it came across as very "masculine" and made the predecessors with their rounded styling look outdated.
It was available as 230 SL (1963-1967), 250 SL (1967) and 280 SL (1968-1971), built with either manual or automatic transmission, to a total of 48,912 vehicles. Because of its slightly concave hardtop, available as an accessory, it was nicknamed Pagoda.
The W113 was suitable for any occasion - be it for the opera, the golf course or the small shopping - and the main thing: it looked good on you!

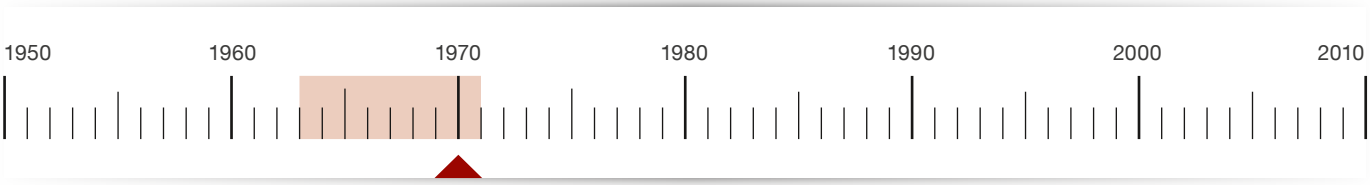
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 280 SL Pagode, Baujahr 1970, Spitzenmodell der Baureihe W113 · seltene Sonderedition „California“ mit Hardtop und 2+2 Sitzen · original Austauschmotor Mercedes-Benz, seither wenig gelaufen · originaler Farbton silber-metallic mit rotem Lederinterieur · Armaturenbrett, Lenkrad und Holz in gutem Zustand · Teppich und Sonnenblenden original und gepflegt · zahlreiche Reparatur- und Servicebelege vorliegend · Unterbodenversiegelung · originales Becker Mexico Radio vorhanden · neue Michelin XMX Weißwandreifen · deutsche Zulassungspapiere, gültige HU bis 12/2021 und H-Kennzeichen

· 1970 Mercedes-Benz 280 SL Pagoda, the top model of the W113 series · rare special edition „California“ with hard top and 2+2 seats · original Mercedes-Benz replacement engine, since then scarcely driven · original colour silver-metallic and red leather interior · dashboard, steering wheel and wood trim in good condition · carpet and sun visors original and in well-kept · numerous repair and service receipts available · underbody sealed · original Becker Mexico radio installed · new set of Michelin XMX whitewall tyres · German registration documents, valid technical approval until 12/2021 and historic plates

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1970	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	6.700 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.748	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	silber-metallic *silver-metallic*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	125 / 170	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	rot *red*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	200 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition* 2-	**Wert** *Value* 82.000 €	**Ausrufpreis** *Reserve* **69.000 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 28

XT0383

Lot
29

FORD

Mustang Shelby GT 500 "Eleanor"

Modellbeschreibung *Model description*

Carroll Shelby war ein erfolgreicher Rennfahrer in den 50er-Jahren. 1959 gewann er das 24-Stunden-Rennen in Le Mans in einem Aston Martin. Nach seinem Rückzug aus dem Renngeschäft aus gesundheitlichen Gründen begann er, den AC Cobra in die USA zu importieren und mit Ford V8-Motoren auszustatten. Als der Ford-Manager Lee Iacocca ihn bat, eine leistungsgesteigerte Version des Ford Mustang zu bauen, war der Shelby Mustang geboren. In den ersten Baujahren, 1965 und 1966, war dies im Wesentlichen ein Rennwagen mit Straßenzulassung: Normale Mustangs erhielten ein verbessertes Fahrwerk und Bremsen, mehr Leistung sowie Karosserieumbauten wie z. B. eine GFK-Haube mit Lufteinsätzen. Der Rücksitz entfiel. Für das Modelljahr 1967 hatte Ford den Mustang überarbeitet; er wurde größer und schwerer. Shelby nahm die Herausforderung an und verbaute einen Big Block V8 mit 7,0 Litern Hubraum im GT 500, doch der GT 350 blieb lieferbar. Dank Servolenkung und Bremskraftverstärker hatten die Autos weniger Rennwagencharakter und wurden komfortabler. 1967 wurde die Fertigung von Los Angeles nach Ionia verlegt, Ford übernahm de fakto die Kontrolle. Shelby Mustangs wurden bis 1969 gebaut, einige Fahrzeuge noch als 1970er-Modelle umnummeriert.

Carroll Shelby was a successful car racer in the 1950s. In 1959, he won the 24-hour race at Le Mans in an Aston Martin. After retiring from racing for health reasons, he focussed on importing the AC Cobra into the US, which he equipped with Ford V8 engines. When Ford manager Lee Iacocca asked him to create a high-performance variant of the Ford Mustang, the Shelby Mustang was born. In the first model years, 1965 to 1966, it was basically a street-legal race car: Standard Mustangs were given upgraded suspension and brakes, an increased power output, and body modifications including a lightweight fibreglass bonnet with scoops. The back seat was omitted. For the 1967 model year, Ford had redesigned the Mustang which thereby grew larger and heavier. Shelby made the best of the new challenge by inserting a big block V8 with 428 cui (7.0 litres) of displacement into what became the GT 500, although the GT 350 continued to be offered. With power steering and brakes, the cars lost some of their racing car traits, but were more comfortable to drive. Production was moved from Los Angeles to Ionia in 1967, with Ford effectively taking control. Shelby Mustangs were built until 1969, with some cars reserialized as 1970 models.

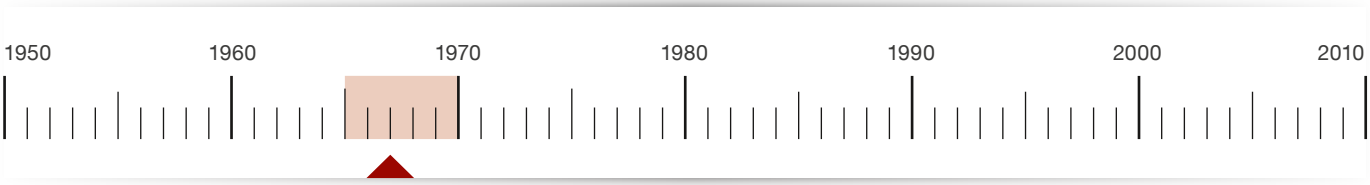
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Replika des Shelby GT 500 "Eleanor" aus dem Kinofilm "Gone in 60 seconds" · von "Classic Recreations" auf der Basis eines 1967er Ford Mustang Fastback gebaut · prominenter Vorbesitz: Fußball-Profi Mladen Petric erfüllte sich seinen Kindheitstraum · 6,4 Liter V8-Motor mit 185 kW (252 PS) mit seltenem manuellen 5-Gang-Schaltgetriebe · abgelesene Laufleistung von nicht mal 200 Meilen seit Umbau · Außenlackierung in grau-metallic und schwarzes Lederinterieur · Deluxe 1967 Armaturenbrett und Türverkleidungen · Carroll Shelby Signature Frontverkleidung · seitliche Abgasanlage und Scheibenbremsanlage · Holzlenkrad, Sportsitze, Rennsicherheitsgurte · Klimaanlage und Radio in Retro-Look an Bord

· Replica of Shelby GT 500 "Eleanor" from the movie "Gone in 60 seconds" · built by "Classic Recreations" on the basis of a 1967 Ford Mustang Fastback · celebrity owned: soccer professional Mladen Petric fulfilled his childhood dream · 6.4 litre V8 engine with 185 kW (252 hp) and rare manual 5-speed gearbox · unwarranted mileage of only 200 mls since rebuild · exterior paintwork metallic grey with black leather interior · deluxe 1967 dashboard and door panels · Carroll Shelby Signature front panel · sidepipe exhaust system and disc brakes · wooden steering wheel, sports seats, racing safety belts · air conditioning and retro-style radio on board

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1967	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	200 mls
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	6.391	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	grau-metallic *grau-metallic*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	185 / 252	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz *black*
Zylinder *Cylinders*	8	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	160 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition* 1	**Ausrufpreis** *Reserve*	**160.000 €** + 10 % Aufgeld *+ 10 % surcharge*

Lot 29

XT0353

Lot
30

MERCEDES-BENZ

300 S Cabriolet A

Modellbeschreibung *Model description*

Jeder sagt einfach nur "Adenauer-Mercedes" zu ihm: Konrad Adenauer, erster Kanzler der Bundesrepublik Deutschland, hatte diesen sehr repräsentativen Wagen als Staatskarosse auserkoren. Er soll insgesamt 6 speziell angefertigte Cabrios, Hardtop- und Landaulet-Varianten des Mercedes 300 genutzt haben, welcher die Spitze des deutschen Automobilbaus der frühen Nachkriegszeit darstellte. Man unterscheidet drei Typen: Der W186, ein Viertürer, wurde 1951 vorgestellt und blieb mit zwei Modellpflegen (300 b und 300 c) bis 1957 im Angebot, er wurde dann vom W189 (300 d) ersetzt, der bis 1962 gebaut wurde. Als Karosserieform gab es neben der Limousine auch ein viertüriges Cabriolet. Der W188, 300 S, war ein Zweitürer, als Coupé, Cabrio und Roadster von 1951 bis 1958 lieferbar, und seinerzeit das teuerste deutsche Automobil. Mit einer Leistung von 110 kW (150 PS) und einer Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h waren es auch die stärksten und schnellsten Serienwagen Deutschlands, schneller als ein Porsche 1300 Super. Selbstverständlich blieben die Stückzahlen eher gering: Vom W186 wurden 7.646 Limousinen und 642 Cabrios gebaut. Der W188 wurde 760 mal gefertigt, und der W189 brachte es auf 3.077 Limousinen und 65 Cabrios.

Everybody just calls them "the Adenauer Mercedes": Konrad Adenauer, first chancellor of the Federal Republic of Germany, had chosen this highly representative vehicle for his state coach, in fact he is said to have used a total of six custom-built convertible, hardtop and landaulet variants of the Mercedes 300, which constituted the pinnacle of German car manufacture of the early postwar period. Three different chassis codes are distinguished: The W186, a four-door model, was first presented in 1951 and remained on offer with two model changes (300 b and 300 c) until 1957, when it was replaced by the W189 (300 d), in production until 1962. Available body shapes included the sedan as well as a four-door convertible. The W188, 300 S, was a two-door model, available as coupé, convertible and roadster from 1951 until 1958, and the most expensive German car of its era. With a power output of 110 kW (150 hp) and a top speed of 175 km/h, they were also the most powerful and the fastest production cars of Germany, faster than a Porsche 1300 Super. Naturally, build numbers remained fairly low: Of the W186, 7,646 sedans and 642 convertibles were built. The W188 was manufactured a mere 760 times, and the W189 is numbered at 3,077 sedans and 65 convertibles.

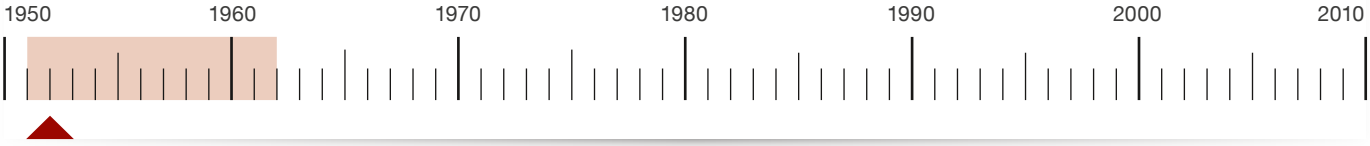
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· legendäres Mercedes-Benz 300 S Cabriolet A (W188) · frühes Modell aus dem zweiten Produktionsjahr, 1952 · eines von nur 203 gebauten Exemplaren dieses Typs · originaler 3,0 Liter Sechszylindermotor mit 110 kW (150 PS) · synchronisiertes Getriebe mit seltener Mittelschaltung · dunkelblaue Außenlackierung und cremefarbenes Leder-Interieur · Karosserie vor längerer Zeit aufwändig und fachgerecht neu lackiert · blaues Verdeck technisch und optisch in gutem Zustand · weißes Bakelitlenkrad, Wurzelholz-Armaturentafel und Becker Mexico Radio · originales Bordwerkzeug und Wagenheber, neue Weißwandreifen 2015 · aktuelles Wertgutachten vorhanden · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 04.2021 und H-Kennzeichen

· legendary Mercedes-Benz 300 S Convertible A (W188) · early model from the second year of production, 1952 · one of only 203 units built of its type · original 3.0 litre 6-cylinder engine with 110 kW (150 hp) · synchronized gearbox with rare centre-mounted gear lever · dark blue exterior paintwork and cream leather interior · body was elaborately and expertly re-painted some time ago · blue soft top, mechanically and cosmetically in good condition · white Bakelite steering wheel, burl wood fascia, Becker Mexico Radio · original tool kit and jack, new whitewall tyres in 2015 · recent appraisal available · German registration documents, valid technical approval until 04/2021 and historic plates

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1952	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	46.900 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.975	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	dunkelblau *dark blue*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	110 / 150	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	creme *creme*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	175 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition*	2	**Wert** *Value*	510.000 €	

Ausrufpreis *Reserve* **470.000 €** + 10 % Aufgeld *+ 10 % surcharge*

Lot 30

XT0424

AUTOMOBILIA

Lot 31 PATEK PHILIPPE 175 JAHRE
Wanduhr

- seltene Händler-/Wanduhr
- Edelstahlgehäuse mit Echtglas
- blaue Zeiger
- Quarz-Uhrwerk
- Durchmesser ca. 31 cm

AA0250

Ausrufpreis 50 €
Reserve

Lot 32 HAMILTON „CONTINENTAL MOTORS“ 14 KARAT GOLD
Taschenuhr

- Gehäuse, Rücken- und Staubdeckel aus 14 Karat Gold
- Sonderanfertigung für Continental Motors
- Wunderschön dekoriertes Werk mit 21 Jewels (Lagersteine)
- goldener Halter für die Unruh
- Baujahr ca. 1930 / 1935
- Bruttogewicht 55,89 Gramm
- Uhrwerk läuft

AA0272

Ausrufpreis 1.300 €
Reserve

Lot 33 FREDERIQUE CONSTANT VINTAGE RALLY HEALEY
Armbanduhr

- Gehäuse aus Edelstahl
- 42 mm Durchmesser ohne Krone, 14,5 mm Gehäusehöhe
- Automatik; Chronograph; Manufakturkaliber FC-397 mit 25 Edelsteinen
- Wasserdicht bis 5 ATM
- Original Frederique Constant-Box
- Limitiert auf 99 Exemplare; Neuware

AA0259

Ausrufpreis 1.500 €
Reserve

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

MARTINI
Tasche

Lot 34

· Stofftasche im Martini Design
· Ca. 53x34x14cm

Ausrufpreis 250 €
Reserve

AA0254

PIAGGIO VESPA 150
Roller

Lot 35

· vietnamesiche Papiere, EU verzollt
· Baujahr ca. 1962
· Hubraum: 150 cm³
· wird als Ausstellungstück angeboten

Ausrufpreis 4.200 €
Reserve

AA0255

HACHER UHR PROTOTYP WALTER RÖHRL „PIKES PEAK“
Armbanduhr

Lot 36

+ LEDERTASCHE

· Stahl
· Kaliber Valjoux 7750
· Lederband mit Klappschließe
· Saphirglas
· Einzelstück
· Garantie
· Porsche Design Ledertasche

Ausrufpreis 1.900 €
Reserve

AA0238

Lot
37

VOLKSWAGEN

Golf III Cabrio

Modellbeschreibung *Model description*

1974 hatte Volkswagen den Golf präsentiert – eine große Verbesserung gegenüber dem Vorgänger, dem Käfer mit seinem luftgekühlten Heckmotor. Der Golf war von Beginn an ein Fronttriebler, mit wassergekühlten, quer eingebauten Motoren – und ein Riesen-Erfolg. Nach neun Jahren wurde 1983 die zweite Generation eingeführt. Die charakteristische Form und das Grundkonzept blieben unangetastet, doch die neue Serie war etwas abgerundet und wesentlich größer: 5,5 cm breiter und volle 28 cm länger. Als 1991 die 3. Generation vorgestellt wurde, war sie erneut größer und deutlich schwerer geworden. Die Kombi-Version "Variant" war ab 1994 lieferbar. Ein neues Cabrio wurde ebenfalls aufgelegt, so dass das Golf I Cabrio nach 13 Jahren endlich in Rente gehen konnte.
Für den Golf III begann die Motorenpalette bei 1,4 Litern Hubraum und reichte bis zum mächtigen 2,9 Liter-VR6, der 142 kW (193 PS) leistete. Viele Golf III wurden mit dem neuen Turbodiesel-Direkteinspritzer (TDI) verkauft, der ab 1993 angeboten und 1996 überarbeitet wurde. Leider konnte es der "3er-Golf" hinsichtlich Rostprävention und Verarbeitungsqualität nicht ganz mit seinem Vorgänger aufnehmen.

In 1974, Volkswagen had presented its first Golf - a great improvement over its predecessor, the VW beetle and its air-cooled engine in the rear. The Golf was, from the start, a front-wheel drive car, with water-cooled transverse engines - and hugely successful. After nine years, the second generation was introduced in 1983. The characteristic shape and basic concept remained unchanged, but the new series was slightly more rounded and significantly larger - 5,5 cm wider and a full 28 cm longer. When the 3rd generation was presented in 1991, it had again grown larger and significantly heavier. The "Variant", a station wagon, first became available in 1994. A new convertible was also added to the lineup, finally sending the Golf I convertible into retirement after 13 years.
For the Golf III, the choice of engines started at 1.4 litres of capacity and went up to the powerful 2.9 litre VR6 producing 142 kW (193 hp). Many Golf III were sold with the new direct-injection turbo diesel engines (TDI), available as of 1993 and upgraded in 1996. Unfortunately, in terms of rust prevention and build quality, the 3rd generation couldn't quite match its predecessor.

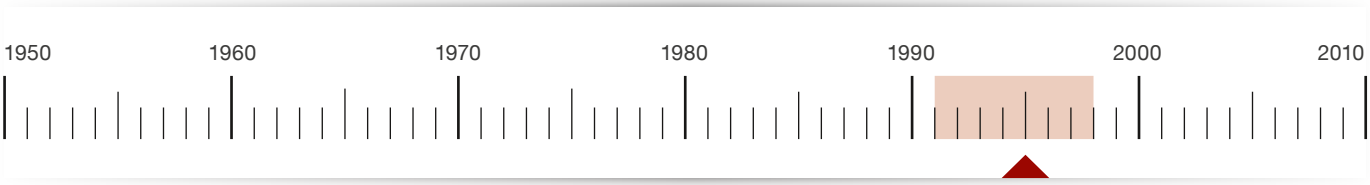
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Volkswagen Golf III Cabrio, Baujahr 1995 · deutsche Auslieferung, Fahrzeug aus 2. Hand · niedrige abgelesene Laufleistung von nur 61.100 km · 2,0 Liter Vierzylinder-Ottomotor mit 85 kW (116 PS) und Automatikgetriebe · Lackfarbe silbermetallic mit grau-schwarzem Stoffinterieur · läuft auf originalen VW-Leichtmetallfelgen · Multifunktionsanzeige und Klimaanlage · original VW Gamma Radio · deutsche Zulassungsdokumente · der allzeit populäre offene Golf, größer und bequemer als das klassische "Erdbeerkörbchen"

· 1995 Volkswagen Golf III convertible · German delivery, only two owners from new · low unwarranted mileage of 61,100 km · 2.0 litre 4-cylinder petrol engine 85 kW (116 hp) and automatic gearbox · silver metallic exterior with grey-black fabric interior · multi function display and air conditioning · German registration documents · original VW Gamma radio · runs on original VW alloys · the all-time popular open Golf, larger and more comfortable than the classic "strawberry basket"

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1995	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	61.100 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.984	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	silber *silver*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	85 / 116	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz-grau *schwarz-grau*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Stoff *fabric*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	186 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **4.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 37

XT0401

Lot
38

MERCEDES-BENZ

CL 500

Modellbeschreibung *Model description*

Die zweite Generation des Mercedes-Benz CL hatte ihr Debüt im Jahr 1998. Das Coupé basierte auf der S-Klasse-Limousine der Reihe W 220, die ein Jahr zuvor erschienen war. Der Radstand war um 20 cm verkürzt worden, und nur die Motoren der oberen Leistungsklasse waren verfügbar. Das "Basismodell" – ein völlig unpassender Name für ein Luxuscoupé diesen Kalibers – kostete bereits mehr als 200.000 DM und holte volle 225 kW (306 PS) aus 5 Litern Hubraum. Am oberen Ende wurde diese Leistung nochmals verdoppelt auf stolze 450 kW (612 PS) aus einem 6,0 Liter Biturbo-V12 im CL 65 AMG, dessen Drehmoment die vollen 1.000 Nm erreichte. Selbstverständlich bestand das Interieur aus den edelsten Materialien, und das Fahrzeug war mit modernster Technologie ausgestattet, wie z.B. Abstandsregeltempomat, Licht- und Regensensoren, Bi-Xenon-Scheinwerfern oder Sprachsteuerung für Navigation und Telefonbedienung. Wie die S-Klasse der Reihe W 220, verfügte der C 215 über das aktive Federungssystem "Active Body Control", welches automatisch die ideale Fahrwerkseinstellung in jeder Fahrsituation wählt.
Bis 2006, als der C 216 die Nachfolge antrat, wurden 47.984 Einheiten dieses Luxuscoupés gefertigt.

Mercedes-Benz's second generation of the CL class debuted in 1998. It was based on the current S class sedan from the W 220 series, which had been released one year previously. For the coupe, the wheelbase was shortened by 20 cm, and only the top end of the range engines were made available. The "base model" - a term totally out of place for this type of luxury coupe - already cost more than 200,000 DM and got a full 225 kW (306 hp) out of 5.0 litres of displacement. At the top end, power was doubled to a whopping 450 kW (612 hp) from a 6.0 litre twin-turbo V12 in the CL 65 AMG, which boasted no less than 1,000 Nm of torque. Needless to say, the interior used the finest materials and the car was equipped with state-of-the-art technology. such as Distronic cruise control, light and rain sensors, bi-xenon headlights or voice control for navigation and cellphone commands. Like the W 220 S class, the C 215 featured the new active body control suspension system, which automatically chooses the ideal damper setting in every driving situation. Until 2006, when the C 216 was ready to relace it, 47,984 units of the luxurious coupe were built.

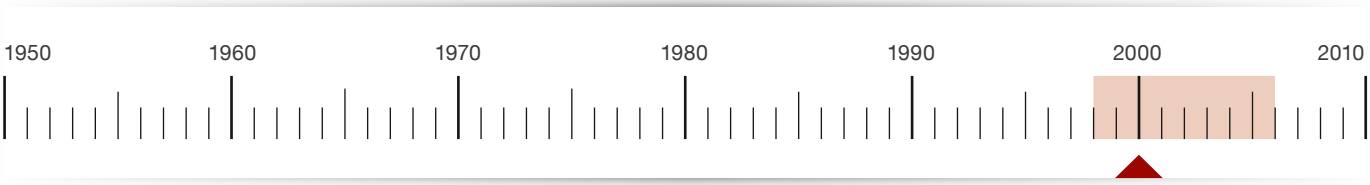
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz CL 500 der Baureihe C 215 · der Höhepunkt des deutschen Automobilbaus zum Beginn des neuen Milenniums · gepflegtes Coupé in seltener, eleganter Farbkombination: Alexandritgrün mit Lederinterieur in Dattel · Kastanienholzdekor · deutsche Erstauslieferung, Original-Bordmappe vorhanden · 225 kW (306 PS) aus 5,0 Liter Hubraum und 5-Gang-Automatikgetriebe · ab Werk komplett ausgestattet, inklusive Soundssystem und Navigationssystem Comand · Multifunktionslenkrad, Xenon-Scheinwerfer, Glasschiebedach, Klimaautomatik · Einparksensoren vorne und hinten · läuft auf 19" AMG-Leichtmetallfelgen · komfortabel, sportlich und eine Menge Auto für kleines Geld

· 2000 Mercedes-Benz CL 500 from the C 215 series · the pinnacle of German car engineering at the turn of the milennium · well-kept coupe in rare and elegant colour combination: alexandrite green with leather interior in date · chestnut wood trim · German delivery, original document folder comes with the car · 225 kW (306 hp) from 5.0 litres of displacement and 5-speed automatic gearbox · fully equipped ex works, including audio system and Comand satnav · multifunction steering wheel, xenon headlights, glass sunroof, climate control · front and rear parking sensors · runs on 19" AMG alloys · comfortable, sporty, and a whole lot of car for small money

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	2000
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	4.966
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	225 / 306
Zylinder *Cylinders*	8
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	250 km/h
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	154.500 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	dunkelgrün *dark green*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	beige *beige*
Interieur *Interior*	Leder *leather*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **9.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 38

XT0388

Lot
39

BMW
320 Ci

Modellbeschreibung *Model description*

Die vierte Auflage der 3er Reihe, intern als E 46 bezeichnet, wurde 1998 vorgestellt. Wie bei diesem Volumenmodell üblich, erschien die Limousine zuerst; mit geringer Verzögerung dann gefolgt von den anderen Karosserieformen. Coupé, Cabrio und Kombi kamen 1999 dazu, wohingegen der Compact erst 2001 eingeführt wurde. Natürlich gab es den E 46 mit den beliebten 4- und 6-Zylinder-Ottomotoren in überarbeiteter Form, allerdings war er auch der erste BMW, der mit einem Diesel-Direkteinspritzer angeboten wurde. Die Einstiegs-Motorisierung begann bei 77 kW (105 PS), das obere Ende der Angebotspalette markierte der M3, der satte 252 kW (343 PS) aus 3,3 Litern Hubraum holte. Die Fahrgastsicherheit wurde durch eine steifere Karosserie und die Einführung von 6 Airbags, Traktionskontrolle und – ab 2001 – serienmäßige Fahrdynamikregelung verbessert. Im Motorsport war der E 46 ebenfalls erfolgreich und gewann mehrere Meisterschaften zwischen 2003 und 2008. Der E 46 wurde zum bis dahin meistverkauften "Dreier", mit 3.266.885 verkauften Einheiten – eine Steigerung von 19 % gegenüber dem Vorgängermodell E 36.

The 4th iteration of BMW's volume-selling 3 series, internally named E 46, was presented in 1998. As was customary, the sedan came first, followed by other body styles with a short delay. Coupe, convertible and station wagon all came in 1999, whereas the Compact (hatchback) was only introduced in 2001. The E 46 of course offered upgraded versions of the popular 4- and 6-cylinder petrol engines. It was also the first BMW to feature a direct-injection Diesel engine. Entry-level performance was 77 kW (105 hp), while the top of the range was marked by the M3, which boasted 252 kW (343 hp) from 3.3 litres of capacity. Passenger safety was improved by a more rigid body shell as well as the introduction of 6 airbags, traction control and - as of 2001 - vehicle dynamics control as standard. In Motorsports, the E 46 was also successful, winning several Championships between 2003 and 2008. The E 46 became the best-selling 3 series so far, with 3,266,885 units sold, which equates to a 19 % increase in volume over the E 36 predecessor.

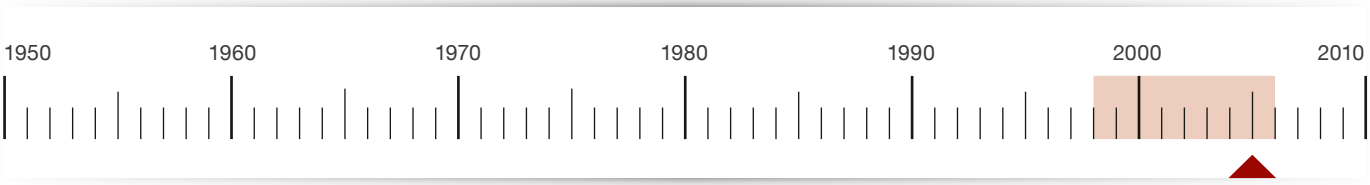
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW 320 Ci Cabrio (E 46), Baujahr 2003 · aus 2. Hand · gepflegter Zustand · 2,2 Liter-Motor mit 125 kW (170 PS) und Schaltgetriebe · abgelesene Laufleistung von nur 24.400 km · Außenlackierung in mystic-blau metallic mit schwarzem Verdeck (elektrisch betätigt) · anthrazit Stoff-Interieur · elektrische Fensterheber, Klimaautomatik, BMW Business Radio, Bordcomputer · Mittelarmlehne, elektrisch verstellbarer Fahrersitz, Diebstahlwarnanlage · originale BMW 16" Leichtmetallfelgen · italienische Zulassungsdokumente

· 2003 BMW 320 Ci convertible (E 46) · only two owners from new · well-kept condition · 2.2 litre engine with 125 kW (170 hp) and manual transmission · unwarranted mileage of only 24,400 km · mystic blue metallic exterior paint and black soft top (electrically actuated) · anthrazite fabric interior · power windows, climate control, BMW Business radio, trip computer · centre armrest, driver's seat electrically adjustable, car alarm · original BMW 16" alloys · Italian registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	2005
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.171
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	125 / 170
Zylinder *Cylinders*	6
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	220 km/h
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	24.400 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	blau *blue*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	schwarz *black*
Interieur *Interior*	Stoff *fabric*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **10.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 39

XT0396

Lot
40

VOLKSWAGEN

1600 L

Modellbeschreibung *Model description*

Egal wie sehr man VW mochte, wenn man in den 1950ern ein größeres Auto wollte – aber keinen Bus – musste man sich anderswo umschauen, die Firma hatte nichts anzubieten. Dies änderte sich 1961 mit der Präsentation des VW 1500, intern Typ 3 genannt. Er folgte dem Konstruktionsprinzip des Käfers, hatte also einen luftgekühlten Boxermotor im Heck, in diesem Fall einen 1,5 Liter-Flachmotor mit 33 kW (45 PS). Dank der verringerten Bauhöhe war auch hinten Platz für Gepäck, als Ergänzung zum eigentlichen Kofferraum unter der Fronthaube, welche ebenfalls spürbar größer war als die des Käfers. Als Karosserieform gab es eine 2-türige Limousine und den Kombi, genannt Variant, sowie ab 1965 ein Fließheckmodell, den TL. Ein 1,6 Liter-Motor ergänzte das Angebot, und 1967 war der VW 1600 E Deutschlands erstes Serienauto mit elektronischer Benzineinspritzung, der Bosch D-Jetronic.
Für die Modellpflege des Jahres 1969 wurde die Front um 12 cm verlängert, was nochmal mehr Gepäckraum schuf. Die "Langschnauzer" wurden bis 1973 produziert und dann vom vollkommen neuen Passat abgelöst. Ingesamt wurden über 2,5 Millionen Fahrzeuge vom Typ 3 gefertigt, davon fast die Hälfte als Variant.

No matter how much you liked your VW, if you wanted a larger car in the 1950s - but no van - you had to look elsewhere, as the company had nothing to offer. This changed when VW presented the 1500, internally called Type 3, in 1961. It followed the basic engineering principle of the beetle, meaning it had an air-cooled engine in the rear, which in this case was a 1.5 litre flat-four with a power output of 33 kW (45 hp). Owing to the reduced height of the engine, there was some luggage space in the back, supplementing the main luggage compartment under the front bonnet, which also was significantly larger than that of the beetle. Body styles included a two-door sedan and station wagon, called Variant, and as of 1965, a fastback coupé, the TL. A 1.6 litre engine was added to the lineup, and in 1967, the VW 1600 E became the first German production car to feature an electronic fuel injection, the Bosch D-Jetronic.
For the 1969 facelift the front was lengthened by 12 cm, further increasing luggage capacity. The "long snout" remained in production until 1973 when it was replaced by the all-new Passat. All in all, over 2.5 million units of the Type 3 were built, almost half of them were station wagons.

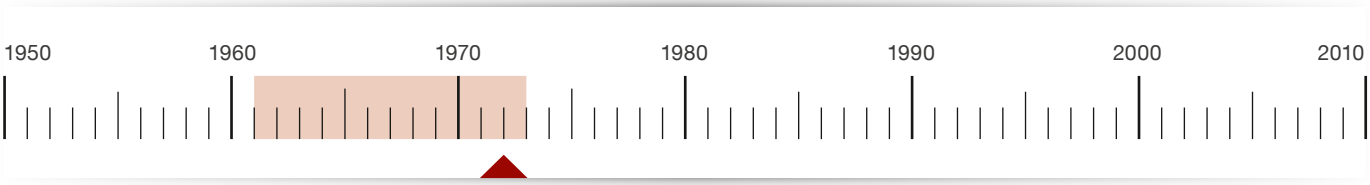
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Volkswagen 1600 L "Langschnauzer" · aus dem vorletzten Jahr der Typ 3-Produktion, 1972 · Originalkaufrechnung vorhanden · vollständiges Serviceheft und original Bedienungsanleitung vorhanden · Fahrzeug aus zweiter Hand · seit 1988 beim selben Besitzer · niedrige abgelesene Laufleistung von nur 36.200 km, im Serviceheft dokumentiert · Fahrzeug war viele Jahre lang abgemeldet und trocken abgestellt · luftgekühlter 1,6 Liter Vierzylinder-Boxermotor im Heck, 40 kW (54 PS) · 4-Gang-Handschaltung · verfügt bereits über Automatikgurte · deutsche Fahrzeugpapiere

· Volkswagen 1600 L „long snout“ · from penultimate year of Type 3 production, 1972 · original sales bill available · complete service booklet and original owner‘s manual available · only two owners from new · since 1988 with its current owner · low unwarranted mileage of only 36,200 km, documented in the service booklet · car has been decomissioned and in dry storage for many years · air-cooled 1.6 litre flat-four cylinder engine in the rear, 40 kW (54 hp) · 4-speed manual gearbox · comes with automatic seatbelts · German registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1972	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	36.200 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.570	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	beige *beige*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	40 / 54	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	rot *red*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Stoff *fabric*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	135 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **11.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 40

XT0403

Lot
41

MERCEDES-BENZ

300 CE-24

Modellbeschreibung *Model description*

Freunde offener Mercedes-Benz hatten zwei Jahrzehnte lang darauf warten müssen: Ein Cabrio, das im Heck keine Notsitze, sondern komfortable Sitzplätze bot, hatte es seit dem Produktionsende der W108-Reihe nicht mehr gegeben. Im Jahr 1992 war es endlich wieder soweit! Das Cabrio basierte auf dem 1987 erschienenen Coupé der E-Klasse (W124), die zu diesem Zeitpunkt schon acht Jahre auf dem Markt war. Frühe Interessenten durften sich nicht vom hohen Anschaffungspreis von 100.000 Mark abschrecken lassen, bekamen dafür ein technisch hochwertiges, ausgereiftes Fahrzeug mit dem bewährten 3 Liter-Vierventilmotor.
In den Folgejahren wurde die Motorenpalette nach unten erweitert, in der Basisversion mit Vierzylinder waren aber immer noch über 80.000 DM zu bezahlen. Von Oktober 1996 bis Juli 1997 gab es das Sondermodell "Final Edition" mit edlem, schwarz-braunen Wurzelholz.
Da viele A124 zu Tuning-Opfern wurden, sind unverbastelte, originale Modelle heute auf dem Weg zu wertstabilen Klassikern.

Mercedes-Benz convertible lovers had to wait for it for a full two decades: A convertible, which offered no jump seats, but comfortable seats in the rear. There had been no such car since the end of production of the W108 series. In 1992 it was time again! The convertible based on the E-Class (W124) coupé, presented in 1987 - at a time when the corresponding sedan had been out for sale for eight years straight. Early customers weren't to be deterred by the high purchase price of 100,000 marks, and what they got, was a technically sophisticated vehicle with the proven 3 litre four-valve engine.
In subsequent years, the engine range was extended downwards, yet even the basic version with four-cylinder engine still set you back some 80,000 DM. From October 1996 to July 1997 there was the special "Final Edition" with an elegant, black-brown burl wood. Since many A124 endet up as tuning victims, un-tinkered original models are now fast advancing to valuable classics.

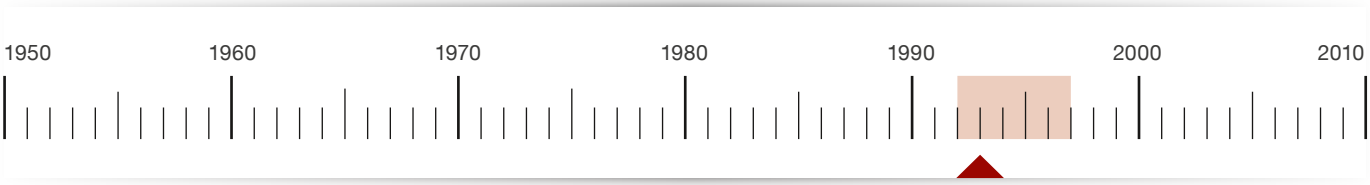
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 300 CE-24, Baujahr 1993 · 3,0 Liter 6-Zylindermotor mit 164 kW (220 PS) und manuellem Schaltgetriebe · ein viel geliebtes Cabrio, welches schon fast 450,000 km zurückgelegt hat · von 2014–2016 restauriert · Motor bei 438.900 km generalüberholt · neu lackiert in rauchsilbermetallic (Mercedes-Benz Farbton 702) · beiges Lederinterieur überarbeitet · neues Verdeck · Windschott · epochengerechtes Grundig Kassettenradio · läuft auf originalen Mercedes-Benz Leichtmetallfelgen · deutsche Zulassungsdokumente und gültige HU bis 04/2021

· 1993 Mercedes-Benz 300 CE-24 · 3.0 litre 6-cylinder engine with 164 kW (220 hp) and manual gearbox · much loved convertible which has covered nearly 450,000 km · restored from 2014-2016 · engine fully reconditioned at 438,900 km · re-painted in smoke silver metallic (Mercedes-Benz colour code 702) · beige leather interior refurbished · new soft top · wind breaker · period-correct Grundig cassette radio installed · runs on original Mercedes-Benz alloys · German registration documents and valid technical approval until 04/2021

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1993	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	445.500 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.960	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	rauchsilber-metallic *smoky silver-metallic*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	164 / 220	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	beige *beige*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	235 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **16.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 41

XT0380

Lot
42

BMW
Z3 Coupé 3.0

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 schlauen 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 "breadbox" 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.

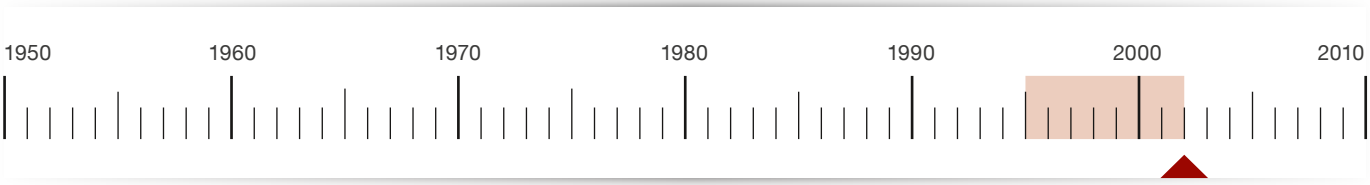
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW Z3 Coupé 3.0, Baujahr 2002 · ursprünglich nach Japan geliefert, dort September 2002 erstmalig zugelassen · Laufleistung weniger als 61.100 km · lediglich 2 Vorbesitzer gemäß vorliegender Dokumente · 3,0 Liter 6-Zylindermotor mit 170 kW (231 PS) und manuellem 5-Gang-Schaltgetriebe · Außenfarbe Topasblau (BMW Farbcode 364) mit schwarzem Interieur und Ledersitze · Edelholz-Ausführung, Glasschiebedach elektrisch, Klimaanlage, Bordcomputer · Lederlenkrad, BMW Business Radio, Scheinwerfer-Reinigungsanlage · läuft auf 17" BMW Leichtmetallfelgen · originale Bedienungsanleitung vorhanden

· 2002 BMW Z3 Coupe 3.0 · originally delivered in Japan, first registered in September 2002 · less than 61,000 kilometers from new · only 2 previous owners with proof of documents · 3.0 litre 6-cylinder engine with 170 kW (231 hp) and manual 5-speed gearbox · exterior in Topaz blue (BMW colour code 364) with black interior and leather seats · fine wood trim, electric glass sunroof, air conditioning, trip computer · leather steering wheel, BMW Business radio, headlight cleaning system · runs on 17" BMW alloy wheels · comes with original owner's manual

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	2002	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	61.100 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.979	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	topasblau-metallic *topasblau-metallic*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	170 / 231	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz *black*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	250 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **20.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 42

XT0372

Lot
43

MERCEDES-BENZ

300 SEL Automatik (W 109)

Modellbeschreibung *Model description*

Die Ära der erfolgreichen Baureihe des Mercedes-Benz W 109 begann 1965 und dauerte bis 1972. Die Oberklassewagen mit der Bzeichnung 300 SEL wurden mit Luftfederung ausgestattet, was sie von den W 108-Modellen mit Stahlfedern unterschied. Anders als der Vorgänger (W 112) war diese Version nur mit einem langen Radstand erhältlich. Der W 109 hatte serienmäßig Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Die erste produzierte Version besaß einen 3,0-Liter-Leichtmetallmotor mit 125 kW (170 PS). Dieser wurde 1967 durch den auch aus der Pagode bekannten 2,8 Liter-Motor ersetzt, der fast gleich stark, aber einfacher zu fertigen war und weniger verbrauchte. Die 6-Zylinder-Motoren waren mit mechanischer Sechsstempel-Einspritzpumpe von Bosch ausgestattet und wurden serienmäßig mit Viergang-Schaltgetriebe geliefert. Als Sonderausstattung war jedoch auch ein Viergang-Automatikgetriebe bestellbar. 1968 wurde der Innenraum und die Gestaltung der Lenksäulen geändert. Ab 1967 war der 300 SEL 6.3 mit dem stärksten V8-Motor und 184 kW (250 PS) erhältlich. Diese Version fand schnell einen Weg zur Rallye-Sport. 1969 wurde der 2,8-Liter-Motor durch ein 3,5-Liter-Aggregat abgelöst. Speziell für den amerikanischen Markt gab es auch eine Variante mit 4,5 Litern Hubraum. Vereinzelt wurden W 109 zu Cabrios und Landaulets umgebaut, am bekanntesten dürfte das teilweise gepanzerte Landaulet für Papst Paul VI sein.

The era of the successful Mercedes-Benz W 109 series began in 1965 and lasted until 1972. The luxury sedans with the designation 300 SEL were equipped with air suspension, which distinguished them from the W 108 models with steel springs. Unlike its predecessor (W 112), this version was only available with a long wheelbase. The W 109 had disc brakes on all four wheels as standard. The first version produced had a 3.0-litre 125 kW (170 hp) aluminium engine. This was replaced in 1967 by the 2.8-litre engine also known from the Pagoda, which was almost as powerful but easier to produce and more fuel-efficient. The 6-cylinder engines featured a mechanical six-piston injection pump by Bosch and were supplied as standard with a four-speed manual transmission. However, a four-speed automatic transmission could also be ordered as an optional extra. In 1968, the interior and the design of the steering column were changed. As of 1967, the 300 SEL 6.3 was available with the most powerful V8 engine and 184 kW (250 hp). This version quickly found its way into racing. In 1969, the 2.8-litre engine was replaced by a new 3.5-litre plant. Especially for the American market, there was also a 4.5 litre version. Occasionally W 109 were customized into convertibles and landaulets, possibly the best known being the partially armoured landaulet for Pope Paul VI.

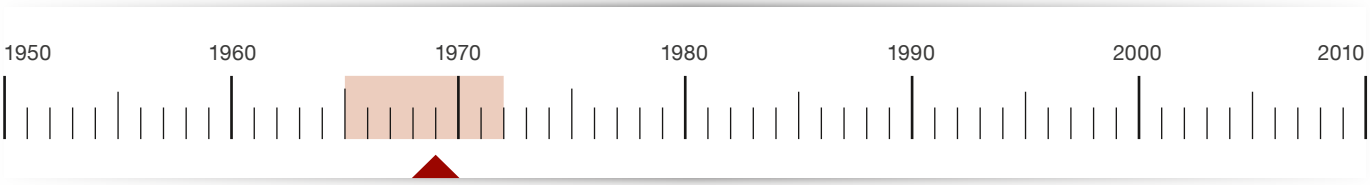
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 300 SEL aus dem Jahr 1969 · 2,8 Liter-Sechszylindermotor mit 118 kW (160 PS) und Automatikgetriebe · eines von nur 2.519 Exemplaren mit dieser Motorspezifikation · abgelesene Laufleistung von 56.600 km · Außenlackierung in dunkeloliv und cognacfarbenes Lederinterieur · vor einigen Jahren wurden Motor und Getriebe überholt, Auspuffanlage erneuert · Klimaanlage ab Werk, elektrische Fensterheber und elektrische Antenne · Nebelscheinwerfer, Nebelschlußleuchte, Leseleuchten im Fond · Retro-Radio verbaut · Mercedes-Benz Datenkarte liegt vor · deutsche Zulassungsdokumente und H-Kennzeichen

· 1969 Mercedes-Benz 300 SEL · 2.8-litre six-cylinder 118 kW (160 hp) engine with automatic transmission · one of only 2,519 units built with this engine specification · unwarranted mileage of 56,600 km · exterior paintwork in dark olive with cognac leather interior · engine and gearbox overhauled several years ago, exhaust system renewed · air conditioning ex works, power windows and electric antenna · front and rear fog lights, reading lamps in the rear · retro-style radio installed · Mercedes-Benz data card available · German registration documents and historic plates

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1969	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	56.600 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.748	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	dunkeloliv *dunkeloliv*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	118 / 160	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	cognac *cognac*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	190 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition* 2+	**Ausrufpreis** *Reserve*	**27.000 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 43

XT0349

Lot
44

PORSCHE

944 Turbo

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 halbierter 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 visually 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 genuine 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.

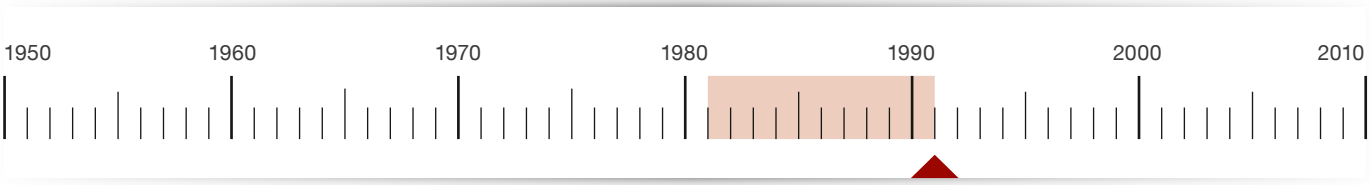
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Porsche 944 Turbo, Baujahr 1990 · spätes Modell aus dem vorletzten Jahr der Produktion · seltene Farbe maraschinorot-metallic, Porsche Farbcode LY3V · schwarzes Lederinterieur, Lederlenkrad · 2,5 Liter-Motor mit 184 kW (250 PS) und Sperrdifferential ab Werk · abgelesene Laufleistung von 58.000 km · Schiebedach, elektrische Fensterheber, Klimaanlage · Inspektion und Zahnriemenwechsel 2018 · läuft auf 17" Leichtmetallfelgen · deutsche Zulassungsdokumente und gültige HU bis 10/2020

· 1990 Porsche 944 Turbo · late model from penultimate year of production · rare colour Maraschino red metallic, Porsche colour code LY3V · black leather interior, leather steering wheel · 2.5 litre engine offering 184 kW (250 hp) and limited slip differential ex-works · unwarranted mileage of 58,800 km · sunroof, power windows, air conditioning · serviced and timing belt renewed in 2018 · service booklet available · runs on 17" alloy wheels · German registration documents and valid technical approval until 10/2020

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1991	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	58.000 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.479	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	rot-metallic *red-metallic*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	184 / 250	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz *black*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	260 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **35.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 44

XT0362

Lot
45

BENTLEY
Continental GT Speed

Modellbeschreibung *Model description*

Ein Zwölfzylinder von VW, Allrad-Technik von Audi, in Handarbeit zu einem Sportcoupé der Luxusklasse zusammengebaut im traditionellen Stammwerk in Crewe – das ist der Continental GT, das erste Modell der Marke Bentley, welches unter der Ägide des Volkswagen-Konzerns entstand. Zeitweilig war die Nachfrage so hoch, dass die Produktion an der Kapazitätsgrenze lief und die betuchten Käufer Wartezeiten in Kauf nehmen mussten.
Wenn das Warten vorüber war, konnten diese sich über ein – trotz des hohen Gewichts von über 2,3 Tonnen – ausgesprochen agiles, sportliches Luxuscoupé freuen, bei dem, aufgrund der reichen Serienausstattung, keine Wünsche offen blieben – dank einer Leistung von 412 kW (560 PS) auch und erst recht nicht beim Fahren. Ab der Serie II, nach dem behutsamen Facelift im Jahr 2011 war der Continental GT auch optional mit einem V8-Motor erhältlich. Eine weitere Überarbeitung war 2018 fällig, und selbstverständlich stieg die Motorleistung weiter an: Der aktuelle Motor leistet 467 kW (635 PS) und bietet nicht weniger als 900 Nm an Drehmoment.

A twelve-cylinder by VW, four-wheel drive technology by Audi, hand-crafted into a luxury class sports coupé at the traditional main factory in Crewe - this is the Continental GT, the first model of the Bentley brand which was created under the auspices of the Volkswagen Group. At times, the demand was so high that the production ran at full capacity, and the well-heeled buyers had no choice but to wait.
When the wait was over, they were able to enjoy a very agile and, notwithstanding the hefty weight of over 2.3 tonnes, sporty luxury coupé which left nothing to be desired, owing to the rich standard equipment and 412 kW (560 hp) of power for the open road.
From the Series II, after a careful facelift in 2011, the Continental GT was available with a V8 engine option. Another restyling was due in 2018, and of course engine power was upped once more: The current engine produces 467 kW (635 hp) and boasts no less than 900 Nm of torque.

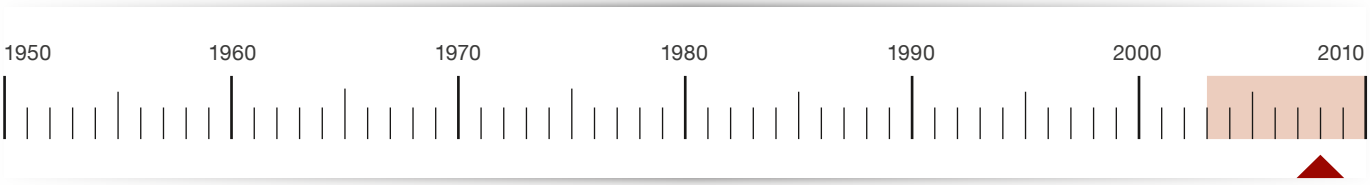
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Bentley Contintental GT Speed, Baujahr 2008 · 6,0 Liter W12-Motor mit 449 kW (610 PS), 6-Gang-Automatikgetriebe, Allradantrieb · Mulliner Ausstattung Granite/Leder Safran & Sattelleder · französische Auslieferung, Fahrzeug lief in Spanien · umfangreiche Ausstattung, wie es bei diesen Autos Standard war · Luftfederung, Navigation, Soundsystem, Multifunktionslenkrad · diverse Servicebelege vorhanden, letzte große Inspektion bei 56.800 km (10/2018) · 19" Bentley-Leichtmetallfelgen · spanische Zulassungsdokumente

· 2008 Bentley Contintental GT Speed · 6.0 litre W12 engine with 449 kW (610 hp), 6-speed automatic gearbox, all-wheel drive · Mulliner furnishing granite / Saffron & Saddle leather · vehicle delivered in France, used to run in Spain · exhaustive features list, most of which was standard in this superbly equipped model · air suspension, satnav, sound system, muli function steering wheel · various service records available, last major service at 56,800 km (10/2018) · 19" Bentley alloys · Spanish registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	2008	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	58.500 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	5.998	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	grau-metallic *grau-metallic*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	449 / 610	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	beige *beige*
Zylinder *Cylinders*	12	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	326 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **53.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 45

XT0387

Lot
46

MASERATI

Indy 4200

Modellbeschreibung *Model description*

In den 1960er-Jahren entwickelte und produzierte Maserati – seinerzeit noch als eigenständiges Unternehmen – nicht weniger als fünf Sportwagen. Der Indy, 1969 auf dem Genfer Autosalon präsentiert, war das letzte Modell, welches vor der Übernahme durch Citroën konstruiert worden war. Das 2+2-sitzige Fließheck-Coupé, von Giovanni Michelotti bei Carrozzeria Vignale entworfen, erhielt seinen Namen zu Ehren der Maserati-Siege bei den 500-Meilen-Rennen von Indianapolis, auch wenn diese volle drei Jahrzehnte zurücklagen (1939/1940). Technisch basierte der Indy auf dem Ghibli, welcher zwei Jahre zuvor erschienen war, wobei der Radstand um 5 cm verlängert wurde. Die hintere Starrachse wurde ebenfalls übernommen, was nicht jedem schmeckte. Eine Neuerung für Maserati war dagegen die selbsttragende Karosserie. Zunächst gab es den Indy nur mit einem 4,2 Liter-V8. 1970 kam der 4,7 Liter-Motor dazu, und ab 1972 vervollständigte der 4900 die Palette. Eine exzellente Aerodynamik ermöglichte Höchstgeschwindigkeiten von 245 bis 265 km/h je nach Motorwahl. Insgesamt wurden im Laufe der siebenjährigen Produktionsdauer 1.104 Einheiten gefertigt, was den Indy zu einem der erfolgreichsten Maserati-Modelle macht.

In the 1960s, Maserati - still an independent company at that time - developed and produced no fewer than 5 sports cars. The Indy, presented in 1969 at the Geneva Salon, was the last model to be engineered before the Citroën takeover. The 2+2-seater fastback styled by Giovanni Michelotti at Carrozzeria Vignale got its name in honour of Maserati's victories at the Indy 500 races - even though these races had taken place a full three decades earlier, in 1939 and 1940. Mechanically, the Indy was based on the Ghibli which had appeared two years previously, with its wheelbase elongated by 5 cm. It also carried over the rigid rear axle, not to everybody's taste. Its unibody construction, on the other hand, was a first at Maserati.
At first, the Indy was only offered with a 4.2 litre V8. In 1970, a 4.7 litre was added, and as of 1972, the 4900 completed the lineup. Excellent aerodynamics allowed top speeds of 245 to 265 km/h depending on the choice of engine. All in all, 1,104 units were built over the seven-year production run, which makes the Indy one of the most successful Maserati models.

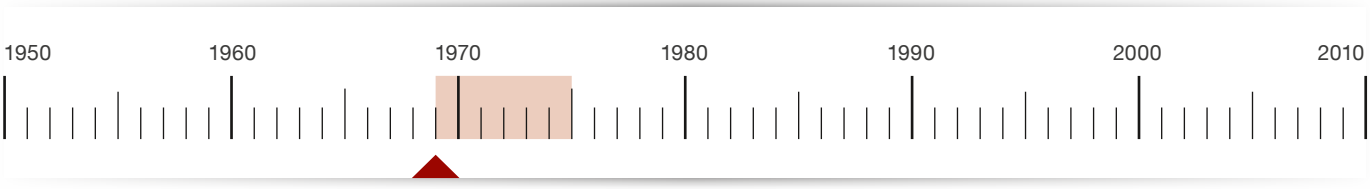
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· eleganter Maserati Indy 4200 · aus dem ersten Produktionsjahr, 1969 · einer der erfolgreichsten Sportwagen seiner Generation · 4,2 Liter-Motor mit 191 kW (260 PS) und Schaltgetriebe · rote Außenlackierung und schwarzes Leder-Interieur · abgelesene Laufleistung von 84.900 km · Holzlenkrad, elektrische Fensterheber, Mittelarmlehne vorne · Speichenfelgen · Zündungssystem vor kurzem repariert · polnische Zulassungsdokumente, kann bereits deutsche H-Kennzeichen erhalten

· elegant Maserati Indy 4200 · from 1969, the first year of production · one of the most successful sports cars of its generation · 4.2 litre engine with 191 kW (260 hp) and manual transmission · red exterior paint and black leather interior · unwarranted mileage of 84,900 km · wood steering wheel, power windows, front centre armrest · spoke rims · ignition system recently repaired · Polish registration documents, already eligible for German registration as a historic vehicle

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1969
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	4.136
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	191 / 260
Zylinder *Cylinders*	8
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	250 km/h
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	84.900 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	rot *red*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	schwarz *black*
Interieur *Interior*	Leder *leather*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **65.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 46

XT0398

Lot
47

PORSCHE

911 GT2 (996)

Modellbeschreibung *Model description*

Mit dem Porsche 996 begann 1997 die Ära der Wasserkühlung in der Geschichte des 911. Die strengeren Abgasvorschriften waren mit dem luftgekühlten Motor, seit Erscheinen des ersten Modells quasi zum Synonym des 911 geworden, nicht mehr realisierbar. Aber nicht nur die Kühlung, auch das Fahrwerk wurde modifiziert. Im Vergleich zu den vorigen Modellen wurde die Karosserie um 19 cm länger und 9,5 cm breiter, was das Fahrverhalten komfortabler machte. Da sich der 996 viele Bauteile mit dem kurz vorher erschienen Porsche Boxster teilte, führte dies zu Verwechslungsgefahr und zu vielen Rückmeldungen der 911-Community. So ist es kein Wunder, dass dieser 911er nicht zu Jedermanns Liebling wurde. Mit einem Facelift steuerte Porsche nach, der Motor wurde stärker, der Sound besser und die bei vielen Fahrern unbeliebten Frontlampen „Spiegeleier“ wurden durch einfarbige des Turbo ersetzt.
Den 996 gab es wahlweise mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder mit Tiptronic-Automatikgetriebe. Die Leistung der Sechszylinder-Boxermotoren reichte von 221 kW (300 PS) bis 254 kW (345 PS), bei den Turbo-Modellen waren ab 2004 331 kW (450 PS) Standard – bis hin zu 355 kW (483 PS) beim 911 GT2. Kein voriges Modell der 911-Familie war in so vielen verschiedenen Versionen auf dem Markt.

The Porsche 996 was the first 911 model to sport a water-cooled-engine. The air-cooled flat sixes - near-synonymous with the 911 ever since the first models had been built - weren't able to cope with the hardened emission standards. But not only the cooling was changed, the chassis was, too. An additional 19 cm in length and 9.5 cm in width resulted in a more comfortable road performance compared to the predecessors. Many parts of the chassis were used in Porsche Boxster as well as in the 996, which led to an uproar in the 911 community as it got difficult to distinguish the Boxster-front from the 911-front. Not surprisingly the 996 didn't turn out to be everybody's darling. Responding to the negative feedback Porsche presented a facelift with increased engine power, better exhaust sound and replaced the headlights, which – due to their appearance – had been nicknamed "fried eggs" with the ones from the Turbo. The 996 was available with a 6-speed gearshift or the Tiptronic automatic transmission. Engine power reached from 221 kW (300 hp) up to 254 kW (345 PS), the turbo-models had 331 kW (450 hp) as standard from 2004 onwards, and the 911 GT2 even produced up to 355 kW (483 hp). The 996 was available in more variants than any other member of the 911 model family before.

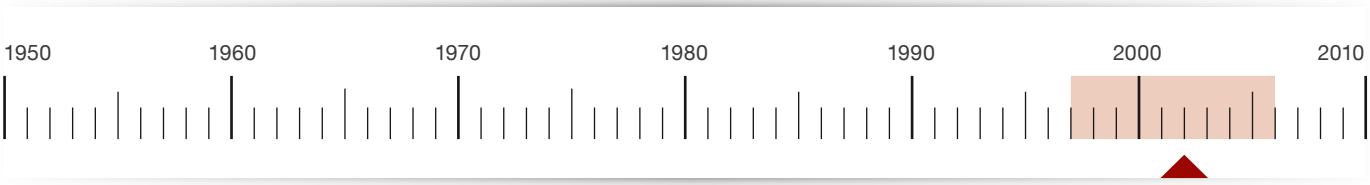
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· seltener Porsche 996 GT2, Baujahr 2002 · 2014 aus Italien reimportiert · 3,6 Liter-Motor mit 340 kW (462 PS) · abgelesene Laufleistung von 59.200 km · Außenlackierung in arktissilber-metallic und schwarzes Lederinterieur · Sportsitze, mechanische Sitzhöhenverstellung, Klimaautomatik · Porsche Radio CDR-22 RDW an Bord · Serviceheft vorhanden · deutsche Zulassungsdokumente und gültige HU bis 07/2020 · gemäß Kraftfahrt-Bundesamt eines von nur 73 in Deutschland 2019 zugelassenen Exemplaren

· rare 2002 Porsche 996 GT2 · 2014 re-imported from Italy · 3.6 litre engine with 340 kW (462 hp) · unwarranted mileage of 59,200 km · exterior paintwork arctic silver metallic with black leather interior · sports seats, mechanical height adjustment, climate control · Porsche CDR-22 RDW radio on board · service booklet available · German registration documents and valid technical approval until 07/2020 · one of only 73 vehicles of its type registered in Germany in 2019

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	2002	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	59.200 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	3.600	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	arktissilber-metallic *arktissilber-metallic*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	340 / 462	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz *black*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	315 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **99.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 47

XT0352

Lot
48

FERRARI
456 GT

Modellbeschreibung *Model description*

Mit dem 456 (Typ F116), der 1992 auf dem Pariser Autosalon vorgestellt wurde, führte Ferrari seine Tradition der GT-Sportwagen mit V12-Frontmotor weiter. Er ersetzte den etwas kantigen 412, dessen Produktion drei Jahre zuvor ausgelaufen war, durch ein modernes Design von Pininfarina. Seine Aluminium-Karosserie mit langer Motorhaube griff Design-Elemente früherer Typen auf, war aber gleichzeitig durch und durch modern. Zugleich war es das letzte Ferrari-Modell mit versenkbaren Scheinwerfern.
Der 5,5-Liter V12-Motor mit 321 kW (357 PS) war eine Neuentwicklung auf Basis des hauseigenen Dino-Motors und machte den 456 zum bisher stärksten straßenzugelassenen Ferrari und mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 309 km/h zum zweitschnellsten Serien-Viersitzer der Welt. Trotz seiner hohen Leistung erwies sich dieser Motor als zuverlässig. Er wurde entweder mit einer manuellen 6-Gang-Schaltung oder einem 4-Gang-Automatikgetriebe von FF Developments kombiniert.
1998 wurde eine modellgepflegte Version als 456M ("modificata") herausgebracht, wobei sich die Verbesserungen auf die Aerodynamik, die Kühlung und den Innenraum konzentrierten. Sie blieb bis 2003 in Produktion und wurde durch den Ferrari 612 ersetzt. Insgesamt wurden 3.289 Einheiten gebaut, davon 1.338 als 456M.

With the 456 (type F116), presented at the Paris motor show in 1992, Ferrari continued its tradition of GT sports cars with front-mounted V12 engines. It replaced the somewhat angular 412, which had gone out of production three years previously, with a modern design by Pininfarina. Its aluminium bodywork featured a long bonnet and hinted at design elements from earlier types, while being thoroughly modern. It was also the last Ferrari model with retractable headlights. The 5.5 litre V12 engine with 321 kW (357 hp) was a new development based on the marque's Dino engine and made the 456 the most powerful street-legal Ferrari so far, and with a top speed of up to 309 km/h the second fastest production four-seater in the world. Despite its high performance, this engine was proven to be reliable. It was mated to with either a 6-speed manual gearshift or a 4-speed automatic transmission by FF Developments.
In 1998, a facelifted version was released as 456M ("modificata"), with improvements focussing on aerodynamics, cooling and the interior. It remained in production until 2003 and was replaced by the Ferrari 612. A total of 3,289 units were built, 1,338 of which as 456M.

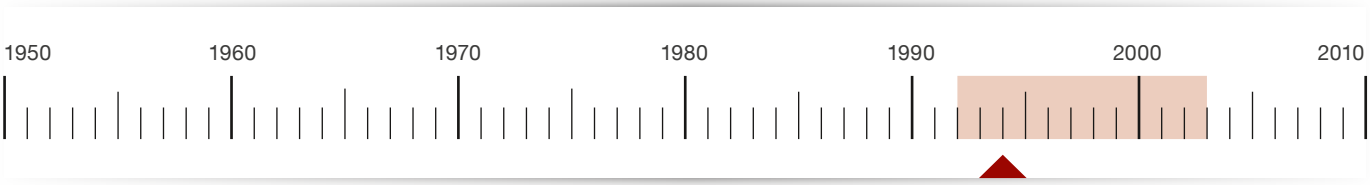
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Ferrari 456 GT, Baujahr 1994 · 5,5 Liter V12-Motor mit einer Leistung von 325 kW (442 PS) · manuelles 6-Gang-Getriebe mit Kulissenschaltung · abgelesene Laufleistung von 69.900 km · Lackfarbe silbermetallic, rotes Lederinterieur · elektrische Fensterheber, Lederlenkrad · originales Radio verbaut · läuft auf 17" Ferrari-Leichtmetallfelgen · italienische Fahrzeugdokumente

· 1994 Ferrari 456 GT · 5.5 litre V12 engine offering 325 kW (442 hp) · manual six-speed gearbox with slotted gate shifting mechanism · unwarranted 69,900 km on the odometer · silver-metallic paintwork and red leather interior · power windows, leather steering wheel · original radio installed · runs on 17" Ferrari alloys · Italian registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1994	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	69.900 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	5.474	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	silber *silver*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	325 / 442	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	rot *red*
Zylinder *Cylinders*	12	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	302 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition*	3-	**Wert** *Value*	48.000 €	
Ausrufpreis *Reserve*	**32.000 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*			**Lot 48**

XT0423

AUTOMOBILIA

Lot 49 TAG HEUER GULF STEVE MCQUEEN

Wanduhr

- Händler-/Wanduhr
- Steve McQueen-Design
- Rarität
- gebürstetes Metallgehäuse mit Echtglas
- Quarz-Uhrwerk
- Maße 30 x 30 cm
- Zusatzanzeigen zur Zierde

AA0249

Ausrufpreis 50 €
Reserve

Lot 50 SMART EBIKE

E-Bike

- Neuware, UVP: 2.800 €
- Rahmen: Aluminium, Größe M
- Bremsen vorne/hinten: Magura MT4 mit Rekuperationsfunktion
- Schaltung: Dreigang BionX/SRAM
- LED-Beleuchtung
- Motor: BionX 250 Watt
- Max. Drehmoment: 35 Nm
- Akku: LiFePO4 48 V 9 Ah, 423 Wh

AA0045

Ausrufpreis 1.400 €
Reserve

Lot 51 KÄFER CABRIO

Kunstdruck

- Volkswagen Käfer
- Material: Direktdruck auf Alu-Dibond Fineart 3 mm
- mit Aluminium-Schiene
- Format: 100 x 100 cm

AA0165

Ausrufpreis 100 €
Reserve

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

ROLEX OYSTERDATE PRECISION IN STAHL

Lot 52

Armbanduhr

- Ziffernblatt Tropical Dial (mit leichter Patina)
- Glatte Stahl Lünette
- Kaliberwerk 1225 mit 17 Steinen
- Handaufzug an verschraubter Oysterkrone
- 34 mm Durchmesser ohne Krone
- Bombiertes, handgenähtes Lederarmband
- Plexiglas
- Baujahr 1953
- Uhrwerk läuft

Ausrufpreis 2.200 €
Reserve

AA0269

BECKER MB 10

Lot 53

Autoradio

- Mercedes Radio Audio 10 BE 3100 RDS
- Radio: (Tape) Kassette
- Hersteller: Becker
- Modell Typ: Audio 10 CC BE3100
- Beleuchtung: Mercedes Bernstein Gelb
- Mit Sicherheitscode!

Ausrufpreis 100 €
Reserve

AA0262

HACHER UHR MONTE CARLO WALTER RÖHRL

Lot 54

Armbanduhr

+ LEDERTASCHE

- Startjahr-Aufdruck des Rallye Monte Carlo Siegerjahres
- 44 mm-Gehäuse aus korrosionsbeständigem 316L-Edelstahl
- 50 ATM Wasserdichtigkeit
- Modifiziertes Swiss Made ETA Valjoux 7750 Automatik-Uhrwerk, ohne kleine Sekunde
- „Audi S1 1984“ gelb-lackierter Rotor, mit Limitierungsnummer
- Garantie

Ausrufpreis 1.900 €
Reserve

AA0237

Lot
55

GLAS
Goggomobil T 250

Modellbeschreibung *Model description*

Als sich seine Kunden in den 50er Jahren immer öfter ein Automobil anstatt eines Motorrades wünschten, entschied sich der Motorrad- und Landmaschinenhersteller Hans Glas GmbH, einen Kleinwagen auf den Markt zu bringen. Das Goggomobil, welches seine Bezeichnung dem Kosenamen eines Enkels des Gründers verdankte, wurde 1954 vorgestellt. Das erste Model T wurde minimalistisch gestaltet, war nur in der Farbe „Saharabeige“ erhältlich und bot keinerlei Komfort. Erst 1957 erhielt die viersitzige Limousine unter anderem einen zweiten Scheibenwischer und Kurbelfenster. Unter der mittragenden Stahlblechkarosserie wurde ein gebläsegekühlter 0,25 Liter Zweizylinder-Zweitaktmotor quer eingebaut. Das Vierganggetriebe wurde manuell mit einem Mittelschalthebel in einer offenen Schaltkulisse betätigt. Ab 1957 wurde eine zweite Version des Fahrzeugs angeboten: ein Coupé mit der Bezeichnung TS. Diese Variante hatte, anders als die Limousine, zwei normale Sitze vorne, zwei zusätzliche Notsitze hinten und eine Panorama-Heckscheibe. Zwischen 1957 und 1965 wurde das Modell TL gebaut. Der Kleintransporter hatte zwei Schiebetüren und eine Heckklappe und war auch mit einer offenen Ladefläche erhältlich. Bis zum Ende der Produktion in 1969, drei Jahre nach der Übernahme des Unternehmens durch BMW, wurden über 280.000. Fahrzeuge produziert und auch erfolgreich in 36 andere Länder exportiert.

In the 1950s, when its customers increasingly wanted a car instead of a motorbike, the motorcycle and agricultural machinery manufacturer Hans Glas GmbH decided to launch a small car on the market. The Goggomobil, which owes its name to the nickname of one of the founder's grandchildren, was introduced in 1954. The first Model T had a minimalist design, was only available in the colour "Sahara beige" and offered no comfort at all. It was not until 1957 that the four-seater saloon was fitted with, among other things, a second windscreen wiper and crank windows. A fan-cooled 0.25 litre two-cylinder two-stroke engine was installed under the supporting sheet steel body. The four-speed transmission was operated manually with a centre shift lever in an open shift gate. From 1957 a second version of the vehicle was offered: a coupe with the designation TS. This version, unlike the sedan, had two normal seats at the front, two additional jump seats at the rear and a panorama rear window. Between 1957 and 1965 the model TL was built. The small van had two sliding doors and a tailgate and was also available with an open loading area. By the end of production in 1969, three years after the company had been taken over by BMW, over 280,000 vehicles had been produced and also successfully exported to 36 other countries.

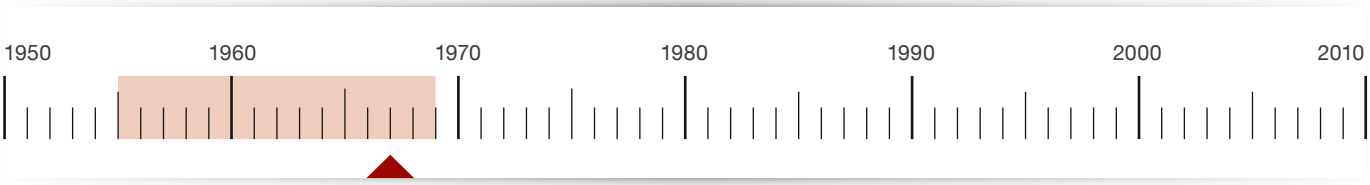
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Glas Goggomobil T 250, Baujahr 1967 · 0.25 Liter Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 10 kW (14 PS) · attraktive Zweifarblackierung (rot/weiß) · farblich passendes Kunstleder-Interieur · weißes Bakelitlenkrad · weiße Felgen mit Chrom-Radkappen · Heckgepäckträger mit passendem Koffer · originaler deutscher Pappdeckelbrief mit einem Eintrag vorhanden · Fotodokumentation über Restaurierung vorhanden

· 1967 Glas Goggomobil T 250 · 0.25 litre 2 cylinder 2-stroke engine offering 10 kW (14 hp) · attractive bi-colour paintwork (red/white) · matching leatherette interior · white bakelite steering wheel · white rims with chromed hubcaps · rear luggage rack with suitcase · original German cardboard registration document with one entry available · photo-documented restoration

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1967	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	27.000 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	245	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	rot-weiß *rot-weiß*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	10 / 14	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	rot *red*
Zylinder *Cylinders*	2	**Interieur** *Interior*	Kunstleder *leatherette*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	72 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **7.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 55

XT0376

Lot
56

VOLKSWAGEN

Golf I

Modellbeschreibung *Model description*

1974 präsentierte Volkswagen den Golf – eine immense Verbesserung gegenüber dem Vorgänger, dem Käfer mit seinem luftgekühlten Heckmotor. Der Golf war von Beginn an ein Fronttriebler, mit wassergekühlten, quer eingebauten Motoren – und ein Riesen-Erfolg.
Die Basisversion hatte ursprünglich 37 kW (50 PS), wahlweise gab es einen 1,5 Liter-Motor mit 51 kW (70 PS). Ab 1976 waren auch Diesel-Motoren lieferbar. Der 1976 eingeführte Golf GTI mit 81 kW (110 PS) aus 1,6 Litern Hubraum ist für viele Menschen der Inbegriff dessen, was auf Neudeutsch gern als "hot hatch" bezeichnet wird. Es ist kein Wunder, dass diese Autos so beliebt wurden, bieten sie doch ein erstklassiges Fahrerlebnis, vergleichbar mit konventionellen Sportwagen, ohne jedoch irgendwelche Abstriche hinsichtlich der Nutzbarkeit im Alltag.
Nach neun Jahren und 6 Millionen verkaufter Einheiten wurde 1983 die zweite Generation eingeführt. Lediglich das "Einser Cabrio" wurde noch zehn Jahre lang weitergebaut und überdauerte den gesamten Golf II, der zwar 6,3 Millionen mal gebaut wurde, von dem es jedoch kein Cabrio gab. Zu erwähnen ist noch der auf dem Golf I basierende Pickup namens Caddy, der 200.000 mal produziert wurde.

In 1974, Volkswagen presented its first Golf - an immense improvement over its predecessor, the VW beetle and its air-cooled engine in the rear. The Golf was, from the start, a front-wheel drive car, with water-cooled transverse engines - and hugely successful. The basic version originally had 37 kW (50 hp), alternatively one could order a 1.5 litre engine with 51 kW (70 hp). As of 1976, Diesel engines were available, too. The Golf GTI with 81 kW (110 hp) of power from 1.6 litres of capacity, introduced in 1976, for many people represents the epitome of the "hot hatch". No wonder these cars have gained such popularity: they offer a first-rate driving experience, akin to that of conventional sports cars, while not compromising any of their everyday usability.
After nine years and 6 million of sold units, the second generation was introduced in 1983. The Golf I convertible, however, continued to be built for another decade, outliving the entire Golf II series, which was built no less than 6.3 million times, but of which VW never made an open variant. The pick-up version called Caddy, which was based on the Golf I and of which 200,000 units were produced, should also be mentioned.

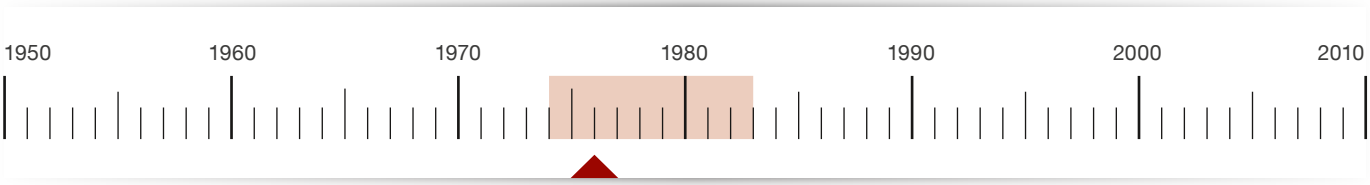
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Volkswagen Golf I, Baujahr 1976 · frühes Modell vor dem Facelift · Fahrzeug aus 2. Hand · beim letzten Eigentümer seit 23 Jahren · vollständiges Scheckheft und originale Betriebsanleitung vorhanden · niedrige abgelesene Laufleistung von nur 18.700 km · Fahrzeug war lange Zeit abgemeldet und trocken hinterstellt · in unverbasteltem Originalzustand · 70er Jahre Zeitkapsel: marinogelber Lack und grünes Stoff-Interieur · 1,1 Liter Ottomotor mit 37 kW (50 PS) und Handschaltung · originales Radio verbaut · deutsche Zulassungsdokumente

· 1976 Volkswagen Golf I · early pre-facelift model · only two owners from new · with the current owner for 23 years · complete service booklet and original owner's manual available · low unwarranted mileage of only 18,700 km · car has been decommissioned and in dry storage for many years · in untinkered original condition · 1970s time capsule: marino yellow paintwork with green fabric interior · 1.1 litre petrol engine offering 37 kW (50 hp) with manual gearbox · original radio insatalled · German registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1976	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	18.700 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.085	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	gelb *yellow*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	37 / 50	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	grün *green*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Stoff *fabric*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	140 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **9.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 56

XT0404

Lot
57

MERCEDES-BENZ
450 SEL

Modellbeschreibung *Model description*

Nicht irgendeine Luxuslimousine, sondern der Inbegriff von Qualität in den 1970ern – das ist der Ruf, den die Baureihe W116 von Mercedes-Benz wohl für immer behalten wird. Sie war das Kanzler-Auto in einer bewegten Zeit, sowohl Helmut Schmidt, als auch Helmut Kohl wurden darin chauffiert. Der W116 war zugleich der erste Oberklassewagen, welcher in Europa zum "Auto des Jahres" und in den USA zur "Besten Limousine der Welt" gekürt wurde.
Das Debut war ursprünglich für die IAA 1971 geplant, doch die wurde abgesagt. Also wurde die S-Klasse – die erste, die ganz offiziell so hieß – der Öffentlichkeit auf dem Pariser Salon 1972 präsentiert, und wurde ein instantaner Erfolg. Nicht nur der verbesserte Insassenschutz durch verstärkte Karosserie mit hochfesten Dach- und Türholmen, sondern die äußerst hohe Verarbeitungsqualität festigten den Ruf des nahezu unzerstörbaren Autos. Natürlich half es sicher auch, dass man im Fernsehen fast täglich hochrangige Politiker aus ihren gepanzerten Versionen des W116 aussteigen sah. Der W116 brachte einigen technologischen Fortschritt, wie z.B. ABS und Tempomat. Wenig bekannt ist, dass es eine 5-Zylinder-Dieselversion gab, den 300 SD, welcher ausschließlich für den nordamerikanischen Markt von 1978 bis 1980 gebaut wurde.

Not just any luxury sedan, but the epitome of quality in the 1970s - that's what the W116 models of Mercedes-Benz's S-Class will always be remembered for. It was the chancellors' car in a tumultous era, both Helmut Schmidt and Helmut Kohl were chauffeured in them. The W116 also was the first luxury car to be named "Car of the Year" in Europe, as well as "Best Sedan in the World" in the US.
Its debut was originally planned for the 1971 Frankfurt Motor Show - which got cancelled. So the S-Class - the first to officially bear this name - was presented to the public at the Paris Salon of 1972, and became an immediate success. It was not only the enhanced passenger protection through a reinforced body structure with strengthened roof and door pillars, but also the very high quality of craftsmanship which earned these cars the reputation of being virtually indestructible. Of course, watching high-ranking politicians disembark from their armoured variants of the W116 on telly day after day may have helped, too. The W116 also brought technological advances, ABS brakes and cruise control were first featured on it. It is not widely known that a 5-cylinder diesel version, the 300 SD, was built exclusively for the north american market from 1978 through 1980.

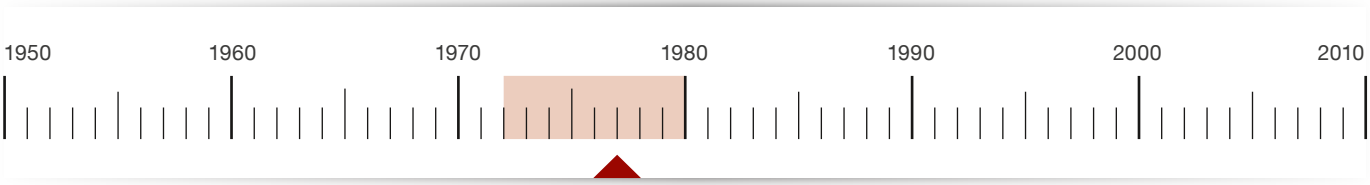
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 450 SEL der Baureihe W116 · Fahrzeug mit europäischer Spezifikation, lief zeitlebens im trockenen Arizona, USA · bis 2016 in erster Hand · rostfreie Karosserie und technisch in gutem Zustand · lange Liste von Reparaturen und Ersatzteilen unter dem letzten Besitzer (ca. 4.000 $) · Tempomat, elektrische Fensterheber · Schiebedach und getönte hintere Scheiben · seltene Klimaautomatik, vor kurzem erneuert · läuft auf "Barockfelgen" · gültige HU bis 01/2022 und bereit zur Zulassung mit H-Kennzeichen

· Mercedes-Benz 450 SEL from the W116 series · European specifications model which used to run all its life in dry Arizona, USA · with its first owner until 2016 · rust-free body and mechanically sound · long list of repairs and spare parts fitted under its last owner (around $ 4,000 $) · cruise control, power windows · sunroof and tinted rear windows · rare climate control, recently rebuilt · runs on "baroque rims" · valid technical approval until 01/2022 and ready for registration as a historic vehicle

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1977
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	4.520
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	165 / 225
Zylinder *Cylinders*	8
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	210 km/h
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	114.000 mls
Farbe (außen) *Colour (outside)*	rot *red*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	braun *brown*
Interieur *Interior*	Leder *leather*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **14.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 57

XT0408

Lot
58

PORSCHE
968 CS

Modellbeschreibung *Model description*

Ursprünglich nur als weitere Modellpflege des Porsche 944 geplant, wurde der 968 zu einem eigenständigen Modell, als dem Porsche-Management auffiel, dass bereits 80 % der mechanischen Komponenten entweder modifiziert oder ersetzt worden waren. Das Ergebnis sah von der Seite immer noch wie ein 944 aus, oder von innen, da das Interieur aus dem 944 S2 unverändert übernommen worden war. Die Front- und Heckbereiche waren jedoch abgewandelt und betonten die Familienzugehörigkeit zum 928, auch nahmen sie Designelemente des 993 vorweg. Die Produktion des 968, den es als Coupé und Cabrio gab, lief nicht mehr bei Audi in Neckarsulm wie beim 924 oder 944, sondern in Porsches eigenem Werk in Zuffenhausen. Der 968 verfügte über eine überarbeitete Version der 3,0 Liter-4-Zylindermaschine des Vorgängers, der 177 kW (240 PS) leistet und mit einem manuellen 6-Gang-Getriebe verbunden ist. Ab 1993 gab es eine Clubsport-Version des 968 für Kunden, denen ein leichtes, und damit schnelleres Fahrzeug lieber war als die luxuriös ausgestatteten (und teureren) regulären 968er. Eine sehr begrenzte Stückzahl von 968 Turbo S und 968 Turbo RS gehört erwähnt. Mit dem 968 endete zugleich die Ära der 4-zylindrigen Porsches.... bis fast zwei Jahrzehnte später, im Jahr 2016, der 718 Boxster die alte Tradition wieder aufleben ließ.

Originally intended to be yet another facelift for the Porsche 944, the 968 only became a model in its own right after the Porsche management had realized that about 80 % of the mechanical components had been either modified or replaced altogether. The resulting car still looked very much like a 944 when seen from the side, or indeed from the inside, which was unchanged from the 944 S2. The front and rear sections of the car had been restyled, though, giving them a stronger family resemblance with the 928, and anticipating styling cues from the 993.
Production of the 968 - available as coupé or convertible - was no longer at Audi's Neckarsulm plant where the 924 and 944 had been assembled, but at Porsche's own Zuffenhausen factory. The 968 featured an updated version of the 3.0 litres inline 4-cylinder powerplant of its predecessor, which produced 177 kW (240 hp) and was mated to a 6-speed manual gearshift. As of 1993, a Clubsport version of the 968 targeted customers who preferred a more lightweight, and therefore faster car to the rather luxuriously equipped, and more expensive, standard 968.
A very limited series of 968 Turbo S and 968 Turbo RS needs to be mentioned. With the 968, the era of 4-cylinder Porsche cars also came to an end... until almost two decades later, in 2016, the 718 Boxster revived this tradition.

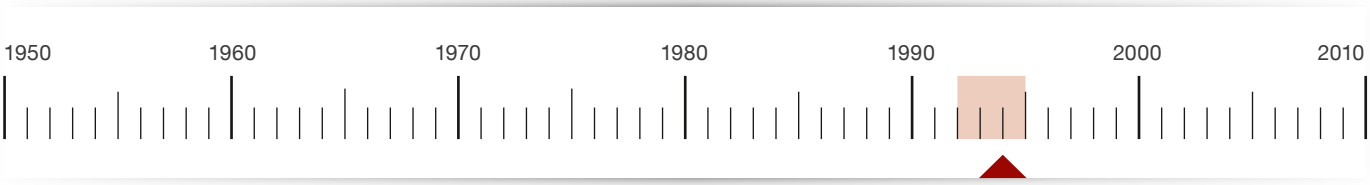
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Porsche 968 CS, einer von nur 1.538 Stück · in Deutschland ausgeliefert und stets hier zugelassen · 3,0 Liter 4-Zylindermotor mit 176 kW (239 PS) und manuellem 6-Gang-Getriebe · Austauschmotor Oktober 2015 verbaut, seither ca. 20.000 km gelaufen · Bremsen und Kupplung vor ca. 70.000 km erneuert · König K5000 Sportsitze · Rohr Abgasanlage, Bremsanlage vorn vom 993 Turbo · originale 17" Leichtmetallfelgen · Targa-Dach, Klimaautomatik und elektrische Fensterheber · Blaupunkt New York Radio an Bord · deutsche Zulassungsdokumente

· Porsche 968 CS, one of only 1,538 units built · delivered and always registered in Germany · 3.0 litres 4-cylinder engine with 176 kw (239 hp) and 6-speed manual gearbox · replacement engine installed October 2015, since then only 20,000 km travelled · brakes and clutch replaced about 70,000 km ago · König K5000 sports seats · Rohr exhaust system, front brake system from 993 Turbo · original 17" alloy wheels · targa roof, climate control, power windows · Blaupunkt New York radio installed · German registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1994	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	392.800 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.990	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	schwarz *black*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	176 / 239	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz *black*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Leder Alcantara *leather alcantara*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	252 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **27.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 58

OT0281

Lot
59

BMW
Z3 M

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 schlauen 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 "breadbox" 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.

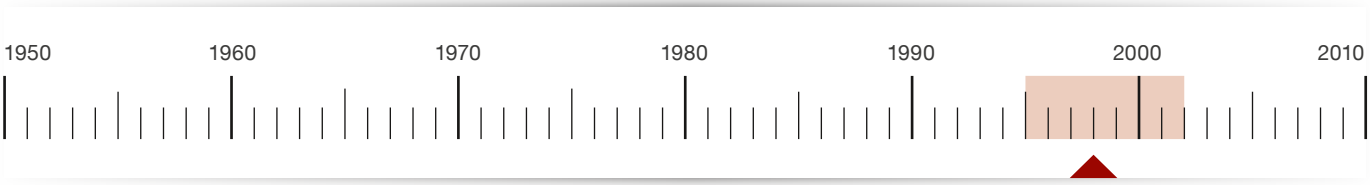
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW Z3 M Roadster, Baujahr 1998 · aus 1. Hand mit lückenloser Historie und Dokumentation · 3,2-Liter-Motor mit 236 kW (321 PS) · abgelesene Laufleistung von 158.000 km · Außenlackierung in cosmosschwarz-metallic und schwarz-rotes Lederinteriour · elektro-hydraulisches Verdeck, getönte Frontscheibe, Scheinwerfer-Reinigungsanlage · Sportsitze mit Sitzheizung, Lederlenkrad · Tempomat, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, Alarmanlage · BMW Business Radio mit Harman-Kardon Soundsystem an Bord · neue hintere Felgen mit Reifen · deutsche Zulassungsdokumente

· 1998 BMW Z3 M roadster · only one owner from new, complete history and documentation · 3.2-litre engine with 236 kW (321 hp) · unwarranted mileage of 158,000 km · exterior paintwork in cosmos black metallic with black-red leather interior · electro-hydraulic hood, tinted windscreen, headlight cleaning system · heated sports seats, leather steering wheel · cruise control, remote controlled central locking, car alarm · BMW Business radio with Harman-Kardon audio system on board · new rear rims with tyres · German registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1998	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	158.000 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	3.201	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	schwarz-metallic *black-metallic*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	236 / 321	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	rot-schwarz *rot-schwarz*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	250 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **29.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 59

XT0365

Lot
60

VOLKSWAGEN

Karmann Ghia

Modellbeschreibung *Model description*

Bereits im Frühjahr 1953 begannen bei Karmann in Osnabrück die Vorarbeiten zum Typ 14. Das italienische Designstudio Ghia wurde mit dem Entwurf eines Coupés auf Käferbasis beauftragt. Der Ende 1953 präsentierte Prototyp begeisterte die Auftraggeber und wurde auch in Wolfsburg wohlwollend aufgenommen: Die Serienentwicklung eines 2+2-sitzigen Coupés wurde beschlossen und die Produktion des Karmann Ghia startete im August 1955.
Auf der 38. IAA wurde das Karmann-Ghia Cabriolet vorgestellt. Das ab dem 1. November 1957 in Osnabrück produzierte Fahrzeug kostete 8.250 DM.

Karmann vereinte mit diesem Fahrzeug die solide Technik des Käfers mit der eleganten Karosserie italienischen Designs. Um die Seitenneigung zu verringern und die Übersteuertendenz abzubauen, wurde der Karmann Ghia von Beginn an mit einem vorderen Querstabilisator versehen. Eine Vergrößerung des vorderen Sitzraums wurde durch die im Vergleich zum Käfer breitere Karosserie erreicht. Auf die Trittbretter wurde verzichtet.
Insgesamt wurden rund 445.000 Exemplare gebaut, darunter 80.897 Cabrios. Sehr viele davon gingen in die USA.

The preparatory work for the Type 14 at Karmann in Osnabrück began in early spring of 1953. The Italian design studio Ghia was charged with the draft of a coupé based on the Beetle.
The prototype - presented at the end of 1953 - wowed the client and was also favourably accepted in Wolfsburg: The serial development of a 2 + 2-seater coupé was decided and the production of the Karmann Ghia was launched in August 1955. On the 38th IAA the Karmann Ghia Cabriolet was presented. The vehicle was produced in Osnabruck from 1st November 1957 and priced at DM 8,250.
Karmann united with this vehicle the solid engineering of the Beetle with the elegant body of Italian design. To reduce the tilty and the oversteer tendency, the Karmann Ghia was fitted from the start with a front roll stabiliser. An enlargement of the front seat area has been achieved by the wider body compared to the Beetle. The running boards were omitted.
A total of 445,000 units were built, among them 80,897 convertibles. Many of them went to the United States.

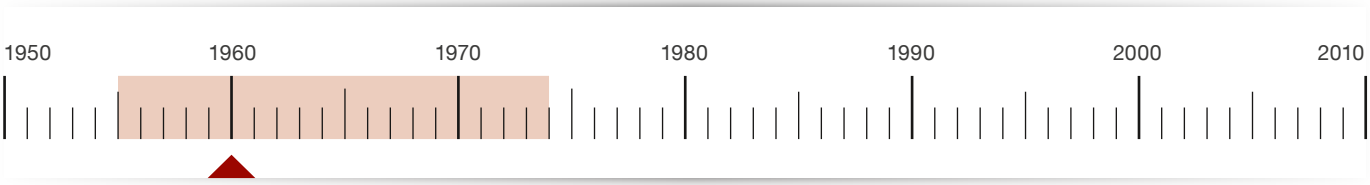
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Volkswagen Karmann Ghia, Baujahr 1960 · deutsche Auslieferung, Fahrzeug aus 3. Hand · seit 32 Jahren beim derzeitigen Besitzer als Ausstellungsstück · 1,2 Liter Vierzylinder-Boxermotor mit 22 kW (30 PS) und Schaltgetriebe · Außenlackierung in rot mit weißem Dach · zweifarbiges Kunstlederinterieur (beige/rot) · weißes Bakelitlenkrad, Chromstoßstangen, Ausstellfenster · originales Radio verbaut · Weißwandreifen und verchromte Radkappen · deutsche Zulassungsdokumente

· 1960 Volkswagen Karmann Ghia Coupe · German delivery, only three owners from new · with the current owner for 32 years, used as exhibition item · vehicle was part of a larger VW collection · 1.2 litre flat-four engine with 22 kW (30 hp) and manual gearbox · red paintwork with white roof · bi-colour leatherette interior (beige/red) · white bakelite steering wheel, chromed bumpers, rear quarter vent windows · original radio installed · white wall tyres and chromed hubcaps · German registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1960
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.184
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	22 / 30
Zylinder *Cylinders*	4
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	116 km/h
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	45.100 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	rot-weiß *rot-weiß*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	beige/rot *beige/rot*
Interieur *Interior*	Kunstleder *leatherette*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **29.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 60

XT0407

Lot
61

PORSCHE

911 Carrera Targa 3,2

Modellbeschreibung *Model description*

Eine Legende geht in die nächste Generation – und verliert dabei kein bisschen an Temperament und Klasse!
Die zweite Generation des Porsche 911 (G-Modell) kam 1973 als Nachfolger des Porsche 911 (Urmodell) auf den Markt. Er war ein 2+2-Sitzer-Sportwagen und in den Ausführungen Coupé, Cabrio (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 1981 hatte Porsche als weltweit erster Hersteller eine Garantie gegen Durchrostung von 7 Jahren eingeführt: Die gesamte Karosserie war aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech hergestellt. Von diesem Korrosionsschutz profitieren diese 911er bis heute. Ab 1986 wurde die Garantie auf 10 Jahre verlängert.
Dieser Wagen ist fast schon ein Muss in jeder guten Garage!

A legend goes into the next generation - and loses no bit of temperament and class!
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 assembly line in 1989.
For the 1981 model year, Porsche had introduced a 7-year warranty against rust, they were the first manufacturer in the world to do so. The entire chassis was made of double-sided galvanized steel. From these corrosion protection measures, the Porsche 911 benefits until today. As of 1986, the warranty was extended to 10 years. Another 1986 upgrade are the reinforced stabilizers.
This car is almost a must in any good garage!

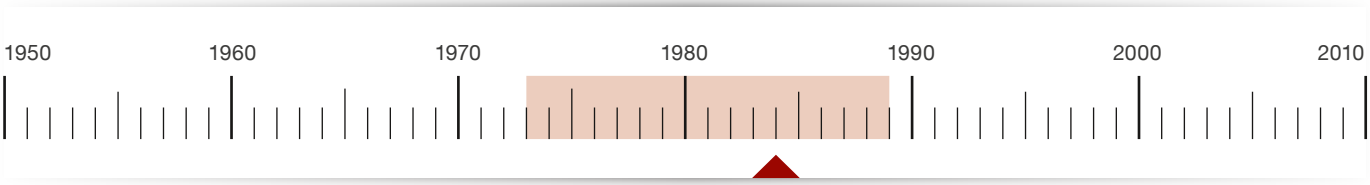
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Porsche 911 Carrera Targa 3.2 aus dem Jahr 1984 · Fahrzeug aus 2. Hand, in Deutschland ausgeliefert und stets hier zugelassen · 3,2 Liter-Sechszylindermotor mit 170 kW (231 PS) · abgelesene Laufleistung von 166.500 km · Außenlackierung in weiß und schwarzes Teillederinterieur · Getriebe 2008 überholt und Kupplung erneuert · Lederlenkrad und elektrische Fensterheber · Colorglas mit Grünkeil, Nebelscheinwerfer, Blaupunkt Bamberg SQR 82 Kassettenradio · zweifarbige Fuchsfelgen (schwarz / silber) · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 07/2020 und H-Kennzeichen

· 1984 Porsche Carrera Targa 3.2 · only two owners from new, delivered and always registered in Germany · 3.1 litre six-cylinder engine with 170 kW (231 hp) · unwarranted mileage of 166,500 km · exterior paintwork in white and black partial leather interior · transmission overhauled in 2008, clutch renewed · leather steering wheel and power windows · tinted windows, fog lights, Blaupunkt Bamberg SQR 82 cassette radio · bicolour Fuchs wheels (black / silver) · German registration documents, valid technical approval until 07/2020 and historic plates

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1984	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	166.500 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	3.125	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	weiß *white*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	170 / 231	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz *black*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Teilleder *part leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	245 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition* 2-	**Wert** *Value* 55.000 €	**Ausrufpreis** *Reserve* **45.000 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 61

XT0344

Lot
62

CHEVROLET

Corvette (C1) Cabrio

Modellbeschreibung *Model description*

In der Marinesprache ist "Corvette" die Bezeichnung für ein kleines, wendiges Kriegsschiff. GM lieh sich den Namen 1953 aus, als erste Prototypen von dem präsentiert wurden, was später zum bekanntesten amerikanischen Sportwagen aller Zeiten wurde. Bis heute wird die "Vette", jetzt in 7. Generation, von Sportwagenfreunden überall auf der Welt geschätzt.
Die erste Generation der Corvette war Chevrolets Antwort auf Porsche und Jaguar: ein kompakter Roadster, leicht und sportlich. Das niedrige Gewicht wurde durch eine Kunststoffkarosserie erreicht, seinerzeit ein revolutionäres Konzept. Die Sportlichkeit kam freilich mit kräftigen Motoren, speziell mit der Einführung des "Small-block" V8 im Jahre 1956.
Im ersten Baujahr wurden gerade mal 300 Corvettes gefertigt, überwiegend von Hand. Es dauerte einige Zeit, bis der Wagen eine gewisse Popularität erreichte. Für das Modelljahr 1956 erhielt die Corvette eine neue Karosserieform sowie ein verbessertes Verdeck. Glas-Seitenfenster wurden eingeführt und ein Hardtop war nun lieferbar. Die Produktionszahl knackte 1960 erstmals die Marke von 10.000 Fahrzeugen. Über ein Jahrzehnt wurden insgesamt 69.015 Exemplare der ersten Generation gebaut. 1963 wurde diese von der C2 abgelöst, der allzeit beliebten "Sting Ray".

In navy terms, a corvette is a small, easily maneuverable warship. GM borrowed the name in 1953 when they presented the very first concept vehicle of what was to become the best known American sports car of all times. Right until today, the "Vette", now in its 7th generation, is in high esteem with motoring enthusiasts around the world.
The first generation Corvette was Chevrolet's reply to Porsche and Jaguar: a compact roadster which was lightweight and sporty. The low kerb weight was achieved by using a fibreglass body on a steel frame, a revolutionary concept at its time. The sportiness of course was due to powerful engines, especially with the introduction of the "Small-block" V8 in 1956.
In the first model year, no more than 300 Corvettes were produced, mostly hand-built, and indeed it took a while until the car had reached a certain level of popularity. For the 1956 model year, the Corvette was given a new body with an improved convertible top. Glass windows were introduced and a hardtop became available. Production numbers first crossed the 10,000 mark in 1960. Over the course of one decade, a total of 69,015 first generation Corvettes were built. In 1963, the 1st generation was replaced by C2, the forever popular "Sting Ray".

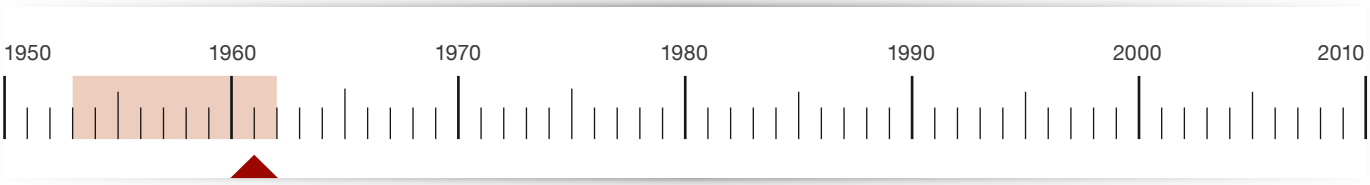
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Chevrolet Corvette (C1) Cabrio, Baujahr 1959 · mit Sportpaket ausgeliefert: größere Bremsen und Fahrwerkverbesserung · zweifarbiger Lack (rot/weiß) und schwarzes Kunstleder-Interieur · wurde nie restauriert, sondern Patina behutsam erhalten · seit 1991 beim derzeitigen Besitzer · Elektrik 1993 vollständig neu installiert · Verdeck 2003 erneuert · Motor und Getriebe 2006 / 2007 komplett überholt, Fahrwerk und Bremsen erneuert · Hinterachse und Lenkgetriebe überholt, neuer Auspuff und neuer Vergaser · 2019 Kurbelwelle überholt, neue Lager, neue Motorölpumpe · originales Hardtop vorhanden

· 1959 Chevrolet Corvette (C1) Cabrio · delivered with sports package: larger brakes and improved suspension · bi-colour (red/white) exterior and black leatherette interior · body has never been restored, but patina carefully preserved · with the current owner since 1991 · complete electrical system re-installed 1993 · soft top renewed 2003 · 2006 / 2007 engine and gearbox overhauled, suspension and brakes renewed · rear axle and steering gearbox overhauled, new exhaust and new carburettor · 2019 crankshaft overhauled, new bearings, new engine oil pump · original hardtop available

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1961	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	45.400 mls
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	6.557	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	rot-weiß *rot-weiß*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	125 / 170	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz *black*
Zylinder *Cylinders*	8	**Interieur** *Interior*	Kunstleder *leatherette*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	185 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition* 2-	**Ausrufpreis** *Reserve*	**62.500 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 62

XT0386

Lot
63

MERCEDES-BENZ

280 SL Pagode

Modellbeschreibung *Model description*

Der W113 hatte bei seiner Premiere auf dem Genfer Autosalon 1963 die schwere Aufgabe, gleich zwei Modelle abzulösen: den 190 SL und den 300 SL. Eine Aufgabe, die fast der Quadratur des Kreises gleichkommt, jedoch bravourös gelöst wurde. Aufgrund seiner glatten Flächen, dem großen Nutzraum und dem Verzicht auf Zierelemente wirkte er sehr „maskulin“ und ließ die Vorgänger mit ihren rundlichen Formen schnell vergessen. Er wurde in den Versionen 230 SL (1963–1967), 250 SL (1967) und 280 SL (1968–1971), wahlweise mit Schalt- oder Automatikgetriebe insgesamt 48.912 mal gebaut. Wegen seines zusätzlich lieferbaren, nach innen gewölbten Hardtops erhielt er den Spitznamen Pagode.
Der W113 war für jeden Anlass geeignet – sei es für die Oper, den Golfplatz oder das kleine Shopping – und: Man sah gut darin aus – Frau natürlich auch.

When presented at the Geneva Motor Show in 1963, the W113 had the difficult task of replacing two models at a time, the 190 SL as well as the 300 SL. A task that was almost equivalent to the quadrature of the circle, but was solved brilliantly. Because of its smooth surfaces, the spacious interior and the absence of decorative elements, it came across as very "masculine" and made the predecessors with their rounded styling look outdated.
It was available as 230 SL (1963-1967), 250 SL (1967) and 280 SL (1968-1971), built with either manual or automatic transmission, to a total of 48,912 vehicles. Because of its slightly concave hardtop, available as an accessory, it was nicknamed Pagoda.
The W113 was suitable for any occasion - be it for the opera, the golf course or the small shopping - and the main thing: it looked good on you!

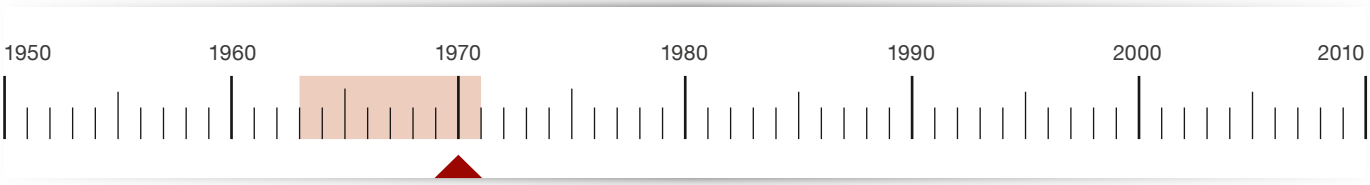
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 280 SL "Pagode", Baujahr 1970 · ursprünglich in die USA geliefert, Fahrzeug war in Kalifornien zugelassen · seit 2010 beim derzeitigen Besitzer in Deutschland · schöne Farbkombination aus papyrusweißem Lack mit rotem Lederinterieur · angabegemäß unfallfreier Zustand ohne Rost · saubere Spaltmaße rundum, originale Kotflügel mit den berühmten Sicken · Zündung und Hinterachse auf europäische Version umgerüstet, Originalteile noch vorhanden · Weißwandreifen · Hardtop in Wagenfarbe gehört zum Fahrzeug · Becker Europa Radio und Analoguhr an Bord · diverse Rechnungsbelege vorhanden · deutsche Zulassungspapiere und H-Kennzeichen

· 1970 Mercedes-Benz 280 SL "Pagoda" · originally delivered to the US, used to run in California · with its current German owner since 2010 · beautiful colour combination of papyrus white with red leather interior · reportedly accident-free condition devoid of rust · correct gaps throughout, original fenders with their famous notches · ignition and rear axle converted to European specifications, originals still available · white wall tyres · body-coloured hardtop comes with the car · Becker Europa radio and analog clock on board · various repair receipts available · German registration documents and historic plates

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1970	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	31.900 mls
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.778	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	weiß *white*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	125 / 170	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	rot *red*
Zylinder *Cylinders*	6	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	200 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition*	2+	**Wert** *Value*	105.000 €	
Ausrufpreis *Reserve*	**75.000 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*			**Lot 63**

XT0315

Lot
64

JENSEN
Interceptor Mk III Convertible

Modellbeschreibung *Model description*

Seine Panorama-Heckscheibe hat ihm den Spitznamen "Goldfischglas" eingebracht: der Jensen Interceptor. Der viersitzige Sportwagen mit dem martialischen Namen – der Interceptor ("Abfangjäger") ist ein militärisches Kampfflugzeug – wurde 1966 vorgestellt. Er wurde auf dem Rohrrahmen-Chassis seines Vorgängers, des C-V8, gebaut, verfügte aber über eine von Vignale entworfene Stahlkarosserie. Für die Leistung sorgten Chrysler Big-Block V8-Motoren, meist kombiniert mit einem Automatikgetriebe, wobei auf Kundenwunsch auch Schaltgetriebe möglich waren. Von diesem Luxus-GT wurden drei Versionen produziert: Am häufigsten ist der Saloon, der über drei Generationen gebaut wurde. Das erste Facelift 1969 brachte höher angesetzte Stoßstangen, einen anderen Kühlergrill und ein verändertes Armaturenbrett sowie Servolenkung. Die dritte Generation, die ab 1971 erhältlich war, nutzte einen 7,2-Liter-Motor, um die Leistungsverluste durch die verschärften US-Emissionsgesetze auszugleichen. Ein Cabrio (1974) mit verstärktem Chassis wurde zur teuersten und begehrtesten Variante. Die seltenste war jedoch das Coupé (1975) mit Stufenheck und Hardtop-Dach. 1976 endete die Produktion nach insgesamt 6.640 Einheiten. Der Allrad-Pionier Jensen FF und der Jensen SP wurden zwar als eigenständige Modelle vermarktet, können ihre Verwandtschaft zum Interceptor jedoch nicht leugnen.

Its panoramic rear window earned it the nickname "goldfish bowl": The Jensen Interceptor. The four-seater sports car with the martial name - an interceptor is a military fighter plane - was introduced in 1966. It was built on the tubular frame chassis of its predecessor, the C-V8, but featured a steel body designed by Vignale. Power came from Chrysler big block V8 engines, mostly combined with automatic transmission, although manual gearshift was optional at a customer's request. Three versions of this luxury GT were produced: Most frequently is the saloon, which was built over three generations. The first facelift in 1969 brought higher bumpers, a different radiator grille and dashboard, and introduced power steering. The third generation, available as of 1971, introduced a 7.2 litre engine to make up for performance losses due to more stringent US emissions laws. A convertible (1974) with reinforced chassis became the most expensive and sought-after variant. The rarest, however, was the coupe (1975) with notchback and hardtop roof. In 1976 the production ended after a total of 6,640 units. The all-wheel drive pioneer Jensen FF and the Jensen SP, although marketed as individual models, are clearly related to the interceptor.

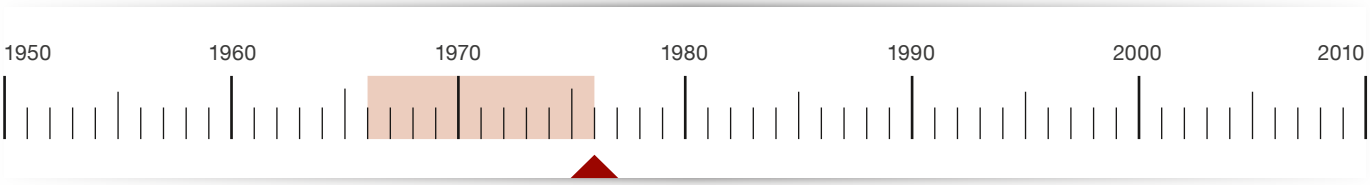
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Jensen Interceptor Mk III Cabrio · aus dem letzten Produktionsjahr, 1976 · eines von nur 267 Cabrios, die zwischen 1974 und 1976 hergestellt wurden · ursprünglich in die Schweiz geliefert, nahezu vollständige Eigentümer-Historie · 7,2 Liter V8-Motor mit 209 kW (285 PS) · auffällige Farbkombination aus gelbem Lack und blauem Lederinterieur · Fahrzeug in den 1990er Jahren umfassend restauriert · elektrisch betätigtes Verdeck · Klimaanlage umgerüstet und funktionstüchtig · neue Lichtmaschine mit höherer Leistung, neue Ölwanne, neuer Keilriemen · zahlreiche Reparaturbelege vorhanden · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 08/2021 und H-Kennzeichen

· Jensen Interceptor Mk III Convertible · from last year of production, 1976 · one of only 267 convertibles made between 1974 and 1976 · originally delivered to Switzerland, near-complete ownership history · 7.2 litre V8 engine offering 209 kW (285 hp) · eye-catching colour combination of yellow exterior and blue leather interior · vehicle in the 1990s extensively restored · electrically actuated soft top · air conditioning upgraded and in working order · new generator with higher capacity, new oil sump, new V-belt · numerous repair receipts available · German registration documents, valid technical approval until 08/2021 and historic plates

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1976
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	7.107
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	209 / 285
Zylinder *Cylinders*	8
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	220 km/h
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	91.600 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	gelb *yellow*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	blau *blue*
Interieur *Interior*	Leder *leather*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Wertgutachten *Expert report* — **Zustand** *Condition* 2+

Ausrufpreis *Reserve* **80.000 €** + 10 % Aufgeld *+ 10 % surcharge*

Lot 64

XT0394

Lot
65

FERRARI

Sbarro Tornado SB2

Modellbeschreibung *Model description*

Wenn man an Franco Sbarro denkt, hat man direkt ungewöhnlich aussehende und einzigartige Sportwagen im Sinn. Eines seiner spektakulärsten Projekte ist der Ferrari Sbarro Tornado SB2, der bis jetzt ein Einzelstück geblieben ist. Der Nachfolger des SB1 wurde 2005 im Auftrag eines Kunden auf Basis des Ferrari 456 GT gebaut und ebenfalls mit einem V12-Motor mit einem Hubraum von 5.474 ccm ausgestattet. Die 357 kW (485 PS) Leistung dieses authentischen Ferrari wird über das Sechsganggetriebe auf die Hinterräder übertragen. Dank seiner Ausrüstung ist der SB2 in der Lage, die Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h zu erreichen. Zu diesem Zeitpunkt existierten nur wenige innovative Ferrari dieser Art, so dass dieses Fahrzeug viel Aufsehen erregte. Im Vergleich zum Vorgänger wurde der „Tornado“ gründlich überarbeitet und erinnerte nun an den Testarossa aus den 60ern. Unter anderem wurden runde Scheinwerfer eingebaut, die Motorhaube wurde einfarbig rot lackiert und das Interieur von Weiß auf Beige geändert. Trotz der modernen Vision des Designers erkennt man im SB2 deutlich die Seele eines Ferrari.

When you think of Franco Sbarro, you immediately have in mind unusual looking and unique sports cars. One of his most spectacular projects is the Ferrari Sbarro Tornado SB2, which is truly one-of-a-kind. The successor to the SB1 was built on behalf of a customer in 2005 on the basis of the Ferrari 456 GT and also equipped with a V12 engine with a displacement of 5,474 cc. The 357 kW (485 hp) power of this authentic Ferrari is transmitted to the rear wheels via the six-speed gearbox. Thanks to its equipment, the SB2 is able to reach a top speed of 300 km/h. At that time only a few innovative Ferrari of this type existed, so this vehicle caused quite a stir. Compared to its predecessor, the "Tornado" was thoroughly overhauled and now reminded of the Testarossa from the 60s. Among other things round headlights were installed, the bonnet was painted red and the interior was changed from white to beige. Despite the designer's modern vision, the SB2 clearly reveals the soul of a Ferrari.

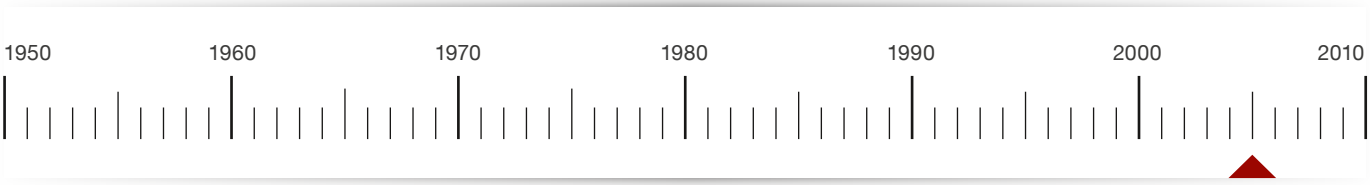
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Ferrari Sbarro Tornado SB2, Einzelstück eines Supersportwagens · gezeichnet vom Kult-Designer Franco Sbarro · 2005 an den Auftraggeber ausgeliefert · basiert auf einem Ferrari 456 GT · V12-Motor mit einer Leistung von 357 kW (485 PS) aus 5,5 Litern Hubraum · klassische Farbkombination: Ferrari-rotes Exterieur mit beigem Leder-Interieur · 6-Gang Handschalter mit Kulissenschaltung · Schweizer Zulassungsdokumente · extrem sportlicher und absolut auffälliger offener Zweisitzer

· Ferrari Sbarro Tornado SB2, one-of-a-kind supercar · penned by cult designer Franco Sbarro · delivered to its original customer in 2005 · based on Ferrari 456 GT · V12 engine boasting 357 kW (485 hp) from 5.5 litres of displacement · classic colour combination: Ferrari red exterior with beige leather interior · 6 speed manual transmission with slotted gear shifting mechanism · Swiss registration documents · extremely sporty, totally eye-catching open two seater

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1994	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	35.200 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	5.474	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	rot *red*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	357 / 485	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	beige *beige*
Zylinder *Cylinders*	12	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	300 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **155.000 €** + 10 % Aufgeld *+ 10 % surcharge*

Lot 65

OT0321

AUTOMOBILIA

Lot 66 LEDERTASCHE VON JOOP MIT WALTER RÖHRL SIGNATUR

Tasche

· Joop Ledertasche
· Walter Röhrl Signatur
· Ca. 39x32x9cm

AA0240

Ausrufpreis *Reserve* 200 €

Lot 67 HEUER KENTUCKY CHRONOGRAPH

Armbanduhr

· 39 mm Durchmesser ohne Krone
· 14,1 mm Gehäusehöhe
· Schwarzes Ziffernblatt mit weißen Indexen und Zeigern
· Automatik Uhrwerk; Kaliber Heuer Valjoux 7750
· Werkrevision und äußerlicher Aufbereitung in 2019
· Baujahr 1980; wenig getragen; wie neu
· Original Heuer-Box

AA0258

Ausrufpreis *Reserve* 1.900 €

Lot 68 LANCIA DIORAMA

Modellbau

· In Handarbeit gefertigtes Einzelstück
· Werkstatt mit Rennfahrzeug, Mechanikern und Werkzeug
· Deckenbeleuchtung

AA0368

Ausrufpreis *Reserve* 950 €

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

OMEGA SEAMASTER PROFESSIONAL

Lot 69

Wanduhr

- Händler-/Wanduhr
- Rarität
- gebürstetes Edelstahlgehäuse mit Echtglas
- Quarz-Uhrwerk
- Durchmesser beträgt 31 cm

Ausrufpreis 50 €
Reserve

AA0243

MERCEDES-BENZ 190

Lot 70

Kunstdruck

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

Ausrufpreis 100 €
Reserve

AA0144

TAG HEUER MONACO GULF PORSCHE 917

Lot 71

Wanduhr

- Händler-/Wanduhr
- in Porsche 917-Lackierung
- lackiertes Metallgehäuse mit Echtglas
- schweizer Quartz-Uhrwerk
- Maße 30 x 30 cm
- Zusatzanzeigen ohne Funktion

Ausrufpreis 50 €
Reserve

AA0246

Lot
72

BMW
2002

Modellbeschreibung *Model description*

Auf der IAA des Jahres 1961 hatte BMW seine "Neue Klasse" vorgestellt, eine sehr moderne 4-türige Limousine. Beflügelt von deren Erfolg, produzierte die Marke ab 1966 eine 2-türige Version mit verkürztem Radstand. Diese wurde zum Ausgangspunkt für viele Generationen kompakter Mittelklasse-Limousinen aus dem Hause BMW. Die sogenannte "02-Serie" ist nach einem zunächst unoffiziellen Zusatz der Modellbezeichnung "1600-2" benannt. Ab 1971 fand dieser seinen Weg in die offizielle Nomenklatur, die Autos wurden nun als 1502, 1602, 1802 und 2002 verkauft, wobei die Zahlen in etwa dem Hubraum entsprachen. Alle Modelle der 02-Serie verfügten über Vierzylinder-Motoren, leistungsgesteigerte Varianten wurden als "ti" oder "tii" bezeichnet. Ab 1973 stellte der 2002 turbo mit 125 kW (170 PS) das Spitzenmodell dar. In Ergänzung zur 2-türigen Limousine gab es den Touring, ein Fließheckmodell (1971–1974) sowie zwei verschiedene Cabrios, die beide bei Baur gefertigt wurden: Das Vollcabrio (1968–1971) wurde aus Gründen der Verwindungsfestigkeit von einem Targa-artigen Modell mit Überrollbügel abgelöst, das von 1971–1975 lieferbar war. Unvergessen sind die Erfolge des 2002tii im Rennsport. Weniger bekannt ist die Tatsache, dass für die Olympiade 1972 zwei batterie-elektrische Konzeptfahrzeuge gebaut wurden.

At the Frankfurt Motor Show of 1961, BMW had presented its "New Class", a very modern 4-door sedan. Buoyed by its success, the company as of 1966 started producing a 2-door version with a shortened wheelbase. This was to become the starting point for many generations of compact executive cars by BMW. The so-called "02 series" is named after an originally unofficial appendix to the model designation "1600-2", which as of 1971 found its way into the official nomenclature, when the cars were sold as 1502, 1602, 1802 and 2002, the numbers roughly corresponding to their engine capacity. All 02 series cars came with four-cylinder engines, performance-increased variants were named "ti" and "tii". In 1973, the 2002 turbo with 125 kW (170 hp) of power marked the top of the range. Apart from the standard 2-door sedan, there also was a hatchback model called Touring (1971-1974), and two types of convertible, both built by Baur: The full convertible (1968-1971) was replaced for torsional rigidity reasons by a Targa-style model with rollover bars, available from 1971-1975. The 2002tii will be remembered for its successes in racing. A lesser known fact is that two battery-electric concept cars were built for the 1972 Olympic Games.

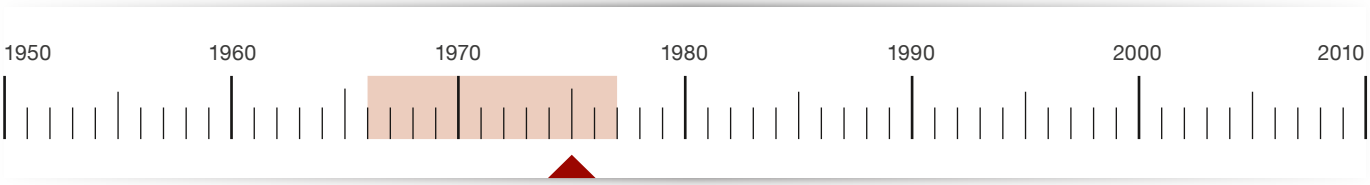
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· BMW 2002, Baujahr 1975 · 2,0 Liter-Motor mit 74 kW (101 PS) und Schaltgetriebe · abgelesene Laufleistung von 4.500 km (5-stelliger Tacho) · Außenlackierung in verona rot und schwarz-blaues Alcantara-Interieur · 2015 restauriert und neu lackiert, 2017 Motor generalüberholt · originale Alpina Schalensitze · Leichtmetallfelgen · epochengerechtes Radio · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 10.2021 und H-Zulassung · 2019 wurde das Fahrzeug in der ersten Ausgabe des Magazins "Classic Cars" vorgestellt

· 1975 BMW 2002 · 2.0 litre engine with 74 kW (101 hp) and manual transmission · unwarranted mileage of only 4,500 km (5 digit odometer) · exterior paintwork in verona red with black-blue Alcantara interior · 2015 restored and repainted, 2017 engine overhauled · original Alpina bucket seats · alloy rims · period-correct radio · German registration documents, valid technical approval until 10/2021 and historic plates · in 2019, this car was presented in the first issue of the magazine "Classic Cars"

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1975	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	4.500 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.977	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	rot *red*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	74 / 101	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz/blau *schwarz/blau*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Alcantara *alcantara*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	170 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **17.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 72

XT0381

Lot
73

TOYOTA
Land Cruiser BJ42

Modellbeschreibung *Model description*

Die Amerikaner haben ihren Jeep, die Briten ihren Land Rover – und dann gibt es noch ein weiteres robustes Fahrzeug. Es kommt aus dem Land der aufgehenden Sonne und ist kaum weniger kultig: der Toyota Land Cruiser. Ursprünglich als Militärfahrzeug nach Vorbild des US Jeep entwickelt, wurde er bald für die zivile Nutzung angepasst. Der ursprüngliche "BJ", ab 1951 gebaut, wurde 1954 in Land Cruiser umbenannt, womit klar war, gegen wen er antreten sollte. Eine zweite Generation folgte 1955, aber es war die dritte, der J40, der zu einem weltweiten Erfolg wurde. Speziell seine Allrad-Version war extrem geländetauglich, dazu hart im Nehmen und zuverlässig - er verhalf Toyota zu einem guten Ruf, speziell in Märkten wie Australien, Südamerika oder Afrika, wo es bei Autos genau darauf ankommt. Land Cruiser-Motoren waren entweder 4- oder 6-Zylinder mit Hubräumen zwischen 3,0 und 4,2 Litern, es wurden sowohl Benziner als auch Diesel angeboten. Interessanterweise verwendete Toyota über 25 Jahre lang Motoren von Mercedes-Benz für in Brasilien gebaute Fahrzeuge. Der J40 wurde bis 1984 gebaut und dann vom J70 abgelöst. In Brasilien dagegen, wo der populäre Geländewagen als "Toyota Bandeirante" verkauft wurde, lief er sogar bis 2001 vom Band.

The Americans have their Jeep, the British their Land Rover - and then there's another rugged vehicle, from the land of the rising sun and hardly any less iconic: the Toyota Land Cruiser. Originally designed as a military vehicle based on the US Jeep, it was soon adapted to civilian use. The original "BJ" from 1951 was renamed Land Cruiser in 1954, leaving no doubt against which car it was pitted. A second generation followed in 1955, but it was the third generation, the J40, which became a world-wide success.
Especially the 4x4 variant had great off-road capabilities, they proved to be tough and reliable and helped establish Toyota's reputation, especially in markets such as Australia, South America or Africa where these qualities in a car were vital. Land Cruiser engines were either 4 or 6 cylinder plants with a capacity between 3.0 and 4.2 litres, both Diesel and petrol engines were offered. Interestingly, Toyota used Mercedes-Benz engines for their Brazil-based production for over 25 years.
The J40 remained in production until 1984, when it was replaced by the J70. In Brazil, however, where the popular car was sold as "Toyota Bandeirante", it continued to be built right until 2001.

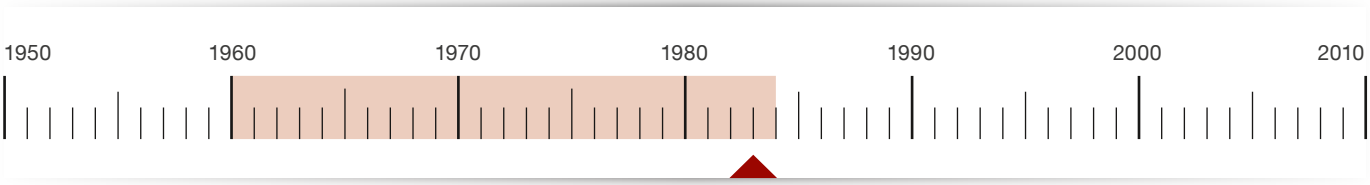
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Toyota Land Cruiser BJ42 · aus dem Jahr 1983, dem vorletzten Jahr der Produktion · Variante mit kurzem Radstand · 3,4 Liter-Dieselmotor mit 66 kW (90 PS) und Schaltgetriebe · Außenlackierung in weiß und graues Kunstleder-Interieur · abgelesene Laufleistung von nur 31.700 km · deutsche Zulassungsdokumente, gültige HU bis 02/2021 und H-Zulassung · ein klassischer, echter Geländewagen – kein weichgespültes SUV

· Toyota Land Cruiser BJ42 · from the year 1983, the penultimate year of production · short wheelbase car · 3.4 litre Diesel engine with 66 kW (90 hp) and manual transmission · exterior paint in white and grey leatherette interior · unwarranted mileage of only 31,700 km · German registration documents, valid technical approval until 02/2021 and historic plates · a classic, real off-road vehicle – not a soft-rinsed SUV

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1983	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	31.700 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	3.408	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	weiß *white*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	66 / 90	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	grau *grey*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Kunstleder *leatherette*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	120 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **19.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 73

XT0393

Lot
74

FORD
Mustang Coupé

Modellbeschreibung *Model description*

Wer hatte geahnt, wie groß die Marktlücke tatsächlich war, in die Ford mit diesem Auto gestoßen war? Kunden, die vor den Läden übernachten, um nur ja eines der begehrten Modelle ergattern zu können... 680.000 verkaufte Einheiten binnen zwei Jahren... Amerika stand Kopf, denn Fords Konzept "satte Leistung zum fairen Preis" war vollends aufgegangen.
Der Mustang war ein Trendsetter – die "Pony Cars" wurden nicht umsonst nach ihm so benannt. Typische Merkmale der Gattung sind die langgezogene Motorhaube, ein vergleichsweise kurzes Heck, genügend Platz für 4 Personen – vor allem aber, Motoren mit mehr Kraft, als die Fahrwerke bzw. Bremsanlage bändigen konnten... Schon beim Mustang der ersten Serie konnten das bis zu 400 PS aus knapp 7 Litern Hubraum sein.
"The American Way of Drive" in absoluter Reinkultur, unverfälscht und unverwässert.

Who would have guessed how big the market gap really was, before Ford bridged it with this car? Customers camping outside the shops in order to grab one of the desired models ... 680,000 units sold within two years ... America was upside down, because Ford's concept of "full performance at a fair price" had come to full fruition.
The Mustang was a trendsetter - so much so, the whole species of "Pony Cars" were named after it. Their typical features are the elongated hood, a relatively short tail, enough space for 4 people - but first and foremost, engines with more power than the running gear and braking system could handle ... Even the first generation Mustangs came with up to 400 hp from just under 7 litres' engine capacity.
The essence of "the American Way of Drive", unadulterated and undiluted.

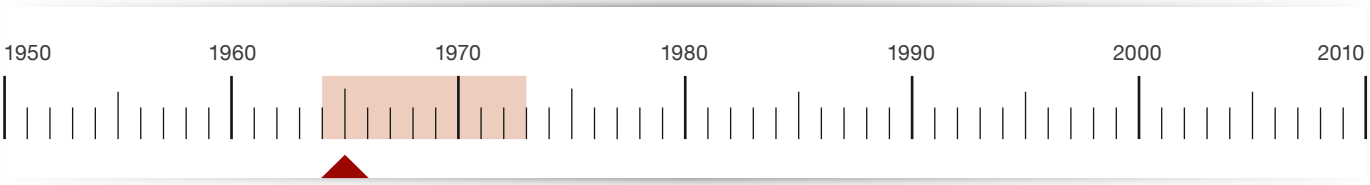
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Ford Mustang Coupé, Baujahr 1965 · ein frühes Exemplar von Fords klassischem "Pony Car" · 289 cui (4,7 l) V8-Motor mit Automatikgetriebe · niedrige Laufleistung von nur 71.800 Meilen, durch zahlreiche Rechnungen belegt · komplette Eigentümerhistorie, Fahrzeug war 30 Jahre lang in erster Hand · unrestaurierter Mustang mit sehr schöner Patina · Lackfarbe "Wimbledon white" mit Palomino Lederinterieur · originale Klimaanlage und Originalradio verbaut · läuft auf 1965 GT Felgen · originales Handbuch vorhanden · gültige HU bis 01/2022 und bereit zur Zulassung mit H-Kennzeichen

· 1965 Ford Mustang Coupe · early specimen of Ford's classic Pony Car · 289 cui (4,7 l) V8 engine and automatic transmission · low mileage of only 71,800 mls, proven by plenty of invoice receipts · complete ownership history, car remained with its first owner for 30 years · unrestored Mustang with a highly attractive patina · Wimbledon white paint with Palomino leather interior · original air conditioning and original radio on board · runs on 1965 GT wheels · original owner's manual · valid technical approval until 01/2022 and ready for registration as a historic vehicle

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1965
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	4.727
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	147 / 200
Zylinder *Cylinders*	8
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	190 km/h
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	71.800 mls
Farbe (außen) *Colour (outside)*	weiß *white*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	braun *brown*
Interieur *Interior*	Leder *leather*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **23.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 74

XT0378

Lot
75

VOLKSWAGEN

Käfer Cabrio

Modellbeschreibung *Model description*

Ein Cabrio, bei dessen Produktionseinstellung die Fans Tränen in den Augen hatten! Wie kaum ein anderes Fahrzeug hatte das Käfer Cabrio seinen Weg in die Herzen der Menschen gefunden – dank seiner zeitlosen, knuffigen Form und gewiss auch aufgrund der Tatsache, dass es Leuten fernab der "oberen Zehntausend" das Cabrio-Feeling überhaupt erst ermöglichte.
In den letzten Jahren der fast 30-jährigen Bauzeit wurde die offene Version des VW Käfer immer populärer, mit der Nachfrage stiegen die Preise für gepflegte Exemplare, sie lagen eigentlich von Beginn an über dem Neuwert. Ein Auto, das schon während seiner Bauzeit zum Klassiker geworden war, wurde es doch mit vergleichsweise geringen Änderungen von 1949 bis 1980 produziert. Während dieser langen Zeit basierte das Cabrio stets auf der jeweils stärksten und am besten ausgestatteten Variante des "Krabbeltiers". Insgesamt wurden 330.281 offene Käfer bei Karmann in Osnabrück gefertigt, zuletzt von 1972 als "Volkswagen 1303 Cabriolet" mit einer Motorleistung von 37 kW (50 PS).

When production of this convertible came to a close, its fans had tears in their eyes! Precious few other vehicles had found their way into the hearts of people the way the Beetle Convertible had - thanks to its timeless, cuddly shape and certainly also due to the fact that it had brought the convertible feeling to people far below the ranks of the "upper ten thousand" in the first place.
During the final years of the nearly 30-year production span, the open version of the VW Beetle became increasingly popular, and as the demand went up, so did the prices for well-kept used cars, which surpassed their retail prices almost right from the start. A car that had already become a classic during its construction period, after all it was produced with relatively marginal changes from 1949 to 1980.
All along, the convertible was always based on the most powerful and best-equipped version of the "creepy-crawly" of its time. A total of 330,281 open beetles were manufactured at Karmann in Osnabrück, right up to the final "Volkswagen 1303 Cabriolet" with an engine power of 37 kW (50 hp) as of 1972.

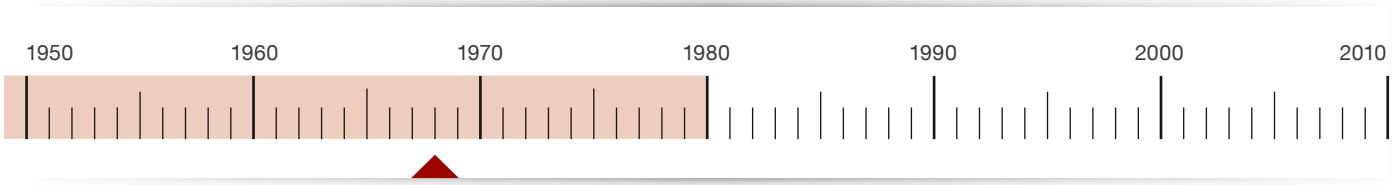
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Volkswagen Käfer Cabrio, Baujahr 1968 · aus 3. Hand · seit 32 Jahren beim jetzigen Besitzer · Fahrzeug gehörte zu einer größeren Sammlung historischer VW · 1,5 Liter Vierzylinder-Boxermotor mit 32 kW (44 PS) und Schaltgetriebe · abgelesene Laufleistung von 44.300 km · Außenlackierung in hellblau und neues schwarzes Verdeck mit Persenning · Chrom-Zierleisten und Radkappen · epochengerechtes Blaupunkt-Radio installiert · deutsche Zulassungsdokumente

· 1968 Volkswagen Beetle Convertible · three owners from new · with the last owner for 32 years · vehicle was part of a larger historic VW collection · 1.5 litre flat-four engine offering 32 kW (44 hp), mated to manual gearbox · unwarranted mileage of 44,300 km · light blue paintwork and new black soft-top with tarpaulin · chromed trim stripes and hubcaps · period-correct Blaupunkt radio installed · German registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1968	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	44.300 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.483	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	hellblau *light blue*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	32 / 44	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	125 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **30.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 75

XT0406

Lot
76

FIAT
Ghia 1500 GT

Modellbeschreibung *Model description*

Vom Fiat Ghia 1500 GT – später in Ghia 1500 GT umbenannt – wurden ab 1963 gemäß Herstellerangaben gerade einmal 846 Exemplare gebaut; er entstand auf Basis des eher biederen Fiat 1500 C in Eigenregie des Turiner Karosseriespezialisten Ghia. Mit verkürzter Karosserie und Leistungssteigerung auf 49 kW (67 PS) erreichte das Coupé eine respektable Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Verbesserungen in der vierjährigen Bauzeit erhöhten die Motorleistung dann auf bis zu 62 kW (84 PS). Seine ausgewogene Gewichtsverteilung von genau 50 : 50 sorgte für hervorragende Handling-Eigenschaften. Dabei wurde der Ghia nicht als Rennwagen, sondern als exklusives Sportcoupé konzipiert. Hervorzuheben ist die von Hand gedengelte Karosserie, die überdurchschnittliche Fertigungsqualität, die angenehme Sitzposition auf gut geformten Sportsitzen und der gute Rundum-Blick durch die großen Scheibenflächen. Den 1500 GT gab es in sechs Standard-Farben mit einer üppigen Liste an Zusatzoptionen, darunter auch ein Doppelauspuff oder ein Overdrive. Das attraktive, sehr seltene Coupé lädt zum gemütlichen Cruisen ein und garantiert viele interessierte Blicke – angeblich sollen nur noch 70 Stück weltweit existieren.

According to the manufacturer, no more than 846 units of the Fiat Ghia 1500 GT - later renamed Ghia 1500 GT - were built as of 1963. The Turine based coachbuilder Ghia had created the coupé under their own direction on the basis of the rather conventional Fiat 1500 C. With its shortened chassis and a power increase to 49 kW (67 hp), the coupé was able to reach a top speed of 180 km/h. Improvements during the 4 years of production brought engine power up to 62 kW (84 PS). A weight distribution of precisely 50 : 50 made for excellent road handling abilities. However, the 1500 GT was not designed to be a racing car, but an exclusive Gran Turismo. The car's handcrafted body, its outstanding manufacturing quality, the comfortable seating position on well-contoured sports seats and the great all-around view owing to the large windows need to be mentioned. The 1500 GT was available in six standard colours with a large list of optional equipment, which included a dual exhaust and overdrive. The attractive and very rare coupé guarantees smooth cruising and will definitively attract attention since there are apparently only 70 examples remaining worldwide.

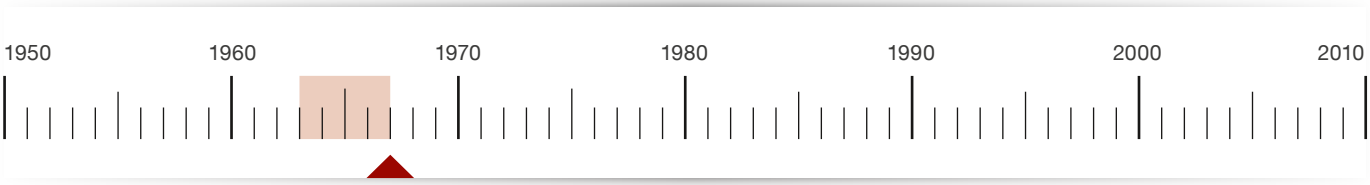
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· eleganter Fiat Ghia 1500 GT · aus dem Jahr 1967, dem letzten Jahr der Produktion · aus 2. Hand · 1,5 Liter-Motor mit 62 kW (84 PS) und Schaltgetriebe · abgelesene Laufleistung von 25.500 mls · schwarze Außenlackierung und rotes Leder-Interieur · Leichtmetallfelgen · von 2016 bis 2018 komplett restauriert · deutsche Zulassungsdokumente und H-Kennzeichen · ein Sammlerstück, das bei jedem Oldtimertreffen gut ankommen wird

· elegant Fiat Ghia 1500 GT · from the year 1967, the last year of production · only two owners from new · 1.5 litre engine with 62 kW (84 hp) and manual transmission · unwarranted mileage of 25.500 mls · black exterior paint and red leather interior · light alloy rims · completely restored from 2016 to 2018 · German registration documents and historic plates · a collector's item that will go down well at any vintage car meeting

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1967
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.481
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	62 / 84
Zylinder *Cylinders*	4
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	170 km/h
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	25.500 mls
Farbe (außen) *Colour (outside)*	schwarz *black*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	rot *red*
Interieur *Interior*	Leder *leather*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **59.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 76

XT0399

Lot
77

LAMBORGHINI

Urraco

Modellbeschreibung *Model description*

Der Urraco war die Antwort des italienischen Automobilherstellers Lamborghini auf Ferrari Dino 246 und Porsche 911. Der Prototyp des Lamborghini wurde 1970 auf dem Turiner Salon vorgestellt und drei Jahre später, 1973, begann die Produktion. Der Urraco, dessen Name von einer spanischen Kampfstierrasse stammt, war ein Mittelmotorcoupé, das im Gegenteil zu anderen Sportwagen dieser Klasse zwei zusätzliche Rücksitze besaß. Das Fahrzeug hatte eine selbsttragende Ganzstahlkarosserie in Schalenbauweise, entworfen von Marcello Gandini, und war der erste Lamborghini mit einem V8-Motor mit einem Zylinderwinkel von 90 Grad, maßgeblich konstruiert von Paolo Stanzani. Im Laufe der sechs Produktionsjahre war dieser Sportwagen in drei Versionen erhältlich: P250 mit 2,5 Litern Hubraum und einer Leistung von 162 kW (220 PS), 3 Liter-Version P300 mit 195 kW (265 PS) und P200, eine Version speziell für den italienischen Markt, um die Sondersteuer für Fahrzeuge mit großem Hubraum zu umgehen, mit nur zwei Litern Hubraum und 134 kW (182 PS). Erwähnenswert sind ebenfalls zwei Sonderexemplare, ein von Bob Wallace modifizierter Urraco Bob und der ebenfalls von Marcello Gandini gestaltete Lamborghini Bravo. Insgesamt wurden bis zum 1979 nur knapp über 750 Urraco-Modelle gebaut, die auf alle Fälle ihren besonderen Charme haben.

The Urraco was the answer of the Italian car manufacturer Lamborghini to the Ferrari Dino 246 and Porsche 911. The prototype of the Lamborghini was presented at the 1970 Turin Salon and three years later, in 1973, production began. The Urraco, whose name comes from a Spanish fighting bull breed, was a mid-engined coupe that, unlike other sports cars in this class, had two additional rear seats. The car had a self-supporting all-steel body in shell construction, designed by Marcello Gandini, and was the first Lamborghini to feature a V8 engine with a cylinder angle of 90 degrees, designed decisively by Paolo Stanzani. During the six years of production this sports car was available in three versions: P250 with 2.5 litres' capacity and an output of 162 kW (220 hp), 3-litre version P300 with 195 kW (265 hp) and P200, a version specially designed for the Italian market to avoid the extraordinary tax for large capacity vehicles, with only two litres' displacement and 134 kW (182 hp). Also worthy of mention are two special models, the Urraco Bob modified by Bob Wallace and the Lamborghini Bravo also designed by Marcello Gandini. By 1979 only just over 750 Urraco models had been built, all of which have their own special charm.

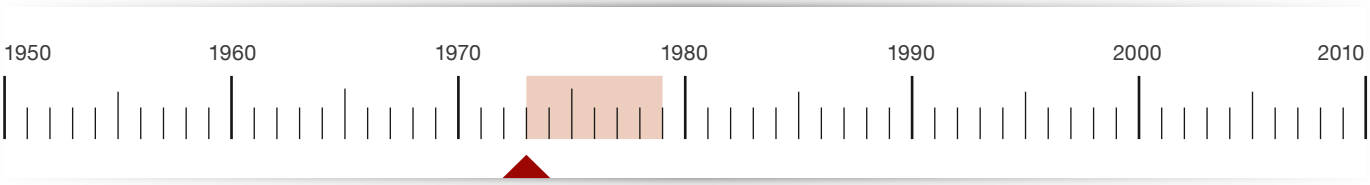
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Lamborghini Urraco in blau · aus 1973, dem ersten Jahr der Produktion · 2014 aus der Schweiz importiert · abgelesener Tachostand von nur 93.400 km · 2,5 Liter 8-Zylindermotor mit 162 kW (220 PS) · elegantes Lederinterieur in beige · Campagnolo Magnesium-Leichtmetallfelgen · vor einigen Jahren Lackierung und Leder erneuert, Motor revidiert · eines von nur 520 Exemplaren · deutsche Zulassungsdokumente und H-Kennzeichen

· Lamborghini Urraco in blue · from 1973, the first year of production · 2014 imported from Switzerland · unwarranted mileage of only 93,400 km · 2.5 litre 8-cylinder engine with 162 kW (220 hp) · elegant leather interior in beige · Campagnolo magnesium alloys · some years ago paintwork and leather renewed, engine overhauled · one of only 520 units built · German registration documents and historic plates

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1973	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	93.400 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	2.446	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	blau *blue*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	162 / 220	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	beige *beige*
Zylinder *Cylinders*	8	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	240 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition* 2	**Ausrufpreis** *Reserve*	**69.000 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 77

XT0346

Lot
78

DODGE
Charger RT

Modellbeschreibung *Model description*

Man sieht ihn in einer berühmten Verfolgungsjagd-Szene in "Bullitt" sowie in vielen Teilen von "The Fast and the Furious" – den Dodge Charger. Das modische Sportcoupé gehörte zu der Klasse der Muscle Cars und sollte vor allem die jungen Menschen ansprechen. 1966 erschien auf der Plattform des Dodge Coronet die erste Generation des Fahrzeugs. Der Charger hatte einen breiten Kühlergrill und verdeckte Scheinwerfer, die sich beim Einschalten nach vorne drehten. Als Standard wurde der 318 cui-V8-Motor eingesetzt. Auch in der zweiten Generation des Sportwagens hatte man den breiten Kühlergriff als Markenzeichen beibehalten, die Innenausstattung wurde jedoch überarbeitet und ein Vinyldach als optionales Extra hinzugefügt. Zusätzlich wurde eine „R/T"-Version ("Road & Track") mit Hemi-V8-Motoren angeboten, die auf imposante Beschleunigung abzielten. Die Fahrzeuge waren im Gegensatz zur ersten Generation auch in auffälligen Farben wie pink oder grellgelb erhältlich. Aufgrund des neuen Emissionsgesetzes bekamen die Fahrzeuge der dritten Generation leistungsschwächere Motoren, waren dafür aber komfortabler eingerichtet. Ab dem Jahr 1975 wurde der Charger S/E produziert, der zu der Klasse der Personal Luxury Cars gehörte. 1978 endete die Geschichte dieses Sportwagens mit Biss.

It can be seen in a famous car chase scene in "Bullitt" and in many parts of "The Fast and the Furious" - the Dodge Charger. The fashionable sports coupe belonged to the class of muscle cars and was intended to appeal to young people in particular. In 1966 the first generation of the car appeared on the platform of the Dodge Coronet. The Charger had a wide radiator grille and concealed headlights that turned forward when switched on. The 318 cui V8 engine was used as standard. The wide radiator grille was also retained as a trademark in the sports car's second generation, but the interior was revised and a vinyl roof was offered as an optional extra. In addition, a "R/T" ("Road & Track") version with Hemi-V8 engines became available, which aimed for impressive acceleration. In contrast to the first generation, the cars were also available in striking colours such as pink or bright yellow. As a result of the new emissions law, the third generation vehicles were fitted with lower-performance engines, but were more comfortable. From 1975 the Charger S/E was produced, which belonged to the Personal Luxury Car class. In 1978 the history of this sports car with bite came to an end.

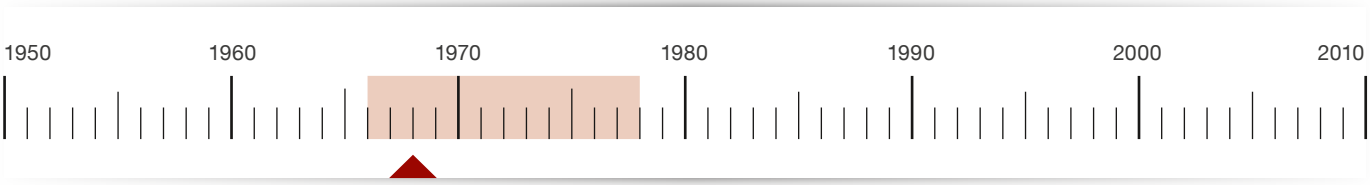
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Dodge Charger RT, Baujahr 1968 · 8,7 Liter (528 cui) Hemi V8-Motor mit einer Leistung von 440 kW (600 PS) · Keisler 5-Gang Schaltgetriebe mit Overdrive · Fahrzeug 2012 in den USA vollständig zerlegt und restauriert · mit verwendbaren Originalteilen wieder aufgebaut · im Originalfarbton lackiert · Vinyldach und schwarzes Kunstlederinterieur erneuert · Hotchkiss Fahrwerk und Stabilisatoren, Klappenauspuff · Klimaanlage und Originalradio verbaut · deutsche Zulassungspapiere und H-Kennzeichen

· 1968 Dodge Charger RT · 8.7 litre (528 cui) V8 hemi engine offering 440 kW (600 hp) · Keisler manual 5-speed overdrive gearbox · car underwent body-off restoration in the US in 2012 · rebuilt using original body parts wherever possible · re-painted in its original colour · vinyl roof and black leatherette interior renewed · Hotchkiss suspension and stabilizers, flap exhaust · air conditioning and original radio installed · German registration documents and historic plates

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1968	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	4.700 mls
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	8.654	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	grün-metallic *grün-metallic*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	440 / 600	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	schwarz *black*
Zylinder *Cylinders*	8	**Interieur** *Interior*	Kunstleder *leatherette*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	200 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Wertgutachten *Expert report*	**Zustand** *Condition* 1-2	**Wert** *Value* 135.000 €	**Ausrufpreis** *Reserve* **99.500 €**	**+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 78

XT0385

Lot
79

MERCEDES-BENZ
450 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.

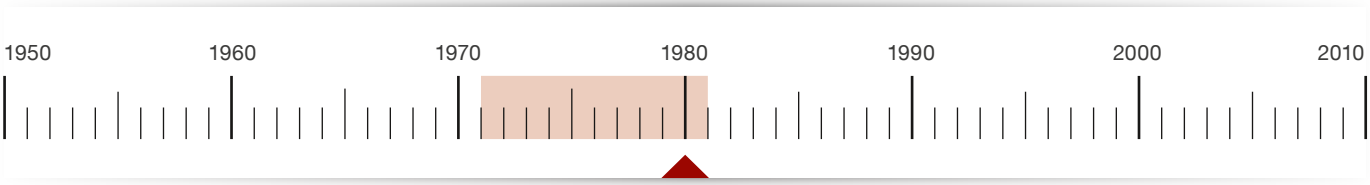
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 450 SLC der Baureihe C107 · spätes Modell aus dem vorletzten Produktionsjahr, 1980 · schöne Farbkombination Mangan-metallic mit Palomino Lederinterieur · 4,5 Liter V8-Motor mit Automatikgetriebe · Fahrzeug wurde in die USA geliefert und 2020 reimportiert · angabegemäß 37 Jahre in erster Hand · elektrische Fensterheber, Klimaautomatik, Tempomat, Schiebedach · originale Mercedes-Benz Leichtmetallfelgen · originale Verkaufsrechnung, "Window sticker" und Serviceheft mit allen Stempeln · Mercedes-Benz Datenkarte und Bedienungsanleitung liegen vor · gültige HU bis 01/2022 und bereit zur Zulassung mit H-Kennzeichen

· Mercedes-Benz 450 SLC from the C107 series · late model from penultimate year of production, 1980 · beautiful colour combination of manganese metallic paintowrk with palomino leather interior · 4.5 litre V8 engine with automatic transmission · vehicle was delivered to the US and re-imported into Germany in 2020 · reportedly with the first owner for 37 years · power windows, climate control, cruise control, sun roof · original Mercedes-Benz alloys · original bill of sales, window sticker and service booklet with all stamps · Mercedes-Benz data card and owner's manual available · valid technical approval until 01/2022 and ready for registration as a historic vehicle

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1980
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	4.520
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	119 / 162
Zylinder *Cylinders*	8
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	194 km/h
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	96.000 mls
Farbe (außen) *Colour (outside)*	braun-metallic *brown-metallic*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	beige *beige*
Interieur *Interior*	Leder *leather*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **16.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 79

XT0377

Lot
80

VOLKSWAGEN

Käfer 1300

Modellbeschreibung *Model description*

Wer kennt ihn nicht, den Käfer, der läuft und läuft und läuft?
Bereits 1945 ging der VW-Käfer in Serienproduktion, im Jahre 2003 rollte der Letzte vom Band. Der VW-Käfer wurde über 20.000.000 Mal produziert und ist schon während seiner Produktionszeitspanne zum Klassiker geworden, der sich auch noch heute einer breiten Fangemeinde erfreut. Anfang 2014 waren mehr als 10 Prozent aller angemeldeten Oldtimer in Deutschland „Krabbeltiere“, und damit war, ist und bleibt er unangefochten der beliebteste aller Auto-Klassiker.

Über die Jahrzehnte hat der Käfer zahlreiche Veränderungen erfahren, wobei die offensichtlichsten die Form der Heckscheibe betrafen. Das zweigeteilte ovale Heckfenster ("Brezelkäfer") wurde 1953 durch eine größere, einteilige ovale Scheibe ersetzt ("Ovali"). Ab 1957 und dann wieder ab 1963 gab es erneut eine größere Heckscheibe. Im Jahr 1970 erschien der 1302, der den Höhepunkt der Käfer-Entwicklung in Deutschland markiert. Die Produktion in Wolfsburg endete 1974 - aber noch bis 1985 wurden Mexiko-Käfer offiziell von VW in Deutschland angeboten.

Who has not heard of the Beetle that runs and runs and runs?
As early as 1945, mass production of the VW Beetle was commenced - the last one rolled off the line in 2003. The VW Beetle was produced over 20,000,000 times and had become a classic during its production period, enjoying a wide fan base right until today.
In early 2014, more than 10 percent of all registered classic cars in Germany were "creepy crawlies", making it beyond any doubt the most popular classic car of all times.
Over the decades, the beetle has undergone numerous changes, the most obvious concerned the shape of the rear window. The two-piece oval rear window ("split") was replaced in 1953 by a larger one-piece oval window. In 1957 and then again in 1963, the rear window was enlarged again. The 1302 was presented in 1970, it marked the zenith of beetle development in Germany. Production at the Wolfsburg plant came to an end in 1974, but up until 1985, Mexico-built beetles were officially marketed by VW in Germany.

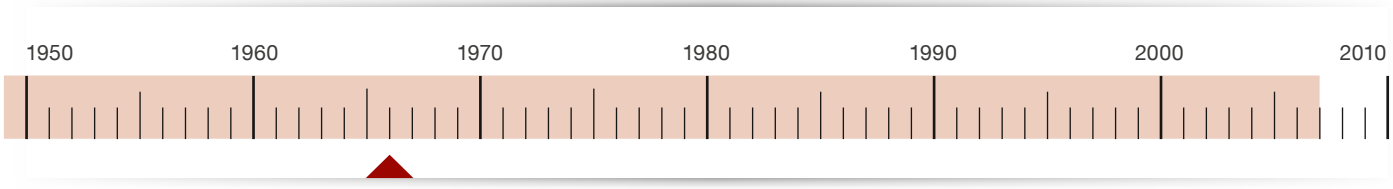
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Volkswagen Käfer, Baujahr 1966 · deutsche Erstauslieferung · aus 3. Hand, seit 35 Jahren beim letzten Besitzer · Fahrzeug war Bestandteil einer Sammlung · abgelesene Laufleistung von lediglich 44.900 km · luftgekühlter 1,3 Liter Vierzylinder-Boxermotor mit 29 kW (40 PS) und Schaltgetriebe · originale Außenlackierung in perlweiß und rotes Kunstleder-Interieur · Exportstoßstangen · Chrom-Zierleisten und Radkappen · deutsche Zulassungsdokumente

· 1966 Volkswagen Beetle · German delivery · only 3 owners from new, with the current owner for 35 years · vehicle was part of a collection · unwarranted mileage of only 44,900 km · air-cooled 1.3 litre flat-four engine with 29 kW (40 hp) and manual gearbox · original pearl white paintwork and red leatherette interior · export bumpers · chromed trim stripes and hubcaps · German registration documents

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1966	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	44.900 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.276	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	perlweiß *perlweiß*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	29 / 40	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	rot *red*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Kunstleder *leatherette*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	120 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **15.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 80

XT0405

Lot
81

MERCEDES-BENZ
200 E

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.

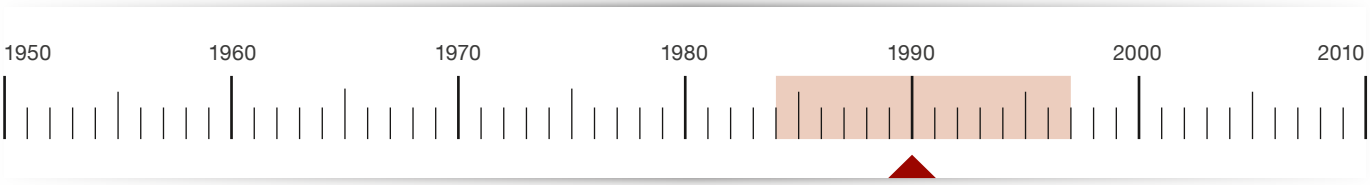
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Mercedes-Benz 200 E der Baureihe W124, Baujahr 1990 · abgelesene Laufleistung von nur 13.500 km · aus 2. Hand, in sehr ansprechendem Pflege- und Erhaltungszustand · 2,0 Liter-Motor mit 90 kW (122 PS) und 5-Gang-Schaltgetriebe · Außenlackierung in hellblau und farblich abgestimmtes blaues Stoff-Interieur · mit seltenem Wurzelholzdekor · elektrische Fensterheber, Stahlschiebedach · Grundig-Kassettenradio · italienische Zulassungsdokumente · Fahrzeug kann dieses Jahr bereits H-Zulassung erhalten

· 1990 Mercedes-Benz 200 E from the W124 series · unwarranted mileage of only 13,500 km · only two owners from new, well cared-for vehicle in attractive state of preservation · 2 litre engine with 90 kW (122 hp) and 5-speed manual transmission · Exterior paintwork in light blue and colour-keyed blue fabric interior · with rare burr-walnut trim · power windows, steel sunroof · Grundig cassette radio · Italian registration documents · vehicle can be registered as a historic vehicle as of this year

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1990	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	13.500 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.997	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	blau *blue*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	90 / 122	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	blau *blue*
Zylinder *Cylinders*	4	**Interieur** *Interior*	Stoff *fabric*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	195 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **12.000 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 81

XT0395

Lot
82

JAGUAR
XK8 Cabrio

Modellbeschreibung *Model description*

Im Jahr 1996 endete die Produktion des Jaguar XJS nach fast zwei Jahrzehnten. An seine Stelle trat der XK8, intern als X100 bezeichnet, der als Coupé und Cabrio angeboten wurde. Sein Design kam von Geoff Lawson, der einige Merkmale des E-Type wieder aufleben ließ, wie z.B. den ovalen Kühlergrill. Das Interieur kam klassisch daher, mit breitem, ebenen Walnuß-Armaturenbrett, welches dafür entschädigte, dass einige Bedienelemente aus dem Ford-Regal stammten. Anstelle der Reihen-Sechszylinder oder V12-Motoren der Vorgänger verwendete der neue Grand Tourer einen 4,0 Liter V8 mit einer Leistung von 216 kW (294 PS). 1998 kam eine Variante mit Kompressor und 276 kW (375 PS) hinzu, sie wurde als XKR bezeichnet. Beide Modelle gab es ausschließlich mit 5-Gang-Automatik, eine Handschaltung war nicht mehr verfügbar. Ein Facelift im Jahr 2002 brachte eine Leistungssteigerung: Der Motor war auf 4,2 Liter Hubraum gewachsen und leistete jetzt 219 kW (298 PS) im XK8 und 291 kW (396 PS) im XKR. Ein neues 6-Gang-Automatikgetriebe aus dem Hause ZF war jetzt serienmäßig. Der X100 war ein Erfolg für Jaguar, seine Verkaufszahlen beliefen sich insgesamt auf 90.064 Einheiten über den Zeitraum von 10 Jahren. Interessanterweise gibt es doppelt so viele Cabrios wie Coupés.

In 1996, the Jaguar XJS was finally discontinued after nearly two decades and replaced by the XK8, internally named X100, which was available in coupe and convertible shape. Design came from Geoff Lawson, who readopted some styling cues, such as the oval radiator grille, from the E-type. The interior looked classic owing to its large, flat walnut burl dashboard, compensating for the parts taken from Ford shelves. Instead of the inline-6 and V12 engines of its predecessors, the new grand tourer used a 4.0 litre V8 engine which had a power output of 216 kW (294 hp). In 1998, a supercharged variant was added, named XKR, offering 276 kW (375 hp). All cars came with 5-speed automatic transmission, as a manual gearbox was no longer on offer. A facelift in 2002 brought a power upgrade: The engine size grew to 4.2 litres of capacity and power was now rated at 219 kW (298 hp) in the XK8 and 291 kW (396 hp) in the XKR. A new 6-speed automatic transmission by ZF became standard. The X100 was a success for Jaguar, and sales figures total at 90,064 units over the course of 10 years. Interestingly, convertibles outnumber coupes two to one.

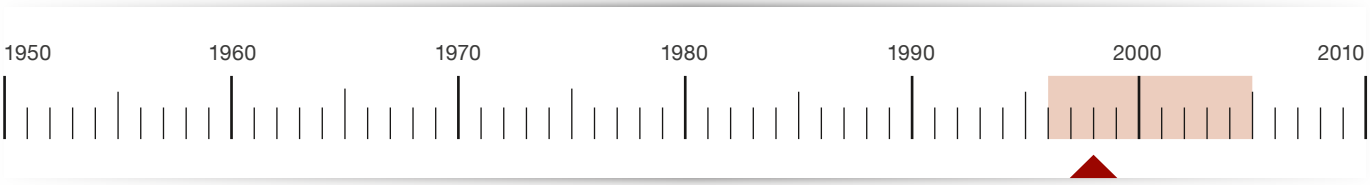
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Jaguar XK8, Baujahr 1998 · sportlich-elegantes Cabrio in extrem seltener Farbkombination · violett-metallicfarbener Lack mit beigem Leder-Interieur · 4,0 Liter V8-Motor mit 210 kW (286 PS) · geschmeidiges Automatikgetriebe, optimal auf den Drehmomentverlauf des Motors abgestimmt · angabegemäß unfallfreies Fahrzeug · Bordcomputer, Fensterheber, elektrisch verstellbare Sitze mit Sitzheizung, Klimaautomatik · originales Radio, Multifunktionslenkrad, Front-Airbags · originale Leichtmetallfelgen · ein Alltagsklassiker, der viel Fahrspaß und einen hohen Gegenwert bietet

· 1998 Jaguar XK8 · sportive-elegant convertible in extremely rare colour combination · violet-metallic exterior with beige leather interior · delivered in Belgium, from ownership of Jaguar club member · 4.0 litre V8 engine offering 210 kW (286 hp) · smooth automatic gearbox nicely matching the engine's torque curve · reportedly accident-free car · original owner's manual and various repair and service records available · trip computer, power windows, electrically adjustable heated seats, climate control · original radio,multi function steering wheel, front airbags · original alloy wheels · an everyday classic which offers plenty of fun and great value for money

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1998	**Tacho (abgelesen)** *Odometer (unwarranted)*	146.000 km
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	3.996	**Farbe (außen)** *Colour (outside)*	violettmetallic *violettmetallic*
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	209 / 286	**Farbe (innen)** *Colour (inside)*	beige *beige*
Zylinder *Cylinders*	8	**Interieur** *Interior*	Leder *leather*
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	250 km/h	**Weitere Informationen ...** *Additional information ...*	
Getriebeart *Transmission*	Automatik *automatic transmission*	... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.	

Ausrufpreis *Reserve* **9.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 82

XT0391

Lot
83

AUDI
80 GLS

Modellbeschreibung *Model description*

Vermutlich hat dieses Auto den VW-Konzern in den 1970ern gerettet: Der Audi 80 mit seinem neuen, längs eingebauten, wassergekühlten Vierzylindermotor und Frontantrieb wurde 1972 als Nachfolger des Audi F103 vorgestellt. Der Wagen war leicht und sparsam, weswegen er in der Zeit nach der Ölkrise ein großer Verkaufserfolg wurde. Der Audi 80 diente auch als Basis für den VW Passat B1, der bis zur B-Säule identisch war, jedoch ein Fließheck anstelle des Stufenhecks des Audi 80 aufwies. Im Jahr 1976 brachte eine modellgepflegte Version, intern Typ 82 genannt, leichte Anpassungen in Anlehnung an den Audi 100. Bis 1978 waren eine Million Audi 80 gebaut worden, was durch die limitierte "Millionär"-Sonderedition gefeiert wurde.

Auf dem Erfolg des Vorgängers aufbauend, war die 2. Generation mehr Evolution als Revolution: etwas größer, mit modernem Design von Giugiaro, wurde der Audi 80 fit gemacht für weitere 8 Jahre Produktionszeit. Ab 1980 gab es ihn mit 1,6 Liter-Dieselmotor. Ein Jahr später folgte eine Variante mit Turbolader. Der B2 führte auch den quattro-Allradantrieb und den legendären 5-Zylindermotor in dieses Segment ein. In Nordamerika wurde der Audi 80 B2 als Audi 4000 vermarktet. Der B2 bot weiterhin die Basis für das Coupé, den Quattro sowie den Audi 90. Im Jahr 1986 wurde er durch den neu konzipierten B3 ersetzt.

It may well have been the car that saved the VW group in the 1970s: The Audi 80 with its longitudinally mounted, all new water-cooled four-cylinder engine and front-wheel drive was presented in 1972 as the successor to the Audi F103. The car was lightweight and economical, which made it a sales success in the aftermath of the oil crisis. The Audi 80 also served as the basis for the VW Passat B1, which was identical up to the B-pillar, but featured a fastback instead of the 80's three-box desgin. In 1976 a facelifted version, internally named type 82, brought mild adaptations to resemble the Audi 100.
By 1978, one million Audi 80 had been built, an event marked by a "Millionaire" limited edition.
In 1978, the second generation ("B2") followed. Building on the success of its predecessor, the 2nd generation was more of an evolution than a revolution: slightly larger, more modern styling by Giugiaro, it made the Audi 80 fit for another 8 years in production. As of 1980, the Audi 80 was also offered as a 1.6 litre diesel engine. One year later, a turbocharged version followed. The B2 also introduced the quattro 4-wheel drive and the legendary 5-cylinder engine in this segment. In the north-American market, the Audi 80 B2 was sold as Audi 4000. The B2 also formed the basis for the Coupe, Quattro as well as for the Audi 90. In 1986, it was superseded by the all-new B3.

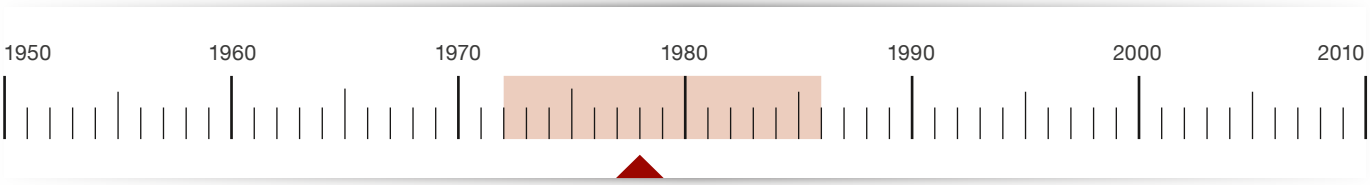
Fahrzeugbeschreibung *Vehicle description*

· Audi 80 GLS, Serie I · aus dem letzten Jahr der Produktion des B1, 1978 · in Deutschland ausgeliefert und nur hier zugelassen · angabegemäß lediglich 2 Langzeit-Eigentümer · für viele Jahre abgestellt, abgelesener Tachostand nur 25.100 km · 1,6 Liter Ottomotor mit 63 kW (85 PS) und 4-Gang-Schaltgetriebe · geringes Leergewicht von gerade mal 845 kg · authentischer 70er Jahre Charme: resedagrüner Lack und beiges Stoff-Interieur · ein günstiger Alltags-Klassiker oder eine Ergänzung Ihrer Audi-Sammlung

· Audi 80 GLS series I · from the last year of B1 production, 1978 · delivered and always registered in Germany · reportedly just two long-time owners from new · garaged for many years, unwarranted mileage of only 25,100 km · 1.6 litre petrol engine with 63 kW (85 hp) and 4-speed manual gearbox · low kerb weight of only 845 kg · authentic charme of the 70s: reseda green paintwork and beige fabric interior · a cheap everyday classic or an addition for an Audi collection

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Modellzeitraum & Erstzulassung *Production period & first registration*



Übersicht *Overview*

Erstzulassung *First registration*	1978
Hubraum (ccm) *Engine capacity (cm³)*	1.577
Leistung (kW/PS) *Power output (kW/hp)*	63 / 85
Zylinder *Cylinders*	4
Höchstgeschwindigkeit *Top speed*	170 km/h
Getriebeart *Transmission*	Schaltgetriebe *manual transmission*

Tacho (abgelesen) *Odometer (unwarranted)*	25.100 km
Farbe (außen) *Colour (outside)*	grün *green*
Farbe (innen) *Colour (inside)*	beige *beige*
Interieur *Interior*	Stoff *fabric*

Weitere Informationen ... *Additional information ...*

... zum Fahrzeug erhalten Sie auf unserer Internetseite www.classicbid.de oder durch abscannen dieses QR-Codes.

Ausrufpreis *Reserve* **4.500 €** **+ 10 % Aufgeld** *+ 10 % surcharge*

Lot 83

XT0400

AUTOMOBILIA

Lot 84 CHOPARD GRAND TOURISMO XL MILLE MIGLIA

Wanduhr

- Händler-/Wanduhr
- verchromtes Edelstahlgehäuse mit Echtglas
- weißes Ziffernblatt
- Quarz-Uhrwerk
- Durchmesser beträgt 31 cm
- Zusatzanzeige ohne Funktion

AA0252

Ausrufpreis *Reserve*	50 €

Lot 85 ROLEX OYSTERDATE PRECISION STAHL

Armbanduhr

- Gehäuse und Lünette aus Edelstahl
- 35 mm Durchmesser ohne Krone
- 11,5 mm Gehäusehöhe
- Silberfarbenes Ziffernblatt mit gelbgoldenen Zeigern
- Handaufzug; Rolex Manufakturkaliber 1225 mit 17 Edelsteinen
- Baujahr 1971; wenig getragen
- Mit original Rolex Reisemäppchen und Beschreibung

AA0257

Ausrufpreis *Reserve*	2.400 €

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

LEDERTASCHE PORSCHE DESIGN

Lot 86

Tasche

- Porsche Design Ledertasche
- Ca. 35x24x5cm

Ausrufpreis 150 €
Reserve

AA0239

IWC SCHAFFHAUSEN MARK XV AUTOMATIC

Lot 87

Wanduhr

- Händler-/Wanduhr
- Rarität
- gebürstetes Metallgehäuse mit Echtglas
- Quarz-Uhrwerk
- Durchmesser 31 cm

Ausrufpreis 50 €
Reserve

AA0251

NOTIZEN

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

REGISTRIERUNG
als Bieter

CLASSICBID
automobile

Bitte senden Sie das ausgefüllte Formular und eine Kopie Ihres Personalausweises bis spätestens 28.02.2020 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 28 February 2020 to info@classicbid.de or fax it to +49 6727 89718-255.

Auktion am 29.02.2020 auf der RETRO CLASSICS® STUTTGART

Auction on 29.02.2020 at RETRO CLASSICS® STUTTGART

Firma: _____
Company

Name, Vorname: _____
Surname, first name

Adresse: _____
Address

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

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

E-Mail: _____
E-Mail

Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Auktion & Markt AG (siehe S. 153–155)

The general terms and conditions of Auktion & Markt AG apply (Page 153–155)

_____

Datum *Date* Unterschrift *Signature*

Stand: 05/2017

NOTIZEN

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

SCHRIFTLICHES GEBOT

Anmeldung

CLASSICBID automobile

Bitte senden Sie das ausgefüllte Formular und eine Kopie Ihres Personalausweises bis spätestens 28.02.2020 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 28 February 2020 to info@classicbid.de or fax it to +49 6727 89718-255.

Firma: _____
Company

Name, Vorname: _____
Surname, first name

Adresse: _____
Address

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

Telefon: _____ *Phone No.* Fax: _____ *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 *Lot No.*	Bezeichnung *Description*	Ausruf *Call*	Gebot in € bis max. *Maximum bid in €*

Es gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Auktion & Markt AG (siehe S. 153–155)
The general terms and conditions of Auktion & Markt AG apply (Page 153–155)

Datum *Date* Unterschrift *Signature*

Stand: 05/2017

RRBM

CHAUFFEUR SERVICE

Rolls-Royce · Bentley · Maybach

Entspannt ans Ziel im First Class-Traumwagen

Exklusiver ist kaum möglich! Erleben Sie ein ganz besonderes Fahrerlebnis an Board unserer automobilen Träume von Rolls-Royce, Bentley oder Maybach. Stilvoll und entspannt bringen wir Sie zu Ihrem besonderen Anlass, holen Sie, Ihre Gäste oder Geschäftspartner vom Flughafen ab und bringen Sie pünktlich von Termin zu Termin. Sie haben den besonderen Anlass – wir haben das richtige Fahrzeug.

Unsere Fahrzeuge

Maybach 57 S | Rolls-Royce Ghost | Bentley Continental S2 | Maybach 62 S | Mercedes-Benz 220 SEb | Rolls-Royce Silver Cloud II

Preise und weitere Informationen finden Sie unter:
www.rrbm-chauffeur-service.de

Jose M. Ortiz
Chauffeur

RRBM Chauffeur Service
T +49 162 2603330 | www.rrbm-chauffeur-service.de | info@rrbm-chauffeur-service.de
Classicbid Zentrum Rheinhessen | Zur Galeria 1, 55459 Grolsheim

CLASSICBID

automobile

AKTUELLE FAHRZEUGE IM ANGEBOT

FAHRZEUG-BESICHTIGUNGEN JEDERZEIT* MÖGLICH!

*zu unseren Öffnungszeiten im Classicbid Zentrum Rheinhessen

Ständig mehr als 100 Fahrzeuge in unserer Ausstellung

KATALOG

Fahrzeuge im Angebot – Stand 11.02.2020

Sie haben Fragen?
Rufen Sie uns an (Tel. +49 6727 89718-100)
oder schreiben Sie uns an info@classicbid.de

A B C D

1

Cadillac Series 62 – 1941
5.345 ccm, 130 PS, 8 Zylinder, Automatik, 6.157 mls, **24.500 €** OT0151

Citroën 2 CV – 1952
372 ccm, 10 PS, 2 Zylinder, Schaltgetriebe, 46.700 km, **12.900 €** OT0279

MG TD – 1952
1.242 ccm, 54 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 61.400 mls, **29.500 €** OT0090
Classic Data Zustand 2+, Wert 37.800 €

MG TD/C – 1952
1.250 ccm, 54 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 25.500 mls, **39.500 €** OT0094

2

Mercedes-Benz 220 S Ponton Coupé – 1958
2.195 ccm, 106 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 40.000 mls, **85.000 €** OT0143
Classic Data Zustand 2+, Wert 95.000 €

MG A Mk. I – 1959
1.489 ccm, 72 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 68.100 mls, **28.000 €** OT0180

Mercedes-Benz 220 SE Cabrio – 1962
2.195 ccm, 120 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 21.500 km, **82.500 €** OT0113

Mercedes-Benz 190 C – 1964
1.971 ccm, 80 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 65.000 mls, **19.500 €** OT0014

3

Mercedes-Benz 220 SEb Cabrio – 1965
2.180 ccm, 120 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 30.600 mls, **105.000 €** OT0035
Classic Data Zustand 2-

Mercedes-Benz 220 SEb Coupé – 1965
2.171 ccm, 120 PS, 6 Zylinder, Automatik, 47.300 mls, **48.000 €** OT0009
Classic Data Zustand 2

Mercedes-Benz 280 SL Pagode – 1968
2.748 ccm, 170 PS, 6 Zylinder, Automatik, 39.200 km, **98.000 €** OT0248

Mercedes-Benz 280 SL Pagode – 1969
2.778 ccm, 170 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 17.800 mls, **98.000 €** OT0111
Classic Data Zustand 2, Wert 115.000 €

Mercedes-Benz 220 S Ponton Cabrio
1957

2.195 ccm
100 PS
6 Zylinder
Schaltgetriebe
72.000 km

129.000 €

OT0193

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Wir erweitern ständig unseren Fahrzeugpool.
Auf www.classicbid.de sind sie immer auf dem neuesten Stand. Über diesen QR-Code gelangen Sie mit Ihrem Handy direkt in unseren Showroom.

CLASSICBID automobile

E F G H

1

Porsche 911 E Targa Sportomatic – 1970
2.195 ccm, 155 PS, 6 Zylinder, Halbautomatik, 75.500 mls, **79.000 €** OT0189
Classic Data Zustand 2, Wert 120.000 €

Fiat 500 Abarth 695 SS-Optik – 1971
594 ccm, 18 PS, 2 Zylinder, Schaltgetriebe, 2.200 km, **16.500 €** XT0100

Porsche 911 T Coupé – 1971
2.195 ccm, 125 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 69.800 mls, **74.500 €** OT0167

Chevrolet Corvette (C3) Cabrio – 1972
5.733 ccm, 195 PS, 8 Zylinder, Automatik, 2.950 mls, **49.500 €** OT0199

2

Mercedes-Benz 280 S – 1972
2.748 ccm, 140 PS, 6 Zylinder, Automatik, 30.300 km, **19.000 €** OT0238

Chevrolet Corvette (C3) Stingray – 1973
5.733 ccm, 250 PS, 8 Zylinder, Automatik, 32.500 mls, **28.500 €** OT0197

Mercedes-Benz 450 SL – 1974
4.489 ccm, 180 PS, 8 Zylinder, Automatik, 101.000 mls, **22.000 €** OT0195

Porsche 911 Targa 2.7 – 1974
2.653 ccm, 175 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 93.500 mls, **62.500 €** OT0028
Classic Data Zustand 3+, Wert 70.000 €

3

Fiat 500 – 1975
496 ccm, 18 PS, 2 Zylinder, Schaltgetriebe, 94.200 km, **9.000 €** XT0162

MG B GT – 1975
1.777 ccm, 92 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 85.200 km, **15.000 €** OT0264

Mercedes-Benz 280 (W123) – 1977
2.717 ccm, 156 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 168.600 km, **12.500 €** OT0263

Ferrari 308 GTS – 1978
2.906 ccm, 228 PS, 8 Zylinder, Schaltgetriebe, 41.200 mls, **99.000 €** OT0191

Volkswagen Buggy 1.6
1974

- 1.582 ccm
- 60 PS
- 4 Zylinder
- Schaltgetriebe
- 26.000 km

14.500 €

OT0272

KATALOG

Fahrzeuge im Angebot – Stand 11.02.2020

Sie haben Fragen?
Rufen Sie uns an (Tel. +49 6727 89718-100)
oder schreiben Sie uns an info@classicbid.de

A B C D

1

BMW 2002 ti – 1979
1.990 ccm, 120 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 100 km, **19.500 €** OT0292

BMW 628 CSi – 1979
2.769 ccm, 184 PS, 6 Zylinder, Automatik, 89.800 km, **22.500 €** OT0277

Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 – 1979
6.786 ccm, 286 PS, 8 Zylinder, Automatik, 95.200 mls, **28.500 €** OT0096

Mercedes-Benz 450 SLC 5.0 – 1979
4.939 ccm, 240 PS, 8 Zylinder, Automatik, 215.900 km, **25.000 €** OT0302

2

Volkswagen Käfer 1303 Cabrio – 1979
1.570 ccm, 48 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 61.200 mls, **12.500 €** OT0021
Classic Data Zustand 2-, Wert 16.500 €

Mercedes-Benz 230 CE (C123) – 1981
2.276 ccm, 136 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 81.900 km, **4.500 €** OT0324

Mercedes-Benz 230 E (W 123) – 1981
2.276 ccm, 136 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 48.900 km, **13.000 €** OT0326
Classic Data Zustand 2, Wert 15.500 €

Toyota Land Cruiser FJ40 – 1981
4.197 ccm, 135 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 93.400 km, **32.000 €** OT0183

3

Audi Coupé GT 5 S – 1982
1.920 ccm, 115 PS, 5 Zylinder, Automatik, 83.800 km, **11.500 €** OT0228

Chevrolet Corvette (C3) Collectors Edition – 1982
5.733 ccm, 203 PS, 8 Zylinder, Automatik, 97.900 mls, **25.000 €** OT0146

Porsche 928 – 1982
4.474 ccm, 231 PS, 8 Zylinder, Automatik, 95.500 mls, **16.500 €** OT0164

Porsche 928 – 1982
4.474 ccm, 231 PS, 8 Zylinder, Schaltgetriebe, 56.500 mls, **31.500 €** OT0219

Mercedes-Benz 500 SEC Cabrio
1982

4.973 ccm
231 PS
8 Zylinder
Automatik
165.900 km

49.500 €

OT0273

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Wir erweitern ständig unseren Fahrzeugpool.
Auf www.classicbid.de sind sie immer auf dem neuesten Stand. Über diesen QR-Code gelangen Sie mit Ihrem Handy direkt in unseren Showroom.

CLASSICBID automobile

E F G H

1

Audi Urquattro – 1983
2.144 ccm, 200 PS, 5 Zylinder, Schaltgetriebe, 60.600 mls, **41.500 €** OT0112

Porsche 911 SC Cabrio – 1983
2.956 ccm, 180 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 142.500 mls, **39.500 €** OT0068

Porsche 924 – 1983
1.960 ccm, 125 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 85.400 km, **11.500 €** OT0297

Porsche 928 S – 1983
4.664 ccm, 242 PS, 8 Zylinder, Automatik, 64.600 mls, **26.500 €** OT0215

2

Volkswagen Golf I CL – 1983
1.085 ccm, 50 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 239.100 km, **7.500 €** OT0309

Porsche 928 S – 1985
4.664 ccm, 310 PS, 8 Zylinder, Automatik, 60.400 mls, **25.500 €** OT0274

Porsche 944 Coupé – 1985
2.449 ccm, 163 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 220.100 km, **16.500 €** OT0262

Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio – 1986
3.125 ccm, 207 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 114.500 km, **55.500 €** OT0109
Classic Data Zustand 2, Wert 62.000 €

3

Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio WTL – 1986
3.164 ccm, 217 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 112.000 mls, **99.500 €** OT0170
Classic Data Zustand 2, Wert 120.000 €

BMW 325i Cabrio (E30) – 1987
2.476 ccm, 170 PS, 6 Zylinder, Automatik, 242.500 km, **18.500 €** OT0275

Mercedes-Benz 560 SL – 1987
5.547 ccm, 230 PS, 8 Zylinder, Automatik, 125.200 mls, **29.500 €** OT0155

Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio – 1987
3.125 ccm, 217 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 144.500 mls, **49.500 €** OT0136

Porsche
911 Carrera 3.2 Cabrio
1986

- 3.164 ccm
- 207 PS
- 6 Zylinder
- Schaltgetriebe
- 140.800 km

47.500 €

OT0108

KATALOG

Fahrzeuge im Angebot – Stand 11.02.2020

Sie haben Fragen?
Rufen Sie uns an (Tel. +49 6727 89718-100)
oder schreiben Sie uns an info@classicbid.de

A B C D

1

Porsche 928 S4 – 1987
4.957 ccm, 320 PS, 8 Zylinder, Automatik, 120.200 mls, **19.500 €** OT0138

Porsche 928 S4 – 1987
4.957 ccm, 320 PS, 8 Zylinder, Automatik, 91.200 mls, **25.500 €** OT0240

Porsche 944 S – 1987
2.449 ccm, 190 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 87.000 km, **21.500 €** OT0237

Mercedes-Benz 560 SL – 1988
5.547 ccm, 230 PS, 8 Zylinder, Automatik, 126.000 mls, **33.500 €** OT0172

2

Porsche 911 Turbo (930) – 1988
3.258 ccm, 285 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 47.400 km, **155.000 €** OT0160

BMW 635 CSi – 1989
3.406 ccm, 185 PS, 6 Zylinder, Automatik, 171.200 mls, **17.500 €** OT0059
Classic Data Zustand 2-, Wert 21.500 €

BMW 635 CSi – 1989
3.406 ccm, 208 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 126.400 mls, **19.500 €** OT0084

Jaguar XJS Cabrio – 1990
5.343 ccm, 267 PS, 12 Zylinder, Automatik, 60.700 km, **31.500 €** OT0186

3

Lotus Esprit – 1990
2.174 ccm, 268 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 13.600 mls, **49.000 €** OT0107
Classic Data Zustand 2+

Porsche 944 S2 Cabrio – 1990
2.990 ccm, 211 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 134.400 mls, **19.500 €** OT0165

Porsche 944 S2 Cabrio – 1990
2.990 ccm, 211 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 92.500 mls, **25.500 €** OT0209

Volkswagen Golf I Cabrio "Etienne Aigner" – 1990
1.781 ccm, 98 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 270.000 km, **5.500 €** OT0314

Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution I
1989

2.463 ccm
195 PS
4 Zylinder
Schaltgetriebe
91.600 km

95.000 €

OT0232

Classic Data
Zustand 2

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Wir erweitern ständig unseren Fahrzeugpool.
Auf www.classicbid.de sind sie immer auf dem neuesten Stand. Über diesen QR-Code gelangen Sie mit Ihrem Handy direkt in unseren Showroom.

CLASSICBID automobile

E F G H

1

Volkswagen Golf I Cabrio "Etienne Aigner" – 1990
1.781 ccm, 98 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 187.700 km, **12.500 €** OT0316

Volkswagen Jetta II – 1990
1.781 ccm, 90 PS, 4 Zylinder, Automatik, 107.800 km, **4.500 €** OT0319

Porsche 911 Carrera 4 Cabrio (964) – 1991
3.600 ccm, 250 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 70.300 mls, **65.500 €** OT0131

Volkswagen Golf II GTI G60 – 1991
1.781 ccm, 160 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 177.800 km, **17.500 €** OT0290

2

Mercedes-Benz 500 E – 1992
4.973 ccm, 326 PS, 8 Zylinder, Automatik, 213.200 km, **39.500 €** OT0287

Porsche 968 – 1992
2.990 ccm, 240 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 249.200 km, **22.500 €** OT0294

BMW 320 i (E30) Cabrio – 1993
1.991 ccm, 129 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 207.500 km, **14.500 €** OT0196

Mercedes-Benz 400 E – 1993
4.196 ccm, 278 PS, 8 Zylinder, Automatik, 246.000 km, **19.500 €** OT0245

3

Porsche 928 GTS – 1993
5.397 ccm, 350 PS, 8 Zylinder, Automatik, 102.200 km, **48.500 €** OT0303
Classic Data Zustand 2, Wert 56.000 €

Mercedes-Benz 300 CE-24 Cabrio – 1994
2.960 ccm, 220 PS, 6 Zylinder, Automatik, 96.500 km, **29.500 €** OT0249

Mercedes-Benz E 200 T – 1994
1.998 ccm, 136 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 93.400 km, **13.500 €** OT0288

Volkswagen Corrado – 1994
1.984 ccm, 115 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 159.100 km, **9.000 €** OT0317

Porsche 928 GTS
1993

5.397 ccm
350 PS
8 Zylinder
Automatik
185.575 km

49.500 €

OT0278

KATALOG

Fahrzeuge im Angebot – Stand 11.02.2020

Sie haben Fragen?
Rufen Sie uns an (Tel. +49 6727 89718-100)
oder schreiben Sie uns an info@classicbid.de

A B C D

1

BMW 840 Ci – 1995
3.982 ccm, 286 PS, 8 Zylinder, Automatik, 137.700 mls, **23.500 €** OT0175

Mercedes-Benz 500 E – 1995
4.973 ccm, 320 PS, 8 Zylinder, Automatik, 87.300 km, **39.500 €** OT0299

Mercedes-Benz E 220 Cabrio – 1995
2.199 ccm, 150 PS, 4 Zylinder, Automatik, 165.400 km, **15.000 €** OT0259

Mercedes-Benz 300 TE 4Matic – 1996
2.960 ccm, 179 PS, 6 Zylinder, Automatik, 200.000 km, **14.500 €** OT0276

2

Mercedes-Benz E 220 Cabrio – 1996
2.199 ccm, 150 PS, 4 Zylinder, Automatik, 151.900 km, **18.500 €** OT0293

Porsche 911 Carrera 4S (993) – 1997
3.600 ccm, 285 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 97.800 km, **79.000 €** OT0192
Classic Data Zustand 2, Wert 115.000 €

Volkswagen Golf III 2.0 GTI "Edition" – 1997
1.984 ccm, 116 PS, 4 Zylinder, Schaltgetriebe, 130.000 km, **7.000 €** OT0178

BMW Z3 M Coupé – 1999
3.152 ccm, 239 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 76.100 mls, **32.000 €** OT0166

3

Audi 80 (B4) Cabriolet – 2000
2.598 ccm, 150 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 113.100 km, **10.500 €** OT0313

Bentley Arnage 6.8 – 2000
6.750 ccm, 405 PS, 8 Zylinder, Automatik, 100.500 km, **34.500 €** OT0062

BMW Z3 M Coupé – 2000
3.152 ccm, 239 PS, 6 Zylinder, Schaltgetriebe, 68.200 mls, **30.500 €** OT0174

Mercedes-Benz SL 500 (R129) – 2000
4.966 ccm, 306 PS, 8 Zylinder, Automatik, 79.000 mls, **19.500 €** OT0198

Bentley Azure
1998

6.761 ccm
389 PS
8 Zylinder
Automatik
106.600 km

85.000 €

OT0270

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Wir erweitern ständig unseren Fahrzeugpool.
Auf www.classicbid.de sind sie immer auf dem neuesten Stand. Über diesen QR-Code gelangen Sie mit Ihrem Handy direkt in unseren Showroom.

CLASSICBID
automobile

E F G H

1

Maserati 3200 GTA – 2001
3.217 ccm, 368 PS, 8 Zylinder, Automatik, 113.400 km, **19.500 €** OT0338

Mercedes-Benz SL 55 AMG (R230) – 2002
5.439 ccm, 500 PS, 8 Zylinder, Automatik, 260.000 km, **27.500 €** OT0282

Mercedes-Benz SLS AMG
2012

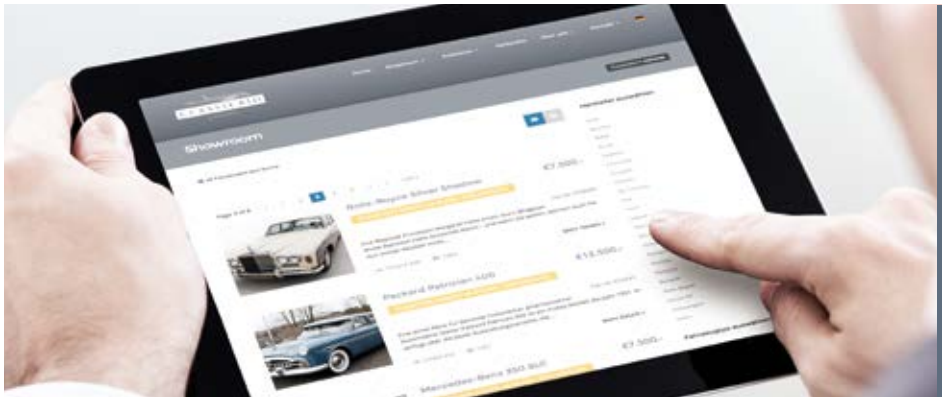
6.208 ccm
571 PS
8 Zylinder
Automatik
10.400 km

175.000 €

OT0305

Sie möchten einen Klassiker kaufen?

Eine große Auswahl klassischer Automobile verschiedener Hersteller erwartet Sie in unserem Ausstellungszentrum in Grolsheim bei Bingen und auf classicbid.de. Seien Sie Teil unserer regelmäßig stattfindenden Auktionen oder erwerben Sie Ihr Traumfahrzeug im Zeitraum bis zur nächsten Auktion im Freiverkauf. In jedem Fall lautet unsere Empfehlung: Nehmen Sie sich ausreichend Zeit für die Besichtigung der Fahrzeuge, gerne vereinbaren wir dafür auch einen persönlichen Termin.



Auf **www.classicbid.de** erhalten Sie alle wichtigen Informationen rund um den Kauf und Verkauf automobiler Klassiker. Der virtuelle Showroom und unser Newsletter informieren Sie zudem regelmäßig über neue Fahrzeuge und anstehende Auktionstermine.

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 Fahrzeugerfassung 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**.

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

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 Gesellschaften 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 Umsatz-Steueridentifikationsnummer 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. Versteigerung

a) 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 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

Stand: 02/2020

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.

b) 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 vor der Versteigerung abgegeben werden.

c) 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.

2. Freiverkauf

Der Kaufvertrag kommt mit Angebot und Annahme 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 umsatzsteuerrechtlichen 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 Sache 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.

Alle Angaben ohne Gewähr! Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

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

Die nachfolgenden Regelungen gelten a) im Verhältnis Versteigerer und Käufer/Verbraucher/Unternehmer einerseits sowie b) im Verhältnis Verkäufer und Käufer/Verbraucher/Unternehmer andererseits, wenn es sich bei dem Verkäufer um eine von dem Versteigerer abweichende Person handelt (Ziffer I. 2. dieser AGB).

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/Verkäufers 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/Verkäufer, seine gesetzlichen Vertreter oder Erfüllungsgehilfen [wesentliche Vertragspflichten sind solche Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Vertragsdurchführung erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner vertraut und auch vertrauen darf],

- Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung des Versteigerers/Verkäufers, 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/Verkäufer der Höhe nach beschränkt auf die bei Vertragsschluss vorhersehbaren und vertragstypischen Schäden.

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

Auktion & Markt AG · Hauptverwaltung · Sandbornstraße 2 · 65197 Wiesbaden · Tel.: +49 611 44796-0 · Fax: +49 611 44796-50